2014.

Rónaföldi Zoltán: Múltba nézek…
Bánréve és a vasút 1871-1965







CC BY NC ND

Rónaföldi Zoltán
RZTERV Mérnöki Vállalkozás

Rónaföldi Zoltán

2

Múltba nézek…
Bánréve és a vasút
1871-1965

Lezárva:

2014.



Nevezd meg! — A szerző vagy a jogosult által meghatározott módon fel kell tüntetned a műhöz kapcsolódó információkat (pl. a szerző nevét vagy álnevét, a Mű címét).

Ne add el! — Ezt a művet nem használhatod fel kereskedelmi célokra.

Ne változtasd! — Ezt a művet nem módosíthatod és nem készíthetsz belőle átdolgozást, származékos művet.

Fenntartjuk a jogot, hogy a könyvet bármikor új adatokkal kiegészíthessük, illetve azt nyomtatott formában is megjelentessük.

„Tempora mutantur et nos mutamur in illis.”
„Az idők változnak, és mi változunk velük.”



Édesapánk, id. Rónaföldi Zoltán
MÁV műszaki főfelügyelő,
a Bakó,
a Magyar „Tőkés”,
a Rónaföldi (Ruszin)
családok
és
Bánréve vasutasainak
emlékére

Előszó

„Mindennek rendelt ideje van, és ideje van az ég alatt minden akaratnak.
Ideje a születésnek és ideje a meghalásnak; ideje az ültetésnek, ideje annak kiszaggatásának, a mi ültettetett.
Ideje a megölésnek és ideje a meggyógyításnak; ideje a rontásnak és ideje az építésnek.
Ideje a sírásnak és ideje a nevetésnek; ideje a jajgatásnak és ideje a szökdelésnek.
Ideje a kövek elhányásának és ideje a kövek egybegyûjtésének; ideje az ölelgetésnek és ideje az ölelgetéstõl való eltávozásnak.
Ideje a keresésnek és ideje a vesztésnek; ideje a megõrzésnek és ideje az eldobásnak.
Ideje a szakgatásnak és ideje a megvarrásnak; ideje a hallgatásnak és ideje a szólásnak.
Ideje a szeretésnek és ideje a gyûlölésnek; ideje a hadakozásnak és ideje a békességnek….”

Prédikátor 3.

A családunk sosk-sok szálon kapcsolódik Bánrévéhez mind a községhez, mind pedig a vasút ott levő munkahelyeihez.

A család sorsát alapvetően eldöntötte, hogy dédnagyapám, id. Magyar „Tőkés” Bálint, 1896-ban, a letöltött katonaévek után, és sok ajánlással a kezében, bekerülhetett vasúti szolgálatba, amely innentől kezdve szűkös, de biztos megélhetést adott a családnak. Ő tehát az első, majd követik fiai.

A családban férfiak mindannyian a vasút szolgálatában álltak, zömében forgalmi szakterületen, MÁV altiszti, segédtiszti, tiszti rangban. Apai nagymamám férfi testvérei – a Magyar „Tőkés” család – mindannyian vasutasok voltak. Nagyapám, Rónaföldi (Ruszin) János szintén MÁV forgalmi altiszt volt.

Anyai ágon Bakó nagyapám főpályamesterként fejezte be vasúti pályafutását, ennek utolsó 17 évét Bánrévén szolgálta, de még nyugdíjasként is dolgozott a MÁV-nál az 50-es években.

Édesapám az utolsó vasutas ebben a sorban. A nyugdíjba vonulásának időpontja és az 1896-os kezdet között, csaknem 100 év telt el. Ennek egy jelentős része családunk részéről Bánrévéhez kapcsolódik, a szolgálati hely, illetve a lakóhely révén. Vannak persze kisebb nagyobb megszakítások, hiszen két világháborút is megéltek, valamint a MÁV a szükségletei alapján ide-oda helyezte embereit időnként.

Hogy is kezdődött? Édesapám irat- és fényképgyűjteménye, a családi emlékek, a sok-sok beszélgetés eredménye ez a munka. Ő volt az, aki nem hagyta veszni a család régi iratait, dokumentumait, és ha módjában állt megszerezte ezeket és rendszerezte is. A beszélgetések, régi iratok, fényképek kapcsán, kezdetben ennek-annak utána néztünk a témával foglalkozó szakkönyvekben, történeti munkákban. Aztán egyre jobban belemélyedtünk a munkába. Az internet aztán a kutatás hatékonyságát nagymértékben megnövelte, rátaláltunk azokra a szakmai fórumokra, ahonnan számos, nagyon értékes direkt, vagy áttételes információt tudtunk találni.

Az, hogy ezt az anyagot elkezdtük rendezni és írni, Édesapámnak köszönhető, övé az érdem.

Sajnos ő a további kutatásban, összeállításban betegsége miatt már csak kis részben tudott közreműködni, de a lényeg tőle származik.

A közösen elkezdett munkát, kutatásokat már én fejeztem be és én írtam le. Ez a munka egy sajátos ötvözete a történeti feldolgozásnak és a memoárnak. Ezt a könyvet nemcsak a szakértő olvasóknak szánjuk, de remélhetően ők is találnak majd benne érdekes és új információkat, összefüggéseket. A vasutat nem ismerő olvasók miatt a dolgokat szélesebb feldolgozásban próbáljuk meg összefoglalni, hogy ezen a ma embere is eligazodhasson és láthassa az országos összefüggéseket is.

Amikor hazánkban, a reformkorban, azaz a XIX. század elején, országos törekvéssé növekedett a Habsburgoktól való politikai és gazdasági függetlenség valamilyen szintű megvalósítása, a félgyarmatti státusú Magyarország elkezdte lassú fejlődését, felemelkedését. Erre az 1848-49-es események mindkét fél számára sok-sok tanulságot hordoztak, amely majd csak az 1867-es kiegyezéssel zárul le. Ekkortól viszont a hazai ipar, bányászat, kohászat, közlekedés, de a mezőgazdálkodás is óriási fejlődésnek indult. Az első világháborúig tartó *„boldog békeévek”* korszakban az addig feudálisan agrár Magyarország, óriásit lépett előre. A mezőgazdaság nagyrésze megmaradt az arisztokrácia tulajdonában, a földbirtokok kezelése, művelése, az állattartás azonban már az európai normákat igyekezett másolni. Az ipar, a kohászat, bányászat terén is sok gazdag arisztokrata tevékenykedett, de itt inkább érezhető volt polgárság hatása. A hazai alapanyagokat, munkaerőt, a kiiskolázott, művelt szakembereknek nagy lett a becsülete.

Ugyanez igaz volt az olyan feltörekvő ágazatokra is, mint a szállítás, amely a MÁV révén a legnagyobb foglalkoztató lett az országban. Azon túl tovább inspirálta a tudományt, a technikát újabb és újabb megoldásokra.

Ha belegondolunk, hogy mindezt a felépített, működő rendszert hányszor és hányan próbálták meg „reformálni” a későbbiekben, be kell látnunk, hogy ezek nagyrésze mindig valami rövidtávú gazdasági, vagy politikai célt szolgált. Megítélésem szerint a legnagyobb kár a háborúk, a trianoni döntés, de legutóbb a redszerváltozás során elprédált javak és az ország kiszolgáltatása jelentette. Az ábrándos lelkű és soha sem realista politika az utolsó negyed évszázadban a hazai alapanyagból, hazai termelőhelyen készült, magyar foglalkoztattottal előállított termék helyett a bezúduló multik kezére adták az országot. Ők nem sokat teketóriáztak, mert nem gyárakat, ternelőhelyeket, hanem „piacot” vettek meg. Ezek után eresztették szélnek a hazai munkavállalókat és tették lehetetlenné a hazai terméket. Ez a mi szemünkben bűn, mégha sokan nem így élik meg ezt. El kell gondolkoznunk ismét azon, hogy előrébb vagyunk-e most, ezekben a törekvésekben, mint a reformkor, vagy a kiegyezés előtt? Az 1990-es rendszerváltozása, a szabadságkeresés, a gazdaságban rendkívül szerencsétlenül ment végbe, nagyjából ismét a félgyarmati sors jutott nekünk!

Soha nem volt egyszerű, és gondtalan az élet, ezt majd a leírtak is bőven bizonyítják Ennek ellenére az a véleményünk, hogy a sok-sok éves munka, erőfeszítés nem volt, nem lehetett hiábavaló.

A vasúthoz szegődött emberek biztos, tisztes megélhetést remélhettek, ha gazdagságot nem is. Mégis, ha a mai bizonytalan, kínlódós helyzetet összevetjük a korábbi hihetetlen fejlesztési korszakokkal, akkor az elődökről csak a legnagyobb elismerés hangján szabad megemlékezni.

A visszaemlékezéssel szeretnénk megemlékezni a család öregjeiről, a Bánrévén élt vasutasokról, a családokról, ahol a munka és a „szolgálat” szent dolog volt. Egyúttal tisztelegni mind Bánréve település, mind pedig a vasút előtt.

A visszaemlékezés tehát a családban fellelhető iratok, fényképek, emlékek alapján indult, de azután megpróbáltunk szélesebb körben kutatni az egyes témakörökben. A forrásokat a lehetőség szerint legpontosabban megjelöljük. Ahol azt külön kikötötték, ott a közlésre engedélyt kértünk és azt nevesítjük. Az események leírásánál általában neveket csak akkor említünk, ha az semmilyen formában sem sérti az érintettet, vagy leszármazottait.

A témát szeretük volna széles horizonton bemutatni, mert remélem, hogy ez az írás nemcsak azoknak szól, akik a vasúthoz kötötték az életüket és sok mindent jól ismernek, hanem azoknak a fiataloknak is, akiknek a településen folyó korábbi nagyszerű vasúti életről, a fejlődésről, a térségről nincsenek megfelelő ismereteik. Sajnos, ma már csak a halvány árnyékát látják mindannak, ami egykor a vasút volt Bánrévén.

Az idézett szövegeket az akkori helyesírásnak megfeleleően – változtatlanul – adjuk meg.

Fenntartjuk a jogot, hogy a munkát bármikor kiegészíthessük a későbbiekben talált egyéb anyagokkal. Az írást a legjobb tudásunk alapján dolgoztuk ki, de ennyi idő után a tévedések valószínűleg elkerülhetetlenek.

Sic transit gloria mundi.”
„Így múlik el a világ dicsősége.”

2014.december

Rónaföldi Zoltán

Bánréve

BÁNRÉVE.

Magyar falu Gömör Vármegyében, birtokosa Szent Miklósi Uraság, lakosai katolikusok, és reformátusok, fekszik Sajó Püspökinek szomszédságában, mellynek filiája, Putnoktól egy mértföldnyire. Határbéli földgye jó, és termékeny, piatzozása három mértföldnyire hasznos, fája mind a' kétféle, legelője elég, saját, és a' szomszéd Uraság határjában, malma közel, első Osztálybéli.[1]

BÁNRÉVE.

Szabad puszta Békés Vármegyében, földes Urai több Uraságok.[2]

BÁNRÉVE

Pags, (Pogs), Sátor, Pierpäm, Wänreb, Weltschken, Refalw, Fewldwar" (fol. 3r) 1519

A Paks és Dunaföldvár közötti Duna-szakaszon elhelyezkedő települések. Bölcske és Földvár ma is ismert, Sátor valószínűleg Zádorral azonos, Pierpaum pedig a Madocsa és Kormó vidékére eső Körtvéllyel, míg Révfalu Földvár és Solt között volt található a Duna mentén. Bánréve beazonosítása kétséges[3]



Bánréve település és környéke nagyon régóta lakott hely. A *„Bánréve. Fejezetek a település és környezete történetéből"*[4] című munkában foglaltuk össze mindazt, ami a településsel kapcsolatosan, jelen körülmények között, elérhető volt. A településsel, elődjével Nehe községgel kapcsolatos dolgok ott viszonylag részletesen megtalálhatók.

Az 1300-as évek végére állandósult a két határrészre bomló Nehéből a nagyobbik részen Bánréve. Az eredeti település, mely ettől fogva viselte a Kisnehe nevet, 1431-ben beolvadt Bánrévébe. Okleveles első említése 1381-ből való.

Ami kideríthető volt, hogy a környezet természeti kincsei, a folyóvölgy adottságai, a kedvező éghajlati viszonyok miatt már a történelem előtti korokban is éltek itt emberek.[5]

---

[1] VÁLYI ANDRÁS KIRÁLYI MAGYAR UNIVERSITÁSBÉLI PROFESZSZOR. 1796. http://www.fszek.hu/digitdoc/valyi/toc/0001-1.html

[2] VÁLYI ANDRÁS KIRÁLYI MAGYAR UNIVERSITÁSBÉLI PROFESZSZOR. 1796. http://www.fszek.hu/digitdoc/valyi/toc/0001-1.html

[3] Végh András: A budai német mészárosok céhkönyvének helyrajzi vonatkozásai

[4] Rónaföldi Z: Bánréve. Fejezetek a település és környezetének történetéből

[5] Grandpierre Attila: A kőkörök eredete és az emberiség eltemetett őskori civilizációja. 1. rész.

Bánréve elhelyezkedése a közlekedés, szállítás és a gazdaság szempontjából kedvező, hiszen folyórév és közlekedési utak csomópontja a középkortól számítva.

Az újkor és a reformkor aztán alapvető változásokat eredményez a község életében, ebben főszerepet majd a vasútépítés hoz, amely a korábbiak miatt szervesen illeszkedik az előzőekben leírtakhoz.

A vasút szükségességét és lényegét, a községgel való kapcsolatát és arra gyakorolt hatását nem igazán lehet bemutatni a vidék történelmi, gazdasági, közlekedési sajátosságai nélkül. *Gömör-Kishont* megye közlekedésére, iparára, gazdasági életére vonatkozó lényeget rövid formában ismertetjük.

Menjünk tehát vissza gondolatban abba a korba és körülmények közé, hogy lássuk rokonaink akkor milyen viszonyok között éltek, iletve kezdték meg szolgálatukat, a fejlődésnek induló vasútnál!



Gömör vármegye címere

A címeren Gömörvár szimbolikus képe látható. A levélkoronán a Széchy család címerállata.



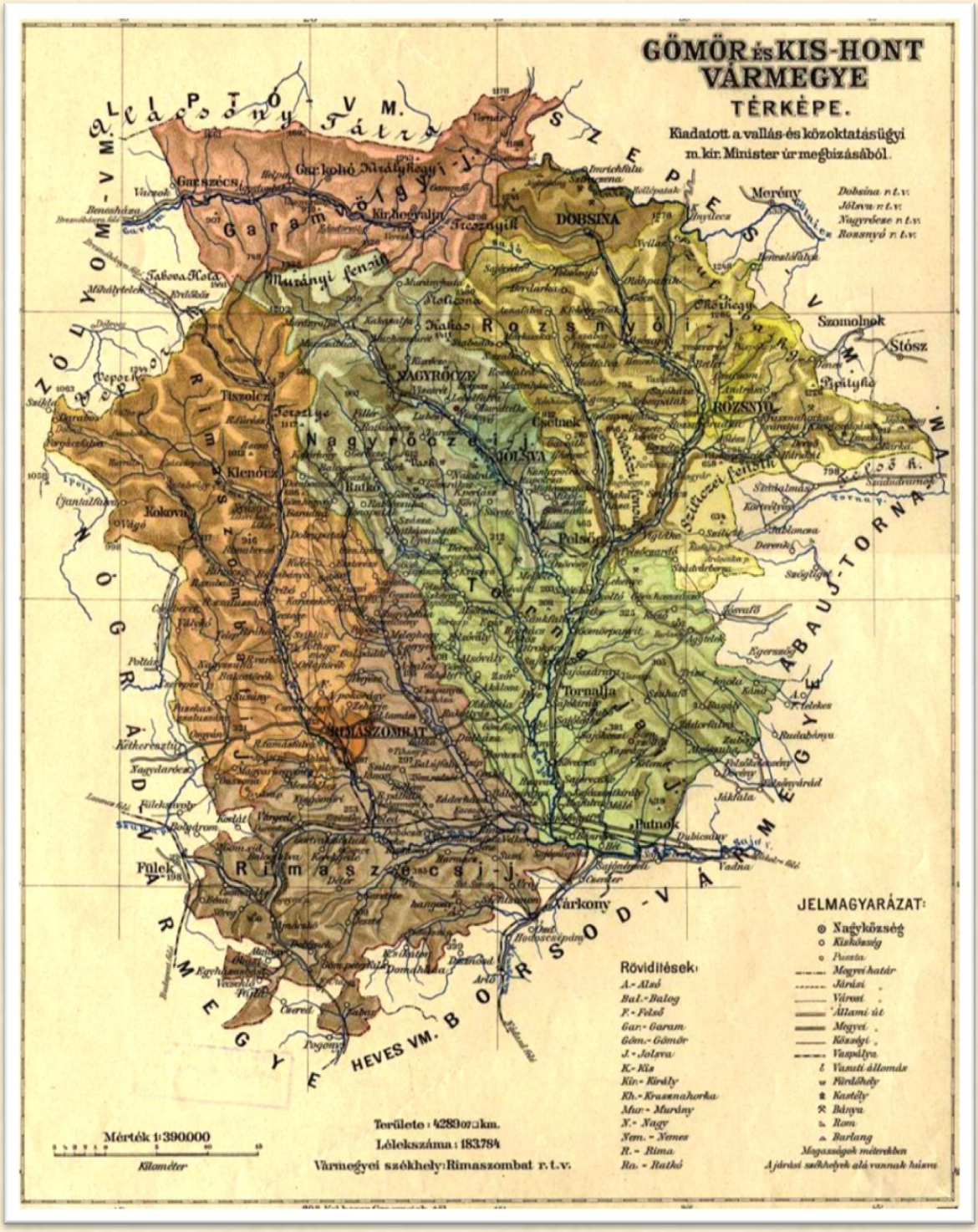
Bánréve község címere, álló, kerek talpú, kék színű katonai pajzs, melyet középen vörösből és ezüstből összerótt keskeny pólya, felső mezejében pedig hullámvonallal határolt ezüstcölöp oszt három részre.

Bánréve címere

A jobb felső mezőben bal haránt állású arany búzaszál, a bal felső mezőben arany sasszárny, az alsó mezőben pedig jobbra forduló aranyszarvas lebeg.

35 000 éves finoman megmunkált kova-nyílhegyet találtak a Domica barlangban, a Felvidéken. 30 000 éves farkascsonton 5-ös csoportokban 57 jelet találtak a Kárpát-medencében (27 000 éves szőtt ruhára utaló nyomokat találtak a Kárpát-medencében A Kárpát-medencében tehát 30 000 éve magas szintű tárgyi kultúra fejlődött ki.

A pajzs felett ékkövekkel díszített, háromlombú aranykorona, alatta pedig szalag látható, felirata: BÁNRÉVE. A pajzstartók: jobbról vörös-ezüst, balról kék-ezüst virágok.



A pólya és cölöp a község fekvésére és révhely voltára utal. A búzakalász a régi pecsét ábráját idézi. A sasszárny egyaránt utal a történelmi Gömör vármegyéhez való tartozásra és a vasút szerepére. A szarvas az ilyen nevű puszta, valamint a Vay birtokos család emlékét őrzi, míg a címertartó virágok a környék népművészetéről szólnak.

Bánréve település életében a Szentmiklóssy és Vay családok földbirtokosi tényked
ése jelentős változásokat, fejlődést hozott.

Az igazi nagyszabású változások azonban 1871-ben következtek be a Sajó völgyi vasútvonal Miskolc – Bánréve vonalszakaszának megépítésével. Ezt követte a gömöri kohászat, bányászat érdekeire való tekintettel a Bánréve – Feled – Fülek vonal építése, majd a Bánréve – Dobsina vasúté. Ekközben megépült az 1000 mm-es nyomtávú Bánréve – Ózd – Nádasd iparvasút is. Bánréve tehát nagyforgalmú, nagylétszámú vasúti csomópont lett, ahol igen sokan munkát találtak. A vasútállomásnak nemcsak a teherforgalma volt jelentős, hanem a személyforgalom is, amely Baross Gábor zseniális vasútpolitikájának volt az eredménye. A község igazi vasutas település lett, mind a helybeli, mind az ide költözött vasutasok által.[6] Megépültek azok a vasúti lakótelepek a községben, amelyek alapján később Bánréve „falu” és „telep” részre tagolódott. A telep a vasúti lakótelepet jelentette, amelynek nagy része a közútnak a temetőn túli, Pogonyipuszta felé eső részét jelentette.

A Bánrévével kapcsolatos vasútvonalakra aztán „felfűződtek” azok a bánya- és iparvasúti vonalak[7] – különféle nyomtávokkal – amelyek a térség bányászatát, kohászatát, iparát, mezőgazdaságát kiszolgálták.[8]

Bánréve a vasútvonalak által, Gömör – Kishont vármegye délkeleti kapuja lett.

Az, hogy a település életére milyen hatással lett a vasút, a következőkben néhány jellemző adattal érzékeltetjük. Az írás további részeiből aztán majd ez még egyértelműbb lesz.

Év	1784/87	1850	1869	1880	1890	1900	1910	1920	1930	1941
Népesség	196	305	323	342	495	564	707	847	1098	1095

Év	1950	1960	1970	1980	2000	2006	2010
Népesség	1500	1500	1550	1450	1450	1410	1436

A népesség alakulása[9]

A község a történeti adatok szerint, a török hódoltság miatt, az 1566-os elpusztításától 1760-ig lakatlan. Ezek után telepítik a Szentmiklóssyak a felvidéki birtokaikról és Bánréve környékéről a jobbágyokat, hogy újra népesítsék a települést. A táblázatból jól látható, hogy a XVIII. század végéhez képest egyre növekvő a település népessége. Az is látható, hogy az elején lassan, majd a vasút 1871-es megépülésével párhuzamosan, egyre gyorsabban népesül. A bemutatott 150 év alatt a lélekszám több, mint ötszörösére növekedett, 1941-ig.

Év	Népesség	Mezőgazdaság	Ipar, bányászat	Közlekedés, kereskedelem	Közszolgálat	Egyéb
1900	564	249 44,1 %	64 11,3 %	173 30,7 %	23 4,1 %	55 9,8 %
1941	1095	214 19,5 %	159 14,5 %	501 45,8 %	50 4,6 %	164 15,0 %

Gazdasági ágazatonkénti megoszlás

[6] Azokat a településeket, ahol a munkáslétszám legalább 10 %-a vasutas volt, vasutas településként tartották nyilván.

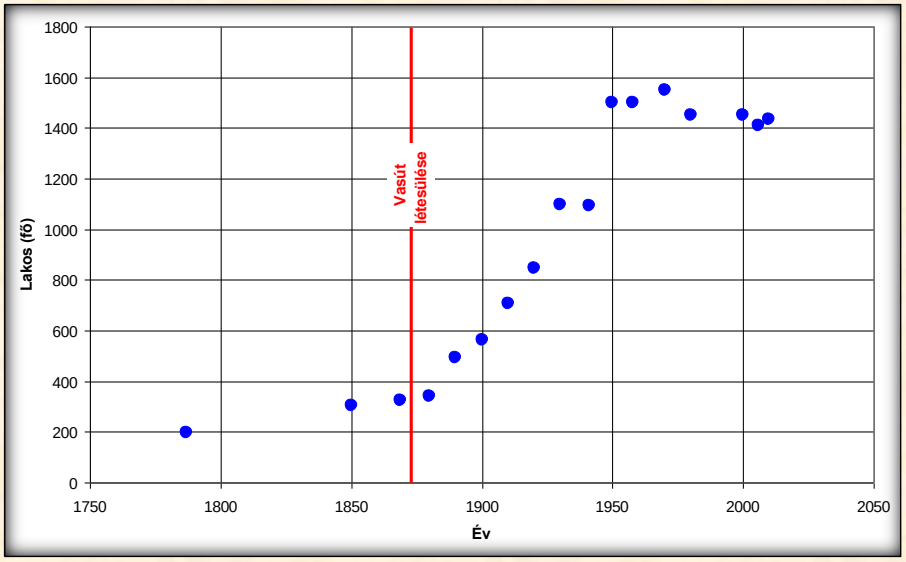
[7] Rónaföldi Zoltán: A borsodi és ózdvidéki ipar és bányavasutak rövid története

[8] Rónaföldi Zoltán: Kronológia. A borsodi és ózdvidéki szénbányászat fontosabb eseményei, évszámai.

[9] 1950-2000 között csak egy diagramról tudtunk adatokat levenni, ezért azok kerekített értékek.

A gazdasági ágazatonkénti összevetésben a közlekedés és a kereskedelem együtt szerepel. A község akkori adottságait tekintve néhány kis üzlet, vendéglő, kocsma jelenthette a kereskedelmet, amely e kategóriában a töredék létszámot adhatta. A nagyobb rész a vasúthoz kötődő népességé.

Bánréve igazi vasutas településsé válik, a XX. század elejére a népesség 25…26 %-a már a vasútból élt. Ez az 1940-es évek elejére már a 45…50 %-ot is elérte és ez így is maradt jó ideig. Az előző tálázatok adataihoz sikerült még későbbieket is találni, amely alapján szerkesztettük a következő ábrát.



Bánréve lakosságának alakulása

A népesség kor szerinti megoszlására, valamint a vallási felekezetekhez való tartozásra is találtunk néhány korabeli adatot.

Év	Népesség	6 éves kor alatt	6-11 éves	12-14 éves	15-19 éves	20-39 éves	40-59 éves	60 évnél idősebb
1900	564	113 20,0 %	64 11,3 %	35 6,2 %	42 7,04 %	196 34,8 %	81 14,4	33 5,6 %
1930	1098	144 13,1 %	104 9,5 %	40 3,6 %	115 10,5 %	403 36,7 %	199 18,1 %	82 7,5 %

Bánréve népességének megoszlása

Év	Római katolikus	Görög katolikus	Görögkeleti	Evangélikus	Református	Unitárius	Izraelita
1900	414 73,4	3 0,5 %	-	12 2,1 %	94 16,7 %	1 0,18 %	40 7,1 %
1930	863 78,6 %	9 0,8 %	1 0,09 %	44 4,0 %	166 15,1 %	11 1,0 %	4 0,4 %

Vallás szerinti megoszlás

Gömör-Kishont bányászata, kohászata, ipara, és gazdasága

Bánréve település újkori történetének és fejlődésének megértéséhez egyértelműen az szükséges, hogy lássuk a nagyobb térség, Gömör – Kishont vármegye földrajzi, gazdasági viszonyait. Ha ezeket megismerjük, akkor egyértelművé válik, hogyan került a község a vasút révén, évtizedeken keresztül olyan helyzetbe, amely miatt más, hasonló településeket megelőzhetett. A vasút megépítése, a vasúti csomóponti állapot, és a későbbi határállomási helyzet mind, mind a fejlődés egy – egy szakaszai. Sajnos időnként visszafelé is!

A vasutak létrejöttét alapvetően a bányászati, kohászati, erdő- és mezőgazdasági ágazatok termelésének felfutása tette szükségessé. Ezek XIX. századi kezdeteinek ismerete nélkül a helyzet értékelhetetlen.

Tisztelt Olvasó!

Ne sajnálja sem az időt, sem a fáradtságot! Olvassa el ezeket az előzményeket, így majd sok minden világos, egyértelmű és magától érhető lesz!

„…Mi gömöriek szeretjük szűkebb hazánkat "Kis-Magyarországnak" nevezni, mert a mi kincsek hazánk egyes vidékein elszórva találhatók, azok mind megvannak nálunk - kicsiben.

A történet tanítja, hogy e vármegye mindenkor hű és számottevő része volt e hazának és a jóból, rosszból egyaránt kivette a maga részét. Az is köztudomású, hogy legnagyobb királyunk: Mátyás az igazságos, többször és szívesen időzött vármegyénk területén, a mikor országos gondjaitól szabadulhatott. Később, mikor török iga alá került a vármegye déli része, ezzel is allegorizálta Magyarország akkori állapotát. A Rákóczy-féle szabadságharcz idejében is mindig hű képét tüntette fel vármegyénk az összhaza politikai helyzetének és II. Rákóczy Ferencz jó ideig innen, Gömör vármegyéből, Rozsnyóról intézte a szabadságharcz ügyeit. Mindezekről érdekes, összehasonlító tanulmányt lehetne írni és jó magam is alig tudnék ellentállani annak a vágynak, hogy önkéntelenül feltörő gondolataimat tovább fejtsem, ha feladatom kerete ezt megengedné és ha e monográfia történetírója azt már meg nem tette volna.

És ha visszatekintek vármegyénk múltjába, óriási temető tárul fel előttem. Ott porlad a mult, melyre a ma épült. Ott alusszák örök álmukat a hatalmas olygarchák: a pelsőczi Bebekek, az országos szerepű serkei Lórántffyak, a tudományokat pártoló osgyáni Bakosok, a fél vármegyét birtokló Derencsényiek, a szépséges Széchy Mária, a bátor és ügyes Wesselényi, a vitéz Feledyek, a királyhű Kohóryak, az erőszakos és rettegett Basók, a családalapító és birtokszerző Jánosfalvyak, Orlayak, Szkárosyak, Bátkayak, Hangonyiak, Jolsvayak, Bejeyek, Fügedyek, Rokkfalussyak, Recskyek, Uzák, Pokorágyiak, Giczeyek, Plettrichek, Méhyek, Kerepeczyek, Sánkfalvyak, Jánossyak, Jánokyak, Jákófyak, Rimayak, Csoltóyak, Sztárnyayak, Zabaryak, Korponayak és mások, a kik mind kipusztultak, de a kik számos jeles férfiút adtak az országnak és vitézségükkel meg tudták védelmezni utódaik, a mai nemzedék számára ezt a honfivérrel szentelt földet.

De a múltba tekintő lelki szemeim előtt az enyészetnek és a pusztulásnak egy másik, borzalommal teljes képe tárul fel. Látom a tatárok, a törökök és a husziták vad hordáit végigszáguldani szép vármegyénk dús rónáin, völgyein, kincsekben gazdag hegyei között, és nyomukban virágzó falvak és nagy községek tünnek el a föld szinéről. Hova lett Peszéte, Daruság, Márkréte, Bődfalva, Tama, Czomporháza, Kabalaszó, Barátony, Irmes, Zágrágy, Bagaly, Kökényes, Erdőszád, Tukaj, Kornalippa, Bablikó, Dapsa, Pokajfalva, Sarló, Hermanháza, Stebvár, Polyánfalva, Venécze, Szentgyörgy, Szlatina, Kórógy, Rogas, Kuslód, Elekesfölde, Kornutfalva, Igálom, Cselén, Serész, Czéncz, Pingfalva, Azajnok, Főczénháza, stb., stb.?

Mindmegannyi virágzó község hajdan, ma pedig jó, ha egyiknek-másiknak egy-egy dűlőnév őrzi az emlékét. Ez a sor sem teljes és ezeken kívül is még hány pusztánk és tanyánk van, a melyeknek a helyén hajdan virágzó községek állottak?

Ez a tegnap, a melynek a romjain a ma épült. Lássuk tehát a jelent.

Hogy Gömör vármegye Magyarország kicsiben, azt minden téren láthatjuk. Van itt a túlnyomóan tiszta magyar faj és a barkó mellett német és különösen a tótnak minden árnyalata és a vallásfelekezetek mindenféle hitágazata. A vármegye felső részét szegélyező és azt Szepes és Zólyom vármegyéktől elválasztó hegységek a nemes és hasznos érczek kifogyhatatlan mennyiségét rejtik méhükben; lent pedig, a völgyekben és halmokon, jó bor és kitűnő búza terem. A területén eredő folyókban van hala bőven, patakjaiban a pisztráng még bővebben. Vannak áldásos gyógyfürdői, ásványvizei, kitűnő hegyi forrásai. Vannak országos hírű, történelmi nevezetességű műemlékei, világhírű természeti csodái, ritkaságai, vadregényes tájai, a melyeket megyebeli költők énekeltek meg. Van, különösen a magyar vidékeken, jó, daliás népe, a melyből a "vörössapkások" hőseit toborzották. Vannak - és ebben is sok más vármegyét túlszárnyal - mintaszerű tanintézetei ifjak és leányok oktatására; népnevelése is kitűnő, azonképpen emberbaráti és egészségügyi intézményei is. Van kiterjedt bánya- és vasipara s nagy gyáripara. A dernői vasgyárnak máig is büszkesége, hogy a főváros első, monumentális lánczhidjához vasgerendákat szolgáltatott. Van élénk kereskedelme, kiváló szarvasmarha-, juh- és lótenyésztése, elsőrendű úthálózata, bánya-, sikló- és sodronypályája, ipari és állami vasútja, a melynek Tiszolcztól Breznóbányáig vezető vonalrésze, nem tekintve a gyönyörű, vadregényes tájat, a melyen áthalad és a mely páratlan a maga nemében, az ott alkalmazott és bevált technikai vívmány tekintetében is unikum.

És van erdősége, annyi és olyan, hogy messze földön ritkítja párját. Szándékosan hagytam utoljára az erdőt, hogy e kedves tárgyamnál, annál tovább időzhessek. Az erdő nem csupán azért becses előttem, mert jótékony hatása van az éghajlati viszonyokra, mert mérsékli az esőnek és a hóvíznek a völgyekbe való áradását, és mert okszerű gazdálkodás mellett szép hasznot is hajt, hanem azért is, mert gyermekkorom óta benne élvén, alkalmam volt azt megismerni és megszeretni. Az az ember idegeit annyira megnyugtató, jótékony érzés sehol másutt fel nem található, mint ózondús erdőségeink csendjében, a fák és a lombok változatosságában, a tisztások növényzetének színpompájában, a véletlenül meglepett és megfigyelt madár- és állatvilágban. Mindez mindenkor tiszta, zavartalan élvezetet szerzett nékem és üdítőleg hatott testemre, lelkemre egyaránt…."[10]

Gömör – Kishont vármegye gazdaságának rövid bemutatása

„…Gömörmegye iparának őstörténete a távolmult idők ködös homályában veszi kezdetét. Kétségtelen, hogy már a magyarok bejövetele előtt folyt itt némelyes primitiv bányaművelés, és ha bányászat volt, nem szenved kétséget, hogy a bányatermékek feldolgozásával foglalkozó iparágak is voltak. Történeti tény, hogy a vasbányászat a mai Magyarország területén már a IX. században, Nagy Károly császár idejében, virágzásnak indult s habár nincsenek

[10] Dr. SZIKLAY JÁNOS és Dr. BOROVSZKY SAMU: MAGYARORSZÁG VÁRMEGYÉI ÉS VÁROSAI Gömör-Kishont vármegye. Gróf Andrássy Géza előszava.

biztos adataink arra nézve, hogy Gömörmegye vasban dús hegyei is feltárattak, de azt a zselezniki, hrádeki és más hegyeken található nagymennyiségű vassalak bizonyítja, hogy Gömörmegyében már akkor megkezdték a vasbányászatot és ezzel kapcsolatban a vasipar űzését, midőn a magyarok még távoli őshazájukban álmodoztak Attila földjének meghódításáról. A megye tót lakosai azonban nem csupán a vasipar terén keresték meg kenyerüket, hanem a természet egyéb adományait is felhasználták primitiv szükségleteik előállítására és korán megszületett e megyében a fa-, cserépedény- és szövőipar. Midőn pedig a megye területén előállított ezen iparczikkek lassanként ismertekké váltak, a kezdetben csak háziiparként, az egyéni szükséglet fedezése czéljából gyakorolt iparágak, értékesítésre dolgozó kézműiparágakká változtak át, és voltak, sőt ma is vannak községek, melyeknek lakosai csaknem mindannyian ugyenezen iparág űzéséből élnek.

A magyarok bejövetele tehát Gömörmegyében már virágzónak mondható ipart talált, mely aztán annyival is inkább egyre magasabb fokra fejlődött, mert a honfoglalók szükségletei, különösen hadi felszerelésekben, igen nagyok voltak és jelentékeny foglalkozást nyújtottak a már létező iparnak. Az Árpádok uralkodása alatt a vasipart a tót őslakók és a német telepítvényesek művelték, majd midőn Gömörmegye sziklás bérczein egyik vár a másik után épült fel s a megye hadászati szempontból is egyike lett hazánk legjelentékenyebb területeinek, és a midőn e várakban gazdag főurak, nagy szolgaszemélyzettel, várőrséggel és szinte állandó vendégsereggel telepedtek meg, a gömörmegyei ipar mindinkább szélesebb alapokra helyezkedett, új iparágak honosultak meg, és hogy a várurak igényeinek az ipar eleget tehessen, a finomult műizlés is utat tört magának.



A bányászat

„…Gömör-Kishont vármegyében a bányászat és kohászat ősrégi foglalkozás. Vasércbányászat és nyersvastermelés tekintetében pedig mindenha az ország legelső vármegyéje volt és ma is az. Vasbányáinak gazdagsága, száma és vasolvasztóinak sokasága, természetes következménykép vonja maga után a vasbányászat terjedelmét és gazdagságát. Már a középkoron keresztül irányadó volt a vármegyei vasipar a magyar vastermelés terén. Dobsinának egyéb érczek és fémek bányászata mellett, már a XIV. században virágzó vasbányái voltak és Dobsinán kívül Csetnek, Murány, Feketelehota, Ochtina vasiparát is ki kell emelnünk. A Murány-patak völgye tele volt kisebb-nagyobb vashámorokkal.

A vármegye vaskő bányászata és vasipara messze derengő multak homályába vész és abba a korszakban nyúlik vissza, a melyikben e vármegye területén az őslakók, a szláv szarmaták és jazygok, nemkülönben a német quádok és góthok voltak az első bányászok és kohászok. A honalkotás és államalapítás első évtizedeiben már a vasipar úrbéri munkásait találjuk az elődök nyomán munkálkodni, a kik azután a későbbi századokban mint libertinusok a valódi bányászat és kohászat magvait vetették el. Igaz, hogy ezeknek az úttörőknek sok nehézséggel, az akkori időkben uralkodó földbirtokos nemes osztály részéről ellenük irányuló üldözés-

sel kellett megküzdeniök, miért is úgynevezett mozgó kemenczéikkel, kézi fújtatók- és kalapácsukkal űzött munkájuk hosszú időn át a fejlődést meg nem hozhatta.

Csak mikor az államhatalom a tulajdonjogot némileg biztosította s ez által állandóbb munkálkodásra teret nyitott, nyert az egész hazában s így e vármegyében is a vasbányászat és kohászat szilárd alapokat, a melyeken azután tovább fejlődött. Az első állandó vasipartelepeknek maga a természet jelölte ki a helyét. Egy-egy folyóviz mentén, a víztől nyujtott erők felhasználásával rendezték be azokat. A mozgó kemenczék helyét az úgynevezett tót kemenczék foglalták el, a melyek segélyével az érczből közvetetlenül állították elő a kovácsolt vasat.



Ózdi Sturmann Márton

A murányi vár bevétele után, 1549-ben, már úgy a bányászat, mint a kohászat terén határozott fejlődést lehetett megállapítani. A községek, de különösen a városok fejlődése pedig és mindenekfölött a háborús idők szükségleteinek a fedezése, egyszerre még nagyobb lendületet adott a bányászatnak és kohászatnak.

Az újkor elején a föntebb említett vasipar-telepeken fontos vasipari kerületekül léptek föl Rozsnyó és Hisnyóviz vidékei is. Ekkor már a vastermelés fokozására erősebb fúvókkal fölszerelt, magasabb olvasztókemenczéket kezdtek építeni, melyekben azután az öntő czélokra szolgáló nyersvas nagyobb és jobb tömegét nyerték. Ilyen úgynevezett nagyolvasztót épített Dobsinán 1680-ban Fischer Dániel szász technikus és íme, 1712-ben Dobsinán már két, Nagyrőczén egy és Rédován szintén egy nagyolvasztó dolgozott. A nyersvasgyártással terjedt el annak finomítása, a frisselés is, mely eljárás olcsóbb és gyorsabb volta miatt a régi tót-kemenczéket és kis pesteket teljesen háttérbe szorította, sőt leverte. A vármegyében a XVIII. század első felében már 36 különféle szerkezetű, nagyobb vasolvasztókemencze működött.

A XVIII. század folyamán a gömörmegyei vasipar fejlesztése érdekében II. Rákóczy Ferencz (1703-1711) igen sokat tett. Ő nevezte ki 1703-ban Lányi Pál sajó-gömöri földbirtokost a gömörvármegyei vaskohók inspektorává. Nagy érdeme van a vármegyei vasbányászat és nyersvastermelés fejlesztése érdekében kifejtett munkálkodásokban Sturmann Mártonnak is, a kinek a hálás kegyelet Rimabrézón szép emlékoszlopot is emelt. Sturmann Márton (ózdi) cs. kir. tanácsos szül. 1757 szept. 15-én Vizesréten. 21 éves korában már Gömör vármegye aljegyzője volt, 24 éves korában főszolgabíró, 37 éves korában nyerte el a tanácsosi czímet. Elévülhetetlen érdemei vannak Gömör vármegye bánya- és vasiparának fellendítése körül. Ő alapította a Murányi Uniót és a Rimai Coalitiót. Hasonló tevékenységet fejtett ki Andrássy Manó gróf, a kit ezért a vasgróf elnevezéssel is illettek és még ma is e néven gyakorta emlegetnek.

A XIX. század elején bekövetkezett nagy vaskereslet újabb vasgyárak keletkezését vonta maga után. A Murányi Unio 1808-ban és a Rimai Coalitio 1811-ben alakult, hogy a nyersvastermelést néhány nagyobb olvasztóban központosítsák és a szívós életű tótkemenczéket friss tűzhelyekkel cseréljék ki.

Az Unio alapvagyona a Csernus, Czibur, Barthó, Sturmann, Benkár, Czékus, Clementisz, Gömöry családoktól az egyesületnek átadott bányabirtokokból és a Murányvölgy mentén lévő vasgyári telepekből keletkezett. Megalkotásában tevékeny része volt ózdi Sturmann Mártonnak, a ki e társulat fennállásának első éveiben már azt is erősen szorgalmazta, hogy a köznép kedvéért az alapításkor elfogadott tót hivatalos nyelvet hagyják el és e helyett a magyar nyelv legyen a társulat hivatalos nyelve.

A Rimai Coalitio alapvagyonát a báró Luzsénszky, gróf Forgách, Kubinyi, báró Prónay, Török, Farkas, Jankovich, Heincz stb. családok birtokai alkották. A társulat nyelve kezdetben latin, később (1817) már tisztán magyar volt.

Ezzel egyidejűleg azonban ismét a technikai berendezések nagyobb fejlesztése lépett előtérbe, a mi a vármegyében is kedvező talajra talált. Így 1845-ben Betléren már barnaszéngázzal tüzelt kavarókat találunk s ugyancsak itt 1846-ban a vaskohászat terén az első gőzgép is megindult, hogy nagy erejével a munkából kivegye a részét. Kiemeljük a felső-garami Coburg-féle vasgyárak nagyszabású átalakulásait is, a mi 1833-ban vette kezdetét s a hol az első nagyobbszabású lemez-hengerművet is akkor állították föl.



A rimabrézói Sturmann-emlék

Vasmívelők egyesülete, a Concordia és a rimamurányvölgyi vasműegyesület. A rimamurány-salgótarjáni vasmű r. t.

A 30-as és 40-es években tapasztalható intenziv fejlődés hozta létre a gömörmegyei vasművelők egyesületét, valamint a Concordia egyesületet. A szabadságharczot követő szomorú idők a bányászatra és kohászatra nézve nem a stagnálás, hanem a nagyobbfokú fejlődés korszakát hozták. A szépen haladó murányi unio, rimai coalitio és a gömöri vasmű-társulat 1852-ben olvadt össze és teremtette meg a rimamurányvölgyi vasműegyesületet, mely Fáy Gusztáv elnöklete alatt alakult meg, a ki e társulat élén maradt, egészen annak 1881-ben bekövetkezett feloszlásáig és mindenkor tanúsitott buzgó eljárásával elévülhetetlen érdemeket szerzett.

Ezeket az eseményeket megelőzőleg, 1843-ban történt, hogy Kossuth és Széchenyi országos mozgalmat indítottak a magyar bányászat és kohászat még nagyobb foku fejlesztésére, a mikor e vármegye vastermelőit is felszólították, hogy a fejlesztést czélzó módozatok felől nyilatkozzanak. E mozgalomból kifolyólag tartották a gömöri és szepességi vastermelők 1843 szeptember hó 6-án Hosszúréten Andrássy György gróf elnöklete alatt azt az értekezletet, melyen az akkori gazdasági viszonyokat élénk világitásba helyező és kiváló jelentőséggel bíró és az egész hazai bányászatra és kohászatra irányuló határozatokat hozták s azokat memorandum alakjában az országgyűlés elé terjesztették. E memorandumban foglalt elvek és módozatok érvényesülését azonban az időközben kitört szabadságharcz eseményei háttérbe szorítot-

ták, noha másrészt épen a szabadságharcz fegyver- és lövegszükségleteiből eredő munkák a magyar vasiparnak lendületet is adtak.

Az 1867-iki kiegyezés után pedig, mikor a magyar vasipar érdekében előbb Lónyay Menyhért, majd később Szapáry Gyula pénzügyminiszter oly sokat tettek, a vármegyében is még jobban föllendült az amúgy is jelentékeny vasipar. Erre az időszakra esik a gömörmegyei nyersvastermelőktől alapított salgótarjáni vasfinomítónak egyesülése, a már említett rimamurányvölgyi egyesülettel, mert e kettőből lett 1881-ben a hatalmas Rimamurány-Salgótartjáni Vasmű-részvény-társaság, mely 10 millió forint részvénytőkével megalakulván, Borbély Lajos vezérigazgató kezdeményezésére, 1883-ban Likéren két nagyolvasztót állított föl.

Általában azok a hatalmas technikai vívmányok, melyek a vasipart és ezzel természetszerűen a bányászatot a XIX. században a jelenlegi magaslatra emelték, idejekorán érvényesültek a vármegyében is, úgy hogy itt minden más, különben szépen fejlődő ipar mellett, a vasipar és a bányászat alkotja a vármegye legfejlettebb iparát, és nyersvastermelésével messze vidékek gyárait látja el a szükséges nyersanyaggal, míg másrészt öntött tárgyakban is nagy és számottevő mennyiséget ád évenként piaczra.

A vármegyei bányászat és kohászat ez időszerint leghatalmasabb képviselője kétségen kívül a Rimamurány-salgótarjáni vasmű-részvénytársaság, mely fejlettségi fokával a hazai vasiparban is az első helyet vívta ki magának. És bár a vármegyében termelt nyersvasmennyiségeit e társulat részben borsodmegyei és nógrádmegyei vasfinomítóban, aczél és lemezgyáraiban dolgozza is föl, mégis a nyers vasérczet és vasat Gömör vármegyében termelvén, súlypontjával e megyébe esik és évi 15 millió forintra rúgó produktumához a bázist innen nyeri. E közgazdasági ténykedése mellett ezreknek nyújtván tisztességes kenyeret, alkalmazottainak nemcsak anyagi, hanem erkölcsi szükségleteiről is gondoskodik. Kiváló figyelmet fordít az új nemzedéknek nemzetirányú nevelésére s kiterjedt üzletkörével számos hazai iparág készítményeinek biztosít állandó piaczot. A vármegye közlekedési vállalatainak forgalmát évenként több millió métermázsára menő szállítmányaival nagyban emeli; közvetve és követetlenül óriási összegekkel járul a megyei vagyonosodás és a körében élő lakosság adófizetési képességének emeléséhez, ha tekintetbe vesszük, hogy közel egy évszázados multtal szerepel hazánk és elsősorban vármegyénk közgazdasági életében. És tanúbizonyságot tett és tesz e társulat a mellett is, hogy oly kedvezőtlen körülmények között is, mint a minők a hazai ipar fejlődésének útjában mindenkor állottak és különösen ma állanak, évtizedekre terjedő czéltudatos és kitartó tevékenység mellett, virágzó iparágakat alkotni Magyarországon is lehet!

A bányapolgárság

Meg kell még emlékeznünk a felsőmagyarországi bányapolgárságról, mely itt a vármegyében a bányaművelőknek közös érdekeik megőrzése, fejlesztése s így a bányászat fejlődése czéljából is alakult századokon át virágzó fémbányászatot űzött. A bányapolgárság történetében két főkorszakot különböztethetünk meg: az egyik az, mikor a bányák az 1747-ik évben bányaüzemük különös támogatására egyesületet alapítottak, a másik pedig az, a mikor termékeik földolgozására és értékesítésére 1836-ban saját hutáikban saját önálló olvasztást teremtettek. Mind a két korszakban nagy nehézségekkel kellett a bányapolgároknak megküzdeniök, mert 1836-ig folytonosan a kincstár nyomása és önkénye ellen küzdöttek és teljesen kegyel-

mének voltak kiszolgáltatva. De a saját olvasztásuk engedélyezésének kieszközlése után is sokféle akadály fölött kellett győzedelmeskedniök, különösen az első berendezések s az ezekhez szükséges forgalmi tőkének a beszerzése körül.

És e tekintetben a legnagyobb érdemeket Andrássy György gróf szerezte magának, kit méltán nevezhetünk a mai felsőmagyarországi bányapolgárság alapítójának.

És hogy ez az egyesület keletkezhetett, hogy kölcsön vett jelentékeny tőkeadósságait 32 év alatt törleszthette, sőt még beruházási alaptőkét is teremtett s mindezeken felül tehermentes örökséget hagyott az utódokra, egyedül az annak idején teljes virágzását élő felsőmagyarországi s így a gömöri bányamivelés eredményeinek tulajdonítható.

Az 1868-iki évtől kezdve azonban a csökkenő érczbeváltások s így a bányapolgárság mindinkább csökkenő jövedelme, folytonosan kedvezőtlenebbé tették a viszonyokat. A réz értékének nagyon is alacsony árakra való leszállása pedig éppen hozzájárult az üzemek beszüntetéséhez, nem is említve a higany és az ezüst értékének jelentékeny esését.

A vármegyei bányászatnak annyi dicsőséget szerzett bányapolgárság az 1895-ben megejtett végleges felszámolása után végre megszünt s a hajdan virágzó fém- és érczbányászatot, elmúlásával együtt, csaknem eltemette. A jelenlegi nyomasztó viszonyok némi jobbra fordulása azonban talán meg fogja hozni a régi vállalkozási kedvet s akkor egy-egy erélyesebb, határozottabb kezdeményezés ismét meghozza a kívánt eredményeket.

Vasbányászat és kohászat

A mi a vármegye vasérczbányászatának és kohászatának jelenét illeti, arról, bár kissé bővebben, de csupán az általános ismertetés keretében, a következőkben számolunk be. A vármegye vaskőtelepei az ország legfontosabb, első vasipari kerületébe tartoznak és a megye két fő érczvonulatában, és pedig a vashegy-hradekiben és a dobsinai vaskővonulatban találhatók föl. Általános jellemzésük, hogy az érczek legnagyobb része pátvaskő, mely a felszinen és a telepek érintkező lapjain sokszor tekintélyes mélységben már mint barnavaskő található.



A dobsinai bányászczéh jelvényei

A vasérczvonulatokat helylyel-közzel fémérczek, többnyire rezet, ezüstöt, antimont és kénesőt tartalmazó fakóérczek, vagy csak rézérczek kísérik, még pedig oly szerencsés módon, hogy ezeket a fejtéskor, vagy a górczokon a vasérczektől könnyen elkülöníthetik. Ezeknek a vasérczvonulatok közé ágyazott vagy közbe szóródott fémérczeknek a kutatása és kiaknázása vezetett gyakran a legtöbb vasércztelep nyomára. Szóval a gömörmegyei vasérczbányászatra nagyon is találó az a bányász példabeszéd, hogy: akkor jó a nemes bánya, hogyha vas a kalapja. Általában a vármegyei vasbányászat vagy a fémbányászat kifejlődése következtében vagy annak segítségével vert gyökeret s jelentősége abban az arányban növekedett, a mily arányban a fémbányászat csökkent. Igy Rozsnyó és Dobsina határaiban, a hol ma élénk vasbányászat van, régente ezüst-, réz-, nikkel- és kobalt-bányászatot űztek. Ezek a régen abbahagyott bányák, míg egyrészt a letűnt nemesebb fémek bányászatának nyomait oly eredetiségben, a hegyek nagy rombolásában, feltúrásában,

szaggatottságában mutatják, addig másrészt lehangolóan hatnak, mint a letünt dicsőség maradványai. Ilyen maradványa a régi bányászatnak Dobsinán a Zemberg híres kobaltbánya, a dobsinaiak gazdag kincsesházának elhagyott terrénuma, valamint a Mária-bánya és csöndes környéke.



Dobsina

Vasbánya-művek

A vármegye négy vasérctermő vidéke közül, vaskőbányászat szempontjából legfontosabb a vashegy-rákosi, ochtina-csetneki, hradeki, a gencs-dobsinai és a váralja-lucskai. A vashegyi telérek, tömzsök és lencsék Szirk, Turcsok és Rákos községek határaiban terülnek el és részben a "Rimamurányi" és Coburg herczegi, részben a kincstári és kisebb részben a Heinzelmann-féle hisnyóvizi bányászat tulajdonai. Ez a vasérczvonulat évenként közel 2 millió métermázsa vasérczet szolgáltat. A hradeki vaskőtelep érczeit, melyeket leginkább mangánban bővelkedő barnavaskő alkot, a Sárkány-féle társulat kohósítja.

Ebben az érczvonulatban találjuk a m. kir. kincstár vashegyi bányáit, a "Rimamurányi" rákosi és szirki hatalmas bányatelepeit, a melyek a bányászati technika minden modern vívmányát fölhasználva, aknázzák ki a föld gyomrában lévő vasérczeket. A bányák mívelése függőleges aknák, a hegybe vonuló vízszintes tárók, valamint a bányák belsejében vájt vízmentes altárók segítségével, nagyobb rétegek elválasztása és kiaknázásra való alkalmassá tételével dinamitrobbantásokkal történik. A szállitásra berendezett aknák felvonógépekkel vannak felszerelve, a melyeknek munkateljesítő képessége igen nagy. A bányarakodóktól a sodrony-kötélpálya rakodójáig keskenyvágányú vasúton szállítják az érczeket.



A gölniczvölgyi vaskohó (az ország legrégibb vasolvasztója)

Úgy a rákosi, mint a szirki bányatelepek szorosan vett bányászati épületeihez még a bányamunkások részére készült lakások gyarmata sorakozik. A kincstár és a Heinzelmann-féle vashegyi bányák kisebb méretekben, de szintén elsőrendű felszereléssel foglalnak tért a Vashegy különböző pontjain.

A m. kir. kincstár vasérczbányái e vonulatban Szirk és Turcsek községek határaiban vannak. A bányatelep 2 lakóházzal, négy laktanyával, 2 kovácsműhelylyel bír.

A bányákban és azokon kívül mintegy másfél kilométer szállítópályája és 74 bányakocsija van. Az évi termelés 220 ezer métermázsa vasércz, melyet Tiszolcz bányateleptől a tiszolczi vasgyárig kiépített sodronypályán szállítanak kohósítás végett. A bányákban 70-80 munkás dolgozik.

A "Rimamurányi" vashegyi bányái szintén Szirk és Turcsek községek határaiban vannak; 63 bányatelekkel, határközzel és különböző nagyságú kültelkekkel. A telepnek és bányáknak mintegy 17 kilométer szállító pályája van. A vaspát pörkölésére 14 pörkölő kemenczével bír. A telepen 4 kezelési épület, 2 tiszti-, 2 felügyelői- és 15 munkás-lakóház, 2 iskola-épület (2 tanítóval), 1 kórház (1 orvossal) és élelmezési épület fióküzlettel van. A munkások száma 370 férfi, 20 nő és 40 gyermek-munkás. Évi termelés egy millió métermázsa vasércz.

Ehhez a telephez nem messze van ugyancsak e társulatnak egy másik bányája, a rákosi bányatelep, mely 5 egyforma nagyságú bányatelekből áll. A telep 1 compound-rendszerű, 120 lóerejű szállítógéppel, 2 gőzkazánnal, 1 drb 30 lóerejű mozdonynyal, 2 drb 15 és 12 lóerejű vízemelőgéppel, 3 drb fékgéppel, 260 drb bányakocsival van fölszerelve. Szállítópálya a bányában 3.5, a földszínen 1 kilométer. A rákosi bányatelep és a szirki sodronypálya-állomás négy kilométer hosszú gőzmozdonyú vasúttal van összekötve, a melyen a termelt vasérczet a sodronypálya-állomásig sinen, a likéri kohóig sodronypályán szállítják. A rákosi bányatelepen 4 kezelési épület, 1 tiszti, 2 felügyelői és 15 munkás-lakóház, 1 iskola-épület (1 tanítóval) és 1 élelmezési épület melléküzlettel van. A munkások száma: 160 férfi, 10 nő és 15 gyermek-munkás. Az évi termelés 500 ezer métermázsa.

Mindkét bányatelepről sodronypálya közvetiti a vasérczek szállítását Likérre, a kohókhoz. E sodronypálya - mely a vármegyében legelső volt, - Vashegy, Szirk, Forró-Puszta, Ploszkó, Ratkó, Szuha, Rónapatak, Poprócs, Baradna, Polom, Nyustya és Likér községek határán vonul keresztül, 13.2 kilométer hosszú és Bleichert-féle rendszerben épült. A sodronypályát két, egyenként 50 lóerejű gőzgép segítségével tartják üzemben. Az egész pályán egyszerre 640 kocsi forog; minden érczet behozó kocsi 330 klg. súlylyal van megterhelve. A naponkénti szállítás 5000-6000 métermázsa. A pálya sodronykötele vasszerkezetű piramisokon fekszik. Öt állomásépület, 1 tiszti, 3 felügyelői és 9 munkás-lakóház tartozik a pályához, a melyhez 700 szállító-csille és 90 munkás áll rendelkezésre. A sodronypálya egy főmérnök és egy művezető kezelése alatt áll.

A Concordia bánya- és vasgyár-társulat legfontosabb bányája a hradeki érczvonulatban van. A társulat e vasbányájából, melyet teljes üzemben tart, és a melynek vaskőtermelését a csak legújabban kiépített sodrony-kötélpályával szállítja csetneki kohótelepére, nyeri legjelentékenyebb mennyiségű pát- és barnavaskövét. A fejtés tárókkal történik és nagyszámú bányamunkást foglalkoztat.

A vármegye másik nagyjelentőségű vasérczvonulata Dobsina város határából indul ki és 1-25 méter vastag pátvaskő-telérek alkotják. A bányabirtokosok között első helyen Coburg herczeg és Dobsina város állanak.

Van a vármegyében még egy harmadik és negyedik és bár kisebb, de nem kevésbbé jelentékeny érczvonulat a Sajó felső folyásánál, melynek csillámpalába és agyagpalába ágyazott érczvonulata három ágra és pedig: a rédova-oláhpataki-ra, berdárka-veszverési-re és a gencs-rudna-rozsnyói-ra oszlik. Ezeket az érctelepeket, illetőleg tömzsöket és törzsöket leginkább barnavaskő és pátvaskő alkotja. Eredetileg nagyrészben Andrássy Géza gróféi voltak e

telepek és bennök mintegy 750 ezer métermázsát termeltek évenként. Most a Rimamurányi társulat tulajdonában vannak, mint a mely társulatnak Andrássy Géza gróf összes bányaműveit és olvasztó-telepeit eladta. A termelés újabban növekedett és megközelíti az egy millió métermázsát. Ugyancsak ez érczvonulatok bányái közül több, nevezetesen a dernői és málhegyi bányák - melyeket a Rimamurányi társulat bérel - az Andrássy Dénes gróf hitbizo-



mányi birtokához tartozik, valamint csekélyebb részét, a Zichy-Ferraris grófi család lucskai bányáit jelenleg a Kattoviczi vasbánya- és kohótársulat bírja.

A gölniczvölgyi telep
(Dobsina város tulajdona)

Mielőtt az itt leírott bányák vasérczeit földolgozó kohók és vasgyárak ismertetésére térnénk át, még a "Rimamurányi" társulatnak a kohósítással összefüggő mészkőbányászatáról és égetéséről kell megemlékeznünk. E mészkőbányászat és égetés Tiszolczon van. A mészkőbányához tartozó mészkőterület kiterjedése 126,180 km2. Épületek: egy gépház, mészkőtörővel és rakodóval, kovácsműhely, kezelési épület és javító-műhely. Szállító-pálya a földszinten 12 kilométer keskenyvágányú, 0.170 kilométer rendesvágányú szárnyvasút, a rakodó és vasúti állomás között. Van egy 12 lóerejű mozgony, 2 mészkőtörő, melyek óránként 500 métermázsa mészkövet apróznak föl. Az egyes mívelési szintek és a törők között szükséges mészkőszállítást 2 darab fékgéppel és 80 drb szállító kocsival fölszerelt sikló teljesíti. Ugyan e telepen van két folytatólag működő mészégető-körkemencze, 120 ezer métermázsa termelőképességgel. Ehhez tartozik mintegy negyedkilométer keskenyvágányú vasút, mely a mészégető-körkemenczéket a mészkőbányával és a fedett rakodóval összeköti. A telephez tartozik egy tisztilak és egy munkáslak. A mészkőbányában és kőtörőnél 75 férfi és 5 gyermek-munkás, a mészégető-körkemenczénél 18 férfi dolgozik. Amaz évenként 600 ezer métermázsa mészkövet, emez 72 ezer métermázsa égetett meszet termel. Az üzemet egy bányamérnök, mint üzemfőnök vezeti…

Bányászok viszonyai

Hiszen akárhány község és város van e megyében, mely keletkezését és virágzását, fejlődését a bányászatnak köszönheti és sok ezerre megy azoknak a száma, a kiknek ez az ős ipar ád munkát és módot a mindennapi kenyér megkeresésére. Főleg az elmult századokban, mikor a nemzetközi kereskedelem és forgalom gyermekkorát élte, mikor az egyes országok nyers- és iparterményeiben mutatkozó feleslegeknek és hiányoknak kiegyenlítése alig volt lehetséges, mikor az árú- és vagyoncserének szükséges eszközét, a pénzt, illetőleg az ehhez szükséges előállítási anyagot csupán csak a belföldi hazai bányákból lehetett megszerezni, a bányászatnak e vármegyében is rendkívüli nagy közgazdasági és közművelődési fontossága mellett, ugyanolyan mértékben néprajzi átalakítási ereje is érvényesült, sőt érvényesül ma is. A munkás, a ki állandóan vagy huzamosabb időn át egy és ugyanazon bánya- vagy gyártelepen talál foglalkozást, bizonyos jóléső megállapodásra jut, bizonyos jó módra tesz szert, úgy hogy könnyű

szerrel családot alapíthat. Azonfelül szakmájával járó ügyességet, különleges szokásokat, karaktert sajátít el és ama, néprajzilag külön eredetiséget tanúsító, hogy úgy mondjuk népcsalád tagja lesz, mely, mint bányász és vasgyári hámoros nép e vármegyében a többi népek sorában csalhatatlanul felismerhető. Építkezés, ruházkodás, életmód, házi foglalkozás és a szokások mind olyan jelenségeket mutatnak fel, melyek a csendes, mélázó és mindenekfelett vallásos és övéihez ragaszkodással, szeretettel viseltető bányászt és hámorost oly szép világításban állítják elénk. Dobsina és vidéke különösen bírja a bányász és hámoros nép jellemző sajátságait és néprajzi különleges karakterét. És e jellemvonásából, bár régi bányászata és gyáripara már évtizedek óta hanyatlóban van, ki nem vetkőzik. A régi bányász-szokásokat, építkezési modort és becsben tartott régi bányász jelvényeket, a melyek sorában a dobsinai bányászczéh jelvényeit első helyen találjuk, féltékenyen őrzik. Igen érdekes különlegesség Dobsinán és vidékén a házilag csinált fáklya-bot, mely mint kitűnő világító szerszám és mint bot egyaránt jó szolgálatot tesz. Az is eredeti és megható a bányász népnél, hogy munkán kívül, a föld szinén töltött idejét a bányász rendszerint családja körében, kényelmesen neki vetkeződve, a szabad és friss levegő élvezetére használja fel.



Bányászok

Éppen azok a tekintetek, hogy a bánya- és gyári munkás foglalkozása sokféle veszedelemmel jár, már a régi időkben szükségessé tették, hogy a beteg, szerencsétlenül járt, elaggott, általában véve a munkára képtelenekké lett bányászok, továbbá a bányamunkások özvegyei és árvái méltányos segélyben részesüljenek. Így keletkeztek már a XVI. század elején részint a bányák adományaiból, részint a munkások járulékaiból az úgynevezett társpénztárak, melyek valóságos emberbaráti intézetek és annak az eszmének megtestesülései, melyet a társadalmi politika és államböcsesség jelenleg minden rendű munkásra nézve a betegsegélyező pénztárak és az általános munkásbiztosítással akar elérni. E vármegye bányászai tehát e tekintetben is, mint sok másban, úttörők voltak. Jelenleg pedig már a bányatörvény is megköveteli, hogy minden munkás valamely társpénztár kötelékébe tartozzék, valamint a gyári munkásokról is gondoskodik e tekintetben az iparhatóság. Gömör vármegye minden bányatársulatának és gyári vállalatának van ilyen társpénztára, betegsegélyző egyesülete s azonfelül minden munkás az általános biztosítás, valamint a baleset ellen való biztosítás jótéteményében is részesül.

A legtöbb bánya- és kohó-vállalat gondoskodik a munkások gyermekeinek iskoláztatásáról is és e gondoskodás nem csupán az elemi ismeretek megadására, de alkalmas esetekben a fiúgyermekek további szaknevelésére is kiterjed. Dobsina város e tekintetben mint példaadó régtől fogva előljárt és városi bányaiskolájában (melyet a csak nem régen királyi elismeréssel kitüntetett Ruffinyi Jenő bányatanácsos alapított és fejlesztett) a multban sok bányafelőrt képezett. Nyomban ezután a rimamurányi társaság telepi iskolái következnek, a mely társulat a munkások gyermekeinek hazafias és minden tekintetben áldásos iskoláztatásáról, nagy áldo-

zatok árán gondoskodik. Így az államkincstár is, mely tiszolczi magyar iskolájával valóságos nemzeti missziót teljesít.

A tisztviselők, felvigyázók és munkások élelmi szerekkel, ruházkodási czikkekkel való olcsó és jó ellátása czéljából a vállalatok vezetőségei mindenütt élelmezési és különféle árúczikkekkel ellátott raktárakat, intézményeket rendeztek be és tartanak fenn. Az elárúsítás minden ipari nyereség nélkül történik, olyképen, hogy a kezelés költségeinek és az esetlegesen felmerülő hiánynak fedezésére a beszerzési árakat elenyészően csekély százalékkal öregbítik ugyan, de az év végével megmaradtó tiszta nyereményt a társpénztár javára könyvelik el.

Fém- és érczbányászat

Ami a fém-, ércz- vagy egyéb bányászatot illeti, erről Gömör-Kishont vármegyében ez időszerint nem sokat mondhatunk, mert kivéve az I. M. Müller és Társa csucsomi antimonérczbányászatát és az ochtinai Lange Tivadar-féle gálma-érczbányászatot, többet nem igen említhetünk. Tagadhatatlan azonban, hogy a grafit-, kén- és arzénkovand, továbbá réz- és nikel-bányászat iránt érdeklődés kezd mutatkozni, de e tekintetben csak a jövő fog eredményeket fölmutatni.

A mult században virágzó kobalt- és nikel-bányászat most teljesen szünetel, a minek az oka korántsem a telepek kimerülésében, hanem a kobalt- és nikel-érczek árának csökkenésében és abban keresendők, hogy az Újkaledoniában újabban fölfedezett érczfekvőhelyek terméke a piaczot bőven ellátja.

A kobalt- és nikel-bányászat főképen Dobsinán virágzott, a hol a kobalt- és nikel-érczeket tartalmazó telérek dionitban fordulnak elő.



A Rimamurány-salgótarjáni r.-t. tiszolczi mészkőbányája és zúzóműve

Ezeknek a teléreknek hosszúsága 3-5 kilométer, szélessége 200-1200 méter között váltakozik. A telérkőzetben a kobalt- és nikel-érczek fészkekben, lencsékben és hosszúra nyúlt szalagok alakjában vannak; az ércztartalom pedig nagyon változó. A kobalt- és nikel-érczek ára 1879-ben meglehetős volt, a mennyiben bécsi mázsáját 33 frttal fizették és a híres dobsinai Zemberg bányatársulat 1/18-ad rész (kuksz) után az 1863-1878-ig terjedő időkben 2000 frt osztalékot adott.

Ezek a régi jó idők, sajnos, már csak emlékezetben vannak meg, de van reá remény, hogy a technika jelenlegi és jövendő nagy haladása, mely sok nikelt igényel - a mi egyrészt az árakat, másrészt a szükségletet is emelni fogja - újabb életre kelti a most szunnyadó nikelbányászatot. Erre vall az a jelenség is, hogy némely vállalatok már saját ebbeli szükségleteiknek a kielégítésére maguk megkezdték a régen elhanyagolt nikelbányászat föllendítését.

Így Dobsinán a Siemens és Halske czég a régi elhagyott vagy művelés alatt még egyáltalában nem állott bányák közül többet megvásárolt és azokban ez időszerint már kutatási munkálatokat végeztet.

A feledés homályába merült továbbá a réz- és ezüst fakóérczek bányászata is, mely különösen Dobsinán, Rédován, Hnyileczen és Rozsnyón már a XVI. században virágzó volt. Teljes hanyatlását a XIX. század folyamán érte el. Nem kevesebb eredménynyel űzték, különösen a XVII. században Dobsina vidékén a higany- és czinóber-bányászatot is, melynek most már nyomaira sem akadunk. A mult század hatvanas éveiben Andrássy Manó gróf 40-50 munkással még műveltette a híres alsó-sajói Szent-Háromság higany- és czinóber-bányáját és pedig szép eredménynyel, mert a bánya jövedelme adott alapot a gróf további bányászati tevékenységének.

A jelenleg is üzemben lévő fém- és érczbányák közül első sorban a Lange Tivadar ochtinai gálma (czinkércz) és ezüstös ólomércz bányászatát említjük. Két bányatelepben évenként több ezer métermázsát termel s azt külföldi kohókba szállítja.

Ehhez hasonló a Giesche-féle pelsőcz-ardói czinkérczbányászat, melynek teljes művelés alatt levő üzemét azonban legutóbb beszüntették.

Csucsom község határában van Demuth K. Józsefnek egy antimon-bányája, mely 1 méter vastag telérrel bíró 5 felsőmagyarországi hosszmértékből áll és a mely megelőzőleg a Szeghető-családé volt. Kár, hogy e bánya szép, tisztán előforduló érczét a tulajdonos hosszas betegeskedése alatt, majd bekövetkezett elhalálozása után, nem a kívánt mennyiségben termelik.

Ugyancsak Csucsom és Rozsnyó város határában találjuk az I. M. Miller és Társa czég 9 bányatelekből álló antimon-érczbányászatát, melyben az ércz nem tisztán fordulván elő, azt technikailag e czélra a Drázus-patak völgyében épült zúzóműi segélyével teszik kohósításra alkalmassá. A zúzóműveket egy vízerőre berendezett turbina hajtja, melyre a vizet több mint egy kilométer távolságból vízvezetéken és két 330 hektoliter űrtartalommal bíró vízgyűjtő faszekrényen át vezetve eresztik és mellékvezetékek segélyével a víznek kis részét az érczelőkészítő munkálatoknál is fölhasználják. A zúzóműi egy pofazúzóból, egy hengerszitából, három dobszitából, egy finom hengerzúzóból, hat ülepitő szitából, három lejtős vályúból és két forgó szérből áll. E művek két egymás fölött álló, 22 és 33 méter hosszú, 21 méter széles és 12 méter magas épületben vannak elhelyezve. A zúzásnak igen finomnak kell lenni, mivel az összezúzott ércz több szitán megy át, a melyek közül az utolsó szita lyukainak az átmérője 0.5 milliméter és az előállított s a meddő kőzettől lehetőleg megtisztított termék liszt alakot - úgynevezett mara - vesz föl. Ezt zsákokba rakva szállitják azután kohósításra.

Hasonló, de kisebbszerű érczelőkészítő mű van Jolsván, a mely Szénássy Gyuláé. Ebben a zúzást zúzónyilakkal (a kendertörőhöz hasonló szerkezetű törőkkel) végezik. Itt vascsillámból 0.1 milliméterre zúzzák a terméket, mely fekete lisztszerű por, a melyből víz alatt álló vasalkatrészeknek, pl. hajópánczéloknak a rozsda ellen való megvédésére szolgáló festéket állítanak elő.

Fontos iparág a vármegyében a magnezit bányászat is, a mely azonban a jelenlegi általános pangás mellett többé-kevésbé lanyha és időközönként szünetel is. Bénitólag hat ez iparág teljes kifejlődésére az a körülmény is, hogy a tulajdonosok személyében folytonosan beállott változások sem egyöntetűséget, sem folytonosságot ezeknek az üzemeknek nem biztosítanak. Pedig már magában véve az az örvendetes jelenség is, hogy a vármegyei magnezit

kitünőség tekintetében bármely más, az egész világon található hasonló termékkel kiállja a versenyt, és hogy ez az ércz megfelelően pörkölve, lisztté őrölve igen keresett árú és a vármegyéből külföldre, különösen Amerikába sokat szállíthatnánk belőle, - megérdemelné, hogy termelése nagyobb figyelemben részesüljön.

A vármegyében, különösen Jolsván, Mnisányban, Ochtinán, Ratkón és Ratkószuhán termelnek említésre méltó mennyiségben magnesitet. Pörkölőkemenczék vannak: Jolsván három telep, Ochtinán egy, Nyustyán kettő, mely utóbbiak közül az úgynevezett hacsavai telep igen szépen van berendezve. A telepen több munkás-lakóház, irodai és igazgatói épület van. A magnezitet 16 kilométer hosszú drótkötélpályán szállítják a Rónapatak és Ratkó községek határában levő bányákból a pörkölő telepre.

Meg kell még említenünk a geczelfalvi, nyustyai és jolsvai steatit (zsírkő) bányákat, a melyek közül jó minőségű termék tekintetében különösen a geczelfalvi válik ki. Ennek a művelését azonban ez idő szerint a tulajdonosok és földbirtokosok között fölmerült pörlekedés gátolja.

A rónapataki és baradnai grafit-bányászatokról is meg kell emlékeznünk, a melyekre Danis János dr. ratkói körorvos és Grundmann Frigyes dr. ózdi vegyész nyertek egy-egy bányatelek-adományt a rozsnyói bányahatóságtól.

Nem hagyhatjuk említés nélkül ama nagyszabásúnak igérkező bányászatot sem, a melyet egy külföldi társaság, több millió korona befektetéssel Nyustyán a Fáy László tulajdonában levő aranytartalmú arzén és kovand zártkutatmányokban már megkezdett.

Ennyi volna az, a mit a vármegyei fém- és érczbányászat általános áttekintése szempontjából fővonásaikban adhatunk. Mindent egybevetve, még is csak elmondhatjuk, hogy kevés vármegyéje van hazánknak, melyben oly különféle s oly mennyiséget termelő bányászatot üznének, mint Gömörben, pedig még jelentékenyen nagy az a terület, a melyen még nem keresték meg a föld gyomrában elrejtett kincseket. Tapasztalhatjuk azonban azt is az itt elmondottakból, hogy a vármegyei vasbányászaton kívül egyéb fémek és érczek bányászata olyan jelentőségre, mint a minőt elérhetne, emelkedni nem tud. Nem tud pedig azért, mert a vármegyében a bányapolgárság megszünte óta a bányászattal foglalkozni csak nagyon kevesen hajlandók. A tőkepénzesek az évtizedek óta tartó bizonytalan viszonyok következtében nem bocsátkoznak bányavállalatokba, nem pedig azért, mert azoknak a tőkepénzeseknek az elriasztó példáját látják folytonosan, a kik sok esetben külföldi szédelgők áldozataivá lettek. Az új bányatörvénytől és annak szigorú végrehajtásától azonban sokat, nagyon sokat várhat a hazai és ezzel együtt a vármegyei bányászat minden téren való újraébredése és megizmosodása.

Kőbányászat

A vármegye délnyugati részében, a Gortva völgyétől északnyugatra fekvő korláti és a Nógrádmegyével határos csomai bazaltkőbányákat kell még, mint olyanokat felemlítenünk, melyek nem ugyan a szorosan vett bányászat körébe tartoznak, de mint közgazdaságilag is fontos tényezők, a megyei bányaiparnak kiegészítő részei. A legutóbbi 4-5 év alatt keletkeztek ezek a kőfejtő telepek, melyek kitűnő minőségű, utcza burkolására szolgáló elsőrendű kisebb-nagyobb koczkaköveket termelnek, míg hulladékukkal a közutak részére kiválóan alkalmas fedőnyagot szolgáltatnak. A korláti bazaltkőbánya, 9 kilométernyire esik a máv. miskolcz-

füleki vonalán lévő Balogfala állomástól s ezzel keskeny vágányú iparvasút köti össze. A kőfejtést, koczka-alakítást és kőtörést, mint bányatulajdonos, egy részvénytársaság bírja. A csomai bazaltkőbánya a máv. ugyane vonalától mintegy 4-5 kilométernyi távolságra esik és Szeiffert Antal birtokos tulajdona, de bérbe van adva. A kőbánya termelését a máv. Ajnácskő és Sid állomások között való szakaszán alkotott kitérőig, mint rakodó helyig, faszerkezetű gulákra épített sodrony-kötélpályán szállítják.

Bányahatóságok

Mindezek után még csak azokról a bányhatóságokról szólunk, a melyek a vármegye területén lévő összes bányaművek fölött részint a kincstári, részint a kir. bányahatóságok részéről a szakszerű felügyeletet, ellenőrzést, bányabirtokügyek és üzemek nyilvántartásait, bányajogok és kutatások engedélyezését stb. végzik.

E tekintetben a vármegye területén levő összes bányák a szepes-iglói kir. bányakapitányság alá rendelt rozsnyói kir. bányabiztosság hatáskörébe tartoznak. A rozsnyói bányabiztosság egy főbányabiztos, mint hivatalfőnök vezetése mellett, egy bányabiztossal, egy esküdttel és két bányatiszttel működik. A m. kir. kincstári bányák a Rozsnyón székelő és egy bányatanácsos fenhatósága alatt működő művezetőség közvetetlen felügyelete alá vannak rendelve a vármegye területén.

A vármegye területén előforduló peres bányaügyekben a rimaszombati kir. törvényszék mint bányatörvényszék jár el. Hatásköre különben a következő törvényszékek területeire terjed ki: Rimaszombat, Kassa és Miskolcz.

A vármegye bányaiparának történeti mozzanatairól, a vármegye történetét tárgyaló fejezetben is bővebben irunk….”[11]



Dobsinai bányászok fáklyabotja.
Komoróczy M. rajza

A kohászat bemutatása

Vasipar

A czéhrendszer keletkezésekor Gömörmegyében már minden hazai iparág virágzott. Az egyes fontosabb iparágakról beszámolandók, az első helyet a vasipar foglalja el. Őseink a bányákból kiemelt nyersvasat primitiv módon, mozgó kis kemencze, kézifúvó és kalapács segélyével dolgozták fel, illetve a salaktól megtisztított vasból ily módon állítottak elő kezdetleges

[11] Gömöri Miklós: Gömör-Kishont bányászat, kohászat

fegyvereket és egyszerű eszközöket. Csak később vette igénybe a vasipar a Gömörmegyében nagy mennyiségben rendelkezésre álló kézi erőket, a midőn a mozgó hegyi kemenczék a partok mentén, különösen vízesések közelében, állíttattak fel s a fúvót és kalapácsot ezentúl már nem az emberi kéz, hanem a vízierő hozta mozgásba. Így keletkeztek az úgynevezett tót-kemenczék, a mely elnevezés eléggé bizonyítja, hogy Gömörmegyében a vasipart a tót lakosság mívelte. A tót-kemenczék rendszere sokáig, egész a XIX. századig fennállott, az eszközök azonban lassanként tökéletesebbekké váltak, nagyobb kemenczék állíttattak fel és hogy ezek működésére elégséges vízierő nyeressék, a kemenczéket már nem a patakok, hanem a folyamok mentén építették.

Gömörmegye vasiparát a XVII. és XVIII. században dúló háboruk, a pánczéling használatba vétele és a fegyverzet tökéletesbítése a virágzás igen magas fokára emelték, a mely tetőpontját Rákóczy Ferencz idejében érte el. Rákóczy - főleg stratégiai érdekeket tartva szem előtt - nagy súlyt helyezett a gömöri vasipar, különösen a fegyvergyártás fejlesztésére. Lányi Pál sajó-gömöri földbirtokos személyében állandó iparfelügyelőt nevezett ki, a kinek buzgólkodása által több olvasztó keletkezett s ekkor alakult a dobsinai kardgyár is. Lányi példáját követve, Gömörmegye földbirtokosai és tőkepénzesei nagy figyelmet szenteltek a szépen jövedelmező vasiparnak. Társulatok keletkeztek, a melyek kivették a vasipart a magánvállalkozók kezeiből. Ilyenek voltak az 1808-ból való "Murányi Unio", 1811-ben a "Rimai coalitio", 1836-ban a "Csetneki Concordia", 1845-ben a "Gömöri vasművelő társulat", majd 1852-ben - a Murányi Unio, a Rimai Coalitio és a Gömöri Vasművelő Társulat egyesülésével - a "Rimamurányi vasmű egylet", mely 1881-ig állott fenn és a salgótarjáni vasfinomító társulattal történt egyesítése után, "Rimamurány-Salgótarjáni Vasmű Részvénytársaság" czég alatt, Budapest székhelylyel és 32 millió korona alaptőkével új társulattá alakult. Mindezen társas vállalkozások működése azonban egybefügg Gömörmegye bányászatával s így ezekről más helyen is van szó.

De nemcsak a tőke-társulás, hanem a megye vastermő területének vagyonos és nagytekintélyű birtokosai is sokat tettek a vasipar fejlesztése érdekben; a Nádasdyak, Andrássyak, Coburgok mindinkább tudatára ébredtek annak, hogy a föld mélyében bőven található vas kiaknázása és a kohászat nemcsak jövedelmet hajt, hanem a vasipar művelésével egyszersmind hazafias érdemeiket is gyarapítják. Sőt azt, hogy a vasipar kezdetleges módon való gyakorlása helyét aránylag gyorsan a modern szaktudás vívmányainak alkalmazása foglalta el, épen annak lehet tulajdonítani, hogy a nagyvagyonú birtokos osztály vette kezébe a vasipar mívelését.

1808-ban Gömörmegyében 9 nyersvas-kohó és 81 tót-kemencze volt. A kohók egy éven át mintegy 45,000 mázsa, a tót-kemenczék 160,000 mázsa nyersvasat állítottak elő. Azonban Fischer Dániel szász eredetű gépész már 1680-ban a nyersvas újabb kiolvasztási és higgasztási rendszerét kezdte alkalmazni, mi által a kitűnő minőségű pótvasérczek feldolgozása is lehetővé vált s a Fischer által Dobsinán felállított olvasztó termelése ezen rendszer alkalmazásával haladta meg a régi rendszert követő vasművek termelését. 1836-ban a csetneki "Concordia" társaság a kohó- és kavarórendszert honosította meg s ezzel a vasipar új korszakát nyitotta meg, míg Andrássy György gróf dernői vasgyárában alkalmazta a vasipar terén külföldön szerzett tapasztalatait s gyárát úgyszólván az új találmányok kísérleti telepévé rendezte be. Coburg-Koháry herczeg pohorellai gyárában is fontos újítások történtek; itt próbálták ki Fabre de Four találmányát s itt honosult meg Müller János találmánya, a ki a comte-

tüzek alkalmazásával a tüzelőnyag fogyasztását jelentékenyen leszállította. A vas finomításánál a kőszénnek tüzelőanyagul használását Gömörmegyében először 1847-ben Nádasdy Tamás gróf betléri gyárában kísérlették meg. 1865-ben Gömörmegyében összesen 24 vasfinomító-gyár állott fenn és pedig a vashegy-rákosi csoportban 7, a dobsina-alsósajói csoportban 12, a rozsnyó-nadabulai csoportban 2, a hrádekiben 3. Mind e gyárak évi termelése 224,000 mázsára emelkedett és pedig: vertvas 50,000, hengerelt vas 142,000, hengerelt vaslemez 32,000 mázsa. A feldolgozott nyersvas 312,000 mázsa volt s a gyárak 1450 munkásnak adtak foglalkozást.



Pohorella. - Coburg Fülöp herczeg vas- és lemezgyára

A vasipar egyéb ágazatai, nevezetesen a nyersvas feldolgozásával foglalkozó iparágak, természetesen szintén virágoztak ott, a hol a vas termett, habár Gömörmegye vastermelésének jelentékeny része nem e megye területén dolgoztatott fel. Már fentebb említettük, hogy Gömörmegyében a háborús idők folyamán sok fegyvert gyártottak; Jolsván a kovácsok már 1584-ben, Dobsinán 1633-ban czéheket alkottak, czéhleveleik ugyanis ezen évből szólanak. Rimaszombatban a kovácsok, lakatosok, aranyművesek és csiszolók egyesült czéhe 1516-ban nyerte czéhlevelét, a mely 1556-ban újból megerősíttetett. Tiszolczon a kovácsok csak 1828-ban alakítottak külön czéhet; volt czéhük a rozsnyói kovácsoknak is, míg Dobsinán az újgyártóknak és lakatosoknak közös czéhük volt, a melynek czéhlevele 1801-ből való. A csetneki fegyverkovácsok czéhe egyike volt a legnagyobbaknak.

A kecsői hámorban készült ásók és kapák a mult század közepén messzeföldön híresek voltak. Szeggyár 1865-ben kettő volt a megyében; az egyik Rozsnyón, Nehrer Mátyás tulajdona, mely évenként mintegy 70 millió szeget gyártott, a másik - kevésbé jelentékeny - a lubenyiki határban. Ugyanazon évben, az akkori feljegyzések szerint, a következő gépgyárak voltak a vármegyében:Pohorellán Coburg herczegé, Nagyrőczén a Rimamuránvi vasműegyleté, mely főleg vasgyári gépek gyártására volt berendezve;Rozsnyón Sztaniszlovszky Venczel gazdasági gépgyára és Várallyán Günther gazdasági gép- és kocsigyára.

Érczipar

Érczipar. Gömörmegyében a vasbányászat dominál; más érczet csak kis mennyiségben gyártanak, minélfogva az érczipariól kevés mondanivalónk van. Rezet a XIX. század második felében idősebb Madarász András csetneki és ochtinai hámorjaiban dolgoztak fel s különféle rézüstöket készítettek; a termelés folyvást csökkent s már 1867-ben csak 30,000 forint értékű volt.

Rimaszombatban virágzóbb az ötvösipar s a rimaszombati ötvösök a XVII. században újabb czéhlevelet kértek.

Itt említjük meg, hogy Bebek és Basó idejében Krasznahorka és Murány várában pénzverők is működtek.

A vármegye legnagyobb iparos-községe egész a mult század közepéig Jolsva volt, a hol mintegy 600 önálló iparos összesen 18 czéhet alkotott. Utána Rimaszombat 16 czéhhel, majd Rozsnyó 9, Csetnek 5, Tiszolcz 3 czéhhel, stb.

Egyéb ipari ágazatok

Agyagipar

Az agyagipart Gömör vármegye ipari monografiájában tulajdonképen az első hely illeti meg, mert, bár a megye vasipara országos jelentőségű, de az agyagipar az, a mely a lakosság jelentékeny részének kenyéradó foglalkozása volt, sőt részben jelenleg is az. Számos község majdnem összes lakossága a cserépedény-, cserépzsindely- és kályha-készítésből élt és ma, a midőn a vasedény és vaskályha a cserepet igen kiszorította, nagyon érzik ama községek lakosai szép keresetforrásuk kiapadását.



Gömöri fazekas

Hogy mikor kezdtek e megye lakosai cserépedény-készítéssel foglalkozni, azt megmondani nem lehet; őseredeti foglalkozása volt ez a lakosság egy részének, a melyet kezdetben háziiparként a saját szükségletük ellátása végett gyakoroltak, majd lassan hatalmas kézműiparrá fejlődött az és apáról-fiúra szállott. A cserépzománcz első alkalmazását is maguknak vindikálják a gömöri fazekasok, de e vélekedésüket hiteles adatok nem támogatják; az azonban tény, hogy a gömöri cserépedény, melyet a gazdasszonyok hangjáról is képesek voltak a más származású cserépedénytől megkülönböztetni, kivált a Tisza mentén, a legkeresettebb volt.



Gömöri kőedények

A megye számos vidékén feltalálható a cserépedénygyártásra alkalmas szép fehér agyag, sőt Pongyelok, Szuha, Zsaluzsány és Susány községek határában nemcsak kályhakészítésre, hanem gyári béléstéglák és olvasztó-csuprok előállítására is igen alkalmas, szép fehér agyag található.

Hogy mindezek ellenére a gömörmegyei agyagipar nem emelkedett a gyáripar magaslatára, annak valószinűleg az az oka, hogy a nagy tőke nem igen érdeklődött e termelési ág iránt s meghagyta azt a szegény néposztály kezében. Mindazonáltal Murányban és Rozsnyón kisebbszerű kőedény-gyárak állíttattak fel, de ezek gyártmányai alig váltak közismertekké. Várallyán Andrássy György gróf cserépzsindely- és csőgyárat állitott fel.



Vizeskorsó Süvét[12]

Pongyelokon 1786-ban porczellángyár állott fenn, a mely a holicsi hasonczélú gyárral versenyzett. Rimabrézón szintén a XVIII. század végén nagy mennyiségben gyártottak olvasztótégelyeket,Giczén igen kelendő cseréppipákat készítettek s Perlasz is 1837 körül a pipakészítésről volt híres. Azon községeket, a melyek lakóinak túlnyomó része fazekasiparral foglalkozott, alig lehetne mind elősorolni, itt csak a nevezetesebb csomópontokat említjük fel. Ezek: Jolsva, hol már 1606-ban a fazekasoknak virágzó czéhük volt, Kokova, Fazekaszsaluzsány, Miglész, Mikolcsány, Nasztraj, Osgyán, Perlasz, Süvete, Felső-Szkálnok, Gicze, Cserencsény, melynek lakosai a legmesszebb vidékekre szállították gyártmányaikat, Deresk, Licze, Melléte, Pongyelok, Nagyszuha, stb.

Faipar

„…Hazánk erdődús vármegyéi között Gömör és Kis-Hont vármegye a 8-ik helyet foglalja el és erdőségei az összterületnek 48.43 %-át borítják, kiterjedvén a vármegye összes hegylánczolataira, terjedelmükben észak felé mindinkább növekednek és összefüggő, rengeteg erdőtestet alkotnak, melyet a szántóföldek és a rétek csak a völgyekben szelnek ketté…

Gömör-Kishont vármegye erdőségei 361,054 kat. holdnyi területet foglalnak el, melyek fanemek szerint következőképen oszlanak meg: tölgyerdő 36 %, bükk- és más lomberdő 37 %, fenyőerdő 27 %. Fatermése 664,250 köbméter.

A vármegye területén lévő nagyobb, nevezetesen a 10,000 holdon felüli erdőterületek birtokosai a következők: Fülöp Szász Coburg Gothai herczeg, a rimamurány-salgótarján vasmű részvénytársaság, Andrássy Géza gróf és Andrássy Dénes gróf.

Az 5000 holdon felüli birtokosok: Dobsina r. t. város, Jolsva r. t. város. Az 1000 holdon felüli erdőbirtokosok: Rozsnyó r. k. püspökség, csetneki közbirtokosság, Rozsnyó r. t. város, Nagyrőcze r. t. város, m. kir. erdőkincstár és Rimaszombat r. t. város…"

…A tölgyműfának alapára köbméterenként 9-10 kor., a fenyőé 4 kor., a tűzifáé 2.50 kor. A szállitás kizárólag tengelyen történik. Az erdei útak, különösen a rozsnyói erdő határvölgyi főútja, melyet a város is használ, elég rossz. Vasúti állomások Rozsnyó és Bánréve….

[12] Budapest Néprajzi Múzeum

Fűrésztelep	Vasúti állomás	Hajtóerő		Gépek				Felfűrészelésre kerülő nyárfa-mennyiség	Termelt fűrészárú			Eredmény
		gőz	víz	fűrész-keret	körfűrész		gyalú		Lúcz-fenyő	Jegenyefenyő	Erdei és veresfenyő	
		lóerő		darab				köbméter				%
Polonka	Polonka	80	-	4	1	2	1	30,000	12300	5300	-	58.7
Vereskő	Vereskő	60	40	3	1	2	-	21,000	9620	2560	120	58.6
Murány	Murány	80	-	3	1	2	-	18,000	7300	3100	-	57.8
Pusztamező	Poprád és Dobsina	-	30	2	-	1	-	14,000	7180	800	100	57.6
Nagyrőcze	Nagyrőcze	-	30	2	-	1	-	12,000	4900	2100	-	58.0
	Összesen	-	-	14	3	8	1	95,000	41220	13860	220	58.2

...A hitbizományi erdőségek a bánréve-dobsinai iparvasút mentén feküsznek és az Iglóról Rozsnyón át Tornallya felé, továbbá a Nagyveszveréstől Dobsina felé vezető törvényhatósági utak vonulnak azokon végig, melyekbe községi és erdei utak ágaznak. A fa kiszállítása az erdőből kizárólag tengelyen történik...”[13]

A faipar szintén sok embernek adott kenyeret, a mi nem is lehetett másként oly megyében, a hol a hatalmas fenyvesekkel borított bérczek a legjobb anyagot szolgáltatják. Sőt ez az iparág korán kifejlődött gyáriparrá, a mennyiben a megyében fennálló, illetőleg fennállott fürészmalmok közül, több távol időre vezetheti vissza történetét. 1865-ben a megye területén a következő fürészmalmok voltak: Rozsnyón 1, Dobsinán 1, Csetneken 1, Murányban 2, a Garamvidéken 3, Tiszolczon 2, Klenóczon 1, Kokován 1,Antalvölgyén 1, melyek a jelzett évben összesen mintegy 1,200.000 korona értékű deszkát, zsindelyt, léczet és gerendát állítottak elő.

De része volt a faiparban a kézműiparnak és a háziiparnak is. Baradna lakosai favillákat, lapátokat, dézsákat, Cserencsényben jó bognármunkákat, Závadkán zsindelyt és deszkát, Szelczén bognár-és kerékgyártómunkkat, Sumjáczon deszkát, Valykón kádármunkákat, Vernárban zsindelyt, Dobrapatakán faedényeket, Polonkán zsindelyt készítettek. Famegmunkáló kézműveseknek a következő helyeken voltak jelentékenyebb czéheik:

A gömörmegyei ácsoknak az 1670-ben kiadott czéhlevél alapján közös czéhük volt. Dobsinán az asztalosok 1801-ben, Rimaszombatban az ácsok és molnárok 1822-ben, Tiszolczon az asztalosok 1828-ban, Jolsván az asztalosok 1840-ben nyertek czéhlevelet. Felemlítendők még a rimaszombati és rozsnyóikocsigyártók, kik a megye határain túl is jól ismert könnyű kocsikat készitettek. Ma a faipar terén nagyjelentőségű a Pelsőczön székelő Gömöri faipar-részvénytársaság, melyről alább bővebben írunk.

Fonó, szövő és ruházati ipar

A fonó-, szövő- és ruházati ipar közül a két első nagyrészben háziiparként, szintén magas fokra fejlődött, de az utóbbi időben hanyatlásnak indult. Különösen a szűrcsapók iparága virágzott; Ratkó, Jolsva, Csetnek, Klenócz ez iparággal foglalkozó lakosai durva juhgyapjúból nagymennyiségű szűrposztót és pokróczot állítottak elő, Ratkón pedig gyáriparszerűleg készült a szűrposztó s magának e városkának még 1866-ban 75 szűrcsapója volt, a kik éven-

[13] Hering Samu: Gömör-Kishont erdőgazdasága

ként mintegy 1600 szűrposztót készítettek. Bisztrán, Gerliczén, Tiszolczon, Kokován szintén sok szűrposztót készítettek, Gerlicze lakosai pedig 1786-ban gyapjú-harisnyák és keztyűk készítésével sokat kerestek. Ruházati czikkek előállításával foglalkozó iparosoknak a következő helyeken voltak nagyobb czéheik:Csetneken szabók (1604), gombkötők (1705), Klenóczon csapók (1815), Nagyrőczén csapók (1834), Nyustyán csapók (1825),Rimaszombatban csapók (1611), gubások (1810), takácsok (1661), kalaposok, szabók, szűrszabók (1822). Igen híresek voltak a rimaszombati gubák és lópokróczok, az utóbbiak annyira, hogy még 1840 körül is a hadsereg részére jelentékeny szállítások történtek. Rozsnyón kalaposok (1825), német szabók (1829), magyar szabók (1846), Tiszolczon szabók és szűcsök (1828),Jolsván szabók (1609), takácsok (1609), gubások (1609,) szűcsök (1628), gombkötők (1705), szűrszabók (1838), alkottak czéheket.

Bőripar

A bőripar fejlődését nagyban előmozdította a megyének tölgy- és csererdőségekben való bősége.

A timáripar leginkább Ratkón, Jolsván, Rimaszombatban és Nagyrőczén virágzott; Ratkónak mintegy félszázad előtt még 86 vargája és timárja volt, a kik készítményeiket távoli vidékekre szállították. A bőrmegmunkáló ipar jelentékenyebb czéhei ezek voltak: Jolsván vargák (1648), csizmadiák (1658), szíjgyártók (1832), Rozsnyón csizmadiák (1822), német vargák (1825), Tiszolczon csizmadiák (1828), timárok (1838), Rimaszombatban timárok (1520), nyereggyártók (1516), vargák (1822), Nagyrőczén szíjgyártók (1823), timárok (1834), csizmadiák (1835), Putnokon csizmadiák (1825), Csetneken csizmadiák (1621), Dobsinán vargák (1635), csizmadiák (1705), timárok (1821). Bőrgyár már 1782-ben volt Rozsnyón: a Markó Pálé; a gyár ma is egyike a legnagyobb ily gyáraknak.

Élelmiszeripar. Malmok. Mészárosok. Szeszgyárak. Sörgyártás. Sajtgyártás. Méztermelés. Viaszgyártás

Gömör vármegyében az élelmiszeripar is eléggé ki volt fejlődve, mert a középkorban a várurak és környezetük, később a vagyonos birtokososztály szükségleteit ezek az iparágak fedezték. Elég vízierő lévén, majdnem mindenütt volt vízimalom, sőt néhol egynél több is. 1865-ben 168 vízimalom volt a vármegyében, melyek közül némelyik kása-, kendermag- vagy lóhere-magkallóval is el volt látva. Ebben az időben Rozsnyón Schlosser Károlynak volt műmalma, mely szintén vízierőre épült és egyike volt az ország legrégibb műmalmainak. A molnároknak 1698-ban megyei czéhük volt, de később több czéh alakult. A mészárosok a következő helyeken állítottak czéheket: Csetneken 1639-ben, Dobsinán 1636-ban, Jolsván 1669-ben, Rimaszombatban 1585-ben s ezek 1611-ben, 1632-ben és 1692-ben új czéhleveleket nyertek. Rozsnyón 1597-ben a mészárosok a zólyomiaktól vették át a czéhszabadalmat, mely 1634-ben megerősíttetett. Szeszgyárak a mult század második felében a következő helyeken voltak:Rozsnyón kettő, Sztankovits Jánosé és Szepesy Andrásé, mindkettő marhahízlalással egybekötve, Sztárnyán Radvánszky Gusztávnak, Deresken és Csobánkán a Coburg herczegi ura-

dalomnak, Várallyán Andrássy György grófnak. Gömör vármegye lakosai a korábbi időkben nagymennyiségű fenyő-pálinkát (borovicskát) főztek és hoztak forgalomba. Sörház a mult század második felében kettő volt, az egyik Dobsinán, a másik Balogon, de mind a kettő csak csekély mennyiségű sört gyártott. A háziipar jelentékeny ágazata a megye egyes vidékein a sajtkészítés volt. A gömörmegyei zöldhéjú sajtot "klenóczi sajt" néven ismerték, noha e fajta sajtot nemcsak Klenóczon, de más helyeken is készítettek. Nagy híre volt a rozsnyói méznek és viasznak;Rozsnyón a korábbi időkben oly nagymennyiségű mézet gyűjtöttek össze, mint az országban seholsem. Itt a viasz- és viaszgyertya-gyártás is jelentékeny iparág volt és a viaszöntők 1820-ban önálló czéhet alkottak. Rimaszombatban is volt viaszöntő-czéh, mely czéhlevelét 1822-ben nyerte. Később azonban a méz- és viaszipar űzérkedők kezére került, kik az árúkat meghamisították s a méz és viasz elvesztette jó hírnevét.

Papíripar

Papíripar. A vármegyében a vízierő bősége következtében már a XVIII. században számos papírmalom állott fenn. 1786-banMurányban, Ochtinán, Tiszolczon, Rochfalván voltak papírmalmok. A mult században Nadabulán Roxer Pálnak merítőpapír-gyárja volt. Dobsinán két, a Csetnek völgyében négy, Tiszolczon egy, Kokován szintén egy papírmalom állott fenn, ez utóbbi Kuhinka Istváné, mely évenként 2000 mázsa papírt gyártott; ennél nagyobb volt Ochtinán a Lindner Hermané, melynek évi termelése 11,000 mázsára emelkedett. A legnagyobb papírgyár azonban a ma is fennálló Első magyar papíripar r. t. papírgyára Nagy-Szlaboson, melyről alább bővebben írunk.

Üvegipar. Gyufagyár. A csutorások.

Egyéb iparágak közül még a következőket említjük fel. A mult század második felében nagyjelentőségű volt az újantalvölgyi Kuhinka-féle üveggyár, mely már akkoriban évenként 80,000 frt értékű üvegárút termelt. Ma az Egyesült magyarhoni üveggyárak részvénytársaságé. Gyufagyár volt Rozsnyón Pekár és Radványi tulajdonában. Rimaszombatban az úgynevezett csutorások, ökörszarvból híres pipaszár-csutorát, fülbevalót és gyűrűket készítettek.

A vármegye legnagyobb iparos-községe egész a mult század közepéig[14] *Jolsva volt, a hol mintegy 600 önálló iparos összesen 18 czéhet alkotott. Utána Rimaszombat 16 czéhhel, majd Rozsnyó 9, Csetnek 5, Tiszolcz 3 czéhhel, stb.*

Az ipar XIX. század végi, XX. század elejei állapota Gömör-Kishont vármegyében

„Ama változások, a melyek az országban, sőt Európaszerte az iparra nézve átidomítólag hatottak, Gömörmegye iparát is kizökkentették régi kerékvágásából s fejlődésének részben más irányt adtak.

A gyáripar Gömörmegyében ma kétségkívül magasabb szinvonalon áll, mint virágzásának korábbi korszakaiban. Számos gyárszerű vállalat megszünt, mások átalakultak és új gyá-

[14] A XIX századról van szó (RZ)

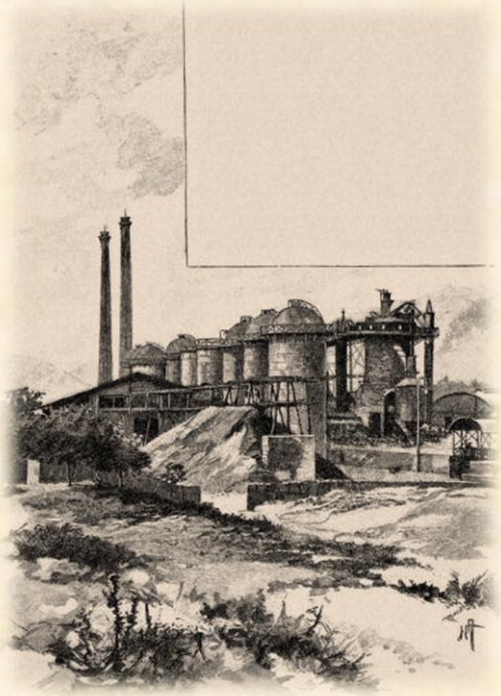
rak keletkeztek, melyeket a modern tőke-asszocziáczió a kor szinvonalára emelt. Az utóbbi évek fontosabb eseményeit a következőkben soroljuk fel: 1892-ben Murányban Coburg herczeg nagyszabású gőzfürészt emelt; Pelsőczön a Gömöri faipar r.-t. kezdte meg működését; a Rimamurány-Salgótarjáni r.-t. vasműveihez pedig közelebb fejezték be ama nagyszabású átidomító berendezéseket, a melyek e műveket európai szinvonalra emelték. Ez évben Gömörmegyében a következő nagy iparvállalatok állottak fenn: 25 kohó- és vasipartelep, 1 fém-, 3 agyagipari, 14 faipartelep, 1 bőrgyár, 3 nagy műmalom, 5 papírgyár; összesen 55 gyár. 1893-ban Pohorellán Coburg herczeg téglagyára nyílt meg, ellenben ajolsvai szöggyár megszűnt, a dobsinai fűrészmalom pedig leégett. 1894-ben Rozsnyón gőztéglagyár- és gőzasztalos-telep,Ochtinán gőzfürész, Pelsőczön pedig villamvilágítási telep létesült, 1900-ban Rozsnyón a régi Bak-féle gőzmalom üzemét beszüntette, Nyustyán belga tőkével magnezit-gyár létesült, Jolsván Roth Antal, Pelsőczön Huppert Manó állítottak fel kisebbszerű magnezit-gyárakat, míg Rozsnyón Zsorna Gusztáv nyakkendő-gyárat alapított. Ez évben, a mely a gyáralapítások szempontjából annyira termékeny volt, a nevezetesebb gyáriparágak évi termelése a következőkben van kimutatva: Nyersvas 134.603,515 kg. termeltetett 10.450 millió korona értékben, öntöttvas pedig 5.674,902 kg. 800,000 korona értékben. Szontagh Pál csetneki rézgyára 1150 métermázsa rézárút gyártott. Kuhinka István újantalvölgyi üveggyára 500,000 korona értékű különböző üvegárút állított elő, Gyürky Pál tiszolczi papírgyára, mely az előző évben leégett, 1000, Roxer Gyula nadabulai papírgyára 1200 mmázsa árút készített, gróf Serényi Béla putnoki műmalma 26067,000 mm. lisztet és 19,000 mm. korpát őrölt, Markó József ötven év óta fennálló rozsnyói bőrgyára mintegy 20,000 drb ökör-, borjú-, tehén- és lóbőrt dolgozott fel. 1901-ben Jolsván vascsillám-festőgyár keletkezett, Rimaszombatban pedig konzervgyárat állítottak fel, mely 1902-ben kezdte meg működését.

Gyártelepek

Fülöp Szász Coburg Gothai herczeg gyára (A bányászati részben – a bányákkal együtt – esik ezekről szó)

Rimamurány-salgótarjáni vasmű-részvénytársaság

Az 1867-iki kiegyezés után pedig, mikor a magyar vasipar érdekében előbb Lónyay Menyhért, majd később Szapáry Gyula pénzügyminiszter oly sokat tettek, a vármegyében is még jobban föllendült az amúgy is jelentékeny vasipar. Erre az időszakra esik a gömörmegyei nyersvastermelőktől alapított salgótarjáni vasfinomítónak egyesülése, a már említett rimamurányvölgyi egyesülettel, mert e kettőből lett 1881-ben a hatalmas Rimamurány-Salgótartjáni Vasmű-részvény-társaság, mely 10 millió forint részvénytőkével megalakulván, Borbély Lajos vezérigazgató kezdeményezésére, 1883-ban Likéren két nagyolvasztót állított föl.



Likéri kohók

A vármegyei bányászat és kohászat ez időszerint leghatalmasabb képviselője kétségen kívül a Rimamurány-salgótarjáni vasmű-részvénytársaság, mely fejlettségi fokával a hazai vasiparban is az első helyet vívta ki magának. És bár a vármegyében termelt nyersvas-mennyiségeit e társulat részben borsodmegyei és nográdmegyei vasfinomítóban, aczél és lemezgyáraiban dolgozza is föl, mégis a nyers vasérczet és vasat Gömör vármegyében termelvén, súlypontjával e megyébe esik és évi 15 millió forintra rúgó produktumához a bázist innen nyeri. E közgazdasági ténykedése mellett ezreknek nyújtván tisztességes kenyeret, alkalmazottainak nemcsak anyagi, hanem erkölcsi szükségleteiről is gondoskodik. Kiváló figyelmet fordít az új nemzedéknek nemzetirányú nevelésére s kiterjedt üzletkörével számos hazai iparág készítményeinek biztosít állandó piaczot. A vármegye közlekedési vállalatainak forgalmát évenként több millió métermázsára menő szállítmányaival nagyban emeli; közvetve és követetlenül óriási összegekkel járul a megyei vagyonosodás és a körében élő lakosság adófizetési képességének emeléséhez, ha tekintetbe vesszük, hogy közel egy évszázados multtal szerepel hazánk és elsősorban vármegyénk közgazdasági életében. És tanúbizonyságot tett és tesz e társulat a mellett is, hogy oly kedvezőtlen körülmények között is, mint a minők a hazai ipar fejlődésének útjában mindenkor állottak és különösen ma állanak, évtizedekre terjedő czéltudatos és kitartó tevékenység mellett, virágzó iparágakat alkotni Magyarországon is lehet!

A Heinzelmann-féle gyár



Hisnyóvíz. –
A Heinzelmann-féle vasgyár

A Heinzelmann-féle vasgyár bányatársulat Hisnyóvízen. A hisnyóvízi vasgyár, a pelsőcz-murányi helyi érdekű vasút hisnyóvízi állomása mellett fekszik, melylyel 250 m. hosszú iparvágány köti össze. Ezt a vasgyárat a liczei, rákosi és vashegyi vasérczeknek, a gyárhoz tartozó erdőségeknek és a Murány-patak vízerejének kihasználására alapitottak.

A gyár csak nyersvastermeléssel és vasöntéssel foglalkozik. Főgyártmányait öntöttvasból való kályhák, tűzhelyek, kerítésrácsok, oszlopok, bútorok, síremlékek, egészségügyi berendezések, géprészek és csövek alkotják. Különösen az utóbbiak dolgában van a gyár jól berendezve. A gyár nyersvastermelése, ha mind a három olvasztó dolgozik, 120,000 q-ra tehető. Az öntöde maximális termelése 40,000 q. A vasérczbányákban 136, a kohótelepen 230 ember dolgozik. A társulat vasbányái Vashegy, Szirk, Rákos, Turcsok, Nandrás és Licze községek határában terülnek el. A művelés alatt álló bányabirtokot 8 hosszmérték (252.804 m2) és 1 zártkutatmány (18,000 □-öl) alkotja. Vashegyen és Rákoson barna-, Liczén vörösvasköveket fejtenek. A Vashegyről 6.1 km. hosszú Obach-rendszerű villamos drótkötél-pálya szállítja az érczeket a hisnyóvízi kohóhoz. Az elektromotor 115 V. feszültségű áramot fejleszt, illetőleg 830 KW munkát végez. A társulat hisnyóvízi telepén 3 oszlopos nagy olvasztó van, melyeknek férője egyenként 37 m^3. A fúvók száma 3-5. Mindegyik olvasztóhoz egy-egy állócsöves léghevítő tartozik. A fúvószelet két kéthengerű 40, illetőleg 100 lóerejű gőzgép hajtja a nagy olvasztókba. A három olvasztóban évenként átlag 260,000 q nyers érczet olvasztanak meg. A felhasznált mészkő mennyisége 38,000 q-ra rúg. A felhasznált tüzelő szer 95,000 q faszén.- A termelt nyersvasnak nagyobb része mint ilyen értékesíttetik, kisebb része vagy direkt öntés útján, vagy a 3 kupolókemenczében való olvasztás útján öntvény alakjában kerül eladásra. - Az öntvények megmunkálására való műhelyben 17 munkagép dolgozik, ezenkívül van mintaasztalos műhelye is. A nagy olvasztók és az öntőműhelyek munkagépeit 4, összesen 225 lóerejű álló gőzgép és 2, összesen 37 lóerejű vízikerék hajtja. A 7 kazán összes fütőfelszine 294 m^2. A hisnyóvízi vasgyárat 1845-ben Heinzelmann György augsburgi nagyiparos alapította. Már kezdettől fogva a vasöntvények gyártására fektették a fősúlyt. Főképen tűzhelylapokat, kályhákat és edényeket öntöttek. Kezdetben csak egy olvasztó dolgozott. A 60-as években építették fel a második, 1897-ben a harmadik nagy olvasztót. - A gyár 112,000 m^2 területen fekszik és 36 épületből áll. A gyári munkások száma átlag 230. Kivitele van Ausztriába és a Balkán félszigetre.

"Concordia"



Kuntaplócza. - A "Concordia" vasgyár-telepe

A Sárkány J. Károly örökösei és társai csetneki Concordia vassgyár bányatársulata. Ide tartoznak a csetneki, kuntaplóczai és henczkói kohók és a kuntaplóczai vasöntő. Mindezeknek a keletkezési ideje ismeretlen és 1857-ben, vétel útján kerültek a Sárkány család birtokába.

A mai czég alapítója Sárkány József Károly volt. A gyár első minőségű fehér és szürke nyersvasat, kereskedelmi öntvényt, víz- és gázvezetékhez való csöveket és főleg aczélgyártáshoz szükséges öntecs-mintákat (coquilla)

készít. A csetneki gyár területe 4 hold, a kuntaplóczaié ugyanannyi, a henczkóié 3 hold. A csetneki telep 5 gyárépületből és 27 munkáslakból, a kuntaplóczai 6 gyárépületből és 16 munkáslakból, a henczkói 4 gyárépületből és 4 munkáslakból áll. Az állandó munkások száma a három kohónál 72, a vasöntőnél pedig kb. 200. Termelési képessége 120,000 mázsa nyersvas és 30.000 mázsa öntvény. Piacza az egész ország. A társulatnak vasbányái vannak Ochtinán, Sebespatakon, Rudnán, Rozsnyón, Dobsinán, Felső- és Alsósajón, melyekben átlag 150 bányász van alkalmazva. Szénégetés négy vármegye területén folyik és a faszéntermelés 550,000 hektoliter, mely telepeinek a szükségletét fedezi.

A dernői vasgyár

Gróf Andrássy Dénes dernői vasgyára, melyet a Rimamurány-salgótarjáni részvénytársaság bír, a mult század ötvenes éveiben egyike volt az ország leghíresebb vasgyárainak, mely a budapesti lánczhíd számára is szállított vasrészeket.



Dernő. - Gróf Andrássy Dénes vasgyára

A gyár különlegességei az állva öntött vascsövek. A telep területe 15.000 négyzetméter és 12 épületből áll. A hajtóerő 42 lóerőnek megfelelő vízierő és ugyanannyinak megfelelő gőzerő. A munkások száma 91. Termelési képessége 40.000 mázsa nyersvas és ebből 12,000 mázsa öntvény, míg a fenmaradó vasat, mint nyersvasat értékesítik. Piacza az egész ország.

A kattoviczi társaság gyára.

A kattoviczi vasgyár részvénytársaság vasgyára, melyet most a Ganz-féle részvénytársaság bérel, azelőtt a gr. Zichy Ferraris családé volt, melytől a kattoviczi társaság 1900-ban vette meg. A gyár 5 holdnyi területen fekszik és 4 épületből áll. Hajtóerő: vízierőben 12, és gőzerőben 25 lóerő. A munkások száma 24 és kb. 35 bányász. A gyár termelési képessége évi 40,000 mázsa. Bányái Barkán is vannak.

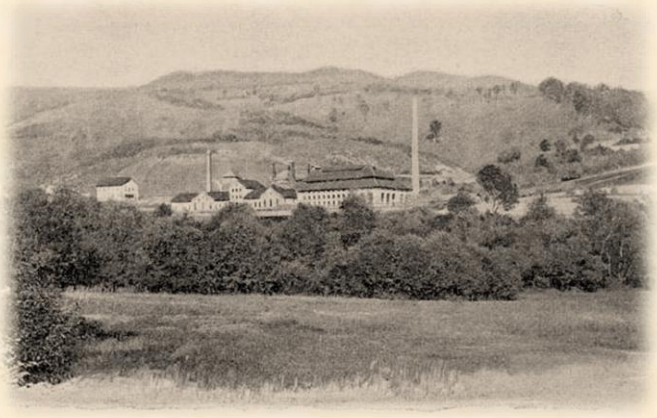
A Szontagh-féle rézgyárak.

Gömöri Szontagh Pál csetneki rézgyára, három telepen, melyeknek egyike a szomszéd Ochtina határában fekszik. A két régibb telep azelőtt vashámor volt. Alapította még 1832-ben Madarász András, a kitől leányágon 1873-ban került a család birtokába. A gyár nyersrezet dolgoz fel félgyártmánynyá, hengerelve, mélyítve, kovácsolva és húzva, mindennemű pléhekre, üstökre és rudakra, ez utóbbiakat főleg vasútak és gépgyárak számára. A gyárban van 11 gyárépület, 5 munkáslak és egy nagyobb tiszti- és iroda-épület. Hajtóerő Csetneken 48 vizi- és

50 gőzlóerő. Ochtinán a jelenleg felhasznált vizerő 75 lóerőre fokozható, mely villamos erővé átalakitva, a csetneki központi telepen felhasználtatni terveztetik. A munkások száma 28-30, -évi termelési képessége 3000 mmázsa.

Kiviteli piacza Szerbia és Románia, belpiacza az egész ország, főraktára Budapesten az Üllői-úton van. A telephez tartozik 35 hold gazdasági terület és a szomszéd gencsi határban 400 hold erdő.

Jolsvai magnezitgyárak.



Hacsav - Magnezit-gyárak

A Magnezit ipar részvénytársaság Jolsván, 1896-ban alakult, de 1900-ban lett részvénytársasággá. Az alapító Mansfeld Pál volt, a részvénytársaság megalakításában pedig ezzel együtt a budapesti bankegyesület és egy svájczi pénzcsoport vett részt. Ez a gyár a városnak egyszersmind a villamos világítást is szolgáltatja és két kemenczéből, egy gépházból, két raktárból és egy lakházból áll. Hajtóerő: 30 lóerőnek megfelelő vízierő és vízhiány esetén 25 lóerejű gőzgép. A Magyar magnezit-termények gyári részvénytársasága Jolsván, 1895-ben alakult. Alapítója Szájbély Gyula orsz. képviselő volt. A gyárnak két kemenczéje, egy gépháza, két raktára és egy lakóháza van. Hajtóerő egy 6 és egy 12 lóerejű gőzgép. E két gyár legutóbb fuzionált és most egyesülten folytatják az üzemet, a mely ily módon nagyobb eredménynyel kecsegtet.

A pelsőczi aczélműgyár.

A Miklóssy-féle aczélműgyár Pelsőczön, mint vasolvasztó már a XVI. században fennállott. A XVIII. században Hámos Pálé volt, ki hámorrá alakította át. Csak a mostani tulajdonosa alatt, 1886-ban lett aczélműgyárrá, hol kovácsolt aczélt, mezőgazdasági, malom- és bányász-szerszámokat készítenek. A gyár területe 2200 négyszögöl, melyen öt épület áll; hajtóerő 80 lóerőnek megfelelő vízierő, melyet azonban a gyár csak részben vesz igénybe. A munkások száma 18, a termelési képesség 30.000 kor. érték. A gyárnak kivitele van Szerbiába és Romániába, hazai piacza pedig az egész ország. Az állam legutóbb három munkagépet bocsátott a gyár rendelkezésére

Rozsnyói gép- és fémárúgyár

Ráth Károly gép- és fémárúgyára Rozsnyón 1888-ban keletkezett. Mint különlegességeket szivattyukat, tűzifecskendőket, bányamécseket és rézműves-munkákat készít. A gyár kb. egy

holdnyi területen fekszik és két műhelyből, két raktárból, lakóházból és irodából áll. A munkások száma 15. Évi termelési képessége 25,000 kor. érték. Főpiacza Gömör vármegye és ezenkívül Miskolcz és Budapest.

A szlabosi papirgyár.

Az Első magyar papiripar részvénytársaság nagyszlabosi papirgyárának a helyén azelőtt vasolvasztó és hámor állott. A vasipar terén a XIX. század elején beállott rendkívüli pangás e műveknek az üzemét megakasztotta és a vízművet 1825 körül a Gyürky család egy papirmalom hajtására használta fel. A 40-es évek elején az egyszerű papirmalomból géppapirgyár lett. Később a gyár a Hornbacher család birtokába került és mindinkább virágzásnak indult, míg végre 1879-ben a mostani részvénytársasággá alakulva, újabb nagyobb befektetésekkel előbbeni kiterjedésének majdnem háromszorosát érte el. 1892-ben teljesen leégett a gyár és a társaság 1893-94-ben újonnan felépítette, vízerejét új csatornával tetemesen növelte és berendezését teljesen modern alapokra fektetve, a legújabb rendszerű gépekkel látta el. A gyártás kiterjed mindennemű irodai és nyomtató papirosokra a legfinomabb minőségig. Az állam szükségletének fedezésére készült vízjegyes papirok, továbbá mindennemű utánzott meritet-, rajz- itató-, és ragasztott kartonpapírok részben növényi, részben állati enyvezéssel, gépen vagy levegőn szárítva.

Az első magyar papiripar részvénytársaság nagyszlabosi papirgyár



A gyári épületek alapja kétezernyolcszáz m^2, melyen egy sokosztályú fő- és 9 melléképület áll. Hajtóerő: részben vízierő két turbinával, 250 lóerőig, részben gőzerőre 320 lóerőig. A munkások száma 200, ezek közt nő 42. Termelési képesség naponta 6000-7000 kgr. kész papiros. Kiviteli piaczai főképen Ausztria és a Balkán-államok, hazai piacza az egész ország.

A masznikói papirgyár.

A masznikói papirgyár ugyancsak az Első magyar papiripar részvénytársaságé. E gyár azelőtt szintén vashámor volt és a szlabosi gyárral egyidőben alakította át a Gyürky család papirmalommá. 1845 körül egy részvénytársaság géppapirgyárrá alakította át és a szabadságharc alatt a magyar pénz papiranyaga már itt készült. Később újabb és tökéletesebb gépek beszerzésével mindinkább nagyobbodott, míg végre 1883-ban az Első Magyar Papiripar Részvénytársaság birtokába került, mely a mai követelményeknek megfelelő szinvonalra emelte. Gyártási ág: középfinom irodai, nyomtató és csomagoló papirok. Különlegessége a papirzacskó és papircsipke gyártás. A gyári épületek alapja háromezerötszáz m^2, melyen egy terjedelmes fő és 7 melléképület áll. Hajtóerő: részben vízierő, 120 lóerejű turbinával, részben pedig gőzgép 170 lóerővel. A munkások száma 272 és ezek között 157 női munkás van.



Termelési képesség naponta 5000 kgr. kész papiros. Kivitel Ausztriába és a Balkán államokba, hazai piacza az egész ország.

Az első magyar papíripar részvénytársaság masznikói papirgyára

Facsiszoló gyár

A "Hirsch" facsiszoló gyár ugyancsak az Első magyar papiripar részvénytársaságé. E gyár 1820 körül vashámorból papirmalommá alakíttatott át, majd a 40-es évek elején ismét vasolvasztó lett és a szabadságharcz alatt a magyar csapatoknak ágyúgolyókat szállított; 1879-ben az Első Magyar Papiripar Részvénytársaság tulajdona lett, faanyag gyárrá alakíttatott át és néhány újabb szerkezetű gép felállításával maig is mint ilyen van üzemben. Gyártási ág: jó minőségű csiszolt faanyag. A gyár területe ezernégyszáz m2 és egy fő- és egy melléképületből áll. A hajtóerőt vízierő szolgáltatja egy 160 lóerejű turbinával. A munkások száma 13. Termelési képessége 800-1000 kgr. száraz faanyag. A gyár csak a szlabosi és a masznikói papirgyárak szükségletét fedezi.

Cellulose-gyár

A horkai cellulose-gyár szintén az Első Magyar Papiripar Részvénytársaságé. Ennek a Sajó vizére épült és a fafogyasztást nagyban megkönnyítő vasúti góczpont mellett fekvő gyárnak a helyén azelőtt Pelsűcz városnak egy vízimalma állott, melyet 1882-ben az Első magyar papiripar részvénytársaság megvett, gőzerőre berendezett és facsiszolóvá, a következő évben pedig két Mitscherlich rendszerű cellulose főzőkazán felállításával, cellulose gyárrá alakította át.



Az első magyar papíripar részvénytársaság horkai cellulose-gyára

A gyártott faanyag és cellulose a nagyszlabosi papirgyár szükségletét fedezte, az utóbbi azonban nem csekély mértékben kivitel

tárgya is volt. 1897-ben a cellulosegyárat egy harmadik főző-kazánnal, egy papirgéppel, a szükséges foszlatók felállításával kibővítették és itt is a papirgyártást kezdték meg, miközben a faanyag-gyártást beszüntették. A gyártási ág sulfit-cellulose és mindenféle egyoldalon simított és simítatlan csomagoló papír. A gyári épületek 6600 □^{2} foglalnak el és egy sokosztályú fő- és 7 melléképületből állanak. A hajtóerő részben vízierő két turbinával 200 lóerőig két gőzgéppel. A munkások száma 360 és ezek közt 104 nőmunkás van. A termelési képesség naponta 4-6000 kg. kész papiros és 10-1100 kg. száraz cellulose. Kivitel főképen Ausztriába, hazai piacza az egész ország.

A tiszolczi papirgyár

Gyürky Pál tiszolczi papirgyára 1872-ben keletkezett és azelőtt a Kubinyiak birtoka volt. A mostani tulajdonos 1860 óta bírja a gyárat. Csomagoló papirt gyárt, de mint különlegesség a gőz- és légszárított, famentes csomagoló papír szerepel. A gyár három holdnyi területen fekszik, melyen nyolcz épület áll. A hajtóerő 25 lóerőnek megfelelő vízierő, a munkások száma 30 és ezek között 12 női munkás van foglalkoztatva. Évi termelési képessége 24 vaggon, s piacza Budapest.

A rochfalvi fapapiranyag-gyárak.

Janovitz Gyula fa-papiranyag gyárai Rochfalván 1760-ban keletkeztek. A két gyárat Martiny János mint kézműpapirgyárakat alapította. A két gyár területe 1500 négyzetméter, melyen három gyárépület és három munkáslakás áll. Hajtóerő az egyik gyárban 100, a másikban 80 lóerőnek megfelelő vízierő. A munkások száma 20. Az évi termelési képesség 60 vaggon, melyet az I. Magyar Papiripar R. T. vesz át.

Az újantalvölgyi üveggyár.

Az Egyesült magyarhoni üveggyár részvénytársaság újantalvölgyi üveggyára egyike az ország legnagyobb üveggyárainak. Alapját 1807-ben egy Pichler nevezetű üveghutás vetette meg. Ettől Kuhinka István örökölte, a ki azt egy részvénytársaságnak eladta, mely viszont a mai egyesült részvénytársaságnak volt az alapja.



Az egyesült magyarhoni üveggyárr.-t. újantalvölgyi üveggyára

A gyár, ablaküveg kivételével, mindenféle üvegárút gyárt, de mint különlegességre: a világítási czikkekre helyez súlyt. A gyár kb. 9 1/2 hold területen fekszik, 11 gyárépületből és 90 munkásházból áll.

A hajtóerő 70 lóerejű vízierő és 40 lóerejű gőzerő. A munkások száma 400 s ezek között csupán 30 női munkás van. A gyár termelési képessége évi 780,000 kor. forgalomnak felel meg. Magyarországon kívül főpiacza Anglia és azonkívül az összes német gyarmatok, továbbá Galiczia és Törökország.

A kokovai ablaküveggyár.



Dub Albert kokovai táblaüveg-gyára

A kokovai ablaküveggyárat gróf Forgách Gyula alapította. Tőle megvásárolta 1897-ben Dub Albert. A gyár két holdnyi területen fekszik és négy gyárépületből és öt munkásházból áll.

Hajtóerő: 6 lóerejű gőzgép. A munkások száma 80, a kik között csak 6 női munkás van. A gyár termelési képessége 300,000 □-méter üvegtábla. Kivitele van Romániába, Szerbiába, Bulgáriába és Boszniába. Azonkívül a hazai piaczokat is igénybe veszi.

A pelsőczi faipar.

A Gömöri faipar részvénytársaság Pelsőczön 1892-ben keletkezett, illetőleg akkor lett az 1889-ben Blum Sámueltól alapított ipartelep részvénytársasággá. E nagyszabású és különösen közgazdasági szempontból fontos társaság kezdeményezői voltak Hámos László főispán, gr. Andrássy Géza, Szent-Iványi Árpád, Szent-Iványi József és Miklós, Hevessy László, Tornallyay Zoltán, Hegyessy Sándor, Moesz Miksa, dr. Markó Sándor, Hevessy Bertalan, dr. Radvánszky Károly és a telep korábbi tulajdonosa: Blum Sámuel.

A mostani igazgatóság, melynek élén Mihalik Dezső áll, oly új iparágak meghonosításán fáradozik, a melyeket nálunk még nem ismernek, hogy ezek a czikkek a külföldre is szállithatók legyenek.



A gömöri faipar r.-t. pelsőczi gyárának udvari részlete

A gyártási ág: párisi bútoranyag, parkett épületasztalosság, hordó és kádgyártás, szék, székállvány, talpfa, faszeg stb. A gyár területe 10,600 □-öl, melyen három nagy épület áll. A hajtóerőt 100 lóerejű gőzgép és 40 lóerejű villamos gép szolgáltatja. A gyárban 160, de az erdőkben átlag kb. 2000 munkás dolgozik. A telep termelési képessége évente kb. 6000 vaggon árú, másfél millió korona értékben.

Piaczai az országon kívül Francziaország, Belgium és a Kelet. A gyár állami kedvezményben részesül, keletkezésekor pedig a vármegye a régi székházat csekély díjért átengedte az alapítónak azzal a feltétellel, hogy az csakis ily faipartelep czéljaira használja.

A kokovai fagyapotgyár.

Knöpfler Károly fagyapotgyára Kokován 1896-ban keletkezett. Ez is a Dub-féle telephez tartozik és Knöpfler csak a bérlője. A gyár 1200 □-m területen fekszik és két épületből áll. Hajtóerő egy 14 lóerejű gőzgép és ezenkívül 20 lóerőnek megfelelő vízierő.A munkások száma 14. Termelési képessége évi 1500 mmázsa fagyapot, melynek Magyarország a piacza.

A rimaszombati konzervgyár.

A Rimaszombati konzervgyár részvénytársaság 1902-ben alakult 200,000 korona alaptőkével és gyümölcs-, főzelék- és húskonzervek gyártásával foglalkozik. Különlegessége czukrozott gyümölcs- és főzelék-konzerv. A gyár két holdnyi területen fekszik és 5 épületből áll. A munkások száma átlag 70 és ezeknek a nagyobb része női munkás. A telep két - egyenként 60 □-m. tűzfelületű - gőzkazánnal, továbbá egy 25 és egy 65 lóerejű gőzgéppel van felszerelve, melyek a város villamos világítását is ellátják, kb. 1000 lánggal. A termelési képesség évi 500,000 kor. érték. A gyár Molnár József ügyvéd kezdeményezésére a helybeli három hitelintézet közreműködésével alakult.

A tiszolczi turógyár.

Makoviczky Péter tiszolczi turógyára, mint a rózsahegyi gyár fióktelepe, 1893-ban alakult. A telep az ú. n. liptai túrót gyártja. A gyár négy épületből áll és 1 lóerejű gőzgéppel van felszerelve. A munkások száma átlag 15, de közöttük csak négy férfimunkás van. A termelési képesség, egy idény alatt, 1600 mmázsa túró, melyet innen Rózsahegyre, a központba szállitanak.

A putnoki gőzmalom.



Hungária gőzmalom, Putnok

A Hungária gőzmalom részvénytársaság putnoki fióktelepét gróf Serényi László a mult század közepén alapította. 1881-től gróf Serényi Béla tulajdona lett és ez idő alatt fejlődött nagygyá.

1900-ban a szolnoki Hungária gőzmalom r.-t. tulajdonába ment át. A malom területe 5000 □-m. és a hat lakóházon kívül 7 épületből áll.

A munkások száma 50. Piaczai Felsőmagyarországon és a magyar tengerparton kívül Ausztria és Németország. A telepnek 200 lóerőnek megfelelő vízierő, egy 100 lóerejű és egy 180 lóerejű gőzgép áll rendelkezésre.

A meleghegyi viaszgyár.

A meleghegyi méhviaszgyárat 1896-ban Kovács János alapította és most özvegyéé és gyermekeié. A gyár hat épületből s 600 viasz-szárítóból áll és 20 lóerejű gőzgéppel van felszerelve. A munkások száma, mivel ez a gyártási ág sok munkást nem kiván, csupán 12. Évi termelési képessége 200 mmázsa viasz, melynek piacza Német- és Oroszország. A gyár állami kedvezményben részesül. A teleppel kapcsolatosan hengergőzmalom is működik, melynek napi 20 mmázsa őrlőképessége van.

A rozsnyói bőrgyár

Markó József rozsnyói bőrgyárát 1782-ben alapította Markó Pál. Gyártási ág talpbőr és felsőbőr, de mint különlegességet a cseres talpat gyártja. A gyár területe kb. 8500 □-öl, 8 épületből áll és 35 lóerejű gőzgéppel van felszerelve. A munkások száma 100 és közöttük csak néhány női munkás van. Termelési képessége 20.000 drb talpbőr és 5000-6000 drb felsőbőr, melyeknek piacza Szerbia, Bosznia és Herczegovina, Galiczia és Bukovina. Hazai piacza az egész ország.

A rozsnyói nyakkendőgyár.

Zsorna Gusztáv rozsnyói nyakkendőgyára új iparágat honosított meg a vármegyében, mely idővel, különösen a szegényebb polgári családok leányait van hivatva biztos keresethez juttatni. A gyárat a mostani tulajdonos csak 1900-ban alapította és az ma már a külföldi, különösen az osztrák hasonló gyárakkal kiállja a versenyt és nagy jövője van. A munkások száma átlag kb. 35, de ezek között mindössze 5 férfi-munkás van. Termelési képessége évenként kb. 12.000 tuczat nyakkendő. Gyártmányainak az országon kívül a Keleten is van piacza. A gyárat az állam is segélyezi.

A rozsnyói villamostelep.

A Sajóvölgyi villamossági részvénytársaság Rozsnyón 1895-ben keletkezett. Ebben az időben műmalommal volt összekötve, de 1898-ban csakis a villamos világításhoz szükséges villamos erő szolgáltatására rendezték be. A kezdeményezők Kalmár Imre mostani elnök, Feymann László, a jelenlegi igazgató, dr. Markó Sándor kir. tan., dr. Pósch Dezső városi főorvos és Gál Miksa kereskedő voltak. A telep összes hálózata 6 kilométer, a mostani bekapcsolás kb. 3200 láng, mely azonban 10.000-ig fokozható. A telep kb. 3 k. hold területen fekszik

és 5 épületből áll. A műcsatorna hoszsza fél kilométer. A hajtóerőt két 150 lóerejű turbina és egy 150 lóerejű kondenzátor gőzgép szolgáltatja. A munkások száma csak 14.

A tiszolczi műgyapjugyár.

Auguszta Péter és társa tiszolczi műgyapjúgyára 1894-ben alakult. A gyár kiterjedése 240 □-m. Azelőtt városi malom volt. Egy épületből és a szükséges vízvezető csatornából áll. Hat lóerőnek megfelelő vízierő áll rendelkezésére és rendesen 20 női és 2 férfimunkást alkalmaz. Évi termelési képessége 800 mmázsa műgyapjú, melyet rendkívül tisztára kimosott, fertőtlenített és különös, elmés szerkezetű tépőgépekkel felaprított rongyokból állítanak elő és ez okból a gyárat rongytépő-gyárnak is nevezik. E czikknek a piaczai Németország, Anglia, Hollandia és Ausztria.

Egyéb ipartelepek.

Egyéb ipartelepek még a Miller és társa czég csucsomi dárd nygyára, Mayer József murányi kőedénygyára, ifj. Sütheő István fazekaszsaluzsányi, a Fülek-putnoki agyagipar r.-t. málói, a Gajdár és Lahodnik-féle pongyeloki téglagyárak, a Magnezit-ipar r.-t. hacsavi, az Egyesült gömöri magnezit r.-t. nyustyai és a Huppert Manó ochtinai magnezitpörkölői, továbbá a Szénássy-féle jolsvai és a Székely-féle várgedei gőzmalmok..”[15]

A mezőgazdaság, állattenyésztés, birtokok

„…a Balog, Rima és Sajó völgyében már igen jó minőségű vályogot, fekete kerti- és iszapföldet lehet találni, mely mindennemű gabonát, kerti veteményt és hüvelyeseket gazdagon megterem. Egyes helyeken elvétve agyagos-homok és homoktalajokat is nagy mennyiségben találunk, a melyben a rozs nagyon szépen díszlik…A vármegye éghajlati viszonyairól más helyen szólunk és itt csak azt említjük meg, hogy a tél a megye területén igen hideg, a nyár azonban elég meleg. A téli nagy hidegnek a következménye a lassan felmelegedő tavasz és így a természet délen 8-15 nappal, a legészakibb helyeken pedig 4-5 héttel is hátrább van, mint a szomszédos Borsod és Heves vármegyékben…

Birtoktestek

A vármegye 390,185 hektár termőterülettel rendelkezik; ebből szántóföld 105,120, kert 4643, rét 49,085, legelő 35,195, szőlő 748 és erdő 195,394 hektár.

A földbirtok 437 száz holdon felüli birtoktestre oszlik, melyből Coburg Fülöp herczeg latifundiumán kívül Andrássy Géza gróf betléri, Andrássy Dénes krasznahorkai, Serényi Béla gróf putnoki, Hámos László berzétei és bánrévei uradalmai és 147 középbirtok belterjesen kezeltetik; a többi közép- és törpebirtokok kezelése részben még hármas nyomás szerint történik.

[15] Szabó Endre: Gömör-Kishont ipara, kereskedelme

Lótenyésztés

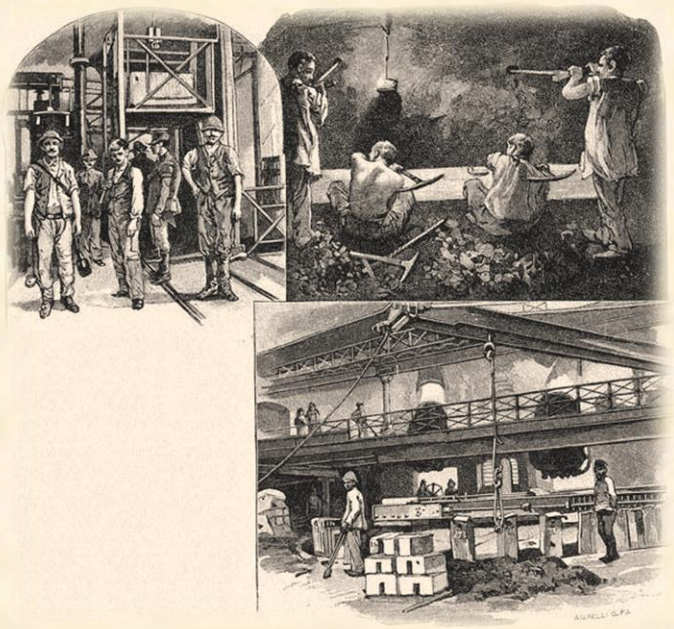
A vármegye jelenlegi állattenyésztése jónak mondható és az utóbbi időben jelentékenyebb pozicziót vívott ki magának. A ló és a szarvasmarha tenyésztése rohamosan halad, de a régi hegyvidéki juh- és sertéstenyésztés visszaesést mutat. A lótenyésztést már 1848 előtt nagyban űzték, a mennyiben a kohók termékeinek szállítására a kisgazdák alacsony, tatártipusú hegyilovakat, melyeknek magassága 150 cm volt, tartottak; a mikor az utak és a vasútak kiépültek, a lovak tenyésztése csökkent…

…A jelenlegi állomány angol félvér- és magasabb vérű angol lovakból áll. Ugyanilyen anyagú lovakat találunk a kisgazdáknál, különösen Pálfala, Feled, Simonyi, Darnya és Bánréve vidékén…"[16]

[16] Fekete Pál : Gömör-Kishont vármegye mezőgazdasága és állattenyésztése

A kapcsolódó térségek (Nógrád, Borsod) bányászata, kohászata, ipara, és gazdasága

Amint arra utalások történtek a gömör – kishonti területek ipara, bányászat szorosan összefügg a nógrádi, borsodi bányászati, kohászati, ipari és kereskedelmi tevékenységekkel is, érdemes tehát ezekre is pillantást vetni! A vasút kialakulását csak így, térségi szinten lehet értelmezni.



„…Füleken alúl nagy környéken kőszéntelepek terjednek; de egyszersmind a régi várak romjai is egymást érik…..

Bányamunka és vasfinomítás Salgó-tarján

A vidék kőszénbánya-telepei közűl legnevezetesebb Salgó-Tarján, melynek kincsei félszázaddal ez előtt még ismeretlenek voltak. Hegyeit, bérczeit ős erdők borították. Fa fára dőlt és egymáson rohadt. Fejszét nem látott. Az erdők irtását akkori földesura, Jankovics Antal, meg nem engedte. Vadas kertje tele volt szarvassal, dámvaddal, vadsertéssel, stb. Az ő halálával, 1854 után ide is behatolt a kőszénkutató csákány és óriás változást, sürgést, forgást okozott az egész vidéken.

Salgó-Tarján 1848 előtt csöndes kis palócz falu volt 767 lélekkel; most a lakosság száma 9.478-ra megy. Legnépesebb község lett a megyében. 1854 után részvénytársaságok keletkeztek, melyek egymással versenyezve, mind megvásárolták köröskörűl Zagyva, Kazár, Baglyasalja, Karancsalja, Nemti, Mátra-Szele, Homok- és Kis-Terenne, Mátra-Novák, Vizslás, Andrásfalva, stb. határok kőszéntartalmú terűleteit.

A „Salgó-tarjáni kőszénbánya Részvény-Társaság" birja Salgó-Tarján, Zagyva és Kazár határában a kőszénbányákat és 2.560 munkással tíz millió métermázsa szenet termel évenként. Az „Éjszak-magyarországi egyesített Kőszénbánya-Társaság" tulajdonában vannak a baglyasalji, karancs-keszi, nemti, mátra-szelei és homok-terennei határbeli bányák, melyekben jelenleg barnakőszén-bányászatot űznek 1.182 munkással és 351.000 métermázsa szenet termelnek. A harmadik társaság a „Rima-Murány-Salgó-tarjáni Részvény-Társaság", melynek Salgó-Tarjánban van barnakőszén-bányája s abban 156 embert foglalkoztat. Általában a salgó-tarjáni és baglyasalji kőszéntárnák évenként 12 millió métermázsa kőszenet termelnek. Az utóbb nevezett társaságnak Salgó-Tarjánban vas- és aczélgyártó nagy ipartelepei is vannak, melyek évenként mintegy 4–5 százezernyi métermázsa nyers vasat dolgoznak föl és háromszázezer métermázsa vas- és ércz-árút adnak piaczra. E gyárakban 1.300 munkás foglalkozik.

…Bár a föld természete a lakosságot inkább őstermelésre utasítja, Borsodmegye a fejlettebb iparral bíró megyék közé tartozik. Gyárai között legnevezetesebbek a diósgyőri, ózdi

és nádasdi vasgyárak, a rudóbányai vaspörkölő és az államvasútak miskolczi gépműhelye. Ezeken kivűl van több különféle kisebb gyártelep.

A közlekedés kedvező. A miskolczi pályaudvarból öt irányba fut a vasút; van ezenkivűl a megyének nyolcz iparvasútja; állami és törvényhatósági közútjai, valamint községi útjai is mind jó karban vannak.

A lakosság lélekszáma 216.794, kik közűl 202.896 magyar (93.5%), 3.160 német, 9.738 tót. A tót nép telepítés útján került a megyébe, s bár anyanyelvét nem hanyagolja el, de magyarúl is tud. Közművelődési tekintetben Borsodmegye az előre haladottabb vármegyék közé sorakozik…..

Diósgyőr vasgyár



…Nyugat felé a várostól a Szinva völgyében a diósgyőri nagy vas- és aczélgyár-telep van, mely mellett már egész kis várossá szaporodtak a szabályos útczasorokban épített szép munkáslakások, igazgatósági és más középületek. A gyár az állam tulajdona s a pénzügyminiszterium kezelése alatt áll. Építése 1868-ban vette kezdetét. Alapítására az szolgált inditó okúl, hogy a Borsodmegyében fekvő barnaszén- és vaskőtelepeket, valamint a nagy kiterjedésű erdőket kellően lehessen értékesíteni. Száz évvel e gyár alapítása előtt a Szinva-völgy felső részén, Felső-Hámorban, egy egri lakatosmester nagy olvasztót létesített a közel fekvő tapolcsányi, upponyi és nekézsenyi vasérczek olvasztására, Alsó-Hámorban pedig hámort épített a nyers vas további földolgozására. Ez a vasgyár csakhamar egy részvénytársaság tulajdonába ment át, s 1770-ben a magyar kir. bányakincstár, mint fő részvényes vette át a kezelését és száz éven át vezette, a diósgyőri gyár fölépítésével azonban megszűntette. Az új gyár nagy befektetések után fokonként emelkedett mostani színvonalára. Vas- és aczélöntői, különböző vasműgyárai és gépműhelyei mindennemű vasmunkák elkészítésére képesítik. Vasúti sínek, gőzgépek, vashidak, csavar, szeg, szegecs, aczélkerék, arató-, kaszáló- és cséplőgépek, mindennemű kovácsolt és aczélöntésű hajóalkatrészek és aczéllöveg (ágyúgolyó), stb. gyártására a legtökéletesebben be van rendezve s ötezer munkást foglalkoztat. Kezdetben a munkások nagy része külföldi volt, ma már ezek száma alig 10%. A műhelyek villamos világítással és gőzfűtéssel vannak ellátva. Az alkalmazottak és munkások a jó díjazáson és nyugdíjon kivűl minden közegészségi, társadalmi, jótékonysági és közművelődési intézmény áldásaiban részesűlnek. Czélszerűen és díszesen épített kisdedóvói, elemi fiú- és leányiskolái, valamint ipariskolája ritkítják párjukat. A miskolczi vasúti állomás és a gyár között rendes vasúti összeköttetés létesűlt, de ez csupán a gyár használatában áll. A vasgyári telepet külön iparvasút köti össze a gyárhoz tartozó parasznyai kőszénbányával, honnét a gyár szükségletére való kőszenet szállítják. Ez a vasút a pereczesi bányatelepnél a hegy alatt 2.3 kilométer hosszúságú alagúton halad keresztűl. Ennek a hatalmas iparvállalatnak az évi bevétele, a tulajdonához tartozó téglagyárral és szénbányával együtt, az utóbbi másfél évtized alatt 2 millióról 20 millió koronára emelkedett….

Diós-Győrön túl a völgy mindinkább szűkül. A hegyeket mindkét oldalon erdő borítja. Az erdő alján, a Szinva patak mentén, majolika- és kőedénygyár, fürészmalom, majd a híres diósgyőri papirgyár látható.

Odább a keskeny sziklahasadékon át szirtről-szirtre eső és habbá foszló Szinva patak csak egy szekérútnak juttat maga mellett helyet. Itt haladva alig veszszük észre az út alatt meghúzódó gyárat, a hol hajlított fából székeket, egyéb bútorokat és hintó-alkatrészeket készítenek. A gyár tulajdonosa nagy ügyességgel használja föl a Szinva vizét hajtóerőnek. Innét a hegy oldalán vonúl tovább az út. Fölöttünk magas hegy, alattunk a mélységben Alsó-Hámor község. A másik oldalon a Szinva patak szép vízesése, a Baross-alagúton túl pedig a hámori tó, a Táj, ragadja meg figyelmünket…

…Miskolcztól éjszaknyugati irányban a Sajó mellett jobbról Bessenyő és Szirma-Bessenyő községeket találjuk. Majd Sajó-Keresztúr és Sajó-Ecseg következnek, szintén a Sajó partján, gazdag határral, s értelmes, vagyonos magyar lakossággal. Ecsegnél a vasút vonala két ágra szakad: egyik a Sajó partján Bánréve felé, másik a Bódva völgyén Torna felé visz. Az előbbi vonalon Ecseg után Sajó-Szentpéteren áll meg velünk a vonat, mely közel négyezer lelket számláló csínos mezőváros, járási székhely. Lakossága földmívelést űz, elpusztult szőlejét újra telepíti, de a föld alatt, a közeli kőszénbányában nem örömest vállal munkát. A bánya munkásai többnyire bevándorolt felvidéki tótok…

…Szentpéternél ömlik a Sajóba jobb oldalról a Haricza – vagy a nép nyelvén Nyögő – patak, mely a Pitypalatty völgyből siet ki a nem magas hegyek közűl. Ebben a keskeny völgyben sűrűn épűlt apró községek sorakoznak egymás mellé. A völgy legbelső községei Varbó és mindjárt mellette Parasznya, mindkettő gazdag kőszéntelepekkel. Kifelé jöve Radistyánon át Lászlófalva mellett vezet el útunk….. Kondó, Kápolna, Alacska helységen túl ismét a Sajó partjára jutunk, honnan Berentén felűl Kazincznál megint egy másik oldalvölgy nyílik. A Kazincztól csekély távolságra levő barczikai állomásnál mindkét oldalról iparvasút csatlakozik az állami vaspályához. Egyiken a Bükk felől a kazinczi kőszénbánya szállítja ide szenét…..

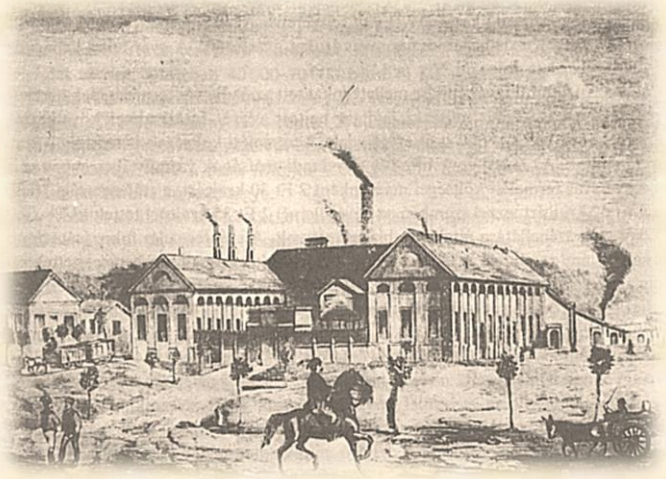


Sajó-Ivánkán felűl a Kazincz patak völgyénél hosszabb s egyszersmind lakottabb és érdekesebb völgy nyílik a Sajó völgyébe Vadna községnél: a Bán völgye. Vadna fölött egy hegyorom tetején ma is láthatók Walgatha cseh huszita vezér rablóvárának némi nyomai. A romba dőlt vár köveit a későbbi ivadék elhordta s egy részéből a falu mellett a Sajóba siető Bán patak fölé hídat építtetett a megye. A völgyön a víz ellenében haladva sűrűn következnek egymás után a kisebb-nagyobb helységek. Nagy-Barcza, Bán-Horvát, Bánfalva községeken túl a völgy összébb szorúl s az út igen szép erdővel borított hegyek között kanyarog...

Szinva völgye – Hámor község

….Az innen éjszaknyugatra eső Hangony völgye,

bár földmívelésre sem alkalmatlan, inkább kőszénbányái és vasgyárai révén bír közgazdasági fontossággal. Nádasd, Járdánháza, Arló, Ózd, Várkony, Czenter határaiban gazdag kőszéntelepek vannak. Nádasd falu mellett, érdekes völgykatlanban szépen épült lemezgyár, Ózdon pedig nagyszabású vasgyár működik. Nádasdtól 1872-ben 30 kilométer hosszú iparvasút épült a magyar államvasútak miskolcz-füleki vonalának Bánréve nevű állomásáig, mely Ózd és Bánréve között személyszállításra is szolgál. A Hangony völgyében levő terjedelmes barnakőszéntelepek egy vasfinomító-gyárnak adtak lételt. A „Gömöri vasművelő társulat" 1845-ben építette az ózdi vasfinomító hengergyárat. Több gömöri vasmű-társaság egyesülése folytán 1881-ben a „Rimamurány-Salgótarjáni vasmű-részvénytársaság" alakult tíz millió forint alaptőkével.



Ózdi kohó

Ez a társaság bírja ma a fölsorolt gyár- és szénbánya-telepeket. A társulat hangony-völgyi bányáiban évente átlag két millió métermázsa szenet aknáz 600 munkás. A nádasdi lemezgyár a szükséges nyers anyagot az ózdi gyárból kapja. Évi termelőképessége középszámítással 100.000 métermázsa finom lemez és fehér bádog.



Ózd, kohók

Ez a gyár 400 munkást foglalkoztat, kik többnyire a telepen laknak. Az ózdi vas- és aczélgyár kereskedelmi, rúd-, abroncs- és gépvas, továbbá sin, tartó gerendák, billet, universal-vas és mindennemű durva lemezek gyártására van berendezve. Tartozéka egy kavaró-, egy forrasztó-, egy Martin-aczél- és egy aczélhengergyár a szükséges fölszerelő és segédműhelyekkel együtt. A gyárak egy része villamos hajtóerőre van berendezve. Átlag 1.800 munkás dolgozik itt, kiknek nagy része a gyár mellett levő munkásgyarmaton kap lakást; a többiek a szomszédos községekben laknak….

…A Hangony völgyéhez tartozó községek általában is sok hasznát élvezik e bányák és gyárak közelségének, mivel lakosaik a földmívelés mellett szép keresetet találnak. Járdánháza határában, valamint a Hangonynak a Sajóba ömlésénél fekvő Sajó-Németi helység szélén egy-egy fölíratos, fülkés oszloppal jelölte meg a nép kegyeletes emlékezése azokat a helyeket, a hol IV. Béla király a mohi szerencsétlen csatából való menekűlése közben a hagyomány szerint pihenőket tartott. A szomszédos Velezd egykori várának birtokosai a Bors nemzetség, később

a Rákócziak voltak. Sajó-Németi és Velezd közt egy keskeny völgy vezet Királd kisközség felé, hol nagy szénbánya-telep van, mely a Magyar általános kőszénbányatársaság tulajdona.

Áttérve a Sajó bal partjára, Velezddel szemközt Dubicsány községet találjuk, majd közel hozzá hegyoldalban épűlve Sajó-Galgóczot. A helység fölötti hegycsúcson a husziták egykori földvárának sánczai maig tisztán láthatók. Alább Sajó-Kaza a folyó partján, hegy tövében, szép képet tár a szemlélő elé. Három temploma és Radvánszky Béla báró koronaőr szép kastélya és parkja az egész völgy legszebb pontjává teszik e helyet. A báró nagy és becses könyvtára a kastély mellett külön e czélra emelt épűletben van elhelyezve. Közel a helységhez, alacsony hegy oldalában látható Kaczola bányatelep, honnét iparvasút szállítja a kőszenet a vadnai vasúti állomásra.

Innét a Szuha patak völgyének nyílásához jutunk, melynek két oldalán Szuha-Kálló és Múcsony görög-katholikus vallású tót községek fekszenek. Múcsony határában kőszénbánya van. A völgyön fölebb haladva Disznós-Horvát kőszénnel bővelkedő határát érintjük. Ebben a félre eső helységben született Izsó Miklós jeles szobrászunk 1830-ban. Kurittyánban Radvánszky Géza báró kastélya, szép gazdasági épűletei és mintaszerűen kezelt gazdasága vonják magukra figyelmünket. A gömöri határszél mentén fekszenek Felső-Nyárád, Felső-Kelecsény, Jákfalva és Dövény hegyes, de nem terméketlen határaikkal. Rudóbánya egyszerű, szegényes kisközség egykor bányaváros volt. Mostani református temploma a hajdan itt állott róm. kath. bazilikának egy részéből van alakítva. Mellette egy régi szerzetháznak rommaradványai még láthatók. 1881-ben a witkowiczi bánya- és vasmű-részvénytársaság (Rothschild báró és a gelsei Guttmann testvérek) és Andrássy Manó gróf újra mívelés alá vették a régóta szűnetelt vasbányát. Jelenleg a bányászat 209.650 négyzetméter terűletet foglal el. A vasérczttermelés évi átlaga 2,257.000 métermázsányi, melynek értéke ott helyben közel félmillió forintot tesz. A termelt vasérczet részint pörkölt, részint nyers állapotban a witkowiczi vasgyár és Andrássy Géza gróf vasgyárai, továbbá a magyar királyi bányakincstári vasgyárak számára szállítják. A munkások száma 1.500 körűl van.[17]

[17] Révai Nagylexikon Az Osztrák – Magyar Monarchia, Felső-Magyarország, A Mátra és a Bükk hegység környéke.

Közlekedés, szállítás, posta

Mai ésszel, a mostani közlekedési, hírközlési technika ismeretében, szinte elképzelhetetlen a korábbi évszázadok ilyen jellegű problémáinak halmaza. Hogy egy kis „rendet rakjunk a fejekben” érdemes elolvasni ezt a fejezetet is, amely vázlatosan ugyan, de hű képet ad erről. Az utak földutak, a vizfolyásokon nincsenek hidak, csak gázlók és révek. A hírközlés a futár útján történő levél, vagy üzenet. A szállítás igásbarmokkal, szekerekkel, embertelen nehézségek közepette. A közbiztonság mindezek mellett „hiányos”. A vendégfogadók minősége és működése változatos. Nos, szóval volt baj elég, ha valaki utazásra vállalkozott!

A település és környezetének ilyen irányú helyzetét a posták történetével foglalkozó szakművekben kellett keresnünk. Néhány szemelvényt szeretnénk bemutatni a vidékünkről írott kiváló tanulmányból.[18]

A szállítás, közlekedés, hírközlés a társadalom alapvető szükséglete, ezek nélkül élni rendkívül nehéz. Ezek hiányában mind a termelés, gazdálkodás, mind a közigazgatás lehetetlen.

Az 1500-as években használatos postaútvonalakat mutatja be a következő térkép.



Postavonalak az 1500-as években

Ezen egyértelműen látszik, hogy a törökkel való viaskodás miatt az útvonalak messze északon vezetnek, és onnan tartanak Erdélybe, Kassán át, illetve azon magyar települések felé, ahol jelentősebb védelmi építmények vannak. A mi északi részeinken ilyen Fülek, és Eger városa és vára.

[18] Kamody Miklós: Észak – Magyarország hírközlésének története

A következő térkép már a Rákóczi szabadságharc idejéből való, a fejedelem által megszervezett postaútvonalakat mutatja be. Itt már a Sajóvölgyi útvonal az egyik fő postavonal, amely a Felvidék irányába vezet.

„Háromféle postajárat volt használatban: a fejedelmi udvarból postanapokon, szerdán és szombaton kiinduló rendes járat az ún. ordinária, mely levélanyagot és személyeket szállított. A sürgős leveleket a staféták vitték, akiket bármely időpontban indíthattak, ha a viteldíjat előre megfizették. A harmadik postaszállítás a fejedelmi kurírok útján történt. Hat válogatott, művelt fejedelemhű személy látta el e ténykedést, fontos, bizalmas ügyekben, nyakukban a fejedelmi címerrel. Mind az öt hadtest mellé tábori postamestert állított, akik a seregekkel való kapcsolatot biztosították

A postások zömében a szegényebb nemesekből tevődtek össze, tisztségük ellátásához megfelelő anyagi alapra volt szükség, amivel nem mindig rendelkeztek, rászorultak a megyék természetbeni juttatására (szántóföld, rét, legelő a lovak számára). Mindezt a vármegyék kezdettől fogva nehezen biztosították és ez ügyben a Gazdasági Tanácsnak Bercsényi főgenerálisnak, de magának a fejedelemnek is többször kellett a vármegyéket kötelességükre figyelmeztetni…”[19]



II. Rákóczi Ferenc postavonalai

„Miután a posták irányítása tovább sem javul a fejedelem vizsgálatot rendel el a posták helyzetének megvizsgálására. A lőcsei és kassai postavonal 26 postahelyén végzett egyhónapos vizsgálat eredményéből kitűnt, hogy a hiányosságokért Szepesi főpostamester nagymértékben felelős, durva, kapzsi, magatartására a postamesterek sokan panaszkodtak, mert még a fizetéseknél is megkárosították őket….

… Kazai posta: Nemzetes vitézlő Boko Mihály vallja, hogy két negyedév is eltölt, míg a fizetését felvehette . . . Valamikor curér és staffétáknak iránt való kimutatása beadatott, némelyeket levonásba tett főpostamester uram….”

[19] Kamody Miklós: Észak – Magyarország hírközlésének története

A Rákóczi-szabadságharc középső postavonala Losonc-Rimaszombat-Bánréve-Putnok-Sajókaza-Edelény-Megyaszón haladt át Tokaj felé.

A Rákóczi szabadságharc után a magyarországi postahálózat általános helyrehozatalára III. *Károly* több pátenst bocsátott ki, de azok ellenére a posták felállítása nehezen ment. Az 1713. február 23-án kiadott pátensében elrendeli az utak, révek vármegye útján való megcsináltatását, a posták részére biztosított kiváltságok betartatását. A rendeletben emlékeztet az 1712. január 2-án kiadott szigorú rendelkezésére, mely a vármegyéknek kötelességévé tette, hogy a postautakat, a meghibásodott és tönkrement hidakat, réveket hozzák helyre. Azoknak a postamestereknek és segédpostamestereknek, akiknek a posta helyén nincsen házuk lakást biztosítsanak, az előző pátens rendelet szerinti kiváltságokat tartsák tiszteletben. Mivel mindezt a megyék nem hajtották végre Paar generális postamester javaslatára elrendelte, hogy a kassai postamester *Flack Viktor* minden évben látogassa meg a postákat az egész Magyarország területén a hidak és átkelőhelyek megtekintése céljából. írja össze a tapasztalt nehézségeket és orvosolja a bajokat. A felkeresett vármegyék tisztségviselőit figyelmeztesse, hogy saját területükön a kiadott rendelkezést hajtsák végre.

Előírta a rendelkezés, hogy a folyók, átkelőhelyek révészeit kötelezzék a postajáratok, postalegények mindenki mást megelőző gyors átvitelére. Azokat, akik a postások ilyen követelései ellen tiltakoznak példásan meg kell büntetni. A rendelet ismételten kihangsúlyozta, hogy a saját házzal nem rendelkező postai tisztségviselők részére megfelelő lakásról, fizetésről és a postalovak eltartására szükségesekről gondoskodni kell. A postásokat ért igazságtalanságokat elrendelte kivizsgálni és részükre kárpótlást adatott.

„…Az intézkedések hatására a posták felállítása megtörtént. A pozserováci béke (1718) megkötése után készült postatérkép területünkön három fontos postavonalat jelöl meg, mely a századvégig változatlanul megmaradt, csupán számozást kap.

7. sz. Bécs-Buda-Kolozsvár postavonal; Buda-Kerepes-Aszód-Hatvan-Árok-szállás-Bod-Poroszló-Bábolna-Csege-Hortobágy-Debrecen-Somló-Zilah-Kolozsvár állomásokkal.

8. sz. Bécs-Buda-Nagybányai vonal Hatvanig a 7. vonallal azonos, Hatvantól Gyöngyös-Verpelét-Eger-Daróc-Ónod-Szerencs-Tokaj-Kalló-Kisvárda-Matolcs-Szatmár-Nagybánya- Kolozsvár állomáshelyekkel.

10. sz. a régi Pozsony-Rózsahegy-Kassa vonal Kassáról Vilmány-Tállya-Tokaj-Nánás-Böszörmény-Debrecen irányban.

Az észak-magyarországi terület legfontosabb postahelye Tokaj volt, ahonnan a négy égtáj felé közlekedett a postajárat. A postavonalak Miskolcot elkerülték. Nem a város rebellis volta, hanem kieső fekvése, rossz megközelítése, útjai miatt.”

III. Károly és utódjának *Mária Teréziának* rendelkezéseit a postamesteri javadalmak kiegészítésére különösen a szállításra és lótartásra vonatkozóan (kaszáló az állomás közelében) az uradalmak nem hajtották végre. Mivel ez érzékenyen érintette a postamestereket, azok panaszaikkal a királynőhöz fordultak, így tett az ónodi postamester, a keresztesi veredárius is. A panaszokat a megyével kivizsgálták és mivel osztályostársaik mulasztásáról, vagy a megye hanyagságáról volt szó, jogászi fondorlatossággal magukat kimentették és az állapot továbbra is változatlan maradt. Nem járt eredménnyel az utak, hidak, töltések rossz állapotára való pa-

naszkodás sem, mert annak terhét a vármegye a helybeli lakosságra hárította vissza közmunkaként.

A 18. század közepére Miskolc Észak-Magyarország egyre fontosabb gazdasági központja lett. III.. *Károly és Mária Terézia* merkantilista gazdasági politikája e területen is elősegítette az ipar fejlődését, azonban azt az uralmuk érdekének messzemenő figyelembevételével tette. *Fazola Henrik* az aranykezű egri lakatosmester 1772 decemberében elvégezte az első csapolást az ómassai nagyolvasztóban. 1781-ben *I. József* szabályozta a zsidók helyzetét, biztosította részükre a szabad ipari foglalkozást, a bérelt föld használatát, és ugyancsak ez évben megkezdte működését a diósgyőri papírgyár. Az 1780-as népszámlálás során a város lakosainak a száma 13 000 volt, 2286 házaspárt, 2400 házat és 1424 borházat írtak össze.

A gazdasági fejlődéssel azonban nem tartott lépést a közlekedés, a hírközlés fejlődése. Ezen kívánt segíteni a vármegye alispánja *Vizeki Talján András*, amikor a városban mind nagyobb szerepet játszó görög kereskedők ösztönzésére 1767 nyarán előterjesztést tett a Helytartótanácsnak a miskolci posta létesítése ügyében. Az előterjesztésre *Kosa Zakariás* a postaügyek felügyelője 1768-ban kérte a megyétől a tervezett állomások nevét és a köztük levő távolság pontos megjelölését. Az alispán válaszában nemcsak a létesítendő útvonalat; Miskolc—Forró—Kassa—Miskolc—Szerencs vagy Miskolc—Ónod és távolságait adta meg, hanem megindokolta a posta jelentőségét, fontosságát és az akkori postaellátás helyzetét

„A nemes urak és a kereskedők minden nyilvános vagy magánjellegű tanácskozása a vármegyének a területén, Miskolcon tartatik, a nemesek legnagyobb részének itt van az állandó lakása, a vármegyei gyűléseket mindig itt tartják, itt van a Kamarai Praefectura. Ez az egyetlen vásár, ahová sok idegen összejön Lengyelországból, Erdélyből, Abaúj, Sáros, Gömör, Szepes vármegyékből és máshonnan. Üdvözölték Borsod vármegyének azt a javaslatát, hogy a postavonal elhagyva a Keresztesről Ónod felé vivó utat, Keresztesről Miskolcra jöjjön, innen pedig az egyik Gesztelyen át Szerencsre, a másik Szikszón át Forróra - írja az alispán. - Ennekutánna a levelezés nagyon meggyorsulna, mert most Ónodról Miskolcra vivő, csak erre az útra szolgáló fizetett különjáratnak egy mérföldet kell oda-vissza menni kétszer hetente hivatalos és magánjellegű iratokkal, ezért az ónodi postán is kezelt levelek csak másnap, sáros időben vagy áradás esetén csak a harmadik nap érkeznek Miskolcra és gyakran veszélyben is vannak."

Hivatkozás történik *„több ezerből létesített új útra, köhidakra és töltésekre"* is, melyről a Helytartótanács is tud. Az utak használatára adták ki 1755-ben azt a megyei statútumot (szabályrendeletet), mely a szekerek egymásnak való kitérését 5 pontban írja elő:

„Hogyha üres szekérnek terhes szekérrel történik az úton szemközben menni, tartozik az üres szekér a terhesnek kiállani. 2. Ha pedig a terhes szekér után üres szekér, vagy kocsi talál menni, tartozik a terhes szekér addig meg állani, míg az üres szekér, vagy kocsi mellette elmégyen. 3. Hogy ha pedig két kocsinak esnek egymással szemközben menni, minden convenientia (illem) azt hozván magával, hogy a kisebb rendű a nagyobb rendű előtt kitérjen, de 4. ha az illendőséget és emberséget nem akarván is observálni, legalább fele utat egymás-

nak hagyni tartozik. 5. Nem különben ha két terhes szekér találna is szemközben menni egymással, egymásnak fel utat adni tartozik."

A levélváltások után 16 évig nem történt előrelépés a posta ügyében. Tulajdonítható ez az ónodi és keresztesi veredáriusok említett panaszának, az utak rossz állapotának és a postakocsisokkal való rossz bánásmódnak.

A miskolci postaállomás *1790. szeptember 1-én* megnyílt. A miskolci postaállomás megnyitásával kitárult az utazási és levelezési lehetőség. Az új postavonal Budáról jövet, Kerepes, Bag, Hatvan, Gyöngyös, Kápolna, Eger, Tárd (ezt az állomást 1795-ben a diósgyőri uradalom ellenkezését figyelmen kívül hagyva áthelyezték Mezőkövesdre), Harsány, Miskolc, Szikszó, Forró, Hidasnémeti, Kassáig vezetett. A miskolci kereskedők Budán át összeköttetést kaptak Bécs, Zimon, Temesvár, Kassán át Pozsony, valamint Máramarossziget, Brassó, Lemberg felé. A gyorsabb levelezés, utazás tovább élénkítette a kereskedelmi forgalmat.

Az útvonalon az 1750-es években rendszeresített négy lóval vontatott kilencüléses nehéz útibatár közlekedett, mely éjjel pihenőt tartott a kijelölt postaállomáson, mialatt utasai az állomás fogadójában vagy csárdákban pihentek, hogy a postakocsis kürtszavára folytathassák útjukat.

Miskolc a 6. sz. útvonal 9. állomásaként hetenként vasárnap délben és csütörtökön délelőtt fogadta a Bécsből Budán át érkező menetrendszerű postakocsijáratot és kedden, szombaton reggel indította vissza. Észak-Magyarország területe a kassai és kis részben a budai posta prefektúra hatáskörébe tartozott. Jelentős szerepe volt kulturális, gazdasági vonatkozásban Kassának, majd a század végén és a reformkorban Miskolcnak. 1790-es években jelent meg területünkön a Magyar Hírmondó, amelyből Kassára és Miskolcra 2—2, Rozsnyóra, Ujhelybe, Eperjesre és Máramarosszigetre 3—3 példány járt. Miskolc város tanácsa a lapra közpénzen fizetett elő.

„1750. augusztus 5.

Mária Terézia pátenst ad ki a fuvarosok postával szembeni versenye ellen. Ahol delizsánszjáratok közlekednek, a pénzküldeményekre és a 20 bécsi fontig terjedő súlyú árucsomagokra kimondják a postakocsi útján való szállítási kényszert.
A kocsipostát elkülönítik a levélpostai hálózattól. Az év folyamán megindítják a kocsipostát Bécs-Esztergom-Buda között.

1751. Január 4.

Tolna megyében felszólítják a községi elöljárókat: betegszállítás kivételével tilos ingyenfogatot kirendelni.

Szeptember 27.

Mária Terézia dekrétumot bocsát ki, melynek értelmében hajók és tutajok szabadon közlekedhetnek az ország folyóin, tőlük illetéket senki nem szedhet. Ez a rendelkezés több Duna menti városnak a hajókon szállított áruk utáni vámszedési jogát szünteti meg. A királyi tulajdonú foki hídvám megszűnik (Somogy és Veszprém vármegyék 1500 frt-ot fizetnek érte). A

királynő lemond a simontornyai hídvámról (Tolna megye magára vállalja annak fenntartását), valamint az abdai (Győr megye) és vereckei (Bereg megye) vámjairól is.

1752. Szeptember 18.

Rendszeresen közlekedik Magyarországon utasszállító postakocsi. Naponta Bécs és Pozsony között, hetente Bécs és Buda között, négyhetente Buda-Temesvár-Nagyszeben között.”[20]

A postaállomások a 19. század elején bizonyos *kiváltságokkal rendelkeztek,* mentesek voltak a katonai beszállásolás, közmunka, vám-, híd-, révpénzek fizetése alól, ennek jeléül az uralkodó címerével voltak megjelölve. (A ma is használt hivatali címertábla.)

A postaállomások egy részét az uralkodó öröklési joggal adományozta. Az ilyen állomással a birtokosa szabadon rendelkezett. A zálogjoggal felruházott posták vezetői részére — a felszerelés és berendezés költségének fejében — ún. *királyi érték* (pretium regale) címen 800—3000 forintnyi összeget biztosítottak az esetre, ha tőlük az állomást elvennék.

A reformkorban a főurak előszeretettel szerezték meg a postamesterségeket. A harácsoló *Grassalkovich Antal* herceg Kerepes, Bag, Hatvan, *Regécz-Breczenheim Ferdinánd* herceg Tállya, *gróf Serényi János* Putnok, *Pejacse-vics Károly* Poroszló, *báró Radvánszky Antal* Sajókaza postáját birtokolta, adminisztrátort foglalkoztatva, míg a Bach-korszak e gyakorlatot fel nem számolta.

A posta közlekedését a 19. századbeli útviszonyok igen hátráltatták. A kormányzat az utak karbantartását, építését a vármegyékre bízta. *II. József* útépítési tervei ugyanúgy megfeneklettek a nemesség ellenállásán, mint egyéb haladást célzó intézkedései. A nemesség az utak építését a falvak jobbágyaira hárította, annak ellenére, hogy az utak, hidak állapota az ő érdekeit is sértette.

Az utazások viszontagságaira, még „jó útviszonyok” esetén is álljon itt a következő idézet:

„Kazinczy Ferenc 1790 telén Miskolcról Kassára utazva reggel 3-kor indult, 5-kor Szikszón, este 8-kor Kassán volt, a 90 kilométeres távot a lefagyott úton 5 óra alatt tette meg. A forró—szinai útszakaszról feljegyezte:

„Isten óvja ettől a vadrácot is, szörnyű rázódásait és lökéseit egyedül a regéczi vár elpusztult falainak meglátása tűrette el velem.”

Nyáron sem volt különb a helyzet. Szabolcsi Antal jegyezte fel, hogy nagyobb esők után Hatvan—Csány közti 15 km utat 3 nap alatt tette meg. Szihalmon sokszor egy hétig kellett időzni a járhatatlan út miatt, innen Kövesdig minden mérföldnyi út egy napig tart és az Ernődön túl levő árkokat másfél napig kell kerülgetni.”[21]

Észak-Magyarország területén híres magánszállító volt az eperjesi *Mattheidesz Károly,* akinek vállalkozása 1837-ben Pest—Eperjes Gyorskocsi Intézet néven részvénytársaságként működött. Gyorskocsija vasárnap és csütörtökön délben indult Pestről a reformátusok

[20] FRISNYÁK ZSUZSA A magyarországi közlekedés krónikája (1750-2000) A delizsánok kora
[21] Kamody Miklós: Észak – Magyarország hírközlésének története

temploma mellől, ahol *Rottenbiller úr* árulta az Előfizetési-jegyet és Kassán át ment Eperjesre. Egy másik járata keddi napokon Pest-Miskolc után Putnokon-Rozsnyón át Iglót érintve Lőcséig ment. A vonalnak elágazása volt Mezőkövesdről Eger felé is.

Az útviszonyoktól nem különböztek a szállási viszonyok. A postaállomások csak nagyobb helységekben rendelkeztek szálláslehetőséggel. Az utazók az útmenti fogadókban szálltak meg. Ezekről a szállókról éppen nem hízelgő módon emlékeztek meg a korabeli utazók.

A reformkor nemzeti törekvései a postások körében a magyar nyelv hivatalossá tételében, a német helyett magyar nyelvű kezelési okmányok, nyomtatványok (feladóvevények, tértivevény) használatában mutatkozott meg. Végül is a kormányzat engedni kényszerült; 1847-ben rendelkezés történt magyar nyelvű keletbélyegzők használatára. Belső kezelésben is a magyar nyelv volt ez időtől használatos.

A pesti postaigazgatóság területén a postaszervek száma 69 volt. A postamesterek között 7 fő főúri személy, 6 fő özvegyi jogon látta el a hivatalát, működött 20 helyettes és 9 fő kiadó.

Postamesterek:	
Eger:	a postamesteri állás betöltetlen kiadó: Pápai István
Gyöngyös:	a posta tulajdonosa a Városi Tanács, adminisztrátor-postakezelő Bölcskey Károly
Harsány:	a postamesteri állás betöltetlen, helyettes: Hudich József
Hatvan:	a postamesteri állás betöltetlen, helyettes: Löffler János
Kápolna:	özv. Mandlyné sz. Hau Franciska postamester
Mezőkövesd:	Kudlovich András postamester
Miskolc:	a postamester kinevezése folyamatban, helyettes: Duronelli Lajos
Sajószentpéter:	Lezár György postamester
Putnok:	gr. Serényi János postamester, kiadója: Szepessy János
Sajókazincz:	Radvánszky Antal báró postamester, kiadója: Farkas Mihály
Szántó (Abaúj):	a postamesteri állás betöltetlen, kiadó: Huszár Lajos

Az 1848 tavaszán kivívott szabadság a posta számára is jelentős fejlődési lehetőséget nyújtott, amivel a független kormányzat igyekezett is élni. Legfontosabbnak a posta iránti bizalom megteremtését, a levéltitok szigorú betartását, a postadíjak csökkentését, a sajtóterjesztés hatásosabbá tételét és önálló bélyeg kibocsátását tartotta. Az elgondolásokból több minden nem valósulhatott meg.

A posta magyar jellegét az állomások bejáratához kitett magyar címerrel és zászlóval dokumentálták.



Postavonalak 1848-49

A magyar szabadságharcnak a cári csapatokkal történt leveretése után a fiatal osztrák császár, *Ferenc József* hazánkat, mint osztrák örökös tartományt kezeltette. Megszüntette az 1848-as törvények egy részét, új közigazgatási szervezetet létesített és az osztrák birodalmi postatörvényt a magyarországi postákra is kiterjesztette. A postamestereket, ha nem régi jogon bírták a postát, elbocsátották, helyettük német, cseh, morva származású adminisztrátorokat foglalkoztattak. Ezeket a cifra egyenruhába öltöztetett tisztviselőket nevezte a nép Bach-huszároknak.

A nemzet az elnyomásra passzív ellenállással válaszolt, visszahúzódott a közélettől, a németek irányította intézményeket, köztük a postát is igyekezett nem igénybe venni; zugban levelezett, termelt dohányt.

A kereskedelmi tárca vezetője báró *Bruch* zseniális szervezőnek bizonyult. Néhány éves működése alatt - míg irigyei ki nem kezdték - több korszerű intézkedést tett, amivel előbbre vitte a posta fejlődését; a közmunkaerő rendszeres felhasználásával megkezdte a közutak helyreállítását, a levéldíjat leszállította, bevezette a bélyegek alkalmazását. Újításai a postaforgalom gyorsabb, olcsóbb és egyszerűbb lebonyolítását célozták.

A posta népszerűsége mindezek ellenére nem nőtt, hanem visszaesett. Az egyenruhába bújtatott postatisztek, postamesterek és postakocsisok nem nyerték meg a lakosság tetszését, a rendszer besúgóinak, levéltitkaik felfedőinek tartották őket, nem is minden ok nélkül. Az első postabélyeg - melyen a császár címere volt - 1850. június 1-én jelent meg, használatba vétele a magyarlakta területeken igen nehezen indult a németek lakta területekhez képest. 1851-ben megjelent okmány- (illeték) bélyeg használatára vonatkozó rendelet szerint minden hivatalos kérelmet, magánügylet okmányát díjszabásszerű illetékbélyeggel kellett ellátni, amit a nép

„stömpöf"-nek nevezett. Bélyegköteles volt az újság, még a postaigazgatóság levelezése is a postamesterekkel.

Módot találtak arra, hogy az örökös, eladhatási joggal terhelt postamesterségeket minden ellenszolgáltatás nélkül megszüntethessenek. A postamesteri állásokat szigorú pályázati feltételek mellett hirdették meg. A feltétlen politikai megbízhatóságot iratokkal, a német nyelv ismeretét vizsga alapján kellett igazolni. Az állás elnyerését az évi fizetés mértékét meghaladó biztosíték (kaució) letételétől tették függővé. Az alkalmazottakkal postamesteri, kiadói szerződést kötöttek hathavi felmondásra.

Az 1848/49-es polgári forradalom és szabadságharc elbukása után megindult, majd az 1867-es kiegyezés után felgyorsult az idegen tőke beáramlása az országba. A gombamód alakuló társulások, vállalkozások hatására a gazdasági élet gyors fejlődésnek indult. A fejlődés gyorsabb áru- és személyszállítást, a hírközlés gyorsabb, korszerűbb kielégítését kívánta meg. A posta e feladatoknak igyekezett eleget tenni.

A magyar posta önállóságát 1867-ben csupán belső ügyeiben valósította meg, nem volt „közös ügy" a Monarchián belül, de a korábban megkötött nemzetközi szerződések egyetemlegesen kötötték az új magyar postaigazgatást. A belső szervezeti, kezelési változások, üzletkörbővítés terén hozott intézkedések és azok végrehajtása csakhamar felülmúlta a külföldi társintézményeket. A vidéki kisposták számát 1868—1870-ben még gazdaságosságuk ellenére is jelentősen növelték. A kezdeti nehézségeket növelte az 1873-ban bekövetkezett nagyobb mérvű gazdasági válság, mely a postaforgalom csökkenését, a postások anyagi helyzetének átmeneti súlyosbodását idézte elő.

A válságot követő gyors fellendülés időszakában a bérezést új alapokra fektették, az egyes teendőkre átalányt állapítottak meg. A vidéki postamesterek mellékfoglalkozást is űztek (tanító, biztosítási ügynök stb.), amivel jövedelmüket növelték. A városi nagyhivatalok dolgozói a növekvő forgalmat a munkaidő megnyújtásával, valamint a munkaintenzitás fokozásával tudták csak ellátni. Az üzleti élet kíméletlen hajszát követelt: a napi háromszori kézbesítés és levélszekrény-ürítés, a minden vonathoz való járatindítás és -érkezés nemcsak az altiszti és szolgai személyzetet (így hívták akkor az iskolázatlan fizikai dolgozókat), hanem a tisztviselőket is kimerítette. Könnyítésként közölték a lapok, hogy: 1885. július 1-től életbe lépett a vasárnapi munkaszünet a postán. Ennek folytán délelőtt 8—10-ig és délután 2—4-ig tart a posta hivatalos órát. Ezen idő alatt azonban utalványt nem vesznek fel, sem ki nem fizetnek ..

A gazdasági élet fejlődése a megyeszékhely postaforgalmának növekedésén túl az egyes vidéki hivatalok forgalmában is megmutatkozott. Külső szervek, gyárak sürgették a posták megnyitását. *A Rimamurányi Vasmű* igazgatósága 1878. március 1-én tartott gyűlésén megelégedéssel állapította meg, hogy:

„az általunk kérelmezett ózdi vasgyári postaállomás megszerveztetett, oda kinevezett postamester Hütter Károly hivatalát elfoglalta, működését megkezdte . . . e tény . . . azzal vétetik kedvező tudomásul, hogy ózdi gyári telepünkön oly régi idő óta sürgetett postaállomás - vasmű egyesületünk megterheltetése nélkül - létesítve van."

A vasutak építése az elmúlt század második felében hatalmas mértékben megindult. Amíg 1846-ban a magyarországi vasutak hálózata 35 km, 1860-ban 1616, 1870-ben már 3477 km hosszú volt. A kiterjedt vasúti hálózat alkalmasnak látszott arra, hogy a posta szállítását a kiépült irányokban a korszerűtlen delizsánsz helyett a vasúti szállításra építse fel. Amint valamelyik postahelyen a vasút megkezdte működését, a szállítást rögtön vasútra helyezték. A postakocsik a mellékvonalakra szorultak. A postaanyag szállítása országunk területén már az új módszerrel mozgóposta útján történt. Az egyes postahelyeken már csoportosított levélkötegeket a mozgóposta bizonyos irányítási rendszer szerint menet közben feldolgozta, címállomáson leadta, vagy csatlakozó állomásra juttatta. Magyarországon *a mozgópostai szolgálatot* - osztrák irányítás mellett - 1863. március 1-én indították be Bécs-Pest között, teendőit osztrák postások látták el. A kiegyezés után a magyar kormány átvette a mozgóposták működtetését.

Észak-Magyarországon az első vasútvonalat az osztrák érdekeltségű *Tiszai Vaspálya Társulat* építtette Budapest—Szolnok—Debrecen viszonylatban, melyet aztán Nyíregyháza—Miskolc bekapcsolásával meghosszabbítottak. Ez nem igazán hozta meg az utazáshoz szükséges kedvet, mert Pestre utazva, és az Alföldet „megkerülve” az összeköttetés, csak 3 órával volt rövidebb, mint a 182 kilométert megtevő postakocsival, azonos viteldíj mellett. A helyi sajtó a Pest—Miskolc közti közvetlen vasúti összeköttetés létesítésének indokoltságát állandó napirenden tartotta.

A Pest – Miskolci vonal kiépülése és az egyéb vonalak, Miskolc – Bánréve, Bánréve – Ózd – Nádasd, Bánréve – Dobsina, Bánréve – Fülek a szállítás, közlekedés, hírközlés forradalmát hozták az északi vidék lakóinak.

A miskolci mozgóposta-főnökség 1889-ben az alábbi mozgópostajáratokat látta el: Miskolc - Püspökladány 11-12. sz. mp., Miskolc - Máramaros-sziget 33-34, Miskolc - Fülek 41-42, Felügyelt a Bánrévei 49. és Ungvári 59. mp.-ra is.

A híradástechnika fejlődése a 19. század második felében *Samuel Morse* távírójának, *Graham Bell* távbeszélőjének (1876) felfedezése, *Puskás Tivadar és Ferenc* távbeszélőközpontjának (1881) alkalmazása révén igen felgyorsult. A rohamosan fejlődő kapitalista gazdaság mindkét hírközlési találmányt a maga szolgálatába állította.

A távíróhálózatot hazánkban a szabadságharc után az osztrákok 1850. október 1-től kezdve folyamatosan bővítették. Pest után Szolnok, Cegléd és Temesvár kapott távíróösszeköttetést Béccsel, 1853-ban már tizenegy állomás működött az ország területén. A távíróhálózat a vasútvonalak építésével egyidejűleg épült. Észak-Magyarország területén épülő Tiszai Vaspálya Társulat vonala mellett Debrecen 1855., Tokaj 1857., Miskolc, 1859. május 27-én nyitotta meg távíróállomását

A kiegyezés után a magyar kormány 181 állami, 141 magántáviratok kezelésére felhatalmazott vasúti távíróállomást vett át.

A vasúthálózat bővülésével 1867 után épült a pályamenti távíróhálózat. Miskolcra irányult a korábbi vonalon kívül a Pest - Hatvan - Gyöngyös - Eger vonal is. 1871-ben Szerencsről Bodrogkeresztúr – Olaszliszka – Tolcsva - Patakon át Sátoraljaújhelybe, Hatvanból Apc – Szántó – Pásztó – Kisterenye - Salgótarján - Losonc felé volt már távíró-összeköttetés. A közvetlen Budapest - Miskolc vasútvonal létesítésével egyidejűleg kaptak távírót az útmenti pos-

ták, majd Miskolcról Sajószentpéter - Edelény - Barcika - Kaza - Vadna - Putnok - Bánréve - Ózd

A távírdai alkalmazásnak szigorú feltételei voltak, kezelőknél és szerződött mellékállomás-vezetőknél; kezelői vizsga, a fel nem esketett gyakornoknál; érettségi, felesketettnek tiszti vizsga, főtiszteknél főtiszti szigorlat. Mindegyiknél a magyaron kívül a német vagy horvát nyelv tudása. A 3 hónapos távírdatiszti tanfolyam Budapesten, a 6 hetes távírdakezelői tanfolyam területünkön, Kassán volt. A legnagyobb nehézséget a magyar nyelvtudás okozott az idegen ajkúak számára, mikor a kiegyezés után már magyar nyelvű táviratot lehetett feladni. A hiányos nyelvtudás gyakran eredményezett értelmetlen szöveget. Az ilyen eseteket a miskolci sajtó előszeretettel nagyította fel mondván: ha magyar kenyeret eszik, tanulja meg a nyelvet. Nemegyszer kifogásolták a távirat késedelmes kézbesítését, mely az üzleti életben károkat eredményezhetett;

„ismét kénytelenek vagyunk megróni a helybeli távírda hivatalt - írja a lap -, miután egy Pesten 8-án 10 óra 40 perckor feladott és aznap 11 óra 40 perckor megérkezett sürgönyt a küldöncnek 10-én délután 1 órakor adta át kézbesítés végett, mely botrányos késedelemből oly félreértés származott, hogy ezen rákíró urak garázdálkodása ellen a legszigorúbb eljárást tanúsítsa a kereskedelmi minisztérium."

A hálózat fejlődését követte a távíró fejlődése is. A Morse-távírót felváltotta a betűíró Hughes, mely 1870-től a második világháborúig használatban volt. 1930-tól tért hódított a mai géptávíró, távíróközpontok létesültek, majd 1950-től megkezdte működését a távíró-előfizetői szolgálat; a telex, valamint az országok közti közvetlen tárcsás távírókapcsolat; a gentex.

A telefon feltalálása és az Egyesült Államokban való szabadalmaztatása 1876-ban *Graham Bell* nevéhez fűződik. Ettől kezdve a hírközlési technika rohamosan fejlődött. Nagynevű tudósok tökéletesítették (Edison, Hughes), társadalmi méretű felhasználását azonban hazánkfia *Puskás Tivadar* tette lehetővé a telefonközpont gondolatának felvetésével és megvalósításával.

Nemcsak a fővárosiak érdeklődését keltette fel a telefon, hanem a vidéki pénzvilágét is; bankok, vállalatok, uradalmak szereltettek fel „telephon"-összeköttetést 2—3 állomás összekapcsolásával. Megyénket is elérte az érdeklődés hulláma. *Jenéi Soma* élelmes miskolci kereskedő (Széchenyi u. 27. sz.) üzleti hirdetésében már telefon, villamos csengők és minden e szakmába vágó munkálatok elvégzésére, kivitelezésére, sőt ide vonatkozó engedélyek kieszközlésére is vállalkozott A Jenéi cég létesítette 1884-ben *Hercz Zsigmond* közvetlen összeköttetését a Borsod—miskolci Gőzmalom és az Iparkamara között. Putnokon *Serényi Bélának* volt öt kilométernyi közvetlen összeköttetése Pogony-pusztával „3 beszélő" bekapcsolásával. A fokozódó érdeklődést látva a kormány 1888 júliusában *Baross Gábor* miniszter előterjesztésére törvényjavaslatot készített, mely uralkodói jóváhagyással 1888. XXXI. első telefontörvényként jelent meg. E törvény a távíró, telefon és villamos jelzések létesítését az állam fenntartott jogai közé sorolta.

Az első kis létszámú csoport szűkebb körű belföldi helyközi távbeszélő-forgalomban vett részt; Alsóábrány 1, Arló 1, Borsodnádasd 2, Hódoscsépány 1 és Mezőnyárád 1 előfizetővel. A második csoport 19 postaközpontjának 107 előfizetője a belföldi helyközi forgalomban vett részt; Alsózsolca 4, Diósgyőr város 6, Edelény 8, Ernőd 4, Felső-zsolca 3, Hámor 8, Mezőcsát 6, Mezőkeresztes 5, Mezőkövesd 9, Mezőnyék 2, Ónod 3, Ózd 11, Sajószentpéter 12, Sajószöged 3, Szendrő 5, Szendrőlád 1, Szikszó 12, Tibolddaróc 3, Tiszakeszi 2 előfizetővel. A helységek harmadik csoportját képezte a törvényhatósági távbeszélő-forgalomban részt vevő Ároktő 1, Borsodivánka 2, Hejőcsaba 2, Sajóvámos 1, Szentistván 1, Szihalom 2, Szirmabesenyő 1, Tiszadorogma 3 előfizetővel. Különös gazdasági érdeke fűződhetett Bánhorváti 2, Bélapátfalva 3, Dédes 3, és Szilvásvárad 4 előfizetőjének, hogy központjuk részt vett a Budapesttel való helyközi távbeszélő-forgalomban.

A telefonforgalom az I. világháború kitöréséig folyamatosan nőtt, újabb és újabb községeket láttak el telefonnal, nőtt az előfizetők száma. A fejlődést az I. világháború megállította, majd a Monarchia összeomlását követő román megszállók a berendezések, felszerelések nagy részét zsákmányként hazahurcolták. A két világháború között a posta igyekezett a híradástechnika fejlődésével lépést tartani.

Bánrévén a posta megnyitása 1872-ben történt.
Távbeszélő előfizetők száma 1914-ben 4, 1948-ban pedig 7.

Gömör – Kishont útviszonyai

A postát bemutató fejezetben már írtunk az útviszonyokról, a teher- és személyszállítás nehézségeiről. E fejezetben a XIX. századi gömöri útviszonyokról nyerhetünk részletes betekintést. Ez viszont már az iparra, bányászatra, kohászatra is alapvetően hatott.

„…Hazánk közlekedési ügyének történetét vizsgálva, lépten-nyomon tapasztaljuk, hogy azzal az előbbi századokban vajmi keveset törődtek. Közutaink rendezése felé inkább csak a XIX. század elején és akkor kezdett jobban a közfigyelem irányúlni, midőn Európa előrehaladott államaiban a vasútak építése és a gőzhajózás kezdett terjedni és a mikor a belföldi intenzivebb mezőgazdaság, a fellendülő ipar és kereskedelem kifelé is kezdett piaczokat keresni, és mikor vevők is mutatkoztak, de a termények pontos és gyors szállítására alkalmas forgalmi eszközök nem állottak rendelkezésre. A mint pedig a vasútépítés és gőzhajózás fokról-fokra előrehaladt: kezdetben inkább csak a főbb városokat és a nevezetesebb kereskedelmi góczpontokat kötötték össze egymással és ily arányban növekedett annak szüksége, hogy az ország belsejéből és a távolabb fekvő vidékektől a góczpontok felé minden időben használható közutakat alkossanak.

Az előbbi századok nem is voltak e feladatok teljesítésére alkalmasak. A sokféle háború és ellenségeskedés között, a tevékenységet ezek vették igénybe. És ha közbe-közbe kissé nyugodtabb időszak következett, minden törekvés az volt, hogy az ország ereje kipótoltassék.

Gömör vármegyében már századok óta virágzott a bányászat és az erdészet és a lakosság nagy része földmívelésen kívül mindig iparral és vándorkereskedéssel foglalkozott. Így tehát bizton következtethető, hogy a vármegye már régtől fogva rendelkezett forgalmi útak felett, mivel azok építésére és fentartására terményeinek értékesítésénél és foglalkozásánál fogva is utalva volt.



Gömör vármegye térképe 1790-ből

1790-iki térkép

Erről bizonyságot szolgáltat egy térkép, melyet egy másik, 1790-ben készült régibb térkép nyomán 1806-ban Bartholomaeides László készített.

E térkép mutatja azt, hogy a főbb közlekedési utak irányát egyrészt a vármegye terepalakulásai, a Rima-, Balog-, Sajó-, Túrócz-, Garam- és Gortva patakok és folyók fő- és mellékágait alkotó völgyek, másrészt pedig a vasérczekben gazdag vidékek és azok a góczpontok

szabták meg, a melyekből, illetve a hova a vastermékek, az ipar és kereskedelem terményei leginkább gravitáltak.

Így keletkezett az a hálózat, melynek úgyszólván alaptengelye volt a miskolcz-fülek-budapesti irány és ezen irányra függőlegesen ágazott el a többi vonal a vármegye belső és északi részébe, valamint a szomszédos vármegyék nevezetesebb pontjai felé.

E térképből megállapítható továbbá az is, hogy a kitüntetett útvonalak, kisebb eltéréseket nem tekintve, nagyban és egészben a mai hálózatba felvett utak alapjául szolgáltak; továbbá, hogy egyes völgyekben még közforgalomra szánt utak nem is voltak. Ilyen a beje-harkács-ratkói, továbbá a csetnek-szlabosi, a Vályvölgy és Hangonyvölgy vidéke, melyeken út nyomait találni nem lehet.

Másrészt találni útirányokat, melyek a mostaniaktól eltérnek. Ilyenek többek között a Tiszolcztól Murányig vezető út, mely Murány-Lehotán, M.-Hosszúréten vezetett, holott a mai irány egyenesen Muránynak tart és a két utóbbi községet nem is érinti. Továbbá a balogvölgyi út Rimaszécstől Balogig, a patak balpartján vezetett és Meleghegynél a hrussói völgybe kanyarodva, Hrussó, Dobrapatak, R.-Lehotán át Ratkóig húzódott. A Pelsőczről Csetnek felé vezető út Csetneken felül a restéri völgybe tért át és Berdárkán át Felső-Sajóig, onnan Dobsináig vezetett. A Jolsváról Ratkó felé vezető út Rákoson, Répáson át és Csetnek felé a Hradek nevű vízválasztón és Ochtinán át Restérig vonult. A jelenlegi budapest-vácz-kassai állami út Osgyántól nem Losoncz felé, hanem Sávolyon át Füleknek és Budapestnek irányult; Rimaszombatból Losoncz felé más útirány vezetett, mely a szabadkai pusztáról Susány, Zsaluzsány, Zelenének ment.

Hogy azonban az e térképen jelzett utak közül melyik volt kiépítve és a kezelésnél és fentartásnál mily rendszert követtek, erre biztosabb adat nincs. Csak a főbb közlekedési vonalakon jelenleg is fennálló boltozott kőhidakból következtethető, hogy e fontosabb utak már akkor is gondosabb kezelés alatt állottak.

Az 1830-iki térkép

A rendszeresebben fentartott és az ú. n. földi országutakról sokkal világosabb képet nyújt a Lovas Leopold "megyebéli rendszerint való" földmérőtől 1830-ban készített színes térkép, melyen: 1. "tsinált" utakat, 2. "tsinálatlan" utakat, 3. "kisebb közösülő" utakat és 4. "gyalog" utakat különböztet meg és azokat különböző színekkel tünteti elő. E szerint "tsinált" utak voltak: 1. a losoncz-rimaszombat-tornallya-pelsőcz-rozsnyó-várallya-eperjesi, 2. a miskolcz-putnok-rimaszécs-pálfalva-rimaszombat-tiszolczi, 3. a tiszolcz-murány-telgárt-vernár-gréniczi, 4. a rimaszombat-susány-zsaluzsány-zelenei, 5. a rimabánya-kokovai, 6. a nyustya-klenóczi, 7. a dobra-puszta-feled-balogfalai, 8. a feled-serke-simonyi-gesztetei, 9. a rimaszécs-bátkai, 10. a bánréve-ózdi, 11. a bánréve-tornallyai, 12. a tornallya-sajó-gömöri, 13. a beje-harkács-jolsva-murányi, 14. a pelsücz-horka-liczei, 15. a sztárnya-aggtelki, 16. a pelsücz-csetnek-restér-felső-sajó-dobsinai, 17. a rozsnyó-veszverés-dobsinai. Ez utak hossza 412 kilométerre tehető.

Mint "tsinálatlan" utak szerepeltek a következők: 1. a gesztete-zabari, 2. a gortva-almágy-zabari, 3. az ajnácskő-füleki, 4. a varbócz-szuha-zelenei, 5. a kokova-szihlai, 6. a klenócz-kokovai, 7. a tiszolcz-polhorai, 8. a tiszolcz-závadkai, 9. az uzapanyit-meleghegy-hrussó-dobrapatak-baradna-ratkói, 10. a rattkó-répás-rákos-jolsvai, 11. a harkács-ratkói, 12.

a sánkfalva-kövi-rákosi, 13. a sajó-gömör-liczei, 14. a f.-sajó-redova-vereskői, 15. a dobsina-sztraczenai, 16. a dobsina-hnyilecz-iglói, 17. a k.-h.-várallya-szomolnoki, 18. a veszverés-hnyilecz-iglói, 19. a k.-h.-várallya-dernői, 20. a berzéte-jólész-hárskúti, 21. a pelsőcz-zubogyi, 22. a lénártfala-abafala-kelemér-zádorfala-ragály-imola-égerszegi, 23. a füge-vályvölgyi, 24. a lénártfala-oldalfalai, 25. a csíz-hanvai. Ezekből kitünik, hogy már 1830-ban a vármegyének igen kiterjedt úthálózata volt.

1850-1867.

Fordulópontnak tekinthető az 1850-1867-ik évek közötti időszak, midőn az abszolút kormányzás idejében oly mélyebbre ható intézkedések tétettek, melyek a közlekedés ügyének általános felkarolását eredményezték. Az ez időszakban a közutak tekintetében tett intézkedések, a közmunka körüli eljárás, stb., stb. eléggé ismeretes és tudjuk, hogy az abszolút kormányzatnak az úthálózat rendszeres és helyes megteremtése tekintetében igen sokat köszönhetünk. Az alkotmány helyreállítása után az eddig fennállott közmunka-utasításokat, kisebb módosításokon kívül, legnagyobb részben meghagyták és csak a közmunkakényszer-váltsággal bővítették ki. 1877-ben pedig az országos, vagyis megyei utak kezelését és fentartását az államépítészeti hivatalokra bízták.

Minthogy a közmunka- és közlekedési miniszternek 1867. évi 8709. szám alatt kelt rendelete alapján a közmunkaerő fölötti rendelkezés teljesen a megye közönségének adatott át, a vármegye bizottságot küldött ki, hogy a közutak hálózatának megállapítása és az utak korszerű rendezése ügyében javaslatokat terjeszszen elő.

Az 1868-iki rendezés

E bizottság Papp Ábrahám állami mérnök közreműködése mellett javaslatot dolgozott ki, mely az 1868. évi márczius hó 2-án Pelsőczön megtartott úti és az ezt követő megyei bizottsági gyűlésben tárgyaltatván, főbb vonásaiban következőkre terjedt ki: Az 1868-ik évre összeírt közmunka 26,774 igás és 68,214 gyalog-napszámos volt, melynek pénzértékét 75,956.3 frtra becsülték.

Ez erő arányában az elsőrangú utakból 328 kilométert, a másodrangúakból pedig 177 kilométert, vagyis összesen 505 kilométert javasoltak megyeileg fentartani. Indítványozta továbbá a bizottság, hogy az utak rendszeres fentartásához 24 úti őr 10 forint havi bér mellett alkalmaztassék és az úti biztosok száma 6-ban állapíttassék meg. A szárazvámokat illetőleg pedig, azon indokolással, hogy ezek által a közönség túl nem terheltetik, eltörlésükből pedig a megyére tetemes teher hárulna, továbbra is meghagyatni javasolják.

Közbevetőleg meg kell itt jegyeznünk, hogy az állami közúton, Berzéte községben a Máriássy-családtól a XVI. század óta gyakorolt hídvám megváltása ügyében a felsőjárási szolgabírót utasították, hogy a vámtulajdonos családdal érintkezésbe lépen és a megváltási feltételeket beszerzvén, azokat jóváhagyás végett bemutassa.

Ezek a tárgyalások éveken át tartottak, míg végre 1892-ben a kincstár és a vámtulajdonos között a megváltásra nézve egyezség jött létre, melynek értelmében a hídvám szedését

1892. évi május 21-én beszüntették és a hidak további építésének és fentartásának kötelezettsége a m. kincstárra ment át.

A kiküldött megyei bizottság fenti javaslata némi pótlásokkal elfogadtatván, a hozott közgyűlési határozatot a közm. és közl. m. kir. miniszterium 1869. évi június 21-én jóváhagyta és a megyei úthálózatba a következő útvonalat rendelte felvétetni: 1. tornallya-miskolczi, 2. osgyán-füleki, 3. rimaszombat-tiszolcz-závadkai, 4. tiszolcz-breznóbányai, 5. Pelsüczről Poprádra vezető út, Jolsva-Murány-Vernáron át, 6. rozsnyó-dobsina-iglói, 7. a nagyveszverés-n.-hnyilecz-iglói, 8. a dobsina-pusztamezei, 9. a vereskő-breznóbányai, 10. a tiszolcz-murányi, 11. rimabánya-kokova-zlatnói, 12. a nyustya-polom-ratkó-harkács-tornallyai, 13. az újvására.-bakti pusztai, 14. a harkács-jolsvai, 15. a sztárnya-tornai, 16. a rozsnyó-csetneki, 17. k.-h.-várallya-szomolnoki, 18. rimaszombat-egri, 19. a feled-várgede-füleki (Siden át), 20. az ajnácskő-füleki (Csomán át), 21. a putnok-pálfalai, 22. a bánréve-ózdi. E szerint a megyei közmunka-erővel fentartandó utak hossza már 505 kilométer volt.

Az 1873. évi újabb úttervezet

Időközben azonban az emelkedő kül- és belforgalomra és az épülő vasutakra, a vármegye iparára és mezőgazdaságára való tekintettel szükséges volt, hogy az egyes vidékek és völgyek a vaspálya-állomásokkal közelségbe hozassanak. A m. kir. államm érnöki hivatal tehát új úthálózati tervezetet dolgozott ki, mely a következő útvonalakat tüntetett elő: I. egergömöri, II. putnok-breznóbányai, III. putnok-poprádi, IV. rozsnyó-lőcsei, V. sztárnya-tornai, VI. vereskő-breznóbányai, VII. rozsnyó-poprádi, VIII. tiszolcz-poprádi, IX. rozsnyó-eperjesi, X. harkács-ratkói, XI. pelsőcz-csetneki, XII. kerecsend-rozsnyói, XIII. pelsücz-zubogyi, XIV. vályvölgyi, XV. lévártvölgyi, XVI. rimaszécs-újvásári, XVIII. ratkó-nyustyai, XVIII. nyustya-klenóczi, XIX. rimabánya-zlatnói, XX. osgyán-szelczei, XXI. ajnácskő-füleki, XXII. pelsüczliczei, XXIII. tiszolcz-szentmiklósi, XXIV. feled-zabari, XXV. lénártfala-fügei, XXVI. rimaszécs-hangonyvölgyi, XXVII. rimaszombat-guszonai, XXVIII. rimaszombat-meleghegyi, XXIX. rimabánya-sztrizsi, XXX. kelemér-zádorfali, XXXI. rozsnyó-csetneki, XXXII. zábava-rédovai, mely utaknak összes hossza 617 kilométerben állapíttatott meg. Ezt a tervezetet a vármegyei bizottság egyes módosításokkal 1873. évi 726. sz. a. elfogadta, többek között a következő jellemző indokolással: "Hogy a közönség kára nélkül saját erejét saját hasznára értékesíthetvén, ennek folytán kiemelkedhetnék azon százados igazságtalan nyomás alól, mely illetéktelenül pártfogolt és sokszorta helyhatósági éredekek önző czimén kedvezett ugyan egyeseknek, de hátrányt okozott a nagyközönség kétségtelenül igen tekintélyes részének". Mivel pedig a bizottság is belátta azt, hogy a rendelkezésre álló erőkhöz mérten igen nagy feladatot vállalt magára, az államot is bele akarta vonni a kiviteli költségek egy részébe, mondván, hogy "viszonyítva a közmunka szükségletét a tervezett útvonalak térmértékéhez, való és igaz, oly nagy hiány gördül mintegy lehetetlenítőleg jó és sok utat óhajtó vágyaink elé, hogy kénytelenítve vagyunk azon némileg mentő eszméhez készségesen nyúlni, mely szerint fontosabb vonalunk valamelyikét az erejében hatalmasabb álladalomnak fentartás és kezelés végett általadhassuk".

Ezen úthálózatok alapul vétele mellett az utak fentartása már sokkal határozottabb irányban indult meg. E törekvést az is támogatta, hogy a vármegyében a miskolcz-füleki, a bánréve-dobsinai és a feled-tiszolczi vasúti vonalak a 70-es évek elején felépülvén és forga-

lomba helyeztetvén, oly utak szüksége merült fel, melyeken a megépült új vasutak főbb állomásait minden időszakban akadály nélkül elérni lehessen.

Csakhogy e feladat megoldása nem volt könnyű. Az évenkénti közmunkaerő és váltságösszeg alig volt elegendő, hogy a kiépített és kavicsolt utakat évenként kellő mennyiségű fedőanyaggal ellássák és az utak tartozékait, a hidakat és átereszeket jó karban tartsák; az

évenkénti csekély közmunka-feleslegből pedig legfeljebb csak a legjárhatatlanabb szakaszok kiburkolását és bekavicsolását lehetett lassanként végezni. Ehhez járult még, hogy a természetbeli szolgálmányok munkaeredménye sohasem állott arányban annak pénzbeli értékével, szóval soha sem volt oly eredmény produkálható, mely a reáfordított munkaerővel arányban állott volna.

Az 1874-ik évre készített rendszeres kiosztási kimutatás szerint a fentartandó utak hossza 76.6 mérföld, vagyis 573.3 kilométer volt, melynek fentartásához 31,997 igás és 69,132 kézi napszámost írtak össze. A fenti utakból alappal bíró út volt 124 km., kavicsolt 304 és kavicsolatlan 145.5 km. Ezen utakon volt 467 híd és 495 áteresz, tehát összesen 962 műtárgy. Megyei útbiztos volt 5 és állandó útkaparó 20. Azonkívül volt az államtól fentartott budapest-vácz-kassai állami közút, mely 86.714 km. és a Coburg herczegi vámút, mely 64 km. hosszú volt.

Időközben a Hárskút, dernőbarkai völgy Tornamegyétől Gömör-Kishont megyéhez csatoltatott és ez által a megyei úthálózat a hárskút-dernői útvonallal szaporodott; viszont azonban a tiszolcz-szentmiklósi utat az úthálózatból kihagyták. Továbbá nagy változást okozott az, hogy 1885-ben a Coburg herczegtől épített és fentarott ú. n. herczegi vámutak további kezelését és fentartását a vármegye vette át, minek viszonzásaképen a kormány nagyobb évenkénti államsegélyt helyezett kilátásba. Az említett vámútakhoz tartoztak azok az utak, melyeket a Garam- és Murányvölgy Budapest felé gravitáló közlekedésének biztosítására és előmozdítására az 1830-40. közti időszakban a Coburg herczegi család murányi és garami uradalmain kiépített és évtizedeken át fentartott. Ezek egyike a jolsvai határban Melegvíztől, Murány-Telgárt-Vernáron át Szepesmegyéig, a 2-ik a tiszolczi vízválasztótól Murányig és a 3-ik Vereskőtől Polonka község Zólyom megye határáig terjed. E három útvonal összes hossza 90 kilométer volt.

A vámutak átvétele után az azokon eddig gyakorolt vámszedést beszüntették. A herczegi uradalom kezelése alatt van még most is egy útszakasz, mely Pusztamezőnél a tiszolcz-poprádi útból kiágazólag, a vadregényes Sztraczena-völgyben, a Gölnicz-patak mentén kanyarodva, a dobsinai jégbarlang mellett vonul el és Sztraczena községig terjed. Ennek folytatása az ú. n. langenbergi út, mely Sztraczenáról Dobsina felé vezet, és melyet Dobsina város kezel és tart fenn.

Az útadó-rendszer

Midőn az 1890-ik évi I. t.-cz. életbe lépett és az eddig alkalmazásban állott természetbeli közmunka-szolgálmány rendszere helyett az utiadó rendszere hozatott be, Gömör-Kishont vármegyében az egyenes állami adó után kivetendő útiadót 8%-ban, továbbá a legalább két igavonó állattal bíró minimalistákét 3 frtban és a kézi minimalistákét, valamint a törvény 25. §-a alapján adót nem fizetők útiadóját egyénenként 1 frt 50 krban állapították meg.

Az így kivetett első útiadó összege 104,527 frt 91 kr volt, mely összeg 1901-ig nem sokat változott és 1901-ben a behajthatatlanok levonása után, 94,240 frt 39 kr, vagyis 188,480 korona 78 fillér volt.

Az új törvény rendelkezéseihez képest a Rozsnyóról Hnyilecz-Igló felé vezető út 27.83 km. hosszban 1891-ik évben az állami utak sorába vétetett fel.

Midőn időközben a murányvölgyi és a csetnekvölgyi h. é. vasutak és több sodronykötél-pálya kiépítésével az egyes útvonalak forgalmi fontossága csökkent, a vármegye közönsége utihálózatának újabb átvizsgálása után elhatározta, hogy a pelsőcz-liczei és a nyustya-ratkói útvonalat a megyei utak sorából kihagyja és azokat a viczinális utak közé soroztatja, míg ellenben a Kokováról Zlatnó felé vezető útat a vármegyei utak sorába felvette. Később a viczinális utak közé sorozott pelsőcz-liczei utat ismét a megyei hálózatba vették vissza.

A mostani állapotot tekintve és a törvénynyel megállapított osztályozást követve, a vármegye útjait és azok állapotát a következő leírásban tárgyaljuk.

Állami közutak

Az állami közutak közül első sorban megemlítendő a budapest-vácz-kassai állami közút, mely Osgyán község nógrádi határától Rimaszombaton, Tornallyán és Rozsnyón át, Hárskút község abaúj-tornamegyei határáig vonulván, az egész vármegyét szeli át; a másik állami közút az elsőből Rozsnyón át ágazik ki és Betléren, Veszverésen át, Nagy-Hnyilecz község szepesmegyei határáig terjed; onnan Igló-Lőcsén át Szandecz felé vezet. Az első út 86.714, a másik 29.81 km., összesen tehát 116.524 kilométer hosszú. Mindkét út állami kezelés és fentartás alatt áll és egyes meredek szakaszokat nem tekintve, kielégítő állapotban van.

A rozsnyó-lőcse-szandeczi állami közút meredek szakaszai folytatólagos áthelyezés alatt állanak. A többi, itt-ott javítást igénylő szakaszoknak megfelelő állapotba helyezése szintén gondoskodás tárgya.

A két állami közútnak a vasutakkal párhuzamosan haladó egyes szakaszain a forgalom kisebbedett, de a többi szakaszokon oly élénk a forgalom, hogy azok csak tetemes áldozatok árán tarthatók megfelelő állapotban.

A két úton összesen 210 jó állapotban levő műtárgy van. Ezek közül megemlíthetők az Osgyán melletti szuhapataki 4 nyílású, a Rimaszombat melletti Rima folyón átvezető 6 nyílású boltozott hidak, a tornallyai, csoltói, lekenyei, vigtelki és veszverési fa-, illetve kombinált fa- és vas-felszerkezetü Sajó-hidak és a berzétei vas-felszerkezetü Sajó-híd.

A budapest-vácz-kassai közútnak felső része és a rozsnyó-lőcse-szandeczi közút egészben hegyi út lévén, nagyobb mennyiségű korlátokat, támfalakat és kerékvetőket igényelnek.

Megyei th. utak

A vármegyei törvényhatóságtól megállapított úthálózatba jelenleg tartozó törvényhatósági közutak minőségük szerint 4 osztályba sorozhatók. Az első osztályba tartoznak a kiépített, illetőleg kavicsolt utak, a másodikba a ki nem épitett, illetőleg kavicsolatlan utak, a harmadikba a kiépített, de átépítést igénylő utak és a negyedikbe a vízválasztókon átvezető meredekebb és áthelyezést igénylő utak.

A fentartás alatt álló közutak összes hossza 608.820 km. Ebből az idegen területre eső 5.350 km.-t levonva, marad 603.470 km. Ezekből az első kategóriába tartozik és mint kiépített szerepel 568.669 km. Mint kiépítetlen 34.801 km. Összesen tehát 603.470 km.

A szorosan vett kiépítetlen utak sorába tartoznak azok, melyeknek útnyoma megvan, de pusztán földmunkával tartatnak fenn és csak a műtárgyak és tartozokékaik állanak rendes fentartás alatt.

A kiépített utak közé sorozottak között is több olyan út van, mely rendszeresen kavicsoltatik ugyan, de alapja nincs és állandó teherforgalomnak nem felel meg.

Ezek adják tehát a 3-ik kategoriát és közéjük sorolhatók különösen a községeken átvezető útszakaszok is, úgy, hogy az e minőségü utak az összes hálózatnak legalább 1/6-odát, vagyis 100 kilométert tesznek.

A 4-ik kategoriába tartoznak azok a hegyi utak, melyek a kiépített utak közt fel vannak ugyan sorolva, de nagy vízválasztókon vonulnak át, helyenként túlmeredekek és oly esésűek, hogy nagyobb terhek szállításánál előfogatot tesznek szükségessé, másrészt pedig fentartásuk sokszor legyőzhetetlen akadályokba ütközik.

Terméskővel burkolt út csak egy vonalon van, t. i. a pelsőcz-liczei úton, hol a cellulose-gyármenti útszakaszt legutóbb terméskővel burkolták.

A törvényhatósági közutak fentartása körüli műszaki teendők ellátásával a kir. államépítészeti hivatal van megbízva, melynek személyzete egy főnökből, 2 mérnökből és egy írnokból áll. Azonkívül külső szolgálatban a hivatalnak alá van rendelve 6 utibiztos és 69 megyei utiőr, kiknek száma az 1903-1904. évi előirányzatban négygyel szaporíttatni terveztetett. E szerint csak egy-egy utibiztosra 87-132 kilométer útvonal és egy-egy utiőrre 3-14 kilométer út. Ezekből látható, hogy sem az államépítészeti hivatal személyzete, sem pedig a külső utiszemélyzet száma a nagy feladattal szemben nincsen arányban.

A törvényhatósági utakat általában az u. n. foltozási rendszer szerint kavicsolják. Teljes terítést csak kivételes esetekben és többnyire csak kisebb hosszra terjedő útvonalak javításánál szoktak alkalmazni. Az utak fentartásához eddig évenként 10-11,000 kétköbméteres rakás kavicsot fordítottak, melyből átlag kilométerenként 20 rakás számítható.

A kilométerenként felhasználni szokott két köbméter garmadák száma 7 és 60 között váltakozik. Legkevesebb jut a kisebb forgalmú alapozott és jó anyaggal fentartott és az újabban épített vasútvonalakkal párhuzamosan haladó utakra, míg ellenben a rossz fekvésű, nagy forgalmú és puhább anyaggal fentartottaknál sok helyt a maximum sem elegendő.

A vármegye törvényhatósági közutain összesen 1449 darab különböző szerkezetű műtárgy van, melyeknek az újabb időben épített része a miniszteriumtól kiadott szabványok szerint, a régiek pedig a legkülönfélébb szerkezettel és méretek szerint épültek. A régi hidaknak legnagyobb része kőből és fából épült. A nagyobb folyókon levő összes hidak fafelszerkezetüek. A nyílások 0.50 czentimétertől 50 méterig váltakoznak.

A törvh. közutakon levő hidak állapota kielégítő, de gyakori javításokat igényelnek. A törvényhatósági közutakhoz tartoznak a tám- és védfalak, burkolt árkok, korlátok és karfák, mely utóbbiak ez idő szerint csak a meredek hegyoldalakon vezető utaknál vannak alkalmazva.

Újabb időben az épitést a kiadott szabványok szerint tervezik és foganatosítják. Azonban minden törekvés már most is odairányul, hogy a rendelkezésre álló eszközökhöz képest, a

kisebb hidakat vastartós felszerkezettel, a kis átereszeket pedig sodronybetétes betonból készítsék.

Az építéshez és fentartáshoz szükséges költségek az állami egyenesadó arányában kivetett útiadó évi jövedelmeiből kerülnek ki. Az 1902-ik évet megelőző időben az útiadó 8%-ban lévén megállapítva, az évenkénti bevétel, a törlések levonásával, 170-190,000 korona között váltakozott. 1902-től kezdve az útiadó 10%-ra emeltetvén, az évi bevétel 212,000 koronára tehető.

Ezekhez hozzáadva a kereskedelemügyi m. kir. miniszterium részéről évenként a tiszolcz-poprádi útra megszavazott 16,000 koronát, a 8%-nyi útadó-alap mellett legfeljebb 197,000 és 10%-nyi mellett legfeljebb 230,000 korona áll rendelkezésre. Ezen összegből személyi és dologi kiadásokra, útiőrökre a h. é. vasútak segélyezése és segédnapszámosokra, műtárgyakra és úttartozékokra stb. évenként megkívánható összeget levonva, az útakhoz szükséges fedőanyag beszerzésére, bányabérekre a fedőanyag elterítésére 10%-os útiadó mellett is csak legfeljebb 100,000 korona számítható. A mennyiben pedig egy garmada kavics beszerzése és felhasználása átlag 9.25 koronába kerül, egy km. útra legfeljebb 20 garmada kavics adható. Minthogy pedig a vármegyei törvényhatósági közútak legnagyobb része élénk teherforgalommal bír, s minthogy a 20 garmada fedőanyag nem felel meg: a 10%-os útadóalap mellett sem tehetők oly intézkedések, melyekkel a törvényhatósági közútaknál a hiányok rövid idő alatt megszüntethetők lennének.

E helyen felemlítendő, hogy a vármegye területén 1890. év óta keletkezett helyi érdekű vasútak kiépítésének biztosítására, törzsrészvények vásárlása által a vármegyei útialapból eddig a következő összegek szavaztattak meg: 1. A murányvölgyi h. é. vasútra 80,000 korona. 2. A csetnekvölgyi h. é. vasútra 50,000 korona. 3. A tiszolcz-erdőközi h. é. vasútra 20,000 korona, összesen tehát 150,000 korona, mely összeg törlesztéses kölcsön útján szereztetvén be, a kamat és amortizáczió fejében évenként 9499 korona az útialapot terheli.

Viczinális utak

A községi közlekedési (viczinális) közútak ügye különösen a vármegye felső járásaiban örvendetes módon haladt előre, és bár e téren még rendkívüli sok a teendő és itt-ott az érdekeltek oly anyagi áldozatokkal terheltetnek, melyek erejükkel méltányos arányban nincsenek: e vidék lakossága évről-évre több és több oly járható útat nyer, melyek e vidékek természeti kincseinek szállítására és értékesítésére, ipari és kereskedelmi jólétének emelésére meg nem becsülhető, fontos tényezők lesznek.

Jelenleg 29 viczinális út áll építés és fentartás alatt, melyeknek összes hossza az 1901-ik évi állapot szerint 181 km.-t tesz. Ezek közül ki van építve, illetve rendszeresen kavicsoltatott 108,0 km., még kiépítést igényel 73.0 km.

Sok tekintetben hátrányos még ezen útak állapotára az, hogy eddig rendszeresített műszaki szolgálattal még felszerelve nincsenek. A szükséges műszaki teendőket a járási úti biztosok és az úti bizottságok erre vállalkozó tagjai végzik. És e helyen teljes elismeréssel lehet megemlékezni amaz önzetlen közreműködésről és buzgó tevékenységről, melyet azon viczinális útaknál, melyek a Coburg herczegi és a Rimamurány-salgótarjáni vasmű-egyesület részvénytársaság erdő- és bányabirtokain vezetnek át, a nevezett uradalmak erdészeti és bá-

nyászati közegei állandóan kifejtenek és a közig. hatóságoktól támogatva, sokhelyt az aránylag igen csekély eszközökből, figyelmet érdemlő eredményeket tudnak felmutatni.

Vasúti utak

A vasúti állomásokhoz vezető utaknak nagy részét az illető vasútak és nagyobb iparteleppek tulajdonosai, vagy egyes községek, a többi részét pedig az 1890-ik évi I. t.-czikk 29-ik §-ában megszabott módozat szerint való hozzájárulással építették ki és tartják fenn. Ilyen út 28 különböző állomáshoz vezet és összesen 10.462 km. hosszú. Mivel a fentartási kötelezettség szabályozva van, azoknak állapota a viszonyoknak megfelelő.

Közdűlő utak

A községi közdűlő utak építése és fejlesztése még csecsemőkorát éli; egyes búzgóbb községeket nem tekintve, itt még építésről szólni alig lehet és a fentartás inkább a meglevő hídak jókarban tartására szorítkozik. Egyes községek azonban jól felfogott érdekökben útjaik kiépítésénél jó példával járnak elől és községüktől a következő kiépített útig teljesen megfelelő utat építtettek és azt fenn is tartják.

Magánutak

A magánutak közül csak a Dobsináról Sztraczenán át Pusztamező felé vezető út érdemel említést, melynek a város területére eső részét Dobsina városa, a sztraczenai völgybe eső részét pedig Coburg herczeg tartja fenn…"[22]

[22] Jurasko Jakab: Gömör-Kishont vármegye közlekedése

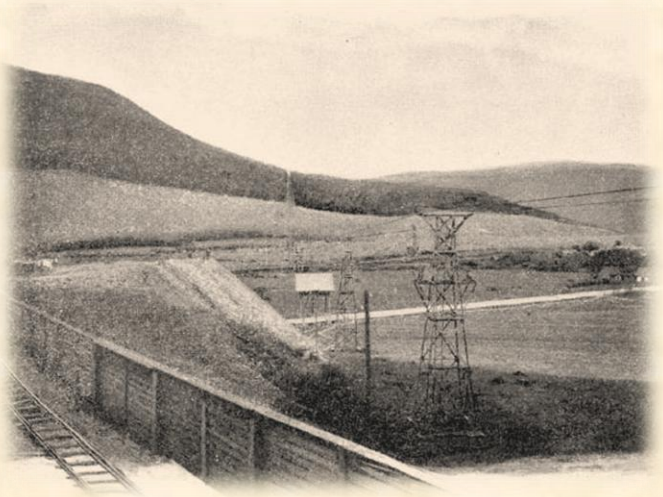
Különleges szállítási módok Gömör-Kishont vármegyében

A vármegye bányászati, kohászati fejezeténél láttuk, hogy a szállítás problémája már a XIX. század közepén erősen behatárolta ezen üzemek teljesítményét. A vasútépítések előtt, de utána is sokfelé alkalmaztak olyan gépi szállítási módokat, amely a közúti fogatolt szállításnál sokkal nagyobb teljesítményű volt és nem hatott rá az időjárási környezet. A bányászat és kohászat mindig élenjárt, hogy a fejlettebb országoktól az eljárásokat, gépeket, felszereléseket meghonosítsa!

Sodronykötélpályák

A vármegye területén üzemben levő sodronykötélpályák a következő telepeken találhatók:

A Heinzelmann-féle sodronypálya[23]



A csomai bazalt-kőbányákból a miskolcz-füleki államvasút sid-csomai szakaszáig terjedő sodronykötélpálya, mely a kissebesi gránitkőbánya részvénytársaság tulajdona, és melyet a társaság 1901-ben a csomai bazaltkőbánya termékeinek a vasútra való szállítására építtetett. Összes hossza 2.400 kilométer, mely faoszlopokra van függesztve és vaslemezcsillékben szállítja a termékeket. Külön hajtóerő nincsen és a továbbítást a csillék önellensúlyozása eszközli.

A likér-vashegyi sodronypálya



A likér-vashegyi sodronykötélpálya, melyet a Vashegyen termelt vaskőnek a likéri vaskohóba való szállítása céljából a rimamurány-salgótarjáni vasmű részvénytársaság először 1883-ban faoszlopokkal építtetett, de 1893-tól 1900-ig vasszerkezetű pillérekre építtetett át, - kezdetben összes hossza 13 kilométer volt, de mivel a feladó-állomást Szirkre tették át, a pályát 12 kilométerre redukálták. A hajtóerő két egyenként 100 lóerejű gőzgép. A legmagasabb vasszerkezetű támoszlop 24 méter, a legkisebb 2 1/2 méter.

A húzókötél vastagsága 210 mm., a hordkötélé 340, illetve 240 mm.[24] *A szállítás vaslemez-csillékkel történik, melyek egyenként 330 klgramm súlylyal terheltetnek. A napi szállít-*

[23] Halmi J. B. felvétele

mány 5000-6000 q.-nak felel meg. A pályán a vashegyi és rákosi bányák vaskőterményeit, a szuhai magnesitbányákból magnesitkövet és az üzemnél szükséges kőszenet és vízszükségletet szállítják.



Részlet a "Concordia" vasgyár bányatársulat sodronypályájából[25]

A tiszolcz-vashegyi sodronykötélpálya, melyet a kincstár 1901/1902. évben Tiszolcztól a Vashegyig építtetett, mely a Vashegyen termelt vasköveket a tiszolczi kohóhoz szállítja; összes hossza 15.188 kilometer. Faoszlopokon nyugszik, egyes útáthidalások azonban vasszerkezetűek, a feladó és lerakó állomások közötti magassági különbség 61.87 méter. A szállítás szintén vascsilléken történik, melyek 2.6 q. súlylyal terhelhetők, rendesen pedig 2-3 q.-val terheltetnek. Napi szállítmánya 1000-2000 q.-ra tehető. - Évi szállítóképessége 600,000 q. A tiszolczi vaskohótól az ú. n. Grilli-Dolinka dűlő felé még egy sodrony-kötélpálya ágazik el, melynek hossza 2.180 kilométer; szerkezete az előbbivel egyező, de rendeltetése az, hogy a kohóból kikerült hasznavehetetlen salakot elszállítsa. Ennek emelkedése a tiszolczi kohótól Grilli felé 213 méter.

A hisnyóvízi-vashegyi sodronykötélpálya, melyet a Heinzelmann-féle vasgyár bányatársulat 1898-ban a hisnyóvizi gyárteleptől a vashegyi vaskőbányatelepig vaskőszállítás czéljából épített. A feladó állomás Vashegyen a "Lenor" nevű altárna szájánál, a leadó állomás pedig a hisnyóvizi vasolvasztók szintjén van. Turcsok falu fölött egy törési közállomás van, mivel a pályát - közbiztonsági szempontból - a falu fölött vezetni nem lehetett.

A pálya összes hossza 6.250 kilométer s 73 vasoszlopon nyugszik. A legnagyobb fesztávolság 485 méter, a legmagasabb oszlop 24 méter, a legalacsonyabb 2 méter. A csillék hordképessége 200 kilogramm és a napi szállítmány 10 óra alatt 1100 q. Ellensúlyozó szerkezet van 4. Minthogy a vashegyi feladó állomás 253 méterrel magasabban fekszik, a hisnyóvizi leadó állomásnál csak az indítás pillanatában és az üzem szabályozása végett van szükség az indítási erőre, melyet villamos átvitel útján a hisnyóvizi vasgyár szolgáltat. Az útátfedők fából, de a murányvölgyi helyi érdekű vasút fölött vasból készültek.

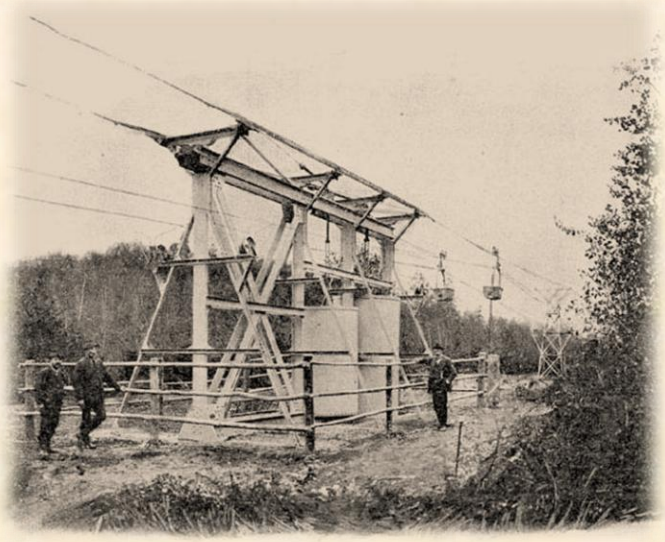
A hacsava-burdai sodronykötélpályát a magnesit-ipar részvénytársaság építi, hogy a Burdavölgyből a magnesit-követ a hacsavai határban épített gyártelepig szállíthassa. A pálya a Hacsava, Nyustya, Polom, Poprócs és Rónapatak községek határait érinti, összes hossza 6700 méter. A feladó állomás a burdai magnesit-bánya, a leadó állomás pedig a hacsavai pörkölő. Azonkívűl van közbeeső szögállomása is Polomnál, hol a pálya hajtására 40 lóerejű

[24] Az idézett adatok valószínűleg hibásak! A húzókötél esetében 21, a hordkötélnél 34, és 24 mm lehet valószínűleg a jó érték. (RZ)

[25] Vogel D. felvétele

elektromos átvitelü gép áll. Az üzemhez szükséges erőt a hacsavai központi telep adja, az áramvezető huzalok a pálya mentén felállított faoszlopokra kettős elszigetelőkön vannak feszítve. A támoszlopok fából és vasból is épültek.

A dobsina-sztraczenai drótkötélpálya, mely Fülöp Szász Kóburg Góthai herczeg tulajdona, 1896-ban épült. Ez a pálya a dobsina-sztraczenai fővonalakból és az ezekből kiágazó farkaspataki, méhkerti és a hollópataki mellékvonalakból áll. A fővonal 8288 méter a mellékvonalak 3405, tehát összesen 11,693 méter hosszúak. Kristófmezőn, Golyóhegyen és a gölniczvölgyi kohónál összesen 3 gőzgép állomás van, együttesen 80 lóerejű gőzgépekkel. Fel- és lerakodó állomások vannak: Dobsinán, Farkaspatakon, Méhkerten, Hollópatakon, a gölniczvölgyi kohónál és Sztraczenán; ellenben Kristófmező és Golyóhegy átmeneti állomások. E drótkötél-pályánál 155, nagyobbára faállvány van, a legmagasabb pillér 22 méter, a legalacsonyabb 3 méter magas. A pálya szállít vasérczet, faszenet, nyers vasat; de új berendezéssel fatermékek szállítására is alkalmas. A csillék egyenként 200 kilogramm súlylyal terhelhetők és naponként 1700 q., évenként 510,000 q., 1.000,000 q szállítható.



***Részlet a "Concordia" vasgyár bányatársulat sodronypályájából*[26]**

Mint kisebb szállító eszköz megemlíthető továbbá a vígtelki vasúti állomástól az ottani vaskohóig a 80-as években gróf AndrássyManótól épített sodronykötélpálya, melynek összes hossza 400 m. és hajtását a vaskohó üzeménél használt vízi erő végzi. A tartóoszlopok fából vannak és a szállítás vascsillékkel történik, melyeknek rakománya a többi sodronykötélpályákéval egyezik.

A "Sárkány I. Károly örökösei és társai csetneki Concordia vasgyár bányatársulat" az Ochtina község "Hradek" nevű hegyén levő bányától a csetneki fesmuthi nagy olvasztóig szintén sodronykötélpályát épített.

Ennek czélja a "Hradek" nevű bányában termelt vaskövet a csetneki vasolvasztóhoz szállítani, úgy hogy a feladó állomás a hradeki vasbánya és leadó állomás a csetneki vasolvasztó. A két állomás közötti magasság-különbség 295,2 m. A pálya összes hossza 4800 m., az oszlopok között legnagyobb távolság 740.0 m. Összesen 64 oszlop van, melyek közül a legmagasabb 19.5 m., a legalacsonyabb 2.65 m. Az összes oszlopok és a vasútat védő híd vasból épültek.

A terhelt csilléket hordó kötél átmérője 24 mm., az üreseket vivőé 17 mm. és a vonókötélé 13 mm. A pálya szállítási képessége naponta 500 q. és hajtására 6 lóerejű gőzgép szolgál.

[26] Vogel D. felvétele

Iparvasutak

A vármegye területén levő nagyszámú ipari vállalatok telepein kisebb-nagyobb kiterjedésű iparvasútak keletkeztek, melyeknek egy része rendes 1.42 m. nyomtávú, legnagyobb része pedig 0.60-0.80 m. keskeny vágányú.

A rendes nyomtávú iparvasútak rendszerint a szomszédban elvonuló gőzüzemű állami, illetve h. é. vasútak melletti telepeken épültek és többnyire az illető vasút gőzmozdonyai segélyével ki- és betolt vasúti kocsikon eszközlik szállításaikat. Egyesek pedig, valamint a keskeny nyomúak általában, emberi és lóerőre vannak berendezve és megfelelő kisebb kocsikon szállítják terményeiket.

A legtöbb iparvasút az egyes kő-, vas- és faipari, 2 iparvasút gőzmalmi és 6 iparvasút papirgyári telepeken keletkezett.

Rendes nyomtávú iparvasút található 6 telepen összesen 2.327 klm. hosszban, keskeny nyomú pedig 32 telepen összesen 39.074 klm. hosszban.

Ezeken kívül van még a rimamurány-salgótarjáni vasmű részvénytársaság rákosi vasérczbányájától a likér-vashegyi sodronypálya szirki feladó állomásáig 4 km. hosszu és 52 cm. nyomtávú iparvasút, melyen a vasérczeket 13 q.-t tartalmazó csillékben gőzmozdonnyal továbbítják. Az évi szállítmány 350-500,000 q.-ra tehető..”[27].

[27] Jurasko Jakab: Gömör-Kishont közlekedése

A vasút kezdetei, az ország törekvései, a vasútépítés korszakai

„Magyarország agrárország, tradicionális gazdasága a tradicionális szállítás feltételei között működik. A tér legyőzésére kis teljesítményű közlekedési rendszerek (földutak, kevés vízi út) léteznek. A Kárpát-medence ősi közlekedési folyosóin évezredes technikákkal (gyaloglás, szekerezés, hajóvontatás, úsztatás) végtelenül lassan folyik a közlekedés. A korban szervezett szállítással és folyamatosan bővülő hálózattal egyedül a posta rendelkezik…

.. . Szerencsés módon a legfontosabb, hagyományos exportcikk a marha. Ez olyan árucikk, amely képes önmagát szállítani és karbantartott, járható utak nélkül is eljut a célállomásra...”[28]

A reformkor előtt az ország fejlődésének talán legnagyobb akadálya a közlekedés elmaradottsága volt. Ez akkor érvényes lehetett valamennyi európai országra is, de hazánkban ez kirívóan kedvezőtlen volt. Az országban csak földutak léteztek, amelyek járhatósága az időjárás és az út környezetében uralkodó talajviszonyoktól függött.

'Sok helyeken nehezítik a belső kereskedést, nagyobbítják a drágaságot a rossz utak. Esős időben az országnak nagyobb részében több hetekig is utazni csaknem lehetetlen, legalább kár, s idő vesztegetés nélkül nem lehet.”[29]

Az 1800-as évek elején az útviszonyokra jellemző volt a következő:

„1813-ban a magyarországi utak még oly rossz állapotban voltak, hogy a császári szekerészet reggeltől késő éjszakáig csak mérföldnyi utat tudott megtenni.”[30]

Az az egy mérföld viszont „bécsi” volt és így a megtett távolság, amelyről beszélnek hozzávetőleg 7,59 km lehetett, mivel osztrák hadseregről van szó, nagy bizonyossággal ezt bécsi mérföldben mérték! Akkor és még később is – egészen az I. világháború végéig – használták a bécsi mérföld hosszmértéket. Erről tanúskodnak például a gömöri vasútépítéssel kapcsolatos törvények, illetve az ezekhez kapcsolódó költségvetési elszámolások is. (1 bécsi mérföld = 4000 bécsi öl = 7585,92 m; 1 bécsi öl = 1,8965 m. A magyar mérföld is használatos abban az időben, 1 magyar mérföld = 8353,6 m) [31]

A legnehezebb körülmények paradox módon, a síkvidéken fordultak elő – tekintettel a talajviszonyokra, az árvizekre – pedig a mezőgazdaság miatt éppen ott az egyik legnagyobb a szállítási igény.

Az állati erővel vontatott kocsik egyébként is erősen korlátosak mind teher, mind személyszállítás szempontjából.

„ Hatvan és Csány között rossz időben háromnapi járás volt az út. Se az árokszállási nagy árkon, se a kállai úton levő árkokon egyáltalán nem volt híd. Szihalmon sokszor egy hé-

[28] FRISNYÁK ZSUZSA A magyarországi közlekedés krónikája (1750-2000) A delizsánszok kora

[29] Magda Pál: Magyarországnak és a határőrző katonaság vidékinek legújabb statisztikai és geográfiai leírása Pest, 1819

[30] Mohay-Dr. Bory-Fojtán: A miskolci fűtőház története

[31] RZ

tig kellett időzni a rossz út miatt. Innen Kövesdig minden mérföldnyi út egy napig tartott. Az Emődön túl levő árok miatt másfél napot kellett kerülni…."[32]

A XIX. század közepére a fő közutakon némi javulás már volt. 1839-ben, kedvező időjárás esetén, a Miskolc Pest útvonal fogatoknak 3…4 napig tartott sietős tempóban, 6 napig pedig kényelmesen. Ez az utazás nem volt olcsónak mondható, hiszen bérelt szekéren egy pesti út – akkori pénzben – 36 Ft-ba került, ami tekintélyes összeg volt.

Az 1836-ban létrejött gyorskocsi vállalkozás, amely váltott lovakkal bírt, Pest-Gyöngyös-Miskolc-Kassa-Eperjes útvonalon közlekedett. Pest-Miskolc közötti út 22 órába telt, 6 Ft-ba került, meglehetősen kényelmetlen körülmények között, és csak heti 30 utast tudtak szállítani!

Az iparvidékeken a bányászati – kohászati alapanyagok és termékek esetén a tetemes rakománysúly jelentett óriási, szinte leküzdhetetlen akadályt.

Nem utolsó volt a katonai mozgások kérdése sem, hiszen ez rengeteg ember és anyag gyors mozgatását követelte.

A vasút mindezekre azonnali és tartós megoldást kínált, ráadásul ez a szállítási mód messze nem függött olyan mértékben az időjárási viszonyoktól, mint a közúti szállítás.

Az is egyértelmű, hogy a vaspályán gördülő szerelvények igen gazdaságosan továbbíthatók, mert egyenes pályán, kis sebességnél, már 20…30 N/tonna vontatási erővel megoldható a feladat! Ez az érték, mai korszerű utakon, jó személygépkocsi esetén, ≈ 150 N/tonna. Az arány 5…7-szeres!

A gömöri, borsodi térség gazdaságát az előző fejezetekben bemutattuk. Az onnan nyerhető adatok alapján - már amennyiben adatot találtunk - megkíséreltük, hogy csak nagyságrendileg számításba vegyük a legfontosabb alapanyagok, és késztermékek mennyiségét, ami egyértelműen rámutat a vasútépítések szükségessére.

A kibányászott vasércet éves szinten 500 000… 750 000 t , az acélokhoz használt ötvöző érceket 30 000…40 000 t, a zúzott mészkövet 80 000…120 000 t, a kohókból kikerülő nyersvasat 165 000…180 000 t, az öntvényárut 4 200 t, a lemez, idomacél és folytvas 9 700 t.

A bányászott egyéb kőre nézve nincs adat.

A fa fűrészáru 150 300 m^3/év, a papírtermelés 8 100 t, illetve két nagy gyár (Tiszolc és Pelsőc) 6060 vagont adott meg éves szinten szállítási mennyiségként.

Nincs adat a vasgyártáshoz felhasznált szén, koksz és faszén mennyiségéről, de ezek nagyon jelentős tételek lehetnek. Mégis megpróbáljuk a mennyiséget megbecsülni, irodalmi források alapján.[33] A becslések szerint hazánk területén 1830-1867 között 7 millió tonna szenet termeltek ki. Az 1830-as évekre mintegy 30 000 t/év, az 1840-es években 50 000 t/év, az 1850-es éekben már 400 000 t/év, az 1860-asban már 600 000 t/év a feltételezett mennyiség. Ebben a mennyiségben mind a feketeszén – Pécs vidékéről, illetve Krassó-Szörényből – gyakorlatilag fele-fele arányban, mind pedig a barnaszén benne foglaltatott. A barnaszén mennyi-

[32] Mohay-Dr. Bory-Fojtán: A miskolci fűtőház története

[33] 200 éves a borsodi szénbányászat 1786-1986, emlékkönyv

ségi eloszlása az Esztergom környéki lelőhelyekről 32 %, Sopron környékéről 28 %, a borsodi területekről 18 %, Nógrádból pedig 11 %.
Az ózdi terület bányái az ózdi és borsodnádasdi vasműveket látta el szénnel. (Karu, Borsodnádasd, Hódoscsépány, Sajóvárkony, Bánszállás). Az Ózd környéki bányák termelése 1858-1867 között 14 000-42 000 t/év volt. 1867-ben a borsodi bányavidékről már 60 000 t/év szénmennyiséget termeltek ki. 1876-ban a térségi széntermelésben a rimamurányi bányák 57 000 t/év, a diósgyőr környékiek 16 000 t/év, az edelény környékiek pedig 15 000 t/év szolgáltattak. 1887-ben azonban már a diósgyőri vasmű korszerűsítése okán az itteni bányák 123 000 t/év, a rimamurányi bányák 101 000 t/év, és a sajókazai terület 40 000 t/év termelést produkáltak. 1900-ra ezek a számok már jelentősen növekszenek, diósgyőri terület 311 000 t/év, MÁK[34] 238 000 t/év, Rimamurány 224 000 t/év, Sajókazinci Kőszénbánya 110 000 t/év, a sajókazai Radvánszky-Mandelló féle társaság pedig 100 000 t/év mennyiséggel bír.
A Rimamurány-Salgótarjáni Vasmű egyesület a hazai nehézipar új nagyvállalata lesz 1881-ben az egyesülés következtében. A vállalat 1900-ban a hazai vastermelés 40 %-át adja, 1913-ban pedig már az 57 %-át!
1891-ben a MÁK Centeren, és Királdon új bányákat nyit. Királd 1896-ban már 253 000 tonnás éves termelést ér el! Ugyanők 1894-ben megszerzik a két legjelentősebb sajószentpéteri szénbányát is, ezek termelése két év alatt 110 000 t/év mennyiségre fejlődik.
A leírás alapján látható, hogy a Bánrévét érintő vasútvonalakon, mind a gömöri, mind a sajóvölgyi, ózdvidéki irányokban több százezer tonna szén szállítására lett igény.

Maga a vasút ezekben az esztendőkben a hazai szénbányászat 20-22 %-át vette át a gőzmozdonyok fűtéséhez!

Az Osztrák-Magyar Monarchia széntermelése a világ termelésének 4 %-a, A sokkal nagyobb Oroszország csak 10 %, Franciaország pedig 16 %-kal részesedett. Nem volt tehát mit szégyelnünk, a fejlődés óriási. Ennek összetevői a kohászati, a vasúti és az egyre terjedő széntüzelésű villamos erőművi felhasználás voltak, de egyre növekedett a lakossági felhasználás is.

A bőráru mennyisége 20 000 db talpbőr és 6 000 db felsőbőr. Ugyancsak nagy tételek a térségi téglagyárak termékei. Az üveggyártásnál a formaüvegekről nincs adat, de a síküveg 300 000 m^2 évente. A kohósított réz évi 300 tonna.

Amennyiben ezekből a mennyiségekből levonjuk a bányákat a kohókkal összekötő kötélpályák szállításait, azaz mondjuk a vasérc teljes mennyiségét, akkor is éves szinten, hozzávetőlegesen 360 000 tonna anyag mozgatása látható. A széntermelévény elszállítása kapcsán nem tévedhetünk nagyot, ha az 1890-re 264 000 t/év mennyiséget, 1900-ban pedig már 983 000 t/év szenet kellett a térségben vasúton szállítani.

Valamikor használták a *„vagon”* szót, mint mértékegységet is. Ma már a *vagon* vagy *súlyvagon* egy hivatalosan nem használható tömegmértékegység. Általában 10 tonnát (100 mázsát) értünk egy vagon alatt. A mezőgazdaságban a mai napig használják.[35]

[34] Magyar Állami Kőszénbányák (A borsodi területeken bányászott szén mennyisége!)
[35] http://hu.wikipedia

Tehát 10 tonna teherbírású vagonokkal számolva ezt az összes árumennyiséget 136 0000-140 000 vagon áru, és ehhez jön az a papírmennyiség, melyet a gyárak vagontételben adtak meg, azaz 6060 vagon. Ez így 142 000...143 000 vagon, szállítási mennyiség. Az áruszállításra használt vagonok egy jelentős részét azonban a visszaúton nem lehetett anyaggal megtölteni. Ez az üres vagonokból álló vonatokat jelentette, amelynek mennyiségét meg sem becsüljük. Az azonban biztos, hogy a szén, kő, érc, ömlesztett anyag (homok, stb) szállítására rendszeresített vagonok nagy része biztosan üresen ment vissza a termelőhelyekre. Ez a mozgatott vagonok számát igen jelentősen emelhette, lehetett ez akár éves szinten 40 000-50 000 vagon is.

A térségben tehát évente közel 200 000 vagon árut kellett mozgatni. Ez napi 550 tehervagont és e mellett a személyvonatok ki tudja mennyi kocsiját jelentette, amely szintén nem kevés volt.

Hol van azonban még a mezőgazdaság, állattenyésztés és az egyéb áruk szállítási mennyisége és hol a személyközlekedés?

Erre a feladatra már ténylegesen csak a vasút adhatott megfelelő hatékonyságú és költségű megoldást. A későbbi fejezetekben az előbb vázolt, hevenyészett számításnál pontosabb adatok is fellelhetők lesznek egy – egy tétel esetében.

Azt azonban látni kell, hogy az ipari, gazdasági fellendülés a térségben rendkívüli. A termelt javak jelentős része exportra kerül, külországokba. Ámde, ha belegondolunk 1867-től a Monarchia kicsiben ugyanaz volt, mint ma az Európai Unió. Népessége, természeti adottságai, termelése, termékei rendkívül széleskörűek. A belső piac pedig óriási, s felveszi szinte a teljes gazdasági produktumot.

A Bánrévét érintő és a településen átmenő vasutak építésének előzményeire több helyen kitérünk majd. Itt a legelején, csak az Ipoly – Sajóvölgyi Vasutak tervezetét ismertetjük, amely sok mindent megelőz és magyarázat is sok mindenre.[36]

Az Ipoly—Sajóvölgyi Vasutat az 1850-es évek közepén tervezték kiépíteni a Szob, Balassagyarmat, Losonc, Fülek, Rimaszécs, Rozsnyó, Dobsina útvonalon. Rimaszécstől Putnokon át Miskolcig terjedő szárnyvonallal. Ennek egyéb részleteit majd a gömöri vasutaknál ismertetjük.

Ennyit előzetesen a térségünk vasútjainak kiépítésére tett erőfeszítésekből.

Jobb, érzékletesebb, szebb és tömörebb összefoglalást a vasútról nem igazán találtunk, mint ami a *PALLAS Nagy Lexikon*-ban fellelhető, ezért ezt idézzük bevezetésképpen. A szöveg írásmódja eredeti, a tagoláson változtattunk a könnyebb áttekinthetőség miatt. A leírásban a XIX. század végéig való állapotok találhatók. A kiemelések tőlünk származnak!

[36] Az ismertető Barkóczi Jolán: Az abszolutizmuskori magyar vasútügy a „Gazdasági lapok” tükrében. A Közlekedési Múzeum Évkönyve, 1981, 1982 (1983) közlekedéstörténeti tanulmánya alapján készült.

Vasutak

- *Első korszak: kezdettől 1847-ig.*

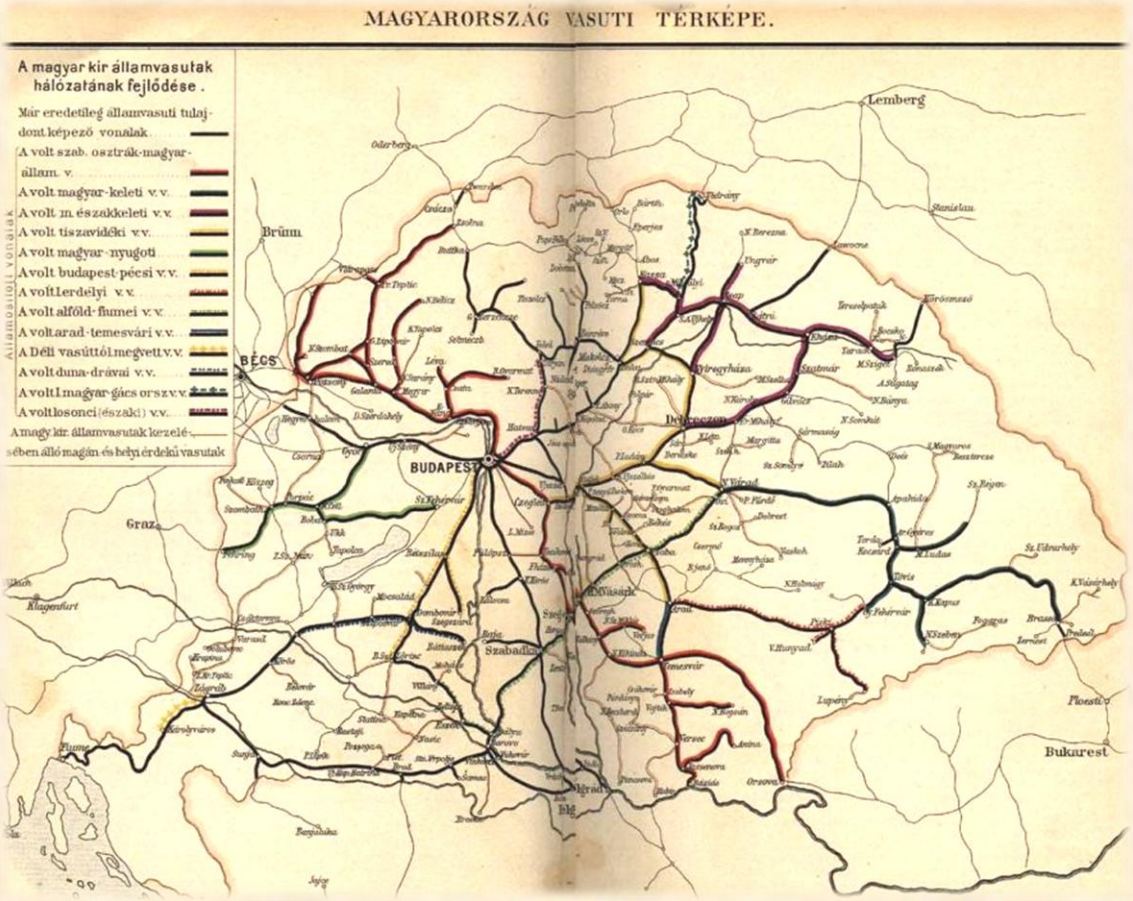
Magyarország vasutainak fejlődése annyira szoros összefüggésben van a közutak fejlődésével, hogy néhány szóval erre is kell utalnunk. A római korból származó néhány útvonalon kívül, a XIII. sz. előtt épült utaknak semmi nyoma sem látható, habár 1239., 1291. és 1292. törvényes rendeletekkel szabályozták az útépítést és vámszedési jogot, s a XIV. és XV. sz.-ban alkotott törvényeknek némely rendelkezése majdnem korunkig is érvényben maradt. Az évtizedeken át tartó küzdelmek a tatárok ellen (1241-85) s a török uralom alatt (1396-1686), továbbá az ezt követő belvillongások s végre hazánknak politikai szétdarabolása, megakadályozták az e téren fölmerült törekvések megvalósulását s csak az 1781-90-iki években kezdettek rendszeresen és terv szerint közutakat építeni.

Az 1791-iki országgyűlés egy bizottságot választott, feladatául adván, hogy a kormánnyal együtt javaslatot dolgozzanak ki az építendő út- és csatornahálózatról. A napóleoni harcok azonban megakadályozták a létrejött határozatoknak egységes végrehajtását s a közszükséglet kívánta közutak megépítését, mit különben is megnehezített az Alföldön az építő anyagoknak hiánya, a helységekben pedig nagyon megdrágított talajalakulás szülte nehézségeknek legyőzése. Mindezek következtében a vármegyék csakis helyi érdekeiket tartván irányadónak, minden egységes rendszer nélkül az egyes községeket összekötő apróbb utakat építgették.

Az 1825-27-iki országgyűlés tehát regnikoláris bizottságának javaslatára újabban kijelölte a megépítendő 13 útvonalat s utóbbiak később az 1836. XXV. t.-cikket megépítendő vasútvonalakra jelöltettek ki. E törvény (De utilibus operibus per socletates vel privatos struendis) mondható az első vasúti törvénynek, amennyiben ez szabályozta az előmunkálatokkor, a nyomjelzéskor és kisajátításkor követendő eljárást. Útirányokul kijelölték: 1. Budapest-Bécs, ill. Osztrák határ; 2. Budapest-magyar tengerparti városok; 3. Budapest-Zimony; 4. Budapest-Morvaország, illetve Szilézia határa; 5. Budapest-Galicia határa; 6. Budapest-Kolozsvár; 7. Budapest-Nagyszeben; 8. Bécs, illetve az osztrákhatár-magyar tengerpart, továbbá Eszék és Törökország; 9. Bécs, illetve osztrák határ-Krakó; 10. Nagyszombat-Kanizsa; 11. Kassa-Krakó; ***12. Miskolc-Lengyelország határa;*** *43. Sziszek-magyar tengerpart.*

Tényleg vasútépítésnek nevezhető kísérletre akadunk már 1827., mikor József nádor pártfogása mellett máj. 18-tól aug. 20-ig a pest-kőbányai telep vasutat építették meg. (V. ö. Magyar mérnök és építészeti egyesület közlönyének 1895. évi VI. és VII. füzetét: A pest-kőbányai próbavasút Edvi Illés Aladártól.) E vasút Bodmer rendszere szerint épült. A kocsik fagerendákra erősített síneken függve szaladtak négy kereken. Járásukat oldalaikon levő súrlókerekek tették egyenletessé. Csekély jövedelmezősége miatt azonban már 1828 márc. 20. lebontását határozták el. E vasút az örömest hangoztatott pest-szolnok-debreceni vonalnak egy része kellett volna hogy legyen. A magyar udvari kancelláriától vasútépítési engedélyt, mint első, a Sina báró-féle társaság kapott 1836 febr. 26. a Bécs-győri vonalak megépítésére. Ugyancsak 1836 márc. 19. a Rothschild-csoport is engedélyt kapott az Országhatár-pozsonyi vonalra. e két társaság vetélkedése közben kapott mint harmadik engedélyt az az elsőnek megépült Első magyar pozsony-nagyszombati vasút. Alakuló gyűlését 1838 jan. 22. tartotta

meg, s alapszabályai megerősítését azzal a megjegyzéssel kéri engedélyeztetni, hogy: «Az alapszabályok az állam, vallás és társadalmi rend ellen semmit sem tartalmaznak». A megerősítés azonban csak 1839. érkezett le, 1840 szept. 27. nyílt meg a Pozsony-Szt.-György között levő 14 km. vasút. Pénzzavarok miatt a továbbépítés folytonos küzdelem volt; 1846 jun. megnyílt a Nagyszombatig terjedő rész, 1846 nov. 1. Szeredig, tehát az egész 62,7 km. 1872. a pályát lokomotív üzemre rendezték be.



A Magyar Királyi Államvasutak fejlődése

A fennebb említett Sina- és Rothschild-csoport vetélkedése az ország közvéleményét is két pártra szakítá. A Sina-csoport ugyanis a Duna jobbpartján kívánta Bécset Budapesttel összekötni, továbbá azzal a nagy horderejü programmal kecsegtetett, hogy magyar területen át köti össze Bécset Triesttel s e tervéhez 1838 jun. 2. meg is nyerte a «benignum privilegium exclusivum »-ot. Ezzel szemben a Rothschild-csoport Bécsnek a Duna balpartján való összeköttetésnek előnyeit hangoztatá, utalva az abból kiágazó vonalaknak a porosz vasutakkal való összeköttetésére s az abból származó nagy közgazdasági előnyökre. Triest kereskedelme még kezdetleges lévén, sokan nem tekintették még elegendő fontosnak s látszólag nem is biztosította annyira a befektetendő tőke jövedelmezőségét, mint az Ény-i irányban több csatlakozást nyújtó vonalak, melyekre a Rothschild-csoport 1837 nov. 14. nyert engedélyt. Hogy még nagyobb érdekeltséget vonjon körébe, az utóbbi csoport 1839 máj. 24. a Központi magyar vasút programmját állítá föl. E szerint összekötendő volt: Bécs-Pozsony-Budapest-Cegléd-Szolnok-Arad; Cegléd-Debrecen-Tokaj; Debrecen-Nagyvárad; Buda-Székesfehérvár-Győr.

E közben a Sina-csoport építeni kezdett Bécs-Gloggnitz között, de mivel az engedélyezett magyarországi vonalaknak megépítése kétségessé vált, 1840. az országgyűlés a királyhoz intézett feliratában kérte: «Méltóztatnék felügyelni, hogy báró Sina, ki a dunajobbparti vasút építésére kegyelmes engedelmét a törvény értelmében már meg is nyerte, ne csak az általa Ausztriában már megkezdett vaspályát kirekesztőleg a közelebbi és bővebben jövedelmező pontokra szorítsa, hanem ajánlata szerint az érdekelt vasutat Ausztria szélétől egész Budapestig is minél előbb vinni törekedjék; mert csak az ily hosszabb és külföldre s maga idejében az Adriai-tengerig terjedő összeköttetésben lehet reményleniök a haza nagy részének kereskedelmi felvirágzását». A Sina-féle társaság végre is 1842 jul. 18. Bécsben tartott közgyűlésén lemondott a magyar vonalak megépítéséről, mire az egész közvélemény a központi vasúttársaság terveinek realizálása mellett foglalt állást. 1844 jan. 24. tényleg jóváhagyattak a társaság alapszabályai; márc. 4. megkapta a privilégiumot; a helytartótanács megköté az engedélyezési szerződést, és végre ugyanaz év aug. 2. az első kapavágás is megtörtént Pest közelében az u.n. váci töltésen. Ez első periodus alatt a következő vonalakon nyílt meg a forgalom: 1846 jul. 15. Budapest-Vác között.

Hossza 34 km. 1847 szept. 1. Budapest-Szolnok között, hossza 101 km., 1847 aug. 20. Sopron-Katzelsdorf között, hossza 27 km., 1848 aug. 20. Pozsony-Marchegg között, hossza 19 km., összesen 181 km. Ezenkívül több vonal építésének tervezetével foglalkoztak, így az Országhatár-Eszék (pápa-keszthelyi szárnyvonallal), Mohács-Pécs stb. Legfontosabb volt a Vukovártól Fiumébe tervezett vonal. Erre Pest városa 7 milliót, Fiume 15 milliót ajánlott meg s 1846 nov. 16. a társulat is megalakult. A lefolyt periódusban a vasutak megépítésének biztosítása végett a kamatbiztosítás rendszere gyakoroltatott, habár ezzel szemben már a 40-es években a vezérférfiak, így Széchenyi István gróf, Kossuth Lajos, Dessewffy Aurél gróf, Trefort Ágoston stb. már a vasutaknak állami építését szorgalmazták. Törekvésük azonban nem vezetett sikerre.

- *Második korszak: 1848-49.*

1848. márc. 23. megalakult a magyar felelős minisztérium. Széchenyi, ki már 1846 óta a helytartótanács közlekedési osztályának volt elnöke, teljesen kész programmal lépett fel. 1848 január hóban így ír: «A magyar kereskedelem s iparfejlődés gyülpontja Budapest, ez az ország szive, melynek irányában ugy lehet tekinteni az egyes közlekedési vonalakat, mint megannyi fő eret, mely a szívből a vérforgást az ország véghatáráig eszközli. E szerint Budapestről, ezt mint központot tekintve, úgy kell a fővonalakat vezetni, hogy azok hazánkat világkapcsolatba juttassák, s e jótéteményt lehetőleg minden országrészre árasszák. » Ez elvből kifolyólag tervezte az 1848. XXX. törvénnyel megépítésre elfogadott vonalakat: 1. A Duna balpartján Pozsonyon át az északi vaspályáig mintegy 34 mérföld; 2. Székesfehérvár, Siófok s a Balaton mellett Károlyvároson át Fiumébe mintegy 70 mérföld; 3. Szolnokon keresztül Aradig (később Ojtozon át Romániába) mintegy 34 mérföld; ***4. Miskolcon át Kassáig mintegy 35 mérföld;*** *5. Szolnoktól Debrecenen keresztül Szatmárig mintegy 33 mérföld; 6. Mohácstól Pécsen, Szigetváron, Istvándin keresztül a fiumei vonalig mintegy 24 mérföld; 7. Soprontól Vas és Zala vármegyéken át, Nagykanizsa táján a fiumei vonalig mintegy 21 mérföld; 8. Ceglédtől Kecskeméten át Szegedig mintegy 15 mérföld; 9. Aradtól Temesvárig mintegy 9 mérföld; 10.*

Debrecentől Nagyváradig mintegy 9 mérföld; ***11. Miskolctól Tokajig mintegy 8 mérföld;*** *12. Szegedtől Szabadkáig mintegy 6 mérföld.*

A hálózat kitűzésénél nem kevésbbé helyesek voltak azok a kormányzati szempontok, melyeket Széchenyi gróf a vasúti igazgatás, a vasúti politika feladatául kitűzött: 1. a vitelbér szabályozását az ország folyvást az utolsó részletekig kezében tartsa, s azt az ipar fejlődésének igényei szerint rendezze; 2. a vaspályák egész vonalirányát az utolsó részletekig az országos megállapítás után a kormány határozza meg, ez a vállalkozók önkényére nem bízható; 3. a közlekedés minden létező eszközeinek országos felügyelet alá kell adatni; 4. Magyarországon a vasutakat mindenesetre, a kamatbiztosítás leghatározottabb elejtése mellett, államilag kell építeni, mert ez a rendszer olcsóbb; mert a magánvasutak semmiesetre sem nyújthatnak oly olcsó szállítási föltételeket a honi termelésnek, iparnak és kereskedelemnek, mint az államvasutak; mert «előre biztosan nem lehet tudni, minő érdekeket, érint, alakulásokat teremt nálunk a vasútrendszer; s míg ez kifejlődnék, mindenesetre szükség, hogy az ország teljesen megóvja intézkedési jogát minden idegen befolyástól; s mert végre nálunk minden vállalkozó a vasutakat okvetlen idegen kézre s idegen befolyás alá juttatná». Ez elvek meg nem tartásából eredt káros következmények terhét ma is érezzük. A politikai zavarok azonban meghiusították e nagyszabású és a jövőt helyesen megítélő irányelveknek gyakorlati alkalmazását ezért Széchenyi mindenképen arra törekedett, hogy legelőbb az építés alatt álló vonalak befejezését siettesse s mikor a központi magyar vasúttársaság pénzforrásai kiapadtak, mindent elkövetett, hogy a belföldön szerezze be a munkálat folytatására szükségelt összegeket. A beállott szabadságharc eseményei azonban azt is meghiusították.

- *Harmadik korszak: 1850-66.*

E korszakban a vasútépítés terén hazánkban is az Ausztriában követett elvek szerint jártak el. Az államvasutak rendszere honosíttatván meg, a Magyar Központi vasút vonalait 1850 márc. 7. beváltották; a részvények 20458361 frt értékü 5%-os államadóssági kötvényekkel cseréltettek fel. 1854-ben pedig megvették a Sopron-katzelsdorfi vonalat. ***A régi törekvések ellenében a Budapest-Miskolc-Kassa-Eperjes****, továbbá a Bécsi-Zágráb és Zágráb-eszéki vonalak építését szorgalmazták. Időközben a központi vasút hálózatából a forgalomnak átadták a következő vonalakat: 1850 okt. 15. Vác-Esztergom, 1850 dec. 16. Esztergom-Pozsony, 1853 szept. 3. Cegléd-Félegyháza, 1854 márc. 4. Félegyháza-Szeged. Továbbá megkezdette az állam 1853. a Mohács-pécsi vasút építését is. Mindez felette kevés volt s a magyar vasutak építésének ügye csak akkor fordult kedvezőbbre, mikor Ausztria pénzügyileg megszorulván, az állami vonalak eladása határoztatott el és az 1854 szept. 14. törvény határozatai megengedték a magánvasúttársaságok alakulását kamatgarancia nyújtásával.*

Ezentúl a magyar vasútügy haladását az egyes magánvasutak fejlődésének történetében követhetjük. 1. A fennebb említett törvény kiadása után azonnal magához ragadta a vállalkozási szellem a vasútépítést, úgy hogy már 1855 jan. 1. kiadott koncesszió alapján megalakult a Cs. k. szabadalmazott osztrák államvasúttársaság 5,2 százalékos jövedelem biztosítása mellett, elvállalván a Magyar központi vasút, illetve a kormány által megkezdett vasút hálózatának megépítését. E hálózat vonalai voltak Ausztriában: Bodenbach-Brünn-Olmütz, M.-on: a) Marcheggtől Pozsonyon át Budapest-Cegléd-Szolnokig; b) Cegléd-Szeged-

Temesvár; c) Temesvártól a Dunáig csatlakozással a Lissava-báziási vonalhoz; d) Lissava-Oravica-Báziás; e) a Duna jobbpartján Bruck-Győr-Újszőny. Mindezekért fizettek az államnak 170 millió frankot. Ezenkívül fizettek a Csehországban Sobochlebenben levő barnaszén- és a Kladno és Brandeis közelében lévő kőszéntelepekért, továbbá a Bánátban levő arany-, ezüst-, vas- és kőszéntelepekért, végre az ugyancsak ott levő mintegy 210 ezer holdra menő birtokokért további 30 millió frankot, tehát összesen 200 millió frankot. A társaság egymás-után építette meg az elvállalt vonalakat, ezek közül azonban, nehogy a Tiszavidéki vasút egy versenyző vonalat építsen Szolnok-Budapest között, 1857 ápr. 4. a Cegléd-szolnoki vonalat neki eladták.

Óriási tevékenységgel igyekezett az államvasúttársaság minden irányban helyes csatlakozásba hozni vonalait. Nevezetes haladás volt 1866-ban, mikor öt évig tartó per után - mit a Ferdinands Nordbahn támasztott azon a címen, hogy szabadalmában sértetik meg - végre megnyerte az engedélyt, hogy vonalait minden irányból Bécsig meghosszabbíthassa. 1872. megszerezte a romániai vonalakat. Kikinda-Pancsován át igyekeztek Belgrádba jutni stb. Hosszas huzavona után 1882. végre kénytelenek voltak a magyar kormány követelései szerint az igazgatást az újabb viszonyoknak megfelelően átalakítani. Az 1881 ápr. 17. megkötött és a XLV. t.-cikkel megerősített szerződés értelmében egy önálló igazgatótanácsot és igazgatóságot szerveztek Budapesten; kimondatott, hogy az osztrák vonalaktól függetlenül is megválthatók 1895 jan. 1-től kezdve a M.-on levő vonalak; a Vágvögyi vonal fejében cserébe adták a Bruck-újszőnyi vonalat. Elfogadták a köteléki forgalmat, lemondottak a további keleti csatlakozásról, de vonalaik kiegészítése végett további 200 km. h. é. vasút építésére kaptak engedélyt. A társaság címe: Szabadalmazott osztrák-magyar államvasúttársaság lett a budapesti és bécsi igazgatótanácson kívül a Párisban lakó 14 igazgatótanácsos ott is komitévá alakult. Az egyesített igazgatótanács üléseit felváltva Bécsben és Budapesten volt köteles megtartani. A magyar kormány szorgalmazására azonban, mely nem várta meg a fennebb említett szerződésben 1895-re kitűzött beváltási határidő lejártát, újabb szerződés jött létre. Ennek értelmében a társaság az összes 1499,4 km. hosszu vonalhálózatát és kocsiparkját a magyar államnak eladta 1965-ig évente fizetendő 10665000 frt évjáradékért, bányáit és birtokait a társaság azonban megtartotta azzal a kötelezettséggel, hogy Budapestről igazgatja. A vasúti hivatalnokok a magyar államvasúti hivatalnokok közé soroltattak nyugdíjigényeik biztosításával stb. A társaságnak az átadáskor birtokában volt vonalaknak kiterjedését l. a mellékelt térképen.

2. A második hatalmas társulat a cs. k. szab. déli vasút. 1856 okt. 8. a Ferenc József keleti vasúttársaság (Kaiser Franz Josefs Orientbahn) nyert koncessziót. Vonalai: a) Bécs-Sopron-Nagykanizsa -Eszék; b) Újszőny-Székesfehérvár-Pécs-Eszék; c) Budapest-Nagykanizsa-Poltschach; d) Eszék-Zimony-országhatár. 1858 szept. 23. az osztrák kormány eladván a lombardiai állami vonalakat, valamint a Bécs-triesti vonalat egy társaságnak, ez a fennebb említett vasúttal fuzionált és létrejött 1859 jan. 1. a Cs. k. szab. déli állami és Lombard-velencei középolaszországi vasúttársaság. A kormány a társaságnak újabban a következő magyar vonalak építését engedélyezte: a) Bécsújhely-Sopron; b) Steinbrücktől Zágrábon át Sziszekig, a károlyvárosi szárnyvonallal; c) Székesfehérvár-Újszőny;d) Sopron-Nagykanizsa. A lombard királyság elvesztésekor a Zürichben 1858 nov. 10. kötött békeegyezmény alapján, az olasz földön levő vonalakra nézve külön társulat alapítása mondatván ki, ebből a vagyon felosztása miatt bonyolult és a vasútügy terén páratlanul álló tanulságos tárgyalások keletkeztek. A társulatnak sikerült azonban legalább a vagyonfelosztás elhalasztását elodázni, mig

a számos ezzel kapcsolatban álló építési és pénzügyi kérdések megoldhatók lesznek. 1862 jun. 20. ugyan felvette az új alapszabályok alapján az osztrák és magyar vonalak részére a Cs. k. szab. déli vasút nevet és az olasz hálózat Lombard középolaszországi vasúttársaság néven vált külön, de vagyoni elválasztását tényleg csak az 1875 nov. 17. befejezett igen nevezetes baseli konvenció alapján hajtották végre. 1880. a déli vasút adómentessége megszűnvén, a magyar kormánynak is sikerült a magyar vonalak kezelésére nézve egy újabb egyezséget kötni. (Bővebben l. Déli vasút.) A társulat birtokában magyar földön jelenleg a következő vonalak vannak: a) Budapesttől Csáktornya-Polstrau között levő országhatárig 278,148 km.; b) Székesfehérvár-Újszőny 80,354 km.; c) Nagykanizsától a Lajta-Szt.-Miklós mellett levő országhatárig (a Lajta-híd közepéig) 193,365 km.; d) Keresztúr-Barcs 71,063 km.; e) a Rann és Zapresic között levő országhatártól Sziszek-Goldovóig terjedő rész 76,772 km.; f) a Mattuglie és Fiume között levő országhatártól a fiumei pályaudvarig 2,387 km., összesen 702,089 km.

3. 1853 jul. 20. a Mohács- és Pécs-, továbbá Üszögről a kőszénbányákig már megépített 67,448 km. hosszu vonalat adták el a Mohács-pécsi vasúttársaságnak.

4. Az államtól építeni kezdett vonalak közül még félben maradt volt a Püspökladány-Debrecen között levő vonal, valamint Szolnok-Nagyvárad. A birtokosság megkisérlette e vonalak megszerzését s a megalakult bizottság meg is szerezte a koncessziót, melyet azonban a Tiszavidéki vasút címen alakult részvénytársaságnak adtak át. A koncesszió kiadatott 1856 szept. 28., de a 90 évi szabadalom 1858 jan. 1-től számíttatik. A társulatnak 55 millió befektetési összeg után 51/2% kamat biztosíttatott ***1880. a XXXVIII. t.-c. alapján végrehajtott államosításkor birtokában volt: Cegléd-Szolnok-Püspökladány-Debrecen-Miskolc-Kassa 373,995 km.;*** *Szajol-Arad 142,615 km.; Püspökladány-Nagyvárad 68,361 km.; Mezőtúr-Szarvas 20,083 km., összesen 605,054 km.*

5. 1862. a kőszénbányatársulat egy vasút építését tervezte Salgótarjánból Budapestre és Losoncról Zólyomba. 1863 jan. 19. adatott meg a koncesszió s a társulat Cs. k. szab. pest-losonc-zólyomi vasút- és kőszénbányatársaság cím alatt megalakult. A Pest-losonci 129 km. hosszu vonalnak költségei 7,4 millió forintban lettek megállapítva, *1864. a társaság elhatározta, hogy vonalát Oderbergig megépíti és csatlakozni fog a tiszavidéki vasúthoz, tőkéjét tehát 12 millióra emelte fel, pénzügyei azonban eközben annyira ziláltakká váltak, hogy 1865 jul. 11. a csőd kimondatott. A kormány pénzbeli támogatásban részesítvén a társaságot, a csődöt 1866 okt. 6. megszüntették és a társaság a Magyar északi vasút név alatt újból tovább épített. Minden segély dacára 1867. a társulat újabb pénzzavarba jött s ekkor a magyar kormány a vasút megváltását elhatározta. 1868. aug. 6. a társulat feloszlott, s vonala a Magyar k. államvasutak északi vonalává lett.* ***Az 1868. XLIX. t.-c. elrendelte a Pest-losonc-zólyomi vonal, továbbá a Hatvan-szolnoki és a Miskolc-bánrévei vonalak megépítését. 1870. azonban e határozat akként módosult, hogy a Pest-losonci vonal Körmöcbányán át építtessék, Besztercebánya pedig szárnyvonalat kapjon Zólyomból kiágazólag.***

6. 1893 márc. 29. adatatott koncesszió a Nagyvárad-Csaba és Szeged-szabadkai vonalra Zombor és Baja felé való elágazással. Már 1863 aug. meg is kezdették a munkálatokat az inségesek felsegélése végett adott 400000 frttal. A munkálatok félben maradván, 1866. hasztalan kisérlették meg a vasúttársulat megalakítását s csak később, 1868. a VIII. t.-c. alapján alakult meg az Alföld-fiumei vasút, melynek vonalai már 1871 szept. 14. teljes egészében adattak át a forgalomnak. 1884 dec. 1. az alföldi vasút is államosítva lett, vonalainak hossza ekkor 392,4 km. volt.

7. 1866 aug. 18. engedélyeztetett az Első erdélyi vasút (l. o.).

- *Negyedik korszak: 1867-73.*

Az 1867. kiegyezés után M. a vasútépítésben ugy mint a közgazdaság más terén is óriási tevékenységet fejtett ki, de sajnos, a garantált vasúti rendszer elvének követése mellett. Az 1867. XIII. t.c. a 60 milliós kölcsön felvételét engedélyezi; az 1868. XLIX. t.-c. a félben maradt vonalaknak állami kezelésbe vételét és megépítését rendeli el. Az épités vezetése és a vasutak ellenőrzésére a minisztérium kebelében a M. k. főfelügyelőséget, az üzemben levő vonalak kezelésére pedig a M. k. államvasutak igazgatóságát szervezték. E vonalak: ***1. Hatvan-Miskolc;*** *2. Zákány-Zágráb; 3. a Budapesttől Hatvanon át Salgótarjánig épített vonalnak* ***Losonc*** *és Besztercebányáig való meghosszabbítása;* ***4. Miskolc-Putnok.*** *1867-ben megállapították az építendő vonalak újabb sorozatát.*

Ez alapon az alább felsorolt vasutakat engedélyezték az 1868. VIII. t.-cikkel: Alföld-Fiumei vasút (l. fennebb 6. alatt); 1868. XIII. t.-c. Magyar északkeleti vasút (l. o.); 1868. XXXVII. t.-c. Arad-temesvári vasút; 1868. XLV. t.-c. Magyar keleti vasút (l. o.): 1869. V. t.-c. Magyar nyugati vasút (l. o.); 1869. VI. és1871. XXXVIII. t.-c. a Magyar-gácsországi vasút magyar vonalait; 1870. XXVII. t.-c. Valkány-perjámosi vonalat; 1870. XXVIII. t.-c. Nyiregyháza-ungvári vonalat; ***1870. XXXI. t.c. Gömöri iparvasutak vonalait. 1870. XXXII. t.-c. Bánréve-nádasdi vonalat;*** *1870. XXXIII. t.-c. Báttaszék-dombovár-zákányi vonalat; 1870. XXXVII. t.-c. Szentpéter-fiumei vonalat; 1871. XIV. t.-c. Eperjes-tarnovói vonalat; 1871. XXII. t.-c. Zólyom-besztercebányai vonalat; 1871. XXVII. t.-c. Győr-sopron-ebenfurti vonalat; 1872. XXVIII. t.-c. Vojtek-németbogsáni vonalat; 1872. XXIX. t.-c. Sopron-pozsony-vágvölgyi vonalat.*

De az elsietett és helytelen elvekből kiindulva folytatott lázas alapítások visszahatása csakhamar érezhetővé vált s az állam háztartás csak e korszakban évi 11 és fél millió ezüst forint kamatbiztosítással tett megterhelve.

- *Ötödik korszak: 1874-94.*

Az 1873-iki pénzválság teljesen megbénította a vasútépítkezéseket (1875 és 1877. egy km. vasút sem adatott át a forgalomnak); a vasúti értékek piacukat elveszíték; egészséges működésüket a tarifaversenyzés megbénította; továbbá az új vasutak részéről támasztott követelések, igényperek s végre a pótló munkák, beruházások elmaradása és a többi hiányok miatt lehetetlen volt a már is elmérgesedett állapotok gyökres rendezését továbbra is halogatni. Végre az 1875. XLI. t.-c. meghatalmazta a kormányt, hogy a szükséges beruházásokat is bevonja a kamatbiztosításba, sőt az 1876. XI. t.-c. arra is meghatalmazta, hogy készpénzbeli előlegeket is nyujthat. Mindez azonban csak az égetőbb hiányokat szüntethette meg és a mélyrehatóbb rendszerváltozást elodázni nem lehetett. Nem merték ugyan még a Széchenyi elveit követni és egyelőre a vasutaknak egészségesebb csoportosításával kisérleteztek. Mindez azonban csekélység volt. Végre javítottak a helyzeten, a vonalak irányításának pótlásával, a külföldi csatlakozások (ruttkai, fiumei, tömösi, brucki és zimonyi) megépítésével, és azzal, hogy 1876. a már 1848. helyeselt eljáráshoz nyultak és kezdetét vette a vasutak államosítása (l. o.).

E korszaknak további nevezetes alkotása a helyi érdekü vasutak fejlesztése. A nagy, mondjuk országos jellegü fővonalak építése befejezésükhöz közeledvén, az egyes vidékek érdekeinek megóvása végett ugy a társadalom, mint a kormány körében mozgalom indult meg. ***A kormány az olcsóbb vasutak építése terén a gömöri vasutak másodrendü vasútként való építésével kisérletezett, ez azonban, mint minden félrendszabály, balul sikerülvén, a társadalom az olcsóbb és egyszerübb kezelésü vasutak építésére törekedett.*** *Fényes siker koronázta Arad vmegye közönségének ebbeli törekvését, s az Arad-körösvölgyi vasút első vonalrészének 1877-ben történt megnyitása után a törvényhozás is szabályozta az 1880. XXXI. t.-cikkel a helyi érdekü vasutak (l. o.) alapítását. Az e téren kifejtett munkásság számokban kifejezve 1893 végével 4151 km. h. é. vasút megépítésében nyilvánul. Pénzügyi szempontból azonban e vasutaknak a követett módon való létesítését aggályosnak tartjuk.*

Régebben a vasutaknak külseje is magán viselé a keletkezésekor uralkodott irányelvek különös jellegét. Különösen érdekes, sőt poétikus jellege volt az alföldi vasutaknak. Őrházaik sokasága, a messziről látható árbocfák szines jelző kosaraik és lámpáikkal; az állomásokon levő nagy facsarnokok; az állomásoknak egymástól való nagy távolsága; a sok fahid, a rendkivül lassan haladó végtelenül hosszu vonatok; végre a lokomotivok mély hangu füttye mind valami sajátos varázzsal övezték a nagy rónaságot szelő vonatokat. Ma mindez megváltozott; az államosítás a szabványszerü egyformaság szürke leplét borítja mindenre, a szakértő lelkületét mégis gyönyörrel tölti el a műszaki téren lépten-nyomon látható óriási és szakszerüen szép haladás. A helyi jelleg eltünvén, itt csak az általánosan érvényes irányelveken alapuló építési részleteket említjük meg.

Pályáink között sok síkjellegü és sok helyi pálya van. Az íveknek elfogadott legkisebb sugara 275 m., a megengedhető legnagyobb emelkedés 25‰. A hegyi jellegü pályák szaporultával a földmunkák terjedelme óriás mértékben megnövekedett, annál inkább, mert éveken át kerülték a völgyek áthidalását s helyettük óriás méretü, néha 40 m. magas föld- avagy kőtöltéseket készítettek.

A M. nagy részében található neogén formációból azonban mindig csúszásra hajlandó rossz anyagot és márgát kaptak a töltésekbe, miért is óriási terjedelmüek az ugy a talaj, valamint a töltéscsúszások ellen végrehajtott védőmunkálatok. A szétfolyt töltések a ládáikhoz hordott anyagok tömegével szélesedtek meg, a bevágások pedig a sok csúszó anyag kihordásával megnövekedve jelzik e költséges helyeket. A csúszamlásokat megakadályozó legtanulságosabb munkák az erdélyi vonalakon, valamint a Sátoralja-Újhely-Legenye-Mihályi között levő vonalak mentén láthatók. Ezért újabban mind több viaduktot építünk. Tisztán kőviadukt alig látható, ellenben újabban igen sok kiválóan szép völgyáthidalás épült magas sugár pilléreken nyugvó vasszerkezetekkel. E tekintetben kiváló a munkács-beszkidi és a máramarossziget-kőrösmezői vonal. Kiválóan hosszu alagutakat nem építettek, habár különösen a Kárpátok átkelési pontjain számos alagút van. Tanulságosak az ÉK-i irányu «bora» nevü szél ellen épült falak. E szél több ízben döntvén fel a vonatok kocsijait, Szkrád és Fiume között több helyen nagyobb hosszakban 3 m. magas kőfalakkal szegélyezték a vágányt.

A lokomotivok vizszükségletének biztosítása szintén sok fejtörésbe került. Az Alföldön újabban mély fúrásokkal nyerjük a vizet. Érdekes, hogy Kis-Újszálláson az ekként nyert vizet szélkerék hajtja fel a viztoronyba. A Karszton a Fuzsine mellett levő patakból gőznyomó szivattyu nyomja fel a vizet a 87 m-rel magasabban levő és a szivattyutól 7,5 km. távolságra levő viztartányba. E tartány 553 m.-rel fekszik magasabban mint Buccari. A távolság 15,8 km.

Innen a hegyoldalakon hosszan kigyózó vezetékben jut a viz Plase, Meja és Buccari állomásra. A hídépitészet terén szintén óriási a haladás. 1893. volt a fővonalakon 42291,1 m. vas- és 9225,1 m. fahíd, a h. érdekü vasutakon pedig 9652,7 m. vas- és 20308,8 m. fahíd. Hazánk nagyobb folyóit számos helyen hidalják át a vasutak.

Vasutaink felépítményén (l. o.) a fokozatos haladás szintén látható. A sineknek egymástól való távolsága nagyobbrészt a szabványos 1,435 m. Kisebb csak az iparvasutaknál van s ez vagy 0,76 vagy 1,0 m. A vágányok távolsága nyilt vonalon 3,0 m. A fővonalok állomásain 4,75 m., a h. é. vasutak állomásaink 4,5 m. A sínek szélestalpu sínek, csak Temesvár és Orsova között található még De Sevres-féle sín. 1872-ig angol és belga gyáraktól vett sassíneket fektettünk szilárd ütközővel. 1872 után már csak acélsínt használtunk lengő ütközőkkel. Ezeket eleinte Zeitweg-Prevali, Vitkovitz, Mariazelből kaptuk, a 80-as évek óta azonban szükségletünket majdnem mind Diósgyőr és Resica gyártja. 1892. kisérletképen Thomas-acélsíneket is fektettek. A vassínek súlya méterenként volt 26,6-37,3 kg. Legelterjedtebb volt a 35,5 kg. szelvény. Acélsíneink 30,5-34,5 kilogrammosak. A legutóbbi időben használt Goliát-sín súlya 42,8 kg. A sínek hossza 6,5-9 között változik, a Góliát-sínek hossza 12 m. Helyi érdekü vasutainkon kizárólag acélsínt használunk. A legelterjedtebb szelvénynek a súlya 22,3-23,6 kg. A sínek megengedett igénybevétele vasnál m/m^2-ként 800, acélnál 1000 kg. A sínek alá keresztaljakat fektettünk. Anyaguk tölgy- és bükkfa, újabban vas. A bükkfát telítjük cinkklorid, utóbb kátrány-olajjak, ezeknek tartóssága 6-8 év. Az Alföldön még teljesen jó 16-18 éves tölgyfatalpakat is találunk a pályában.

A talpfák szokásos mérete: fővonalakon 2,5 m. C 150 m/m magasság 1/2 7/5 0/0 szélesség, h. é. vasutakon 2,2 m. C 140 m/m C 200 m/m. Vasaljzatként eddig két rendszert alkalmaztunk, a Vauterin-félét, súlya 49,5 kg. és a Bonovits-félét, súlya 64 kg. A sineket szegekkel erősítjük a talpfákra; tirefond alig van használatban. Újabban végre a két szeget a sínek belső oldalán helyezzük el. Többé nem lesz a lemez a talpfába vájt üregbe belehelyezve, hanem a sínen dült állását a ferde alátétlemez - melyet lehetőség minden talpfára teszünk - biztosítja. A váltók a régi farács helyett vaslemezeken nyugszanak. A keresztezéseken, a sín kéregöntvény. A keresztezés szöge 4° 51′ 26" és 7° 58′ 39". Az ágyazás (l. o.) anyaga homok, bánya- vagy folyamkavics, újabban zúzott kő. A kavics-ágy felső szélessége a síntalp alatt 3,2 m.; vastagsága töltéseken 0,3 m., bevágásban 0,4 m.

Az állomások épületei még igen egyformák s anyaguk tégla, csak az utolsó időben építenek díszesebb épületeket. Ilyen csak négy van: Budapesten a két pályaudvar, továbbá a zágrábi és fiumei főépület. Nevezetes azonban a pályaudvarok vágányzatainak fejlesztése, különösen óriási haladást jelez a számos rendező pályaudvar építése (Budapest, Pozsony, Rákos, Szolnok stb.). Ezzel kapcsolatban megemlítendők a körvasutak, továbbá mint kiválóan sikerült megoldás a budapesti központi pályaudvarba befutó vágányoknak elhelyezése. (V.ö. Magyar mérnök- és építész-egylet közt. 1889. évf.) Igen nagy a haladás a pályaudvarokban szükséges váltó-biztosítók és központi állítók, továbbá az állomást védő jelzők, semaphorok és blokkok tanulságos berendezéseiben.

Végül utalnunk kell a vonatok felszerelésére, a kocsik kényelmességére, mely téren sok európai államot megelőztünk. A személyszállító vonatok nagy része étkező és hálókocsit visz magával, a millenniumra pedig egészen amerikai kényelmü vonatok fognak Budapest és Bécs között közlekedni. Lokomotivjaink (l. o.) a legmodernebb szerkezetüek s minthogy a fékrendszer ezzel kapcsolatban tökéletesbedik (l. Fék) s a Westinghouse-féle rendszer a leggyorsabb

vonatokat is megállítja 70-80 m. távolságra, újabban a vonatok sebességét is folyton fokozzák. A jelenleg közlekedő gyorsvonataink alapsebessége 60 km., miért is a nyilt vonalon 75-80 km.-rel fut; a személyvonatoké 45 km. (fut 60 km.-t). A teherkocsikat állandóan 10 tonna teherbirásra szerkesztették. Újabban ezek teherbirását is 15 tonnára fokozták, mi természetszerüleg, ugy mint a lokomotivok vonóerejének s ezzel kapcsolatban keréknyomásának fokozása is, sok helyen a felépítménynek és hidaknak megerősítését tette szükségessé.

Ambár a magyar országgyülés már 1848. megváltoztatta az 1836. XXV. t.-cikket, melyben teljes díjszabási szabadság volt biztosítva és elfogadta a történelmi részben már közölt azt az elvet, hogy a «kereskedelmi érdekek megóvása céljából a díjszabások szabályozása a legkisebb részletekig az állam hatáskörébe utaltatik», az államnak biztosított ezen fenhatósági jog az engedélyek megadásánál még sem érvényesíttetett eléggé. Az Ausztriával kötött kiegyezés után ugyan gyakrabban és főleg új kamatbiztosítások és segélyezések alkalmával tétettek kisérletek aziránt, hogy az állam kellő mérvü befolyásának helyt adassék, anélkül, hogy az egyes vállalatok önrendelkezési joga csorbát szenvedjen és ezen lépések eredménye gyanánt tekinthető a maximális egységtételek felvétele az új engedélyező okmányokba; ámde ezen eszközökkel a 70-es években kiütött díjszabási harc elfojtható nem volt. Csak az államhatalomnak közvetlenebbül alárendelt vasutakon épült egyes versenyvonalak és a kartel segélyével lehetett ezen, a refakciák éles fegyverével vívott harcnak véget vetni. Legnagyobb hatással volt ez irányban az 1892 jun. 8. megkötött szerződés az osztrák-magyar államvasúttársasággal, továbbá a triesti és fiumei viszonylatokra nézve a déli vasúttal kötött kartel. E két nagy és döntő lépés után a kertelek sürü egymásutánban követték egymást, megvetvén egy egészséges díjszabási politika alapját. A díjszabási technikát illetőleg csak röviden kivánjuk megemlíteni, hogy valamennyi magyar vasút, a déli vasút kivételével, elfogadta az osztrák és magyar kormányok befolyására 1876. alkotott reformdíjszabás elvét.

A fővonalak államosítása után a hazai terméynek kivitelét első sorban istápoló díjszabási politika vert gyökeret, melynek megerősítésére, a viszonyok kényszerítő hatása és a magyar kir. államvasutaknak napról napra hatalmasabb hálózatával most már teljesen irányadó kormány presszíója folytán, a magántársulatok is közreműködni voltak kénytelenek. A díjszabási politika segélyével biztosította M. belföldi termékeinek azt a védelmet, mely más államokban a védvámrendszer útján éretik el. E sikernek köszönhető, hogy a kérdéses időszakban rohamos mértékben támadtak új meg új díjszabási kedvezmények által szállíthatóvá vált gazdasági cikkek, ugy hogy 1888 jan. 1. a magy. kir. államvasutak által kiadott új árudíjszabásban már rendszeresítve találjuk azon díjtételeket, melyek addig időleges díjkedvezmények gyanánt az egyes árucikkek részére engedélyeztettek. Nevezetesen: aszfalt, ásványviz, üres hordók, szesz, cukor, baromfi, sajt, tojás, vasérc, tüzifa, hajlított fabutor, faültetvények, maláta, gyapju, csont, friss gyümölcs, kövek, kavics, tégla, homok, gipsz, égetett mész, papir, kénkovag, állati és műtrágya, üvegáruk, nyersvas, vas és acél agyagcsövek stb. A személyforgalom emelésére is minden eszköz felhasználtatott. Kiadtak menettérti idény-, fürdő-, bérleti stb. jegyeket rendkivül mérsékelt árakon, azonkivül külön személyvonatok közlekedtek 50% díjleszállítással; értékjegyfüzetek kerültek kiadásra.

Mindezen intézkedéseknek azonban még mindig nem volt meg a várt eredménye. Az ez irányban folytatott tanulmányozás azt mutatta, hogy maga a díjmérséklés nem vezet a kivánt célhoz, ha a személydíjszabás alapja meg nem változik és pedig oly módon, hogy kellően méltassanak az ország földrajzi fekvésében és népességi arányában, valamint a nagy tömeg fize-

tési képességében gyökerező nemzetgazdászati körülmények és okok és ha továbbá a kezelés, a jegyváltás, valamint az ellenőrzés meg nem könnyíttetik. Mindezen tényezők összevetésével és figyelembe vételével léptették életbe a korszakalkotó zónadíjszabást, melynek legfőbb jellemző tulajdonságai: a távolságnak vonalszakaszokba való csoportosítása; az árak leszállítása és a podgyász-díjszabásnak új, méltányosabb alapra való fektetése.

E díjszabás rendszeréhez a déli vasút és az általa kezelt barcs-pakráci h. é. vasút továbbá a mohács-pécsi, szilágysági, újszász-jászapáti és vinkovce-brčkai vasutak kivételével az összes M.-i vasutak hozzájárultak oly különbséggel azonban, hogy a kis hálózattal bíró vasutakon a díjtételek valamivel magasabbak.

Mint már előbb említettük a kiviteli forgalomnak évről évre szaporodó kedvezmények engedélyeztettek. Alig hogy az 1888 jan. 1. életbelépett új árudíjszabással a már idézett kedvezmények állandósítást nyertek, a legrövidebb idő alatt ismét annyi változtatást kellett keresztülvinni, oly sok új kedvezményt életbe léptetni, hogy az árudíjszabás újbóli átdolgozása alig volt 1891-ig is elodázható. Az ezen 1891 jan. 1. kiadott árudíjszabás lényegét röviden a következőkben ismertetjük: 1. Vezérelve nem az, hogy újabb díjmérséklések nyujtassanak, hanem az, hogy a már korábban engedélyezett mérséklések az egész ország forgalmának lehetőleg egyenlő mértékben váljanak hasznára. 2. Alaptételei és áruosztályozása megfelel az Ausztriával 1876. közösen megállapított «reform»-díjszabásnak. 3. A díjtételekben már a szállítási adó benfoglaltatik. 4. A legkisebb díjtétel 100 kg.-ként 4 kr.-ra szállíttatott le. 5. A rövid távolságokra való szállításnál aránylag súlyosan érezhető mellékilletékek kombinálása által olcsóbb, ugynevezett szomszédos forgalmu díjtételeket állapítottak meg a 40, sőt némely cikknél 80 kilométerig terjedő szállítások részére. 6. Gyors-, darab- és terjedelmes áruknál az első zóna 1-200 km., a második zóna 201 km.-t meghaladó; kocsirakományoknál az 1. zóna 1-200 km., a 2. zóna 201-400 km., az utolsó zóna 401 km.-t meghaladó távolságokra terjed. Az egyes zónákban 10-10 km.-ként változik a díjtétel, az egyes 10 km.-kénti díjak pedig középátlagosan vannak számítva.

A díjtételeket általában csak a nagy távolságokra szállították le (nagyobb mértékben). Közönséges gyors- és darabáruk részére a szállítási díj csak lényegtelenül olcsóbbodott, de kocsinként és fuvarlevelenkénti 5000 kg. feladásánál vagy ily súlyért való fizetésnél jelentékeny a díjkedvezmény. Csak igen csekély távolságra, vagy 200 km. felül lévő szállításnál szállították le a díjakat a közönséges gyors- és darabáruk részére, mig a mérsékelt gyorsárut jóval leszállított egységtételekért szállítják. Ugyanezen elvek érvényesültek az A. B. C. kocsirakományu osztályoknál, valamint gabonánál is.

1893 jan. 1. jelent meg a berni egyezménynek megfelelő új üzletszabályzat, mely okból az általános díjszabási határozmányoknak átdolgozása ismét szükségessé vált. Az általános díjszabást a M-t összes vasutak elfogadták a déli vasút kivételével, utóbbi azonban 1894 ápr. 1. kénytelen volt végre szintén csatlakozni. De az irányadó körök nemcsak a belforgalom fejlesztésére fordítottak gondot, hanem az itt életbe léptetett újításokkal kapcsolatosan kiterjesztették figyelmüket a kartel forgalmakra is, mely gondosság bizonyítékául csak azt hozzuk fel, hogy az 1889. megindult mozgalomnak bizonyos könnyítések keresztülvitele érdekében M. volt a melegágya. Végül meg kell emlékeznünk azon óriási sikerről, melyet a magyar kormány a tengeren tul menő forgalomnak Fiumén át való terelésében elért és melyről a statisztikai részben foglalt adatok ékesen tanuskodnak.

Vasutaink fokozatos vonalszaporulatának föltüntetésére; forgalomba helyezésüknek ismertetésére; pénzügyi s forgalmi fejlődésük jellemzésére, végül a külföldön a külföldön levő vasutakkal való összehasonlítás céljaira a legfontosabb adatokat négy kimutatásban állítottuk össze. E könnyen áttekinthető, mellékelt táblázatok megmutatják e nagyszabásu fejlődés érdekes részleteit.

A vasutak alapítását építését és üzemét szabályozó törvényes intézkedések. 1. Az engedélyezést szabályozza az 1868 április 20. 4973. szám alatt az országgyülés jóváhagyásával kibocsátott ideiglenes vasútengedélyező rendelet; továbbá a helyi érdekü vasutakról szóló 1880. XXXI. t.-c.; végül az előbbinek kiegészítésül készített 1888. IV. t.-c. 2. Az építést szabályozza: a központi telekkönyvelést és kisajátitást tárgyaló 1868. I. és 1881. LXI. t.-c. és az egyes vasutak engedélyezésekor hozott t.-cikkek; végül a tervezés és építésre vonatkozó 1885. évi 40003, 1889. évi 7635. és 1881. évi 36263. számu szabályrendeletek. Érintik továbbá a vizjogi és közúti törvény egyes határozatai, valamint az 1883. XV. t.-c. és az 1886. XXII. t.-c., melyek a törvényhatóságok és községek hozzájárulását szabályozzák. 3. Az üzemet szabályozzák az 1878. évi XX. törvénnyel becikkelyezett vám- és kereskedelmi szerződés VIII. fejezetében a törvényerőre emelt vasúti üzletrendtartás és üzletszabályzat; a vasutak jótállására vonatkozó 1874. XVIII. t.-c.; az 1875. évi XXXVII. törvénnyel becikkelyezett kereskedelmi törvény idevágó határozatai; ugyszintén az 1878. V. t.-cikknek a kihágásokról szóló külön fejezete, valamint a büntető törvénykönyv idevonatkozó határozatai.

Megemlítendő még, hogy az üzletszabályzatnak a váróhelyiségek létesítése, menetjegyek elárusítása, a podgyászkezelés, jótállási kötelezettség, végre a gyors- és teheráru föl- és leadására, nemkülönben a szállítás határidejére vonatkozó határozmányai a helyi érdekü vasutakra igen terhelő lévén, ezek, valamint az általános érvényben álló forgalmi szabályzatok enyhítése végett támaszkodva az 1978. XX. t.-c. ama határozatára, hogy a helyi vasutak építésének és üzletének szabályozása mindegyik állam területének külön tartatik fenn, a magyar kormány kiadta a A vasúti forgalmi szolgálatra vonatkozó szabályok alapelvei helyi érdekü vasutakon cimü szabályrendeletét.

A fővonalak forgalmi alapelvei, valamint a jelzésekre vonatkozó utasítás az Ausztriában érvényessel azonos.”[37]

[37] PALLAS Nagy Lexikon

A közlekedés és a szállítás előmozdítására tett térségi kezdeményezések és azok hatásai. Törvények, vasútépítések

Az előzőek alapján látható, hogy ez a vidék a monarchia és az ország egyik jelentős bányászati, kohászati, ipari területe. A nagytömegű termelvény, alapanyag, gyártmány, a közúton történő, fogatolt járművekkel való szállítást, már nem viselte el. A közutak akkori silány állapota, amelyek járhatósága az időjárástól alapvetően függött, sem mennyiségben, sem árban nem ették versenyképessé az itt megtermelt javakat.

Természetes törekvés volt tehát, hogy a tulajdonosok olyan szállítási módozat kiépítését követelték, amely az előzőeket orvosolni tudta.

Ez pedig abban az időben is a vasút volt, mert rendelkezésre állásával, időbeli gyorsaságával, időjárástól való függetlenségében, nagy tömegek mozgatásával gazdaságos szállítást tett lehetővé. Ugyanakkor a személyszállítást is megoldotta.

A király, 1836. május 2.-án szentesíti, az 1832-36. évi országgyűlés törvényeit. A XXV. törvénycikk meghatározza a támogatandó 13 fő vasúti irányt (pl. Pest-Bécs, Pest-magyar tengerpart között). A csatornák, vasutak, hidak létesítéséhez szükséges előmunkálatokhoz a hatóságok segítséget adnak. A földtulajdonosok birtokrészeiket teljes kárpótlás mellett kötelesek átengedni. A vállalkozó határozza meg a viteldíjakat, minden különbség nélkül'. A vállalkozókat a vállalat utáni adózástól felmentik

Ezzel elkezdődik a magyar vasutak építése, fejlődése.

1836. évi XXV. törvénycikk
az Ország köz-javát és kereskedését gyarapító magányos vállalatokról

A legközelebbi Ország-Gyűléséig, mellyen a haza köz-javát előmozdító magányos vállalatok eránt a Törvényhozás kimerítőleg okvetlenül fog rendelkezni, ideigleni határozat gyanánt rendeltetik: hogy

***1. §** Minden olly magányos személyek, vagy társasági egyesületek, mellyek*

1-ször Pestről Bécs felé Austria határszéléig -

2-szor Pestről a magyar tengeri rév partokig -

3-szor Pestről Zimonyig -

4-szer Pestről Morva és Szilézia széléig -

5-ször Pestről Galíczia határszéléig -

6-szor Pestről Erdélyig, Kolosvár felé -

7-szer Pestről Erdélyig, Nagy-Szeben felé -

8-szor Bécstől, s illetőleg Ausztriának határszéleitől egy részről a magyar tengeri révpar tig, más részről Eszékig, s így tovább Török Országig -

9-szer Bécstől, s illetőleg Ausztriának határszéleitől Magyar Országon keresztül Krakóig

10-szer Nagy-Szombattól Kassáig -

11-szer Kassától Krakóig -

12-szer Miskolcztól Galíczia s Orosz Ország felé -

13-szor Sziszektől a magyar tengeri révpartokig, az Ország kereskedésének előmenetelét eszközlő víz-csatornák, vas-utak, és ezekhez szükséges hidaknak, még pedig akár a feljebb kijelelt két végpontok közötti vonalnak egész kiterjedésében általánosan, akár pedig csak

bizonyos részben, saját költségeiken leendő megkészítését vállalják magokra, a jelen Törvény által engedett kedvezéseket használhatják, és ennek oltalma alatt egyedül ezek állandanak.

***2. §** Minthogy az illy vállalatok eleve nagyobb készületeket és felméréseket kívánnak, midőn a Vállalkozók olly előmunkálatokat tenni szándékoznak, magokat esetről esetre az illető Köz-Törvényhatóságok előtt jelentsék, s ennek megtörténésével a Vármegyék ugyan Szolgabíráiknak és Esküdtjeiknek, a szab. kir. városok, és külön portájú Kerületek pedig tanácsbeli tagjaiknak egyikét, az eféle munkálatokra alkalmaztatandó földmérőknek vagy egyéb személyeknek minden akadályoztatás elhárítására szükséges és gyors segedelem nyujtása végett, tüstént rendeljék ki; kiknek kötelességökben fog állani az is, hogy az előmunkálatok alatt történhető minden károkat sommás úton, s egyedül a birtokon kivűli feljebbvitel fennhagyásával, ítéljék meg, s a károsított birtokosnak rögtöni teljes elégtételt szerezzenek; hogy ha pedig valaki megitélt kárának valóságos lefizetése után is az előmunkálatok teljesíthetését gátolná, annak ellenkezését az illető Köz-Törvényhatóság hatalomkar-rendeléssel is múlhatatlanul háríttassa el.*

***3. §** A vállalatok egész vonalába eső földek és épületek tulajdonosai kötelesek az e végre szükséges és egyedül ezen czélra fordítandó helyet, tökéletes és teljes mértékű kárpótlás mellett, általengedni, s miután a helynek általengedését, és annak mennyiségét a Fő-Kormányszék meghatározandja, ha a kárpótlás felett a tulajdonosok a vállalkozókkal meg nem egyesűlhetnének, a Vármegyékben ugyan az Al-Ispán, Szolgabíró és Esküdt társaival, a sz. kir. Városokban a városi saját határon belöl a Törvények értelmében a városi Tanács, a külön portájú Kerületekben továbbá, ha a kérdés az egyes lakosok birtokát illeti, a helybeli Tanács, ha pedig egy egész Község birtokát illeti, a kerületi Törvényszék, végre, ha a kérdés, jelesen az egyesült Kerületek által közösen bírt, s jövedelmeiket a kerületi pénztárba adó földekről forog fenn, az Ország Nádora, mint a Jászok és Kúnok Grófja és Bírája által rendelendő Bíróság legelsőbben is a megbecsülendők megbecsülését megtévén, a tulajdonosok és vállalkozók közötti egyességet eszközölni igyekezzenek, ennek nem-sikerülése esetében pedig a Feleknek meghallgatásával, és minden a tárgyra tartozó adatok és környülményeknek megfontolásával sommás úton szabják és itéljék meg: hogy a vállalkozók a tulajdonosoknak minő kárpótlással tartozzanak? s itéleteiket a törvényes orvoslásoknak általános kizárásával tüstént vegyék teljesedésbe; az itéleten meg nem nyugvó Fél részére a birtokon kivűli feljebbvitelnek egész a legfőbb Törvényszékig való folytathatása olly nyilvános hozzátétellel engedtetvén meg, hogy az illy sommás úton elitélt pereket a feljebbviteli Itélőszékek, közelebbi öszveülésök alkalmával mulhatatlanul felvenni és elitélni tartozzanak.*

***4. §** Ezen vállalati munkáknak használatából az utasok és szállítók által minden külömbség nélkül fizetendő bérnek mennyisége a vállalkozótól függvén, azt, hogy a bérszedés mikor kezdődjék, és hány esztendőkig tartson? a Fő-Kormányszék a vállalkozókkal kötendő alku által fogja meghatározni, s határozatában a kijelelendő esztendők lefolyásáig legkisebb változtatás sem történhetik.*

***5. §** Minden kérdéseket és környülményeket, mellyek a feljebb érdekletteken kivűl még a szerződési egyezkedések és határozatok alkalmával, vagy későbben is, a bérszedésre engedett esztendők lefolyásáig magokat előadhatják, bírói itéletteli elhatározást kivánnak, s a jelen Törvény 3-ik §-ban kijelelt bíróságok, és az ugyan ott megrendelt útak és módok követésével, a fennálló Törvények értelmében igazságosan határozzák el.*

6. § Mi illeti a vállalatok vonalába eső urbéri földekért nyerendő kárpótlást, - a jobbágytelki a végre fordítandó állománynak Földes-Ura köteles a miatt az urbéri lajstromot megigazítani, s illető Jobbágyának kilenczed s egyéb adózásait, és szolgálatait igazságos arányban leszállítani, s mind ezekért magát azon Földes-Urat, a Jobbágyot pedig annyiban, a mennyiben a fentebbi IV-dik törvénycikkely 6-dik § által tulajdonított haszonvétel szabad eladási jussában szenved csonkulást, teljes mértékű kárpótlás illeti; megjegyeztetvén az, hogy az illy urbéri földek eránti értekezések alkalmával az illető köz-tiszti Ügyvédek is jelen legyenek, és meghallgattassanak.

7. § A vállalkozók ugyan a vállalat utánni köz-adózástól felmentetnek, - tökélletesen biztosíttatnak arról is, hogy vállalatjokra nézve minden önkényes adózástól és taksáltatástól mentek lesznek, - mindazáltal az urbéri kisajátított, és a vállalat helyéül használt javakra aránylag eső adót megfizetni tartoznak; nem külömben mind azon mester-emberek, felvigyázók és cselédek is, kiket a Vállalkozók munkálatokra és szolgálatokra fordítandanak, ha külömben nem nemesek, az adózási fennálló rendszer szabályai szerént adózni köteleztetnek.

8. § Az illy vállalatokra való felügyelés az illető Köz-Törvényhatóságokra tartozik; - továbbá, az akár véletlenül, akár hibából okozott károkért a 3-dik §-ban kijelölt bíróságok, a kárnak ahoz értők általi megbecsültetése után, ugyan az említett §-ban megrendelt sommás úton, és minden törvényes orvoslások általjános kizárásával, s egyedül a birtokon kivüli feljebbvitelnek egész a legfőbb Törvényszékig való folytathatása fennhagyásával, a vállalkozók részére rögtöni teljes elégtételt szerezzenek, s ezen felül hogy azok, kik szegénységök miatt a kárt megtéríteni nem képesek, ezen Törvény általhágására a büntetés elmaradásának reménységével magokat ne kecsegtethessék, az illyenek, úgy szinte mind azok is, kik hibából vagy épen készakarva okoztak károkat, mint közfenyíték alá eső vétket elkövetett személyek, a köztiszti Ügyész felperessége alatt, ellenök az illető Köz-Törvényhatóság Törvényszéke előtt indítandó per útján megszabandó, s tetteik mivoltához mérséklendő büntetés alá vontattassanak. Végre

Mind azok, mik a jelen §-ban foglaltaknak kölcsönös viszonyossággal a vállalkozók, ugy a szolgálatjokban lévő embereik által másoknak okozott károkra, és a kárt-tevők megbüntetésére is egyaránt és olly nyilvános hozzátétellel terjesztetnek ki, hogy a szolgálatjokban lévő embereik által okozott károkért, ha azok fizetni képesek nem lennének, fennmaradván az azokon leendő követelések, teljes elégtétellel magok a vállalkozók tartozandanak[38]

1848. évi XXX. törvénycikk a felelős ministerségnek a közlekedési tárgyak iránti teendőiről

Az 1836-ki 25-ik és 1840-ik törvénycikkekben a vasutak és csatornák engedményezéséről szóló rendeletek jövőre nézve ezennel eltöröltetvén, a törvényhozás további intézkedéseig ideiglenesen következők határoztatnak:

1. § Felhatalmaztatik a felelős ministerség, hogy a készülőben levő vasutak s megkezdett vízszabályozásoknak, ha és a mennyire azok a közkereskedést előmozdítják, lehető

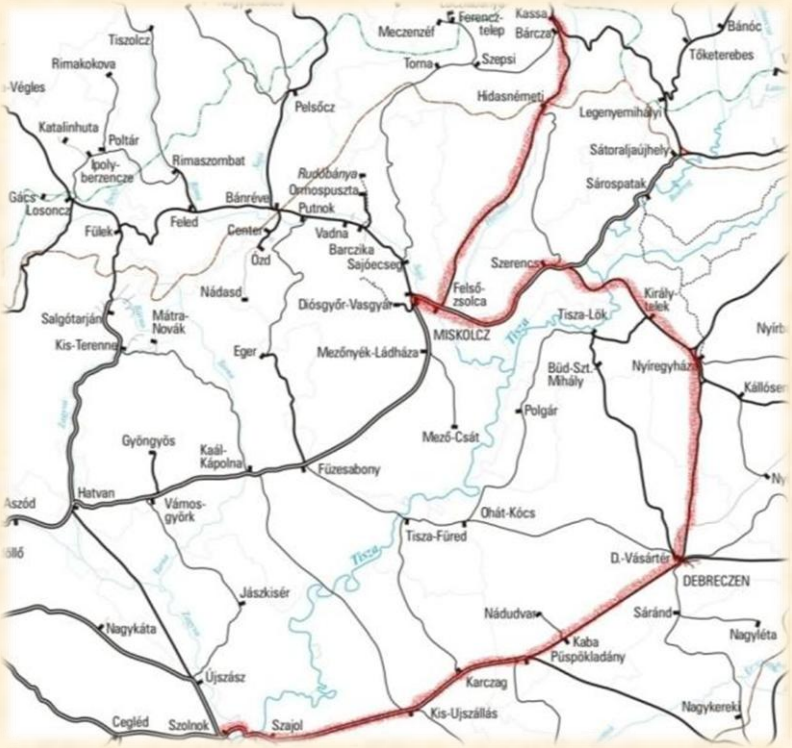
[38] http://www.1000ev.hu *1836. évi XXV. törvénycikk az Ország köz-javát és kereskedését gyarapító magányos vállalatokról*

folytatásához s befejezéséhez segédkezet nyujtson, s a közállomány befolyását ezekre nézve biztosítsa.

2. § A még meg nem kezdett vaspályavonalokon egyes társulatok által netalán tett felmérési s előmunkálati költségek kárpótlása iránt a felelős minisztérség - fentartván azokra a közállomány épitkezési jogát - lépjen egyezkedésre, a terjessze helybenhagyás végett a közelebbi törvényhozás elibe.

***3. §** A ministerium felhatalmaztatik: hogy Budapestből, mint a haza szívéből a határszélekig irányzandó 6 új vaspályavonalokat, előleges műtani megvizsgálás után, s különösen országos szempontból, figyelmezve a helyi körülményekre is, tervezzen, s ha lehetséges ezen irányokban a munkát, különösen pedig Fiume felé, tettleg is, időveszt és nélkül, megkezdesse.*

***4. §** E célokra felhatalmaztatik az összes ministerium, egész 10 millió forintig alapot alkotni, melly az ország által biztosíttatik, s mellyből 8 millió forint erejéig vasutakra, 2 millió forintig pedig vízszabályozásra a szükséghez képest pénzösszegek fordíttathatnak.*



***5. §** A hatóságokban még most fennálló közmunkáknak törvényszerinti alkalmazására a ministerség ügyel fel, mellynek tisztéhez tartozand: a létező utak, hidak s más közlekedési eszközök fentartásáról is, az illető hatóságokkal egyetértve, ideiglenesen intézkedni.*

***6. §** A vizek szabályozására eddig kijelölt pénzalapnak fölhasználására a felelős magyar ministerium ezennel továbbra is utasittatik.*[40]

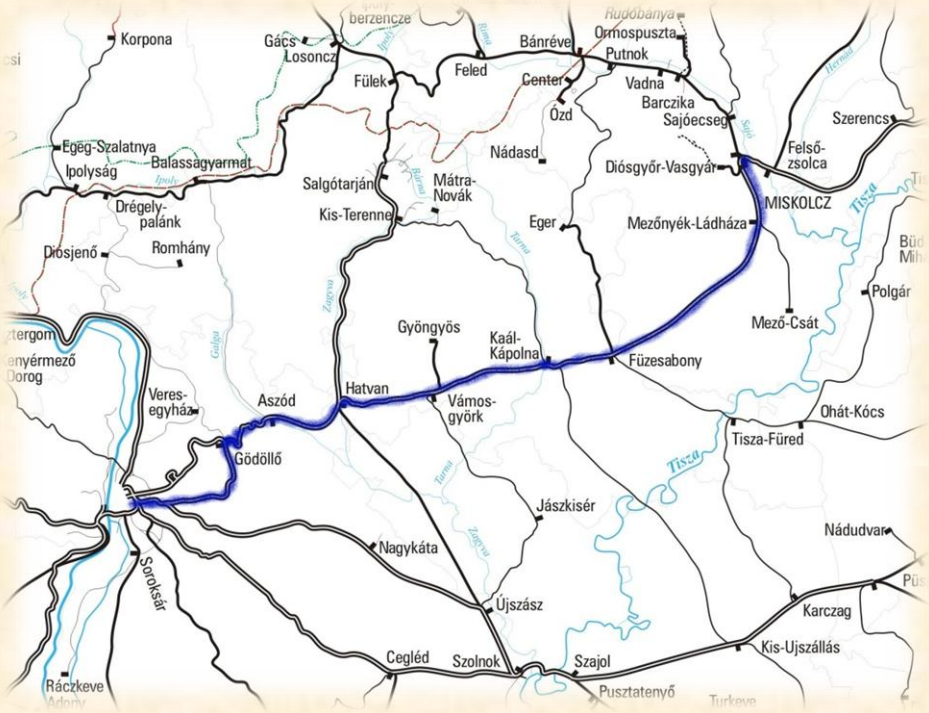
Tiszavidéki Vasút[39]

A Tiszavidéki Vasúttársaság részeként épült meg az első Miskolcra vezető vasútvonal, Debrecen irányából (pályahossz: 136 km) 1858. október 25-re. Innen a Tiszai-pályaudvar neve is! 1860. augusztus 14-én adták át a Miskolc – Kassa szakaszt.

Közvetlenül Pest irányából csak 1870. január 9-én lett meg az összeköttetés, ekkor adták át a Hatvan – Miskolc pályaszakaszt.

[39] Készült: http://www.vasutallomasok.hu/terk/BallaAtnezeti.jpg térképe alapján

[40] http://www.1000ev.hu 1848. évi XXX. törvénycikk a felelős minisztérségnek a közlekedési tárgyak iránti teendőiről



Pest – Miskolc vasútvonal[41]

1868. évi XLIX. törvénycikk
a vasutak és csatornák épitésére felvett kölcsön hováforditásáról

Az 1867:XIII. törvénycikk 6. §-a értelmében rendeltetik:

***1. §** A vasutak és csatornák építésére felvett kölcsönből eszközlendő leszen:*

a) a hatvan-miskolczi, és zákány-zágrábi vasutak kiépítése;

b) a pest-hatvan-salgótarjáni vasútvonalnak, mely az államkincstár számára megvétetett, a forgalom igényeinek megfelelő állapotba helyezése;

c) az alföld-fiumei vasut károlyváros-fiumei részén megkezdett munkálatok folytatása;

d) a magyar éjszakai vasutvonalnak Salgótartjántól Losoncz és Beszterczebánya felé folytatása, csatlakozásul a kassa-oderbergi vasutvonalhoz;

e) az éjszakai vasutvonal Hatvantól Jászberényen át Szolnokig vezetendő szárnyvonalának elkészítése.

f) a bányaipar előmozdítása végett Miskolcztól Putnok felé azon pontig vezetendő vasut épitése, melyből a vasiparral foglalkozó bányavidék egyes völgyei kiágaznak.

***2. §** Felhatalmaztatik továbbá a ministerium, hogy ha az ezen törvény 1. § f) pontjában említett vonalból kiindulva a vasiparral foglalkozó bányavidékek valamelyike az illető vonallal saját érdekében csatlakozni kivánna; s e végett a vasutépitési tőke két harmadrészének beszerzéséről, vagy biztosításáról már maga gondoskodott: a bányaipar emelése tekintetéből az építési költségek egyharmadrészét, mely segély azonban gőzmozdonyu vasutnál*

[41] Készült: http://www.vasutallomasok.hu/terk/BallaAtnezeti.jpg térképe alapján

mértföldenkint 100000 forintnál többre nem mehet, a vasut tiszta jövedelme aránylagos részének lekötése mellett rendelkezésére bocsáthassa az illető vállalatnak.

A nyiregyháza-unghvári gőzmozdony vaspálya építésére kamatbiztosítás nélkül vállalkozó részvényesek a ministerium által jóváhagyandó építkezési költségek egy harmadrészének erejéig hasonló feltételek mellett lesznek segélyezendők.

***3. §** E törvény végrehajtásával a pénzügy- s közmunka és közlekedésügyi ministerek bizatnak meg.*[42]

1880-ban a Tiszavidéki Vasút állami kezelésbe került (MÁV).

1880. évi XXXVIII. törvénycikk a tiszavidéki vasut megváltásáról és az ennek kapcsán teendő intézkedésekről

***1. §** A kormány felhatalmaztatik, hogy a tiszavidéki vasutat, az ezen társulattal 1880 április 11-én kötött szerződés alapján megválthassa és üzletbe vehesse, úgy azonban, hogy ezen szerződés 5. §-a, a kormány kezdeményezése folytán, a társulati közgyülés hozzájárulásával oly intézkedéssel helyettesittessék, miszerint a tartalékalap teljesen az állam tulajdonába menjen át, a társulat felszámolása pedig a kereskedelmi törvény ide vonatkozó határozatainak megfelőleg történjék, és hogy az igazgató tanácsnak és felügyelő bizottságnak az 1880-dik éven túl dijazás ne járjon.*

***2. §** Felhatalmaztatik a pénzügyi minister, hogy az 1868:LI. tc. alapján a kincstár birtokába jutott 5.309.000 frt névértékü részvényekre a szerződés 3. §-a értelmében eső féléves járadékok készpénzbeli kiegyenlitését mellőzhesse; egyuttal utasittatik, hogy az azok közül kisorsoltakat az ingó államvagyonban kiadásba helyezvén, azokat a többi kisorsolt és beváltott részvényekkel együtt a felszámolás teljes befejeztéig külön őrizet alá vegye.*

***3. §** Az 1868:XLIX. tc. 1. §-ának e) pontja alatt engedélyezett hatvan-szolnoki vasutból Újszász vagy Györgyénél kiágazó s a budapest-hatvani vasutba Péczel és Csaba közt beszakadó elsőrendű állami vasutvonal kiépitése akkép rendeltetik el, hogy ezen vonal egyelőre mint egy-vágányú mozdonyvasut létesittessék ugyan; a földterületek beszerzésénél azonban a második vágány esetleges berendezésére is tekintet legyen.*

***4. §** Felhatalmaztatik egyuttal a pénzügyminister, hogy a tiszavidéki vaspályatársaság által, a most beczikkelyezett szerződés 1. §-a értelmében neki átadandó 1,993. 000 frt névleges értékü elsőbbségi kötvényeket értékesithesse, és az ebből befolyó pénzösszeget a jelen törvény 3-ik §-ában engedélyezett vasutvonal kiépitésére fordithassa.*

***5. §** Ezen törvény kihirdetése napjával lép hatályba, s végrehajtásával a pénzügyminister, és a közmunka- s közlekedésügyi ministerek bizatnak meg.*

A szerződés szövege a következő:

Szerződés,

mely a tiszavidéki vaspálya-társaság összes vonalainak a magyar állam által leendő átvétele és fokozatos beváltása iránt, egyrészről a magyar államot képviselő közmunka- és

[42] http://www.1000ev.hu 1868. évi XLIX. törvénycikk a vasutak és csatornák építésére felvett kölcsön hováforditásáról

közlekedési és pénzügyi m. kir. ministerek, másrészről pedig a tiszavidéki vaspálya-társaság között létesittetett.

***1. §** Egyetértőleg megállapittatik, hogy az állami megváltási jog, mely a tiszavidéki vaspályatársaság 1856 november hó 10-én kelt engedélyokmányának 13. §-a értelmében még csak 1888 január hó 1-jével lépne hatályba, a jelen szerződésben körülirt módozatok mellett már most érvényesittethessék.*

Ehhez képest a magyar állam folyó 1880 január 1-ső napjától kezdve átveszi és beváltja a tiszavidéki vaspályatársaságnak összes vonalait, melyek az 1868:I. tc. értelmében megnyitott központi vasuti telekkönyvekben, nevezetesen a 18. sz. czegléd-szolnoki, a 15. sz. szolnok-debreczeni, a 6. sz. debreczen-miskolczi, a 9. sz. miskolcz-kassai az 1. sz. szajol-aradi és az 5. sz. püspökladány-nagyváradi telekkönyvekben bevezetve vannak. Nemkülönben átveszi és beváltja a még nem telekkönyvezett és a forgalomnak át nem adott mezőtúr-szarvasi vonalat is továbbá ezen társulat mindennemü ingatlan és ingó vagyonát, u. m. pályatesteit, épitményeit, felszerelési és forgalmi eszközeit, anyagkészleteit, kibocsátatlan, de szabályszerüleg kiállitott értékpapirjait, készpénzeit, avagy pénztári maradványait és összes activ követeléseit, csakis az alábbi 5-ik §-ban emlitett tartalékalap, valamint az 1879. évi tiszta jövedelmi fölöslegből, az alapszabályok értelmében meghatározandó felülosztalékok és járulékok kivételével, hogy a mint mindezek a társulat könyveiben és leltáraiban f. évi január 1-én felvéve találtatnak, de elvállalja egyszersmind ezen naptól fogva a társulatnak minden néven nevezendő tartozásait és kötelezettségeit kivétel nélkül, a következő feltételek alatt:

***2. §** Kötelezi magát a magyar állam, hogy a tiszavidéki vaspályatársulat által a cs. kir. szab. osztrák kereskedelmi és ipar-hitelintézettől felvett 15,750.000 frt sorsjegy-kölcsön után esedékes és évenkint 819,000 frtot tevő járadékokat, az 1859 január 9-én kelt kölcsönszerződés értelmében, a most nevezett hitelintézetnek Bécsben, az 1873. évben engedélyezett 20,000.000 frt, azaz husz millió osztr. é. frtot tevő 5% elsőbbségi kölcsön kamatait és törlesztési részleteit pedig az ezen kölcsönről kiállitott fő- és részkötvények tartalmához képest, az ezen részkötelezvényekben megjelölt és a budapesti és bácsi hivatalos lapokban közhirré teendő helyeken f. évi január 1-től, a tiszavidéki vaspályatársaság helyett pontosan kifizetni, egyszersmind ezen kétrendü kölcsönök biztositására nézve, a társaság alapszabályaiban megállapitott elsőbbségi jogokat érvényben fentartani fogja.*

***3. §** Továbbá folyó 1880 julius 1-től kezdve a részvények beváltására az alábbi 4. §-ban megállapitott tiz év alatt, minden más ki nem sorsolt részvény után és pedig minden év január és julius hó 1-ső napjain, félévi részletekben 7 frt 35 harminczöt krajczárt, és igy egy évre 14 frt 70 kr, azaz tizennégy forint és hetven krajczárt bélyeg- és adómentesen fog az állam kormánya az illető részvénytulajdonosoknak az esedékes részvényszelvények ellenében és pedig a m. kir. központi állampénztárnál Budapesten, vagy a társulati igazgatóság javaslatára időnkint a kormány által megállapitandó s a magyar és osztrák hivatalos hirlapokban közzéteendő fizetési helyeken kifizetni.*

***4. §** A magyar állam kötelezi magát folyó 1880 január hó 1-től számitandó tiz év leforgása alatt, a tiszavidéki vasuttársulatnak 82,675 db. részvényeit, évenkint két izben eszközlendő sorsolás utján, melynek módját a magyar kormány határozza meg, magához váltani.*

Minden sorsolás alkalmával a most számszerüleg 82,675 darabbal megjelölt részvények egy huszadrésze sorsoltatik ki. - a kisorsolt minden darab részvényért az állam az előbbi §-ban körülirt fizetési helyeken 245 frtot azaz kétszáz negyvenöt o. é. forintokat adó- és ille-

tékmentesen fog az illető részvény tulajdonosának készpénzben és minden levonás nélkül kifizetni.

***5. §** A tiszavidéki vaspályatársaságnak jelenlegi tartalékalapja - mely az alapszabályok értelmében úgyis a társulat tulajdonát képezi - az igazgatóság és felügyelő-bizottság dijazására és elszámolási költségek fedezésére a társulat által fenntartatik, a m. kir. kormány felügyelete mellett az igazgatóság által, annak belátása szerint és felelőssége mellett fog kezeltetni, maradéka pedig annak idejében a m. kir. kormánynak átadandó lészen.*

A részvényesek jogai és érdekei megvédése és képviselete czéljából a társulat jelenlegi vezénylő igazgatósága és felügyelő bizottsága a társulat ügyeinek végleges lebonyolitásáig, és főként a sorsolás utján beváltandó részvényeknek teljes beváltása idejéig jelen létszámában és alakjában meghagyatik; úgy mindazonáltal, hogy a kereskedelmi törvény 203. §-ában kijelölt felszámolási teendőket is teljesiteni feladata leend: - az úgy átalakult igazgatóság és felügyelő bizottság hatásköre, az alapszabályok módositása által fog körüliratni.

***6. §** A társulat köteles, minden könyveit, leltárait, szerződéseit, számadásait és összes irattárát a magyar államnak átadni és rendelkezése alá bocsájtani, mely utóbbi mindezen okiratokat akként fogja megőrizni, hogy azok úgy a beváltás, illetőleg a felszámolás folyama alatt, mint azután is, a kereskedelmi törvény 207. §-ában előirt időpontig azok által, kik a törvény által erre jogositva vannak, használhatók legyenek.*

***7. §** A magyar állam kormánya a tiszavidéki vaspályatársulatnak összes személyzetét átveszi s e személyzetnek szerződéseken, kinevezési és előléptetési okmányokon, utasitásokon, szolgálati rendszabályokon és nyugdijintézeti alapszabályokban gyökerező jogait biztositja; ebből kifolyólag*

a) különösen magára vállalja az 1873 márczius hónapban létesitett nyugdijintézeti alapszabályok 7. §-ában kikötött azon kötelezettséget is, mely szerint mindenkor és mindaddig, a mikor és a meddig a nyugdijalap saját folyó jövedelmei és hozadékai az alap kötelezettségeinek fedezésére nem elegendők, a hiányzó összegeket az államkincstárból fogja kamatmentes előlegekkel idejekorán pótolni és fedezni;

b) azon alkalmazottak, kik akár az ujjászervezés folytán, akár más okból a szolgálatban meg nem tartatnak, de kiknek a társulati nyugdíjalapszabályok értelmében a nyugdijra jogos igényük van - ha a szolgálat ugyanezeknek az állam részéről történendő tényleges átvétel után azonnal fel is mondatik - teljes javadalmaikat folyó 1880 deczember hó végeig élvezendik.

A tiszavidéki vaspályatársaság tiszti állományába tartozó azon nyugdijképes alkalmazottak azonban, kik eme most irt határidő után fognak nyugalmaztatni, teljes javadalmazásukban csak a felmondástól számitandó három hónapra részesittetnek;

c) ha mindazonáltal a fentebbi b) pontban megjelölt nyugdijképes alkalmazott nyugdijaztatását önmaga kérelmezi, eme, kizárólag a kormány részéről tett felmondás eseteiben megállapitott kedvezményekben nem részesül.

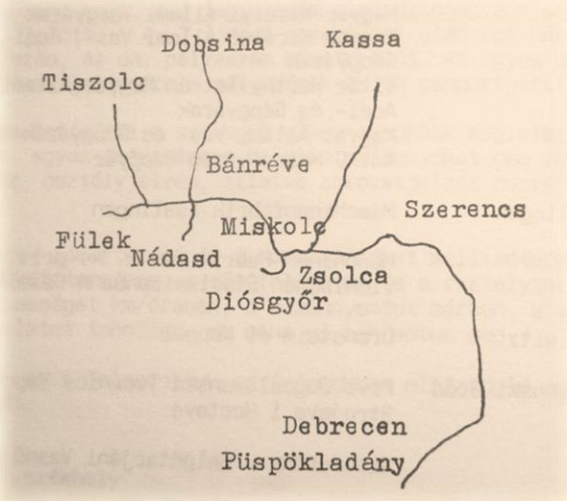
***8. §** A jelen szerződés jóváhagyása után, illetőleg a tiszavidéki vasut tényleges átvételével a magyar állam a tiszavidéki vasut kezelése és az e feletti rendelkezésre nézve korlátlan jogot nyer; de a feltétlen tulajdonjog csak akkor lép jogérvényre, a mikor az állam a tiszavidéki vaspálya összes részvényeit beváltotta, - addig is azonban a magyar állam jogai biztositására ezen szerződés a vasuti központi telekkönyvekben, az 1. §-ban körülirt tiszavidéki vaspálya összes vonalaira és ingatlanaira előjegyeztetik.*

Ezen előjegyzés mindazonáltal a társulatot terhelő jelen szerződés 2. §-ában körülirt két rendü kölcsönök biztositására nézve, a társulat alapszabályainak 8. §-ában megállapitott elsőbbséget meg nem változtathatja.

***9. §** Mihelyt az állam a tiszavidéki vaspálya részvényeinek utolsó részét teljesen beváltotta, ezzel a tiszavidéki vasut engedélye végleg megszünik, s az államnak jogában álland a társulat képviselőinek minden további megkérdeztetése és külön engedélye nélkül, az ezuttal csak előjegyzés által biztositott feltételes tulajdonjogait a tiszavidéki vaspálya összes ingatlanaira és vasuti vonalaira feltétlen tulajdonjoggal bekebeleztetni, s jelen szerződés alapján a telekkönyvi átirásokat a magyar állam javára eszközlésbe vétetni, oly joghatálylyal azonban, hogy a fentebbi 2. §-ban felsorolt jelzálogilag biztositott s azon időpontig még nem törlesztett elsőbbségi adósságok egyidejüleg az államra, mint közvetlen adósra fognak átszállani.*

***10. §** Ezen szerződés és ebből folyó minden beadványok, okmányok és az egész leszámolási müvelet, bélyeg- és illetékmentes.*

***11. §** Jelen két egyenlő példányban kiállitott szerződés a tiszavidéki vaspályatársaság részéről a részvényesek közgyülésének és a magyar állam részéről a törvényhozásnak jóváhagyása után válik kötelezővé és jogerejüvé*[43]

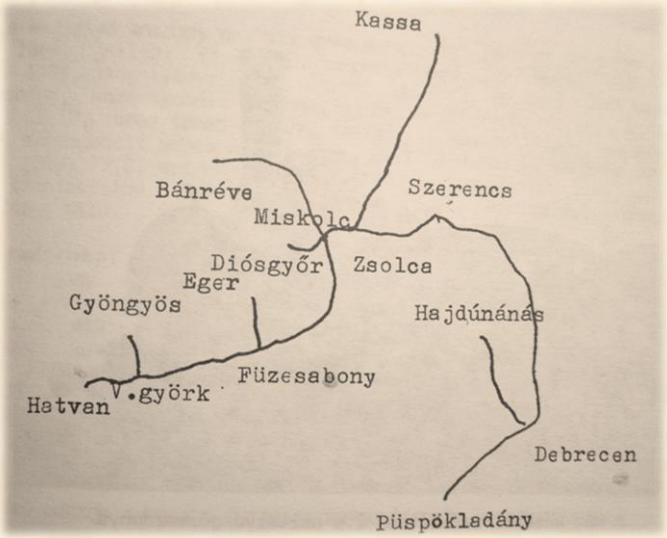


A MÁV Miskolci Üzletvezetőség vasútvonalai a tiszavidéki Vasút államosítása után 1880[44]

A vasút létesítését gazdasági, de sokszor hadászati érdekek is befolyásolták. Ha belegondolunk, hogy a vasútépítések mekkora munkaerőt igényeltek, mennyi anyagot kellett hozzájuk beszerezni, legyártani, a helyszínre szállítani, akkor meg kell állapítanunk, hogy ezekben az időszakokban óriási foglalkoztatási konjunktúra volt.

[43] http://www.1000ev.hu 1880. évi XXXVIII. törvénycikk a tiszavidéki vasut megváltásáról és az ennek kapcsán teendő intézkedésekről

[44] Dr. Bory Endre-Mohay László: A MÁV Miskolci Üzletvezetőség fűtőházaihoz beosztott gőzmozdonyok rövid és vázlatos története. Vasúttörténeti emlékkönyv 1992.



A MÁV Miskolci Üzletvezetőség vasútvonalai a tiszavidéki Vasút államosítása után 1884[45]

A későbbi üzemvitel, a különféle szolgálati ágak szintén sok, ámbár már az előzőnél jóval szakképzettebb, műveltebb szakembergárdát igényelt. Ezeket a szakképzéseket a vasút már mag oldotta meg, de leszögezhetjük, hogy az ország talán legnagyobb munkáltatója volt.

A nyugdíjas állások, a betegbiztosítás, a kiszámítható munkarend, a jó fizetés, az egyéb szociális ellátások, a szolgálati lakás, az ingyenes, illetve nagyon kedvezményes utazási lehetőség vonzotta a munkavállalókat.

A Budapesten létesített MÁV kórház jelenleg is működik, igaz, hogy már lényegesen kiszélesített feladatköttel és nem csak a vasutasok részére.

A MÁV-on belül segély- és biztosítóegyletek is létrejöttek. Az egyik ezek közül a Rudolf – segélyegyesület, amely 1875-ben alakult és jelenleg is működik.

A Vasutasok és Közlekedési Dolgozók Jótékonysági Egyesületét[46] 1894-ben alapították. A századfordulón létrehozott nagyszámú Egyesület között elsõ volt az úgynevezett segélyezõ kategóriában. A tagjai által fizetett tagdíjból nyújtott támogatást gyermekszületés, betegség, rokkantság és halálozás esetén.

Anyagi és erkölcsi támogatást nyújtottak az Egyesület számára a kor ismert közéleti személyiségei, akiket áldozatkész önzetlen tevékenységük elismeréseként 1905–ben, a XI. közgyûlés dísztaggá választott. Emléküket a ma is megtekinthetõ díszalbum õrzi.

Az albumban megörökített személyiségek között szerepel:

- ✓ Dr. Wekerle Sándor miniszterelnök, belsõ titkos tanácsos,
- ✓ udvardi és kossuthi Kossuth Ferenc kereskedelmi miniszter,
- ✓ gróf Andrássy Gyula belügyminiszter,
- ✓ nagyapponyi Apponyi Albert gróf országgyûlési képviselõ,

[45] Dr. Bory Endre-Mohay László: A MÁV Miskolci Üzletvezetőség fűtőházaihoz beosztott gőzmozdonyok rövid és vázlatos története. Vasúttörténeti emlékkönyv 1992.

[46] http://www.vkje.hu/tortenet

- ✓ németújvári gróf Batthyány Tivadar császári és királyi kamarás, országgyûlési képviselõ.

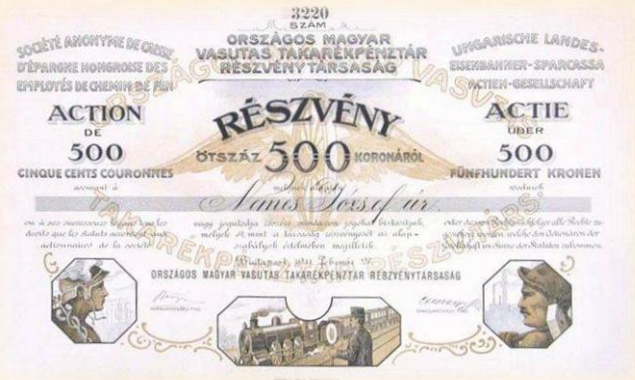


A ma is működő egyesületek közül a legnagyobb létszámú a Vasutas Önkéntes Támogatási Alap (OTA), amely 1930-ban jött létre, 210 ezer tagja van. Az alapítók célja volt a vasút betegségbiztosító intézményeinek fejlesztése és a fennmaradt pénzeszközből segélyek rendszeresítése. Az elmúlt 60 évben az alapvető cél gyakorlatilag nem változott, tevékenységével ma is, tagjainak és eltartott hozzátartozóinak társadalombiztosítási ellátásokon túlmenő segélyezését, valamint tagsága egészségügyi, szociális és társadalombiztosítási színvonalának emelését szolgálja.[47]

Már az 1870-es évek közepén a magyar mozdonyvezetők olyan egyesület létrehozására törekedtek, amely az összefogás erejével figyelembe véteti a baleseti veszélyekkel járó szolgálatukat és szociális helyzetüket. Így alakult meg 1881-ben, akkori nevén az *"Első Magyar Mozdonyvezetők Központi Segély Egylete"*, amely ma a *"Mozdonyvezetők, Vasútüzemi Dolgozók Segélyező Egyesülete"* név alatt működik. Az egyesület a vasutasság, a mozdonyvezetők összetartozása, egymás segítésének hangsúlyozása, fel nem adott elvek birtokában megélt és túlélt *"megállj jelzéseket"* és *"lassú jeleket"*, mire 2006-ban működésének jubileumi 125. évéhez érkezett. Zömében a vasúti *"vontatási szolgálat"*, ezek családtagjai és nyugdíjasai mellett ma már azok is tagjai lehetnek az egyesületnek, akiket *"megcsapott a mozdony füstje"*.[48]

Még számtalan dolgot lehetne felsorolni, hogy a vsautak és főleg a MÁV mit biztosított a dolgozóinak a „népnyúzónak” titulált polgári társadalomban. Az írásban még számos helyen lesz tényszerű utalás, törvény szövegének beidézése ezekkel kapcsolatosan. Ezek után majd az olvasó dönthet, hogy mikor, milyennek ítéli a szociális és társadalmi ellátásokat. Egy az viszont bizonyos, a vasútiakat a háború előttig jól fizették, biztos megélhetésük volt, sőt olyan „hitel”, amelyről később és ma sem lehet beszélni. Akkor a vasúti dolgozók a legtöbb kiskereskedőnél „felírásra” vásárolhattak és csak fizetéskor kellett rendezni a dolgokat. A vasutas állás ehhez teljes biztosítékot adott.

[47] Tivald Attiláné: Az önsegélyezés Magyarországon.
[48] http://www.mozdvezegy.hu/



Vasutas Takarék 1911[49]

[49] www.bedo.hu

A Miskolc – Bánréve vasútvonal

1843. szeptember 6-án a Gömör megyei Hosszúréten összejöttek az akkori vastermelők, és itt vetődött fel egy új vasfinomító gyár létesítésének a gondolata a tervezett vasutak építéséhez. Ez alapozta meg az Ózdi Vasgyár létrehozását.[50] A mai divatos szóval való „hatástanulmány" készítésekor, a gyárat nem Ózdra, a jelenlegi (volt?) helyére, hanem Sajópüspöki mellé, a Sajó völgyében kívánták megépíteni, csak később döntöttek másként! Erről a gömöri vasutak létesítésénél bővebben lesz szó, a forrás egyértelmű megjelölésével.

A helyzet nem volt egyszerű, mert a különféle érdekcsoportok a vasútépítésekben is, más és más elgondolást, pályairányt akartak megvalósítani. A Miskolc – Bánréve közötti sajóvölgyi vasútnak is volt egy másik, nem is kicsi konkurenciája, illetve alternatívája. Látni fogjuk, hogy ebben a változatban az építés nyugatról kelet felé folyna, értelemszerűen elsőbbek a gömöri vasutak és csak utána jön a Bánréve – Miskolc vonal. Itt emlékeztetőül csak ennyi, részleteiben az előző fejezetkben.

„A Magyar Államvasutak első, 1867-ben a Magyar Északi Vasút által átadott pest—hatvan—salgótarjáni vonalának változatos a története. Korai előzményének tekinthető az a hír, mely szerint Sina báró gödöllő—hatvani birtokát Pesttel saját költségén vasúttal kötné össze.

Igaz elődje az Ipoly—Sajóvölgyi Vasút volt. Az ötvenes évek közepén tervezték kiépítését a Szob, Balassagyarmat, Losonc, Fülek, Rimaszécs, Rozsnyó, Dobsina útvonalon, Rimaszécstől Putnokon át Miskolcig terjedő szárnyvonallal, „míg alsó végével a délkeleti államvaspályába torkolva, az ország szíve fővárosa felé nehezednék, és ugyanazon állampálya által a birodalom székvárosához hozná alföldünket közelebb; felső végével oly pontot (Miskolc) érintene, melly felé a birodalmi vasút-háló terv szerint két vonal vezetend, egyik a Tiszántúlról Debrecentől fel Tokajon át, másik a Mátrán innen Pestről felfelé.""[51]

Láthatjuk, hogy ez a javaslat is egy teljesen életképes változat. Nagyon nagy eltérés sem a pályairányokban, sem az érintett településekben nincs. Itt már csak az a kérdés, hogy merről kezdődik az építkezés, melyik részek a súlypontok, a fővonalak és mik lesznek aás vonalakkal.

A sajóvölgyi tájegység felé vasút nem vezetett. A gyárosok sürgetésére az 1868. évi XLIX. tc. államköltségen elrendelte a bányaművelés előmozdítása végett a Miskolcról Putnok felé vezető vasút építését.

„A térség vasművei 1867-ben az Első Erdélyi Vasút részére már 2240 tonna, 1868-ban a MÁV részére 3.750 tonna sínt hengereltek. Az érintett vasművek már 1867-ben kezdeményezték az iparvasút létesítését, 1868. április 24-én terjesztették fel a kérelmüket az országgyűléshez"[52]

[50] http://www.ozd.hu/images/articles/honismeretip2008_mell.pdf

[51] Barkóczi Jolán: Az abszolutizmuskori magyar vasútügy a „Gazdasági lapok" tükrében. A Közlekedési Múzeum Évkönyve 6. 1981-82 (1983)

[52] Karácsony Tamás: A MÁV Miskolci Üzletvezetőség vonalhálózatának kiépülése

Az 1868. évi XLIX. törvénycikk a vasutak és csatornák építésére felvett kölcsön hovafordításáról rendelkezett az 1. §. f). pontjában a Miskolc irányából, a Sajó-völgyén építendő vasútvonalról.

A vasutak létesítését megelőző érdekérvényesítő munkában – a teljesség igénye nélkül – megemlítünk majd néhány nevet, akik ezeknek a vasutaknak a „kijárásában” sokat tettek:

Radvánszky Béla, báró[53]



Sajókaza, 1849. márc. 1. - Bp., 1906. máj. 2.: művelődéstörténetíró, koronaőr, az MTA tagja (l. 1879, t. 1887, ig. 1891), ~ Géza öccse, Tisza István sógora. Az 1860-as évektől folytatott széles körű gyűjtőmunkát művelődéstörténeti munkáihoz. Miután jogot végzett Bp.-en, külföldi tanulmányutat tett. 1875-től 1882-ig ogy.-i képviselő, ezt követően 1892-ig Zólyom vm. főispánja. 1875-ben m. báróságot kapott

1883-tól az általa alapított Magy. Heraldikai és Genealógiai Társ. elnöke; a Magyar Protestáns Irodalmi Társ. alelnöke. 1895-től koronaőr. Irodalomtörténeti műveket is írt. - F. m. Magyar családélet és háztartás a XVI. és XVII. sz.-ban (I - III., Bp., 1879 - 96); Lakás és bútorzat a XVI. és XVII. században (Bp., 1879); Bethlen Gábor fejedelem udvartartása (Bp., 1888). - Irod. Szinnyei József: Írók a R. családban (Bp., 1906); R. B. br. (Századok, 1906); Zsilinszky Mihály: Emlékbeszéd br. R. B. fölött (MTA Emlékbeszédek, Bp., 1906); R. Kiss István: br. R. B. emlékezete (Bp., 1907).

Mandello és társa, báró Radvánszky-féle kõszénbánya-vállalat, Sajó-Kaza környékén művelte a bányáit és egyik alapítója volt az Országos Magyar Bányászati és Kohászati Egyesületnek.

A volt Borsodi Szénbányák, a Radvánszky család sajókazai bányanyitásától eredezteti a történetét, amelynek dátuma 1786.

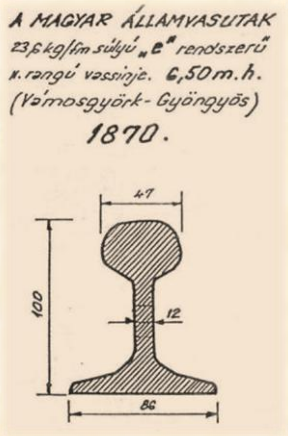
Bánréve – Miskolc vonal[54]



Az olcsóbb, kisebb forgalmú vasutak építését már az első, a helyiérdekű vasutak építését szabályozó törvény megszületése előtt kezdeményezték. A Magyar Államvasutak 1871-ben építette az első olyan mellékvonalat (Miskolc és Bánréve között), melynél csökkentette az építési költségeket. A MÁV második ilyen irányú kísérlete az ipari jellegű Gömöri Vasút volt 1873-74-ben, amelynek létrehozását anyagilag a helyi vállalkozók is nagyban támogatták.

[53] Életrajzi lexikon

[54] Készült: http://www.vasutallomasok.hu/terk/BallaAtnezeti.jpg térképe alapján



A vasutak fajtáira nálunk a törvényhozás és közigazgatás csak négy félét ismert, abban az időszakban, első rendű vasutak (fő és mellékvonalak), helyi érdekű vasutak, helyi, közúti és iparvasutak, mezei és bányavasutak.

MÁV „e" jelű vassín[55]

A mellékvonali jellegűnek épített vasútvonalat tehát a MÁV építette. 1870 júniusában meg is kezdődött a vonal építése.

„Ugyancsak a fennebb idézett t.-cz. alapján csakhamar munkába vétetett a miskolcz-bánrévei másodrangú pálya kiépitése, az építést az 1867. évi junius hó 30-án kelt szerződés alapján a pesti építő bank társaságában Détsy Á. és Chatry S. vállalván el 1.328.000 frt átalány-összegért. Az épités befejezésének határidejéül 1871. évi február bó 1 -je állapíttatott meg."[56]

Az I870. évi államköltségvetés, a miskolc-bánrévei vasútra rendkívüli kiadásként határozta meg az építés kezdeti összegét.

„A miskolcz-bánrévi vasutra 1.935,000.- Ft„rendkívüli kiadás"[57]

A Miskolc és Bánréve közötti, a Sajó völgyében futó 45,5 km hosszú szakaszt 1871. június 13-án nyitották meg. A felépítményt 23,6 kg/fm tömegű, „e" jelű vassínekből építették.

„Megnyittatott a vonal 1871. évi junius bó 13-án. E vonal a tiszai vasút miskolczi állomásából ágazik ki és Miskolcz, Szt.-Péter, Vadna és Putnok állomásokon keresztül éri el Bánrévét. A területi viszonyok igen kedvezők, nagyobb töltések vagy bevágások nem jönnek elő."

A vonal a miskolci Tiszavidéki Vasút Társaság állomásépületének nyugati végén kezdődött és onnan kanyarodott a város mellett a Sajó-völgy irányába. A vasútvonal létesítése során 47 épületet emeltek, a mai Gömöri pályaudvar helyén ideiglenes állomásépület létesült. Fűtőház is épült, Miskolcon 4 állásos, Bánrévén 2 mozdonyt befogadó méretre.

A MÁV 1873. évi üzleti jelentése szerint a Miskolc – Bánréve vonalon 3 db másodrangú mozdony üzemelt.

A sajtó már akkor is „nagy úr" volt! A „Borsod" folyóirat 1871. november 16-i számában ekképpen kesereg az újságíró, hogy nem sokat ér ez a vasút, mert az áruk hetekig hevernek a vasút raktáraiban, elszállításra várva, *„ennek nem ártana elejét venni, és a vonóerőt 2-3 mozdonnyal megszaporítani."*[58]

---

[55] Karczagi Tibor: Fejezetek a hazai síngyártás történetéből. Vassúttörténeti Emlékkönyv. MÁV Igazgatóság Miskolc. 1992. (23,6 kg/m fajlagos tömeg, 6,5 m hossz jellemzte)

[56] Magyar vasúti évkönyv 1878.
http://library.arcanum.hu/hu/view/ORSZ_KOZL_MagyarVasutiEvkonyv_01/?pg=364&zoom=h&layout=s

[57] 1870: XI. t e, 2.§ B.IV. 5. http://www.1000ev.hu/index.php?a=3&param=5417

[58] Mohay-Dr. Bory-Fojtán: A miskolci fűtőház története

1871-ben a vonalon a MÁV V. osztályú mozdonyai vontatták a vonatokat. Ez a mozdony a fővonalakon alkalmazott III. osztályú mozdonyoktól csak kisebb méreteiben különbözött. A méretcsökkentésre a kisebb terhelhetőségűre épített pálya miatt volt szükség. Később ezt a pályát is átépítették, mert nem volt szinkronban a szállítási igényekkel.

A MÁV V. osztályú, később 374 sorozatú mozdonya, a MÁV első mellékvonali gőzmozdonysorozata volt. 1870 és 1898 között gyártotta a Sigl Wiener Neustadt, a Mödling, a budapesti MÁV Gépgyár és az aradi Weitzer.

A növekvő utasforgalom kiszolgálására a MÁV-nak az 1870-es évekre a másodrangú vonalain is mozdonyokra volt szüksége. A vonalak részére szükséges könnyebb mozdonyok megtervezésére és megépítésére a megbízást a Magyar királyi Államvasutak mozdonyait csaknem kizárólagosan szállító bécsújhelyi Sigl gyár kapta meg. A gyár az addigi tapasztalatok alapján a másodrangú mozdonyok szabványos alakjául a háromcsatlós szerkocsis mozdonyokat választotta, valószínűleg azért, hogy a 8,5 tonnára korlátozott tengelynyomással is minél erősebb mozdonyokat készíthessenek a másodrangú pályákra. A szerkocsis mozdonyok nagy előnye ugyanis a szertartályosokhoz képest, hogy tengelynyomásaik és adhéziós vonóerejük üzem közben nem változik meg és kazánjuk méreteit az üzemanyagkészlet nem korlátozza.

A másodrangú pályákon hosszú ideig gazdasági okokból a személy- és teherszállítást egymástól elválasztani nem lehetett, holott a vegyes üzem aránylag nagy teljesítményű mozdonyokat követelt. Hogy a kisebb tengelynyomások ellenére is a mozdonyok lehetőleg nagy teljesítőképességűek legyenek, a tapadósúly maximális kihasználására a C tengelyelrendezést választották.

A mozdonyokat csupán kézifékkel szerelték fel, amellyel a szerkocsi mindkét kerékpárját fékezték, folytatólagos féket azonban, - amellyel a vonatszerelvényt is fékezhették volna, - még később sem szereltek rájuk.

1871-ben aztán a költségvetés újabb összeget irányzott elő az építési és üzemeltetési feladatokra. Ismételten a rendkívüli kiadások sorában

„A miskolcz-bánrévei vasut kiépitésére és üzletberendezésére 399,781.- Ft rendkívüli kiadás.”[59]

1873-74-ben újabb V. osztályú mozdonyok kerültek beszerzésre a megnövekedett szállítási igények kielégítéséhez.

Az 1873. évi költségvetésben újabb rendkívüli kiadás látható a vasútvonalra.

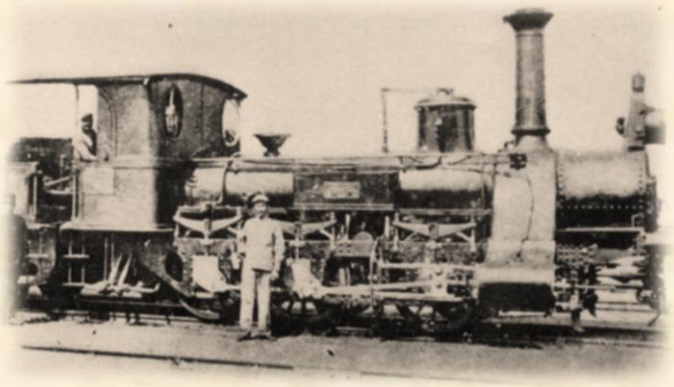
„A miskolcz-bánrévei vonal építésére 155,104.- Ft.”[60]

1874 július-november hónapjában a Magyar Államvasutak igazgatósága a gömöri iparvidék vonalain további hat darab az V. osztályú lokomotívokhoz hasonló másodrangú háromcsatlós mozdonyt helyezett forgalomba, amelyek a Mödlingi Mozdonygyárban készültek és VI. osztály sorozatjelöléssel és 136-141 pályaszámokkal jelöltettek meg. A gömöri iparvidék vonalhálózatán a VI. osztályú mozdonyok az V. osztályúakkal együtt az egész forgalmat bonyolította le. A nagyobb kerékátmérővel készült VI. osztályú mozdonyok (5081-5086, majd később 373.001-006 pályaszámmal) a Miskolc-Fülek, Bánréve-Rozsnyó-Dobsina-i vo-

[59] I87I : X.tc.2. § B.V.5. Az I87O. évi államköltségvetésről.
http://www.1000ev.hu/index.php?a=3&param=5503

[60] 1873: XXI.tc.2o § B.VI. 60. Az 1873. évi államköltségvetésről.
http://www.1000ev.hu/index.php?a=3&param=5593

nalakon eleinte személyvonatú szolgálatot teljesítettek. Majd a mikor a Miskolc-Fülek-i vonalat elsőrangúsították, az V. osztályú mozdonyokkal közös fordulóba osztva továbbították a másodrangú pályák személy-, vegyes- és tehervonatait. Mindkét mozdonysorozat általános használhatóságát némileg, korlátozta, hogy, mint szerkocsis mozdonyok, csakis olyan vonalakon voltak járathatók, amelyek végpontjan fordulni tudtak.



MÁV V. osztályú mellékvonali, vegyesvonati mozdony, hosszabbított füstszekrénnyel[61]

A másodrangú vonalak számának szaporodásával a szertartályos mozdonyokkal szemben azonban mindjobban háttérbe szorultak és az 1900-as évek első évtizedét követőleg mind ritkábban teljesítettek vonali szolgálatot. Ettől az időtől kezdve jobbára, mint tartalék mozdonyok egyes nagyobb forgalmú állomásokon tolatási szolgálatot végeztek. 1911-ben létszámuk, a 373.002 számú mozdony selejtezésével, apadni kezdett és az I. világháború lezajlása után a Magyar Államvasutak hálózatán 4 darab VI. osztályú (373 sor.) mozdony maradt vissza, melyek az 1920-as évekfolyamán mind selejtezésre kerültek.

Az V. és VI. osztályú mozdonyok szerkezete teljesen azonos, közöttük csupán lényegtelen méretbeli különbségek vannak. Észrevehetőbb eltérést csupán a két mozdonysorozat fűtőfelülete és kerékátmérője mutat, amelyek a VI. osztályú mozdonyoknál nagyobbak. Ez utóbbi mozdonyok ugyanis a gömöri iparvidék személyszállító vonatainak továbbításához készültek.

A kerékátmérők megnövelése maga után vonta a tengelytávolságok növekedését is, sőt emiatt a hajtórúd hossza is 200 mm-rel megváltozott, maga a gépezett azonban teljesen változatlan maradt.

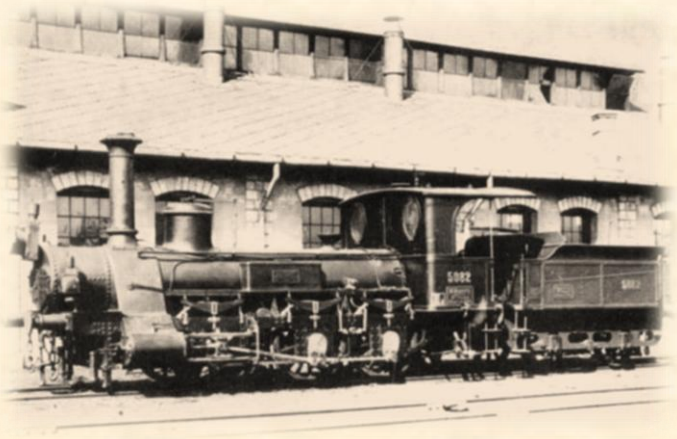
MÁV V. osztályú mellékvonali, vegyesvonati mozdony 1870…1898.
35-36…142-144 psz. csoport
Később: V. osztály, 5001…5050 pályaszám.
Végül: 374. sorozat
C-2n, 40 466 N, 45 km/h, 25,77 t/8,64 t
Gyártó: Sigl, Wien és Wiener Neustadt, MLWB Mödling, Weitzer, Arad MÁV Gépgyár Budapest.[62]



[61] Közlekedési Műzeum: Nagyvasúti vontatójárművek Magyarországon

[62] Közlekedési Műzeum: Nagyvasúti vontatójárművek Magyarországon 1.90, 1.91. A típusból, mely a MÁV első saját rendelésű mellékvonali mozdonya, 21 darabot szerzett be, a következő pályaszámokkal: 35—36, 49—51, 54—55, 73—75, 99—100, 130—135 (SigI) és 142—144 (MLWB). A magánvasutak államosítása után a MÁV állagába a következő pályaszámokkal kerültek mozdonyaik: MKV: 201—204 (Sigl), DDV: 539— 550 (Sigl és MLWB), MÉKV: 841—849 (Sigl és MÁV Gépgyár), Thév: 5047—5050 (Weitzer).

Az 1874-ben megnyílt kapcsolódó gömöri vasút miatt 6 db VI. osztályú mozdony (373. sorozat) beszerzésére is sor került.



MÁV VI. osztályú vegyesvonati mozdony
5081-5086 psz. csoport, végül 373. sorozat
MLWB Mödling 1874
C-2n, 40025 N, 45 km/h, 25,5 t/8,8 t[63]

Az MLWB - Maschinen-, Lokomotiv- und Wagenbauanstalt, Mödling mozdony kimutatása alapján készült a következő táblázat.[64] A kilenc darab alkalmazott mozdonyt ebben a kimutatásban megtaláltuk.

Gyártási szám	Gyártás éve	Nyomtáv	Elrendezés	Mütan	Megrendelő	A mozdony sorsa	Selejtezés
14	1874	n	C – n2	74.05.20	MÁV-GIV[65]	V 142, 1891:MÁV V 5019, 1911:MÁV 374,019	1911
15	1874	n	C – n2	74.05.20	MÁV-GIV	V 143, 1891:MÁV V 5020, 1911:MÁV 374,020 1911:MFakerR [66]	
16	1874	n	C – n2	74.08.27	MÁV-GIV	V 144, 1891:MÁV V 5021, 1911:MÁV 374,021, 1918:CSD-kk 374,021[67]	1920.07.30.
17	1874	n	C – n2	74.08.24	MÁV-GIV	VI 136, 1891:MÁV VI 5081, 1911:MÁV 373,001	1927.05.27
18	1874	n	C – n2	74.09.11	MÁV-GIV	VI 137, 1891:MÁV VI 5082, 1911:MÁV 373,002	1911
19	1874	n	C – n2	74.08.26	MÁV-GIV	VI 138, 1891:MÁV VI 5083, 1911:MÁV 373,003, 1918.11.14:SHS 373.003[68]	192?
20	1874	n	C – n2	74.08.26	MÁV-GIV	VI 139, 1891:MÁV VI 5084, 1911:MÁV 373,004	1927.07.14
21	1874	n	C – n2	74.11.07	MÁV-GIV	VI 140, 1891:MÁV VI 5085,	1926.06.18

[63] Közlekedési Műzeum: Nagyvasúti vontatójárművek Magyarországon 1.107.
[64] http://www.softrain.hu/train/modl.htm
[65] MÁV-GIV → MÁV Gömöri Iparvasút
[66] Bécsi Magyar Fakereskedelmi Rt., Szászrégen
[67] CSD-kk Csehszlovák Vasút
[68] SHS Jugoszláv Vasút

22	1874	n	C – n2	74.11.27	MÁV-GIV	1911:MÁV 373,005 VI 141, 1891:MÁV VI 5086, 1911:MAV 373,006	1924.

A MÁV VI. osztályú mozdonyai a Mödlingi Mozdonygyárban készültek és 136-141 pályaszámokkal jelöltettek meg. A gömöri iparvidék vonalhálózatán a VI. osztályú mozdonyok az V. osztályúakkal együtt az egész forgalmat lebonyolította.
A nagyobb kerékátmérővel készült VI. osztályú mozdonyok (5081-5086, majd később 373.001-006 pályaszámmal) Miskolc-Bánréve-Fülek, Bánréve-Rozsnyó-Dobsina-i vonalakon eleinte személyvonatú szolgálatot teljesítettek. Majd amikor a Miskolc-Fülek-i vonalat elsőrangúsították, az V. osztályú mozdonyokkal közös fordulóba osztva továbbították a másodrangú pályák személy-, vegyes- és tehervonatait.

Ebben az időben a mozdony-javításokat a miskolci fűtőház mozdonyműhelye végezte, Bánrévén ekkor még nem volt mozdonyjavítás.
A vasútvonal megengedett sebességi viszonyaira a következő táblázat ad áttekintést.[69]

Év	Sebesség km/h
1871-1893	30…40

A Miskolc – Bánréve vasútra aztán 1876-ban még elszámoltak bizonyos fel nem használt pénzeszközöket. Erről a I876 : XLV.tc. l,§ 13, 30. rendelkezett. (A közmunka- és közlekedési miniszteri tárca részére 1873, 1874 és 1875- re engedélyezett, de ezen években fel nem használt némely hiteleknek I875 és 1876-ban való felhasználása iránt. A miskolc-bánrévei vasútnál.)

„1. § A közmunka- és közlekedési minister tárczája részére az 1873. és 1874. évekre megszavazott, de ezen években kifizetés alá nem került összegekből:
a miskolcz-bánrévei vasutnál 2,336.- Ft 40.- Kr
1875-ben való felhasználása utólagosan jóváhagyatik s egyuttal megengedtetik, hogy ugyancsak a fennebbi és az 1875. évre megszavazott hitelekből:
a miskolcz-bánrévei vasutnál 2,000 frt
az 1876. év folyamában igénybe vehessen.”[70]

Ezeken a MÁV vonalakon rövid, kéttengelyes személykocsik közlekedtek. A személyvonatok mind kézifékkel közlekedtek, de nem minden kocsi volt fékezhető.
A Központi Vasúti és Közlekedési Közlönyben már 1873-ban megjelent a MÁV oktatási rendelete, amelyben a szolgálati főnökségek, fűtőházak személyzetének oktatására vonatkozó előírások voltak.

[69] Dr. Bory Endre: A MÁV Miskolci Üzletvezetőség felügyelete alá tartozó, illetve tartozott vasútvonalak vázlatos ismertetése. Vasúttörténeti Emlékkönyv 1992 Miskolc
[70] http://www.1000ev.hu/index.php?a=3&param=5758

1873-ban épült meg a miskolci Rendező pályaudvart, az új - Miskolc állomással (a mai Gömöri pályaudvar.) összekötő vonal. Ezáltal az összeköttetés a Tiszavidéki vasúttal Debrecen és Kassa irányába létrejött.

Néhány szolgálati hely az akkori nevekkel:[71]

Hely		*Főnök*	*Hivatalnok*
Miskolc		*Látesz Sándor*	*Löw József, Wagner Ferencz, Tornay János, Bradwarovió Simon, Bazsó Pál, Karpelesz Jakab, Jordán Béla*
	fűtőház	*Hickisch Ernő*	
	pályafenntartás X. osztály	*Konrád János osztálymérnök*	*Weichinger Lipót segédmérnök. Szentmiklósy Dénes mérnökgyakornok.*
Új-Miskolc		*Gaál Sámuel*	
Sajó-Szent-Péter		*Misz Viktor*	
Vadna		*Miksitz József*	
Putnok		*Graner Antal*	
Bánréve		*Robitsek Gyula*	*Berényi József*

1877. év végén a következő adatokat tudhatjuk a vasútvonalról:[72]

„Építési töke 1877. évi deczember hó 31 én.
Miskolcz-Bánréve (II. rangú pálya) *2.081,885'21 Frt*

A pálya kiterjedése		
építési hossz	*km*	*45,499*
tarifa hossz	*km*	*52*
Fékszín és irányviszonyok		
vizszintes pálya	*km*	*13,099*
emelkedésben levő pályarész	*km*	*27,458*
lejtésben levő pályarész	*km*	*4,942*
legnagyobb emelkedés, esetleg esés	*‰*	*5,00*
egyenes pályarész	*km*	*40,403*
görbék	*km*	*5,096*
legkisebb radius	*m*	*250*
Alépitmény		
0—2 méteres falazott áteresz	*db*	*32*
2—10 méteres hid	*db*	*17*
vas-felszerkezettel	*db*	*6*
fa-felszerkezettel	*db*	*11*

[71] Magyar vasúti évkönyv 1878.
[72] Magyar vasúti évkönyv 1878.
http://library.arcanum.hu/hu/view/ORSZ_KOZL_MagyarVasutiEvkonyv_02/?pg=23&zoom=h&layout=s

egészen fából		
10 méternél szélesebb hid	*db*	*2*
Felépítmény		
lerakatott vassín	*tonna*	*2551*
tölgy-talpfa	*db*	*66477*
ágyazási anyag		*bánya-kavics*
átjáró	*db*	*52*
kitérő	*db*	*58*
forgó-korong	*db*	*6*
Magas épitmény		
külön czélra rendelt épület	*db*	*1*
felvételi épület	*db*	*5*
áruraktár	*db*	*6*
mozdonyszín	*db*	*2*
vízállomás	*db*	*3*
szénraktár	*db*	*2*
anyag-szertár	*db*	*2*
szabadon álló árnyékszék	*db*	*5*
kút	*db*	*6*
őr-, portás-ház s bódé az állomásokon	*db*	*10*
tisztító gödör	*db*	*11*
őrház a nyilt pályán	*db*	*16*

„Egészségügyi szolgálat.

A m. k. államvasutak egészségügyi szolgálata élén egy igazgató-főorvos s egy főorvosi helyettes áll. A vonalokon alkalmazott 50 pályaorvos mindegyikének külön orvosi szakasz van kezelés és felügyelet végett kijelölve.

- ✓ *Tizenkilenczedik orvosi szakasz a 3—16. sz. őrházig, — a szakaszhoz tartoznak S.-Szent-Péter, Vadna állomások, a pályaorvos lakhelye S.-Szent-Péter, — ugyanitt van a gyógyszertár.*
- ✓ *Huszadik orvosi szakasz a 17—37. sz. őrházig, — a szakaszhoz tartoznak Putnok, Bánréve, Vadna, Feled állomások, a pályaorvos lakhelye Putnok, — ugyanitt van a gyógyszertár.*[73]

1880-ra Bánrévén, Dobsinán, Tiszolcon fűtőház létesült, így a miskolci fűtőház feladatainak egy részét ezek már átvették.

1880. április 11-én a Tiszavidéki Vasutat átvette a MÁV. Ekkor szerveződött a miskolci MÁV Üzletvezetőség.

A mellékvonal szállítási kapacitása hamarosan elégtelennek bizonyult. Új beruházásokról kellett gondoskodni és a vonal átépítése is szükségessé vált. Ehhez járult hozzá Baross Gábor helyes tarifapolitikája, amely az utazási kedvet rendkívüli mértékben növelte. A vonal tengely-nyomásának megemelése vált szükségessé, hogy a nagyobb raksúlyú kocsik, illetve nagyobb tengelynyomású mozdonyok is közlekedhessenek.

[73] Magyar vasúti évkönyv 1878.

A vonalat „c” jelű, 33,25 kg/m tömegű sínre építették át.[74]



MÁV „c” jelű sín.

Az 1894-95-ös években a Miskolc - Bánréve közötti vonal „elsőrangúsítása” megtörtént, átépítették, és így az fővonal lett.

Év	Sebesség km/h
1894-1899	55
1900-1966	70

Ezek után a vontatási feladatok ellátásában az V. osztályú mozdonyok száma csökkent a Miskolc – Bánréve szakaszon.

1896-ban vált önálló fűtőházzá a bánrévei, amely a többivel együtt – pénzügyi elszámolási szempontból – változatlanul a miskolci fűtőházhoz tartozott.

1898-ban készült el Miskolc-Gömöri pályaudvar. új felvételi épülete, Pfaff Ferenc tervei alapján

A további részletek Wimmer Vilmos tanulmányából ismerhetők meg.[75] Ebből képet kaphatunk az építkezés költségeiről is. A számítások bécsi mérföldben történtek. 1 bécsi mérföld = 7585,92 m.

Az akkori pályahossz 6,019 bécsi mérföld, azaz 45,660 km. A fajlagos építési költség 264 500.- frt/mérföld, azaz 35 867.- frt/km. Ezt akkoriban „jó építési költség”-nek tartották. Ebben nagy szerepe volt a Sajó-völgy viszonylagos síkságának, a kevés műtárgynak és a könnyű építkezésnek. A pálya Bánréve irányából Miskolc felé lejt átlagosan. A két település közt a tengerszint különbség 35,51 m. (0,78 ‰)

A Miskolc – Bánréve vasútvonal átadása sem mentes természetesen a különféle torzsalkodásoktól. Ez történt Miskolc város és a vasút között is.

„ …1870 júniusában kezdtek hozzá a Miskolc—bánrévei vonal előkészítő munkáihoz, egy évre rá, 1871. június 13-án már át is adták a forgalomnak, mint a „gömöri" vasútvonalat. A városnak most sem sikerült a rossz fekvésű Tiszai pályaudvar helyett a belterülethez közelebb fekvő nagy pályaudvart építtetni, kénytelen volt egy szerényebb megállóhellyel megelégedni.

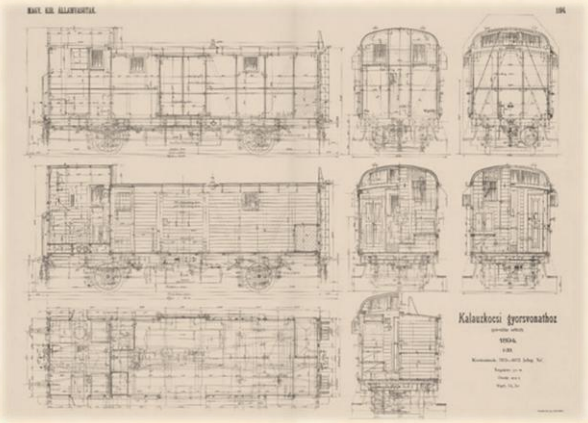
Ez volt az állami vaspályafő. Megnyitásának körülményei ismét felborzolták a kedélyeket. A város vezetősége és a vaspálya igazgatósága közt elmérgesedett viszony még tovább tartott. Az „együttműködésre" a korabeli sajtóból lehet következtetni:

„A Miskolc—bánrévei vaspálya június 13-án adatott át tettleg a közforgalomnak. Ezt is csak a pesti lapokból, s abból tudtuk meg, hogy az ünnepélyre városunkban nemzetiszínű

[74] 1877-ben eredetileg a "c" szabvány 33,25 kg/fm tömeget határozott meg, később, 1890-ben bevezetett új "c" szabványban változott meg 34,50 kg/fm tömegre.

[75] Magyar mérnöki és építészegyleti közlöny V. kötet. Wimmer Vilmos vasútépítő mérnök, részt vett a gömöri vasutak építésében. Ezután a XIX. építkezési osztályt vezette főmérnökként Feleden. Számos vasúttal kapcsolatos tanulmánya jelent meg a Magyar mérnöki és építészegyleti közlönyben.

zászlók kölcsönöztettek ki. Hogy miért nem értesíté az államvaspályák üzletigazgatósága úgy a megye, mint a város elöljáróságát, s talán szerény lapunkat is, feleljen őróla: annyi azonban bizonyos, azon urak ott az élen több figyelmet tanúsíthatnának azon megye és város iránt, melynek területén keresztülfut a pálya, s melynek ügybuzgóságát nemegyszer igénybe vették. Mint értesültünk, az itten járt állami vasúti üzletigazgató, Veninger határozott ígéretet tett arra nézve, hogy az állami vaspályán épült kisállomás centrális indóházzá fog kiépíttetni és addik is, míg az megtörténik, lehetővé fog tétetni az, hogy a Pestre utazók mindjárt e kisállomáson fognak felvétethetni. Belátta hát végre az állam azt, hogy a tiszai vaspályávali közösködés eddig is roppant kárával volt."



Kalauzkocsi gyorsvonathoz 1894[76]

Az üzletigazgató ígéretét nem váltotta be, így maradt külön vasútállomása a Tiszai és külön a Gömöri vasútnak. Annyi azonban történt, hogy két hét múlva a helyi sajtó a vasút igazgatás tájékoztatása alapján részletes leírást közölt a Miskolc-Bánréve másodrendű vasútépítésének költségeiről, létesítményeiről stb…."[77]

A Miskolc – Bánréve vonalon a megnyitáskor, mindössze öt állomás volt:

Miskolc – Sajószentpéter – Vadna – Putnok – Bánréve

1879-ben az állomások

Miskolc – Sajóecseg – Sajószentpéter – Vadna – Putnok - Bánréve.

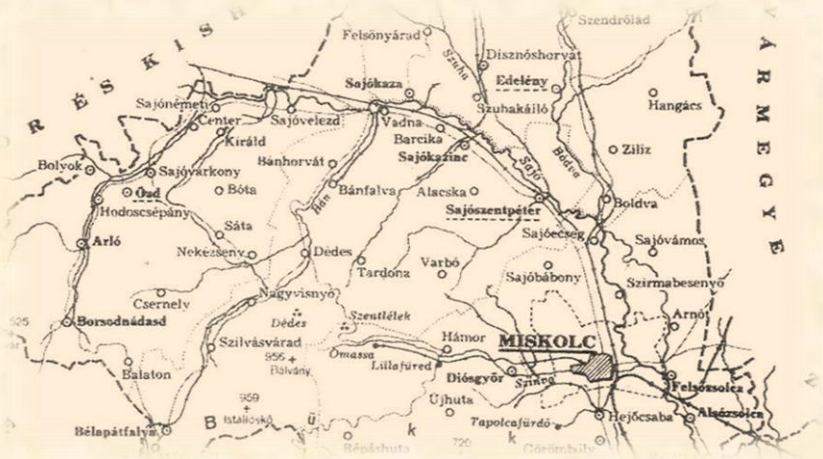
1881-ben

Miskolc – Sajóecseg – Sajószentpéter – Barczika – Sajókaza – Putnok – Bánréve

Az 1911. évi kimutatás szerint:

Miskolc – Sajóecseg – Sajószentpéter – Barczika – Sajókaza – Putnok – Bánréve

[76] Balla László www.vasút.tk
[77] Kamody Miklós



Miskolc-Bánréve vasútvonal Borsod vármegyei része[78]

EREDETI DOLGOZATOK.

X.

A miskolcz-bánrévi másodrendű (vicinal) vasútnak leirása.

Közli: WIMMER VILMOS.

A miskolcz-bánrévi vonalnak országos költségen leendő kiépitése, az 1868-dik évi XLIX. t.-czikk értelmében, elhatároztatott. Az építkezés végrehajtása a m. k. kormány részéről 1869-dik évi julius hó 30-kán kötött szerződés alapján, az e végből Détsy Albert, és Cathzy S. urakkal összeköttetésbe lépett Buda-pesti épitőtársulatra ruháztatott át, mely társulat ezen 6·019 mértföld hosszú vonalnak kiépitését 1.528.500 forintnyi — vagy mértföldenként 254,750 frtnyi — általány összegért átvette. Az épitkezés bevégzésének határideje a szerződés jóváhagyásának napjától (1869. aug. hó 17.) számítva, 18 hónapra volt megállapítva, mely határidő (1871. febr. hó 17.) azonban meg nem tartatván, a vonal f. é. május havában adatik át a forgalomnak.

Ezen — a m. k. vasútépitészeti igazgatóság által másodrendű vasutak számára kidolgozott szabványtervek szerint és a m. k. vasútépitészeti igazgatóság vezetése alatt épült — pályának összes költségei következőképen voltak megállapítva:

	Összes költségek	Mértföldenként
Ügyvezérlet	54.000	9.000
Földbeváltás	125.400	20.900
Alépitmény	369.600	61.600
Fölépitmény	685.800	114.300
Magas-épitmények	163.500	27.250
Pálya-elzárás	33.060	5.510
Jelző készülékek	9.300	1.550
Előre nem látottakra 10%	146.340	24.390
Összesen	1.587.000	264.500

[78] Ezeréves Magyarország 1939.

A pálya iránya.

A miskolcz-bánrévi vonal a tiszavidéki vasút fennálló miskolczi pályaudvarának északnyugati végén kezdődik és a Sajóvölgyben Sz.-Péter, Kazincz, Vadna, Dubicsány, és Putnok helységeken keresztül Bánrévig vonul.

Az épitési viszonyok általában véve igen kedvezők voltak, a pálya nagyobbrészt sík területen haladván; a legjelentékenyebb földmunkát a sajósz.-péteri nagy töltés kivitele képezé.

A vonal lejtélyére és irányára vonatkozó adatok legjobban a következő összeállitásokból tünnek ki.

A pálya lejtély-viszonyai.

Vízszintes pálya	Emelkedés				Esés			Összesen
	egészen 1:1090-ig	1:1000 — 1:3000	1:3000 — 1:5000	1:5000	egészen 1:3000-ig	1:3000 — 1:5000	1:5000	
Mértföld								
1.751	0.834	1.496	0.692	0.496	0.174	0.293	0.279	6.019

A legnagyobb emelkedés 1:5000-hez és 0·496 mértföld hosszaságban fordul elő, — vagyis a pálya hosszának 8·2%-nyi részét teszi.

A vízszintes pályarészek a lejtélyesekhez oly arányban állanak mint 1:34-hez.

A pályán előforduló absolut magassági különbség 40·6 métert tesz.

A miskolczi állomás magassága a tenger szine fölött 114·600 méter; a bánrévi-é pedig 150·110 m.

Egyenes pálya	Ivekben			Összesen
	3000 méternyi sugárral	3000—1000 m. sugárral	1000 méteren alóli sugárral	
Mértföld				
5.339	0.169	0.309	0.202	6.019

A legélesebb hajlatok félátmérője 500 méter (kivéve a miskolczi két állomás közt levő kanyarodást, melynek sugara 250 méterrel van fölvéve.)

A leghosszabb egyenes vonal 9871 métert, vagyis 1·3 mértföldet tesz.

Az ivek összege az egyenesekéhez úgy aránylik mint 1:7·8-hez.

Alépitmény.

A földmunkálatok összesen 378,200 köbmétert tettek ki, melyekből 296,800 köbméter töltésekre, és 81,400 köbm. bevágásokra esik.

A bevágások köbtartalmának viszonya a töltésekéhez mint 1 : 3.6-hez.

Egy mértföldre átlagosan 49,500 köbméter töltés és 13,600 köbm. bevágás esik.

128

Összesen vannak:

Töltések 1 méter magasságig	1·105	mértföldre
„ 1 egész 3 m. „	4·230	„
„ 3 egész 5 m. „	0·168	„
„ 5 egész 8 m. „	0·072	„
Bevágások 1 méter mélységig	0·082	„
„ 1 egész 3. m. mélységig	0·362	„
Összesen	6·019	mértföldre.

A legnagyobb töltés a Sajó-szabályozásnál Sz.-Péteren 5 egész 8 méter magassággal, körülbelül 500 m. hosszasággal és mintegy 40,000 köbméter tartalommal fordul elő. A legnagyobb bevágás 900 m. hosszú, és 2 méter mélységü; köbtartalma 12·000 köbmétert tesz.

Sajószabályozás két helyen vált szükségessé, még pedig Sz.-Péteren és Hosszurévnél, összesen 550 méter hosszaságban.

A töltések aljanak árvíz elleni biztositása 1700 köbméter tartalmu szabályos köhányást igényelt.

Útátjáró 74, országútátjáró 3, 259 méter összes szélességben fordul elő Egy mértföldre átlag véve 8.3 útátjáró 43·1 méter szélességgel számitható.

Vonó sorompó 28, forgó sorompó 22 alkalmaztatott. A vonó-sorompók huzalvezetése összesen 18,360 méterre, vagy 2·42 mértföldre rúg. A legnagyobb távolság, melyre alkalmazvák 1045 métert tesz.

Egy mértföldre 8·3 db. sorompó 30,60, méternyi vezetés- hosszasággal jut.

A töltés koronaszélessége 3·8 méterrel van fölvéve. A töltések és bevágások ¾-es lejtékekkel birnak. Müépitmény összesen 49 szükségeltetett.

A hidak (szám szerint 8) egészen fából épültek; a legjelentékenyebb a Sajó hídja Hosszurévnél, 66·5 méternyi összes támközzel és 7 nyilással, melyek közül az 5 középső nyilás mindegyike 10·5 méternyi, a két szélső pedig 7 méternyi támközzel birnak.

Az alapépitményi mütárgyak összesen 249·1 méternyi nyilást képviselnek; egy mértföldre tehát 41·5 méter nyilás jö.

Felépitmény.

A pálya, egész hosszára egyvágányú.

A sinek (a másodrendü vasutak szabvány-keresztszelvényei szerint) folyó méterenként 47·2, vagy folyó lábanként közel 15 vámfontnyi súlylyal birnak és a rimamurányvölgyi vasgyártársulatnak ózd-nádosdi gyárából kerültek.

A talpfák tölgyfából valók és 0·25 méternyi vastagságú kavicságyba rakattak le.

Kavics gyanánt bányákból nyert kavics használtatott. Váltó mindössze 45 darab, fordító korong 4 darab 4·6 méter átmérővel és 1 db. 10. m. átmérővel van alkalmazva.

Magas épitmények.

A miskolcz-bánrévi vonalon összesen véve 47 épület, ezek közül 26 őrház (valamennyi egyszerü) épült.

Ez utóbbiak, nem különben az állomási épületek (kivéve a miskolczi állomáson levő 3 épületet, mely ideiglenesen fából való) mind kőből és téglából épitvék, és zsindelylyel födvék.

A pálya 5. állomással bir, ugymint: Miskolcz, Sajó-Sz.-Péter, Vadna, Putnok és Bánréve, melyek rendszerint 2.027, 1.488, 1·436 és 0·843 mértföldnyi távolokban vannak egymástól.

A miskolczi állomás ideiglenes, és csupán rendezési állomásra (Rangirungs-Station) van szánva.

A személy- és teherfölvétel Miskolczon egyelőre a Tiszapálya pályaudvarán fog történni.

Mozdonyszin van Miskolczon és Bánréven, négy, illetőleg két mozdony számára.

Vizállomás Sz.-Péteren és Bánrévén épült.

Egy mértföldre, az állomási őrházakat be nem tudva, 2⅔ őrház esik. Két-két őrház közötti legnagyobb távolság 3380 métert, vagyis 0·445 mértföldet tesz.

Jelző-készülékek.

A miskolcz-bánrévi vonalon villanyos harangjelzők (electrische Glockensignale) nem, hanem csak jelzők alkalmaztattak.



Miskolc Gömöri pályaudvar[79]

[79] www.vasútállomások.hu. Forrás: Képeslapok 10.000 pillantás Magyarországra 1896-1916. Arcanum Adatbázis Kiadó és Fejlesztő Kft. Tulajdonos: Sándor Antal



Sajószentpéter[80]



Sajókaza[81]



Putnok[82]

[80] www.vasútállomások.hu.Forrás: profila.hu korabeli képeslap. Tulajdonos: Kővári Balázs

[81] www.vasútállomások.hu.Forrás: profila.hu korabeli képeslap. Tulajdonos: Kővári Balázs

[82] www.vasútállomások.hu. Forrás: Képeslapok 10.000 pillantás Magyarországra 1896-1916. Arcanum Adatbázis Kiadó és Fejlesztő Kft. Tulajdonos: Sándor Antal. A képen egy MÁV VI. osztályú vegyesvonati mozdony 5081-5086 psz. csoport, végül 373. sorozat MLWB Mödling 1874 C-2n mozdony.



Putnok[83]



Bánréve[84]



Bánréve vasútállomás, 1899. 08. 26.[85]

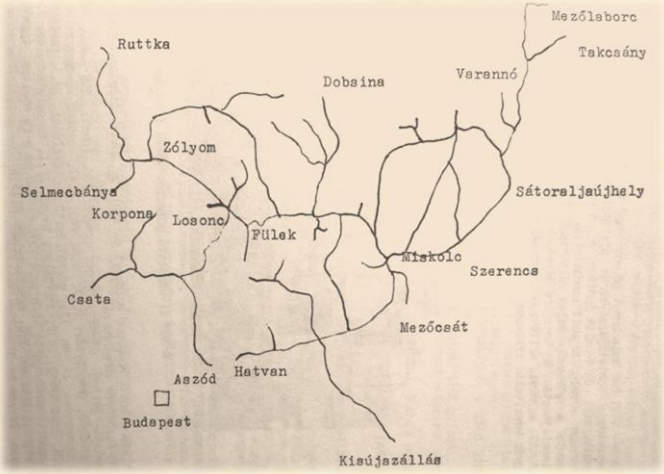
[83] www.vasútállomások.hu.Forrás: profila.hu korabeli képeslap. Tulajdonos: Sándor Antal

[84] www.bedo.hu

[85] www.vasútállomások.hu. Tulajdonos: Kovács Viktor



A MÁV Miskolci Üzletvezetőség vonalhálózata 1892[86]



A MÁV Miskolci Üzletvezetőség vonalhálózata 1910[87]



A Sajóvölgyi és a Gömöri vasutak, 1888. menetrend[88]

[86] Dr. Bory-Mohay
[87] Dr. Bory-Mohay
[88] Balla László www.vasút.tk

Az 1880-as évek elejéről két érdekes hír, amely az akkori vasútépítések és tervek gyűjteményéből származik:

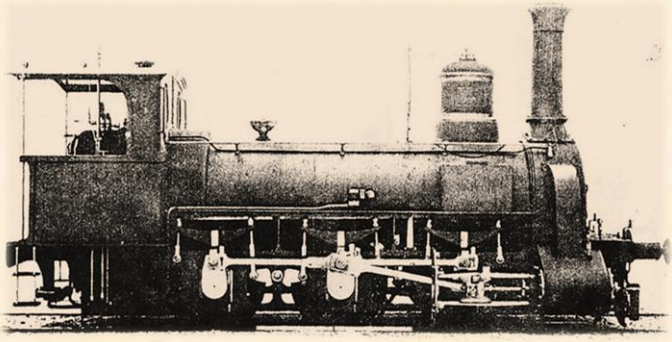
Engedélyt adtak a

„A borsodi bányatársulatnak a m. k. államvasutak miskolcz-bánrévei vonalának Vadna és Szent-Péter állomásai közt kiágazó s Rudobányáig[89] *vezetendő keskenyvágányú gőzmozdonyú iparvasutra.”*[90]

„Sajó-szent-péter - stoószi helyi érdekű vasút

E vonal a m. k. államvasutak miskolcz-bánrévei vonalának Sajó-Szent-Péter állomásából indulna ki, s Gömör- és Szepesmegyék területén Torna, Szepsi, Jászó és Metzenzéfen át Stoószig vezettetnék. Az érdekeltek több izben tartottak a vasút ügyében értekezletet, s a szükséges forgalmi adatok és anyagi hozzájárulás gyűjtése végett egy végrehajtó bizottságot alakítottak, mely azonban az 1880 év végéig működéséről életjelt nem adott.”[91]

A kezdeti idők, azaz a másodrendű vasúti pálya léte alatti mozdonyokat már bemutattuk. A szállítási feladatok megnövekedése miatt a vasútvonal elsőrangúsítási átépítése után (1894-95) a nagyobb tengelyterhelésű és vontatóerejű mozdonyok is megjelentek. Ezek természetesen már korábban is dolgoztak a Miskolci üzletvezetőség nagyobb teherbírású vonalain.



MÁV III. osztályú mozdony, később 335. sorozat[92]

[89] Rudabánya

[90] Magyar vasúti évkönyv 1881.
http://library.arcanum.hu/hu/view/ORSZ_KOZL_MagyarVasutiEvkonyv_04/?pg=53&zoom=h&layout=s
Érdekes, hogy itt még nincs nevesítve Barcika vasútállomás! *„A borsodi bányatársulatnak egy a magyar államvasutak Bánréve és Miskolcz közötti vonalából Barczika község határában kiágazó, Rudóbányáig vezetendő s idegen személyek és terhek szállításának kizárásával, csakis az engedélyes társulat magán bányaüzleti czéljaira használható vasut építésére és üzletére az engedélyt a következő feltételek alatt megadom.”*

[91] Magyar vasúti évkönyv 1881.
http://library.arcanum.hu/hu/view/ORSZ_KOZL_MagyarVasutiEvkonyv_04/?pg=53&zoom=h&layout=s
Később a sajószentpéteri kiágazási pontot a sajóecsegi váltotta fel. A Miskolc-Sajóecseg-Tornanádaska-Torna-Szepsi vonal oldotta meg e térség problémáját.

[92] wikipedia

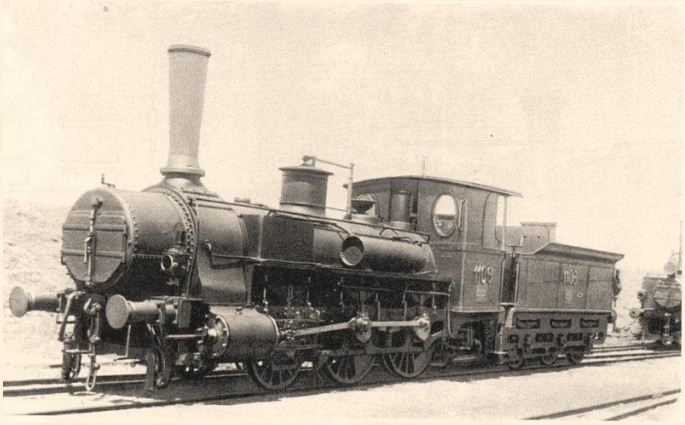
Tehervonati szolgálatban a III. és a III.b. osztály, szerkocsis mozdonyai jelentek meg. Ezeket a Sigl bécsújhelyi gyára, valamint a MÁV Gépgyár gyártotta 1869-1878 között. A mozdonyok C-n2, 62685 N, 45 km/h fő jellemzőkkel készültek és már 13 t feletti tengelynyomással bírtak.

Szintén tehervonati szolgálatot végezetek a II. osztály mozdonyai. Ezeket a mozdonyokat a Sigl gyártotta Bécsújhelyen, 1869-73 időszakban, személyvonati szolgálatra. 1B-n2 elrendezéssel, 40652 N, 55 km/h jellemzőkkel. A mozdonyok 1918-19-ig a Miskolc-Bánréve-Fülek vonalon már csak tehervonati szolgálatot láttak el.

A Miskolc-Bánréve vonalon személyvonati szolgálatban a 236. sorozat mozdonyai is megjelentek (MÁV II.a. osztály). Ezeket a Sigl gyártotta 1865-67 időszakban, 1B-n2, 39240 N, 60 km/h jellemzőkkel.



MÁV 238. (korábban II. osztály)[93]

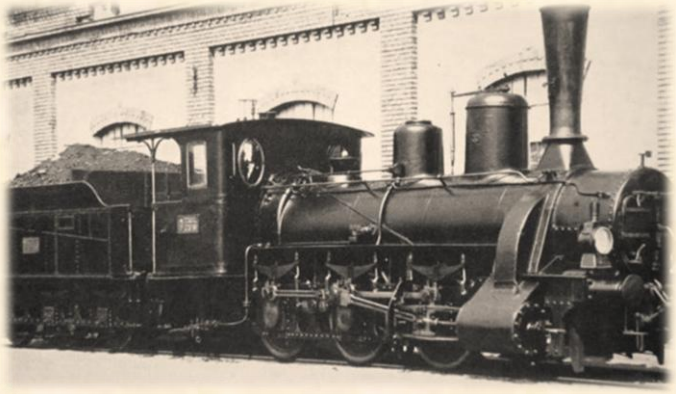


236. sorozatú, személyvonati mozdony[94]

Az egyik legnagyobb számban gyártott mozdony, a MÁV III.e. sorozata, is megjelent 1911 után. Ezek a későbbi 326. sorozat gépei voltak.

[93] Nagyvasúti vontatójárművek Magyarországon. Közlekedési Múzeum

[94] wikipedia



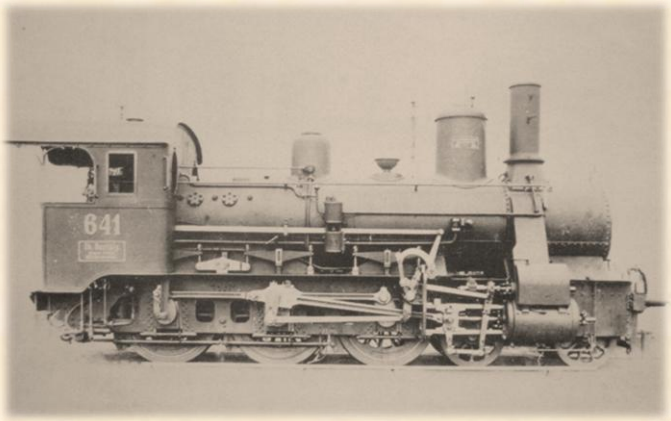
326. sorozatú mozdony[95]

Ezek szerkocsis, tehervonati mozdonyok voltak, C-n2, 62132 N, 45 km/h jellemzőkkel. Gyártásukat 1882-1897 között a Wöhlert Berlin, a MÁV Gépgyár, a Sigl Bécsújhely, Krauss Linz, az Mf.d. StEG, és a WLF Floridsdorf végezték. A még nagyobb teljesítményű mozdonyok megjelenése után állomási tartalék és tolatószolgálat lett a feladatuk. Bánrévén még az 1960-as évek elején is működött egy ilyen mozdony!

Bánrévén 1943-ban a 133. és 447. pályaszámú mozdonyok voltak állomásítva.[96]

Ugyancsak tehervonati vontatást végeztek a 320. sorozat (korábban I.h.osztály) mozdonyai, az I. világháború végéig. Eredetileg hegyipálya gyorsvonati mozdonyoknak épültek 1892-96 között, a MÁV Gépgyárban. 2C-n2, 65295 N, 75 km/h adatokkal.

A 321. sorozat mozdonyáról a bánrévei fűtőháznál lesz még szó részletesebben, mert az 1950-es években, személyvonati szolgálatra, itt is állományban voltak. Ugyanez vonatkozik a 331, 355, a 374, 375 , a 220, a 376, a 377, a 460, és a 324. sorozat mozdonyaira, melyekről szintén ott közlünk adatokat.



MÁV 320. mozdony[97]

1939-1945 között, de utána is ezen a vasútvonalon elég vegyes mozdonypark dolgozott, hiszen a bécsi döntés előtti határok ismét visszaálltak. A gömöri vasutak ismét csehszlo-

[95] Nagyvasúti vontatójárművek Magyarországon. Közlekedési Múzeum
[96] LocoClub http://lococlub.try.hu/
[97] wikipédia

vák kézre kerültek. A vasúti vontató és gördülőanyag egy jelentős része külföldön maradt, hadizsákmány lett (szovjet, román), egy része elpusztult. Ekkor jelentek meg olyan régi mozdonyok ismét, feljavítva, melyek már korábban ki lettek vonva az aktív szolgálatból.

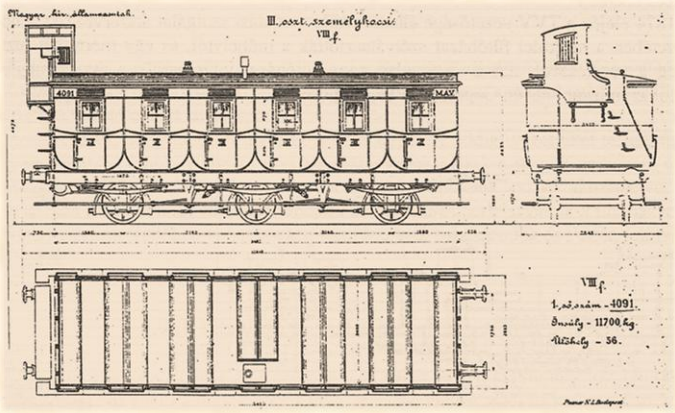
Az 50-es évekre a Miskolc – Bánréve – Ózd vonalon személy és tehervonati szolgálatban egyaránt a 324. sorozat lett a jellemző. Később a 60-as évek elején a 411. sorozat gépei jelentek meg ugyanebben a kategóriában.

Egy időszakban az ózdi gyorsvonatokat a sátoraljaújlyhelyi 327. sorozatú mozdonyok vontatták. Ezek a vonatok, hasonlóan az ózdi irányteher vonatokkal, nem jártak be Bánrévére, hanem a Sajóhíd után nyíló, Pogonyipuszta megálló előtt visszacsatlakozó, deltán keresztül haladtak.

Aztán, ahogy a vasútvonalak villamosítása, dizelesítése előtérbe került, átjöttek először a 411. sorozat, majd a 424. sorozat mozdonyai is, kiszorítva a gyengébb, régebbi gőzmozdonyokat.

Ezek számára viszont a véget az 1980-as évek elején, ezen a vonalaon, az M62 és M41. dizelmozdonyok elterjedése hozta meg.

E vasútvonalnál szeretnénk bemutatni néhány jellegzetes személy- és teherkocsit is, melyek közül természetesen a többi vonalon is közledhettek.

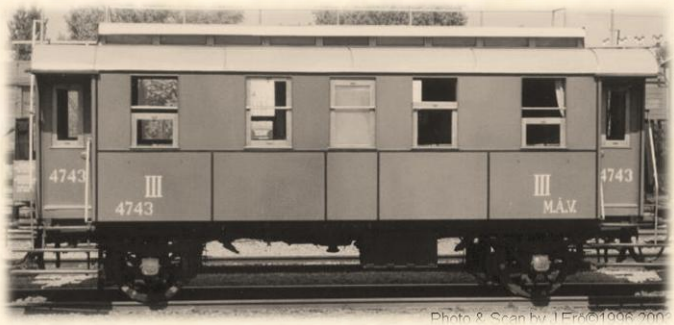


A TVV, később a MÁV III. osztályú, szakaszos, személykocsija (6 szakasz, 60 ülőhely)

Az 1870-es években és közvetlenül utána a MÁV kocsiparkja főleg, ezekből a szakaszos elrendezésű, kocsikból állt. Ezekben sem fűtés, sem illemhely nem volt, a szakaszok között átjárni nem lehetett. Minden szakasznak két kifelé nyíló ajtaja volt, amit a kalauz induláskor kívülről bezárt. A kalauz részére a kocsin kívül végig egy fából készült lépcső vezetett végig, hogy számára a járás biztostott legyen. 1874-tő kezdve kezdte el beszerezni a Rathgeber (München) gyártású kocsikat. Ezeken a szakaszok belülről már járhatóask voltak, illemhellyel és kályhafűtéssel rendelkeztek. A végigfutó oldallépcső még ezeken is megvolt. 1. és 2. osztályú kocsik voltak, a kocsik két végén feljárókkal. A korábbi kocsik kézzel fékezhetőek voltak

Az 1880-as években indult el azoknak a kocsiknak a beszerzése, amelyekre a két végükön feljárókkal rendelkeztek, a kocsik között át lehetett menni, és a mozdonyról táplált gőzfűtéssel melegítették őket. Ezeket a kocsikat már a mozdonyról működtetett légnyomásoso, önműködő fékkel is ellátták.

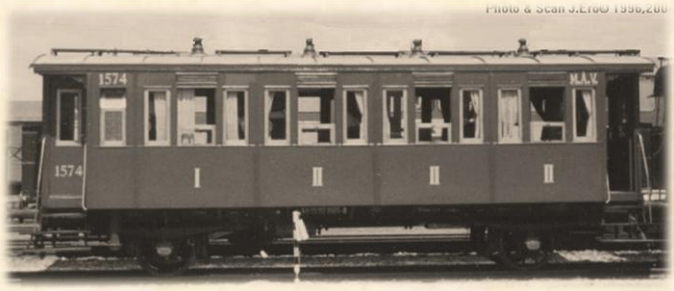
Ezekben a kezdeti években a kocsipark nagyon vegyes, a korszerűtlenebbeket, fékezési szempontból pótlólag módosítják, de a vonatok összeállítása még sokáig gondot okozott.



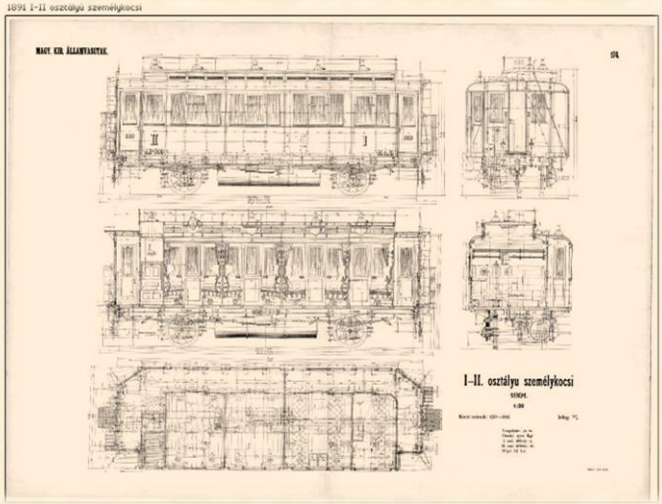
***MÁV Ch kocsi*[98]**

Vasútvonal	Hossza km	Átadás	Eredeti nyomtáv mm	Jelleg, építő, tulajdonos	Eredeti besorolás	Átépítés, (átvétel más tulajdonba)	Új besorolás	Új nyomtáv mm
Miskolc-Bánréve	45,5	1871. 06. 13.	normál	MÁV	másodrendű	1894-95.	elsőrendű	normál

A tipikus magyar tetővilágítós Ch kocsi. Ilyenből a magyar kocsigyárak sok százat építettek a 19. század végén.

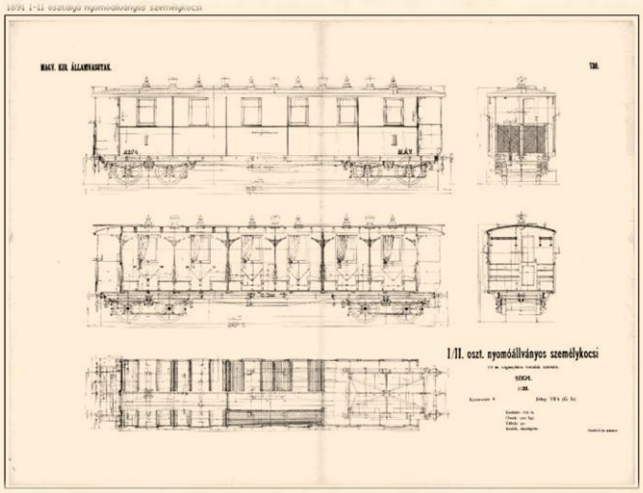


***Rathgeber gyártású kocsi ABh*[99]**



***I – II. osztályú személykocsi 1891*[100]**

[98] Magyar személykocsik képei. http://erojr.home.cern.ch
[99] Magyar személykocsik képei. http://erojr.home.cern.ch
[100] Balla László www.vasút.tk



Nyomóállványos személykocsi I és II. osztály, 1891[101]



MPV eredetű, oldalajtós III. osztályú személykocsi, postaszakasszal[102]



MÁV Bmn kocsi[103]

[101] Balla László www.vasút.tk

[102] Magyar személykocsik képei. http://erojr.home.cern.ch

[103] Magyar személykocsik képei. http://erojr.home.cern.ch



MÁV Cn kocsi[104]



MÁV Dzx kocsi[105]



MÁV Cmn kocsi, III. osztály[106]



MÁV Aa kocsi[107]

[104] Magyar személykocsik képei. http://erojr.home.cern.ch

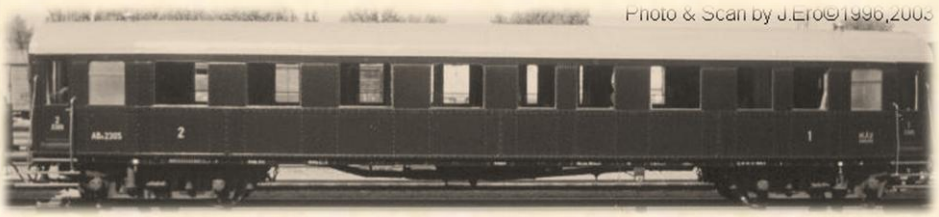
[105] Magyar személykocsik képei. http://erojr.home.cern.ch az 50-es évek második felében, az eredetilag favázas kocsikat, acélszerkezetűre építették át.

[106] Magyar személykocsik képei. http://erojr.home.cern.ch

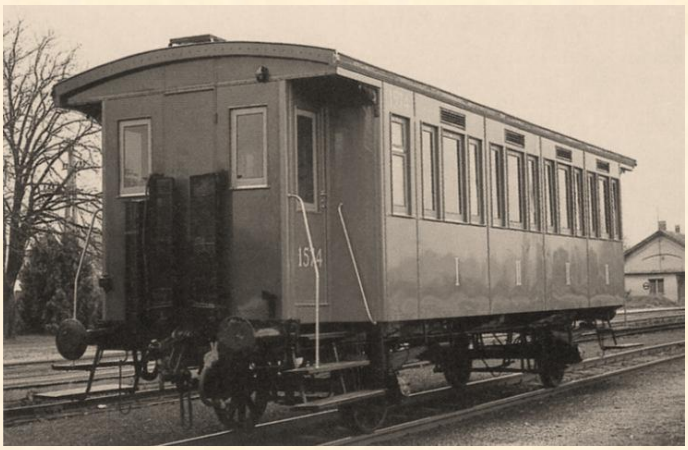
[107] Magyar személykocsik képei. http://erojr.home.cern.ch Ezeket a kocsikat 1895 és 1898 között építették, még faszekrényes kivitelben és felülvilágítós tetővel. A 20-as évek végén átépítették őket vasvázasra és ekkor kapták a sima dongatetőt is. Ennek a kocsinak az ablakelrendezés is megváltozott akkor.



MÁV ABar kocsi[108]



MÁV Aba sorozatú kocsi[109]



MÁV B^{h} II. osztályú személykocsi[110]

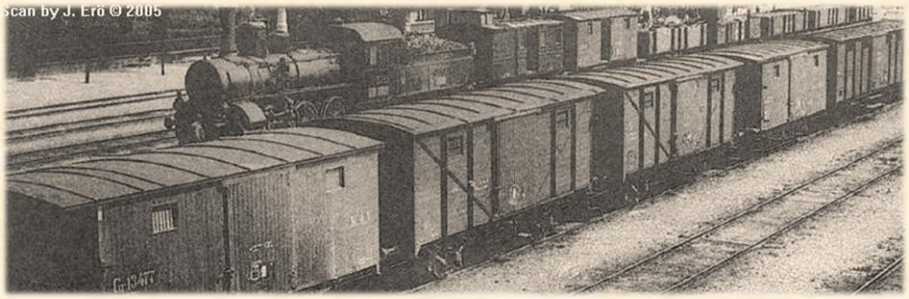
[108] Magyar személykocsik képei. http://erojr.home.cern.ch . Ez a kocsi méreteiben ugyanolyan, mint a Bmn és Cmn kocsik, de zárt peronnal és két tengely helyett egy egész különleges forgóvázzal készült. Az összes ilyen kocsit az 1920-as évek végén átépítették két tengelyesre

[109] Magyar személykocsik képei. http://erojr.home.cern.ch

[110] www.képkönyvtár



MÁV Gh kocsi, terjedelmes áruk szállítására 1913-27



MÁV G kocsik[111]



MÁV Jz teherkocsi[112]

[111] Ez a régi kép mindjárt négy G-kocsit - eredeti sorozatjele szerint Gr és Gr^{n} kocsit mutat a közelebbi vágányon. Az elsô és a negyedik régi, tisztán fa-felépítményû kivitel (Gr), még az 1880-as évekbôl. Ilyen kocsi a mozdony mögött másodiknak látható fedett kocsi is. A második és a harmadik kocsi újabb, vasvázas felépítményû. Az alvázuk nem látszik jól, de 4m-es tengelytávot sejtet (Gr^{n}). A kép feltehetôleg a 20.szd. elsô évtizedében készült, de biztosan 1906 után. A hátsó vágányon álló mozdony, egy újabb kivitelû vezérmûvel készült 325-ös, 1906-ban hagyta el a gyárat. http://erojr.home.cern.ch

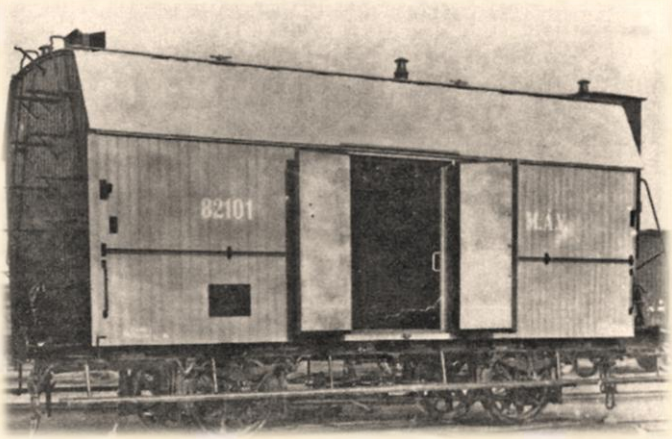
[112]. http://erojr.home.cern.ch. A Jz sorozatú alacsony oldalfalú nyitott teherkocsi. Ezeket az 1920-as években kezdték gyártani, és teljesen acélszerkezetû változatukat még a 2. világháború alatt is nagy sorozatban gyártották. Egy tipikusan magyar teherkocsi sorozat.



***MÁV Kz teherkocsi*[113]**



***MÁV Grnh teherkocsi*[114]**



***MÁV Gn hűtőkocsi*[115]**

[113] A Kz sorozatú magasfalú szénszállító teherkocsi. Ezeket a kocsikat a századfordulótól kezdve nagy sorozatban gyártották. Alkalmasak voltak homlokbuktatásra is. http://erojr.home.cern.ch

[114] http://erojr.home.cern.ch

[115] http://erojr.home.cern.ch Egy hússzállító G^n-kocsi. A rendelkezésre álló információk alapján a hússzállító és a sörszállító kivitel csak a belsô elrendezésében különbözött egymástól. Volt emellett nem kevés sörszállító hûtôkocsi a sörgyárak tulajdonában is, ezeket más színre festették és legtöbbször nagyméretû reklám feliratokat pingáltak az oldalukra. Természetesen ezeknek is MÁV pályaszáma volt.



MÁV D kalauzkocsi[116]



EEV/ESE III. osztályú személykocsi[117]



MÁV Ggh gyümölcsszállító kocsi[118]

[116] www.képkönyvtár
[117] www.képkönyvtár
[118] www.képkönyvtár

Szeretnénk szemléltetni egy kis kimutatással, hogy a MÁV és elődjeinek kocsiparkja milyen változatos volt.[119]

Külön együttest képez a vasúttársaságok — magánvasutak — személykocsijainak gyűjteménye és ugyan ezen társaságok posta-, kalauz- és teherkocsijainak nyilvántartó kartonjai. Külön csoportban kaptak helyett a MÁV személy kocsi típusai 1868—1918 között, beleértve természetesen az államosított magánvasutaktól átvett kocsikat is; ez az együttes 505 kartont tartalmaz. A MÁV és az 1868—1918 között álllamosított magán vasutak teherkocsijainak csoportja 585 kartonból áll. A „MÁV vasúti kocsik 1919—1944 között" 69 személy- és 47 teherkocsitípus adatai találhatók.

Vasúttársaságok posta-, kalauz- és teherkocsitípusainak adatlapjai

Tulajdonos vasút	A feldolgozott típusok száma
Déli Vasút	164
Osztrák—Magyar Államvasút Társaság	147
Vágvölgyi Vasút	5
Tiszavidéki Vasút	33
Első Erdélyi Vasút	24
Alföld—Fiumei Vasút	17
Magyar Északkeleti Vasút	35
Magyar Nyugati Vasút	16
Első Magyar Gácsországi Vasút	21
Kassa—Oberbergi Vasút	67
Összesen	529

Vasúttársaságok személykocsi-típusainak adatlapjai

Tulajdonos vasút	A feldolgozott típusok száma
Déli Vasút	78
Osztrák—Magyar Államvasút Társaság	79
Vágvölgyi Vasút	27
Tiszavidéki Vasút	11
Első Erdélyi Vasút	10
Alföld—Fiumei Vasút	14
Magyar Északkeleti Vasút	32
Magyar Nyugati Vasút	17
Első Magyar Gácsországi Vasút	7
Kassa—Oderbergi Vasút	53
Összesen	328

[119] A KÖZLEKEDÉSI MÚZEUM ÉVKÖNYVE IV. 1976-1978 Dr. Dienes Istvánné: A vasúti járművek adattári gyűjteménye http://muzeum.arcanum.hu/

Magyarországon használt vasútikocsi-típusok adatlapjainak összesítése

Tulajdonos	A feldolgozott típusok száma
Személygépkocsik:	
Vasúttársaságok	328
MÁV 1868—1918	505
MÁV 1919—1944	69
Személykocsik összesen	902
Teherkocsik:	
Vasúttársaságok	529
MÁV 1868—1918	585
MÁV 1919—1944	47
Teherkocsik összesen	1161
Vasúti kocsik összesen:	2063

A vasútvonal forgalmi eszközeinek állagára vonatkozóan ad némi áttekintést az 1878-ból származó táblázat.[120]

A magyar korona területén létező vasutak forgalmi eszközeinek állaga 1878. év végén.



A pálya megnevezése		A pálya hossza kilométerekben	Mozdonyok: személy- vonatú darabszám	Mozdonyok: személy- vonatú kilométer után	Mozdonyok: teher- vonatú darabszám	Mozdonyok: teher- vonatú kilométer után	Mozdonyok: összes darabszám	Mozdonyok: összes kilométer után
M. k. állam-vasutak	északi vonal és gömöri iparvasutak	786.3	24	0.031	115	0.146	139	0.177
	keleti vonal	607.1	17	0.028	33	0.054	50	0.082

[120] Magyar Vasúti Évkönyv 1878.

Szerkocsik		Hóekék		Személy-kocsik											
darabszám	kilométer után	darabszám	kilométer után	udvari és díszkocsi	bizottsági kocsi	I. osztályú	I. és II. osztályú	I., II., III. osztályú	II. osztályú	II. és III. osztályú	III. osztályú	IV. osztályú	IV. oszt. postaszakasszal	összesen	kilométer után
139	0.177	11	0.014	2	2	20	63	.	61	.	109	105	.	362	0.461

Teher-kocsik														Személy- és teher-kocsi összesen	Kilométer után
málha	segély	hintó-szállító	ló	fedett teher	nyitott	szálfa	deszka	szén	coaks	marha	sertés	baromfi	összesen	kilométer után	
109 [2]	.	.	11	1559	310	60	76	1165	130	90	91	.	3601	4.582	3963	5.042

A Gömöri vasutak

„…A témában folyó tanácskozásokon fölmerült egy közös „vasúti sín-, gép- és erőműgyár" létesítése is. Erre 1843. szeptember 6-i Hoszszúréten megtartott tanácskozáson az elnöklő Andrássy György rögtön kész tervet terjesztett elő a következők szerint: Andrássy György gróf „… kijelenti, hogy ezt más alakban neki is szándéka volt előhozni és kifejti, hogy a kormány vasutakat építtet, melyekhez hosszabb időn keresztül évenként 600-800,000 mázsa sinre lesz szüksége. Ezeket pedig a belföldön 10 pengő forint 40 krajczár árban kaphatja csak, ellenben Angliából 5 forinton veheti; nem lehet tehát a sinek vámmentes behozatalát rossz néven venni. A vastermelőknek ezen állapoton segíteni kellene s azt indítványozza, hogy állittassék össze egy költségelőirányzat arra nézve, mennyi vasúti sínt és milyen áron lehetne egy kizárólagosan a vastermelők által, de közös erővel felállítandó gyárban termelni s tétessék ez alapon a kormánynak síneknek termelési áron való szállítása iránt előterjesztés. A vállalat haszna a kohók nyersvas termelésének fokozott értékesítéséből és abból állana, hogy a létesítendő gyár bizonyos idő múlva az alapítók teliermentes birtokában maradna. Alkalmas helyet a gyár létesítésére a sajó-püspöki határ képez, ahol a Sajó a Rimával egyesül és ahol egyrészt a várkonyi kőszén, másrészt nagy kiterjedésű erdők varinak. Érdemleges határozat ez ügyben nem hozatott, miután az értekezlet tagjai közül többen e tekintetben felhatalmazással nem bírtak; mindamellett ezen eszmecserét kell az ózdi gyár létesítésének kiindulási pontjául tekintenünk." (Mint láttuk, a várkonyi stb. barnaszenet már meg is szerezte.)

Az ország észak-keleti részeinek, köztük a gömöri-szepesi vasterületnek az ország középpontjával való összekapcsolására 1858-ban megindított ún. Tiszai vasútépítés, (amelynek célja a főváros-Debrecen-Miskolc-Kassa, s az erről - éppen Miskolc-Bánréve-Dobsina irányába is - leágazó vonalak kiépítése), élére is Andrássy György állt, s ha a társulatnak hosszan elhúzódó viszontagságai évtizedekig borzolták is a közvélemény kedélyeit, de az építés megtörtént, s a felvidéki vasterület kitört az elszigeteltségéből, s a főváros piacain versenytársként tudott megjelenni az osztrák és angol vassal szemben…"[121]



Magyarország nyersvas termelésének mintegy fele, származott a Gömörben levő, 40 kohászati üzemből a kiegyezés idején. Vasút nem lévén a területen, ez igen megnehezítette a termékek továbbszállítását. A később ismertetett helyi törekvéseken túl, Miskolc város is szorgalmazta, hogy a vasúti fejlesztés ne Fülek irányából, hanem Miskolc felől induljon a Gömöri területek felé.

Andrássy Manó gróf

1821-ben született Oláhpatakon, - 1891. IV. 23. Ő is, akárcsak Gyula öccse, a kiegyezés utáni első magyar miniszterelnök, ifjú korában Gömör megye tiszteletbeli jegyzője volt, és itt tanultak bele az alkotmányos életbe. Közéleti tevékenységét 26 évesen, 1847-ben kezdte Zemplén megyében, ahol főispán volt, majd az 1847−48-iki országgyűlésre Torna vármegye által követté választották, s

[121] Zsámboki László: „Vérrel, vassal, értelemmel" Gróf Andrássy György (1797-1872) és az Andrássyak az ország fölemelkedéséért

még ugyanebben az évben a magyar minisztérium által Torna megye főispánjává nevezték ki. Részt vett a nemzet szabadságának kieszközléséért folyó mozgalmakban, a pákozdi csatában, majd amikor a dolgok az ő nézete szerint letértek a törvényes útról, visszalépett, hogy hazája biztos vesztét ne lássa. Emigrált, és bejárta Keletet, beutazta Indiát, Kínát, Indonéziát és Ceylont. A gróf a kiegyezés utáni időszakban Gömör-Kishont megye ispánja, majd főispánja volt. Amikor visszavonult a politikai élettől, legszívesebben oláhpataki, majd később az általa idegen kézből visszaszerzett, s alapjaitól újraépített betléri kastélyában töltötte ideje nagy részét, melynek gyönyörű parkját kiterjesztette, saját felügyelete alatt fásította, haltenyésztővel és halastavakkal, múzeummal és más épületetekkel látta el. Itt és szádvári uradalma erdőségeiben rendezett vadászatain részt vettek a vidék főúri előkelőségei és számos jeles külföldi vendég. Visszavonultságából 1881-ben lépett ki a politikai küzdőtérre, amikor Rozsnyón országgyűlési képviselővé választották, mely tisztséget haláláig viselte. Rozsnyói választói még azon állítólagos kijelentését sem vették tőle zokon, mely szerint, ha lovát állítaná ki képviselőjelöltnek, Rozsnyó városának piacára, ott azt is megválasztanák. Nagy befolyását a vidék érdekében gyakran érvényesítette. Meggyőződését több ízben mind a szabadelvű, mind az ellenzéki lapokban többször kifejtette. A király, I. Ferenc József 1887-ben belső titkos tanácsosi méltóságra emelte. A hetvenéves, ereje teljében lévő életvidám ember 1891-ben indult el külföldre, hogy családtagjait meglátogassa. Egy fertőzés következtében hirtelen halt meg április 23-án. 14 hónappal élte túl nagynevű öccsét, Gyula grófot.

Élete második felében szinte minden figyelmét és energiáját a megye nagy hagyományokkal rendelkező vasiparának fejlesztésére fordította. Apjától, III. Andrássy Károly gróftól megörökölte az oláhpataki Károly-kohót és a tehetséget. Rövid időn belül felépítette az alsósajói Etelka-vasolvasztót (ma mindkettő technikatörténeti műemlék), megvásárolta és kiépítette a betléri, a berzétei, a gombaszögi és a vígtelkei vasgyárakat. Neki köszönheti létét a salgótarjáni és borsodi (rudabányai) vasműtársulat. Fő részvényese volt több magyarországi iparvállalatnak, közvetlenül halála előtt a szerencsi cukorgyárat ő hozta létre. A 19. században Gömörben már csak két nagy vasmű működött: az Ágoston Szász-Coburg-Gothai herceg vasműve mellett az Andrássy család gyára, a többi arisztokrata vállalkozás nem bírta a tőkés versenyt. Ez a két főúri vasműegyüttes az Állami Vasművek és a két óriás részvénytársaság, a Rimamurány-salgótarjáni Vasmű és a francia tulajdonban lévő Osztrák-Magyar Államvasúttársaság krassó-szörényi vasművei mögött az ország 4. és 5. legnagyobb vastermelője volt, s a teljes nyersvastermelés egyharmadát állította elő. Andrássy kohóinak vastermelése 10 év alatt megduplázódott, elérte a 20 ezer tonnát, Magyarország nyersvastermelésének 14 százalékát. A rengeteg faszenet, amelyet a kohók elfogyasztottak, jelentős részben az Andrássy-uradalom 85 ezer holdnyi erdeje biztosította. De minden fejlesztésnek és bővítésnek csak akkor volt értelme, ha az uradalom termékeit el tudják juttatni a piacra. Ehhez pedig vasútra volt szükség. Ezért Andrássy Manó a kiegyezést követően harcba szállt a gömöri iparvidék vasútjaiért. Az Alföldnek már van elég vasútja − hangoztatta, most már „a felvidéki birtokos vasgyárosoknak hóna alá kell nyúlni", mert a Felvidék vasipara jó közlekedés mellett 300 000 tonnára képes évi termelését fokozni. Küzdelmét siker koronázta, s 1870-ben megszületett a törvény a gömöri iparvasutak állami segélyezéssel történő megépítéséről. Ezek a vasutak az évtized közepére el is készültek, s az Andrássy-vasművek valamennyi telepe vasúti összeköttetéshez jutott. Legnagyobb érdemei közé sorolható az a fáradhatatlan tevékenysége,

amelyet mint elnök, az apja által kezdeményezett Tisza-szabályozás körül fejtett ki, amely hogy végképp meg nem bukott, leginkább neki köszönhető.

A vasipar fejlesztése területén maradandót alkotó gróftól nem álltak távol a művészetek sem, hiszen ő maga is festő, karikatúrarajzoló és műgyűjtő volt. Képtára, műkincsei és éremgyűjteménye a ritkaságok egész halmazától tündökölt. Mátyás király nyerge, Bebek sisakja, Szapolyai, Miksa császár és Bebek ágyúi, eredeti tárogatók... Budapesti, betléri és parnói kastélya tele volt mindenféle ritkaságokkal és kincsekkel. A legjelentősebb festők alkotásai mellett, melyek között a magyar realista tájképfestészet remekművei dominálnak, figyelemre méltó itáliai és németalföldi munkák is láthatók az egyes termek falain. A festmények mellett gazdag fegyvergyűjtemény, porcelán- és üvegneműk között is számos ritkaság van. Pazar ötvösmunkák, textíliák, egzotikus kuriózumok és régészeti ritkaságok képviselik e szerteágazó gyűjtőmunka étizedeit. A kastély, mely az utolsó korszakában már inkább vadászkastélyként működött, az Andrássyaknak a világ csaknem minden táján elejtett trófeáival van tele. De Manó gróf nem csak gyűjtötte a művészeti alkotásokat, hanem ő maga is tehetséges rajzoló volt. Munkáival 1841-ben szerepelt a Pesti Műegylet tárlatán. Pártolta a művészetet, száz arannyal lépett be a műegyletbe, melynek ügyvezetésében, később mint elnök tettlegesen is részt vett. Utazásai során keletkezett keleti tárgyú rajzaival illusztrált, valamint vadász- és sportjeleneteket tartalmazó albumot adott ki. Az Utazás Kelet-Indiákon című munkája különösen a hozzácsatolt és általa készített nagyszerű rajzoknál fogva Európa szerte figyelmet keltett. Európai utazását a Honderűben írta le 1853-ban. Kiadott munkáiért a Magyar Tudományos Akadémia 1858-ban levelező tagjává, 1860-ban pedig rendes tagjává fogadta. Székfoglalójában nyomós indítványokat tett az akadémia régiségtani osztályának újjászervezéséért. Leírta saját régiséggyűjteményét és bemutatta éremgyűjteménye nyilvánosan nem ismert részét, magyar történelmi gyűrűinek rajzait. Akadémiai értekezése az Archeológiai Közleményekben jelenet meg. Éremgyűjteményéről készült 92 rajza a Magyar Nemzeti Múzeumban található. E gyűjteményről már évekkel korábban mesés dolgokat írtak. A műgyűjtő Andrássy Manó gróf vásárolta meg 1885-ben Paczka Ferenc Attila halála című, óriási festményét, amely jelenleg a krasznahorkaváraljai Andrássy-galériában látható. A rendkívül népszerű gróf életének csaknem minden nevezetesebb eseményéről tudósított a helyi sajtó.[122]

Az ipari érdekeket *Volny József kohómérnök szakcikkeiben egyértelműen leírta. (*1872-től 1874-ig - *gróf Andrássy Manó* felkérésére – a *Salgótarjáni Vasfinomító* vezérigazgatója volt. Az újonnan alapított vállalat termelését rövid idő alatt felfuttatta. 1874-ben nyugdíjba vonult, és *Budapestre* költözött, de tanácsadóként a későbbiekben is részt vett a kohászati üzemek fejlesztésében. 1878. szeptember 14-én hunyt el 1867-ben vásárolt birtokán, a *Gömör megyei Osgyánban* (ma *Ozdany, Szlovákia).*

Szakirodalmi munkásságot is folytatott. Cikkei több korabeli lapban jelentek meg: Az ípoly-sajóvölgyi vasút és a felső magyar országi vasipar *(Magyar Sajtó,* 1857. 120. sz.); A kassai iparkiáílítás (U. o., 1857. 165. sz.); Vasiparunk *(Pesti Napló,* 1860. 14., 15., 19. sz.); Vasiparunk *(Országos Nagy Naptár 1862-re);* Vasiparunk és a szabad kereskedés *(Anyagi Érdekeink,* 1865). Önállóan kiadott írása: *A bizottsági bányatörvény-javaslat.* Pest, 1871.

[122] Kovács Ágnes: 185 éve született gróf Andrássy Manó

Volny József[123]



„ ...Nyersvas iparunk tehát jövőre is csak a jelenlegi irányban s alapon fejlődhetik ki ugyan,de hogy a fogyasztási jogos igényeknek — az olcsó vasra — egyrészt megfelelhessen ; más részt jutányos árúczikkeivel a bel- s a szabadkereskedelmi elvek életbeléptetése esetére a külföldi versenynek is ellentállhasson, elkerülhetetlenül szükséges: hogy a szétszórt kisebb vállalatok nagyobb tömbekbe csoportosuljanak.

És ha ez bekövetkezik, s a közlekedési vasúti vonalak kiépíttetnek, életképes nyersvas iparunk a legkorlátlanabb vámkereskedelmi viszonyok közt is diadalmasan megállhat. .....

.... Szerintem még igen lényeges bajokban szenved ezen iparágunk : mert abnormis állapotnak tartom, hogy nyersvas-termelésünkhez aránylag oly csekély kiterjedésű; hogy nagy része még a fa-tüzelésre van állapítva; s hogy végre a kitűnő minőségű nyersanyag mellett is kizárólag a közönséges kereskedelmi rúdvas- és pléhtermelésre szorítkozik. Ezen bajok oka azonban hatásunkon kivül esik, mert egyes egyedül a közlekedési vasúti vonalak hiányában fekszik. A közönséges rúdvason kívüli vasczikkek gyártása csakis egyenes rendelményre szorítkozhatik; és ez biztos időre való elszállítást feltételez; a mi, közlekedési eszközeink hiányossága mellett, lehetetlen. De hasítsa s vegye csak körül vasiparunk területét egy czélszerüen vezetett vasuti hálózat: finomító vasiparunk azonnal hatalmas lendületet fog venni s gyári telepzeteit Nógrád és Borsod közel fekvő barna kőszéntelepei szomszédságában állítván fel, nemcsak Gömör, hanem a szomszéd megyék nyersvasát is fel fogja dolgozni. — És ennek további következménye az leend: hogy iparunk a vasfinomitás minden ágaira kiterjeszkedvén, s egészen a barna kőszén használatára szorítkozván, a rendelkezésre álló fa-anyag a nyersvas előállítására fog fenmaradni.

Ugyancsak ezen feltétel alatt remélhető, sőt biztosan várható, hogy kitűnő nyersvasunk s tiszta és czélszeriín használható barna kőszenünk mellett, egy nagyszerű Bessemer féle aczél-gyártás is fel fog virágozni.

És melyek ezen, reánk nézve életfontosságú vasúti vonalak'?

Szerény értekezésünk szűk kerete meg nem engedi, hogy ezen tárgyat hosszasabban fejtegessem; itt csak azt akarom kiemelni: miszerint Gömör, s a vele egy közlekedési rendszerhez tartozó Torna megye nyers vas ipara, l millió mázsánál nagyobb; és hogy az összes többi felsö magyarországi nyersvas termelés — Szepest is ide értve — a 400,000 mázsát meg nem üti; továbbá: hogy a gömöri vasiparnak a szomszéd Nógrád és Borsod barna kőszén telepjeiben kimeríthetleu tüzelő anyag áll rendelkezésére. Mindezekből következik, hogy a felső magyarországi vasút-hálózatnak megállapításánál Gömör vasiparának s különösen összeköttetésének a borsodi s nógrádi kőszéntelepekkel döntő befolyásúnak kell lennie.

Ezen szempontból tekintve e fontos ügyet; elkerülheti énül szükségesnek tartom: a pest-losonczi vasút kiépítését, és ennek Fülektől Miskolczczal való összeköttetését. Továbbá a kereskedelmi viszonyoknál fogva a debreezen-nagyvárad-kolozsvár-oláhországi vasút a dunai

[123] Rusz Károly fametszete a Vasárnapi Újság 1864. 37. szám

tartományokat és Török birodalmat; az Alföld-Fiumei vonal a társországokat és a külföldet; a Losoncz-Oderbergi vonal végre a birodalom éjszak-nyugati részeit uyitandja meg vaskereskedelmünknek…. ”[124]

Amint arról már a Miskiolc – Bánréve vonalnál megemlékeztünk, a Gömöri vasutaknak is számos alternatívája létezett.

„ ...A felvidék e részére szánt vasútvonalak tervezésénél a miskolc—kassai vasútvonalra támaszkodhattak: a Tiszavidéki Vasút e szakaszát 1860 augusztusában adták át a forgalomnak. A Tiszavidéki Vasút is kérte, és 1861. január 18-án meg is kapta az előmunkálati engedélyt vonalának Miskolctól Rozsnyón át Dobsináig történő meghosszabbítására.

Ez a társaság is a felső-magyarországi bányavidéket kívánta elérni e szárnyvonallal.[125]

Ugyanez a cél vezette a felsőmagyarországi bánya, gyár és vasúttársulat — az Ipoly—Sajó völgyi Vasút névváltozata — 1861. június 9-i, a Nemzeti Múzeumban tartott közgyűlésének résztvevőit, amikor a Hollán Ernő által tervezett magyar éjszaki vaspályáról tanácskoztak. „Előterjesztetett, hogy főleg termelő országra nézve fontosabb a belső piacot az ipar fejlesztése által művelni és biztosítani, mint a külföldön keresni forrásokat, főleg most, midőn a hazai ipar föléledése égető kérdéssé vált, s különösen mióta nyersterményeink kivitele nem rég létesített tengeri kapcsolattal bár örvendetes, de gyáriparunkhoz képest mégis aránytalan és nemzeti termelésünkre nézve egyoldalú fejlődésnek indulni ígérkezik, holott gyáriparunk és manufactúráink éppen Felső-Magyarországon, névszerint Gömör, Szepes, Hont és Nógrád bérceiben számíthat a legnyereségesebb és legörvendetesebb felvirágzásra ... Az eddig működött társulat . . . csak azon föladat megoldását tűzheti ki magának, miként lehessen a felsőmagyarországi iparos vidéket a kőszéntelepen át Pesttel kapcsolatba hozni olyképpen, hogy vonaluk a legnépesebb vidéken keresztül hasítva, egyszersmind a fő kőszéntelepeket, u. m. salgó-tarjánit és a Nagy-Kürtös vidékit lehető legközelebb érintse."

Elsősorban a Dobsina—Fülek közötti vasútvonal kiépítését tervezték: „a vonal egyelőre éjszak felé Dobsináig lenne kiterjesztendő, hol a gömöri és szepességi bánya és ipartermékek nagyobb része fölvehető lenne: onnét Rozsnyón és Felsőcön át Fülek felé vehetné irányát a kőszéntelep központjába, hol aztán rövid idő alatt múlhatatlanul keletkeznének olyan iparvállalatok, melyek olcsó építőszerrel földolgoznák az egyes anyagokat, s innen a legrövidebb úton Losonc felé az Ipoly völgyén s Balassa-Gyarmatnál a Galga völgyén át a szállítást Pestre eszközölnék."

A dobsina—füleki vonalból később szárnyvonalakat is terveztek: „ . . . oldalvást Losoncról egy jövő kiterjesztéssel Selmec vidékéig, s Dobsinától majdnem Berznóbányáig és Zólyomig is vezethető lenne." E vonalháló jogi alapját készítői az 1836. évi 25. te. 4. pontjában találták. A közgyűlés javaslata: „ . . . alakuljon újra a közgyűlésből a már létesített, de működésében megakasztott részvénytársulat »felsőmagyarországi vasúttársaság« cím alatt. Határozat: Alakíttassék újból egy részvényes társulat e cím alatt: Magyar éjszaki vasút, melynek főfeladata legyen pest—galíciai vasút, vagyis az országos törvények által megállapított éjsza-

[124] Volny József: G ÖM ÖR MEGYE BÁNYAIPARA (1867)

[125] Salgó-Tarjáni Szent István Kőszéntársulat

ki vasútvonal létesítése." Ezért tárgyalásba kívántak bocsátkozni a Tiszavidéki Vasúttal, amely társaságtól az engedélyokmányukban szereplő pest—miskolci vonal építését át akarták venni. Azzal érveltek, hogy a Tiszavidéki a két nagy vasútvonal (Pest—Kassa, Nagyvárad—Erdély) egyidőben való kiépítésére úgy sem képes. „E két nagy vállalat közül bármelyiknek teljesítése is egy társulat erejét egészen igénybe vévén, ... önként következik, csak óhajtani lehet, miszerint a vállalkozó erők e két nagy feladat megoldásában célszerű arányokra oszoljanak."

^ Az e közgyűlésen megválasztott 45 tagú választmány egyik tagja, Preisz Móric „Néhány szó a magyar éjszaki vaspálya, s a magyar borászat érdekében" c. cikkében, miután a „Hollán Ernő úr elmésen vezetett tolla alól" kikerült vasúttervnek főként azt az érdemét emeli ki, hogy „egyrészt a terméynek könnyített cseréje által virágzásba hozandja az északi megyék iparát, a déli megyék megyei gazdászatát, más részről pedig a főváros szellemi vívmányait könnyebben engedi az északi vidékeket lakó testvéreinknek megismerni", különféle árucikkek (vas, kőszén stb.), de elsősorban a magyar bor kivitele érdekében kívánja, hogy e vasútvonalat azonnal Galíciáig építsék ki.

A Szent István Kőszénbányatársulat 1861. július 31-én kapta meg a jóváhagyást a Helytartótanácstól. A szeptember 23-ra tervezett közgyűlés fő tárgyai között a vasútügy még így szerepel: „4. Javaslat a tervbe vett [magyar éjszaki vasút és a társulat közti kölcsönös összefüggés fenntartása érdekében," de e közgyűlés jegyzőkönyve szerint a társaság már másként kívánta a kérdést megoldani. „A közgyűlés az igazgatóság intézkedéseit általában helyeselte, s a társulat érdekében a vaspálya szükségessége iránti nézetet is teljesen osztván, b. Prónay Albert, Korizmics László, Havas József, Fluck Ede, Kohen Jakab és Brellich János urakból bizottmányt nevezett ki, s azt felhatalmazta, hogy igyekezzék a vasútnak a társulat érdekeire minél kedvezőbb életbe léptethetése tekintetében mindenekelőtt tájékozódást szerezni, valljon nem akadna-e más vállalkozó a vasút építésére, s ha igen, tegye magát az illető vállalkozóknál érintkezésbe, azon módok iránt, melyek a társulat kölcsönös összefüggését a vállalkozó vasúttársasággal a jövőre biztosítanák."

Végül is a Szent István Kőszénbányatársulat több felvidéki földbirtokossal együtt kért és kapott előmunkálati, majd végleges építési engedélyt a Pesttől Salgótarjánig, illetve Losoncon át Besztercebányára vezető vonalra. Cégnevük Cs. kir. szab. pest—losonc—besztercebányai vasút és kőszénbánya társulat lett, amelyet röviden pest—losonci vasútként szokták említeni. Tevékenységükről két hír a Gazdasági Lapok egyazon számából: „A pest—losonc—besztercebányai vasúti részvényaláírások múlt hó (1863. június) 30-án fejeztettek be, Pesten és Bécsben egyaránt. Minthogy azonban más vidékekről folyvást érkeznek rendelések, célszerű lesz a t. közönséggel tudatni, hogy a Kohen testvérek pesti nagykereskedőház a vidékről érkező aláírásokat f. hó 15-ig még elfogadja."" „A pest—losonci vasútvonal kimérésére kiküldött bizottság tegnapelőtt kezdte meg működését. Mint királyi biztos és a bizottság elnöke Csernyus Andor m. kir. tanácsos működik. A bizottság többi tagjai Pest város hatósága és a polgárság, a cs. kir. katonai hatóság, a losonci vasúttársulat, az orsz. építészeti igazgatóság, az állami és tiszavidéki vasúttársulat képviselői voltak. Reggeli 8 órakor indult ki a bizottság a pesti városházából, s a kőbányai vonal előtt mindenekelőtt megtekinté az indóházra Pest városától átengedett területet. Minthogy ez a régi józsefvárosi sírkertbe is átér, a magas papság beleegyezése is ki fog kéretni. A vasút tovább a kőbányai országutat is átmetszené, ami élénk vitára adott alkalmat. Minthogy az országutat a délkeleti államvasútvonal, a közle-

kedés tetemes akadályozásával már úgy is átmetszé, a városi képviselők azt kívánták, hogy a losonci vasúttársulat hidaltassa át az országutat. A tetemes költségek miatt a vasúttársulat képviselői ebben meg nem egyezhetvén, az ügy eldöntésére a cs. kir. kereskedelmi minisztérium elé terjesztetik. A vasútnak a tábori kórház melletti vonala a Dunaszabályozás miatt szintén élénk felszólalásokra adott alkalmat, miért is e tárgyban az országos építészeti igazgatóság bővebben fog megkérdeztetni. A bizottmány ezután a városházára tért, hol e munkálatai, valamint a nyilvánított külön véleményekről jegyzőkönyv vétetett fel."

A társaság 1865. július 11-én csődbe jutott. A pest—losonci vasút a legmagasabb helyre fordult segítségért, küldöttségét Forgách Antal kancellár vezetésével 1865. augusztus 31-én fogadta a császár. Az alábbiakat kérték: „Kérjük a 17 mérföldnyi, majd egészen kész vasút tökéletes bevégzésére és megnyithatására szükségelt összeg előlegezését, az egész vasúti vállalat kivitelére megkívántató tőke állami kamatbiztosítását és a szükségelt vasanyagoknak az állam gyáraiból megkezdett, de leállított további kiszolgáltatását." A császártámogatást ígért: „Sajnálattal értesültem azon viszonyok felől, melyek a szép reményre jogosított pest—losonci vaspálya ügyét kifejlésében megakasztották. Kormányom e fennakadás okai, a vállalat lehető segélyezése és a feltételek iránt, melyek alatt ez foganatosítható lenne, tárgyalásokat indított meg, melyeknek siettetését s határozatom alá leendő terjesztését uralkodói gondjaim közé számítom."" A már korábban benyújtott folyamodványban így indokolja a társaság a vasút fontosságát: „Vállalatunk életrevalósága és közhasznúsága mellett felhozzuk és megjegyezzük mindenek előtt, miszerint a pest—losonci vasútnak legkiválóbb rendeltetése abban fekszik, hogy a hazában a legjelesb és legolcsóbb kőszenek egyikével lássa el az ország fővárosát, s áfában és tüzelő anyagban annyira szűkölködő terjedelmes alföldet. Egyik irányban e vasút tehát a hazai műiparnak hathatós emelkedését, a másikban pedig az alföldi gazdálkodásnak, mely jelenleg tüzelő anyag hiányában, a termelés oly nagy kárára, trágyáját és szalmáját égeti föl, gyökeres correctioját rejti méhébe."" A vállalkozás „hiányait és bajait az okozta, „hogy t. i. nem bírt tettleges kamatgaranciával; hogy továbbá létrehozatala a legnyomasztóbb pénzügyi körülményekben szenvedő időre esett; s hogy végül, a közjogi kérdések megoldatlansága miatt, eddig országos gyámolíttatást a kellő formában számára kieszközölni nem lehetett ... „[126]

Az olcsóbb, kisebb forgalmú vasutak építését már az első, a helyiérdekű vasutak építését szabályozó törvény megszületése előtt kezdeményezték. A MÁV (Magyar Államvasutak) 1871-ben építette az első olyan mellékvonalat (Miskolc és Bánréve között), melynél csökkentette az építési költségeket. A MÁV második ilyen irányú kísérlete az ipari jellegű Gömöri Vasút volt 1873-74-ben, amelynek létrehozását anyagilag a helyi vállalkozók is nagyban támogatták

1870. évi XXXI. törvénycikk
a gömöri iparvasutak hálózatának kiépítése tárgyában

[126] Barkóczi Jolán: Az abszolutizmuskori magyar vasútügy a „Gazdasági lapok" tükrében.A Közlekedési Múzeum Évkönyve 6. 1981-192 (1983)

1. § *A gömöri iparvasutak hálózatának, nevezetesen:*

a) az állampálya bánrévei állomásától Feleden át ugyanazon pálya füleki állomásáig,

b) a szintén Bánrévétől Rozsnyón át Dobsináig, s végre

c) egy, Felednél az a) alatti vonalból elágazó s Tiszolczig vezetendő mozdonyvasutak kiépitése tárgyában előterjesztett engedélyokmány a törvényhozás által jóváhagyatván, beczikkelyezése ezennel elrendeltetik.

2. § *E törvény végrehajtásával a közmunka- és közlekedési, és a pénzügyi ministerek bizatnak meg.*

A gömöri iparvasutak hálózatának engedélyokmánya

1. § *Az engedélyesek, ugymint:*

Pulszky Ferencz, Stroussberg Bethel Henrik tudor, Morszky Bódog gróf, Puthon Rudolf báró, Bánó József, Bandrovszky Béla lovag, Bujanovics Sándor, jogot nyernek egy mozdonyvasut épitésére és üzletére, a melynek hálózata a következő vonalakból áll:

a) egy vonalból, mely a magyar államvasut bánrévei állomásától Feleden át a magyar államvasut füleki állomásához vezet;

b) egy Bánrévénél elágazó, Rozsnyón át Dobsináig vezető szárnyvonalból;

c) egy Felednél elágazó, Tiszolczig vezető szárnyvonalból.

2. § *Az engedélyesek az engedélyezett pálya épitésénél és üzleténél kötelesek jelen engedélyokirat tartalmához, továbbá: a közmunka- és közlekedési minister által 1867. évi április hó 20-án 4973. sz. a. kibocsátott, az országgyülés által jóváhagyott ideiglenes vasutengedélyezési szabályhoz, valamint az 1867-dik évi vám- és kereskedelmi szövetség 8-dik §-ában ideiglen elfogadott vasuti üzletrendhez mindaddig alkalmazkodni, mig ezen ideiglenes szabályok helyett a hazai törvényhozás által hozandó ujabb törvények és a kormány által kibocsátandó rendelvények életbe nem lépnek, melyekhez, valamint az azok behozataláig a fennálló szabályokon a magyar kormány által teendő minden változtatásokhoz is alkalmazkodni és azoknak feltétlenül hódolni tartoznak. A mennyiben azonban e törvények és szabályok folytán az engedélyesekre ujabb terhek háramolnának, azokért nekik a méltányosságnak megfelelő kármentesités fog nyujtatni.*

3. § *A pálya épitése és üzleti felszerelése a jelen engedélyokmány alapjául felvett általános tervezetek szerint és az engedélyesek által készitendő s a kormányhoz átvizsgálás és jóváhagyás végett felterjesztendő részletes tervezetek alapján fog eszközöltetni.*

Mindazonáltal ugy a kormánynak, mint az engedélyeseknek szabadságukban álland az általános tervezet megváltoztatását javaslatba hozni.

Ezeken felül az épitkezésnél különösen a kormány kivánalmai, nemkülönben a fennálló általános épitkezési és rendőri szabályok szerint kell eljárni.

A kormány fentartja magának, hogy az épitési terven változtatásokat tehessen, a menynyiben ilyenek a műszaki vizsgálat vagy a jelen engedélyokmány 2. §-ában érintett ministeri rendelet 6. §-a határozata szerint intézendő közigazgatási vonaljárás eredménye, vagy az épités tartama alatt teljesitett egyes vizsgálatok nyomán a pályaszolgálat, valamint a közforgalom érdekéből és a pálya fennállásának biztositására, nemkülönben a törvényes határozmányok teljesitése szempontjából szükségesnek fognak találtatni; ezek által azonban a már egyrészt az eszközlött elővizsgálat, másrészt a közigazgatási vonaljárás folytán meghatározott pályanyom- és pályahossz-szelvény változást nem szenvedhetnek.

Ha az épités kivitelénél gazdálkodási vagy üzleti tekintetből akár a pályavonal, akár a részlettervek megváltoztatása kivánatosnak vagy szükségesnek mutatkoznék, mi által egyébkint sem a pályatervezet főirányának változást szenvedni, sem azon esetnek bekövetkezni nem szabad, hogy szemben az elfogadott vonallal, a lejt- és irányviszonyok kedvezőtlenebbekké váljanak, az ily változtatások megengedése a kormánytól lesz kikérendő.

***4. §** A pálya alépitménye egy vágányra előállitható s ehhez képest a terület kisajátitása egyelőre annyi térfogatra szoritkozhatik, a mennyi egynyomu sinúthoz és a kitérőkhöz, nemkülönben az állomásokra megkivántatik.*

A mennyiben azonban, tekintettel a jövőre, a ministerium czélszerünek itélendi a földterületet már most kétvágányu vasutra kisajátitani, az engedélyesek erre méltányos és külön megállapitandó kárpótlás mellett köteleztetnek.

Mihelyt annyira növekedett a forgalom, hogy a tiszta jövedelem a 22. § értelmében a névleges üzleti tőke 8 %-os jövedelmének megfelel, kötelesek az engedélyesek a kormány kivánatára a második vágányt minden kártalanitás nélkül előállitani.

A forgalom növekedtével minden más esetben is kivánhatja a kormány a második vágány előállitását, csakhogy ekkor a részletes határozmányok az engedélyesekkel egyetértőleg lesznek megállapitandók.

***5. §** A munkálatok kivitelénél az engedélyesek által következő általános rendszabályok követendők.*

a) Alépitmény

A maximal emelkedési viszony a bánréve-füleki, bánréve-rozsnyói és feled-nyustyai szakaszokon legyen ugy, mint 1:200; a rozsnyó-dobsinai szakaszon legyen ugy, mint 1:100 és a nyustya-tiszolczi szakaszon legyen ugy, mint 1:80.

A kanyarodásoknak a bánréve-füleki, bánréve-rozsnyói és feled-nyustyai szakaszokon 275 méternél és a többi szakaszokon 250 méternél nem szabad kisebb félátmérővel birniok.

A pálya szabályszerü (normal) keresztszelvényeire nézve a bevágásoknál és töltéseknél, a falazatokon és azok közt azon szabályok és szabványrajzok követendők, melyek az állam költségén foganatba vett másodrendü (Miskolcz-Bánréve) vonalaknál megállapittattak, s nevezetesen, melyek szerint a pálya koronaszélessége ott, hol a sinek a talpfán feküsznek, egyenes vonalakban 3.1, kanyarulatokban 3.4 méterre határoztatott.

Ezen szabványrajzokkal megegyezőleg kell a kövecságyat is előállitani, s annak azon időben, midőn a pályafentartási költségeknek az üzleti számadásba felvétele kezdődik, a talpfák befödésével, a keresztszelvény-szabványokban meghatározott mértékkel kell birnia.

Ezenkivül még az épitési alap terhére pályamértföldenkint legalább 300 köbméternyi kavicsmennyiség, mint tartalék-kövecs helyezendő el.

Az engedélyeseknek megengedtetik, hogy a felépitmények beágyazásánál ott, hol a kavicstermelő helyek a pályától több mint félmértföldnyi távolságra esnek, felényire beágyazási alaprétegül kavicsos homok (quarziger Sand), felényire fedrétegül tiszta kavicsot használjanak.

A műépitmények egész 3 méter nyilásig - a mennyiben a pálya magassága ezt megengedi - boltozandók vagy kőlappal fedendők be, s igy egészen kőanyagból vagy jól égetett téglából állitandók elő.

A mennyiben pedig a pálya e végre kellő magassággal nem birna, ez esetben a műépitményeknél egész 3 méter nyilásig legalább a hidoszlopok készitendők kőanyagból vagy

jól égetett téglából, miglen a felső szerkezet, a gerendák, valamint a befedés fából is állithatók elő.

A több, mint 3 méter nyilással biró műépitmények egészen fából állithatók elő.

b) ***Felépitmény***

A felépitmény és minden alkatrészeinek előállitása és a felmű-anyagok szállitása körül, valamint a sinútaknak az állomásoknál elrendezésére nézve azon szabályok és szabványrajzok követendők, melyek az állam költségén foganatba vett II-od rendü vonalakra nézve (Miskolcz-Bánréve) megállapittattak. A talpfák kizárólag tölgyfából készitendők.

Az engedélyesek kötelesek a nyilt pályának és az állomások sinútainak előállitásához szükséges felépitmény-anyagokon kivül ezeknek még egy százalékát, valamint minden 25 kitérő után legalább egy teljes kitérő és keresztvágány-szerkezetet is, az ahhoz szükséges talpfákkal együtt, mint tartalék-anyagot az épitési alapból előállitani.

Az állomások mellékvágányaira legfeljebb az egész pályahossz 10 %-a fog követeltetni.

A felépitményhez szükségelt mindennemü vasanyagot és gyári felmű-készitményeket kötelesek az engedélyesek lehetőleg a belföldön beszerezni.

A mennyiben ki nem elégitő ajánlatok miatt ezen anyagok szállitása szükségképen külföldről eszközöltetnék, ez esetben egyrészt a beszerzési hely iránt az engedélyesek és a kormány közt egyezség hozandó létre, másrészt a külföldről szállitott anyagok és gyári készitmények után járó behozatali vám egészben az engedélyeseket fogja terhelni.

c) Épitések, pályaelzárás, jelzések

A felvételi épületek (indóházak) egészen kőből, illetőleg téglából állitandók elő.

Mindazon épitkezések, a melyek a vontatási és műhelyi szolgálat czéljából szükségeltetnek, vagy egészen kőből, vagy pedig berakott gerenda-falazattal bedeszkázva és befedve állitandók elő.

A többi épületek közül azok, melyek a helységek közvetlen közelében feküsznek, a kormány határozataihoz képest vagy egészen kőből, vagy pedig csak berakott gerenda-falazattal épitendők.

Egyéb épületek mind fából, mindazonáltal kőalapzattal állithatók elő.

Minden állomás és azok berendezése azon szabályok és szabványrajzok szerint állitandók elő, melyek az állam költségén foganatba vett II-odrendü (Miskolcz-Bánréve) vonalaknál, hason munkálatokra nézve megállapittattak.

Ugyanez áll általában a pálya elzárása és korlátolása, valamint a jelzési készületek és az egész jelzési rendszerre nézve is.

Azonfelül különálló laképületek előállitására az engedélyesek nem köteleztethetnek.

d) Állomások

A bánrévei és füleki csatlakozási állomásokon kivül legfeljebb 14 közbeneső állomás lesz felállitandó.

Vigtelke és Szalócz közt, továbbá Betlér és Veszverésnél a pályaszinnek legalább 150 méternyi hosszasággal, 2.5 % maximalis emelkedéssel kell birnia, és a bányaipar czéljaira szükségelt kitérő vágányok beágazását lehetségessé tennie.

A vontatási szolgálat czéljaira szükségelt épületek és elrendezések, továbbá a kijavitási műhelyek azon állomásokon lesznek előállitandók, mely állomásokat a kormány az engedélyesek inditványára e tekintetben kijelölni fog. A közbeneső állomások osztályozása,

valamint a két végállomásnál a szükségletnek megfelelő berendezések és a vontatási szolgálat, továbbá a kijavitási műhelyek czéljaira szükségelt épületek és elrendezések iránt véglegesen a kormány fog határozni.

Az engedélyezett vonalon - a két csatlakozási állomás vízállomási berendezéseit ide nem számitva - egészben még legfeljebb 6 vízállomás lesz előállitandó.

Az állomások különben a m. k. II-odrendü államvaspályák szabványrajzai szerint épitendők, a kormánynak mindazonáltal fentartatik abbeli joga, hogy egyes állomásoknak meghosszabbitását is elrendelhesse.

Az állomások általában olyképen épitendők, hogy azokat szükség esetében meg lehessen hosszabbitani.

Az engedélyezett pálya Bánrévénél és Füleken a magyar államvaspályával közös pályaudvarral birand.

e) Üzlet-eszközök

A meghatározott mennyiségben előállitandó üzleti eszközök, mik alatt a tárkocsikkal (Tendern) ellátott mozdonyok s azok felszerelései, személy-, teher- és kavicsszállitó kocsik, hóekék és kézi-kocsik (Dressinen), tehát csak a járművek (Rollmateriale) értendők, a m. kir. vasutépitészeti igazgatóság szabványrajzai és szerkezeti rendszabályai szerint lesznek beszerzendők.

A járművekből pályamértföldenkint szállitandó:

mozdony	*1/2*
személyszállitó kocsi	*3 3/10*
teherkocsi	*9 8/10*
hó-eke	*1/6*
kézi-kocsi	*1/8*

f) A munkálatok minősége és mennyisége

A mi a teljesitendő munkálatok és a szállitmányok minőségét általában illeti, e tekintetben az engedélyesek által irányadóul veendő az, hogy az engedélyezett pályának előállitásához és felszereléséhez szükséges minden munkálat és szállitmány legalább is annyi és oly egyenértékkel birjon, a mennyivel azon hasonló munkálatok és szállitmányok birnak, melyek az állam költségén foganatba vett II-odrendü vonalaknál (Miskolcz-Bánréve) teljesittettek, illetőleg szállittattak.

A mi továbbá a teljesitendő munkálatok mennyiségét illeti, e részben kötelesek az engedélyesek az általuk készitendő vonalokat oly módon előállitani, miszerint megfeleljenek mindazon igényeknek, melyek egy czélszerüen és gazdaságosan kezelt üzletnél megkivántatnak.

Önkényt értetik, hogy az engedélyesek az épitési alap terhére tartoznak mindazon munkálatokat is végrehajtani és anyagokat szállitani, melyek a fentebbi határozmányokban elő nem soroltattak ugyan, de a melyek a pálya tökéletes és üzletképes előállitására és felszerelésére, valamint üzletbe vételére, továbbá a szolgálati személyzet elhelyezésére, végül hivatali helyiségei és raktárai berendezésére szükségeltetnek.

Az engedélyesek kötelesek egyszersmind az üzleti felszerelés gyorsabb felhasználásának alávetett részeihez, ugyszintén az egyéb felszerelési tárgyakhoz és készletekhez az épitési alapból tartalékot és pótdarabokat oly arányban beszerezni, a minő arányban azok beszerzése egy II-odrendü vasutnál szokásos.

Ugyanez áll az üzletbetételre szükségelt elhasználási anyagokra nézve is.

Ha a kormány szükségesnek látná, hogy az épitményeknél fa helyett szilárd anyagok használtassanak, vagy ha a forgalom annyira növekednék, hogy az e) betü alatt számszerint felsorolt és jó üzletkarban tartott forgalmi eszközök elégségesek nem lennének, akkor az e végre szükséges pénzérték beszerzése iránt, a mennyiben a pálya tiszta jövedelme a 8 %-it el nem érné, a kormánynyal egy külön egyezmény létesitendő; a mennyiben pedig a pálya tiszta jövedelme a 8 %-it elérte, ez esetben a fentebbi kiadások egyedül az engedélyeseket terhelendik.

***6. §** Az engedélyesek kötelezik magukat 14 nap alatt, azon naptól számitva, melyen az engedélyezési törvény hatályba lépett, magyar földtehermentesitési, vagy magyar vasuti kölcsön, vagy szőlődézsmaváltsági kötvényekben, a magyar földhitelintézet zálogleveleiben, vagy végül más, a magyar államtól biztositást nyert értékpapirokban, tőzsdeárfolyam szerint számitva 300,000 forint oszt. ért. biztositékot a m. kir. központi állampénztárnál letenni.*

A letett biztositék az engedélyeseknek azon arányban fog visszaszolgáltatni, a mely arányban a forgalomnak átadott szakaszok hossza az engedélyezett vonalak összes hosszához álland.

Kötelesek továbbá az engedélyesek az engedélyezési törvény hatálybalépte napjától számitandó három hónap alatt kimutatni, hogy a vállalat egész részvénytőkéje 30 százalékának befizetése biztositva van.

Azon esetben, ha ezen kimutatás meg nem történnék, az engedély megszüntnek s a biztositék elveszettnek tekintendő.

***7. §** Az engedélyesek kötelezik magukat az engedélyezett vonalak részletterveit az engedélyezési törvény hatályba lépte napjától számitva hat hónap alatt a kormánynak jóváhagyás végett előterjeszteni.*

Az egyes vonalszakaszok épitése a részlettervek helybenhagyása után azonnal megkezdendő.

***8. §** Az engedélyesek kötelesek az engedélyezett vonalakat a következő határidők alatt befejezni és a forgalomnak átadni:*

A bánréve-füleki szakaszt két év alatt, a bánréve-rozsnyói szakaszokat 2 1/2 év alatt, a rozsnyó-dobsinai és a feled-tiszolczi szakaszokat pedig három év alatt, mindhárom határidőt azon naptól számitva, a melyen az engedélyezési törvény hatályba lépett.

***9. §** A kormány fentartja magának a jogot, hogy a mennyiben más pályák beszakadása, pályaudvarok közös használata, kocsikölcsönzés és minden ezekért járó kárpótlás tárgyában az illető társaságok között egyezmény nem jöhetne létre, egy ilyennek feltételeit meghatározhassa.*

***10. §** A kisajátitási jog az 1868:IV. tc. értelmében az engedélyezett pálya kiépitésére az engedélyeseknek megadatik.*

***11. §** Az engedélyesek kötelesek a postát és postakezelőket az 1867. évi vám- és kereskedelmi szövetség VIII. Czikkében elfogadott, 1851. november 16-én kelt vasuti üzletrend 68. § értelmében ingyen szállitani, mire nézve a közmunka- s közlekedési ministernek, egyetértve a kereskedelmi ministerrel, szabadságában áll, egy minden végállomásról naponkint induló vonatnál minden irányban ugy az indulási órát, mint a menet gyorsaságát megszabni.*

Valahányszor a postaszolgálat több mint egy nyolczkerekü vagy két négykerekü kocsit vesz igénybe, az engedélyesek mindannyiszor a megkivántatott minden további kocsiért mértföldenkinti jutányos kárpótlást nyerendnek, mely közmegegyezéssel fog megállapittatni.

Ha az illető ministerek jónak találnák, hogy az engedélyezett pályán mozgóposta rendeztessék, mint ez már más vonalakon fennáll, ez esetben az engedélyesek által a nyolczkerekü vagy négykerekü közönséges kocsik helyett a kormány igényeinek megfelelőleg felszerelt nyolcz- vagy négykerekü mozgó postakocsik ingyen állitandók és fentartandók.

A postakezelés számára a kormány által kijelölendő mindazon helyeken, s állomásokon, hol levelek fel- és kiadatnak, magában a pályaépületben alkalmas postairoda ingyen engedendő át. A vonalak üzletbe tétele után netán továbbra felmerülő szükségletek kiegészitése tekintetéből külön egyezmény fog létrehozatni.

Köteleztetnek továbbá az engedélyesek: a postahivatalnokok vagy szolgák kisérete nélkül elinditott postaküldeményeket, az értékküldemények kivételével, az illető állomásra dijmentesen szállitani és kiadni.

Levelezések, melyeket a vasuti ügyvitel tárgyában az igazgatóság és alárendelt közegei vagy ez utóbbiak egymás közt folytatnak, az illető pályavonalakon saját személyzete által dijmentesen szállittathatnak.

***12. §** Az engedélyesek kötelesek az államkormány kivánatára az államtávirda-vezetékeknek pályájuk hosszában saját birtokukon és területükön való felállitását ingyen megengedni.*

A távirda-igazgatóság azonban köteles a távirda-oszlopok felállitási helyeinek, valamint a vezető huzalok más megerősitési pontjainak megállapitásánál az engedélyesek megbizottjaival egyetértőleg járni el s azokat ugy választani, hogy ezek miatt sem a vasuti üzlet, sem az üzleti személyzet biztonsága ne veszélyeztessék.

Továbbá kötelesek az engedélyesek a pályájuk mentén felállitott távirda-vezetékeket saját személyzetük által minden dij nélkül őriztetni, a kisebbszerü megromlásokat legalább ideiglenesen helyreállittatni; az e végre szükséges eszközöket azonban a távirda-igazgatóságtól kapják.

Az állam viszont köteles az engedélyeseknek minden azért való külön dijfizetés nélkül megengedni, hogy üzleti távirdai huzalaikat a pálya hosszában létező vagy azon felállitandó állami távirdai vezeték oszlopaira megerősittessék, azonban valamint a huzaloknak, úgy a megerősités módjának s az arra használt eszközöknek az államtávirdáknál e tekintetben divó rendszerbe teljesen beillőknek kell lenniök, és azért a vasuti üzleti vezetékeknek az államoszlopokhoz való erősitése vagy csak állami szakértő közeg felügyelete s ellenőrzése mellett történhetik, vagy pedig azt maga a távirdai igazgatóság hajthatja végre; mindkét esetben ugy a vezeték szerei beszerzésének, mint a megerősitésnek s felügyeletnek teljes költségeit az engedélyesek viselik.

Ugyanez áll azon esetre is, ha az állam a pálya hosszában állami távirda-vezeték felállitását nem tartaná szükségesnek, csak hogy ekkor az üzleti vezeték felállitásának minden költsége az engedélyeseket fogja terhelni.

Ez utóbbi esetben azonban a vezeték kiépitése a távirdaigazgatósággal kötendő külön egyezmény, és csak az ez által erre adott engedély értelmében történhetik.

A pálya mentén az állami oszlopokra erősitett, vagy ezek nem létében a külön e czélra épitett vasutüzleti távirdavezetékeket az engedélyesek, az állam szokott ellenőrködése alatt, ki-

zárólag csak azon sürgönyzésekre használhatják, melyek a vasuti üzlet czéljaiból az igazgatóság és alárendelt közegei vagy ez utóbbiak által egymás közt folytattatnak.

Jogositva van azonban a kormány, a pályaigazgatósággal egyetértve, ezen üzleti vezetékeknek, a mennyire az üzleti szükséglet megengedi, ugy állami, mint magán sürgönyök továbbitására illő ellenőrzés melletti használását kivánni és elrendelni.

Ez esetben azonban a használat módja s a távirás dijának az engedélyesek és az államtávirda-igazgatóság közti megosztása külön egyezmény által fog szabályoztatni. Hasonlóan kölcsönös egyezmény utján állapittatnak meg azon feltételek is, melyek alatt a vasut-üzleti vezetékek felépitését, ugyszintén azon évi átalány mennyisége is, melyért a kész vezetékek jókarban tartását huzalmértföldenkint az állam magára vállalja.

Ha a vaspályatöltés szélesbitése vagy más helyre való tétele, vagy az engedélyesek bárminemü érdeke a már meglevő távirda-vezetékeknek kimozditását s máshová áthelyezését tenné szükségessé, akkor ugy a saját, mint az állami vezetékek áttételének összes költségeit az engedélyesek kötelesek viselni.

***13. §** A vitel- és fuvarbérek az engedélyezett pálya számára a következő határok közt szabatnak meg:*

Legnagyobb árszabás ausztriai mértföldenkint, és pedig utasoktól egy személyért posta- és személyvonatoknál:

az I-ső osztályon	*52 kr. o. ért.*
az II-ik osztályon	*39 kr. o. ért.*
az III-ik osztályon	*26 kr. o. ért.*

Gyorsvonatoknál, melyek csupán első- és másodosztályu kocsikból is állhatnak, e dij 20 %-kal felemelhető, azon feltétel alatt, hogy a gyorsvonatoknál a sebesség a többi magyar és az osztrák pályák gyorsvonatainak átlagos sebességénél csekélyebb ne legyen.

A vegyes vonatoknál a személyek vitelbére a rendes tariffa 20 %-ával kisebb.

Az árukat illetőleg közönséges gyorsaság mellett mértföldenkint vámmázsától:

az I-ső osztály	*3 kr. o. ért.*
az II-ik osztály	*3.5 kr. ért.*
az III-ik osztály	*5 kr. o. ért.*

Kivételesen egész kocsi-rakodásokért minden vámmázsa és mértföld után tüzi-, épületi- és fürészelt fa, rongy, rudvas és vaslemez szállitásánál 2 kr. o. ért.

Továbbá kősó-, faszén-, kőszén-, coaks-, briquets-, sajtolt tőzeg-, épületkő-, tégla-, kavics-, répa-, sajtolmányok-, nyers- és öntöttvas, mészkő-, agyag- és trágyaszállitásért 1.5 kr. o. é. A szállitmányok szállitási diján felül még minden vámmázsa után 2 kr. o. é. kezelés-dij szedetik.

A többi tárgyak fuvarbérét, a szállitmányok osztályozását és egyéb forgalmi határozmányokat illetőleg kimondatik, hogy az érintett árak és határozmányok semmi esetre sem lehetnek magasabbak és nyomasztóbbak, mint a tiszavidéki vasutnál.

***14. §** A vitel- és fuvardijak az árkelet számitásba vétele nélkül országos értékben szedendők.*

A mennyiben az ezüst árkelete hat hónapon átlagosan 5 %-on felül nem állana, ez esetben a pálya köteles az árszabást 15 %-kal leszállitani, s 20 %-kal azon esetben, ha minden árkelet megszünnék.

A mennyiben pedig az árkelet hat hónapon át 20 %-on felül állana, a kormány az engedélyesek kérelmére fel van jogositva az árszabások megfelelő felemelését engedélyezhetni.

Az első 10 üzleti év leteltével a szedendő árszabásoknak nem szabad magasabbaknak lenniök, mint azon árszabásoknak, melyek azon időben a tiszavidéki vaspályánál érvényesek, 25 % hozzáadásával.

***15. §** Az engedélyeseknek vagy jogutódjaiknak mindaddig, mig a fülek-hatvani és a bánréve-miskolczi vonalak állampályák maradnak, azon kedvezmény nyujtatik, hogy az általuk kijavitás végett a hatvani és a miskolczi mühelyekbe küldendő mozdonyoknak az állampálya érintett szakaszain történő szállitásáért mindkét irányban csak az államvaspályákra nézve fennálló kezelési (regie) árszabások fognak szedetni.*

***16. §** Ha az egész épitési tőke, tehát a részvény- és elsőbbségi kötvény-tőke három egymásután következő éven át kamatozik, akkor a kormánynak joga van az engedélyesek vagy jogutódaik meghallgatásával a 13. §-ban meghatározott árszabásokat vagy egészben vagy csak a tárgyak egyes nemeire nézve lejebb szállitani.*

Az ily módon leszállitott árszabások három havi alkalmazásuk után ujolag felemelhetők.

Ha egy szállitó vagy rakomány-vállalkozó bizonyos feltételek alatt fuvarbérleszállitásban vagy más kedvezményekben részesül, ugy ezekben részesiteni kell minden szállitót és vállalkozót, ki ugyanazon feltételeket elfogadja, olyképen, hogy személyes előnynek semmi esetre hely ne adassék. Mindezen kedvezmények szinleges ártérités (refactio) alakjában sem járhatnak.

***17. §** Az élelmi-szereknek a belföldön beállott rendkivüli drágasága esetére joga van a kormánynak azok fuvarbérét a drágaság tartamára a maximal árszabás feléig leszállitani.*

***18. §** A katonaszállitás leszállitott árszabások szerint eszközlendő, és pedig egyrészt a hadügyministerium, másrészt a vasut-igazgatóságok, névszerint: az osztrák állam-, déli-, Erzsébet-, gácsországi-, Károly Lajos-, tiszavidéki-vasut- és a dél-északnémet kapcsoló pályatársaságok igazgatóságai közt (1860. deczember 10-én) megkötött egyezmény alapján, melynek szabályai ezen engedély-okmány kiegészitő részeit képezik. A fentebbi összes pályákkal vagy azok többségével a katonaszállitás iránt létrejött vagy létrehozandó, s az állam részére kedvezőbb egyezmények az engedélyezett pályára is érvényesek lesznek, még pedig az eddig létrejöttek feltétlenül, az ezentul létrejövendők azonban csak a mennyiben a magyar kormány jóváhagyná.*

Alkalmazandók még ezen határozatok a pénzügyi, valamint az állami és hatósági közbiztonsági őrségre, végül a fegyenczekre is.

Nagyobb katonaszállitások czéljából az osztrák vasuttársaságokkal kölcsönös kisegités iránt fennálló egyezményekhez az engedélyesek járulni kötelesek.

Az engedélyesek, illetőleg jogutódjaik kötelezik magukat, végül, hogy a hadi vasuti osztályok szervezésére vonatkozólag a cs. kir. sz. déli állam-, valamint a tiszavidéki- és első erdélyi vasuttársaságokkal kötött egyezményhez hozzájárulnak.

A katonai szállitásokra vonatkozó határozatok és kedvezmények magától érthetőleg ép ugy érvényesek a honvédségre is.

***19. §** Az államtisztviselők, hivatalnokok és szolgák, kik a vasutak igazgatósága és üzlete felett őrködő hatóságok megbizásából, vagy az állam érdekeinek ezen engedélyből folyó*

megóvása végett vagy jövedéki czélokból a vasutat használják és a hatóságok megbizását igazolják, uti-málháikkal együtt ingyen szállitandók.

***20. §** Olyan feleken, kik a vasutat a vitel- vagy fuvarbér előleges kifizetése nélkül roszhiszemüleg használnák vagy szállitmány nemének vagy sulyának helytelen bejelentésével, vagy más módon a vállalat megröviditését czélozzák, háromszoros árszabási illetmény lesz megvehető.*

***21. §** Az engedélyesek jogositva vannak a kormány beleegyezésével részesekül a vállalathoz társakat is venni, kik velük jogokban és kötelezettségekben egyenlően részesülnek.*

***22. §** Az engedélyesek kötelesek részvénytársaságot alakitani, és fel vannak jogositva a szükséges pénzek beszerzése czéljából névre vagy előmutatóra szóló részvényeket és elsőbbségi kötvényeket, melyek a magyar-osztrák tőzsdéken elárusithatók és jegyezhetők, a következő határozmányok szerint kibocsátani.*

A részvények két sorozatra osztva bocsátandók ki, és minden pályamértföldre számitandó:

1-ször, 80,000 forint értékü 5 %-kal ezüstben kamatozó A. sorozatu részvény;

2-szor, 150,000 forint értékü 5 %-kal ezüstben kamatozó B. sorozatu részvény;

3-szor, 311,000 forint értékü 5 %-kal ezüstben kamatozó és 4/5 %-kal ezüstben törlesztendő elsőbbségi kötvény.

A pálya jövedelméből ezek folytán, az összes kezelési kiadások levonása után, mindenekelőtt 5 % ezüstben az elsőbbségi kötvények kamatoztatására, és 4/5 % ezüstben azok törlesztésére fordittatik a jövedelem feleslegéből továbbá 5 %-kal ezüstben az A. sorozatu részvények kamatai, valamint azoknak a korábbi években netán hátralékban maradt 5 %-os kamatai fedezendők, s ezután szintén 5 %-kal ezüstben a B. sorozatu részvények kamatoztatandók.

A további netán fenmaradó többlet ugyanazon módon a II. sorozatu részvények hátralékos kamatai fedezésére fordittatik.

A még ezeken felül netán fenlevő maradék végül a közgyülés határozata szerint lesz felhasználandó; a felülosztalék elosztásánál mindazonáltal a két sorozatu részvények birtokosai közt különbséget nem lehet tenni.

Az elsőbbségi kötvények törlesztése után a részvények törlesztése megkezdendő.

A vállalathoz az állam pályamértföldenkint 100,000 frttal bankvalutában járul, és ezen hozzájárulási összegért az állam 66 2/3 %-os árfolyammal számitott B. sorozatu részvényeket nyer, ennélfogva a hozzájárulásért minden pályamértföld után 150 ezer frtot névleges értékben vesz át. Az állami hozzájárulási összegek az engedélyeseknek, s a részvénytársulati alapszabályok helyben hagyása és a részvénytársulat tényleges megalakulása után az igazgatótanácsnak, két havi időközökben, és a valóban felhasznált mennyiségének megfelelő arányu részleteiben, nevezetesen a vállalat által az illető két hó alatt felhasznált épitési tőkének 140-541-hezi arányban lesznek kiszolgáltatandók.

Az államnak olyan kamatok iránti követelései, melyek az engedély megszüntéig még vissza nem térittettek, a vállalat megtakaritott vagyonából lesznek kiegyenlitendők.

Az alakitandó társaság az engedélyesek minden jogait és kötelezettségeit örökli, alapszabályait tervezi, melyeknek helybenhagyását, és az ország érdekei szem előtt tartásával a társasággal egyetértőleg eszközlendő kiegészitését a kormány magának fentartja.

Felveendő lesz az alapszabályokba az is, hogy a társulat köteles a rendelkezési állapotban levő államhivatalnokokat és kiszolgált ugy rendes hadseregbeli, mint honvédségi al-

tiszteket, a mennyiben azok a szükségelt képességgel birnak s a felállitandó szolgálati rend kellékeinek megfelelhetnek, a szolgálati állomások betöltésénél kiválólag figyelembe venni.

Az engedélyesek kötelezik magukat a fentebb meghatározott államsegély egész összegét az 1868. évi I. törvénycikk értelmében telekkönyvezendő vagyonukra az elsőbbségi kötvények után bekebeleztetni.

***23. §** Azon esetben, ha az engedélyesek magukat arra kötelezik, hogy a bánréve-dobsinai vasuti vonalat a közforgalom érdekében a Szepesség felé a kassa-oderbergi pálya valamely Igló és Poprád közti alkalmatos pontjáig kiépitik: ezen, mintegy 4 mfld hosszu hegyi kapcsolási pálya engedélye a jelen engedélyokmány értelmében a gömöri iparvasutakra nézve adott államsegély és egyéb előnyök nyujtása mellett biztositttatik.*

Tartoznak azonban ezen engedélyezési törvény hatályba lépte napjától számitandó másfél év alatt e kötelezettséget határozottan elvállalni, és egyszersmind a bánréve-dobsinai vonal fennérintett meghosszabbitására vonatkozó általános és részletes terveket és költségkiszámitásokat a közmunka- és közlekedési miniszteriumnak s az üzleti tőke beszerzésére vonatkozó pénzügyi tervet a pénzügyminiszteriumnak jóváhagyás végett ugyanazon idő alatt bemutatni; ennek meg nem történte esetében az e szakaszban érintett kedvezmény elenyészettnek tekintendő.

***24. §** Az engedélyeseknek szabadságukban áll bel- és külföldön ügynököket tartani, nemkülönben személy- és áruszállitásra vizen ugy, mint szárazon, a fennálló törvények és szabványok figyelemben tartásával, forgalmi eszközöket állitani fel.*

***25. §** Azon járadék, mely a bánréve- és füleki állomások közös használatáért a magyar államvaspályának fizetendő, az üzleti számadásba felvehető.*

Az érintett két állomáson a jelenleg engedélyezett pálya érdekében szükséges uj épitkezéseket tartoznak az engedélyesek a kormány által meghatározandó mértékben saját költségükön előállitani.

***26. §** A pályafentartás költségei az épitési alapból fedezendők, és mindaddig az üzleti számadásba fel nem vehetők, mig az összes épitkezések a kormány által felülvizsgáltatván, a felülvizsgálati jegyzőkönyv alapján befejezetteknek el nem ismertetnek.*

Az épitési alap terhére az üzlet megnyitásától a felülvizsgálatig terjedő időtartam alatt felszámitott pályafentartási költségek az üzleti számadásba utólagosan felvehetők, mindazonáltal csakis oly arányban, mely a pálya befejezett állapotban lételének megfelel.

Ezen arány a felülvizsgálati bizottság által megállapitandó, s a kormányhoz helybenhagyás végett felterjesztendő lesz.

A felülvizsgálat azonnal foganatosittatik, mihelyt az engedélyesek kérelmezik.

***27. §** A kormány azon államérdekek megóvása tekintetéből, melyek a hozzájárulási összeg engedélyezéséből keletkeznek, jogositva van magának ugy a pálya épitése, valamint az üzletczélszerüen és szilárdan eszközölt felszerelése és folytonos jó karban tartása iránt minden részben meggyőződést szerezni, és meghagyni, hogy a mutatkozó hiányok pótoltassanak.*

A kormánynak joga van a részéről kiküldött közeg által az ügyvitelt megvizsgálni.

A kormány által kiküldött biztosnak jogában áll az igazgató-választmány ülésében, valamint a közgyülésekben, a mikor azt jónak találja, részt venni, nemkülönben az állam érdekeire netán hátrányos intézkedéseket felfüggeszteni, és erről a ministeriumnak további eljárás végett jelentést tenni.

A kormány gondoskodni fog, hogy az ügyvitel felügyelete gazdasági tekintetben oly módon gyakoroltassék, hogy az évi számadás előterjesztésénél rendszerint csakis a számvitelek felülvizsgálata szükségeltessék.

A kormánynak az általános törvények határozatai és különösen a jelen engedélyokmány értelmében fentartott főfelügyeleti joga gyakorlatával összekötött, ugy az épitkezési időtartam, valamint az engedélyezett vonal egészben leendő megnyitása után az államra nehezedő költségek és kiadások megtéritése fejében az engedélyesek s illetőleg jogutódjaik az államkincstár javára bizonyos évi átalányösszeget fizetnek. Ezen évi átalányösszeg mennyiségét a kormány határozza meg.

Az üzlet megnyitása után fizetendő évi átalány-összegek a megnyitott vonalra nézve az üzleti számadásba felvehetők.

Az üzlet megnyitása előtt fizetendő átalányösszegek az épitési tőkét terhelik.

A társaság alapszabályaiban a kormánynak részvénybirtoka alapján a közgyülésben aránylagos szavazati jog biztosittatik. A kormány továbbá az alakitandó társulati igazgató-tanácsban általa kinevezett igazgató-tanácsosok által képviseltetik, kik az összes szavazatok harmadrészét birják.

***28. §** A jelen engedélyezett vaspályára nézve az első 20 üzleti év tartama alatt mindaddig, mig a tiszta jövedelem az egész üzleti tőkének a 22. §-ban kitett kamatait meg nem haladja, a kereseti és jövedelmi s más - később ezek helyett netán behozandó - adók alóli mentesség megadatik.*

Az érintett 20 év alatt tehát a kereseti- és jövedelmi-adó csakis a tiszta jövedelemnek - az egész üzleti tőkére nézve a 22. §-ban meghatározott kamatokat meghaladó - része után fizetendő.

Megengedtetik továbbá, hogy az első kiadásu részvények és elsőbbségi kötvények - ideértve az ideiglenes jegyeket is - bélyeg- és illetékmentesen adassanak ki.

Ugyanezen mentesség a kisajátitmányok átiratási dijaira is megadatik.

A tőkeszerzés, valamint épitkezés az első üzletberendezés czéljából kiállitandó minden szerződés, beadvány vagy más bármely okirat, bélyeg- és illetékmentes lesz.

***29. §** Az engedély tartama a 2. §-ban idézett ideiglenes vasutengedélyezési szabály 9. §-ának B) pontja alatt kimondott ótalommal uj vasut felállitása ellen az üzletnek megnyitása napjától számitandó 90 évre állapittatik meg, mely időszak lefolyásával elenyészik.*

Az engedély elenyészik akkor is, ha a 6., 7. és 8. §-ban megállapitott határidők a biztositék letétele, az épités megkezdése, az épités befejezése, továbbá az üzlet megnyitására nézve meg nem tartatván, a határidők elmulasztása a fentidézett vasutengedélyezési szabály 11. § b) pontja értelmében, különösen pedig a politikai és financziális válságok által nem igazoltathatik.

***30. §** A kormány fentartja magának a jogot, hogy az engedélyezési törvény hatályba léptétől számitva harmincz év lefolyása után az engedélyezett pályát minden időben beváltthassa.*

A beváltási ár meghatározása végett a vállalatnak a valóságos beváltást megelőző hét év alatti tiszta évi jövedelmei fognak felszámittatni, mely összegből a két legmostohább év tiszta jövedelme levonatván, a fenmaradt öt év átlagos tiszta jövedelme fog kiszámittatni.

Ezen átlagos összeg, mely mindazonáltal a 22. §-ban kitett kamatösszegnél kevesebb nem lehet, az engedélyeseknek a megállapitott engedély tartamáig mint évi jövedék fizetendő.

31. § Az engedély megszüntével, valamint a pálya beváltásának bekövetkeztével, az állam az első esetben ingyen, az utóbbiban a 28. § értelmében meghatározott évi járadék fizetése mellett lép a pálya tehermentes birtokába és haszonélvezetébe; birtokába veszi különösen a pálya területét és földjét, a föld- és műmunkálatokat, a fel- és alapépitményeket minden hozzátartozókkal egyetemben, mint: forgalmi eszközökkel, pályaudvarokkal, fel- és lerakodó helyekkel, épületekkel az indulási és érkezési helyeken, őr- és felvigyázó házakkal, minden belszerelvényekkel, butorzattal, ingó- és ingatlanságokkal egyetemben.

Valamint az engedély megszüntével, ugy a pálya beváltása esetében is, az engedélyesek megtartják a vállalat saját kereseteiből alakitott tartalékalap és a künnlévő activ követelések tulajdonát, valamint a vállalat saját vagyonából emelt épületeket, milyenek a coaks-kemenczék, öntődék, gép- vagy egyéb gyárak, pajták, dockok, mint a melyek megszerzésére vagy előállitására a kormány által azon határozott hozzáadással hatalmaztattak fel, hogy azok a vaspályának semmi hozzátartozandóját képezni nem fogják.

32. § Ha megelőző intések daczára az engedélyokmányban vagy a törvényekben foglalt kötelességek megsértése vagy mulasztása az engedélyesek részéről ismételve fordulna elő, a kormány fentartja a jogot: ellenük a törvényeknek megfelelő intézkedéseket megtenni, és a körülmények szerint az engedélyt még tartamának lefolyása előtt megszüntnek nyilvánitani.

33. § Ezen engedély minden okmányszerü beadványa csak egy forintra szabott bélyegdij alá esik.

Szerződés,

mely az ugynevezett gömöri, nevezetesen a bánréve-feled-füleki, a bánréve-rozsnyó-dobsinai és a feled-tiszolczi vasutvonalak létesitése végett a dr. Stroussberg-féle consortiumból álló engedélyesek, továbbá az érdekelt vidékek iparosai és földbirtokosai, végre a m. k. pénzügyminister között, és pedig ezen minister részéről ugy is, mint a kincstár tulajdonához tartozó azon vidéki vasgyárak képviselője által, valamint a segélynyujtó állam nevében a törvényhozás jóváhagyásának fentartása mellett

mai napon következőleg köttetett meg:

1. § Az engedélyesek consortiuma nevében dr. Stroussberg Bethel alulirott teljhatalmu meghatalmazottja kötelezi magát fentnevezett vasutvonalakra vonatkozó engedély-okmány összes és egyes határozatait, és feltételeit teljesiteni és azon vasutvonalak épitését és üzletét ugyanazon határozatokhoz és feltételekhez szabva, foganatositani.

2. § Az érdekelt vidékek iparosai s földbirtokosainak alulirott meghatalmazott képviselői ellenben a hivatkozott engedélyokmány értelmében kibocsátható első osztályu, vagyis A. betüs részvények névszerinti, 100 frt után öt (5) ezüst forintnyi kamatjai biztositását következő módozatok szerint teljes jogerejüleg ezennel magukra vállalják.

3. § Az engedélyokmány szerint mértföldenkint 80 ezer frt névértékü, első sorozatu (A. betüs) részvény bocsáttathatván ki, a biztositandó 5 % kamat összege átlagosan - az agiot 20 % változhatatlanul számitva, mértföldenkint négyezernyolczszáz (4800) frtot tesz bankvalutában. És pedig

a dobsina-bánrévei vonalért 9 mértföld után 43,200 frtot;

a feled-tiszolczi vonalért 6 mértföld után 28 ezer 800 frtot; és

a bánréve-füleki vonalért 6 mértföld után 28 ezer 800 frtot,

mely vonalakból az első egész összegében, és az utolsó fél összegében a sajóvölgyi, ellenben a második egész összegében, és az utolsó szintén fél összegében a rimavölgyi garantirozó iparosok- és földbirtokosokra esik; és pedig szám szerint: a sajóvölgyiekre ötvenhétezerhatszáz (57,600), a rimavölgyiekre pedig negyvenháromezerkétszáz (43,200) frt; minélfogva és tekintettel arra, miszerint a sajó- és rimavölgyi garantirozó felek két elkülönitett csoportot képeznek és egymásért terhet nem vállalnak, az évi számadások e czélnak megfelelően, elkülönitve vezettessenek, kiköttetvén, hogy a feled-tiszolczi vonal esetleges kamathiányát a rimavölgyi, viszont a bánréve-dobsinai vonal kamathiányát a sajóvölgyi biztositó csoport fedezni külön-külön tartozand.

Ugy a sajóvölgyi, mint a rimavölgyi iparosok és földbirtokosok jegyzéke félreértések megelőzése végett ezen szerződéshez, mint ennek kiegészitő része, a szerződő felek által láttamozott kimutatásban ./. alá mellékeltetik.

***4. §** A kamatbiztositást a vaspálya-üzlet tényleg akkor és annyiban fogja igénybe vehetni, a mikor és a mennyiben az üzleti évi számadások bezárásával kitünnék, hogy a vasutvonalak bevétele, az üzleti költségeket és azon kiadásokat levonva, melyeket az engedélyokmány az üzleti költségek közé beszámittatni megenged, a jelen szerződés 3-ik §-ában kitett összegeknél kevesebbre rugna.*

***5. §** Az üzleti évszámadások rendesen bezáratván: a pályahálózat számára alakitandó részvénytársaság igazgató-tanácsa a számadás eredményéhez képest a netalán mutatkozó jövedelmi hiányt, mely a kamatbiztositás fejében fizetendő lenne, köteles számszerint kimutatni, és a kellően felszerelt s általa behatólag tárgyalt számadást felülvizsgálat, és a fizetendő kamatbiztositási összeg végleges megállapitása végett a m. kir. közmunka- és közlekedési ministeriumnak előterjeszteni.*

***6. §** A kamatfizetésekbeni késedelmezések kerülése végett a pénzügyminister az igazgatótanács felterjesztései alapján esetről-esetre, és az állambiztositást élvező vasutaknál szokásos módon az 5-ik §-ban emlitett hiány fedezésére előlegeket fog utalványozni.*

Ezen előlegeknek a kiszolgáltatás napjától számitandó 4 % kamatokkal együtt leendő megtéritése végett kötelesek a biztositó iparosok és földbirtokosok az általuk elvállalt biztositási összeg erejéig, illetőleg aránya szerint a felülvizsgálat alkalmával a ministerium által megállapitott összeget legfeljebb három hónap alatt, és ugyan; a sajóvölgyiek a rozsnyói, a rimavölgyiek pedig a rimaszombati államadó-hivatalnál pontosan befizetni.

***7. §** Ha a jövedelmi hiány fedezésére igénybe vett államelőleg (5-ik és 6-ik §) a ministerium által a felülvizsgált számadás alapján meghatározott kamatbiztositási összegnél kisebb lett volna, az előlegnek megfelelő kiegészitése végett a pénzügyminister a különbséget kifizettetni fogja, mely különbözeti összeg a 6-ik §-ban meghatározott módon az előleggel egyszerre megtéritendő.*

Ha ellenben az igénybe vett előleg a számadás alapján a ministerium által meghatározott kamatbiztositási összegnél nagyobb lett volna, köteles a pályaüzlet ezen többletet és annak a kiszolgáltatás napjától számitandó 7 1/2 % kamatjait az államnak azonnal visszafizetni.

***8. §** Az államelőlegek visszatéritésére a 6-ik §-ban kiszabott határidő leteltével a netalán hátralékban maradt visszatéritési részletek a hátralékosoktól a közadók módjára azonnal be fognak hajtatni, a lerovásokra nézve halasztásoknak hely nem adathatván.*

***9. §** A kamatbiztositást adó iparosok és földbirtokosok beleegyezésüket nyilvánitják, hogy ez, általuk ezen szerződés által elvállalt esetleges fizetési kötelezettség telekkönyvileg*

biztosittassék, mely czélból a 3-ik §-ban emlitett kimutatásban ugy az elvállalt biztositási összegek, mint azon jelzálogok egyénenkint kijelölendők, melyekre az ez iránti bekebelezés foganatositandó lesz.

Ezen foganatositás eszközlése az engedélyesekre bizatik, minélfogva a mulasztások következményei egyedül az engedélyeseket terhelendik.

A jelzálogi biztositás kötelezettsége egyébként a kincstár tulajdonához tartozó vasgyárakra ki nem terjed.

***10. §** A fizetett kamatbiztositási összegeknek a vaspályaüzlet általi megtérítésére nézve az engedély-okmány 22-ik §-ában foglalt határozatok irányadók és egyedül érvényesek.*

***11. §** A jelen szerződésben elvállalt kamatbiztositási kötelezettség kezdetét veszi a vasut megnyitása napjától és tart egymásután tiz évig, és ennélfogva sem az épités ideje alatt, sem az emlitett 10 évi határidőn tul kamatbiztositás az alólirott garantirozókat nem terhelheti.*

***12. §** A kamatbiztositó iparosok és földbirtokosok ugy az épités ideje, mint a kamatbiztositás tartama alatt az igazgatótanácsban kellőleg képviselve lesznek, melyre nézve oly kikötéssel, hogy ezen határozatok az alakitandó részvénytársaság alapszabályaiba felveendők lesznek, következők határoztatnak:*

Az igazgató-tanács az épitési és a kamatbiztositási idő alatt tizenkét (12) tagból álland, melyekből öt (5) az első sorozatu (A.betüs), kettő (2) pedig a másodsorozatu (B. betüs) részvényekre - ugy azonban, hogy ezen két tag összesen öt szavazattal birjon - és öt (5) a kamatbiztositó iparosok és földbirtokosokra; és ugyan: a sajóvölgyiekre három (3), a rimavölgyiekre pedig két (2) tag esik; az igazgató tanács tagjait általában egyenlő jogok illetvén.

Az első igazgató-tanács működési ideje az egész vaspálya épitésének befejezése után még egy évig tart.

***13. §** Ezen szerződésből egyrészről az engedélyesek és ezek jogutódai, másrészről a kamatbiztositók, mint szerződő felek között felmerülhető peres és vitás kérdések és az abból származható követelési jogok (birói utoni eldöntése végett) az 1868:LIV. tc. 495-512. §-ai értelmében és rendeletei szerint választott bíróság által döntendők el.*

***14. §** Ezen szerződés az engedélyesekre és a kamatbiztositásokra nézve a szerződés aláirásától; a pénzügyministerre, mint az államkormány ez esetbeni képviselőjére nézve, azonban csak a szerződés bevezetésében fentartott törvényhozási jóváhagyás után kötelező.*

A pénzügyminister, mint az állam birtokában leendő részvények képviselője, és az engedélyesek ezenkivül kötelezik magukat, hogy részükről ezen szerződést a részvénytársaság által teljes erejünek elismertetni és utólag alapszabályszerüleg aláiratni fogják.

Minek nagyobb hiteléül jelen szerződés a szerződés felek által két tanu jelenlétében aláiratott.[127]

Az I87I : X. tc .2. § B.IV, 8. foglakozott a bánréve-dobsinai vasút építésére nyújtandó államsegéllyel. Ennek megfelelően az ez évre a kikötött feltételek teljesítésének esetében. rendkívüli kiadásként, az államköltségvetésből pénzt biztosítottak.

„A bánréve-dobsinai vasut épitésére nyujtandó államsegély fejében ez évre a kikötött feltételek teljesitésének esetében 300,000.- Ft.”[128]

[127] http://www.1000ev.hu 1870. évi XXXI. törvénycikk a gömöri iparvasutak hálózatának kiépitése tárgyában

1871. évi XXXVII. törvénycikk a gömöri iparvasutak hálózatának kiépítéséről

***1. §** A gömöri iparvasutak kiépítésére és üzletére az 1870. évi XXXI. törvénycikk által adott engedély, az engedélyokmány 6. §-ában megállapitott határidők meg nem tartása folytán, megszüntnek nyilvánittatván, a ministerium felhatalmaztatik ezen hálózatnak, nevezetesen:*

a) az állampálya bánrévei állomásától Feleden át ugyanazon pálya füleki állomásáig,

b) a szintén Bánrévétől Rozsnyón át Dobsináig; és végre:

c) egy Felednél az a) alatti vonalból elágazó s Tiszolczig vezetendő mozdony-vasútnak kiépitését a következő módozatok mellett eszközölni.

***2. §** A ministerium utasíttatik, minden, a megnevezett vasút-vonalak létesítésére szükséges intézkedéseket megtenni, a szükséges területeket az ide vágó törvényes határozatok szerint kisajátítani, az épitést foganatba venni és azt ezen törvény hatálybalépésének napjától számítandó két és egy fél év alatt végrehajtani.*

***3. §** A pálya építésére és üzletképes állapotba helyezésére szükséges munkálatok a következő rendszabályok szerint foganatosítandók:*

a) Alépitmény

A pálya alépitménye egy vágányra állitható elő, s ehhez képest a terület kisajátitása egyelőre annyi térfogatra szoritkozhatik, a mennyi egynyomu sinuthoz és a kitérőkhöz, nemkülönben az állomásokra megkivántatik.

A maximal emelkedési viszony a bánréve-füleki, bánréve-razsnyói és feled-nyustyai szakaszokon legyen ugy mint 1:200, a rozsnyó-dobsinai szakaszon legyen ugy mint 1:100 és a nyustya-tiszolczi szakaszon legyen ugy mint 1:80.

A kanyarodásoknak a bánréve-füleki, bánréve-rozsnyói és feled-nyustyai szakaszokon 275 méternél és a többi szakaszokon 250 méternél nem szabad kisebb félátmérővel birniok.

A pálya szabályszerü (normal) keresztszelvényeire nézve, a bevágásoknál és töltéseknél a falazatokon és azok közt azon szabályok és szabványrajzok követendők, melyek az állam költségén foganatba vett másodrendű (Miskolcz-Bánréve) vonalaknál megállapittattak, s nevezetesen, melyek szerint a pályakorona szélessége ott, hol a sinek a talpfán feküsznek, egyenes vonalokban 3.1, kanyarulatokban 3.4 méterre határoztatott.

Ezen szabványrajzokkal megegyezőleg kell a kövecságyat is előállitani; megengedtetik azonban, hogy a felépitmények beágyazásánál ott, hol a kavicstermelő helyek a pályától több mint fél mértföldnyi távolságra esnek, felényire beágyazási alaprétegül kavicsos homok (quarziger Sand), felényire fedrétegül tiszta kavics használtassék.

A műépitmények egészen 3 méter nyilásig - a mennyiben a pálya magassága ezt megengedi, - boltozandók vagy kőlappal fedendők be, s igy egészen kőanyagból vagy jól égetett téglából állitandók elő.

A mennyiben pedig a pálya e végre kellő magassággal nem birna, az esetben a műépitményeknél egész 3 méter nyilásig legalább a hidoszlopok készitendők kőanyagból, vagy jól égetett téglából, miglen a felső szerkezet, a gerendák, valamint a befedés fából is állithatók elő.

---

[128] http://www.1000ev.hu/index.php?a=3&param=5476

A több mint 3 meter nyilássai biró műépitmények egészen fából állithatók elő.

b) Felépitmény

A felépitmény s minden alkatrészeinek előállitása és a felmű-anyagok szállitása körül, valamint a sinutaknak az állomásoknál elrendezésére nézve azon szabályok és szabványrajzok követendők, melyek az állam költségén foganatba vett II-od rendü vonalokra nézve (Miskolcz-Bánréve) megállapittattak. A talpfák kizárólag tölgyfából készitendők.

A nyilt pályának és az állomások sinutainak előállitásához szükséges felépitmény-anyagokon kivül, ezeknek még egy százaléka, valamint minden 25 kitérő után legalább egy teljes kitérő és keresztvágány-szerkezet is, az ahhoz szükséges talpfákkal együtt mint tartalék-anyag az épitési alapból állitandó elő.

Az állomások mellékvágányai legfeljebb az egész pályahossz 10%-ára fognak terjedni.

c) Épitések, pályaelzárási jelzések

A felvételi épületek (indóházak) egészen kőből, illetőleg téglából állitandók elő.

Mindazon épitkezések, melyek a vontatási és műhelyi szolgálat céljából szükségeltetnek, vagy egészen kőből vagy pedig berakott gerendafalazattal bedeszkázva és befedve állitandók elő.

A többi épületek közül azok, melyek a helységek közvetlen közelében feküsznek, vagy egészen kőből vagy pedig csak berakott gerenda-falazattai épitendők.

Egyéb épületek mind fából, mindazonáltal kőalapzattal állithatók elő.

Minden állomás és azok berendezése azon szabályok és szabványrajzok szerint állitandók elő, melyek az állam költségén foganatba vett II-od rendü (Miskolcz-Bánréve) vonaloknál hason munkálatokra nézve megállapittattak.

Ugyanez áll általában a pálya elzárása és korlátolása, valamint a jelzési készülétek- és az egész jelzési rendszerre nézve is.

d) Állomások

A bánrévei és füleki csatlakozási állomásokon kivül legfeljebb 14 közbeneső állomás lesz felállitandó.

Vigtelke és Szalócz közt, továbbá Bettlér- és Veszveresnél a pályaszinnek legalább 150 méternyi hosszasággal: 1:400 2.5% maximalis emelkedéssel kell birnia, és a bánya-ipar céljaira szükségelt kitérő vágányok beágazását lehetségessé tennie.

Az egész vonalon - a két csatlakozási állomás vizállomási berendezéseit ide nem számitva, - egészben még legfeljebb 6 vizállomás lesz előállitandó.

Az állomások különben a m. k. II-od rendü államvaspályák szabványrajzai szerint épittendők.

Az állomások általában olyképen épitendők, hogy azokat szükség esetében meg lehessen hosszabbitani.

A pálya Bánrévénél és Füleken a magyar államvaspályával közös pályaudvarral birand.

e) Üzleteszközök

A meghatározott mennyiségben előállitandó üzleti eszközök, mik alatt a tárkocsikkal (Tender) ellátott mozdonyok s azok felszerelései, személy-, teher- és kavicsszállitó kocsik, hóekék és kézi kocsik (Dresinen), tehát csak a járművek (Rollmateriale) értendők, a m. k. vasutépitészeti igazgatóság szabványrajzai és szerkezeti rendszabályai szerint lesznek beszerzendők.

A járművekből pályamérföldenként szállitandó:

mozdony	*1/2*	
személyszállitókocsi	*3*	*3/10*
teherkocsi	*9*	*8/10*
hóeke	*1/6*	
kézi kocsi	*1/8*	

f) A munkálatok minősége és mennyisége

A mi a teljesitendő munkálatok és a szállitmányok minőségét általában illeti, irányadóul veendő az, hogy ezen pályának előállitásához és fölszereléséhez szükséges minden munkálat és szállitmány legalább is annyi és oly egyenértékben birjon, a mennyivel azon hasonló munkálatok és szállitmányok birnak, melyek az állam költségén foganatba vett másodrendü vonaloknál (Miskolcz-Bánréve) teljesittettek, illetőleg szállittattak.

A mi továbbá a teljesitendő munkálatok mennyiségét illeti, e részben a vonalok oly módon állitandók elő, miszerint megfeleljenek mindazon igényeknek, melyek egy czélszerüen és gazdaságosan kezelt üzletnél megkivántatnak.

Önként értetik, hogy az épitési alap terhére hajtandók végre mindazon munkálatok és szállitandók azon anyagok is, melyek a fentebbi határozmányokban elő nem soroltottak ugyan, de a melyek a pálya tökéletes és üzletképes előállitására és felszerelésére, valamint üzletbe vételére, továbbá a szolgálati személyzet elhelyezésére, végül hivatalos helyiségei és raktárai berendezésére szükségeltetnek.

Az épitési alapból szerzendők be egyszersmind az üzlet-felszerelés gyorsabb felhasználásának alávetett részeihez; ugyszintén az egyéb felszerelési tárgyakhoz és készletekhez tartalék- és pótdarabok oly arányban, a minő arányban azok beszerzése egy másodrendü vasutnál szokásos.

Ugyanez áll üzletbe vételre szükségelt elhasználási anyagokra nézve is.

***4. §** A postának, katonáknak, tisztviselőknek ezen vasuton szállitása és a távirda használata a következő határozatok szerint eszközlendő.*

a) Posta-szállitás

A postakezelők az 1867. évi vám- és kereskedelmi szövetség VIII. czikkében elfogadott 1851. november 16-án kelt vasuti üzletrend 68. § értelmében ingyen szállitandók. A közmunka- és közlekedési minister a kereskedelmi ministerrel egyetértve fogja egy minden végállomásról naponként induló vonatnál minden irányban ugy, az indulási órát, mint a menet gyorsaságát megszabni.

Valahányszor a postaszolgálat több mint egy nyolcz kerekü, vagy két négykerekü kocsit vesz igénybe, mindannyiszor a posta-igazgatóság által a megkivántatott minden további kocsiért mértföldenkénti jutányos kárpótlás fog adatni, mely közmegegyezéssel lesz megállapitandó.

Ha az illető ministerek jónak találnák, hogy ezen pályán mozgó posta rendeztessék, mint ez már más vonalokon fennáll, ugy ezen vasutvállalat által a nyolczkerekü nagy vagy négykerekü közönséges kocsik helyett a kormány igényeinek megfelelőleg felszerelt nyolcz vagy négykerekü mozgó postakocsik állitandók elő és felszerelendők.

A postakezelés számára a kormány által kijelölendő mindazon helyeken és állomásokon, hol levelek fel- és leadatnak, magában a pályaépületben alkalmas posta-iroda ingyen engedendő át.

A vonalok üzletbetétele után netán továbbra felmerülő szükségletek kiegészitése tekintetéből a vasut-vállalat és a postaigazgatóság között külön egyezmény fog létrehozatni.

Ezen vaspályán továbbá a postahivatalnokok vagy szolgák kisérete nélkül elinditott postaküldemények - az érték-küldemények kivételével - az illető állomásra ingyen lesznek szállitandók és leadandók.

Levelezések, melyeket a vasuti ügyvitel tárgyában az igazgatóság és alárendelt közegei, vagy ez utóbbiak egymás között folytatnak, az illető pályavonalokon saját személyzete által dijmentesen szállittathatnak.

b) Katona-szállitás

A katona-szállitás leszállitott árszabások szerint eszközlendő, és pedig egyrészt a hadügyministerium, másrészt a szab. Ferdinánd északi vaspálya-társaság közt 1868. évi junius 18-án megkötött egyezmény alapján, melynek szabályai ezen törvény kiegészitő részét képezik. A fentebbi vaspálya-társulattal, vagy más pályákkal a katona-szállitás iránt létrejött vagy létrehozandó, az állam részére kedvezőbb, s a kormány által jóváhagyott egyezmények ezen pályára is érvényesek lesznek.

Ezen határozatok a pénzügyi, valamint az állami és törvényhatósági közbiztossági őrségre és közegekre, végül a fegyenczekre is alkalmazandók.

A katona-szállitásokra vonatkozó határozatok és kedvezmények magától érthetőleg ép ugy érvényesek a honvédségre, valamint azon csapatokra is, melyek mint a hadsereg kiegészitő része a népjog oltalma alatt állanak.

c) Tisztviselők szállitása

Az állami tisztviselők, hivatalnokok és szolgák, kik a vasutak igazgatósága és üzlete felett őrködő hatóságok megbizásából, vagy jövedéki czélból a vasutat használják és a hatóságok megbizását igazolják, uti málháikkal együtt, ingyen szállitandók.

d) Távirda

Az államtávirdai vezeték az államkormány kivánatára ezen vasut hosszában s annak területén és birtokán minden kárpótlás nélkül lesz felállitandó.

A pálya menetén felállitott távirdavezeték a vasuti személyzet által minden dij nélkül lesz őrizendő s a kisebbszerü megromlások legalább ideiglenesen helyreállitandók; az e végre szükséges eszközöket azonban a távirda-igazgatóság fogja kiszolgáltatni.

A távirda-igazgatóság viszont köteles, minden azért való külön dij-fizetés nélkül megengedni, hogy a vasut-üzleti távirda-huzal a pálya hosszában létező vagy azon felállitandó állami távirdai vezeték oszlopaira megerősittessék, a vezeték szerei beszerzésének, mint a megerősitésnek és felügyeletnek teljes költségeit a vasut viselendi.

A kormány jogositva van az üzleti távirdavezetékeket ugy állami, mint magánsürgönyök továbbitására felhasználni.

***5. §** Felhatalmaztatik a ministerium a nevezett három, összesen mintegy 20 1/2 mértföldnyi hosszu vasutvonal kiépitésének és a 3. § értelmében teljesen üzletképes állapotba leendő tételének költségei fedezéséra mértföldenként 100,000 forintot az országos jövedelmekből igénybe vehetni, s ugyancsak mértföldenként 311,000 forint névértékü 5%-kal kamatozó és 4/5/%-kal törlesztendő elsőbbségi kötvényeket kibocsáthatni, mely kötvények a magyar-osztrák tőzsdéken elárusithatók és jegyezhetők lesznek.*

***6. §** A 4. § értelmében pályamértföldenkint kibocsátandó 311,000 forint névértékü elsőbbégi kötvények után azoknak 5% kamat és 4/5% törlesztési hányad fejében 18,038 o. é.*

frtot ezüstben akként biztosit az állam, hogy a járó kamatszelvények beváltására és a törlesztési hányad fedezésére szükséges összeget a pályának üzletbe tételéig az épitési alapból fedezendi; a pályának üzletbe tétele után pedig első sorban annak az üzleti költségek levonása után fenmaradó tiszta jövedelme fordittatik e czélra s a mennyiben a tiszta jövedelem a fentebbi biztositott összeget el nem érné, a hiányt az állam pótolni tartozik.

***7. §** A kérdéses vasut által érdekelt vidék földbirtokosai és iparosai közt egyrészről, s a pénzügyminister közt másrészről, az előbbeniek által elvállalt kamatbiztositási kötelezettség iránt létrejött szerződés minden pontjaiban jóváhagyatván, az törvénybe iktattatik.*

***8. §** A vitel- és fuvarbérek az érdekelt földbirtokosok és iparosok által elvállalt kamatbiztositási kötelezettség tartamára a következő határok között szabatnak meg:*

Legnagyobb árszabás mértföldenként és pedig utasoktól egy személyért postai személyvonatoknál:

a	*I.*	*osztályban*	*52*	*kr. o. é.*
a	*II.*	*osztályban*	*39*	*kr. o. é.*
a	*III.*	*osztályban*	*26*	*kr. o. é.*

Gyorsvonatoknál, melyek csupán első és másodosztályú kocsikból is állhatnak, e dij 20%-kal felemelhető, azon feltétel alatt, hogy a gyorsvonatoknál a sebesség a többi magyar és osztrák pályák gyorsvonatainak átlagos sebességénél csekélyebb ne legyen. A vegyes vonatoknál a személyek vitelbére a rendes tarifa 20%-ával kisebb.

Az árukat illetőleg közönséges gyorsaság mellett mértföldenként vámmázsától:

a	*I.*	*osztály*	*3-*	*kr.*
a	*II.*	*osztály*	*3-5*	*kr.*
a	*III.*	*osztály*	*3-*	*kr.*

kivételesen egész kocsi-rakodásokért minden vámmázsa és mértföld után tűzi, épületi és fürészelt fa, rongy, rud-vas és vaslemez szállitásánál 2 kr.

Továbbá kősó, faszén, kőszén, coacs, briquets, sajtolt tőzeg, épületkő, tégla, kavics, répasajtolmányok, nyers és öntött vas, mészkő, anyag és trágyaszállitásért 1.5 kr. o. é.

A szállitmányok szállitási diján felül még minden vámmázsa után 2 kr. o. é. kezelési dij szedetik.

A többi tárgyak fuvarbérét, a szállitmányok osztályozását és egyéb forgalmi határozmányokat illetőleg kimondatik, hogy az érintett árak és határozmányok semmi esetre sem lehetnek magasabbak és nyomasztóbbak, mint a tiszavidéki vasutnál.

***9. §** Ezen törvény végrehajtásával a közmunka-, közlekedési és a pénzügyministerek bizatnak meg.*

Szerződés

mely az ugynevezett gömöri, nevezetesen a bánréve-feled-füleki, a bánréve-rozsnyó-dobsinai, és a Feled-tiszolczi vasutvonalak létesitése végett az érdekelt vidékek iparosai és földbirtokosai, és a m. kir. pénzügyminister között, és pedig ezen minister részéről ugy is, mint a kincstár tulajdonához tartozó azon vidéki vasgyárok képviselője, valamint az állam nevében a törvényhozás jóváhagyásának fentartása mellett mai napon következőleg köttetett meg.

***1. §** A m. k. pénzügyi és közmunka- és közlekedési ministerek kötelezik magukat a fennevezett vasutvonalak épitését azon határozatok és feltételek szerint foganatositani, melyek e tekintetben az országgyülésnek bemutatandó törvényjavaslatban meghatározvák.*

2. § *Az érdekelt vidékek iparosai és földbirtokosainak alulirott meghatalmazott képviselői ellenben a pálya mértföldenként 311,000 névértékü frtban megállapitott elsőbbségkölcsönön felül még szükséges befektetési tőke kamatjai fejében pályamértföldenként 4000 o. é. frtnak ezüstben biztositását következő módozatok szerint teljes jogerejüleg ezennel magukra vállalják.*

3. § *A pálya bevételeiből minden üzleti költségeknek levonása után fenmaradó tiszta jövedelem első sorban az elsőbbségi kötvények kamatainak és a törlesztési hányadának fedezésére fordittatik, s a mennyiben ezen tiszta jövedelem e czélra elegendő nem lenne, vagyis 18,038 0. é. forintnál ezüstben kevesebbet tenne, a hiányt az állam pótolja.*

A mennyiben a pálya tiszta jövedelme pályamértföldenként a 18,038 o. é. frtot ezüstben el nem éri, vagy pedig épen csak eléri, az alulirt földbirtokosok és iparosok a 4-ik §-ban biztositott egész összeget megfizetni tartoznak, ha pedig a pálya tiszta jövedelme, pályamértföldenként a 18,038 o. é. frtot ezüstben meghaladná ugyan, de a 22,038 o. é. forintnál ezüstben kevesebb lenne, a hiányt az alulirt földbirtokosok és iparosok pótolni tartoznak.

4. § *A biztositott 4000 o. é. ezüst forint az ágiot átlagosan 20% változhatlanul számitva, mértföldenként négy ezer nyolczszáz (4800) frtot tesz bankvalutában, és pedig:*

a dobsina-bánrévei vonalért 9 mértföld után 43,200 frtot;

a feled-tiszolczi vonalért 6 mértföld után 28 ezer 800 frtot; és a bánréve-füleki vonalért 6 mértföld után 28,800 frtot, mely vonalakból az első egész összegében és az utolsó fél összegében a sajóvölgyi, ellenben a második egész összegében és az utolsó szinte félösszegében a rimavölgyi garantirozó iparosok és földbirtokosokra esik; és pedig szám szerint; a sajóvölgyiekre ötvenhét ezer hatszáz (57,600), a rimavölgyiekre pedig (43,200) negyvenhárom ezer kétszáz frt, minélfogva és tekintettel arra, miszerint a sajó- és rimavölgyi garantirozó felek két elkülönitett csoportot képeznek és egymásért terhet nem vállalnak, az évi számadások e czélnak megfelelően elkülönitve vezettessenek, kiköttetvén, hogy a feled-tiszolczi vonal esetleges kamathiányát a rimavölgyi, viszont a bánréve-dobsinai vonal kamathiányát a sajóvölgyi biztositó csoport fedezni külön-külön tartozand.

Ugy a sajóvölgyi, mint a rimavölgyi iparosok és földbirtokosok jegyzéke félreértések megelőzése végett ezen szerződéshez, mint ennek kiegészitő része a szerződő felek által láttamozott kimutatásban % alá mellékeltetik.

5. § *Az üzleti év-számadások rendesen bezáratván; a pályahálózat számára alakitandó igazgató tanács a számadás eredményéhez képest a netalán mutatkozó jövedelmi hiányt, mely a kamatbiztositás fejében fizetendő lenne, köteles számszerint kimutatni, és a kellően felszerelt és általa behatólag tárgyalt számadást felülvizsgálat, és a fizetendő kamatbiztositási összeg végleges megállapitása végett, a m. k. közmunka- és közlekedési ministeriumnak előterjeszteni.*

6. § *A kamatfizetésekbeni késedelmezések kerülése végett a pénzügyminister az igazgatótanács felterjesztései alapján esetről esetre, és az állambiztositást élvező vasutaknál szokásos módon az 5-ik §-ban emlitett hiány fedezésére előlegeket fog utalványozni.*

Ezen előlegeknek a kiszolgáltatás napjától számitandó 4%-os kamatokkal együtt teendő megtéritése végett kötelesek a biztositó iparosok és földbirtokosok az általuk elvállalt biztositási összeg erejéig, illetőleg aránya szerint a felülvizsgálat alkalmával a ministerium által megállapitott összeget legfeljebb három hónap alatt, és ugyan: a sajóvölgyiek a rozsnyai, a rimavölgyiek pedig a rimaszombati államadó-hivatainál pontosan befizetni.

7. § Ha a jövedelmi hiány fedezésére igénybe vett államelőleg (5. és 6. §) a ministerium által a felülvizsgált számadás alapján meghatározott kamatbiztositási összegnél kisebb lett volna, az előlegnek megfelelő kiegészitése végett a pénzügyminister a különbséget kifizettetni fogja, mely különbözeti összeg a 6. §-ban meghatározott módon az előleggel egyszerre megtéritendő.

Ha ellenben az igénybe vett előleg a számadás alapján a ministerium által meghatározott kamatbiztositási összegnél nagyobb lett volna, köteles a pályaüzlet ezen többletet és annak a kiszolgáltatás napjától számitandó 7 1/2% kamatjait az államnak azonnal visszafizetni.

8. § Az állam-előlegek visszatéritésére a 6. §-ban kiszabott határidő leteltével a netalán hátralékban maradt visszatéritési részletek a hátralékosoktól a közadók módjára azonnal be fognak hajtatni, a lerovásokra nézve halasztásoknak hely nem adathatván.

9. § A kamatbiztositást adó iparosok és földbirtokosok beleegyezésüket nyilvánitják, hogy az általuk ezen szerződés által elvállalt esetleges fizetési kötelezettség telekkönyvileg biztosittassék, mely czélból a 3-ik §-ban emlitett kimutatásban ugy az elvállalt biztositási összegek, mint azon jelzálogok egyénenként kijelölendők, melyekre az ez iránti bekebelezés foganatositandó lesz.

Ezen foganatositás eszközlése a pénzügyministeriumra bizatik, minélfogva a mulasztások következményei egyedül a pénzügyministeriumot terhelendik.

A jelzálogi biztositás kötelezettsége egyébként a kincstár tulajdonához tartozó vasgyárakra ki nem terjed.

10. § Az alólirt földbirtokosok és iparosok, által fizetett kamatbiztositási összegeknek a vaspálya-üzlet általi megtéritésére nézve határoztatik, hogy ha a pálya tiszta jövedelme, pálya-mértföldenként 22,038 o. é. frtnál nagyobb leend, az igy mutatkozó jövedelmi fölöslegből mindenek előtt azon összegek lesznek az állam javára visszatartandók, vagy visszatéritendők, melyeket a 3. § szerint elvállalt kamatbiztositás folytán az állam fizetett; ezen állami előlegek törlesztése után fognak a földbirtokosok és iparosok által fizetett összegek a jövedelmi feleslegből megtérittetni.

11. § A jelen szerződésben elvállalt kamatbiztositási kötelezettség kezdetét veszi a vasut megnyitása napjától, és tart egymásután tiz évig, és ennélfogva sem az épités ideje alatt, sem az emlitett 10 évi határidőn tul kamatbiztositás az alólirott garantirozókat nem terhelheti.

12. § A vasutak üzletbe adásakor az állam azoknak kezelésére igazgató tanácsot alakit, melyben a kamatbiztositó iparosok és földbirtokosok a kamatbiztositás tartama alatt kellőleg képviselve lesznek,

Azon esetben pedig, ha a kormány részvénytársaságot alakit, a következők határoztatnak:

Az igazgató tanács a kamatbiztositási idő alatt tiz (10) tagból álland, melyekből öt (5) tagot az alakitandó részvénytársulat nevez ki, és ötöt (5) a kamatbiztositó iparosok és földbirtokosok; és ugyan a sajóvölgyiek három (3) a rimavölgyiek pedig kettőt (2); az igazgató tanács tagjait általában egyenlő jogok illetvén.

13. § Ezen szerződésből egyrészről a ministerium s ennek jogutódja az esetleg alakitandó részvénytársulat, másrészről a kamatbiztositók, mint szerződő felek között felmerülhető peres és vitás kérdések, és az abból származható követelési jogok a törvény szabályai szerint választott bíróság által döntendők el.

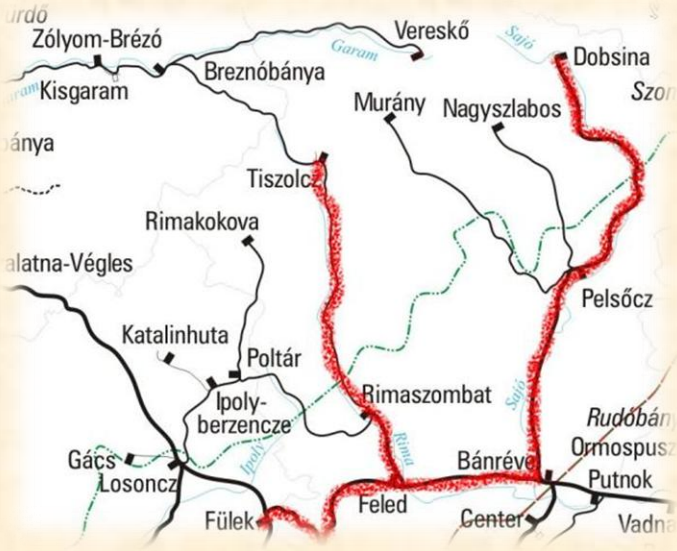
14. § *Ezen szerződés a kamatbiztositókra nézve a szerződés aláirásától; a pénzügyministerre, mint az államkormány ez esetbeni képviselőjére nézve, azonban csak a szerződés bevezetésében fentartott törvényhozási jóváhagyás után kötelező.*

A pénzügyminister kötelezi magát, hogy azon esetben, ha a pályák üzlete egy részvénytársaságnak adatnék át, részéről ezen szerződést a részvénytársaság által teljes erejűnek elismertetni és utólag alapszabályszerüleg aláiratni fogja.

Minek nagyobb hiteléül jelen szerződés a szerződő felek által aláiratott.

(Következnek az aláirások ugy, mint az eredeti szerződésen állanak.[129]

Gömöri iparvasút, a kezdetek[130]



1872. évi X. törvénycikk a gömöri iparvasutak hálózatának kiegészitéséről

1. § *Az 1871:XXXVII. tc. által épittetni elrendelt gömöri iparvasutak hálózatának kiegészitéseül felhatalmaztatik a ministerium:*

a) a tiszolcz-rhóniczi és

b) a tiszolcz-vashegyi iparvasutnak a következő módozatok mellett kiépitésére.

2. § *A ministerium utasittatik, hogy a nevezett vonalak létesitésére szükséges intézkedéseket tegye meg, a megkivántató területeket törvényszabta módon sajátitsa ki, és az épitést ezen törvény hatályba lépte napjától számitandó egy év alatt lehetőleg hajtsa végre.*

3. § *A pálya épitésére s üzletképes állapotba helyezésére szükséges munkálatok a következő rendszabályok szerint foganatositandók.*

a) Álépitmény

A pálya alépitménye egy vágányra állitandó elő, s ehhez képest a terület kisajátitása egyelőre annyi térfogatra szoritandó, a mennyi egy egynyomu sinuthoz, nemkülönben a kitérőkhöz s állomásokra megkivántatik.

A legnagyobb emelkedés 1000 méterre 27 méter lehet.

---

[129] http://www.1000ev.hu 1871. évi XXXVII. törvénycikk a gömöri iparvasutak hálózatának kiépitéséről

[130] Készült: http://www.vasutallomasok.hu/terk/BallaAtnezeti.jpg térképe alapján

A kanyaródásoknak a tiszolcz-rhóniczi vonalon 60, a tiszolcz-vashegyi vonalon 40 méternél kisebb félátmérővel nem szabad birniok.

A pálya koronaszélessége ott, hol a sinek a talpfán feküsznek, 2,4 méterre határoztatik.

A kövecságy előállitásánál szabályul szolgáljon, hogy a talpfák alatt legalább egy 0. 1 méter vastagságu kavicsréteg legyen.

A műépitmények kivétel nélkül fából lesznek előállithatók.

b) Felépitmény

A vágány szélessége 75 centiméternél keskenyebb nem lehet.

A sinek folyó méterenként kell, hogy legalább 28.6 vámfont sulylyal birjanak.

A talpfák kizárólag tölgyfából vagy vörös fenyőből (Lärchenholz) készitendők.

A nyilt pályának és állomások sinutainak előállitásához szükséges felépitményanyagokon kivül ezeknek még egy százaléka, valamint minden 25 kitérő után legalább egy teljes kitérő és keresztvágányszerkezet is, az ahhoz szükséges talpfákkal együtt, mint tartalékanyag, az épitési alapból állitandó elő.

c) Épületek, pályaelzárás, jelzések

Az épületek kivétel nélkül fából is, mindazonáltal kőalapzattal állithatók elő.

A pályaelzárás és a jelzések (1870:XXXII. tc. 5. §) a bánréve-nádasdi iparvasuton alkalmazandó szabályok szerint lesznek berendezendők.

d) Állomások

A tiszolcz-rhóniczi vonalon a tiszolczi csatlakozási állomáson kivül legalább 4, s ezek közül szintén a tiszolczin kivül 2 vizállomás, a tiszolcz-vashegyi vonalon pedig a tiszolczi csatlakozási állomáson kivül legalább 3, s ezek közül egy vizállomás lesz épitendő.

Az állomások általában olykép épitendők, hogy azokat szükség esetén meghosszabbitani lehessen.

e) Üzleteszközök

Az üzleteszközök értéke mértföldenkint egyelőre 15,000 frtot meg nem haladhat. Szerkezetüket a kormány fogja meghatározni.

***4. §** A postának szállitása és esetleg a távirda használata a következő határozatok szerint eszközlendő:*

a) Postaszállitás

A postaszállitás iránt az 1867. évi vám- s kereskedelmi szövetség VIII-dik czikkében elfogadott, 1851. november 16-án kelt vasuti üzletrend alapján a kellő intézkedéseket a pénzügyi kereskedelmi és közlekedési ministerek egyetértőleg teendik meg.

***5. §** A legmagasabb szállitási dij vámmázsa- s mértföldenkint 2 1/2 krban o. é. állapittatik meg.*

A kormány felhatalmaztatik különben, hogy a fentebbi szállitási dijat, a mennyiben azt a pálya jövedelmezősége engedni fogná, leszállithassa.

Kezelési költség fejében vámmázsánkint 2 kr. o. é. fizetendő; ha ellenben a fel- és lerakodást a tulajdonos eszközli, kezelési dij nem szedethetik.

***6. §** Ezen törvény végrehajtásával a közmunka- és közlekedési és a pénzügyminister bizatnak meg*[131]

[131] http://www.1000ev.hu 1872. évi X. törvénycikk a gömöri iparvasutak hálózatának kiegészitéséről

1873. évi XL. törvénycikk a gömöri iparvasutak költségtöbbletének fedezése iránt

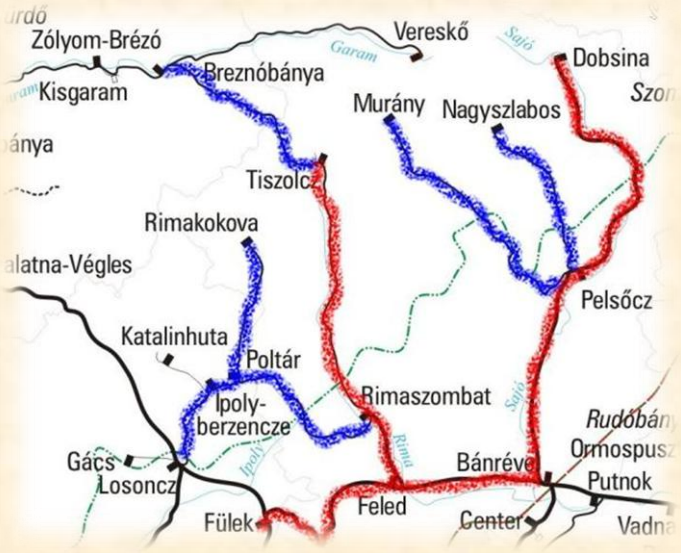
1. § *A ministerium felhatalmaztatik, hogy az 1871:XXXVII. törvénycikk értelmében létesitendő és utólagosan 21.8 mértföldnyi hosszuságban megállapitott gömöri iparvasutak kiépitésére és üzletképes állapotba helyezésére mértföldenkint összesen 384.429 frtot fordithasson, a mennyiben az idézett törvénycikk 5. §-a alapján az országos jövedelmekből mértföldenkint igénybe vehető 100.000 frt, továbbá ugyancsak mértföldenkint kibocsátható 311.000 frt névértékü elsőbbségi kötvényekből effectiv bevett összegek, végre az e vaspálya időközben megnyitott bánréve-füleki vonalrészeinek az egész hálózat kiépitéseig befolyandó jövedelme e költségeket nem fedezné: a hiányzó összeg az ingó államvagyon egy részének értékesitéséből pótoltatik.*

2. § *A kérdéses vasut által érdekelt vidék földbirtokosai közt egyrészről s a közmunka- és közleked. minister közt másrészről, az előbbeniek által elvállalt kamatbiztositási kötelezettségnek a vonalak meghosszabbitása folytán történő kiterjesztése iránt létrejött okiratok, továbbá a bánréve-dobsinai vonal költségeihez való hozzájárulás iránt Dobsina és Rozsnyó városok, valamint a bettléri vasgyárosok által kiállitott kötelező nyilatkozatok minden pontjaikban helyben hagyatnak s az ezek alapján kötelezett összegek az állampénztár javára beszedendők.*

3. § *Eltérőleg az 1871:XXXVII. tc. 3. §-ában a) betü alatt foglalt határozattól, megengedtetik, hogy a feled-tiszolczi vonalon Nyustya előtt a 330-347. sz. között a vonal 1.200 helyett 1.166 emelkedéssel birhasson.*

4. § *A bánréve-dobsinai és feled-tiszolczi vonalok épitési határideje 1874. évi november hó 1-ig meghosszabbittatik.*

5. § *Ezen törvény végrehajtásával a közmunka- s közlekedési és a pénzügyministerek bizatnak meg.*[132]



Gömöri iparvasút, a folytatás[133]

„ ....A Miskolc - Bánréve - Fülek közötti vonal másodrendű vonalként létesült. A mellékvonal szállitási kapacitása hamarosan elégtelennek bizonyult. Új beruházásokról kellett gondoskodni és a vonal átépítése is szükségessé vált.. A vonal tengelynyomásának megemelése vált szükségessé, hogy a nagyobb raksúlyú kocsik ill. nagyobb tengelynyomású mozdonyok is közlekedhessenek. Az egész vonalat "c" rendszerű felépítménnyel építették át 1895-ig..” [134]

---

[132] http://www.1000ev.hu 1873. évi XL. törvénycikk a gömöri iparvasutak költségtöbbletének fedezése iránt

[133] Készült: http://www.vasutallomasok.hu/terk/BallaAtnezeti.jpg térképe alapján

[134] Karácsony T: A MÁV Miskolci Üzletvezetőség vonalhálózatának kiépülése

1872-ben a vármegyében ismét a kolera és a tifusz lépett fel. Horkán ütött ki és a november hó 15-én tartott gyűlésen előterjesztett alispáni jelentés szerint e rövid idő alatt 529 embert ragadott el. Különösen sok áldozatot szedett a bánréve-füleki vasútvonalon dolgozó munkások közül. Ezek gyógyítása közben érte el a halál *Kovács* serkei körorvost, ki *„határt nem ismerő önfeláldozásával”* nagyon rászolgált arra, hogy nevét itt feljegyezzük.
Ez súlyos egészségügyi és egyszersmint vasútépítési gondokat okoz.

„Bánréve-füleki másodrangú vonal.

E vonal nyomjelzése 1869. év telén kezdetett meg. Az épités az 1871. évi október hó 11-én kötött szerződéssel 1.380,000 frt átalányösszegért Backstein Hermannak adatott át. A bevégzési határidő 1873. évi augusztus bó 26-ra volt kitűzve, a megnyitás azonban csak 1873. évi szeptember bó 10-én történt. Ezen vonal az 1871. év-ben megnyitott miskolcz-bánrévei pályának folytatását képezvén, Miskolczot a pest-ruttkai fővonallal hozza kapcsolatba. A bánrévei pályaudvarból kiinduló vonal a Sajó völgyét követi s Lenárdfalva közelében áthidalja a Sajó folyót s annak egy mellékágát képező Rima völgyébe ér. Rimaszécs közelében nyugat felé a Rima folyó északi partján fekvő magaslatra emelkedik, ezt követve Feled, közelében ismét a Rima völgyébe száll s a Rima folyót áthidalva, a Gortva patak völgyét éri el. Ezen völgy baloldalán a Balogfalva fölött eső részig emelkedik a pálya és Söreg mellett egy 12 mtr. mély bevágással halad át az Ipoly és Tisza folyók vízválasztóján s végre a Csorna patak völgyébe jutván, annak jobb partján a füleki állomást éri el. A vonal közbenesö állomásai: Rimaszécs, Feled, Várgede (megállapodási hely) és Balogfalva. Az épités kivitele nehézségekkel nem járt.”

„A gömöri iparvasutak igazgatótanácsa.

Elnök: Gróf Andrássy Manó, a sajóvölgyi érdekeltség képviselője. Alelnök: Hieronymi Károly, a kormány képviselője. Igazgató-tanácsosok: Ribáry Sándor, Langer Károly, Köffinger Frigyes, Szemere Ödön, a kormány képviselői. Gömöry János, Schmiedt Otto, a sajóvölgyi érdekeltség képviselői. Návay Gyula, Miklovits Ferenez, a rimavölgyi érdekeltség képviselői.”[135]

Az I873. évi államköltségvetésről szóló törvény foglalkozott a gömöri vasutak egyes kérdéseivel is.

„A forgalomnak átadott bánréve - füleki vonalrész tiszta jövedelme 48,937.- Ft.”[136]

A gömöri iparvasutak költségtöbbletének fedezésével kapcsolatosan szintén törvényi előírások történtek 1873-ban.

„1. § A ministerium felhatalmaztatik, hogy az 1871:XXXVII. törvénycikk értelmében létesitendő és utólagosan 21.8 mértföldnyi hosszuságban megállapitott gömöri iparvasutak

[135] Magyar vasúti évkönyv 1878.
http://library.arcanum.hu/hu/view/ORSZ_KOZL_MagyarVasutiEvkonyv_01/?pg=364&zoom=h&layout=s

[136] 1873: XXI.tc .3. § C.III. 3. I873. évi államköltségvetésről Hitel és pénztárműveleti bevételek. A forgalomnak átadott bánréve-füleki vonalrész tiszta jövedelme.

kiépitésére és üzletképes állapotba helyezésére mértföldenkint összesen 384.429 frtot fordithasson, a mennyiben az idézett törvénycikk 5. §-a alapján az országos jövedelmekből mértföldenkint igénybe vehető 100.000 frt, továbbá ugyancsak mértföldenkint kibocsátható 311.000 frt névértékü elsőbbségi kötvényekből effectiv bevett összegek, végre az e vaspálya időközben megnyitott bánréve-füleki vonalrészeinek az egész hálózat kiépitéseig befolyandó jövedelme e költségeket nem fedezné: a hiányzó összeg az ingó államvagyon egy részének értékesitéséből pótoltatik.

2. § A kérdéses vasut által érdekelt vidék földbirtokosai közt egyrészről s a közmunka- és közleked. minister közt másrészről, az előbbeniek által elvállalt kamatbiztositási kötelezettségnek a vonalak meghosszabbitása folytán történő kiterjesztése iránt létrejött okiratok, továbbá a bánréve-dobsinai vonal költségeihez való hozzájárulás iránt Dobsina és Rozsnyó városok, valamint a bettléri vasgyárosok által kiállitott kötelező nyilatkozatok minden pontjaikban helyben hagyatnak s az ezek alapján kötelezett összegek az állampénztár javára beszedendők.

3. § Eltérőleg az 1871:XXXVII. tc. 3. §-ában a) betü alatt foglalt határozattól, megengedtetik, hogy a feled-tiszolczi vonalon Nyustya előtt a 330-347. sz. között a vonal 1.200 helyett 1.166 emelkedéssel birhasson.

4. § A bánréve-dobsinai és feled-tiszolczi vonalok épitési határideje 1874. évi november hó 1-ig meghosszabbittatik."[137]

A Bánréve - Fülek vasút 1878 évi adatai[138]

A pálya kiterjedése		
építési hossz	*km*	*48,350*
tarifa hossz	*km*	*49*
Fékszín és irányviszonyok		
vizszintes pálya	*km*	*11,500*
emelkedésben levő pályarész	*km*	*25,100*
lejtésben levő pályarész	*km*	*11,750*
legnagyobb emelkedés, esetleg esés	*‰*	*5,00*
egyenes pályarész	*km*	*30,707*
görbék	*km*	*11,643*
legkisebb radius	*m*	*275*
Alépitmény		
0—2 méteres falazott áteresz	*db*	*52*
2—10 méteres hid	*db*	*6*
falazott	*db*	*16*
fa-felszerkezettel	*db*	*8*
Felépítmény		
lerakatott vassín	*tonna*	*2477*
tölgy-talpfa	*db*	*64700*
ágyazási anyag		*bánya-kavics*

[137] I873: XL. tel . A gömöri iparvasutak költségtöbbletének fedezése iránt.
http://www.1000ev.hu/index.php?a=3&param=5612

[138] Magyar Vasúti Évkönyv 1878.

átjáró	*db*	*56*
áthidalás	*db*	*4*
kitérő	*db*	*33*
forgó-korong	*db*	*1*
Magas építmény		
külön czélra rendelt épület	*db*	*1*
felvételi épület	*db*	*4*
áruraktár	*db*	*3*
mozdonyszín	*db*	*1*
vízállomás	*db*	*1*
szénraktár	*db*	*1*
anyag-szertár	*db*	*1*
szabadon álló árnyékszék	*db*	*3*
kút	*db*	*3*
őr-, portás-ház s bódé az állomásokon	*db*	*6*
tisztító gödör	*db*	*2*
őrház a nyilt pályán	*db*	*20*

A Gömöri iparvasutak nyers bevételei - 1878. évben pálya-kilométerenként - 2 620 forint volt.

„Az 1878. évi üzleti eredmények az 1877. évi eredményekhez viszonyítva …. a gömöri iparvasutakon pedig 49,153 frt 33 krral vagyis 12 %-al csökkentek.

Az összes vonaloknál elért bevételi többlet csakis a teherforgalomból eredt, mert a személyforgalom, daczára az utazók nagyobb számának, mégis kedvezőtlenebb pénzügyi eredményt mutat fel, mint 1877. évben. A személyforgalom 1878. évben emelkedett a gömöri iparvasutakon 9,38 %-kal...

...A közönség előnyére szolgáló, — s kétségkívül elismerésre méltó eme kedvezmények által az utazók száma jelentékenyen szaporodott, — sajnos azonban, hogy a pénzügyi eredmények e kedvezmények engedélyezésének czélszerűségét és hasznosságát nem igazolták. — Daczára ugyanis az utazók jelentékenyen nagyobb számának, a személyszállításból elért bevételek az előző 1877. évhez képest, a gömöri iparvasutak kivételével, hol csaknem ugyanaz maradt az eredmény, általában csökkentek…

...A gömöri iparvas utakon az egyes évek eredményei között csak jelentéktelen apadás constatálható...

Ellenben a katona-szállitási bevételek, a korábbi évek eredményeit egybevetve, csaknem valamennyi vonalon kedvezők, sőt igen gyakran rohamos emelkedést tüntetnek fel…

...Az 1878. évi árú-forgalmat összehasonlítva az 1877. évi forgalommal, úgy találjuk, hogy a keleti vonalat kivéve, az árú-forgalom 1878. évben valamennyi vonalon emelkedett Az emelkedés a megelőző 1877. évi forgalommal szemben a gömöri iparvasutakon 36 056 tonna…, A tehermennyiség szaporodása természetesen a bevételeket is jelentékenyen fokozta.

...a gömöri iparvasutakon elért kedvező eredmények egyrészt azon körülménynek tulajdonithatók, bogy a csatlakozási pályákkal kötött forgalom-megosztási egyezmények folytán a vonalokra eső hányadok nagyobbrészt természetben egyenlittettek ki, azaz a küldemények a saját vonalokon mentek át, másrészt pedig annak eredménye, bogy a fontosabb kiviteli

czikkek számára a nevezetesebb fogyasztási állomásokra olcsó közvetlen díjszabások állíttattak fel…"[139]

A Gömöri iparvasutak (másodrangu pályák), Bánréve - Fülek vonalának építési tőkéje 1878. december 31-én, 2,.660,993'29 frt.

Bevételi számlák	Gömöri ipar-vasutak	
Szállitási bevételek.		
Személyek	66,729	59
Katonaszállitmányok	1,289	25
Podgyász	1,220	53
Gyorsárúk	1,421	02
Teherárúk, állatok, katonai tá[r]gyak és mellékilletékek	299,199	78
Összesen	369,860	17
Különféle bevételek.		
Épületek, lakások, vendéglők [é]s földek haszonbére	7,113	05
Forgalmi eszközök haszonbér[e]	4,045	08
Távirdai bevételek	926	68
Különféle bevételek	10	72
Összesen	12,095	53
A bevételek főösszeg	381,955	70
Le ebből:		
A bevételek terhére eső megt[é]rítések, u. m.: szállitmány biztositás, vitelbér- és szá[l]lítási díjak viszatérítése; meg[t]érítések stb.	22,380	16
Marad bevétel	359,575	54

A vonal megnevezése	Összesen szállittatott személy	És pedig szállittatott											
		az I. osztályban		a II. osztályban		a III. osztályban		a IV. osztályban		katonaság			
		személy	%	személy	%	személy	%	személy	%	személy	%		
D) Gömöri iparvasutak	102,82[0]	1,096	1·06	13,044	12·68	22,712	22·10	63,157	61·43	2,811	2·73		

[139] Magyar Vasúti Évkönyv 1878.

✓ Teherforgalom gömöri iparvasutakon

útimálha	*tonna*	*287*	*km*	*20234*
gyorsáru	*tonna*	*111*	*km*	*7601*
önkezelési áru	*tonna*	*5299*	*km*	*549607*
közönséges áru	*tonna*	*141771*	*km*	*15052154*
összesen	*tonna*	*147468*	*km*	*15629596*

✓ Bevételek

	frt/pályakm	*398,19*
személy	*frt/személy*	*0,64*
	kr/személykm	*1,99*
	frt/pályakm	*1808,59*
áru	*frt/tonna*	*2,13*
	kr/tonnakm	*201*
	frt	*2145,72*
összes	*frt/vonatkm*	*2,05*
	frt/elegytonnakm	*1,067*

Néhány 1879-es adat a vasúttal kapcsolatosan

Személyforgalom.

A vonalak megnevezése	Osztály	Szállított személy	%	Bevétel frt	kr.	%	Az összes személyek által befutott út kilométer	%	Egy-egy utas által befutott út kilométerekben	Bevétel tett egy utas után krajczárban	Bevétel tett egy befutott személy-kilométer után krajczárban
Gömöri ipar-vasutak	I.	1.096	0·88	1.989	45	2·81	42.296	1·14	38·6	173·5	4·73
	II.	14.963	12·04	16.060	81	22·70	517.981	13·80	34·7	107·3	3·10
	III.	30.960	24·91	22.048	62	31·17	1,046.425	27·88	33·8	71·2	2·11
	IV.	73.065	58·77	29.475	73	41·67	2,001.058	53·32	27·4	40·4	1·48
	katona	4.221	3·40	1.170	16	1·65	144.493	3·86	34·2	27·7	0·81
	összeg	124.305	100·00	70.744	77	100·00	3.752.253	100·00	30·2	56·9	1·885

Podgyász-, gyors- és teherárú-forgalom.

A vonalak megnevezése	A forgalom tárgya	A szállított mennyiség tonnákban	Bevétel frt	kr	Az összes tonnák által befutott út kilométerek	Egy-egy tonna által befutott út kilométerekben	Bevétel tett egy tonna után krajczárban	Bevétel tett egy befutott tonna-klm. után krajczárban

Gömöri iparvasutak	podgyász	304	1.100	84	18,675	61·4	362·1	5·895
	gyorsárú	128	1.339	—	9.543	74·6	1046·1	14·031
	teherárú	192.899	306.287	23	13,686.486	70·9	158·8	2·238
	összesen	193.331	308.727	07	13,714.704	70·9	159·7	2·251

A gömöri iparvasutak igazgató-tanácsa 1880-ban:

„Elnök: Ribáry Sándor ministeri tanácsos. Alelnök: Gróf Andrássy Manó (a sajóvölgyi érdekeltség képviselője). Tagok: Máriássy Sándor osztálytanácsos, Graenzenstein Arthur föbányatanácsos (mindketten a magy. kir. pénzügyministerium képviselői), Szabó Jenő és Kilényi Hugó osztálytanácsosok (mindketten a közmunka és közlekedési m. k. ministerium képviselői), Gömöry János, Sárkány Kálmán (mindketten a sajóvölgyi érdekeltség képviselői), Dapsy Viktor, Szabó György (mindketten a rimavölgyi érdekeltség képviselői.”[140]

Az 1880-ik évben a Bánréve – Fülek vonalon 5 103 fm, II. rangú, acélsín került lefektetésre. Így már ekkorra 5 703 m acélsínt tartalmazott e pálya.

1880-ban a gömöri iparvasutakon a szállított személyek számánál az 1879-iki évvel szemben 11,889 főnyi csökkenés mutatkozik, mely azonban csak látszólagos, miután az 1879 évben sok utazó csak Bánrévéig, s innen tovább újból váltott jeggyel utazott a gömöri iparvasutakon, tehát egy és ugyanazon utazás korábban két utazás gyanánt szerepelt.

XIX. Építkezési osztály
bánréve—füleki vonal Feleden

	oszt	
Wimmer Vilmos	III	főmérnök
Malatinoszki Lajos	I	minist. m.
Wattay Béla	II	mérnök
Kiss Vendel	I	segéd mér.
Ladányi József	I	„ „
Kisházy Gyula	III	„ „
Pfeiffer Alajos	II	mérn. gy.
Gönczy Pál		kez. díjn.

1880. évi adatok:

Hely	*Főnök*	*Hivatalnok*
Bánréve	*Robitsek Gyula*	*Berényi József*
Rimaszécs	*Szurok Pál*	
Feled	*Róna Pál*	
Balogfalva	*Offenmüller Gyula*	
Fülek	*Jörg József*	*Kovách Sándor, Huber Gyula, Köczkert Gusztáv*

[140] Magyar Vasúti Évkönyv 1880.

1874. május 1-én megnyílik a MÁV Bánréve-Rozsnyó közötti szakasza. Hossza: 46 km.

A Bánréve-Dobsina-i vasút építésének befejezése (1876) után erre szárnyvonalaikkal fokozatosan rákapcsolódtak a környező bányaüzemek is, így 1874-ben az állami bányák nadabulai üzeme, a RIMA r.t. üzemei közül Rozsnyóbánya 1902-ben, Alsósajó és Oláhpatak pedig 1907-ben.

A gömöri bányászatban jelentős külszíni és közforgalmi szállítás is történt, amelyhez keskenyvágányú pályaszakaszokat építettek. A nagyvasúti szállítási lehetőség újabb fejlődési lehetőséget hozott a bányászat számára.

A kezdeti kéziszállítás után a termékeket állati erővel vontatott járművekkel szállították, s az, más módozatok mellett az 1930-as évekig létezett. A sínszállítás bányába történt bevezetése mellett ennek minden válfaja (úgymint a kézi-, ló- és mozdonyvontatás, ferde pályás) főleg kisebb távolságokra a külszínen is elterjedt. Nevezetesebb keskenyvágányú vasutak voltak:

- ✓ a Rozsnyóbányát Betlérrel összekötő 24 km-es úgynevezett. „lóvasút“ (Andrássy, 1876),
- ✓ a Rákosbányát a szirki rakodóval (pörkölővel) összekötő 4 km-es (RIMA r.t, 1893) eleinte lóvontatású,1895-től pedig gőzmozdonyos iparvasút,
- ✓ a Felsősajó és az Oláhpataki ércelőkészítőmű közötti 2,7 km-es (RIMA r.t, 1910) eleinte ló-, 1935-től Diesel mozdonyvontatású pálya,
- ✓ a Dernő és Málhegy közötti 5,5 km-es, Diesel mozdonyos sínpálya (RIMA r.t, 1939).

A vasúti kocsikat az iparvágányokon általában lóval, vagy ökörrel vontatták, kivéve Rozsnyóbányát, ahol ezt 1933-tól a Breuer-féle tolatómozdonnyal végezték.

A dobsinai és csetneki vasútállomáson a bányatermékek elszállítására rakodókat és érctárolókat létesítettek. A vasútvonaltól vagy a kohóktól távolabb eső lelőhelyeket a szállítás megkönnyítése céljából ezekkel sodrony-kötélpályákkal kötötték össze, amelyeknek kiépítését a 19. század végén kezdték el.

Vashegyről az ércet három kötélpályán szállították: az első, 12 km-es Szirket érintve Likérre vezetett (RIMA r.t. 1884, 1901-től csak Szirk–Likér), a második, 6,3 km hosszban Hizsnyóvízen (Heinzelmann, 1898), a harmadik, 15,2 km- -es pedig Tiszolcon (Állami bányák, 1902) végződött.

„A hrádeki bányákban kitermelt vasércet a csetneki vasolvasztóhoz az 5,8 km hosszúságú kötélpályán szállították (Concordia, 1902). A négy elágazással rendelkező, 11,6 km összhosszúságú, s a dobsinai Couburg üzemek belső- és külső szállítását lebonyolító kötélpályaösszlet (1897) a maga nemében mintaszerű alkotás volt. A Málhegyet Rozsnyóbányával 7,5 km hosszban összekötő (RIMA r.t, 1941) s a Sebespatakról 5,7 km hosszúságban Rozsnyóbányára szállító (1946) kötélpályákat a 30-as években bevezetett, a tehergépkocsikon lebonyolított ércszállítás előnyös helyettesítésére építették fel.[141]

[141] Batta István: A gömöri bányászat múltjából http://www.gomororszag.sk/481.html

A vasútépítések költségeiről nyerhetünk képet a kimutatás alapján. Itt is bécsi mérföldekben számoltak. A Bánréve – Dobsina szakasz 8,9 mérföld, azaz, 67,515 km. Feled – Tiszolc 6,6 mérföld, 50,067 km, a Bánréve – Fülek szakasz pedig 6,3 mérföld, 47,791 km.

A Bánréve – Fülek szakaszon 343 288.-frt/mérföld, 45 253.- frt/km, a Feled – Tiszolc vonalon 449 712.- frt/mérföld, 59 282.- frt/km, a Bánréve – Dobsina szakaszon 353 569.- frt/mérföld, 46 609.- frt/km költséggel épültek.



Egy tanulságos irat, a Főrendiházi naplóból, amelyben egyes képviselők a Gömöri vasutak elhibázott építését próbálták bizonyítani. A felvetésre a válasz:

„ ….A tiszavidéki vasútnak 1862-ben mértfölden- ként csak 13,000 frt tiszta jövedelme volt és ma ezen vasút tőkéjének kamatait tökéletesen fedezi.

Abból tehát, hogy akár a gömöri akár bármely más vasút az első években nem fedezi tőkéjének kamatait, rossz jövedelmezőségére következtetni egyátalban nem lehet, mert hiszen, ha az első évek jövedelmét vennék alapul, sehol a világon vasutat építeni nem lehetne. Hogy pedig a szóban forgó vasút néhány év múlva csakugyan elérendi azon forgalmat, mely tőkéjének kamatait fedezni fogja (Halljuk! Halljuk!) ezt leginkább mutatja azon iparvasút már megnyitott szakaszának, jelesen a miskolcz - bánrévi vasút és a bánréve - füleki vasútnak mai forgalma.

A miskolcz - bánrévi vasút csak másfél éve van forgalomban és bruttó bevétele máris 61,000 frt mértföldenként.

Ha a most forgalomban lévő vonalak máris ilyen bruttó jövedelmet hoznak be, ebből biztosan következtethetni, hogy ezen vonalak már néhány év múlva olyan jövedelmet fognak felmutathatni, mely az államnak segélyezést nélkülözhetővé teendi.

Már pedig, ha ez így van, ezen vasutat a nem jövedelmező vasutak sorába számítani nem lehet. Én azt hiszem ennélfogva, hogy a törvényhozás, midőn 1871-ben ezen vasutat kiépíttetni rendelte, nagyon bölcsen és helyesen cselekedett, mert semmi más intézkedés által a Magyarországra nézve oly nagy fontossággal bíró vasiparnak oly nagy szolgálatot nem tehetett volna, mint épen ezen vasút kiépítésének elrendelése által….”[142]

Állomásfőnökök 1878-ban

Hely	*Főnök*	*Hivatalnok*
Bánréve	*Robitsek Gyula*	*Berényi József*

[142] Főrendiházi napló, 1872. II. kötet • 1873. május 24–1874. augusztus 14. • 1872-70 (1872-II-68) Hieronymi Károly, a közlekedési miniszter képviselője

Tornalja	*Kropf Lajos*
Pelsőc	*Pachl Győző*
Rozsnyó	*Praebács Gyula*
Betlér	*Korompay Gyula állomás elöljáró*
Alsó-Sajó	*Balló József állomás előljáró*
Dobsina	*Erdődy Géza*

A Bánréve-dobsinai másodrangú vonal.

„Ezen vonal nyomjelzése 1871. szeptember havában kezdetett meg. Az épités és fülszerelés, ide nem értve a sinek és kapcsoló szerek, valamint a forgalmi eszközök szállítását, az 1873. évi február hó 28-áu kötött szerződés alapján 1.855,430 frt átalányösszegért 20 bó bveégzési határidő mellett Bachstein Armin vállalkozónak adatott át, ki is azt 1873. év márczius hó 1-én megkezdette és a bánréve-rozsnyói szakaszon 6 hóval, a rozsnyó-dobsinai szakaszon pedig 3 hóval a határidő előtt he is végezte. A bánréve-rozsnyói szakasz 1874. évi május hó 1-én, a rozsuyó-dobsiuai szakasz pedig 1874. évi julius hó 20-án adatott át a közforgalomnak. Ezeu, a sajóvölgyi vasipar emelése céljából épült vasútvonal a miskolcz-füleki ÍI. rangú vonalnak a tenger színe felett 150.11 méter magasságban fekvő Bánréve állomása nyugati végéből ágazik ki északnak, s Dobsina előtt mintegy 2 kilométer hosszbau egészen hegyipálya jelleggel bir. Nagyobb bevágásokon át, számos védtöltések, vizvezetö árkok és szabályozások létesítése mellett, kőháuyások, kőrakványok és kőburkolatokkal a Sajó áradásai ellen biztosítva, közvetlen Dobsina előtt utoljára halad át a Sajón és ezeu a tenger színe felett 457.000 méter magasságban fekvő III. osztályú állomáson végpontját éri el, miután egész hosszában 29 község határát érintette.

A vonal közbenesö állomásai: Kövecses (megállóhely), Tornallya, Gömör-Panyit (megállóhely) Pelsöcz, Rosnyó, Betlér, Alsó-Sajó, Dobsina (rendező-állomás), Dobsina (személy-állomás).”[143]

A Bánréve-Dobsina vonal épitési tőkéje 1877. évi december hó 31- én 3 052 501’93 Ft.

A pálya kiterjedése		
építési hossz	*km*	*70,108*
tarifa hossz	*km*	*70*
Fékszín és irányviszonyok		
vizszintes pálya	*km*	*13,482*
emelkedésben levő pályarész	*km*	*55,636*
lejtésben levő pályarész	*km*	*0,990*
legnagyobb emelkedés, esetleg esés	*‰*	*15,00*
egyenes pályarész	*km*	*50,918*

[143] Magyar Vasúti Évkönyv 1878.

görbék	*km*	*19,190*
legkisebb radius	*m*	*250*
Alépitmény		
0—2 méteres áteresz	*db*	*95*
falazott	*db*	*6*
cső	*db*	*2*
2—10 méteres hid	*db*	*2*
falazott	*db*	*31*
fa-felszerkezettel	*db*	*12*
10 méternél nagyobb híd	*db*	*1*
Felépítmény		
lerakatott vassín	*tonna*	*3636*
tölgy-talpfa	*db*	*95396*
ágyazási anyag		*bánya-kavics*
átjáró	*db*	*81*
áthidalás	*db*	*2*
kitérő	*db*	*46*
forgó-korong	*db*	*2*
Magas épitmény		
külön czélra rendelt épület	*db*	*2*
felvételi épület	*db*	*8*
áruraktár	*db*	*6*
mozdonyszín	*db*	*2*
vízállomás	*db*	*3*
szénraktár	*db*	*2*
anyag-szertár	*db*	
szabadon álló árnyékszék	*db*	*6*
kút	*db*	*8*
őr-, portás-ház s bódé az állomásokon	*db*	*12*
tisztító gödör	*db*	*7*
őrház a nyilt pályán	*db*	*26*

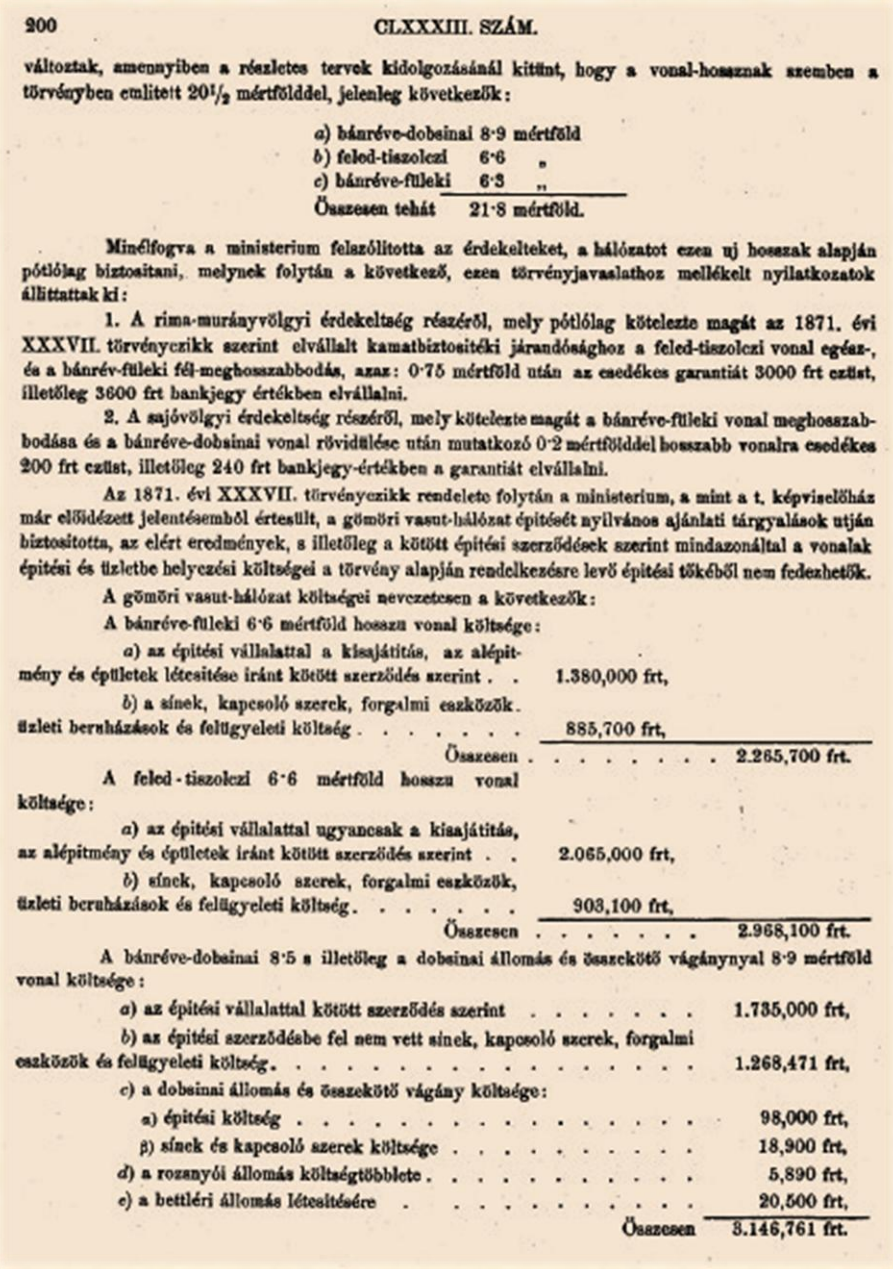
Az 1878. év folyamán a bánréve-dobsinai vonal Bettlér és Alsó-Sajó állomásai között, az 574/5. szelvénynél, a henczkói gyár részére s annak költségén, 188 m. hosszú kitérő létesíttetett s október hóban üzembe is helyzték.

A gömöri vasutak járműállományát a törvényben rögzítettek szerint számítva, a következő eredményre jutunk:

Vasútvonal	Pályahossz km	Pályahossz mérföld	Mozdony	Személykocsi	Teherkocsi db	Hőeke	Kézikocsi
Bánréve-Fülek	49	6,46	3	21	63	1	1
Bánréve-Dobsina	70	9,23	5	30	90	2	1
Feled-Tiszolc	49	6,51	3	21	64	1	1
Pelsőc-Murány	41	5,43	3	18	53	1	1
Pelsőc-Nagyszlabos	24	3,16	2	10	31	1	1

16	100	301	6	5

Aztán ezek a jármű mennyiségek majd természetesen rohamos növekedésnek indulnak, ahogy azt a termelt javak szállítása megköveteli.



200 CLXXXIII. SZÁM.

változtak, amennyiben a részletes tervek kidolgozásánál kitünt, hogy a vonal-hosszak szemben a törvényben emlitett 20½ mértfölddel, jelenleg következők:

a) bánréve-dobsinai 8·9 mértföld
b) feled-tiszolczi 6·6 „
c) bánréve-füleki 6·3 „
Összesen tehát 21·8 mértföld.

Minélfogva a ministerium felszólította az érdekelteket, a hálózatot ezen uj hosszak alapján pótlólag biztositani, melynek folytán a következő, ezen törvényjavaslathoz mellékelt nyilatkozatok állittattak ki:

1. A rima-murányvölgyi érdekeltség részéről, mely pótlólag kötelezte magát az 1871. évi XXXVII. törvényczikk szerint elvállalt kamatbiztositéki járandósághoz a feled-tiszolczi vonal egész-, és a bánrév-füleki fél-meghosszabbodás, azaz: 0·75 mértföld után az esedékes garantiát 3000 frt ezüst, illetőleg 3600 frt bankjegy értékben elvállalni.

2. A sajóvölgyi érdekeltség részéről, mely kötelezte magát a bánréve-füleki vonal meghosszabbodása és a bánréve-dobsinai vonal rövidülése után mutatkozó 0·2 mértfölddel hosszabb vonalra esedékes 200 frt ezüst, illetőleg 240 frt bankjegy-értékben a garantiát elvállalni.

Az 1871. évi XXXVII. törvényczikk rendelete folytán a ministerium, a mint a t. képviselőház már előidézett jelentéséből értesült, a gömöri vasut-hálózat épitését nyilvános ajánlati tárgyalások utján biztositotta, az elért eredmények, s illetőleg a kötött épitési szerződések szerint mindazonáltal a vonalak épitési és üzletbe helyczési költségei a törvény alapján rendelkezésre levő épitési tőkéből nem fedezhetők.

A gömöri vasut-hálózat költségei nevezetesen a következők:

A bánréve-füleki 6·6 mértföld hosszu vonal költsége:

a) az épitési vállalattal a kisajátitás, az alépitmény és épületek létesitése iránt kötött szerződés szerint . . 1.380,000 frt,
b) a sinek, kapcsoló szerek, forgalmi eszközök. üzleti beruházások és felügyeleti költség . . . . . 885,700 frt,
Összesen . . . . . 2.265,700 frt.

A feled-tiszolczi 6·6 mértföld hosszu vonal költsége:

a) az épitési vállalattal ugyancsak a kisajátitás, az alépitmény és épületek iránt kötött szerződés szerint . . 2.065,000 frt,
b) sinek, kapcsoló szerek, forgalmi eszközök, üzleti beruházások és felügyeleti költség. . . . . 903,100 frt,
Összesen . . . . . 2.968,100 frt.

A bánréve-dobsinai 8·5 s illetőleg a dobsinai állomás és összekötő vágánynyal 8·9 mértföld vonal költsége:

a) az épitési vállalattal kötött szerződés szerint . . . . . 1.735,000 frt,
b) az épitési szerződésbe fel nem vett sinek, kapcsoló szerek, forgalmi eszközök és felügyeleti költség. . . . . 1.268,471 frt,
c) a dobsinai állomás és összekötő vágány költsége:
α) épitési költség . . . . . 98,000 frt,
β) sinek és kapcsoló szerek költsége . . . . . 18,900 frt,
d) a rozsnyói állomás költségtöbblete . . . . . 5,890 frt,
e) a bettléri állomás létesitésére . . . . . 20,500 frt,
Összesen 3.146,761 frt.

Az előzőekben felsorolt és a következő kimutatásban levő költségeket, ha összevetjük a Bánréve – Miskolc építési költségekkel (264 500 frt/mérföld, 35 867.- frt/km), akkor látjuk a „domborzati viszonyok” hatását rögtön, hiszen a költségek 29,8, 70,0, 33,7 %-kal magasabbak. Ha a domborzati térképet megtekintjük, ez így teljesen egyértelmű is lesz. A Szepes-Gömöri Érchegységet kellet az arra alkalmas folyóvölgyekben vasúttal ellátni.

Az 1875: XLI. tc. l. §. foglakozott a vasutak építéséből az állam ellen támasztott kártalanítási követelések esetleges kiegyenlítéséről, valamint az állami biztosítást élvező pályákon szükséges új beruházásokról.

„1. § A ministerium felhatalmaztatik, hogy a kassa-oderbergi, magyar észak-nyugati, miskolcz-diósgyőri, miskolcz-bánrévei és a gömöri vasutak építéséből az állam ellen támasztott kártalanitási követelések iránt a volt építési vállalkozókkal, illetőleg engedélyesekkel vagy jogutódjaikkal tárgyalásokba bocsátkozván, ha a követelések alaposaknak bizonyulnának, s mint ilyenek az állam érdekében kiegyenlitést igényelnének és ha e kiegyenlités a közhitel, vagy közérdek veszélyeztetése nélkül a jövő országgyülésig nem lenne elhalasztható - vagy

addig a fenforgó kérdések némelyike a kormány külön előterjesztései alapján törvényhozási elintézést nem nyerhetne, jogérvényes egyezségeket köthessen s azokat végrehajthassa.

2. § Felhatalmaztatik továbbá a ministerium, hogy az állami biztositást tényleg igénybe vevő vasuttársulatoknak a pályáik jövedelmezősége tekintetéből elkerülhetlenné vált uj beruházásokra szükséges tőkék felvételét, az állambiztositásnak ezen tőkékre kiterjesztése mellett a következő feltételek alatt engedélyezhesse:

a) hogy ezen tőkékről, illetőleg az azok után netalán kifizetendő biztositási előlegekről külön számla vezettessék;

b) hogy ezen előlegek után az illető engedély-okmányokban kikötött kamatlábtól eltérőleg 6% évi kamat fizettessék;

c) hogy ekként ezen előlegek kamatostól legkésőbb azon időpontig, a melyben az állam az engedélyokmány értelmében a vaspályák birtokába jut, visszafizettessenek s addig is a biztositott jövedelmeken felül netán elérendő üzleti fölösleg sem egészben, sem részben más czélra, mint a beruházások foganatositására engedélyezett tőkék törlesztésére ne fordittassék;

d) hogy a beszerzendő tőkék mindenekelőtt az uj beruházási czélokra forditott függő kölcsönök s ezek közt is az első sorban a kincstár irányában fennálló tartozások törlesztésére, azután pedig a kormány által esetenként szükségeseknek elismerendő forgalmi eszközök beszerzésére, üzleti tartalékalap képzésére és netáni egyéb beruházásokra fordittassanak; végre

e) hogy a kormány által megállapitandó beszerzéseknél és egyéb beruházásoknál a hazai iparvállalatokra kellő tekintet legyen.

3. § A 2. § értelmében az illető pályáknál a szükséghez képest fokozatosan engedélyezendő uj beruházások czimén nyujtott külön biztositás évi összege 700,000 o. é. forintot aranyban meg nem haladhat.

Felhatalmaztatik a kormány, hogy a pénzbeszerzés czéljából kibocsátandó czimletek után bélyeg- és illetékmentességet és azok szelvényei után adómentességet esetleg engedélyezhessen.

4. § A ministerium a jelen törvény értelmében véglegesen elintézett kiegyezések és külön biztositások beczikkelyezése czéljából, a legközelebbi országgyülés elé törvényjavaslatot terjesztend; a be nem fejezett ügyek állásáról pedig indokolt jelentést teend.”[144]

1876-ban aztán e vasutakra is elszámolhatók lettek a még fel nem használt pénzeszközök.

„1. § A közmunka- és közlekedési minister tárczája részére az 1873. és 1874. évekre megszavazott, de ezen években kifizetés alá nem került összegekből:

a gömöri iparvasutaknál 18,743.- Ft 66.- Kr

1875-ben való felhasználása utólagosan jóváhagyatik s egyuttal megengedtetik, hogy ugyancsak a fennebbi és az 1875. évre megszavazott hitelekből:

a gömöri iparvasutaknál 160,682 frt

az 1876. év folyamában igénybe vehessen.”[145]

[144] 1875: XLI. tc. l. §. http://www.1000ev.hu/index.php?a=3&param=5696

Összefoglalva a gömöri vasutakat és iparvasutakat, a következő képet kapjuk:

„ …A vármegye területén ez idő szerint 8 vasút van üzemben, mely különböző irányban szeli át a vármegyét és forgalmának, ipari és kereskedelmi fejlődésének kiváló és fontos tényezője.

E vasútak 1. a miskolcz-füleki, 2. a feled-tiszolczi, 3. a bánréve-dobsinai, 4. a zólyombrézó-tiszolczi, 5. a pelsőcz-murányi, 6. a pelsőcz-nagyszlabosi, 7. a bánréve-ózdi és 8. a putnok-királdi.

A 7. és 8. pont alatti vasútak alig érintik a vármegyét és legnagyobb részben Borsod vármegye területére esnek; ez okból azoknak bővebb leírását mellőzzük és csak a többi 6 vonalat ismertetjük a következőkben.

E 6 vasút közül az 1-3. alattiak állami vasútak, a többiek pedig helyi érdekű vasútak. Mind a 3 állami vasútat "Gömörmegyei iparvasutak" címén az 1871. évi XXXVII. t.-cz. alapján a m. kir. kincstár építtette az 1871-1875. évek közötti időszakban.

Miskolc-füleki vasút[146]

Ezek közül a miskolcz-füleki vasút fővonal és Gömörmegyébe eső része 56 km. hosszú. Megnyitása óta, a növekedő forgalomhoz képest, felépítménye több ízben került változás alá, míg végre az 1885-1893. évek közötti időszakban, gyökeres átalakítások után, elsőrangúvá lett, úgy hogy óránkénti menetsebessége most már a gyorsvonatok sebességét éri el. A növekedő forgalomhoz képest majdnem minden állomást megnagyobbítottak, különösen a bánrévit, feledit és az ajnácskőit.

Miskolc Gömöri pályaudvar[147]



A vonal emelkedési viszonyai mérsékeltek. Legnagyobb emelkedés 5‰, a legkisebb görbületi sugár 300 m. A legmélyebb bemetszés 13.5 m. és a legnagyobb töltés 10.3 m. A nevezetesebb műtárgyak közé tartozik az 50 m. nyílású, vasszerkezetű Sajó-híd, mely 1892-ik évben a régi 7 nyílású faszerkezetű híd helyén épült. Továbbá a 20 m. nyílású, parabolikus rácsos

[145] I876 : XLV.tc.l,§ 13, 30. A közmunka- és közlekedési miniszteri tárca részére 1873, 1874 és 1875- re engedélyezett, de ezen években fel nem használt némely hiteleknek I875 és 1876-ban való felhasználása iránt. A miskolc-bánrévei vasútnál. http://www.1000ev.hu/index.php?a=3&param=5758

[146] A vonal Miskolc – Bánréve szakaszából Gömör Vármegyére csak a Putnok – Bánréve rész esik, illetve az ezen túli részek Fülekig.

[147] http://www.vasutallomasok.hu/allomas.php?az=msgo

vashíd a Rima árterén és a kétnyílású à 30 m.), párhuzamos övű, rácsos vashíd a Rima folyón, melyeket 1892-1893-ban építettek.

A vonalmenti birtokokon kívül kiemelendő a kissebesi gránitbánya részvénytársaság csomai bazaltkő bányatelepe, melynek a vonal 864-865. számú szelvényei között 300 m. hosszú kitérő vágánya és a vasúttól a kőbányáig drótkötélpályája van. Ugyancsak fontos teleppé

fejlődik a korláti bazaltkőbánya részvénytársaság korláti bazaltkőbányája, honnan a kőtermékek lóerőre berendezett keskenynyomú vasúton a balogfalvi vasúti állomásra s innen az állami vasúton további elszállítás alá kerülnek. Új telep a feledi állomáson keletkezett gyertyánfatelep, hol az odaszállított gyertyánfa egy ideig szárad és azután vasúton tovább viszik. Személyforgalom szempontjából említést érdemel a csízi jód- és bromfürdő és a várgedei erős vastartalmú fürdő.

Bánréve – Feled – Fülek vasútvonal Gömör vármegyei része[148]



Az 1878-as adatok szerint az állomások

Bánréve - Rimaszécs - Feled - Várgede – Balogfala – Söreg - Fülek[149]

Az 1879-es adatok szerint az állomások

Bánréve - Rimaszécs - Feled - Várgede – Balogfala – Ajnácskő-Söreg - Fülek[150]

Bánréve - Csizfürdõ – Rimaszécs - Feled - Várgedefürdõ – Balogfala – Ajnácskõ - Fülek[151]

[148] Ezeréves Magyarország 1939.
[149] Magyar Vasúti Évkönyv 1879.
[150] Magyar Vasúti Évkönyv 1880.
[151] 1911. évi állapot szerint



Bánréve – Feled – Fülek vasútvonal
Nógrádr vármegyei része[152]



Rimaszécs[153]



Feled[154]

[152] Ezeréves Magyarország 1939.
[153] http://www.foruminst.sk
[154] http://www.bedo.hu/ A Várgedére menő „fürdővonat”. A képen egy V. csoportú mozdony látható.



Feled[155]



Feled vasútállomás[156]



Várgedefürdő[157]

[155] http://www.foruminst.sk

[156] http://www.foruminst.sk

[157] www.vasútállomások.hu. Forrás: http://www.foruminst.sk Tulajdonos: Sándor Antal



Fülek[158]

Feled-tiszolczi vasút

A feled-tiszolczi állami vasút, mint a Gömör-megyei iparvasutak egyik ága, 1874. évi szeptember 5-ike óta áll forgalomban. E vonal kezdetben másod rendű vasfelépítménynyel készült, jelenleg azonban az egész vonal, Tiszolcz állomás kivételével, aczélfelépítményű; a tiszolczi állomás az erdőköz-tiszolczi h. é. fogaskerekű vonalnak 1895-ik évben történt kiépítése által első rangúvá alakíttatott át.

A vonal összes hossza 49.396 km. és felső részében hegyi pálya jellegével bír. Legnagyobb emelkedése Nyustya és Tiszolcz között 11‰.

Legtöbbet szállít a rimamurány-salgótarjáni vasmű r. társaság likéri és nyustyai vasgyára és a tiszolczi mészkőbánya telepe. Nagyban emeli e vonal áruforgalmát az osgyánszelczei völgy agyagipara, a tűzálló-tégla, fedélcserép-anyag és a Rimavölgy számos községében készített házi iparczikkek szállítása. Sok községet és számos nagy ipartelepet érintvén, a vonal személyforgalma is állandóan igen élénk.

Nevezetesebb műtárgyai nincsenek ugyan, de állomásai aránylag nagyobb kiterjedésűek és e tekintetben a tiszolczi pályaudvar úgy terjedelménél, mint szép fekvésénél fogva különösen kiválik.

Állomásfőnökök 1878-ban

Hely	*Főnök*	*Hivatalnok*
Feled	*Róna Pál*	
Rimaszombat	*Vojatsek Antal*	
Nyustya	*Újváry Márton*	
Tiszolc	*Hauda Nándor*	

„A pálya nyomjelzése 1871. évi október havában kezdetett meg, az épités pedig 1873. évi február hó 28-án kötött szerződés alapján 2.065,000 frt átalányösszegért, melyben a sínek, a kapcsoló szerek és forgalmi eszközök szállítása betudva nem volt, Bachstein Ármin vállalkozónak adatott át, ki is azt 1873. évi mártius hó 1-én megkezdvén, a szerződésszerű 20 havi be-

[158] www.vasútállomások.hu. Forrás: http://www.bedo.hu/ Tulajdonos: Sándor Antal

végzési határidőnél 2 hóval előbb be is fejezte. A pálya megnyittatott 1874. évi szeptember hó 5-én.

Ezen vasútvonal a rima-murányi és a m. államkincstári vasipar, valamint a közeli zlatnói üveggyár emelése és a kokovai völgyből szállított épületfa felvétele czéljából épült, és a miskolcz-bánréve-füleki II. rangú vasútvonalnak a tengerszin felett 181'96 méter magasságban fekvő feledi állomásából ágazik el északnak. — Feled községét átszelve és ennek közelében több patakon áthaladva, Jánosinál a Rima folyót áthidalja s szelid emelkedéssel és kanyarulatokkal szalad a Rima völgyében s azt folytonosan követve, minden nehézség és jelentékenyebb földmunka nélkül ér el Rimaszombat II. osztályú állomásig. Ezen túl számos patakon és helyenként nagyobb töltéseken vonul át; sok kanyarulattal, jelentékenyebb bevágásokon és töltéseken haladva, eléri Rimabánya állomást. Ezen vonalrészeu a Rima folyónak, valamint egy malompataknak nevezetesebb szabályozása volt szükséges. Rimabánya állomásból kiérve, ismét több folyamszabályozási és jelentékeny földmunkálatok létesítése mellett eljut Nvusta állomásra. Itt a hegy oldalra emelkedik és egész Tiszolczig hegyipálya jelleggel bir. — Nagyobb sziklavágásokon, nevezetesebb mellékvölgyeken átvonuló magas töltéseken erősebb, egész 11 ‰ legnagyobb emelkedéssel és számos, 250 méter legkisebb sugárú kanyarulattal haladva, eléri Tiszolcz várost, hol a murányi patakot a megyei úttal együtt áthidalva s Tiszolcz északi végén Rhonitz völgyét balra hagyva, a tenger színe felett 430 méter magasságban fekvő Tiszolcz állomásban végződik, miután egész hosszában 19 község határát érintette. — Ezen állomás akként van elhelyezve, hogy az a tervezett tiszolcz-rhonitzi és tiszolcz-vashegyi keskeny vágánya iparvasutak szállítmányai fölvételére szolgáljon. — A most említett két vonalnak a főpályaudvarhoz balról hozzásimuló keskeny vágányú pályaudvarának földmunkálata, nemkülönben mindkét vonal irányában a pályatest és pedig a rhonitzi vonalon 310, a vashegyi vonalon pedig 680 méter hosszaságban a tiszolczi állomás fonsikjainak feltöltésére szükségelt földanyag megszerzése czéljából 1874. év folyamában már tényleg elkészült, — de a vonalak épitése tovább nem folytattatott. —

A gömöri iparvasutakra vonatkozólag felemlítendő, hogy az 1873. évi XL. t. ez. fölhatalmazta a ministeriumot, hogy az 1871. évi XXXVII. t. cz. értelmében létesítendő s utólagosan 2T8 mértföld hosszúságban megállapított gömöri iparvasutak kiépítésére és üzletképes állapotba helyezésére mértföldenként összesen 384,429 frtot fordíthasson, — s hogy a mennyiben az országos jövedelmekből mértföldenként igénybe vehető 100,000 frt, továbbá ugyancsak mértföldenként kibocsátható 311,000 frt névértékű elsőbbségi kötvényekből cffectiv bevett összegek, végre az e vaspálya időközben megnyitott bánréve-fülek vonalrészének az egész hálózat kiépítéséig befolyandó jövedelme e költségeket nem fedezné, a hiányzó összeget az ingó államvagyon egy részének értékesítéséből pótolhassa."[159]

Épitési tőke 1877. évi december hó 31- én, a Feled-Tiszolc vonalon: 2 889 514,73 Ft.

A pálya kiterjedése		
építési hossz	*km*	*49,709*
tarifa hossz	*km*	*50*
Fékszín és irányviszonyok		

[159] Magyar Vasúti Évkönyv 1878

vizszintes pálya	*km*	*5,334*
emelkedésben levő pályarész	*km*	*43,275*
lejtésben levő pályarész	*km*	*1,100*
legnagyobb emelkedés, esetleg esés	*‰*	
egyenes pályarész	*km*	*29,825*
görbék	*km*	*19,884*
legkisebb radius	*m*	*250*
Alépitmény		
0—2 méteres áteresz	*db*	*93*
falazott	*db*	*2*
cső	*db*	*2*
2—10 méteres hid	*db*	*14*
falazott	*db*	
fa-felszerkezettel	*db*	*3*
10 méternél nagyobb híd	*db*	*1*
vas felszerkezettel	*db*	*1*
Felépitmény		
lerakatott vassín	*tonna*	*2607*
tölgy-talpfa	*db*	*68093*
ágyazási anyag		*bánya-kavics*
átjáró	*db*	*59*
áthidalás	*db*	*7*
felüljáró	*db*	*1*
kitérő	*db*	*37*
forgó-korong	*db*	*2*
Magas épitmény		
külön czélra rendelt épület	*db*	*2*
felvételi épület	*db*	*5*
áruraktár	*db*	*4*
mozdonyszín	*db*	*1*
vízállomás	*db*	*2*
szénraktár	*db*	*1*
anyag-szertár	*db*	
szabadon álló árnyékszék	*db*	*4*
kút	*db*	*5*
őr-, portás-ház s bódé az állomásokon	*db*	*8*
tisztító gödör	*db*	*6*
őrház a nyilt pályán	*db*	*21*

Állomások 1878-ban

Feled – Jánosi – Rimaszombat – Rimabánya - Rima-brézó – Nyustya - Tiszolc.

Egészségügyi hálózat

- ✓ Huszonnegyedik orvosi szakasz az 1—30. sz. őrházig, — a szakaszhoz tartoznak Rimaszombat, Rimabánya, Nyusta, Tiszolcz állomások, a pályaorvos lakhelye Rimaszombat, gyógyszertárak vannak Tiszolcon és Rimaszombaton.

III. Felügyelőség Gömöri ipari vaspályák Rimaszombatban		
Fabriczy Kornél	I	főmérnök
Csillinger Ferenc	I	segéd mér.
Saárv Károly	II	„ „
Sümeghy Sándor	III	
Ambróczy Imre		kez. díjn.
Mohácsy Adolf		„ „

Feled – Rimaszombat - Rimabánya - Nyustya-Likér - Tiszolcz[160]



Feled – Tiszolc vasútvonal[161]

[160] 1911. évi állapot szerint.

[161] Ezeréves Magyarország, 1939.



Tiszolc vasút és kötélpálya[162]



Rimaszombat vasútállomás[163]

Bánréve-dobsinai vasút

E vonal állandóan a Sajó-völgyben halad Bánrévétől Dobsináig és az összes sajóvölgyi vaskohók és nevezetes ipari telepek mellett vonulván el, forgalmi tekintetben a másik két vasúttal a legjobban jövedelmező vasútak közé sorozható. Hossza 70 kilométer és emelkedési viszonyai alsó részében mérsékeltek; csak felső részében kezdenek jobban növekedni.

Áruforgalma az előbb említett vastelepeken kívűl a horkai cellulose- és papirgyár, a pelsüczi faipar-gyár, több mészégető, tégla- és bőrgyárak, nemkülönben a nagykiterjedésű erdőségek nyers és fűrészelt fatermékei. Ugyane vasút továbbítja a murányvölgyi és csetnekvölgyi vasútak szállítmányait a pelsüczi betorkoló állomás útján.

Az egész vonal igen szép vidéken vonul át és különösen pelsüczi, rozsnyói és dobsinai vidéke sok megtekintésre méltó részletet foglal magában, úgy hogy a nyár alatt kül- és belföldi turisták is sűrűn veszik igénybe.

1878-ban a következő állomások tartoztak a vonalhoz:

---

[162] www.axioart.com

[163] www.foruminst.sk.

Bánréve – Kövecses – Tornalja – Gömörpanyit - Pelsöc - Vigtelek - Gombaszög – Rozsnyó – Betlér - Alsó-Sajó - Dobsina

A vasútorvosi hálózat a vonalon a következő volt:

- ✓ Huszonegyedik orvosi szakasz az 1 — 16. sz. őrházig, — a szakaszhoz tartoznak Tornalja, Pelsőc állomások, — a pályaorvos lakhelye Tornalja, gyógyszertárak vannak Tornalján és Rosnyón.
- ✓ Huszonkettedik orvosi szakasz a 17—37. sz. őrházig, — a szakaszhoz tartoznak Rozsnyó, Alsó-Sajó, Dobsina állomások, — a pályaorvos lakhelye Rozsnyó, ugyanitt van a gyógyszertár.
- ✓ Huszonharmadik orvosi szakasz a 38—39. sz. őrházig, a szakaszhoz tartozik Dobsina állomás, a pályaorvos lakhelye Dobsina, ugyanitt van a gyógyszertár.

1879-ben az állomások már a következők voltak:

Bánréve - Kövecses – Tornalja - Gömörpanyit – Pelsőc – Gombaszög – Rozsnyó – Betlér – Henczkó – Alsósajó - Dobsina

XX. Építkezési osztály
bánréve-rozsnyó-dobsina Rozsnyón

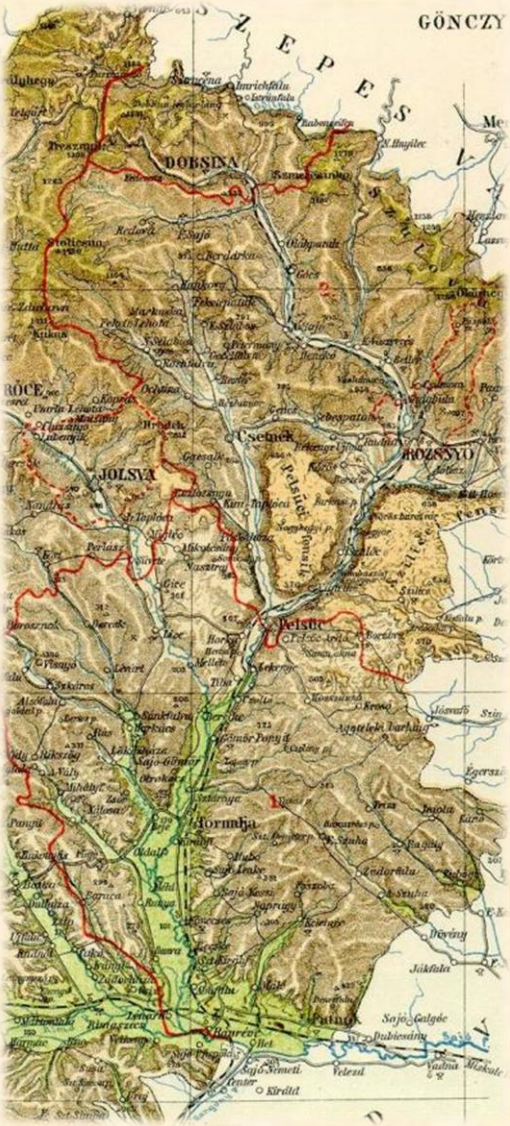
Nádory Vilmos	III	főmérnök
Preismann Ernő	I	mérnök
Jámbor Sándor	I	segéd mér.
Smolka Raimund	I	„ „
Bende Andor	I	„ „
Szerelmey Miklós	III	„ „
Viola Flóris	I	mérn. gy.
Kuthy Béla	I	„ „
Perczel Sándor		kez. díjn.

Bánréve - Tornalja - Özörény - Pelsõcz - Gombaszög - Rozsnyó - Rozsnyó megálló - Betlér - Alsósajó - Dobsina[164]

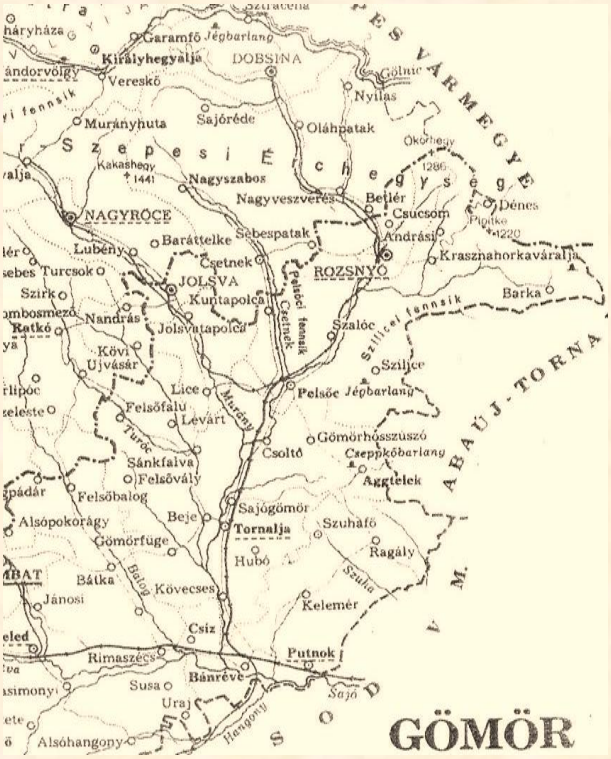
Tornalja[165]



[164] 1911. évi állapot szerinti vasútállomások.
[165] www.vasútállomások.hu



Bánréve – Dobsina vasútvonal domborzati viszonyai (A vasútvonal a Sajó felső folyásának völgyében halad.)



Bánréve – Dobsina, Pelsőc – Murány, Pelsőc – Nagyszlabos vasútvonalak[166]

[166] Ezeréves Magyarország, 1939.



Pelsőc – Murány és Pelsőc – Nagyszlabos vasutak domborzati viszonyai



Pelsőc[167]



Rozsnyó[168]

[167] www.vasútállomások.hu

[168] http://www.vlaky.net/servis/objekt.asp?id=426



Dobsina[169]

A tiszolczi fogaskerekű vasút

A zólyombrézó-erdőköz-tiszolczi h. é. vasútvonal legnagyobb része Zólyom-vármegyében fekszik, a mennyiben a 42.4 km. hosszuságából csak 11.0 km. szeli át Gömörmegyét.



Az 1895-ik évi XXIX. t.-cz. 1. §-a alapján kiadott engedélyokirat alapján a pálya eredeti engedményese Kubinyi Géza országgyűlési képviselő volt, ki azt 1895. és 1896-ik évek-



ben Mandel, Hoffmann és Quittner vállalkozó czég által az állam és vármegye hozzájárulásával építtette. - A vármegyei hozzájárulási összeg 20,000 koronában lapíttatott meg és amortizációs kamatai a várm. útipénztárból fedeztetnek. A pályát 1896 november 30-án adták át a forgalomnak és jelenleg a "Helyi érdekű vasútak ság" tulajdona. A vonal felépítménye Erdőköztől-Tiszolczig elsőrangú aczélsínekkel épült; az "Erdőköz" és "Gömörvég" állomások között levő és a vízválasztót átlépő 5.836 kilométer hosszú vonal Abt Román-féle vegyes fogasrúdas-rendszerű felépítménynyel készült.

[169] www.vasútállomások.hu A mozdony TV. osztályú,(később 375. sorozat) a külső szerkezeti jegyek alapján a 1C1-n2vt, az 1907-13 közötti MÁV Gépgyári sorozatból (7301-7453 psz.) A mozdony oldalán 13-as szám.



A felmenetnél a fogasrúd eleje és a "Fenyves" állomás, mint legmagasabb pont közötti magasság-különbség 90.78 méter, a lemenetnél pedig "Fenyves" és a "Gömörvég" állomásokon levő fogasrúd vége közötti magasság-különbség 164.08 méter; az adhéziós részen a legnagyobb emelkedése 22‰; a fogasrúddal ellátott vonalrészen pedig 50%. A vonal ez idő szerint a magyar királyi államvasutak üzemében van. A leginkább szállításra kerülő anyagok fenyőfa, nyers-vas, porosz coaks stb. A pálya nehéz hegyipálya jellegű, és a vármegye területén számos szép és jelentékeny műépítménye van.

Maga a fogasrúdas-rendszerű felépítmény egyik nevezetessége a vonalnak, mivel ez a vegyes fogasrúdas-rendszerű felépítmény ezen a vonalon került nálunk először kivitelre, sőt ily nehéz, elsőrangú rendszerben az egész continensnek ez volt az első vasútja. Maga a mozdony úgy van szerkesztve, hogy az úgy az adhéziós mint a fogasrúdas pályán használható. Nevezetesebb műépítményei a "Csertova" viadukt, három, egyenként 30 méter nagy vasszerkezettel. Itt a völgymélység a pályaszíntől mérve 32.71 méter. A "Podgyel" viadukt öt, egyenként 25 méteres nyílással, összesen tehát 125 méter hosszal, 2 parti és 4 közbenső pillérrel bír. Itt a völgymélység 26.28 méter. A "Teplicza" viadukt már az adhéziós pályarészbe esik és 15‰ emelkedésben s 250 m. sugárú ívben fektetve, egynyílású, 30 méter hosszú vasszerkezetből áll. A völgymélység itt 22 méter. Azonkívül van még számos kisebb vasszerkezetű és boltozott műtárgya, nemkülönben az egész vonalmenti vadregényes vidék, nagy kiterjedésű lombos és fenyves erdőkkel borított hegyek, kimagasló, mohás sziklák stb. a vonalnak oly szépségei, melyet e szűkebb keretben méltóan leírni nem lehet.

Pelsőcz-murányi vasút

A pelsőcz-murányi h. é. vasút Hámos László főispán kezdeményezésének és Kubinyi Géza országgyűlési képviselő tevékenységének köszöni létrejöttét. A vasútat a Mandel, Hoffmann és Quittner vállalkozó czég 1891-1893-ik években épitette. Az építéshez az államon kívűl Jolsva, Nagyrőcze városok, Coburg herczeg, a Heinzlmann-féle vasgyár és a vármegye járultak tetemesebb összegekkel. A vármegyei hozzájárulási összeg 80,000 korona volt, melyet az úti alap terhére, a törzsrészvények vásárlására szavaztak meg. A vonal összes hossza 41.2 kilométer. Emelkedési viszonyai a Murányvölgy mentén mérsékeltek, a vonal elején és a murányi végállomás előtt 24‰-ra emelkednek.

E vonalnak szintén sok szép műépítménye van és a pelsőczi, jolsvai, nagyrőczei és murányi szakaszai, különösen természeti szépség tekintetében érdemelnek figyelmet. Számos kisebb-nagyobb községet és több fontos ipartelepet érint, melyek közül a jolsvai magnezit-telep,

a hisnyói Heinzelmann-féle elsőrangú vasolvasztó és vasöntő és a murányi herczegi gőzfürész állanak első helyen. Jelenleg a vasút a "Murányvölgyi h. é. vasút részvénytársaság" tulajdona és a magyar királyi államvasutak tartja üzemben. Üzleti forgalma évről-évre növekedik.

Pelsőc – Licze-Gicze - Jolsva - Hizsnyóviz – Nagyrõcze - Murányalja

Pelsőcz-nagyszlabosi vasút

A pelsőcz-nagyszlabosi h.-é.-vasút kiépítését dr. Neumann Rafael budapesti ügyvéd részére engedélyezték, ki az engedményt a "Csetnekvölgyi h.-é. vasút r. társaság"-ra ruházta át, az épitést a "Magyar épitő r.-társulat Csetnekvölgyi h.-é. vasút épitési vállalata" végezte és 1894 évi november hó 13-án átadták a forgalomnak. Jelenleg a vasút a "Csetnekvölgyi h. é. vasút részvénytársaság" tulajdona és a magyar királyi államvasútak kezelése alatt áll. Hossza Pelsőcztől Nagy-szlabosig 24 km. és emelkedése a vonal felsőbb szakaszán 24‰.

E vonal épitését a Csetnekvölgyi rézhámorok, vasolvasztók és a Nagyszlabosi papírgyár tette indokolttá. Épitéséhez az államon és magánosokon kívül a vármegye 50,000 koronát szavazott meg törzsrészvények vásárlására, melynek amortizácziós kamatait a vármegyei úti alap fedezi.

Árúforgalmának legjelentékenyebb részét az említett gyárakon kívül, a vasút megújítása óta nagy lendületnek indult ochtinai magnesit-gyárak, több fűrész és vassalak-telep szolgáltatja.

Pelsőc – Kuntapolcza - Csetnek város [Csetnek] – Csetnek - Martonháza - Nagyszlabos[170]

Garamvölgyi vasút

Az épités alatt álló Garamvölgyi vasút a Zólyombrézó-tiszolczi h. é. vasút Bikás állomásából kiindulva, a Garamvölgyén levő összes községek érintésével Vereskőig halad, úgy hogy a vármegye területére eső szakasza 26 kilométer. Ez által a Garamvölgye az országos vasúti hálózattal összeköttetésbe jut. Ezzel ismét jóval közelebb jut a vármegye ahhoz, hogy idővel, a garamvölgyi vasút továbbépitésével, a gömöri vasútak egy része - mely ez idő szerint még zsákút - észak felé is ki fog épülni és a Szepes vármegyét átszelő főközlekedési vonalakhoz rövidebb csatlakozást nyer…"[171]

Zólyombrézó - Breznóbánya - Erdõköz – Fenyves - Gömörvég[172]

[170] 1911. évi állapot szerint

[171] Jurasko Jakab: Gömör-Kishont közlekedése

[172] 1911. évi állapot szerint



Iparvasutak

„A vármegye területén levő nagyszámú ipari vállalatok telepein kisebb-nagyobb kiterjedésű iparvasútak keletkeztek, melyeknek egy része rendes 1.42 m. nyomtávú, legnagyobb része pedig 0.60-0.80 m. keskeny vágányú.

A rendes nyomtávú iparvasútak rendszerint a szomszédban elvonuló gőzüzemű állami, illetve h. é. vasútak melletti telepeken épültek és többnyire az illető vasút gőzmozdonyai segélyével ki- és betolt vasúti kocsikon eszközlik szállításaikat. Egyesek pedig, valamint a keskeny nyomúak általában, emberi és lóerőre vannak berendezve és megfelelő kisebb kocsikon szállítják terményeiket.

A legtöbb iparvasút az egyes kő-, vas- és faipari, 2 iparvasút gőzmalmi és 6 iparvasút papirgyári telepeken keletkezett.

Rendes nyomtávú iparvasút található 6 telepen összesen 2.327 klm. hosszban, keskeny nyomú pedig 32 telepen összesen 39.074 klm. hosszban.

Ezeken kívül van még a rimamurány-salgótarjáni vasmű részvénytársaság rákosi vasérczbányájától a likér-vashegyi sodronypálya szirki feladó állomásáig 4 km. hosszu és 52 cm. nyomtávú iparvasút, melyen a vasérczeket 13 q.-t tartalmazó csillékben gőzmozdonynyal továbbítják. Az évi szállítmány 350-500,000 q.-ra tehető.”[173]

A Gömöri vasutakon a pályafentartás szervezete az 1870-es évek végén a következők szerint alakult.

Hely	*Osztálymérnökség száma*	*Osztályvezető főmérnök*	*Mérnökök*
Losonc	*IV.*	*Méhes Károly*	*Lázár Mór*
Rimaszombat	*XI.*	*Virágh Pál*	*Czillinger Ferencz, Müller Károly,*
Rozsnyó	*XII.*	*Dregály Boldizsár*	*Abelesz Vilmos*

[173] Jurasko Jakab: Gömör-Kishont közlekedése

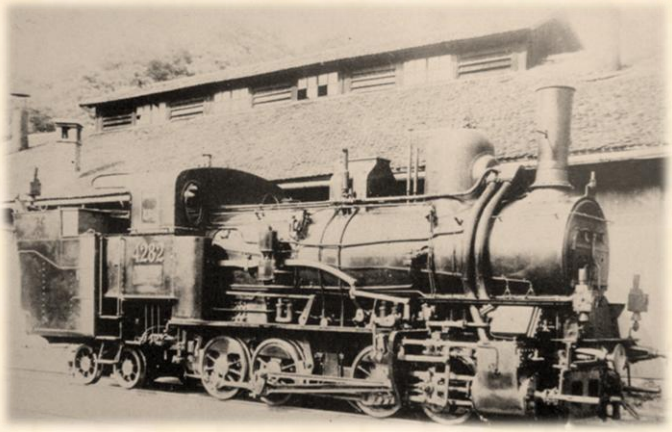
Közlekedési főnökség Losoncon

közlekedési főnök	*Olgyay Oszkár*	*főmérnök*
közlekedési főnök h.	*Löw Gusztáv*	*főmérnök*
távirdai ellenőr	*Caminolli Ferencz*	
vizsgálók	*Zeller Frigyes, Koch Henrik, Méhelyi Pál.*	
kezelő	*Tarnay Miklós*	
tartalék hivatalnok	*Markóssy Béla, Póseh Gyula, Prókay Mihály, Schindler Ferencz, Péchy István*	

Állomásfőnök

Hely	*Főnök*	*Hivatalnok*
Losonc	*Virányi István*	*Erőskövy Sándor, Apafi Ignácz, Szüsz Ferencz, Szeleczky József*

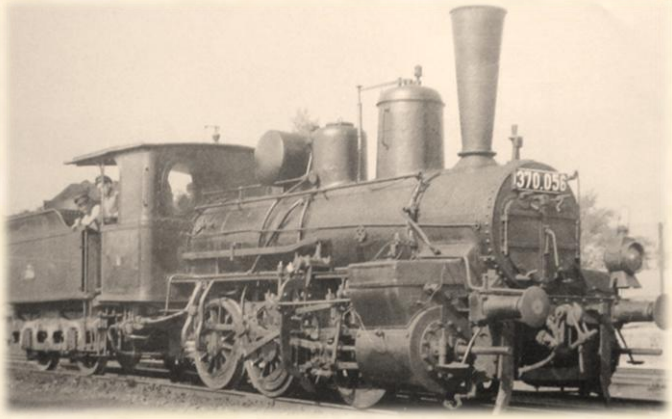
A MÁV T IVb, később 41. sorozatú fogaskerekű mozdonya, az 1896-ban átadott Tiszolc-Zólyombrézó vonalon teljesített szolgálatot. Ez volt a MÁV első fogaskerekű mozdonyt igénylő pályája. Erdőköz és Gömörvég közötti 6 km hosszú szakaszon 50 ‰ volt az emelkedés.Az Abt-rendszerű fogaspályán való közlekedésre alkalmas mozdonyt a WLF floridsdorfi gyártól szerezték be. A normál emelkedésű pályarészeken 25 km/h, a fogaskerekű részen pedig 12 km/h sebességgel vontatott. Az első három példány 1896. novemberben, a negyedik 1900. decemberben állt szolgálatba. Mind vegyes, mind tehervonati forgalomban dolgozott.



MÁV T IVb. osztályú fogaskerekű mozdony.
Később 41. sorozat.
D2+2Z-n4t, 83974 N.[174]

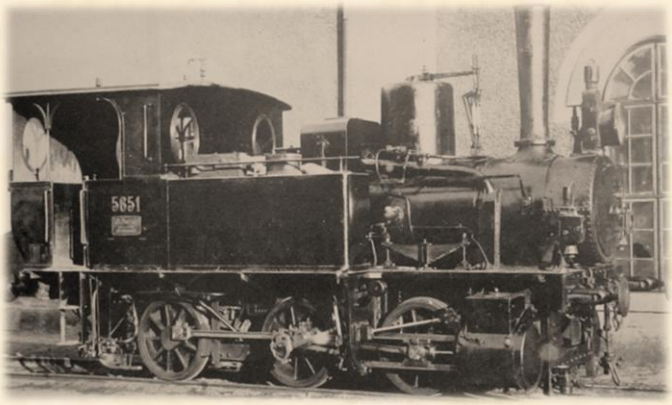
[174] Nagyvasúti vontatójárművek Magyarországon. Közlekedési Múzeum

A Gömöri vasutakon a korábban már bemutatott V. és VI. osztályú mozdonyok voltak a kezdetekben szolgálatban. Amikor ezek teljesítményei már kevésnek bizonyultak, az V.a. osztályú mellékvonali mozdonyok kerültek beszerzésre. Később ezek lettek a 370. sorozat gépei. Tiszolc környezetében ezek a mozdonyok 1908-tól álltak forgalomba. A mozdonyokat a MÁV Gépgyár készítette.



MÁV Va. osztályú, később 370. sorozatú.
C-n2v, 48077 N, 50 km/h.[175]

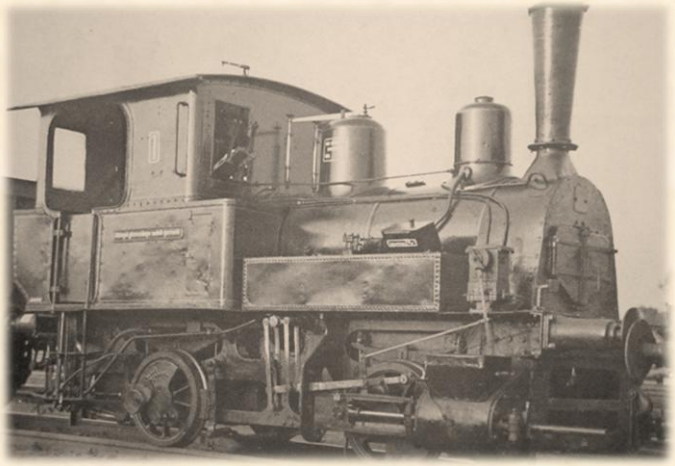
Nyustyára volt állomásítva 1894-ben egy XII.1. osztályú mellékvonali mozdony. A gépet a Krauss München 1884-ben gyártotta, de a MÁV ÉF 1892-ben átépítette. Az eredeti 1B-n2t-ből C-n2vt lett. 45812 N vonóerővel rendelkezett, 40 km/h sebességgel vontathatott. 1894-ben ez a mozdony Pozsonyba került. Később ez volt a MÁV 384. sorozata.



MÁV 384. sorozat, korábban XII.1, illetve XIII. osztály[176]

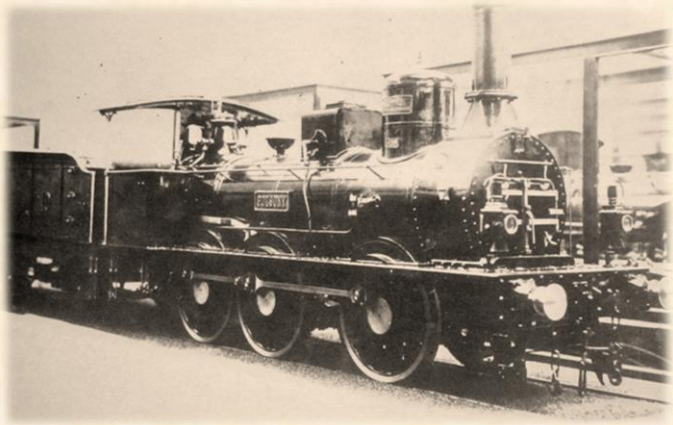
Dobsinán dolgozott 1911-18 között a X. osztály mozdonyai közül néhány. Ezek később a MÁV 20. sorozatát alkották. A mozdonyok szertartályosak voltak, kompaund működésű gépezettel. a MÁV Gépgyár készítette őket 1883-ban. B-n2vt elrendezéssel épültek, 26212 N, 30 km/h paraméterekkel.

[175] Nagyvasúti vontatójárművek Magyarországon. Közlekedési Múzeum
[176] Nagyvasúti vontatójárművek Magyarországon. Közlekedési Múzeum



MÁV X. osztály, később 20. sorozat.[177]

Füleken tolatószolgálatot látott el 1919-ig egy III.b és egy III.c osztályú tehervonati mozdony (VVV Pozsony típus korábban), később a MÁV 359. sorozatú mozdonya. Ezeket a Sigl Bécsújhelyi gyára készítette 1873-ban. C-n2 elrendezés, 48893 N, 45 km/h.



III.c osztály, majd 359. sorozat[178]



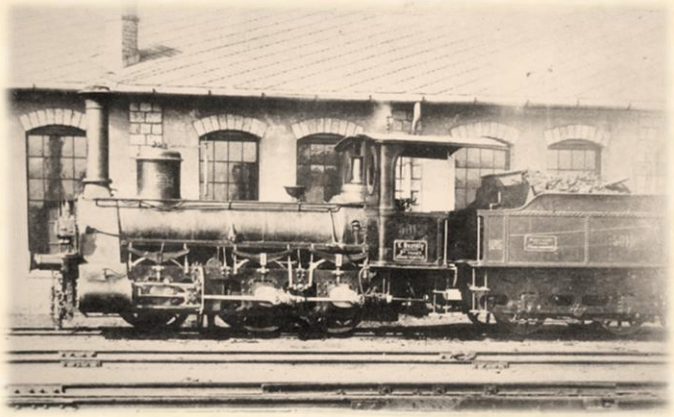
III.b, majd 355. sorozatú tehervonati mozdony[179]

[177] Nagyvasúti vontatójárművek Magyarországon. Közlekedési Múzeum
[178] Nagyvasúti vontatójárművek Magyarországon. Közlekedési Múzeum
[179] Nagyvasúti vontatójárművek Magyarországon. Közlekedési Múzeum

A III.b. osztályt is a Sigl gyártotta, C-n2, 55475 N, 45 km/h. A gyártás 1865-1869 között történt.

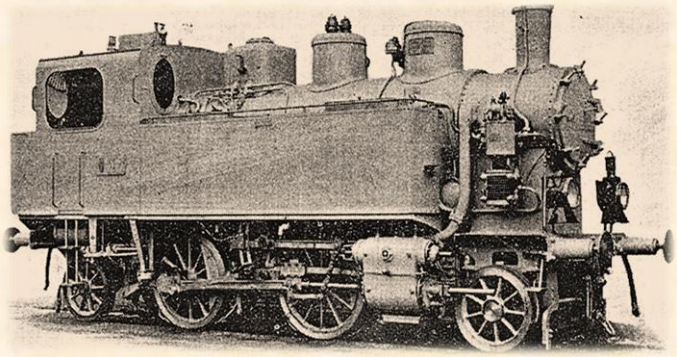
Tiszolcon és Pelsőcön is állomásítva voltak a 374. sorozat, mellékvonali, vegyesvonati mozdonyai (korábban V. osztály). Ezek a Sigl bécsújhelyi, és a bécsi gyáraiban, az MLWB

mödlingi, a MÁV Gépgyárban, a Weitzer Arad üzeiben is épültek 1870-1898 között.
C-n2, 40466 N, 45 km/h.



MÁV 374. vegyesvonati mozdony[180]

1938-44 között Pelsőcön működött a 22. sorozat néhány mozdonya, később ezek a 275. sorozat gépei voltak.



MÁV 275. mozdony[181]

1B1-h2t elrendezés, 31392 N, 70 km/h. A Pelsőcre telepített mozdonyok személyvonati szolgálatot végeztek.

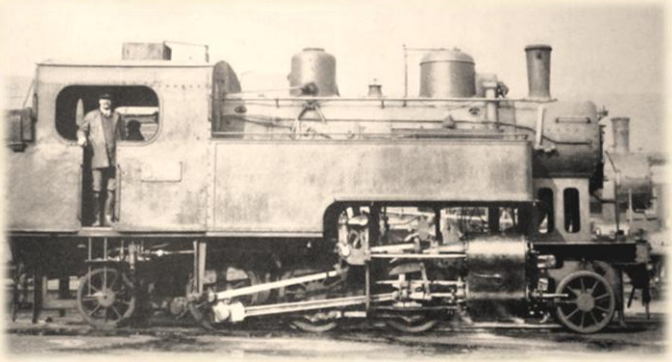
A Fülek-Miskolc vonalon működtek a 321. sorozatú mozdonyok, személy – és tehervonati forgalomban. A mozdonyokat a MÁV Gépgyár készítette 1897-99 között. 2C-n2v elrendezés, 67022 N, 75 km/h. Ezek korábban a MÁV Ik osztályú, hegyipálya, gyorsvonati mozdonyai voltak. 1943-ban a 001, 005, 007, 008, 013, 015, 016, 017. pályaszámú mozdonyok voltak Miskolcra állomásítva. Ezek közül 1951-ben a 013, 015, 017. mozdonyok Sátoraljaújhelyre kerültek.[182]

[180] Nagyvasúti vontatójárművek Magyarországon. Közlekedési Múzeum
[181] wikipédia
[182] LocoClub http://lococlub.try.hu/



MÁV Ik, majd 321. sorozat[183]

1938 után Fülek-Rozsnyó között közlekedtek a 376. sorozat mozdonyai. 1C1-h2t elrendezés, 43635 N, 50 km/h. A MÁV Gépgyár készítette ezeket 1911-13 között. Kompaund, iker túlhevítős mozdonyok. 1951-ben a 009. pályaszámú mozdony Bánréve fűtőházhoz volt állomásítva.



MÁV 376. mozdony[184]

A háború előtti időkben Füleken szolgált egy MÁV 403. sorozatú, idegen eredetű mozdony is.(csehszlovák). Gyártó BrDa Slany. 1D-h2, 89938 N, 60 km/h. Ez a 602. pályaszámú mozdony volt, 1943-ban. További hét ilyen mozdony Miskolcon volt állományban 1943-ban (505, 603, 604, 605, 607, 611, 615. pályaszám).[185]

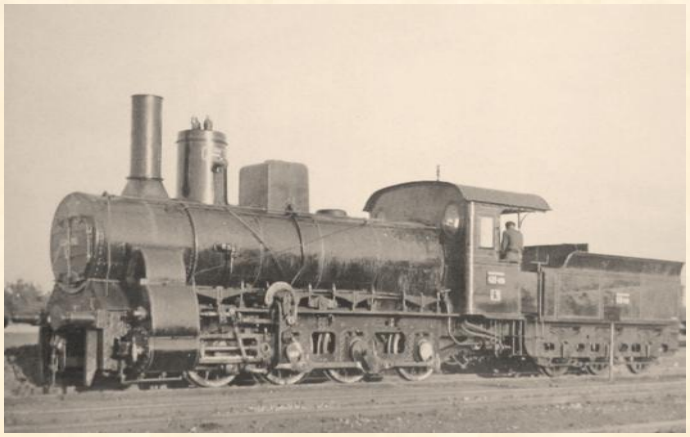


MÁV 403. mozdony[186]

Ugyanitt, ugyanekkor (1943) a 421. sorozat hegyipálya mozdonya, tehervonati szolgálatban volt (001,

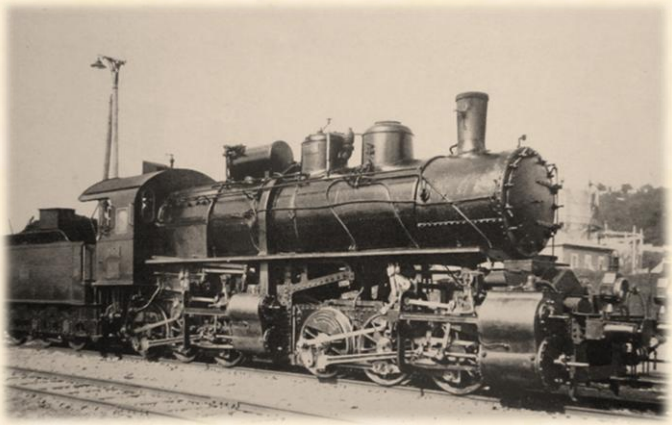
[183] Nagyvasúti vontatójárművek Magyarországon. Közlekedési Múzeum
[184] Nagyvasúti vontatójárművek Magyarországon. Közlekedési Múzeum
[185] LocoClub http://lococlub.try.hu/
[186] Nagyvasúti vontatójárművek Magyarországon. Közlekedési Múzeum

003, 013, 021, 026. pályaszámok)[187]. Ezt a MÁV Gépgyár készítette 1895-ben. (IVc. osztály korábban) D-n2, 88133 N, 40 km/h.



MÁV 421. mozdony

3 db dolgozott Füleken a 651. sorozatú mozdonyokból is ezekben az időkben. Ezek a MÁV VIm. osztályába sorolt mozdonyok később a 651. sorozatot képezték. A MÁV Gépgyár készítette őket, Mallett-rendszerű gépek, hegyipálya tehervonati szolgálatra, 1909-14 között. CC-n4v, 112164 N, 50 km/h. Ezek voltak az első magyar, 6 kapcsolt kerékpárú, mozdonyok.



MÁV 651. mozdony[188]

A 220. sorozatról a bánrévei fűtőház fejezeténél lesz részletesebben szó, ugyanez vonatkozik a 460. sorozatú mozdonyokra is.

A gömöri vasutak egyik érdekessége volt a bécsi döntés utáni helyzetben, hogy a csehszlovák vasutaktól nem csak gőzmozdonyok és vasúti kocsik kerültek át, hanem motorkocsik is. Ezek a háború végéig ezeken a vonalakon maradtak. Utána vagy visszakerültek a csehszlovák vasúthoz, vagy a MÁV vitte őket más vonalakra.

A motorkocsik a Feled-Rimaszombat, Pelsőc-Nagyszlabos, Bánréve-Rozsnyó vonalakon közlekedtek.

[187] LocoClub http://lococlub.try.hu/

[188] Nagyvasúti vontatójárművek Magyaországon



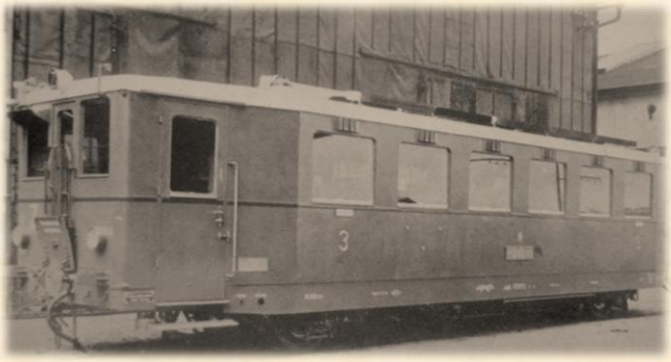
MÁV 120.2 könnyű, mellékvonali motorkocsi[189]



MÁV 130.2, majd Cmot mellékvonali motorkocsi[190]



MÁV 232.2, majd Cmot 240-244 mellékvonali motorkocsi[191]



MÁV 242.0. majd Cmot 250. dizel-villamos mellékvonali motorkocsi[192]

[189] Benzin-mechanikus, gyártotta Tatra 1928-29. 65 LE654 km/h. Nagyvasúti vontatójárművek Magyarországon. Közlekedési Múzeum

[190] Gyártotta: Tatra, 1933-35, benzin-mechanikus, 100 LE/60 km/h. Nagyvasúti vontatójárművek Magyarországon. Közlekedési Múzeum

[191] Gyártotta: Tatra, 1933-34. Benzin-villamos, 120 LE/60 km/h. Nagyvasúti vontatójárművek Magyarországon. Közlekedési Múzeum

Végállomás

Vonat csak egy irányból érkezik,
S csak egy irányba megy,
A sínek útját más világ felé
Elállta itt, a hegy.
A váltó és a szemafor
Zöld fénye csupán egyféle mutat,
Mély hegyi utak kis gyalogcsapások
Váltották fel a büszke vasutat.

Felső harang csak egy irányba kondul
S csak egy irányból, jelez vonatot;
Más oldalról csupán a szél izenget;
S hozza szárnyán a fenyőillatot.
Legott fanyar édesség támad,
Ha fenyöillat s kőszénfüst vegyül,
Ez a végállomások illata,
És én itt álmodozom egyedül.

Patak csobog szelíd sötétben,
Zizzenve hull a lomb,
A vasúti őr, mint egy jegenye
Maga elé borong.
És ha bejött az éjféli vonat
S pár fáradt, késő utas vele jött,
Elalszik szépen az egyetlen lámpa
Az állomás előtt.

A nagy hegyekre komor csend terűl,
Szekér se dübörög...
Tücsök zeng őszi csillagfény alatt
És hallgatja sok élő-halott rög.
E pillanatban mégis béke van, .
A szivemben is béke semmi más.
Ó lenne ez a pillanat örök,
S a szivem is egy ily végállomás.

Dobsina, 1921. szept. végén.

Reményik Sándor

[192] Gyártotta: CKD, 1937-38. 160 LE/65 km/h. Nagyvasúti vontatójárművek Magyarországon. Közlekedési Múzeum

A gömöri vasutak a II. világháború befejezésével végleg elvesztek. A Trianoni helyzet újra beállt. Bánréve ismét határállomás lett.

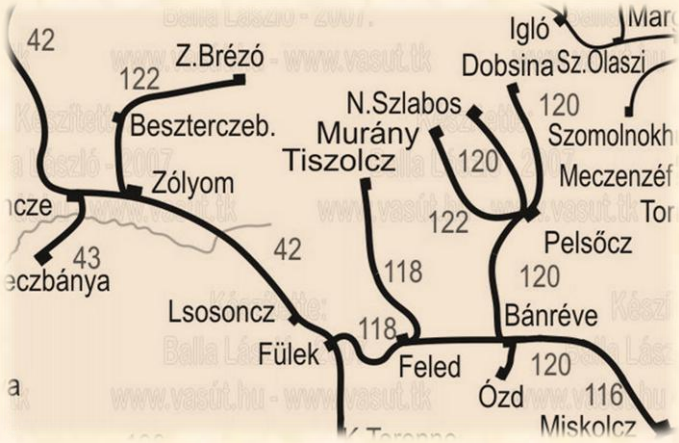
Vasútvonal	Hossza km	Átadás	Eredeti nyomtáv mm	Jelleg, építő, tulajdonos	Eredeti besorolás	Átépítés, (átvétel más tulajdonba)	Új besorolás	Új nyomtáv mm
Bánréve-Feled-Fülek	49	1871-75	normál	MÁV	másodrendű	1885-1893	elsőrendű	normál
Bánréve-Rozsnyó-Dobsina	46+24	Bánréve-Roznyó: 1874.05.01. Rozsnyó-Dobsina: 1876	normál	MÁV	másodrendű	1885-93	elsőrendű	normál
Feled-Tiszolc	49,4	1874.09.05.	normál	MÁV	másodrendű	1895	elsőrendű	normál
Tiszolc-Vashegy	-	1883-ban törölték, kötélpálya épült helyette.	-	HÉV	Az állam az RMST-t a Bánréve-Ózd-Nádasd részvények átadásával kártalanította, és rendelkezett a Bánréve-Úzd közötti normál nyomtávra való átépítésre, melyet az RMST-nek kellett állnia.			
Tiszolc-Zólyombrézó	42,4	1896.11.30.	normál és egy része fogaskerekű	HÉV	másodrendű			
Pelsőc-Murány	41,2	1891-93	normál	HÉV	másodrendű			
Pelsőc-Nagyszlabos	24	1894.11.13.	normál	HÉV	másodrendű			

A Gömöri vasutak sebességviszonyairól a következő táblázat ad képet.

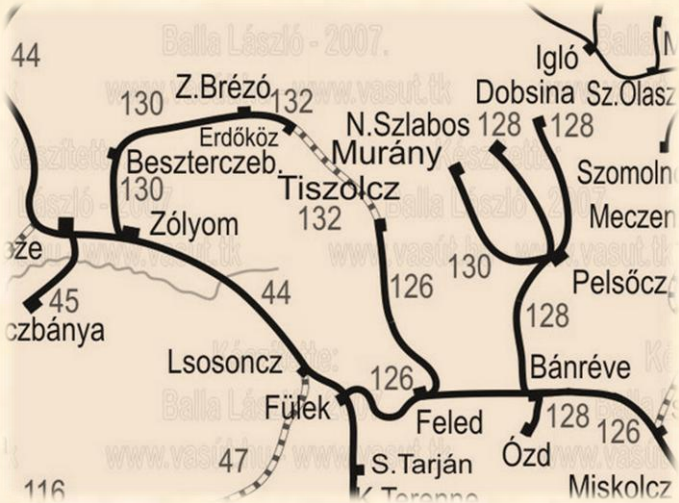
Vasútvonal	Hossza km	Év	Sebesség km/h
Bánréve-Feled-Fülek	49	1871-75-től 1893-ig	30…40
		1894-1899	55
		1900	70
Bánréve-Rozsnyó-Dobsina	46+24	1874-1892	30
		1893-1918	40
			80 Bánréve-Rozsnyó
		1938-1944	50/55 Rozsnyó-Dobsina
Feled-Tiszolc	49,4	1874-1904	30
		1905-.1918	40
		1938-1944	60
Tiszolc-Zólyombrézó	42,4	1896-	40 (adhéziós pálya) 15 (fogaskerekű pálya)
Pelsőc-Murány	41,2	1893-1918	30
		1938-1944	40
Pelsőc-Nagyszlabos	24	1894-1918	30
		1938-1944	40



Gömöri vasutak mentrendi térkép 1894[193]

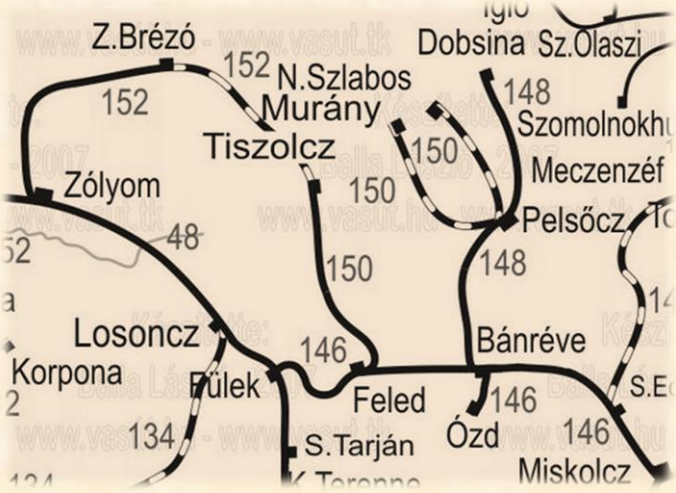


Gömöri vasutak, menetrendi térkép 1895[194]

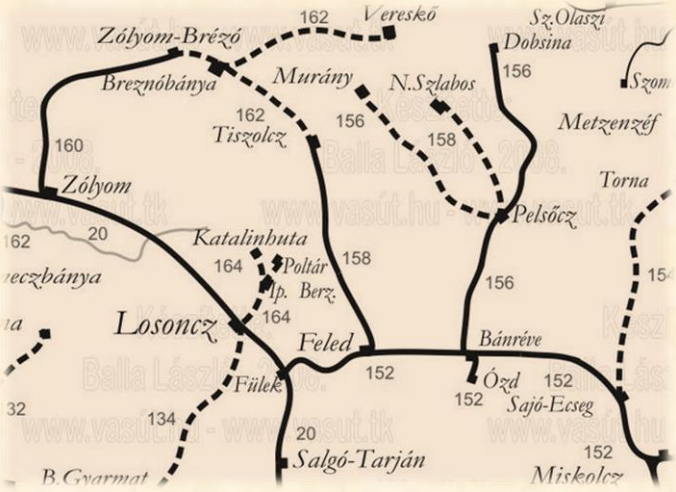


Gömöri vasutak, menetrendi térkép 1896[195]

[193] Balla lászló
[194] Balla László
[195] Balla László



***Gömöri vasutak, menetrendi térkép 1899*[196]**



***Gömöri vasutak, menetrendi térkép 1905*[197]**



***Gömöri vasutak, menetrendi térkép 1917*[198]**

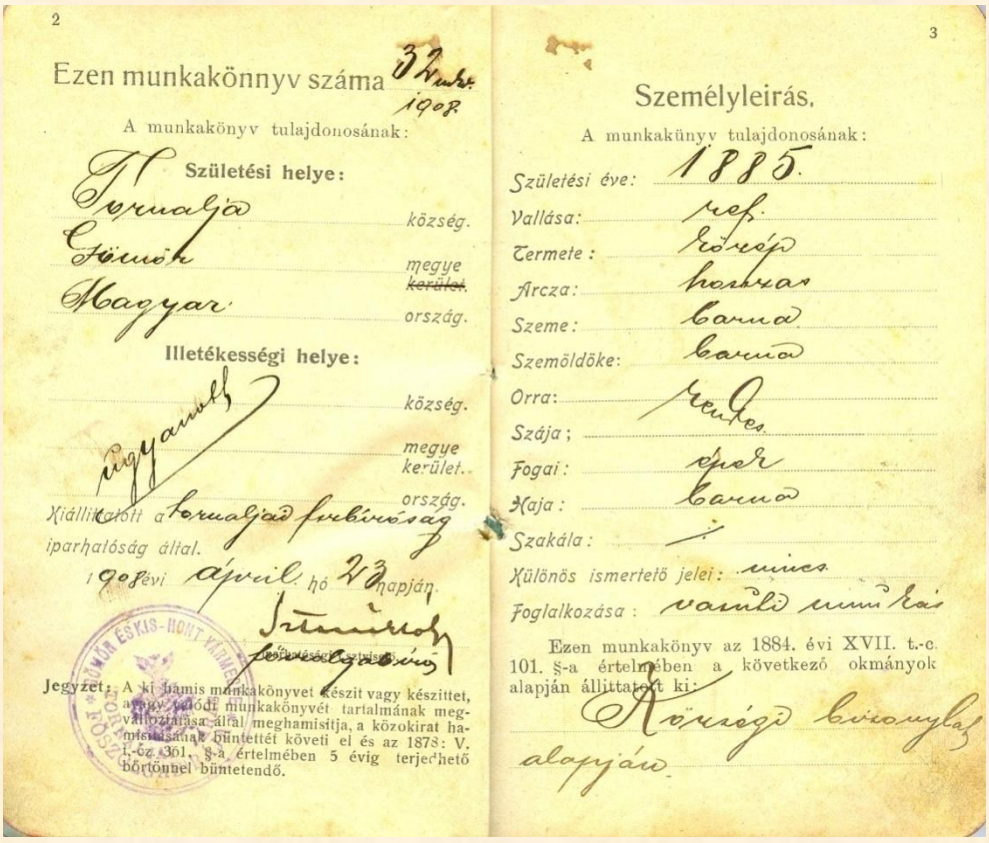
[196] Balla László
[197] Balla László
[198] Balla László

A Trianon utáni, illetve a Felvidék visszatérése utáni állapotokat bemutató térképek az ezekkel foglalkozó fejezetekben lesznek.

Egy régi iratsor a dobsinai fűtőházból.[199]

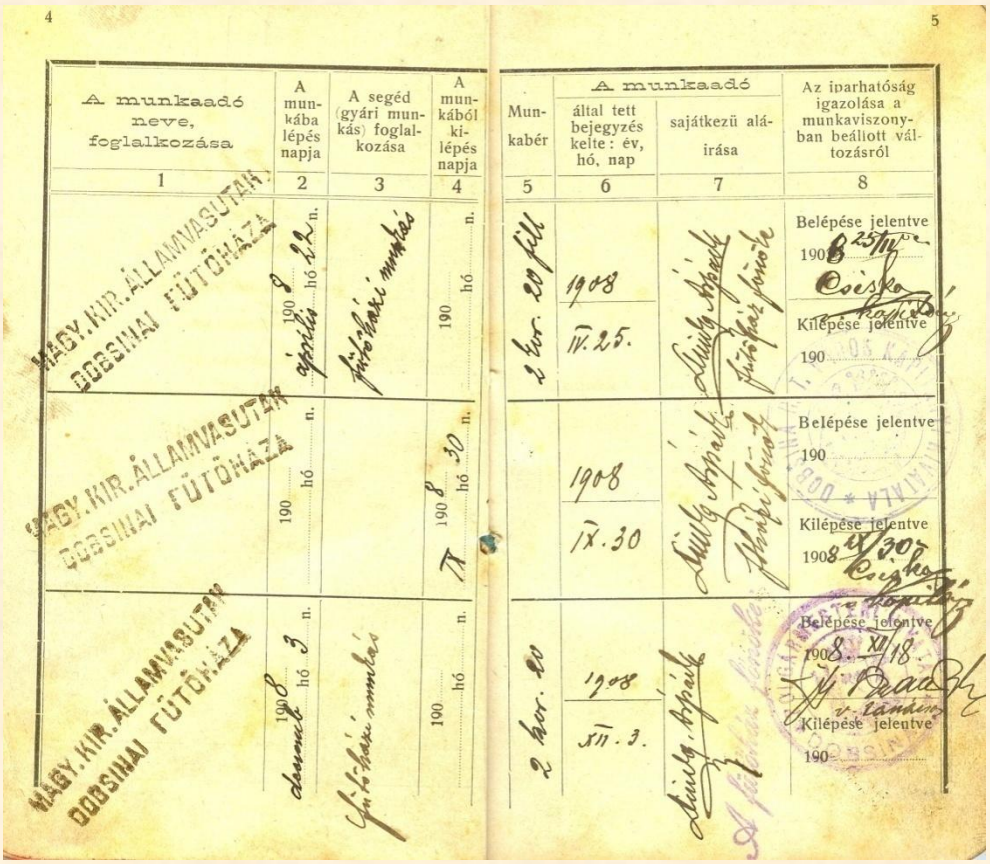
„Nagyapám 1908-tól a dobsinai fűtőházban volt munkás, később mozdonyfűtő. Édesanyám elbeszélése szerint, mozdonyvezető soha sem tudott lenni,mert a Csehszlovák Köztársaságban az ehhez szükséges szlovák nyelvvizsgát, nem tudta több alkalommal sem letenni. 1933- ban ment nyugdíjba, ekkor Dobsináról , Tornaljára költöztek.”[200]





[199] Farkas István 1908-ban kiállított munkakönyvét, unokája, Mogyoródi Árpád úr bocsátotta rendelkezésre és egyben hozzájárult annak közléséhez. Az 1908-as bejegyzésnél Limky (?) Árpád fűtőházfőnök.

[200] Mogyoródi Árpád



4

A munkaadó neve, foglalkozása	A munkába lépés napja	A segéd (gyári munkás) foglalkozása	A munkából kilépés napja
1	2	3	4
MÁGY. KIR. ÁLLAMVASUTAK DOBSINAI FŰTŐHÁZA	190 8 hó április 22 n.	fűtőházi munkás	190 hó n.
MÁGY. KIR. ÁLLAMVASUTAK DOBSINAI FŰTŐHÁZA	190 hó n.		190 8 hó IX. 30 n.
MÁGY. KIR. ÁLLAMVASUTAK DOBSINAI FŰTŐHÁZA	190 8 hó december 3 n.	fűtőházi munkás	190 hó n.

5

Munkabér	A munkaadó által tett bejegyzés kelte: év, hó, nap	A munkaadó sajátkezű aláírása	Az iparhatóság igazolása a munkaviszonyban beállott változásról
5	6	7	8
2 kor. 20 fill	1908 IV. 25.	Ujvári Árpád fűtőházi főnök	Belépése jelentve 1908 8 25/IV Cséka Kilépése jelentve 190
	1908 IX. 30	Ujvári Árpád fűtőházi főnök	Belépése jelentve 190 Kilépése jelentve 1908 30/IX Cséka
2 kor. 20	1908 XII. 3.	Ujvári Árpád	Belépése jelentve 1908. XII/18. Gy. Paal v. tanonc Kilépése jelentve 190

A Bánréve – Ózd – Nádasd vasútvonal

„Az ózdi Vasgyár megközelítése érdekében a Rimamurányi Vasműegylet tervbe vette a Bánréve - Ózd - Nádasd (a mai Borsodnádasd) közötti 1000 mm-es nyomtávolságú vasút megépítését. Itt 1872-73-ban indult meg a forgalom. A Rimamurányi Vasműegyletet később összevonták a Salgótarjáni Vasfinomító Trösztt el, így jött létre a Rimamamurány - Salgótarján Vasmű RT (RMST).” [201]

Európában az egyre inkább kiépülő vasúthálózat mellett szükség volt a helyi igények kielégítése céljából a fővonalakhoz csatlakozó mellékvonalak, helyi érdekű vasutak építésére. Ezeket különböző mértékű állami támogatás mellett magántársaságok építették és üzemeltették.

Úttörő munkát végeztek báró Aczél Péter és Boros Béni, akik az arad-kőrösvölgyi vasút létrehozásával követendő példát adtak az olcsó, vonalmenti vidék önerejére támaszkodó építkezésnek és a takarékos, de a vidék érdekeit hathatóan kiszolgáló üzletvitelnek. Ezt követően több hasonló jellegű vasútvonal nyílt meg, majd az országgyűlés az 1880. XXXI. tc.-vel a helyiérdekű vasút ügyét rendszerbe foglalva szabályozta

Bánréve – Ózd között, az 1870-es építési kezdés után, 1872. november 1-én indult a forgalom. A pálya 1000 mm nyomtávú. A felépítményt a Rimamurányvölgyi Vasműben gyártott 14 kg/fm tömegű sínekből fektették. A Sajó felett 15 nyílású, 84 m hosszú faszerkezetű hidat, a Hangony felett ötnyílású, 24,75 m hosszú, ugyancsak faszerkezetű hidat építettek.[202]



Ózd első vasútállomása 1895-96[203]

A kép jobb oldalán látható épület körülbelül 1905-ig volt Ózd vasútállomása. Ekkor kezdték építeni a Kohóüzemet, emiatt szükségessé vált a vasútvonal áthelyezése és a jelenlegi vasútállomás megépítése. A kép közepén az 1872-ben felépült teheráru rakodó és raktárépület, a baloldalon pedig az ózdi MÁV-dolgozók kétszintes lakóháza látható, melyet 1974-ben a kohómű fejlesztése miatt lebontottak.

[201] Karácsony Tamás: A MÁV Miskolci Üzletvezetőség vonalhálózatának kiépülése

[202] A vasútról részletesen a Rónaföldi Zoltán: A borsodi és ózdvidéki bánya- és iparvasutak rövid története című munkában lehet olvasni.

[203] http://www.kepkonyvtar.hu/ Ózdi Városi Múzeum Varga József fényképe

A Sajó fahidját 1912-ben átépítették 21+41 m támaszközű, rácsos, alsópályás acélhíddá. Ezt a hidat 5 x 17 tonna ideális mozdonyterhelésre méretezték.[204]

1873. március 10-én történt az Ózd-Nádasd szakasz forgalomba helyezése. A mellékvonalat Ózd és Nádasd (mai nevén Borsodnádasd) között egy 16 km hosszú iparvágánnyal egészítették ki.

Természetesen HÉV kategóriába soroltan üzenelt, egészen addig, amíg a MÁV át nem vette.

1870. évi XXXII. törvénycikk a bánréve-nádasdi gőzmozdonyu iparvasut kiépitése tárgyában

***1. §** A bánréve-nádasdi gőzmozdonyu iparvasut kiépitése tárgyában az 1868. évi XLIX. törvénycikk 2. §-a alapján előterjesztett engedélyokmány a törvényhozás által jóváhagyatván, beczikkelyezése ezennel elrendeltetik.*

***2. §** E törvény végrehajtásával a közmunka- s közlekedési, és a pénzügyi ministerek bizatnak meg.*

A bánréve-nádasdi iparvasut engedély-okmánya

***1. §** Az engedélyesek, u. m. a rima-murányvölgyi vasmű-egylet jogot nyernek egy, a magyar királyi állampálya bánrévei állomásából kiinduló s Czenteren, Ózdon és Arlón át Nádasdra vezetendő mozdonyvasut, valamint a Czenter s Ózd községektől a czenteri és a karui kőszénbányaművekhez vezetendő szárnyvonalak épitésére és üzletére; mely vasut szárnyvonalai közhasználatra ugyan, de egyelőre csupán teherszállitásra szolgálandnak, s ennélfogva csakis az áruforgalomnak megfelelő berendezést nyerhetnek.*

***2. §** Az engedélyesek az engedélyezett pálya épitésénél és üzleténél kötelesek jelen engedélyi okirat tartalmához, továbbá a közmunka- és közlekedési minister által 1867. évi április hó 20-án 4973. sz. a. kibocsátott, az országgyülés által jóváhagyott ideiglenes vasutengedélyezési szabályhoz, valamint az 1867. vám- és kereskedelmi szövetség 8. §-ában ideiglen elfogadott vasuti üzletrendhez, mennyiben ezen ideiglenes szabályzatok a jelen engedélyokmány s függeléke által változást nem szenvednek, mindaddig alkalmazkodni, mig ezen ideiglenes szabályok helyett a hazai törvényhozás által hozandó ujabb törvények és a kormány által kibocsátandó rendelvények életbe nem lépnek, melyekhez, valamint az azok behozataláig a fennálló szabályokon a magyar kormány által teendő minden változtatásokhoz is alkalmazkodni és azoknak feltétlenül hódolni tartoznak.*

A mennyiben azonban a törvények és szabályok ezen vasut épitésének folyama alatt az épitkezésre vonatkozólag megváltoztatnának s e változások folytán az engedélyesekre ujabb terhek háramolnának, azokért nekik a méltányosságnak megfelelő kármentesités fog nyujtatni.

***3. §** A pálya épitése és üzleti felszerelése az engedélyesek által készitendő s a kormányhoz átvizsgálás és jóváhagyás végett felterjesztendő általános és részletes tervezetek alapján fog eszközöltetni.*

Ezeken felül az épitkezésnél különösen a kormány kivánalmai, nemkülönben a fennálló általános épitkezési és rendőri szabályok szerint kell eljárni.

---

[204] Pulisch József: Vasúti műtárgyak Magyarországon http://vasutihid.hu/publsajo.html

A kormány fentartja magának, hogy az épitési terven változtatásokat tehessen, a mennyiben ilyenek a műszaki vizsgálat vagy a jelen engedélyokmány második szakaszában érintett miniszteri rendelet 6. §-a határozata szerint intézendő közigazgatási vonaljárás eredménye, vagy az épités tartama alatt teljesitett egyes vizsgálatok nyomán a pályaszolgálat, valamint a közforgalom érdekéből és a pálya fennállásának biztositására, nemkülönben a törvényes határozmányok teljesitése szempontjából szükségeseknek fognak találtatni, ezek által azonban, a már egyrészt az eszközlött elővizsgálat másrészt a közigazgatási vonaljárás folytán meghatározott pályanyom és pályahossz-szelvény változást nem szenvedhetnek.

Ha az épités kivitelénél gazdálkodási vagy üzleti tekintetből akár a pályavonal, akár a részlet-tervek megváltoztatása kivánatosnak vagy szükségesnek mutatkoznék, miáltal egyébként sem a pályatervezet főirányának változást szenvedni, sem azon esetnek bekövetkezni nem szabad, hogy szemben az elfogadott vonallal a lejt- és irányviszonyok kedvezőtlenebbekké váljanak, ily változtatások megengedése a kormánytól lesz kikérendő.

***4. §** A pálya alépitménye egy vágányra lesz előállitandó, s ehhez képest a terület kisajátitása annyi térfogatra szoritkozhatik, a mennyi egynyomu sinuthoz és a kitérőkhöz, nemkülönben az állomásokra megkivántatik. Egy második vágány épitése csak akkor vétethetik foganatba, ha azt a kormány engedélyezte.*

***5. §** A munkálatok kivitelénél az engedélyesek által a következő általános rendszabályok lesznek követendők:*

a) Alépitmény

A maximal emelkedési viszony Bánrévétől Ózdig legyen ugy, mint egy áll a kétszázhoz (1:200), s Ózdtól Nádasdig legyen ugy, mint egy áll az ötvenhez (1:50). A kanyarodásoknak a nyilt pályán nem szabad 150 méternél, a szárnyvonalakon pedig 100 méternél kisebb félátmérővel birniok.

Ezen maximal emelkedési viszonyoknak és legkisebb kanyarodási félátmérőknek, melyek meghatározására az épitési nehézségek irányadók, alkalmazhatása iránt a kormány dönt.

A pályakorona szélessége ott, hol a sinek a talpfán feküsznek, 2 6/10 méterre határoztatott.

A kövecságy előállitásánál szabályul szolgáland, hogy a talpfák alatt legalább egy 0.1 meter vastagságu kavicsréteg legyen.

A kövecságynak különben azon időben, midőn a pályafentartási költségeknek az üzleti számadásba felvétele kezdődik, tökéletesen helyreállitva kell lennie, s azonfelül az épitési alap terhére a pályán mértföldenkint legalább 200 köbmeternyi kavicsmennyiség, mint tartalékkövecs helyezendő el.

A műépitmények kivétel nélkül fából lesznek előállithatók.

b) Felépitmény

A vágány szélessége egy méternél keskenyebb nem lehet. A sinek folyó méterenként 25 azaz folyó bécsi lábanként 7.9 vámfontnál könnyebbek nem lehetnek. A felépitmény szerkezetét s anyagát illető minden más intézkedések a részlettervek előterjesztése alkalmával fognak megállapittatni.

Az engedélyesek kötelesek a nyilt pályának és az állomások sinutainak előállitásához szükséges felépitmény-anyagokon kivül ezeknek még legalább fél (1/2) százalékát, valamint egy teljes kitérő és keresztvágány szerkezetet is az azokhoz szükségelt talpfákkal együtt mint tartalék anyagot, az épitési alapból előállitani.

c) Épületek, pályaelzárás, jelzések

Az épületek kivétel nélkül fából is előállithatók.

A pályaelzárást s az ut-átjáróknál szükséges korlátok felállitását illetőleg csak a részlettervek előterjesztése után fog határozat hozatni.

A pályán a vonalak jelzése nem szükséges. De ha vonatkeresztezések fordulnak elő, 224 *akkor kötelesek az engedélyesek egy üzleti távirdát felállitani, melyen az állomások közti távirati jelzés eszközölhető legyen.*

d) Állomások

A magyar kir. állam-vasut bánrévei csatlakozási állomásán kivül legalább 4 állomás lesz előállitandó.

Az engedélyezett pálya Bánrévén a magy. kir. államvasuttal közös pályaudvarral birand, melynek közös használata s az engedélyezett pálya czéljaira leendő berendezése iránt a kormánynyal külön egyezmény lesz kötendő, a bánrévei állomás közhasználatáért fizetendő járadék az üzletszámlába felvétethetik, a mondott állomás netaláni nagyobbitásának költségei azonban az épitési tőkéből fedezendők.

e) Üzleteszközök

Az üzlet-eszközök szerkezetének helybenhagyása a kormánynak tartatik fenn.

f) A munkálatok minősége

A mi a teljesitendő munkálatok mennyiségét illeti, e részben kötelesek az engedélyesek az általuk készitendő vonalakat és állomásokat oly módon előállitani, miszerint megfeleljenek mindazon igényeknek, melyek egy czélszerüen és gazdaságosan kezelt üzletnél megkivántatnak.

Önkényt értetik, hogy az engedélyesek az épitési alap terhére tartoznak mindazon munkálatokat is végrehajtani, illetőleg anyagokat szállitani, melyek a fentebbi határozmányokban elő nem soroltattak ugyan, de a melyek a pálya tökéletes és üzletképes előállitására és felszerelésére, valamint üzletbe vételére, továbbá tisztviselői elhelyezésére, végül üzleti helyiségei és raktárai berendezésére szükségeltetnek.

Az engedélyesek kötelesek egyszersmind az üzleti felszerelés gyorsabb elhasználásnak alávetett részeihez, ugyszintén az egyéb felszerelési tárgyakhoz és készletekhez is az épitési alapból tartalékot és pótdarabokat oly arányban beszerezni, a minő arányban azok beszerzése más üzletben lévő ilynemü vasutaknál szokásos.

Ugyanez áll az üzletbe-tételre szükségelt elhasználási anyagokra.

***6. §** Az engedélyesek kötelezik magukat a vonalozási munkálatokat mielőbb megkezdeni s a részletterveket megbirálás és jóváhagyás, avagy a kellő módositások s pótlások elrendelése czéljából az engedélyezési törvény hatálybalépte napjától számitott 3 hónap alatt a kormánynak felterjeszteni, és az épitést a részletes tervek helybenhagyása után azonnal foganatba venni.*

***7. §** Az engedélyesek kötelezik magukat e vonalat az engedélyezési törvény hatályba lépte napjától számitva egy és fél év (1 1/2) alatt befejezni és a forgalomnak átadni.*

***8. §** A kisajátitási jog az 1868:LV. törvénycikk értelmében az engedélyezett pálya kiépitésére az engedélyeseknek megadatik.*

***9. §** Az engedélyesek kötelesek a postát és a postakezelőket az 1867. évi vám- és kereskedelmi szövetség VIII. Czikkében elfogadott, 1851. november 16-án kelt vasuti üzletrend 68.*

§ értelmében ingyen szállitani, s ehhez képest naponta minden irányban legalább egy vonatot berendezni.

A levél-posta s egyéb postaküldeményeket illetőleg maximum gyanánt minden postainak nyilvánitott vonalon két mázsányi suly ingyen szállitandó s kötelesek engedélyesek a postaszállitás tekintetéből vagy külön kocsit adni a posta-kincstár rendelkezésére, vagy legalább waggonjaikban oly helyet kijelölni, melyen a postaküldeményeket kisérő kalauz hivatásának háboritatlanul megfelelhessen.

A két mázsányi sulyt meghaladó postaküldemények szállitása külön egyezmény tárgyát képezendi.

A többi vonatokon, melyek naponként közlekednek, kötelesek engedélyesek a két végpont közt váltott levél-csomag szállitását saját kalauzuk vagy vezetőjük által elláttatni.

***10. §** Az engedélyesek kötelesek az államkormány kivánatára az államtávirda-vezetékeknek pályájuk hosszában saját birtokukon és területükön való felállitását ingyen megengedni.*

A távirda-igazgatóság azonban köteles a távirda-oszlopok felállitási helyeinek, valamint a vezető huzalok más megerősitési pontjainak megállapitásánál az engedélyesek megbizottjaival egyetértőleg járni el s azokat ugy választani, hogy ezek miatt sem a vasuti üzlet, sem az üzleti személyzet biztonsága ne veszélyeztessék.

Továbbá kötelesek az engedélyesek a pályájuk mentén felállitott távirda-vezetékeket saját személyzetük által minden dij nélkül őriztetni, a kisebbszerü megromlásokat legalább ideiglenesen helyreállittatni, az e végre szükséges eszközöket azonban a távirda-igazgatóságtól kapják.

Az állam viszont köteles az engedélyeseknek minden azért való külön-dijfizetés nélkül megengedni, hogy üzleti távirdai huzalaikat a pálya hosszában létező vagy azon felállitandó állami távirdai vezeték oszlopaira megerősithessék, azonban valamint a huzaloknak, ugy a megerősités módjának s az arra használt eszközöknek az államtávirdáknál e tekintetben divó rendszerben teljesen beillőknek kell lenniök s azért a vasuti üzleti vezetékeknek az államoszlopokhoz való erősitése vagy csak állami szakértő közeg felügyelete s ellenőrzése mellett történhetik, vagy pedig azt maga a távirdai igazgatóság hajthatja végre; mindkét esetben ugy a vezeték szerei beszerzésének, mint a megerősitésnek és a felügyeletnek teljes költségeit az engedélyesek viselik.

Ugyanez áll azon esetre is, ha az állam a pálya hosszában állami távirda-vezeték felállitását nem tartaná szükségesnek, csakhogy ekkor az üzleti vezeték felállitásának minden költsége az engedélyeseket fogja terhelni.

Ez utóbbi esetben azonban a vezeték kiépitése a távirda-igazgatósággal kötendő külön egyezmény, s csak az ez által erre adott engedély értelmében történhetik.

A pálya mentén az állami oszlopokra erősitett, vagy ezek nem létében a külön e czélra épitett vasut-üzleti távirdavezetékeket az engedélyesek az állam szokott ellenőrködése alatt kizárólag csak azon sürgönyözésekre használhatják, melyek a vasuti üzlet czéljaiból az igazgatóság és alárendelt közegei vagy ez utóbbiak által egymás közt folytattatnak. Jogositva van azonban a kormány, a pályaigazgatósággal egyetértve, ezen üzleti vezetékeknek, a mennyire az üzleti szükséglet megengedi, ugy állami, mint magánsürgönyök továbbitására illő ellenőrzés melletti használását kivánni és elrendelni.

Ez esetben azonban a használat módja s a távirás dijának az engedélyesek és az állam közti megosztása külön egyezmény által fog szabályoztatni.

Hasonlóan kölcsönös egyezmény utján állapittatnak meg azon feltételek is, melyek alatt a vasut üzleti vezetékek felépitését, ugyszintén azon évi átalány mennyisége is, melyért a kész vezetékek jókarban tartását huzalmérföldenkint az állam magára vállalja.

Ha a vaspálya-töltés szélesbitése vagy más helyre való tétele, vagy az engedélyesek bárminemü érdeke a már meglévő távirdavezetékeknek kimozditását s máshová áthelyezését tenné szükségessé, akkor ugy a saját, mint az állami vezetékek áttételének összes költségeit az engedélyesek kötelesek viselni.

***11. §** A fuvarbér vámmázsa- és mértföldenkint osztálykülönbség nélkül két és két tized (2 2/10) krajczárban állapittatik meg s az egyedül bank. ért. (nem pedig ezüstben) számitható.*

Ezen árszabást engedélyesek a kormány beleegyezése nélkül sem feljebb nem emelhetik, sem pedig le nem szállithatják.

A kormánynak ellenben jogában álland a fuvarbért azon esetben ujra szabályozni, ha e vaspálya tiszta jövedelme a befektetett egész tőke 7 1/2 %-ját felülmulja.

A mennyiben végre későbbi törvények a vasutak vitelbéreit szabályoznák, azon törvények ezen engedélyezett pályára is teljesen érvényben lesznek.

***12. §** Az élelmi szereknek a belföldön beállott rendkivüli drágasága esetére joga van a kormánynak azok fuvarbérét a drágaság tartamára a maximal árszabás feléig leszállitani.*

***13. §** Olyan feleken, kik a szállitmány nemének vagy sulyának helytelen bejelentésével, vagy más módon a vállalat megröviditését czélozzák, háromszoros árszabási illetmény lesz megvehető.*

***14. §** Az engedélyesek jogositva vannak, a kormány beleegyezésével részesekül a vállalathoz társakat is venni, kik velük jogokban és kötelezettségekben egyenlően részesülnek.*

***15. §** Joguk van egyszersmind az engedélyeseknek részvénytársaságot alakitani, és a szükséges pénzek beszerzése czéljából, névre vagy előmutatóra szóló (au porteur) részvényeket bocsátani ki, melyek a magyar-osztrák tőzsdéken elárusithatók és hivatalosan jegyezhetők. A társaság, melyre az engedélyesek minden jogai és kötelezettségei átszállanak, alapszabályait tervezi, melyeknek helybenhagyását és az ország érdekei szem előtt tartásával a társasággal egyetértőleg eszközlendő kiegészitését a kormány magának fentartja.*

Felveendő lesz az alapszabályokba az is, hogy a társulat köteles a rendelkezési állapotban levő államhivatalnokokat és kiszolgált ugy rendes hadseregbeli, mint honvédségi altiszteket, a mennyiben azok a szükségelt képességgel birnak s a felállitandó szolgálati rend kellékeinek megfelelhetnek, a szolgálati állomások betöltésénél kiválólag figyelembe venni.

***16. §** Az engedélyezett vasut felépitésére s kellő berendezésére szükséges tőke 529,100, azaz ötszáz huszonkilencz ezer egyszáz frtban, vagyis mértföldenkint 143,000 frtban, azaz: egyszáz negyvenháromezer frtban bankértékben állapittatik meg, melynek két harmadrésze értékeig A), s egyharmadrésze értékeig B) betüvel jelölt részvények bocsáttatnak ki; a B) betüvel jelölt részvények a kincstárnak fognak az általa folyóvá tett segélyösszegek arányában átszolgáltatni.*

Ugy az A), mint a B) betüvel jelölt részvények teljes névértékben bocsáttatnak ki.

***17. §** A vasut létesitése czéljából engedélyesek az 1868. évi XLIX. tc. 2. § értelmében államsegélyben részesülnek.*

Ezen államsegély, mely a 16. §-ban megállapitott épitési és felszerelési egész tőkének egy harmadrészét felül nem mulhatja, következő feltételek mellett fog engedélyeseknek rendelkezésükre bocsáttatni:

1-ször. Az államsegély koronkint, és a vállalat által tényleg befektetett pénzösszeggel aránylagos részletekben szolgáltatik ki.

2-szor. A vasut tiszta jövedelméből mindenekelőtt az engedélyesek által befektetett tőkének vagyis 352,733 frtnak 7 1/2 %-tóli kamatjai fedezendők, s az állam az általa nyujtott segély után kamatot mindaddig nem huz, mig a tiszta jövedelem az engedélyesek által befektetendő tőke 7 1/2 %-tóli kamatját meg nem haladja.

3-szor. Az államnak a vasut tiszta jövedelméből részesülése kezdetét veszi, midőn a vasut tiszta jövedelme a részvényesek által befektetett tőke kamatjait felülmulja.

4-szer. Az összes befektetési tőke 7 1/2 %-os kamatjain felül mutatkozó tiszta jövedelem, azaz a felülosztalék feléből megtéritendők azon 7 1/2 %-tóli kamatok, melyek a korábbi üzleti években a vasut tiszta jövedelméből fedezésüket nem találták.

Ezen megtérités oly módon eszközöltetik: hogy első sorban az A) részvények, és másodsorban a B) részvények elmaradt kamatai törlesztetnek.

***18. §** Ha a rima-murányvölgyi vasmű-egylet az engedélyezett vasut mentében fennálló vasműipar vállalatát részben vagy egészben megszüntetné s e miatt a vasut jövedelme csökkenne: azon esetben a vasut tiszta jövedelméből mindenekelőtt az állami hozzájárulás után eső 6 %-tóli kamatok lesznek fedezendők, s mennyiben a vasut tiszta jövedelme arra elég nem volna, kötelesek lesznek engedélyesek az e részbeni hiányt egyéb vagyonukból pótolni.*

***19. §** Az államsegély a kincstár érdekeinek megóvása tekintetéből az engedélyezett vaspályáról az 1868. évi I. tc. értelmében készitendő telekkönyv teherlapján első helyen bekebeleztetik.*

Ugyanott bekebelezendő engedélyeseknek a 18-dik pontban körülirt jótállási kötelezettsége is.

***20. §** Azon pénzösszeg, mely az engedélyezett vasut forgalmi eszközeinek beszerzésére forditandó, egyelőre az egész vonalra nézve 43,500 frtban állapittatik meg, mely érték egyedül a kormány beleegyezésével lesz feljebb emelhető.*

A kormánynak ellenben jogában áll a forgalmi eszközök szaporitását azon esetben elrendelni, ha a vasut tiszta jövedelme a befektetési tőke 7 1/2 %-ját meghaladja.

***21. §** A pályafentartás költségei az épitési alapból fedezendők s mindaddig az üzleti számadásba fel nem vehetők, mig az összes épitkezések a kormány által felülvizsgáltatván, a felülvizsgálati jegyzőkönyv alapján befejezetteknek el nem ismertetnek.*

A pálya megnyitásától ugyanannak műbirálatáig az épitési alapból fedezett pályafentartási költségek utólagosan felvétethetnek ugyan az üzletszámlába, de csak a pálya rendes állapotának megfelelő, a műbirálati bizottság által meghatározott, s az államkormány által helybenhagyott összeg erejéig.

A felülvizsgálat azonnal foganatosittatik, mihelyt az engedélyesek kérelmezik.

***22. §** A kormány azon államérdekek megóvása tekintetéből, melyek a befektetési tőkéhez való hozzájárulásából keletkeznek, jogositva van magának ugy a pálya épitése, valamint az üzlet czélszerüen és szilárdan eszközölt felszerelése és folytonos jó karban tartása iránt minden részben meggyőződést szerezni és meghagyni, hogy a mutatkozó hiányok pótoltassanak.*

A kormánynak joga van a részéről kiküldött közeg által az ügyvitelt megvizsgálni.

A kormány által kiküldött biztosnak jogában áll az igazgató-választmány ülésében, valamint a közgyülésekben a mikor azt jónak találja, részt venni, nemkülönben az állam érdekeire netán hátrányos intézkedéseket felfüggeszteni, és erről a ministeriumnak további eljárás végett jelentést tenni.

A kormány gondoskodni fog, hogy az ügyvitel felügyelete gazdasági tekintetben oly módon gyakoroltassék, hogy az évi számadás előterjesztésénél rendszerint csakis a számtételek felülvizsgálata szükségeltessék.

A kormánynak az általános törvények határozatai, és különösen a jelen engedélyokmány értelmében fentartott főfelügyeleti joga gyakorlatával ugy az épitkezési időtartam, valamint az engedélyezett vonal részben vagy egészben leendő megnyitása után az államra nehezedő költségek és kiadások megtéritése fejében az engedélyesek s illetőleg jogutódjaik az államkincstár javára bizonyos évi átalányösszeget fizetnek.

Ezen évi átalányösszeg mennyiségét a kormány határozza meg.

Az üzlet megnyitása után fizetendő évi átalányösszegek a megnyitott vonalra nézve az üzleti számadásba felvehetők, egyébként az épitési tőkét terhelik; a kormány mindaddig, mig a vállalatnál érdekelve van, az engedélyesek vagy jogutódjaik által alakitandó társulat igazgató-tanácsában az alapszabályilag meghatározandó számu igazgató-tanácsosok egy harmadrészét nevezi ki, kik a többi tagokkal egyenlő jogokat élveznek.

A társulati közgyüléseken pedig az államkincstár képviselőjének szavazata a megjelent részvényesek összes szavazatainak felével egyenlő leend.

***23. §** A jelenleg engedélyezett vaspályától megnyitásától számitott 20 év leforgása alatt mindaddig, mig annak tiszta jövedelme az egész befektetett tőkének 7 1/2 % kamatjait nem fedezi, sem jövedelmi, sem más később e helyett netán behozandó adó fizettetni nem fog.*

Azon esetre, ha a jövedelem a 17. §-ban meghatározott kamatokat felülmulná, a jövedelem feleslegtől a fentebbi 20 év alatt is jövedelmi- s kereseti adó lesz fizetendő.

Ugyanaddig a részvények és elsőbbségi kötvények szelvényei az egész vasutvonal forgalomba tétele napjától adó-, bélyeg- és illetékmentesek.

Megengedtetik továbbá, hogy az első kiadásu részvények, ideértve az ideiglenes jegyeket is, bélyeg- és illetékmentesen adassanak ki.

A tőkeszerzés, valamint épitkezés és az üzlet első berendezése czéljából kiállitandó minden szerződés, beadvány vagy bármely más okirat bélyeg- és illetékmentes lesz.

***24. §** Az engedély tartama az üzlet megnyitásától számitandó 90 évre állapittatik meg, mely időszak lefolyásával elenyészik.*

Az engedély elenyészik akkor is, ha a 6. és 7. §-ban megállapitott határidők a vonalozási munkálatok megkezdése és befejezése, az épités megkezdése és befejezése, továbbá az üzlet megnyitására nézve meg nem tartatván, a határidők elmulasztása a fentidézett vasutengedélyezési szabály 11. §-ában b) pontja értelmében különösen pedig a politikai és financzialis válságok által nem igazoltathatik.

***25. §** A kormány fentartja magának a jogot, hogy az engedélyezési törvény hatálybaléptétől számitva harmincz év lefolyása után az engedélyezett pályát minden időben beválthassa.*

A megváltási ár meghatározása végett a vállalatnak a valóságos megváltást megelőző 7 év alatti tiszta évi jövedelmei fognak felszámittatni, mely összegből a két legmostohább év tiszta jövedelme levonatván, a fenmaradt öt év átlagos tiszta jövedelme fog kiszámittatni.

Ezen átlagos összeg, mely mindazonáltal az engedélyesek által készpénzben tényleg befektetett 7 1/2 %-tólinál kevesebb nem lehet, az engedélyeseknek a megállapitott engedély tartamáig mint évi jövedék fizetendő.

***26. §** Az engedély megszüntével, valamint a pálya beváltásának bekövetkeztével, az állam az első esetben ingyen, az utóbbiban a 25. § értelmében meghatározott évi járadék fizetése mellett lép az engedélyezett és jó karban átadandó pálya tehermentes birtokába és haszonélvezetébe; birtokába veszi különösen a pálya területét s földjét, a föld- és műmunkálalokat, a fel- és alépitményeket minden hozzátartozókkal egyetemben, mint forgalmi eszközökkel, pályaudvarokkal, fel- és lerakodó helyekkel, épületekkel az indulási és érkezési helyeken, őr- és felvigyázó házakkal, minden belszerelvényekkel, butorzattal, ingó- és ingatlanságokkal egyetemben.*

Valamint az engedély megszüntével, ugy a pálya beváltása esetében is az államtól kiszolgáltatott segélyösszeg netán hátramaradt kamatainak visszatéritése után az engedélyesek megtartják a vállalat saját kereseteiből alakitott tartalékalap és a künnlevő activ követelések tulajdonát, valamint a vállalat saját vagyonából emelt épületeket, milyenek a coaks-kemenczék, öntődék, gép- vagy egyéb gyárak, pajták, dockok, mint a melyek megszerzésére vagy előállitására a kormány által azon határozott hozzáadással hatalmaztattak fel, hogy azok a vaspályának semmi hozzátartozandóját nem fogják képezni, magától értetvén, hogy a kincstár ezen alapok, követelések s ingatlanokhoz részvényei arányában tulajdoni jogát megtartja.

***27. §** Ha megelőző intések daczára az engedély-okmányban vagy a törvényekben foglalt kötelességek megsértése vagy mulasztása az engedélyesek részéről ismételve fordulna elő, a kormány fentartja a jogot, ellenök a törvénynek megfelelő intézkedéseket megtenni, és a körülmények szerint az engedélyt még tartamának lefolyása előtt megszüntnek nyitványitani.*

***28. §** Ezen engedély minden okmányszerü kiadványai csak egy forintra szabott bélyegdij alá esnek.*

A bánréve-nádasdi iparvasut engedély-okmányának függeléke

Üzletszabályok, melyek által az engedélyokmány 2. §-ban emlitett ideiglenes üzletrend némely intézkedései a jelen másodrendü vasutra nézve módosittatnak.

***1. §** Az egyes vonatoknál alkalmazható tengelyek száma, valamint a dörzsfékek száma s azoknak az egyes vonatokban leendő felosztása iránt a közmunka- és közlekedési minister fog intézkedni.*

***2. §** A menetrend szerinti vonatsebesség a nyilt pályán középszámitással óránkint 2, a megengedhető legnagyobb sebesség pedig óránkint legfeljebb 3 mértföldre határoztatik.*

***3. §** Ha a vonat élén vontató-mozdony van alkalmazva, ezen esetben a vonat tolása is megengedtetik.*

Ha a szükség ugy kivánja, ugyszintén az indóházakban s a munkavonatoknál is, a vonatok tolása akkor is megengedtetik, ha élükön vezető mozdony nincs alkalmazva. Ily esetben

azonban a nyilt pályán csakis óránkénti 1 mértföld sebességgel szabad járni, s a vonat élén levő kocsiba jelző kürttel ellátott kalauz állitandó.

A menetrend szerinti vonatoknál is megengedtetik, hogy a szerkocsi a mozdony előtt menjen.

***4. §** A vonatok elindulását a vég- s közbeneső állomásokon táviratilag mindaddig, nem kell jelezni, mig az engedélyezett vonalon egyszerre csakis egy vonat közlekedik, vagyis mig a vonatok egymással nem találkoznak vagy egymást el nem kerülik.*

Mihelyt egyszerre egynél több vonat közlekedik, a vonatok elindulása az állomások közt táviratilag jelzendő[205]

Az I872. évi államköltségvetésről szóló törvény, rendkívüli kiadások címén, a ánréve-nádasdi gőzmozdonyú iparvasut épitésére

„A bánréve-nádasdi gőzmozdonyu iparvasut épitésére 176,367.- Ft rendkívüli kiadás.”[206]

pénzeszközt biztosított.

1876. évi X. törvénycikk az 1870:XXXII. törvénycikkel engedélyezett bánréve-nádasdi vasut engedélyokmánya némely határozmányainak módositásáról, illetőleg kiegészitéséről

***1. §** A bánréve-nádasdi vasut engedélyese feljogosittatik, hogy az esetre, ha a vasutat személyforgalomra is berendezi - a szállitandó személyektől a forgalomban levő többi vasut menetdijával megegyezőleg, azonban az ezüstpótlék kivételével, személy- s kilométerenkint*

az I. osztályban	*0. 05 frt.*
a II. osztályban	*0. 035 frt.*
a III. osztályban	*0. 025 frt.*
a IV. osztályban	*0. 015 frt.*

vitelbért szedhessen.

Feljogosittatik továbbá, hogy a személyközlekedést egyelőre csupán III. és a katonaszállitásra előirt kellékekkel ellátandó IV. osztályu kocsikkal közvetithesse.

***2. §** Ehhez képest az 1870:XXXII. törvénynyel beczikkelyezett engedélyokmány a következő pontokkal egészittetik ki:*

a) A katonaszállitás leszállitott árszabás szerint eszközlendő és pedig egyrészt a hadügyministerium, másrészt a m. kir. államvasutak igazgató-tanácsa között megkötött egyezmény alapján, melynek szabályai ezen engedélyokmány kiegészitő részét képezik.

---

[205] http://www.1000ev.hu 1870. évi XXXII. törvénycikk a bánréve-nádasdi gőzmozdonyu iparvasut kiépitése tárgyában

[206] 1872: VTI.tc .2. § B.VII . 7 . http://www.1000ev.hu/index.php?a=3&param=5541

Ezen határozatok a pénzügyi, az állami és hatósági közbiztossági őrségre, és a fegyenczekre is alkalmazandók.

A katonaszállitásra vonatkozó határozatok és kedvezmények magától érthetőleg a honvédségre és azon csapatokra is érvényesek, melyek mint a hadsereg kiegészitő része, a népjog oltalma alatt állanak.

b) Az államtisztviselők és szolgák, kik a vasutak igazgatása és üzlete felett őrködő hatóságok megbizásából, vagy az állam ezen engedélyből folyó érdekeinek megóvása végett, vagy jövedéki célokból a vasutat használják és a hatóság megbizását igazolják, utimálháikkal együtt ingyen szállitandók.

***3. §** Az engedélyokmány kiegészitő részét képező függelék a következő pontokkal szaporittatik;*

a) a vonatok a közmunka- és közlekedési ministerium által helybenhagyott menetrend szerint közlekedhetnek;

b) minden ut-átjárónál levő intőtáblán a közönség miheztartása végett felirandó, hogy mily időben halad el vonat. A korlát nélküli ut-átjárók előtt a mozdonyvezető a gőz-sippal füttyenteni tartozik;

c) a pálya addig, mig azon a mostani két vonatnál több nem közlekedik, a felvigyázó személyzet által naponta legalább egyszer megvizsgálandó.

Látogatottabb ut-átjárások, valamint a vasutnak mindazon pontjai, hol a közlekedés veszélylyel járhat, minden egyes vonat elhaladása előtt megtekintendők;

d) egyes vonatokban a bánréve-arlói vonalrészen csak 40, az arló-nádasdi vonalrészen pedig csak 20 tengelynek szabad lennie;

e) minden vonatnál, a mozdonynak fékét nem számitva, annyi féket kell alkalmazni és személyzettel ellátni, hogy a bánréve-ózdi vonalon minden 8-dik, az ózd-nádasdi vonalrészen pedig minden negyedik fékezhető legyen;

f) a személykocsik a vonat utolsó harmadába sorozandók.

Ha a közönséges teher hiányában a vonat netán csak személy-kocsikkal indittatnék el, akkor a mozdony és személykocsik közé legalább is három - lehetőleg - megrakott kocsi soroztassék;

g) a menetsebesség minden korlát nélküli ut-átjárónál annyira mérséklendő, hogy a vonat 50 méter távolságban megállitható legyen.

***4. §** Az engedélyes rima-muránvölgyi vasműegylet egyrészt az engedélyokmány 1. §-a értelmében előállitandó s Ózd és Czenter községektől a czenteri és karui kőszénbányaművekhez vezetendő szárnyvonalak kiépitésének kötelezettsége, másrészt a vasut késedelmes befejezéséből folyó jogkövetkezmények alól fölmentetik.*

***5. §** Ezen törvény végrehajtásával a közmunka- s közlekedési és a pénzügyi ministerek bizatnak meg.*[207]

Az 1877. évi államköltségvetésből a bánréve-nádasdi vasútra újabb pénzeszközök érkeztek, amelyeket a költségvetés rendkívüli liadásként számolt el.

[207] http://www.1000ev.hu 1876. évi X. törvénycikk az 1870:XXXII. törvénycikkel engedélyezett bánréve-nádasdi vasut engedélyokmánya némely határozmányainak módositásáról, illetőleg kiegészitéséről

„A bánréve-nádasdi vasutra 11,524.- Ft beruházás.”[208]

„BÁNRÉVE - NÁDASDI VASUT
Székhely : Rima-Brezó

Engedélyeztetett: az 1870. évi XXXII. é3 1876. évi X. törvényczikk által
Cég:: Bánréve-nádasdi vasúttársaság.

Igazgatóság.

Elnök:	*Fáy Gusztáv*
Alelnök:	*Belházy János*
Igazgatósági tagok:	*Stiff Károly, Miklovits Ferenc, Szabó György, Návay Gyula*
Felügyelő bizottság:	*Okolicsányi Gáspár, Mihalik Dezső, Lukrics Antal*

Üzlet vezetőség:

I. Általános igazgatási szolgálat:

Főfelügyelő:	*Návay Gyula*
Számvevő :	*Boczkó Dániel*
Pénztárnok :	*Terray István*
Pályafönök :	*Benkár Pál*

II. Forgalmi és kereskedelmi szolgálat:

Állomási főnökök:	*Vilt Vilmos, Matyasovszky János, Kotzmann Pál, Lukovits István*
Üzleti hivatalnok :	*Mersits Ignácz*
Üzleti gyakornok :	*Rózsay Miksa*

III. Vonat-mozgósitási és jármű-fentartási szolgálat:

Fűtöházi főnök:	*Breuer Mihály*

„A pálya öt év óta van üzletben s az egyes évek következő üzleteredményeket tüntetnék fel, u. m.:

1873. évben.
Üzleti bevétel: 33,768 frt 87 kr., pályakilométerenként: 1239 frt 77 kr.
Üzleti kiadás: 43,444 frt 85 kr., pályakilométerenként: 1595 frt.
Üzleti hiánylat: 9675 frt 98 kr., pályakilométerenként: 355 frt 23 kr.

1874. évben.
Üzleti bevétel: 38,099 frt 06 kr., pályakilométerenként: 1398 frt 12 kr.
Üzleti kiadás: 34,808 frt 06 kr., pályakilométerenként: 1277 frt 92 kr.
Üzleti fölösleg: 3291 frt, pályakilométerenként: 120 frt 82 kr.

1875. évben.
Üzleti bevétel: 38,917 frt 75 kr., pályakilométerenként; 1428 frt 80 kr
Üzleti kiadás; 39,639 frt 83 kr., pályakilométerenként: 1455 frt 31 kr.

[208] I876 : XLVI„tc.2.§ B.II . II . 5. http://www.1000ev.hu/index.php?a=3&param=5759

Üzleti hiánylat: 722 frt 08 kr., pályakilométerenként : 26 frt 58 kr.

1876. évben.

Üzleti bevétel: 38,009 frt 82 kr., pályakilométerenként: 1395 frt 49 kr.

Üzleti kiadás.- 33,255 frt 05 kr., pályakilométerenként: 1220 frt 90 kr.

Üzleti fölösleg: 4,754 frt 44 kr., pályakilométerenként; 174 frt 56 kr.

1877. évben.

Üzleti bevétel: 44,104 frt 88 kr., pályakilométerenként: 1619 frt 24 kr.

Üzleti kiadás: 30,273 frt 15 kr., pályakilométerenként: 1111 frt 43 kr.

Üzleti fölösleg: 13,831 frt 73 kr., pályakilométerenként: 507 frt 81 kr.

Társulati alaptőke 1877. évi deczember hó 31-én.

2,646 db. egyenként kétszáz írtról szóló részvény 529,200 frt.

A kibocsátott részvényekből A) sorozatú 1,764 db., B) sorozatú 882 db. Törlesztés még nem történt.

Épitési tőke 1877. évi deczember bő 31-én.

A pálya épitése, fölszerelése 757,722 frt 38 kr.

Forgalmi eszközök értéke 70,391 » 80 »

összesen 828,114 frt 18 kr.

vagyis pályakilométerenként 30,333 frt 86 kr.

A társulati alaptőke és a tényleges épitési tőke között mutatkozó 298,914 frt 18 krnyi különbözet függő adósság útján fedeztetett."

A pálya kiterjedése		
építési hossz	*km*	*27,238*
tarifa hossz	*km*	*28,06*
Fékszín és irányviszonyok		
vizszintes pálya	*km*	*8,196*
emelkedésben levő pályarész	*km*	*17,206*
lejtésben levő pályarész	*km*	*1,984*
legnagyobb emelkedés, esetleg esés	*‰*	*19,00/6,50*
egyenes pályarész	*km*	*19,876*
görbék	*km*	*7,511*
legkisebb radius	*m*	*150*
Alépitmény		
töltéskorona szélessége	*m*	*3,29*
bevágások	*km*	*2,296*
töltések	*km*	*24,942*
áteresz összesen	*db*	*52*
1 m széles nyílt áteresz	*db*	*15*
1 m széles falazott áteresz	*db*	*4*
2 m széles nyílt áteresz	*db*	*13*
2 m széles falazott áteresz	*db*	*1*
3 m széles nyílt áteresz	*db*	*4*
4,2 m széles nyílt áteresz	*db*	*9*
2 m széles nyílt áteresz	*db*	*4*

6,5 + 6,25 m széles nyílt áteresz	*db*	*1*
11,2 m széles nyílt áteresz	*db*	*4*
Sajóhíd 83 méteres (fa)	*db*	*1*
3,20 m nyílás	*db*	*1*
5,20 m nyílás	*db*	*9*
8,75 m nyílás	*db*	*1*
8,50 m nyílás	*db*	*1*
8,55 m nyílás	*db*	*1*
2,90 m nyílás	*db*	*1*
4,30 m nyílás	*db*	*1*
Hangonyhíd (fa) 24,75 m	*db*	*1*
3,75 m nyílás	*db*	*2*
5,75 m nyílás	*db*	*3*
Felépítmény		
lerakatott vassín (5 és 6 m/db)	*db*	*10052*
tölgy-talpfa	*db*	*39160*
ágyazási anyag		*vasgyári salak és bányakavics*
átjáró	*db*	*35*
váltók	*db*	*31*
Bánréve	*db*	*7*
Center	*db*	*4*
Ózd	*db*	*10*
Arló	*db*	*6*
Gusztáv-akna	*db*	*2*
Nádasd	*db*	*6*
fordító-korong	*db*	*3*
Bánréve	*db*	*1*
Ózd	*db*	*1*
Nádasd	*db*	*1*
kiágazások	*km*	*0,673*
Ózd nyersvaskert	*km*	*0,453*
Arlón a bányáig	*km*	*0,100*
Nádasd nyersvaskert	*km*	*0,120*
mellékvágányok	*km*	*2,090*
Bánréve	*km*	*0,422*
Center	*km*	*0,152*
Ózd	*km*	*0,698*
Arló	*km*	*0,144*
Gusztáv-akna	*km*	*0,234*
Nádasd	*km*	*0440*
Magas építmény		
Bánréve		
iroda és lakház	*db*	*1*
áruraktár	*db*	*1*
mozdonyszín	*db*	*1*
vízállomási kút	*db*	*1*
árurakodó	*db*	*2*

	kocsiszín	*db*	*1*
	őrház	*db*	*1*
Center			
	kettős őrház	*db*	*1*
Ózd			
	áruraktár	*db*	*1*
	mozdonyszín	*db*	*1*
	vízállomási kút	*db*	*1*
	hídmérleg	*db*	*1*
Arló			
	kettős őrház	*db*	*1*
	áruraktár	*db*	*1*
Nádasd			
	őrház	*db*	*1*
	áruraktár	*db*	*1*

„Az egész pálya kiterjedésén összesen 10 052 db. sin van lerakva, nagyobb-részt 6 méter, helyenként 5 méter hoszszal biró sín; a sínek folyó méterkénti súlya 14 kilogramm.

A sínek gyártása a rima-murányvölgyi vasmű - egyesület nádasdi gyárában eszközöltetett, s beszerzési ára métermázsánként 16 frt 07 kr.

Talpfa összesen 39 160 darab van letéve; a talpfák következő méretűek: 1,60 méter hosszú, felső szélessége 13,5 cm., alsó szélesség 15 cm., vastagság 13,5 centim.

Ágyazási anyagul nagyobbrészt vasgyári salak, részben kavics van alkalmazva.

Átjáró van a pálya hosszán összesen 35, ezek közt 2 áthidalás és 33 felüljáró, zársorompóval el van látva 10 felüljáró.

Távírda és jelzés.

Távirdai vezeték a pályán nincs. Alkalmazásban levő jelző készülékek :

1. Vonatszemélyzetnél: jelzőzászló, jelzőtárcsa, jelzőlámpa.

2. Vonatszemélyzetnél: jelző-kiírt, jelzősip, jelzőzászló.

3. Pályaelzárási készülékek: 10 felüljáró átjárón kézzel záró zársorompó.”[209]

„Az 1878. évi junius hó 12-én tartott első rendes közgyűlés határozatai:

1. Az igazgatóságba a rima-murányvölgyi vasmü-egylet képviseletében beválasztattak: Fáy Gusztáv,Miklovits Ferencz, Szabó György és Návay Gyula; a m. kincstár képviseletében pedig: Belházy János és Stiff K.

2. A felügyelő bizottságba beválasztattak: a rima-murányvölgyi vasmü-egylet képviseletében, Okolicsányi Gáspár és Mihalik Dezső; — a m. kincstár képviseletében: Lukrics Antal.

Az 1877. évi üzleteredmények statisztikai összeállítása.

[209] Magyar Vasúti Évkönyv 1879.

A pálya hossza	*28,06 kilométer*
Közlekedett egész éven át	*600 vonat*
A vonatok bejártak	*16836 vonatkil.*
Teljesített kocsi-tengely-kilométer	*559179*
Teljesített elegy-tonna kilométer	*1810768*
tiszta » »	*1251588*
A mozgásban volt tengelyek teljesítménye :	
Vonatkilométerenként	*33,21*
Elegy-tonna tengely és kilométerenként	*3,239*
Tiszta » » » »	*2,238*
Egy-egy pályakilométerre esik	*618 vonatkilométer*
A kocsik befutottak	*271399 kilométert.*
Teherárú szállíttatott	*44601,486 tonna.*
Teherszállítási bevétel összesen	*35,055 frt 97 kr.*
» tonnánként	*79,938 kr.*
Összes bevétel	*44,104 frt 88 kr.*
Bevétel pályakilométerenként	*1,619 frt 21 kr.*
Öiszes kiadás	*30,273 » 15 »*
Kiadás pályakilométerenként	*1,111 » 43 »*
Üzleti fölösleg	*15,831 » 73 »*
» » pályakilométerenként	*507 » 81 »*

Forgalmi eszközök állaga 1877. évi deczember hó 31 én.
Mozdony 2 db.
Személy-postakocsi 1 db.
Teherkocsi 73 db.”[210]

1878 év értékelése

„A lefolyt 1878-ik üzletévről igen kevés feljegyezni való van. Az év folyamán a rimamuráuyvölgyi vasmü-egylet Arlón a nyilt pályán a 112. szelvénytől a gyáron át egy 0,300 kilométer hosszú kiágazási vágányt épített ki, mely október havában adatott át a forgalomnak. E kiágazási vágány a nevezett vasmüegylet tulajdona. A 38,716 frt 80 krt tevő üzleti bevételek a megelőző évben eredményezett 44,104 frt 88 krral szemben 5,388 frt 8 krnyi kevesbletet tüntetnek fel, de miután az 1877. évi 30,273 frt 15 krnyi üzleti kiadással szemben 1878. évben csak 22,889 frt 75 krnyi kiadás merült fel, tehát a kiadások az előző évhez képest 7383 frt 40 krral cse-kélyebbek, — a bevételek csökkenése daczára is nagyobb üzleti fölösleg éretett el. 1877. évben ugyanis csak 13,831 frt 73 kr. üzleti fölösleg volt, ellenben 1878. évben az üzleti fölösleg 15,827 frt 05 krt tett ki, a javulás tehát az előző évhez képest 1995 frt 32 kr. A pálya jövedelmezőségének emelkedése azonban sokkal csekélyebb, semhogy az alaptőke kamatoztatására egyhamar kilátás lehetne. Az eddigi üzleteredmények a vasut jövőjére nézve általában nem igeu kecsegtetők; ugyanis a vasut a lefolyt hat üzletévben, leszámítva az 1873. és 1875.

[210] Magyar Vasúti Évkönyv 1879.

években felmerült, összesen 10,398 frt 6 krra rúgó üzleti hiánylatokat, összesen csak 27,306 frt 16 kr. üzleti fölösleget eredményezett, mig az engedélyokmányilag megállapított befektetési tőke kamatoztatása ezen 6 év alatt 7 ½ %-al 238,095 frtot igényelt, mely kamatok fejében eddig mi sem fizettetett. Hogy a részvénye-sek és igy az állam is, mint a B) sorozatú részvények tulajdonosa kamatot kaphassanak, mintegy 40,000 frt évi üzleti fölöslegre van szükség, melynek elérésére az eddigi eredmények után ítélve, alig lehet rövid idő alatt számítani, főleg ha még tekintetbe vesszük, hogy a rima-murányvölgyi vasmü-egylet által 7½ %-os kamattal előlegezett pótbefektetési töke kamatai mintegy 20,000 frt évi terhet, s a lefolyt 6 évről e czimen fennlevő hátralék, mintegy 120,000 frtnyi tartozást képvisel. Ily körülmények között a részvények után hátralékban levő kamatok törlesztésére még kevésbé lehet egyhamar számítani. Ámbár ezek szerint a vasut közvetlen pénzügyi eredményei nagyon is szenvedőlegesek; mindamellett kétségbevonkatlanok azon közvetett ered-mények, melyek a vasut mentén fekvő vasmüvek s különösen a rima-nmrányvölgyi vasmü-egylet üzemében a vasúti szállítás folytán pénzügyileg jelentkeznek.

Társulati alaptőke 1878. évi deczember hó 31-én.
1764 db. »A« jegyű részvény á 200 o. é. frt = 352,800 frt
882 db. »B «» » »»«»»= 176,400 »
Összesen :
2746 db. részvény- = 529,200 frt
A rimamurányvölgyi vasmüegylet által fedezett pót-alaptőke 228,522.38 1/2 frt
Összesen . . . 757,722.38 ½ frt

Szelvénybeváltási és tőketörlesztési batáridők.

Az A. és B. jegyű részvények után a 7 ½ % kamatok, a mennyiben üzleti fölösleg van, mindig a következő évben a közgyűlés után fizettetnek; az esetleges felülosztalék a részvények után pedig mindig a következő év julius hó 1-én fizettetik ki. (Az üzleti fölöslegek csekélysége miatt eddig a részvények után kamat még nem fizettetett.)

Az alaptőke törlesztési terve még nincs megállapítva.

Állami biztosítás.

A vasut-társulat az államtól segélyképen nyerte az engedélyokmányilag 539,100 frtban megszabott épitési és fölszerelési tőkének 1/3-dát, vagyis 176,366.66 frtot, mely segély fejében a B. sorozatú 882 db. részvény az állam tulajdonába átadatott.

Ezen felül a pálya a megnyitástól számított 20 év leforgása alatt mind-addig, mig annak tiszta jövedelme az egész befektetési tőkének 7 ½ %-os kamatjait nem fedezi, sem jövedelmi, sem más adót nem fizet, az esetleges jövedelmi fölöslegtől azonban e 20 év alatt is jövedelmi és kereseti adó lesz fizetendő. A részvények szelvényei 20 évig adó-, bélyeg- és illetékmentesek.

Üzleti számla 1878. évről.

	frt	kr.	frt	kr.
Bevételi számlák.				
Szállitási bevételek:				
Teherárúk után viteldíj	34,482	52		
Teherárúk után mellékilletmények	376	37		
Teherárúk után fel- és lerakási díj	3,857	91		
Összesen			38,716	80
Kiadási számlák.				
Általános igazgatás			1,059	41
Pályafelügyelet és fenntartás:				
Vonatszolgálat	1,247	73		
Pályafelügyelet	3,561	32		
Alépitmény	46	65		
Felépitmény	1,001	79		
Magas épitmény	108	60		
Rendkivüli kiadások	189	24	6,155	33
Forgalmi és kereskedelmi szolgálat:				
Állomási szolgálat	8,024	04		
Vonatszolgálat	780	52	8,804	56
Vonatmozgósitás és járműfenntartási szolgálat:				
Központi vezetés	201	12		
Vonatmozgósitási szolgálat	3,345	96		
Járművek fenntartása	1,925	80		
Rendkivüli kiadások	7	30	5,480	18
Anyagkezelés:				
Anyagszertári szolgálat			130	85
Különféle, tulajdonkép nem üzleti kiadás:				
Az igazgató-tanács illetményei	820	64		
Föld-, ház- és épület-adó	240	45		
Bélyeg-költségek	62	80		
Különfélék	135	53	1,259	42
A kiadások főösszege			22,889	75

Az engedély tartama.

Az engedélytartam az üzlet megnyitásától számított 90 évre terjed, kezdetét vette tehát 1873, évi martius hó 10 én, lejár 1963. évi martius hó 9-én.

A beváltási határidő az engedélyezési törvény hatálybaléptétől, vagyis 1870. évi augusztus hó 10-töl számított 30 év múlva, tehát 1900. évi augusztus hó 9-én következik be.”[211]

„Az 1878. évi üzleteredmények statistikai összeállitása.

A pálya üzleti hossza	*28,06 kilométer*
Vonat közlekedett	*620*
A vonatok összesen bejártak	*17282 »*
» » naponként átlag bejártak	*47, 35 »*
Egy vonat átlag bejárt	*27,88 »*

[211] Magyar Vasúti Évkönyv 1879.

Szállíttatott vonatonként átlag árú	*74,55*	*tonna*
A vonatok átlagos elegymegterhelése	*57,83*	*»*
» » » tisztamegterhelése	*35,12*	*»*
A kocsik teljesítményei:		
Mozgásban volt terhelt tengelyek száma		
vonat-kilométerenként	*14,44*	
» » üres » » » »	*8,21*	
összesen . . .	*22,65*	
Terhelt kocsi tengely-kilométer	*249,532*	
Üres » »	*141,924*	
Összes » » »	*391,456*	
Elegy-megterbelés tengely-kilométerenként	*2,78*	*tonna*
Tiszta » »	*1,55*	*»*
Rakott állapotban forgalomban volt teherkocsik átlagos kihasználása	*97,28*	*%*
Rakott és üres állapotban forgalomban volt teherkocsik átlagos kihasználása	*62,02*	*%*
Teherárú mozgósítási teljesitmény:		
Szállíttatott teherárú összesen	*46219*	*tonna*
» » naponként átlag	*126,6*	*»*
Elegy tonna-kilométer	*999,484*	
Tiszta »	*607,028*	
Egy tonna árú átlag bejárt	*13,13*	*kilóm.*
Bevételek összesen	*38716 frt 80 kr.*	
» naponként	*106 » 07.34 »*	
» pálya-kilométerenként	*1,421 » 42,96 »*	
» vonat- »	*2» 24,12 »*	
tiszta tonnánként — »	*83,76 »*	
tiszta tonna kilométerenként — »	*6,38 »*	
kocsi-kilométerenként — »	*19,78 »*	

Az 1879 évi állapotokra vonatkozó néhány adat.

„Igazgatóság : Elnök: Fáy Gusztáv. Alelnök: Belházy János (a kormány által kinevezve). Igazgatósági tagok: Stiff Károly (a kormány által kinevezett tag), Szabó György, Dapsy Viktor, Márton Kálmán.
Felügyelő bizottság: Okolicsátiyi Gáspár, Mihalik Dezső, Lukrits Antal (a kormány által kinevezett tag).
Üzletvezető: Dapsy Viktor

A bánréve-nádasdi vasut az 1879. év folyamán egy újabb szárnyvonallal, t. i. a czenteri állomásból kiágazó s a bánszállási kőszéntelepekhez vezető bánya-vasuttal szaporodott. A bányavasut létesítésének történeti adatai a következőkben foglalhatók egybe. — A rimamurányvölgyi vasműegylet ózd-nádasdi hengergyári üzlete kőszén - szükségletének akadálytalan szállitkatása és iparüzletének előmozditása szempontjából elkerülhetlenül szükségesnek találván egy, a bánréve-nádasdi iparvasut czenteri állomásából kiágazó, s innen a vasmüegylet tulajdonát képező, úgynevezett »Bánszállási köszénbányatelep« tárna nyílásáig vezetendő bányavasut kiépítését és üzletbe tételét, e terv valósitását olyként vette czélba, bogy a bányavasuton a kőszén-szállítmányok, a kőszénteleptől az ózd-nádasdi hengergyárakhoz, a bánréve-nádasdi iparvasut üzletével összeköttetésben s annak forgalmi eszközeivel hozassanak be e vasut czeuteri állomására.”[212]

A pálya kiterjedése.

A vonal megnevezése	Építési	Üzleti	Árszabási
	hosszkilométerekben		
Fővonal:			
Bánréve-Nádasd	27·238	28·060	28·060
Szárnyvonal:			
Czenter-Bánszállás	1·120	1·120	1·120
Kiágazások:			
a) a bánréve-nádasdi vasut tulajdonát képezők:			
Ózdon: állomás nyersvaskert	0·453	0·453	0·453
Arlón: nyilt pályán a 200. szelvénytől a bányáig	0·100	0·100	0·100
Nádasdon: állomás nyersvaskert	0·673	0·673	0·673
b) a rima-murányvölgyi vasmű-egylet tulajdonát képező kiágazás:			
Ózdon: nyilt pályán a 112. szelvénytől a gyáron át	0·300	0·300	0·300
Összesen	29·884	30·706	30·706
Mellékvágányok az állomásokon:			
Bánrévén	0·423	—	—
Czenteren	0·152	—	—
Ózdon	0·699	—	—
Arlón	0·145	—	—
Gusztáv-aknán	0·235	—	—
Nádasdon	0·441	—	—
Bánszálláson	0·209	—	—
Összesen	2·304	—	—

Az 1880. év néhány adata.

[212] Magyar Vasúti Évkönyv 1880.

„Igazgatóság: Elnök: Fáy Gusztáv. Alelnök: Belházy János (a m. k. pénziigyminister által kinevezett tag). Igazgatósági tagok: Stiff Károly (a m. k. pénzügyininister által kinevezett tag), Loisch Ede, Borbély Lajos, Marton Kálmán.
Felügyelő bizottság: Lukrits Antal (am. k. pénzügyminister által kinevezett tag), Zobel Lipót, Schmidt Titus.
Üzletvezető: Borbély Lajos igazgatósági tag.

1880. év folyainău a vasúton többféle kiegészítési és bővitkezési építkezések eszközöltettek. Nevezetesen: Ózd állomáson egy mozdonyszin építtetett két mozdonyra 110 köbméter térfogattal 1876,67 frt költség erejéig, s e mozdonyszinhez két vágány rakatott le. Úgy-szintén Ózd állomáson a 6. számú őrházzal összekötve épült állomás s pályafőnöki iroda tágasbittatott 47 köbméter térfogattal és 728,66 frtnyi költséggel. Fölépíttetett továbbá az 1880. év folyamán az ózdi állomáson az 1879. évben leégett árútár, és pedig téglából, a mi 500, 77 frtnyi költséget okozott…

…az 1880. évi több-kiadás pálya-kilométerenként 248,74 frtra rúgott. Az 1880. évi üzleti veszteség tesz 10,674'42 forintot, mely a mult 1879. évről áthozott 8343,16 frtnyi veszteséggel együtt 19,017,58 frtnyi összegben a folyó év terhére vétetett át. Az alaptőke kamatoztatására szükségeltetett 1880. évben: és pedig az A) jegyű részvények után: 26,460frt, — a B) jegyű részvények után 13,230 írt, összesen tehát 39,690 frt, mely összeg előjegyzésbe vétetett. Az alaptőke után 1872—1880. év végéig felmerült s még kiegyenlítetlen kamatok az A) jegyű részvé-nyek után kitesznek: 194,906'74 frtot, — a B) jegyű részvények után 105,326'61 frtot, összesen 300,233'35 frtot. — Az emlitett időszak alatt csak 1878. évben maradt annyi üzletfölösleg rendelkezésre, hogy az A) jegyű részvények 26,460 frtnyi kamatai fejében 15,746'49 frtnyi részletfizetés volt teljesíthető.

A mint fennebbi adatokból kitűnik, a vasút közvetlen hasznot mindeddig nem hajtott fel, miután azonban a rima-murányvölgyi vas-müvek, melyek e vasút forgalmának alapját képezik, időközben a rimamurány-salgótarjáni vasmű-részvény-társaság tulajdonába mentek át, s ezen társaság a gyártás fokozása érdekében nagymérvű beruházásokat szándékozik tenni, — kétséget nem szenved, hogy a vasművek üzemének fejlesztése maga után vonandja a vasút jövedelmeinek szaporodását is.''[213]

Az 1881. évi október hó 3-án tartott, negyedik rendes közgyűlés, határozatai.

1. A közgyűlés a nyereség- és veszteségszámlán feltüntetett 19,017 frt 58 krnyi (10,674'42 frtnyi veszteség 1880. évről és 8343'16 frt veszteség 1879. évről) üzleti veszteségnek a jövő üzletévi számla terhére leendő átvezetését a felügyelő bizottságnak az igazgatósággal egyetértő javaslatához képest elrendeli, s a bemutatott zármérleget helybenhagyólag elfogadván, az igazgatóság és felügyelő bizottság tagjainak a törvényes felmentvényt ezennel megadja.
2. Az igazgatóság tagjainak lemondása, azzal, hogy az összes »A« jegyű részvények a »Rimamurány-salgótarjáni vasmű részvény-társaság« tulajdonába mentek át, tudomásul vétetik s az üzletigazgatóság tagjaiul, tekintettel arra, hogy f. 1881. év végével az igazgatóság Összes tagjainak megbízása lejárand, csupán egy évi időtartamra a nevezett vasmü-részvény-

[213] Magyar vasúti Évkönyv

társaság szabályszerű kijelölésére Fáy Gusztáv, Loisch Ede, Borbély Lajos és Márton Kálmán egyhangúlag megválasztatnak.
3. A felügyelő bizottság tagjaiul a vasmü-részvény-társaság kijelölése alapján megválasztatnak: Zóbel Lipót és Schmidt Titus.
A m. kir. államkincstár képviseletében : a mennyiben a társulati alapszabályok 48-ik §-ának a
242 *felügyelő bizottság foglalkozása időtartamára vonatkozó azon kifejezése: »most egyelőre egy év tartamára történik« örökösen fentartandónak nem értelmezhető, a felügyelő bizottság megalakításának módjára nézve irányadó 37-ik §-ban pedig a választaudó tagok megbízása két évre terjedőnek állapittatik meg: a közgyűlés ezen intézkedést a felügyelő bizottság tagjaira is alkalmazhatónak elismerve, a jelenlegi, de még csak egy évig foglalkozott Lukrich Antal felügyelő bizottsági tagnak működési jogosultságát még egy évi időtartamra érvényben állónak tekinti.*
4. Az igazgatóság és felügyelő bizottságból most kilépett s újra meg nem választott tagok irányában több évi sikeres foglalkozásuk elismeréséül szives köszönet jegyzőkönyvi feljegyzéssel nyilvánittatik.

Az 1880. évi tiszta jövedelem és annak felhasználása.

Az üzleti bevételek tettek	*39,382'53 frtot*
» » kiadások »	*50,056'95 »*
Üzleti hiánylat	*10,674'42 frt,*

mely veszteségként a jövő évre íratott át.'[214]

A forgalmi eszközök állaga 1880. évi deczember 31-én.

A jármü megnevezése	Dörzsfékkel darab	Dörzsfék nélkül darab	Összesen darab
Mozdonyok:			
Tehervonatú mozdony	—	—	3
Kocsik:			
Személy- és postakocsi	—	1	1
Nyitott teherkocsi	21	64	85
Fedett teherkocsi	2	6	8
A kocsik összes száma	23	71	94

Az 1881. évi gyors és teheráru forgalom, az előző 1880. évben szállított mennyiséghez képest növekedett a a bánréve-nádasdi vasúton 23,50 %-kal. A gyors és teheráru forgalomból 1881 évben elért bevételek pedig, az 1880 évi eredményekkel szemben e vonalon 19,88 %-kal nőttek. Az összbevételek 19,18 %-kal lettek jobbak. A kiadások viszont csökkenést mutattak 6,02 %-kal.

[214] Magyar Vasúti Évkönyv 1881.

A vasut megnevezése	A kiadások viszonya a bevételekhez		A viszony 1881 évben	
	1881 évben	1880 évben	javult	rosszabbodott
	%	%	%	%
M. kir. államvasutak ...	63·23	78·41	15·18	—
Alföld-fiumei	71·11	76·50	5.39	—
Arad-temesvári	65·92	78·18	12·26	—
Arad-kőrösvölgyi	58·02	48·76	—	9·26
Bánréve-nádasdi	102·35	127·10	24·75	—
Báttaszék-dombovár-zákányi (duna-drávai) ..	107·38	93·58	—	13·80
Cs. kir. szab. déli	38·02	37·83	—	0·19
Cs. kir. szab. osztr. állam	39·25	39·25	—	—
Első erdélyi...	85·60	88·98	3·38	—
Első magy.-gácsországi...	108·20	99·00	—	9·20
Magyar északkeleti	83·35	91·66	8·31	—

„Az 1881 évnek egyetlen történeti eseménye az A) jegyű részvények birtoklásában beállt változás, mely részvények a rimamurány-völgyi vasmüegyletnek feloszlása s illetőleg a salgótarjáni vasmű-egylettel történt egybeolvadása folytán, a rimamurány-salgótarjáni vasmürészvénytársaság név alatt megalakult új társulat tulajdonába mentek át. Az új társaság a vasművek gyártási s a szénbányák termelési képességének fokozása érdekében nagymérvű beruházásokat szándékozván tenni, remélhető, hogy ez úton a vasút forgalma is gyarapodni fog.

Az 1881 évi iizlet az előző évinél jóval kedvezőbb eredménynyel záratott ugyan le, mindamellett mégis üzleti hiáuynyal végződött. Az üzleti bevételek kitettek 46,935'62 frtot, az előző 1880 évi 39,382'53 frtnyi bevételekhez képest növekedtek tehát 7553'09 frttal, vagyis 19,18 %-kal. E bevétel emelkedés kizárólag a teherárú-forgalom növekedésének eredménye. Szállíttatott ugyanis1881 évben a bánréve-nádasdi fővonalon 102,187 tonna, 1880 évben 78,975 tonna, a bánszállási szárnyvonalon 1881 évben 29,826 tonna, 1880 évben 25,360 tonna s e szerint a szállított mennyiség-többlet a fővonalon 23,212 tonna, vagyis 29,39%, a szárnyvonalon pedig 4466 tonna, vagyis 17,61%.

Az üzleti kiadások 47,041'84 frtra rúgtak, az előző 1880 évi 50,056'95 frtnyi kiadás ellenében e szerint 301511 frtnyi, vagyis 6,02%-nyi megtakarítás mutatkozik.

Az üzleti hiány kitett 106'22 frtot, az előző 1880 évi 10,674'42 frtnyi üzleti hiány ellenében az 1881 év végeredménye kedvezőbb volt tehát 10,568'20 frttal. Az 1881 évi üzleti hiány az előző években fölmerült veszteségekkel együtt az 1882 évi nyereség és veszteség számlára vitetett át.

Az üzleti kiadások és bevételek közti viszony az előző 1880 évi 127,10 %-ról 1881 évben 102,35 %-ra szállt le, javult tehát 24,75%-al.

Az alaptőke kamatoztatására szükségeltetett 1881 évben: és pedig az A) jegyű részvények után: 26,460 frt, a B) jegyű részvé-nyek után 13,230 frt, összesen tehát 39,690 frt, mely összeg előjegyzésbe vétetett. Az alaptőke után 1872—1881 évekre járó s még kiegyenlítetlen kamatok az A) jegyű részvények után 221,366'74 frtot.— a B) jegyű részvények után 118,556'61 frtot, összesen 339,923' 35 frtot tesznek. Az emiitett időszak alatt csak 1878 évben

maradt annyi üzletfölösleg rendelkezésre, hogy az A) jegyű részvények 26,460 frt kamatai fejében 15,746' 49 frtnyi részletíizetés volt teljesíthető.

A pálya állaga 1881 évben annyiban változást szenvedett, hogy a rimamurány-salgótarjáni vasmürészvénytársaság által az Ózdi gyárnál létesített kiterjedt mérvű építmények következtében az ózdi állomás magas építményei a pálya jobb oldalára helyeztettek át."

A forgalmi eszközök állaga 1881 évi deczember hó 31-én.

A jármü megnevezése	Dörzs-fékkel	Dörzsfék nélkül	Összesen
	darab	darab	darab
Mozdonyok:			
Tehervonatú mozdony	—	—	3
Kocsik:			
Személy- és postakocsi	—	1	1
Nyitott teherkocsi	21	64	85
Fedett teherkocsi	2	6	8
A kocsik összes száma	23	71	94

A forgalmi eszközök kimutatott állagából egy-egy pályakilométerre esik; 0·106 db mozdony; 0·035 db személykocsi; 0·281 db fedett teherkocsi és 3·023 db nyitott teherkocsi.



„Ózd" a 8. pályaszámú mozdony.
C-n2, 25 km/h
Sigl Bécsújhely gyártmány[215]

Az 1000 mm nyomtávolságú vasút idejében a vonatok tehervonatként közlekedtek. A vontatást a vasgyár tulajdonában levő mozdonyok végezték, ezek pedig az „Ózd" és a „Nádasd" gőzmozdonyok, majd egy harmadik társuk is lett később.[216]

Amint azt láttuk, időközben a vasgyár tulajdonlásában változások általk be.[217] Ezzel párhuzamosan az állam a gömöri vasutakon elállt a Tiszolc – Vashegy közötti iparvasúti vonal kiépítésétől, amelyet a Rima-Murány-Salgótarjáni Vasmű-részvénytársaság erősen sérelmezett. Ebből született aztán egy egyezség, amely a Bánréve – Ózd vasútra nézve előnyökkel járt.

„A RMST kezdeményezte a Bánréve - Ózd közötti 11,4 km-es szakasz normál nyomtávolságúra való átépítését. Az átépítés megtörtént, 1887. július 20-án adták át a normál nyom-

[215] http://www.kisvasut.hu/keres.php?szoveg=%D3zd&itt=kep Chikán Gábor felvétele

[216] Dr. Bory Endre-Mohay László: A MÁV Miskolci Üzletvezetőség fűtőházaihoz beosztott gőzmozdonyok rövid és vázlatos története. Vasúttörténeti emlékkönyv 1992.

[217] A Rima-murányvölgyi Vasműegylet jogutódja, a Rima-Murány-Salgótarjáni Vasmű-részvénytársaság lett.

távolságú hév (helyi érdekű vasút) vonalat. A 2-5 ezrelékes pályába "i" és "c" rendszerű síneket építettek be.[218]

„Nádasd" gőzmozdony



„…1882. évi április hó 27-én megköttetett az érdekelt ministeriumok s a vasműegylet között a szerződés, melynek alapján a tiszolcz-vashegyi vasút kiépítésének mellőzése véglegesen kimondatott:

Szerződés.

amely egyrészről a közmunka és közlekedési és a m. k. pénzügyi ministerek, másrészt pedig a rimamurány-salgótarjáni vasmű-részvénytársaság, mint a rima-marány völgyi vasműegyesület jogutódja között, a következőkben köttetett :

…I. czikk. A szerződő felek kölcsönösen megállapodnak abban, hogy az 1872. évi X. t.-cz. által létesíttetni rendelt tiszolcz-vashegyi iparvasút kiépítése mellőztessék s az ezen vasút által elérni kívánt gyáripari czél az alábbi II. czikk-ben kikötött módon biztosíttassék.

II. czikk. A rima-murány-salgó-tarjáni vasmű-részvénytársaság kötelezi magát Nyustya, illetőleg Likér és a gömöri Vashegy (zeleznik) között egy vas-kötél pályát saját költségén legkésőbb a hatósági engedély elnyerését közvetlenül követő két év alatt kiépíteni, s ezen általa létesítendő és üzemben tartandó kötél-pályán a m. k. kincstár vaskő-szállítmányait is, a közte és a m. k. államkincstár közt egyidejűleg létrejött külön szerződésben megállapított módozatok mellett és feltételek alatt továbbítani.

III. czikk. A rima-murány-salgó-tarjáni vasmű-részvénytársaság, mint a bánréve-nádasdi vasút összes A) jegyű részvényeinek birtokosa, kötelezettséget vállal az iránt, hogy az 1870. évi XXXII. t.-cz. által beczikkelyezett engedély-okmánynak reá, mint az eredeti engedélyes jogutódjára való visszaruházását, e vasút részvénytársaságának közgyűlése által hozandó s a m. k. közmunka- és közlekedésügyi minister által jóváhagyandó határozat útján kieszközlendi s mint a bánréve-nádasdi iparvasút ily módoni engedélyszerű tulajdonosa, magára vállalja a bánréve-nádasdi vasút részvénytársaságnak minden függő tartozásait s ezen vasút üzletének összes koczkázatait is.

A magyar kormány pedig ugyanezen vasútnak a fenntidézett engedély-okmányának alapján a kincstár birtokában levő B) jegyű 882 drb. egyenként 200 o. é. írtról szóló részvényeit, ezek összes szelvényeivel együtt a jogérvényes átruházási határozat kieszközlése után

[218] A Bánréve – Ózd iparvasút előnyei mellett egy rettenetes hátránya is volt, nevezetesen, hogy Bánrévén a mindkét irányból érkezett anyagot, kész és félkész terméket át kellett rakodni. Ez a magyarázat arra, hogy Bánrévén gyakorlatilag a közúti sorompótól egészen a raktárépületig egy hatalmas átrakodótér lett kialakítva, aminek jelentősége a normál nyomtávra való átépítés után nagyjából megszűnt. (RZ)

azonnal s minden megtérítés nélkül a rinra-murány-salgótarjáni vasmű-részvénytársaságnak megsemmisítés végett kiszolgáltatandja.

IV. czikk. A rima-murány-salgótarjáni vasmű-részvénytársaság kötelezi magát továbbá arra is, hogy a bánréve-nádasdi vasútnak Bánrévétől Ózdig terjedő, jelenleg keskeny vágányú részét a m. k. közmunka és közlekedési ministerhez a B) jegyű részvények kiszolgáltatását követő hat hó alatt jóváhagyás végett bemutatandó terv szerint, saját költségén, s az említett terv jóváhagyásától számítandó két év alatt széles vágányura átalakítandja, úgy azonban, hogy az átalakítandó bánréve-ózdi vasútvonal czenter-ózdi részének pályatestén a széles vágányu felépítménynyel együttesen a keskeny vágányu felépítmény is, csatlakozásban a czenter-bánszállási keskeny vágányu bányavasuthoz, elhelyeztessék, illetőleg továbbra is fennmaradhasson.

Ha a rima-murány-salgótarjáni vasmű-részvénytársaság a bánréve-ózdi vonalrésznek átalakítását széles vágányura a kikötött időre befejezni elmulasztaná, vagy az e körüli munkálatokat hiányosan hajtaná végre, ez esetben a m. kir. kincstár jogosítva van a szükséges tervszerű munkálatokat, s illetve a hiányok pótlását a rimamurány-salgótarjáni vasmű-részvénytársaság költségére bárki által foganatosíttatni s e részbeni összes kiadásait a társulat bármely vagyonából behajtani

V. czikk. Az átalakított bánréve-ózdi széles vágányú vasútvonalat a szerződő társaság azonnal az engedély hátralevő egész tartamára a magyar állam-vasutaknak üzletkezelés végett átadandja az államvasutak igazgatóságával kötendő külön szerződés mellett, mely szerződésre nézve általában kiköti, hogy abban részére az 1880. évi XXXI. t.-cz. 8. §-ában foglalt kedvezmények és ezeken félül a m. k. államvasutak által üzletbe vett más iparvasutaknak netalán engedélyezett további kedvezmények is biztosíttassanak, beleegyezvén egyúttal, hogy a m. k. államvasutak igazgatóságával kötendő üzletvezetési szerződés alapján minden további meghallgatása nélkül a m. kir. államvasutak üzletvezetési jogosultsága, ;i bánréve-ózdi vasútvonal terhére központi telekkönyv megfelelő szolgalmi jegyzékébe bevezettethessék.

VI. czikk. A bánréve-nádasdi iparvasútnak az 1870. évi XXXII. t.-cz. által beczikkelyezett engedélyokmánya a fentebbi III. czikkben kikötött átruházás bekövetkeztével olykép módosul, hogy az állam beváltási és szállományi joga csupán a bánréve-ózdi széles vágányura átalakítandó vasútvonalra tartatik fenn, inig az ózd-nádasdi keskeny vágányu vonalrész, mint bányavasút, minden tartozékaival és a bánréve-nádasdi vasúton jelenleg található összes forgalmi eszközökkel együtt a rima-murány-salgótarjáni vasmű-részvénytársaság feltétlen tulajdona marad, ugyanazon részvénytársaságot egyrészt az ózdi pályaudvar közös használata s másrészt a czenter-ózdi vonal pályatestén elhelyezendő, illetve továbbra is fennmaradó keskeny vágány kizárólagos használata is, a beváltási vagy szállományi jog érvényesítése esetére is, minden bér vagy járadék terhe nélkül mindenkorra megilletvén.

VII. czikk. Az előző megállapodásoknak megfelelően, a bánréve-nádasdi vasút központi telekkönyvének oly módoni kiigazítása lesz a szerződő társaság által mielőbb kieszközlendő, mely szerint e telekkönyv csupán a bánréve-ózdi széles vágányu vasútra vonatkozólag maradjon fenn, s ebben az állam beváltási és szállományi joga a módosított engedély-okmány alapján s értelmében a fennti megszorításokkal együtt kitiintettessék, az ózd-nádasdi pályavonal pedig, mint bányavasút és a szerződő társaság korlátlan magán tulajdona, ebből lejegyeztessék, illetőleg töröltessék.

VIII. czikk. A jelen szerződés I. czikkében foglalt határozmány folyományakép a szerződő felek kölcsönösen megszüntetik mindazon jogaikat, illetőleg kötelezettségeiket, melyek a tiszolcz-vashegyi iparvasutra vonatkozólag köztük létrejött szerződési megállapodásokban gyökereznek, úgy, hogy az ezen vasútra nézve köztük fennállott szerződéses viszonyból folyólag semminemű igényeket sem a múltra, sem a jövőre nézve egymás irányában nem támaszthatnak.

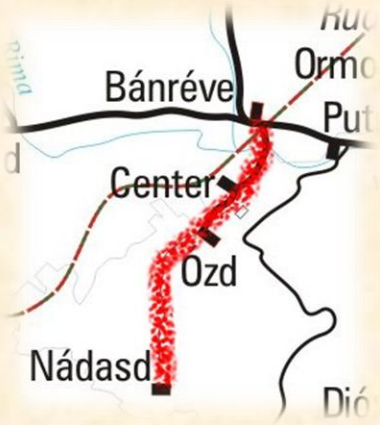
A magyar állam pedig teljesen és végképen lemond a rima-murányvölgyi vasmű-egyesület által a gömöri iparvasutakra nézve az 1871. évi XXXVII. t.-cz. által beczikkelyezett szerződéssel, valamint az 1873. évi február hó 27-én kelt kötelező nyilatkozattal tiz évre elvállalt évenkénti 20,700 frtnyi kamatbiztosítás iránti követeléséről, úgy a múltra, mint a jövőre nézve miért is a most idézett szerződésből és nyilatkozatból folyólag sem a magyar állam a rima-murány salgó-tarjáni vasmű-részvénytársaság ellenében, sem viszont e részvénytársaság a m. kir. állam irányában semminemű jogokat és kötelezettségeket sem a múltra, sem a jövőre nézve nem származtathat, egyúttal pedig a szerződő társulat azon igazgató-tanácsban képviseltetési jogosultságát, mely az 1871. XXXVII. t.-cz. által beczikke-lyezett szerződés 12-ik §-ában részére biztosíttatott, a m. kir. államra átruházza…"[219]

„Ózd állomást bővítették és a gyári vágányok egy részét is 1435 mm-esre építették át. Bánrévén gépcsere történt, mert az Ózdról érkező vonatok kelet felől érkeztek. Abban az időben az Ózdról rakottan érkező kocsikat Bánrévén a Salgótarján és Pest irányába Füleken keresztül közlekedő tehervonatokba sorolták be. .....



Ózd vasútállomás 1905[220]

A Miskolc - Ózd közötti vonal több pontján ágazott le iparvágány. Az ózd - borsodnádasdi szakasz megmaradt 1000 mm-es iparvasútnak."[221]



Bánréve - Ózd – Nádasd vasútvonal[222]

Az 1883. évi május hó első napján tartott rendkívüli közgyűlés határozatai.

„1. A közgyűlés a bánréve-nádasdi gőzmozdonyú vasút kiépítése tárgyában a rimamurányvölgyi vasmű-egylet, mint engedélyes javára kiállított, az 1870. évi XXXII. t.-ez. ál-

[219] Magyar Vasúti Évkönyv 1883/84
http://library.arcanum.hu/hu/view/ORSZ_KOZL_MagyarVasutiEvkonyv_06/?pg=0&zoom=h&layout=s
[220] http://www.vasutallomasok.hu/
[221] Karácsony Tamás: A MÁV Miskolci Üzletvezetőség vonalhálózatának kiépülése
[222] Készült: http://www.vasutallomasok.hu/terk/BallaAtnezeti.jpg térképe alapján

tal függelékével együtt beczikkelyezett, az 1876. évi X. t.-cz. által módosított és az 1877. évi September hó 15-én 13,417 sz. a. kormányilag jóváhagyott társasági alapszabályok 3. §-a szerint az engedélyes által ezen társaságra átruházott engedélyokmányt s függelékét, a tiszolcz-vashegyi vasút építésének mellőzése s ezzel összefüggő egyéb kérdések rendezése tárgyában 1882. évi április hó 27-én kelt és az 1883. évi XXII. t.-cz. által beczikkelyezett dés alapján, a m. k. közmunka és közlekedési ministerium jóváhagyásának fenntartása mellett, a rimamurány-salgótarjáni vasmű-részvénytársaságra, mint az eredeti engedélyes jogutódjára ezennel egyhangúlag visszaruházza és a társaság igazgatóságát a fentartott jóváhagyás kieszközlésére utasítja.

2. A közgyűlés a bánréve-nádasdi vasúttársaság feloszlatását ezennel elhatározza és a rimamurány-salgótarjáni vasmű-részvénytársaságot mint jogutódját megbízza, miszerint a feloszlás következtében a kereskedelmi törvényben előirt intézkedéseket tegye meg.''[223]

1880. évi XXXI. törvénycikk a helyi érdekü vasutakról

***1. §** Helyi érdekü, vagyis oly vasutak, melyeknek főczélja, hogy az illető vidék forgalmi és közgazdasági igényeinek megfeleljenek, a jelen törvényben foglalt feltételek alatt és kedvezmények mellett, a ministerium által engedélyezhetők. Minden ilyen engedélyezés, az engedélyezést követő 14 nap alatt, ha pedig a törvényhozás nem lenne együtt, a szünetet követő nyolcz nap alatt az országgyülésnek bejelentendő.*

A törvényhozásnak marad fentartva ezentúl is oly vasutak engedélyezése, melyek két vasut-vonal összeköttetésére szolgálnak, vagy egyes fővonalaknak főirányukban kiegészitő részét képezik; valamint azok is, melyek a jelen törvény határozataitól eltérő feltételek és kedvezmények mellett lennének kiépitendők.

***2. §** Helyi érdekü vasutakra az engedély legfelebb 90 évre adható, mely idő lejárta után ezek minden kárpótlás nélkül az állam tulajdonába jutnak. Az engedélynek vagy a vasut tulajdonának másra való átruházása csak a kormány beleegyezése mellett eszközölhető. Fentartatik egyszersmind az állam részére azon jog, hogy a vasut tulajdon- és birtokjogát az esetre megválthassa, ha egy oly fővonal létesittetik, mely ugyanazon irányban lesz vezetendő, mint az engedélyezett helyi érdekü vasut.*

A megváltási ár gyanánt az engedélyokmány keltétől számított tiz év alatt azon összeg szolgál, mely az engedélyokmányban megállapitott épitési tőkének felel meg, tiz éven túl pedig az utolsó hét év tiszta jövedelme vétetik a megváltási ár megállapitásának alapjául oly módon, hogy a két legmostohább év jövedelmének levonása után fentmaradó öt évi jövedelmi átlag, öt százalékkal tőkésitve, képezendi a megváltási összeget, mely azonban az esetben, ha a vasut minden állományában és beruházásában üzletképes állapotban van, az engedélyokmányban megállapitott épitési tőkénél csekélyebb nem lehet.

---

[223] Magyar Vasúti Évkönyv 1883/84
http://library.arcanum.hu/hu/view/ORSZ_KOZL_MagyarVasutiEvkonyv_06/?pg=0&zoom=h&layout=s

3. § Az épitést, felszerelést és üzletet illetőleg mindazon könnyebbségek s kedvezmények megadatnak, melyek megadását az üzlet biztossága megengedi.

4. § A helyi érdekü vasutak felmentetnek:

a) az üzleti távirda létesitésétől mindaddig, mig azokon a vonatok nem találkoznak, vagy mig az éjjeli szolgálat életbe nem lép;

b) a posta czéljaira megkivántató hivatalos és lakhelyiségek ingyenes előállitásának s fentartásának és a posta ingyenes szállitásának kötelezettsége alól; ha azonban az ily vasutakon rendes napi közlekedés lép életbe, a postaszállitásért a posta-igazgatóság és a vasuti vállalat közt egyezségileg megállapitandó mérsékelt dij fizetendő;

c) a naponkénti rendes vonat közlekedésének berendezésétől; e tekintetben kötelezendő azonban az illető vállalat, hogy hetenkint legalább háromszor, előre meghatározott s előre közhirré tett időben közlekedő vegyes vonatot járasson;

d) a kormány felügyeleteért járó dijak fizetése alól.

5. § Ugyan e vasutak részére biztosittatik:

a) az épités tartamára a bélyeg- s illetékmentesség, az épitési, illetőleg a befektetési tőkének bármi módon való beszerzése, valamint az épités és felszerelés biztositása czéljából kötött minden szerződés, a pályatelekkönyvezésnél s kölcsönök be- és kitáblázásánál előforduló összes beadványok s egyéb okmányok, úgy nemkülönben a pálya czéljaira szükséges földterületek s dologi jogok átruházását, épitési s felszerelési anyagok szállitását, készpénzfizetéseknek részvények átvétele mellett, vagy a nélkül való teljesitését, végre a hozzájárulás bármiféle más nemét vagy módját tárgyazó okmányok részére;

b) bélyeg- és illeték-mentesség a törzs- és elsőbbségi részvények, elsőbbségi kötvények, valamint az ideiglenes jegyek első kiadására;

c) teljes mentesség a nyilvános számadásra kötelezett társulatok és egyletek adója, illetőleg a kereset- s jövedelmi adó, valamint a törzsrészvény-, elsőbbségi részvény- és kötvényszelvényadó és végre a szelvénybélyeg fizetése alól, az engedély-okmány keltétől számitott 30 év tartamára. Megszünik azonban ezen adómentesség, az engedély-okmány keltétől számitott tiz év mulva, a mint a vállalat tiszta jövedelme a nevezett adóösszegeknek az üzleti számlába való felvétele után is az engedélyezett épitési tőke 6% kamatjánál magasabb leend.

6. § A jelen törvény hatálybalépte után engedélyezett helyi érdekü vasutakon a szállitási adó az engedélyezés napjától számitott 10 éven át nem szedetik.

7. § Ha ily vasutak épitése által a kincstári, valamint az állami kezelésben levő alapitványi javak érdekelvék, azok az épités költségeihez hozzájárulni tartoznak.

Az érdekeltség kérdése és a hozzájárulás mérve iránt az illető javakat kezelő szakministerrel, és a mennyiben ez nem a pénzügyminister, a pénzügyministerrel egyetértőleg, a közmunka- és közlekedési minister határoz.

8. § A magyar állam tulajdonát képező vasutak kötelesek a vonalaikba beágazó helyi érdekü vasutak részére:

a) közösen használandó pályaudvaraikon a szolgálatot a tényleges költségek megtéritése mellett teljesiteni;

b) kivánatra a vidéki vasutak üzletét szintén a tényleg felmerülő költségekért vezetni;

c) az e vasutak számára szükséges épitési anyagokat önköltségen szállitani.

9. § *A községek feljogositvák ily vasutak részére legfeljebb 10 évre kiterjedő kamatbiztositást, vagy másnemü segélyezést átvállalni.*

E részbeni határozatuk azonban csak az esetre bir érvénynyel, ha azt az illetékes törvényhatóság közbenjöttével a belügyminister, illetőleg a bán, a pénzügyministerrel egyetértőleg helybenhagyta.

250

Szabadságukban áll a községeknek a törvényszerü helybenhagyás feltétele mellett, hogy a vidéki vasutak részére teljesitendő munkákért, pénzbeli fizetésekért, vagy bármely más, általuk szabadon választandó szolgálmányokért vállalati czimleteket, a köztük és a vállalat közt megállapitandó módon és értékben átvehessenek s e czélból megfelelő, azonban csak a mondott czélra forditható kölcsönöket felvehessenek.

A vállalat kérelmére az érdekeltek kimutatott beleegyezésével az engedélyokmányba felvehető, hogy az ily módon elvállalt kötelezettség után esedékes összegek közigazgatási uton hajtassanak be.

10. § *A törvényhatóságoknak jogukban áll a helyi érdekü pályák épitését, közmunkájuknak vagy közmunka-váltságuknak egy részével segélyezni.*

E rész megszabásánál irányadó leend, hogy a törvényhatóság területének mily része lesz a vasut által érdekelve.

A közmunka csak az épités idejére s legfeljebb három évre ajánlható fel természetben, mig a közmunka-alapból való ilynemü segélyezést a törvényhatóságok legfölebb 10 évre biztosithatnak előre; e részbeni határozatuk azonban csak akkor lép érvénybe, ha azt a közmunka- s közlekedési minister helybenhagyta.

11. § *A helyi érdekü vasutak részére igénybe vehetők különben:*

a) a közutaknak a közönséges kocsiközlekedésre okvetlenül nem szükséges részei;

b) a vizszabályozási védtöltések.

Ezeknek igénybevétele esetében azonban az ut, illetőleg töltés igénybevétele s fentartásának módja és aránya iránt a vasut engedélyese s az út, vagy töltés tulajdonosai közt egyezségek létesitendők, mely egyezségek, vagy az azoknak esetről-esetre szükségessé vált módositását tárgyazó megállapodások, a közmunka- és közlekedési ministernek jóváhagyás végett bemutatandók.

12. § *A vitel- és fuvarbérek maximuma az engedélyokmányban megállapitandó.*

Mihelyt az engedélyezett pálya tiszta jövedelme egymásután következő három éven az engedélyokmányban megállapitott tőke 7%-ára emelkedik, jogában álland a kormánynak, a vállalat meghallgatása mellett, az árszabályt megfelelőleg leszállitani.

13. § *Ha a helyi érdekü vasut kiépitése és üzlete czéljából alakitandó társaság törzsrészvényeire a névérték 30%-a részint készpénzben befizetve, részint a lekötött ingatlan értéke által, kétszeres fedezetet nyújtó jelzálogi bekeblezés által biztositva, részint pedig községek és törvényhatóságok által törvényszerü módon vállalt kötelezettségek által fedezve van: a társaság mint ilyen megalakulhat és az alapszabályokat a kereskedelmi czégjegyzékbe bejegyeztetheti.*

Az engedélyokmányban vagy az alapszabályokban meghatározott czimleteket (elsőbbségi részvényeket, elsőbbségi kötvényeket) azonban a 14-ik § korlátai között csak akkor bocsáthatja ki, - és az épités tényleges megkezdésére az engedély csak akkor adható meg, ha a törzs-részvénytőkének 30%-a készpénzben befizettetett.

14. § *Elsőbbségi kötvények csak az esetben adhatók ki, ha azoknak kamatozását és törlesztését a vidéki érdekelt birtokosok biztositják; ezen biztositék megitélése a közmunka- és közlekedési ministerre és a pénzügyministerre bizatik.*

Az elsőbbségi kötvények az engedélyokmányban megállapitott tőkének legfeljebb két ötöd részét képezhetik.



Bánréve – nádasdi iparvasút pecsét[224]

Az elsőbbségi kötvények az elsőbbségi részvényekkel együtt az engedélyokmányban megállapitott tőkének három ötöd részét nem haladhatják meg.

Az elsőbbségi részvényeket a törzsrészvényekkel szemben megillető előjogok az alapszabályokban állapitandók meg.

15. § *E törvény végrehajtásával a közmunka- és közlekedési, a pénzügyi és a belügyminisztérek - illetőleg a bán - bizatnak meg.*[225]

1884-ben a bánréve – nádasdi vasútra is érvényes, a forgalmi rendet szabályozó egységes szabályozást és könnyítést érvényesítő határozat született.

„A közmunka- és közlekedésügyi minister felhatalmaztatik, hogy a másodrendü vasutak forgalmi szolgálatának könnyitése és egységes szabályozása érdekében eltekinthessen azon forgalmi természetü külön határozmányoktól, melyek a valkány-perjámosi (1870. évi XXVII. tc.), a bánréve-nádasdi (1870. évi XXXIl. és 1876. évi X. tc.), a vojtek-bogsányi (1872. évi XXVIII. törvénycikk), a nagysurány-nyitrai (1875. évi XLII. tc.), a tótmegyer-nagysurányi (1875. évi XLIII. tc.), az arad-körösvölgyi (1875. évi XLIV. törvénycikk), a mezőtur-szarvasi (1879. évi X. tc.), a szamosvölgyi (1880. évi XXXII. tc.) és a nyitra-nagytapolcsányi (1880. évi XXXIII. tc.) vasutak törvénybe czikkelyezett engedély-okmányainak függelékeiben foglaltatnak, és hogy ezen határozmányok helyébe szabályrendelet utján lehetőleg egységes intézkedéseket léptethessen életbe.”[226]

A Bánréve – Ózd vasúti szakaszt 1922-ben átvette a MÁV, ekkor szűnt meg a vonal HÉV kategóriája.[227]
A MÁV, a HÉV vonalak nagyobb részét (összesen 4052 km-t) államosította[228]

---

[224] Vass Tibor: Az Ózdi Kohászati Üzemek jogelődjeinek pecsétnyomói Technikatörténeti szemle 12. 1980-81. Anyaga: sárgaréz, acél és keményfa. A nyomófej rövid szárral sárgarézből készült, mely csapban végződik. A rézszár horonnyal és vonallal díszített.

[225] http://www.1000ev.hu 1880. évi XXXI. törvénycikk a helyi érdekü vasutakról

[226] 1884: XXXIII , tel. Némely vasúti engedélyokmányok függelékeiben foglalt forgalmi természetű határozmányoknak hatályon kívül helyezéséről http://www.1000ev.hu/index.php?a=3&param=6157

[227] KUTATÁSI SEGÉDLET: ADATOK A KÖZLEVÉLTÁRAKBAN ÉS KÖZLEKEDÉSI MÚZEUMBAN ŐRZÖTT VASÚTI TÁRGYÚ IRATOKRÓL (2007) Fond neve: Kisvasút, HÉV részvénytársasági gyűjtemények iratok Jelzet: Z 1527 Évkör: 1871-1950

[228] SZABÓ ANGÉLA,WETTSTEIN DOMOKOS HELYIÉRDEKŰ VASUTAK ÉPÍTÉSZETE



Ózd vasútállomás, a dombon a tiszti sor

A pálya sebességviszonyai

Év	Sebesség km/h	Nyomtáv mm
1873-1887	15-25	1000
1887-1905	25	normál
1906-1925	30	normál
1926-1957	50	normál
1958-1983	60	normál
1984-1990	50	normál
1990-	40	normál



Ózdi vasútállomása a bővítés előtt[229]

Az eredeti állapot szerint az állomások:

Bánréve – Center – Ózd - Arló – Nádasd

[229] http://www.vasutallomasok.hu/. a mozdony 377. sorozatú.



***Ózd vasútállomás a bővítés után*[230]**



***Bánréve – Nádasd vasútvonal*[231]**

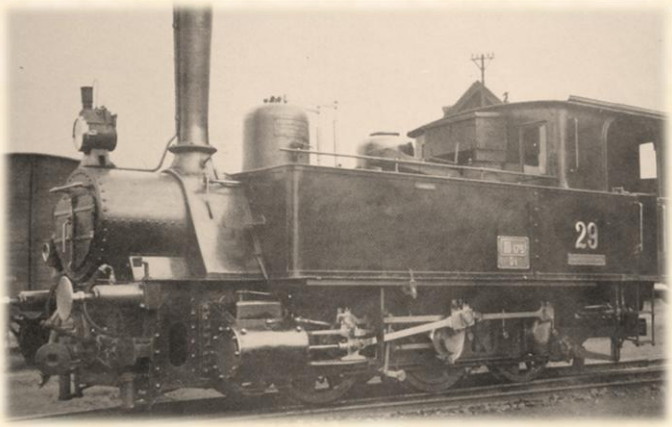
Állomások az 1880-as években

[230] http://www.vasutallomasok.hu/. A mozdony 375. sorozatú.

[231] Ezeréves Magyarország, 1939.

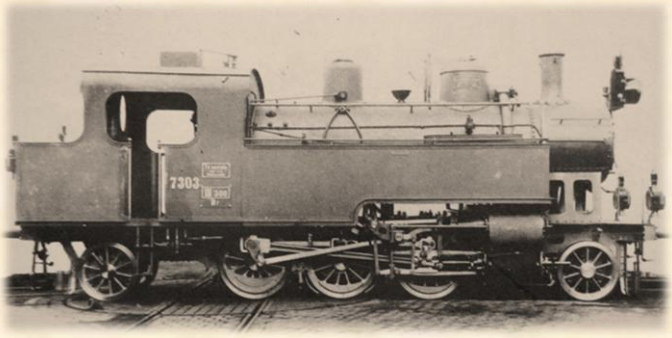
Bánréve - Center (Bánszállás) - Ózd - Arló - Gusztáv-akna - Nádasd

Amint azt már korábban említettük az 1000 mm nyomtávú pálya idején a vontatást az RMST két mozdonya a „Nádasd” és az „Ózd” végezték. A normál nyomtávra építés után is a kohászat adta vontatómozdony állományt a vonalon. A mozdonyok a MÁV rendszere szerint, 377. sorozatúak voltak. Ezek egészen a HÉV vonalak MÁV általi kivásárlásáig teljesítettek itt szolgálatot. Ez a mozdony is a MÁV Gépgyár terméke, C-n2t, 45989 N, 45 km/h. Gyártás 1885-1892 évek között.



MÁV 377. mozdony[232]

A MÁV időszakban, 1921-től 1945-ig, a bánrévei 375-ös állomány végezte a vontatószolgálatot. A mozdonyból 1943-ban Rimaszombaton a 199, és 604, Losoncon a 338, Pelsőcön a 093, és 178, Füleken a 071. pályaszámú volt szolgálatban. A mozdonyból Bánrévére állomásítva 1943-ban a 601, 934, 846, 895. pályaszámúak. Miskolcon pedig ekkor a 297, 349, 393, 436, 836. mozdonyok vannak telepítve. Érdekes módon 1951-ben Miskolcon vannak a 130, 194, 232, 262, 265, 303, 315, 358, 408, 451. számúak. A 002, és a 443. 1969-ben Miskolcon van, majd 1975-ben a 002. ismét Miskolcon dolgozik.[233]

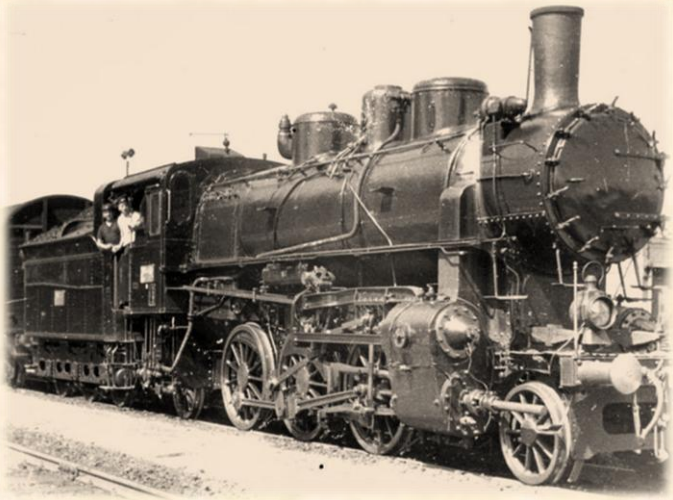


375. sorozatú mozdony[234]

[232] Nagyvasúti vontatójárművek Magyarországon. Közlekedési Múzeum
[233] LocoClub http://lococlub.try.hu/
[234] wikipedia

A 375. sorozat a MÁV Gépgyár mozdonyai, 1907-13 közötti gyártással. 1C1-n2vt, 48281 N, 60 km/h. Korábban MÁV TV. osztály.

A Bánréve-Ózd vonalon ezek után a 324. sorozat vette át mind a teher- mind a személyvonati szolgálatot. 1C1-h2, 67493 N, 75 km/h. Több változatban készültek, 1909-23 között. Később ezek is jelentős átalakításokon estek át, mint a MÁV egyik legnagyobb számú mozdonyai.



324.1550. személyvonati szolgálat Mag László mozdonyvezető és Széles Lajos fűtő. Bánréve 1960.[235]

Az 1960-as évek közepétől mind teher, mind személyvonati szolgálatban szerepet kaptak ezen a vonalon a 411. sorozat, amerikai mozdonyai.

Ahogy a fővonalakról szorultak ki a 424-esek, úgy vették át ezen a vonalon is a vontatószolgálat nagy részét. Ezeket a 70-es években, a 80-as évek elejére az M62, és M41. dizelmozdonyok szorítják ki véglegesen.



[235] id. Rónaföldi Zoltán gyűjteménye

Vasútvonal	Hossza km	Átadás	Eredeti nyomtáv mm	Jelleg, épitő, tulajdonos	Eredeti besorolás	Átépítés, (átvétel más tulajdonba)	Új besorolás	Új nyomtáv mm
Bánréve-Ózd	11,4	1872	1000	RMST	HÉV	1887	másodrendű	normál
Ózd-Nádasd	16	1873	1000	RMST	HÉN	-	-	-
Bánréve-Ózd	11,4	1916	1000	RMST	HÉV	-	elsőrendű	normál
Bánréve-Ózd	11,4	1922	normál	RMST	HÉV	MÁV	elsőrendű	normál

Az ózdi kohászat vasútjai

A teljesség kedvéért említjük meg, hogy az ózdi kohászat területén – először keskeny, majd normál nyomtávval - belső iparvasút és vasűtüzem működött, egészen a gyár bezárásáig. Ez kapcsolódott a MÁV vonalához is és egészen Center állomásig a vágányai párhuzamosan futottak a MÁV nagyvasúti vonallal. A gyári vasút egyik érdekessége, hogy normál nyomtávú, fogaskerekes vasúti pályarésze is volt a „haldámy" (salakhányó) kiszolgálására, amely a hétesi völgyben helyezkedett el. Ehhez kapcsolódott egy időben a farkaslyuki bánya iparvágánya is, mivel a bánya az RMST tulajdonában volt.

Másrészt a kohászati üzemek olyan gépműhellyel, felszereltséggel és szakemberekkel rendelkezett, hogy komplett gőzmozdonyokat építettek. Gépipari középiskolásként az 1940-es évek elején id. Rónaföldi Zoltán több nyári gyakorlatot töltött a gyár közlekedési gépműhelyénél.

Ennek a vasútnak sok kapcsolata van a MÁV-val, hiszen a mozdonyok egy része onnan származik, illetve a MÁV szakemberei, köztük, id. Rónaföldi Zoltán is, sok esetben végeztek külsős szakértői tevékenységet a vasúttal, főleg a vontatójárművekkel kapcsolatosan.



40. számú kohászati mozdony 1958[236] (MÁV 375)

Ez főleg akkor vált szükségessé, ha a kohászati mozdonyoknak a MÁV vonalain kellett eljutni valamely vasúti javítóműhelybe. A MÁV vonalain való futásra külön fel kellett a mozdonyokat készíteni - még akkor is, ha vontatmányként mentek – és ezt bizonylatolni volt szükséges.



Bánrévéről sokon dolgoztak Ózdon és a MÁV-tól is jónéhányan csatlakoztak a gyári vasútüzemhez.

A 49. számú, normál nyomtávú mozdony MÁV 377. sorozat 1958[237]

A 40. számú mozdony1909-ben készült a MÁVAG Gépgyárban Budapesten, normálnyomtávúra. Az államvasúttól

[236] http://www.kepkonyvtar.hu/ Ózdi Városi Múzeum Varga József fényképe
[237] http://www.kepkonyvtar.hu/ Ózdi Városi Múzeum Varga József fényképe

1955-ben vásárolta meg az ÓKÜ, mint kiselejtezettet és helybeli főjavítás után lett üzembe állítva. A mozdonyon Kovács István L. mozdonyvezető és Boros Béla mozdonyfűtő látható.

A 49. számú mozdony 1897-ben készült a MÁVAG Gépgyárban. A Bánréve-Ózd vonalon a HÉV korszakban vonatokat továbbítottak, kohászati állományú mozdonyokként, ekkor a vontatási feladatokat a kohászati üzem látta el.

Az aradi mozdonygyár kimutatásában találtunk ilyen típusú mozdonyt, amely a MÁV-nak készült, de 1940-től az ózdi kohászati állományba került.

(17. sorszám, 1898. gyártás, normál nyomtáv, C-n2t elrendezés, mütan: 98.02.05, MAV XII 5420', 1911:MAV 377,238, (1925:MAV 377,103, 1938:MarkI (Markovits Ignác Bp) 1940:OKU 27, 196?:OKU 377.27. Selejtezés: 1969.)

A második világháború folyamán, az országhatárokon túlra került, majd 1955-ben Lengyelországból került vissza. Ekkor vásárolta meg az ÓKÜ. A gyár vasúthálózatán üzemelt. A mozdonyon Utassi V. Károly mozdonyvezető, hátul pedig Papp Béla mozdonyfűtő látható.

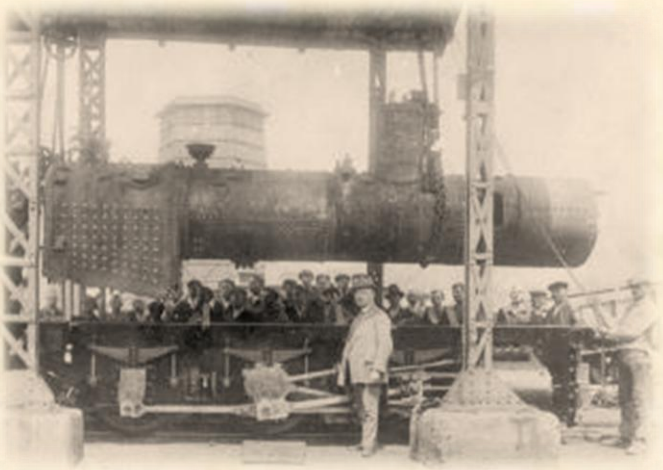


27. számú normál nyomtávolságú, kohászati mozdony 1958[238]

A 27. számú normálnyomtávú gőzmozdonyt Aradon gyártották 1897-ben. A felvétel 1958-ban készült a finomhengerműi bugatér mellett. Háttérben a bugatéri darupálya áll.[239]

A helyzet viszont az, hogy az aradi listában normál nyomtávú mozdonyt nem találtunk, B-n2t elrendezéssel, mint, ahogy az a képen látható, csak 610, 700, 760, 800 mm-es nyomtávval.

(Az Ózdra – RIMA irányultság a 14. sorszámú, gyártási év: 1897, nyomtáv: 610, elrendezés: B-n2t, megrendelő: VV(Hernádvölgyi Magyar Vasipari Rt) 1906: Rima, 1908: OKÜ, selejtezve: 1940.előtt)



2. számú gőzmozdony főjavítása 1924.

A 2. számú gőzmozdony főjavítását a gyár közlekedési gépműhelyének dolgozói végezték 1924-ben, a

[238] http://www.kepkonyvtar.hu/ Ózdi Városi Múzeum Varga József fényképe
[239] http://www.kepkonyvtar.hu/ Ózdi Városi Múzeum Varga József fényképe

mozdony előtt álló Szepsi Lajos főmester irányításával. A háttérben a gyári tó közepén álló vízhűtőtorony látható, melyet az 1960-as években lebontottak és a tó helyén az ipari vizet tisztító mű épült.

Az Ózdi kohászat, normál nyomtávú fogaskerekű vasútja



Ózd normál nyomtávú fogaskerékpálya a Hétesi-völgyben 1920-25

A vas- és acélgyártás során keletkező salakot a Hétesi-völgyben ürítették ki, olyan hányón, amely biztosította a sok évtizedes elhelyezés lehetőségét. A viszonylag meredek hegyoldalban - a haldány teteje – szintes vasúti pályát építettek, amelyhez a nagy meredekség miatt fogaskerű vasút kapcsolódott.



4. számú fogaskerekű mozdony 1925-30[240]



Salaküst szállítás, 4. számú mozdony 1910[241]

[240] http://www.kepkonyvtar.hu/ Ózdi Városi Múzeum
[241] http://www.kepkonyvtar.hu/ Ózdi Városi Múzeum



23. számú fogaskerekű mozdony próbajárat
1929[242]



54. számú, normál nyomtávolságú
fogaskerekű mozdony 1958[243]

A gőzmozdony az ÓKÜ Közlekedési gépműhelyében készült 1957-ben svájci fogaskerekű mozdony mintájára. Azon a 106%-os emelkedésű fogaspályán üzemelt, amelyen a kohó, illetve az acélműi salak és szemét kiszállítása történt a hányóra. A mozdonyfülkében Papp Lajos ifj. mozdonyvezető és Görzsöny József mozdonyfűtő látható.



A 33. pályaszámú 375.
típusú mozdony és a
DVM 7 dizelmozdony[244]

[242] http://www.kepkonyvtar.hu/ Ózdi Városi Múzeum
[243] http://www.kepkonyvtar.hu/ Ózdi Városi Múzeum
[244] http://www.vonatka.hu/ozdmozdonyok.htm Foto: Lakatos Rudolf



DVM 7 dizelmozdony[245]



A 028 pályaszámú fogaskerekű dizelmozdony a '80-as években[246]



A25 036 Centerben [247]

Az ózdi vasgyár a szénigényeinek biztosítására sok környékbeli szénbányával bírt. Ilyen volt az1914-ben létesített Farkaslyuki bánya is, amely évtizedeken át adott kohászati célokra is szenet. A gyár fogaskerekű vasútjának felső szintjéről indult ki az iparvágány, amely

[245] http://www.kepkonyvtar.hu/ Ózdi Városi Múzeum
[246] http://www.vonatka.hu/ozdmozdonyok.htm Foto: Lakatos Rudolf
[247] Foto: Takács Bence

a bánya szenét ide szállította Farkaslyukból és azt a fogaskerű vasút szállította le az üzem szintjére.

Az ózdi kohászatban – az OKÜ és elődje a Rimamurány Salgótarján Vasmű Rt – gyártott, átalakított, feljavított mozdonyok listája a következők szerint alakult[248]:

Ozd - Ozdi Kohászati Üzemek (Rimamurány-Salgótarján Vasmü RT)

Ozd

Gysz.	GyÉv	Nyom	Elrend.	Mütan	Megrendelö / A mozdony sorsa
1*	1898		Kazán	98.12.29	Rima->1908:OKU 9->1972.06.09:[P]OKU 9
2*	1900		Kazán		Rima->1908:OKU 10->1992:[P]KM OKU 10->1994:[P]KM-Nc OKU 10
2	1901	520	B-n2t		RMST-RS->1942.07.25:RMST-RV 4
3*	1901	1000	C-n2t	01.09.12	Rima 'Arló'->1908:OKU 8->1993:[P]OKU 8->1999:[P]Priv-H OKU 8
4*	1907	1000	C-n2t	08.03.06	Rima 'Járdánháza'->1908:OKU 7->1954.05:MAV 311,007-> (1958:MAV 385,5001)
5*	1923	1000	C-n2t	24.07.15	OKU 16
6*	1923	n	Czz-n2t		OKU 23
7*	1923		Kazán		OKU 11
8*	1927		Kazán	41.08.18	OKU 12
9*	1937		Kazán		OKU 15->196?:OKU 378.15
10	1936	635	B-n2t	37.05.18	OKU 25
11*	1942	n	C-n2t	43.03.09	OKU 28->196?:OKU 377.28
12*	1943		Kazán		OKU 5->1989.11.29:[P]OKU 5->1991.05:[P]KM 5
13*	1948		Kazán	48.05.25	OKU 8->1993:[P]OKU 8->1999:[P]Priv-H OKU 8
14*	1949		Kazán		OKU 9->1972.06.09:[P]OKU 9
15*	1950		Kazán	50.03.25	OKU 10->1992:[P]KM OKU 10->1994:[P]KM-Nc OKU 10
16*	1952		Kazán		OKU 24
17*	1957	n	Czz-n2t		OKU 54
18*	1958		Kazán		OKU 21'->OKU 318.21
19*	1957		Kazán		OKU 4

1: 1898: cserekazán Ozd 1 gysz.
1949: cserekazán Ozd 14 gysz.
+1972.04.20.
1972.06.09: az utolsó vonatot még továbbította a Hódoscsépány-Somsály vonal megszüntetésekor.
Megörizve, kiállitva: Ozd Kohászati Múzeum
2: Gyártásától 1989-ig a (Putnok-)Ozd-Borsodnádasd vonalon dolgozott.
1900: kazáncsere Ozd 2 gysz.
1950: kazáncsere Ozd 15 gysz.
1989-ben lejárt kazánvizsga miatt leállitották.
1992-ben a Borsodnádasdi Lemezárugyár szanálása kapcsán a Közlekedési Múzeum vette meg 250 ezer Ft-ért.
1992 öszén Sopronba szállitották, ahol állagmegóvási munkákat végeznek rajta (GySEV).
1994: Megörizve, kiállitva: Nagycenk, Kisvasúti Gyüjtemény
3: 1949: kazáncsere Ozd 13 gysz.
1992: Leállitva. A szanálóbizottság aladásra meghirdette 260.000 Ft-ért (1993).
1993: Eredetileg a Borsodnádasdi Önkormányzat kivánta megvásárolni és kiállitani, de a gyár privatizációja során a Kovács Müvek kapta meg a gyári vágányhálozattal együtt.
1994: Megvételére újból lehetöség nyilhat.
1999: Eladva egy csepeli vasipari cégnek: Ferro-Hungária Rt.
2001: Eladva Kocsis István, Cegléd (Közép út 41)
4: A mozdony nem kapott NIK számot, és nem volt 1.004 sem 311.005
A mozdony 1954 májusában Ózdról Diósgyörbe került.
5: 1956.09.27-ig üzemelt
6: A 80-as évek második felében szétvágva
7: 1923: cserekazán Ozd 7 gysz.
8: 1927: cserekazán Ozd 8 gysz.
9: 1937: cserekazán Ozd 9 gysz.
11: ++1981
12: 1943: új kazán Ozd 12 gysz.
Selejt: 1989.11.29.
1991.05.: Kisterenyén tárolva Hódoscsépányi jjü-böl lett elszállitva
1997: Bp Istvántelek
13: 1949: kazáncsere Ozd 13 gysz.
1992: Leállitva. A szanálóbizottság aladásra meghirdette 260.000 Ft-ért (1993).
1993: Eredetileg a Borsodnádasdi Önkormányzat kivánta megvásárolni és kiállitani, de a gyár privatizációja során a Kovács Müvek kapta meg a gyári vágányhálozattal együtt.
1994: Megvételére újból lehetöség nyilhat.
1999: Eladva egy csepeli vasipari cégnek: Ferro-Hungária Rt.
2001: Eladva Kocsis István, Cegléd (Közép út 41)

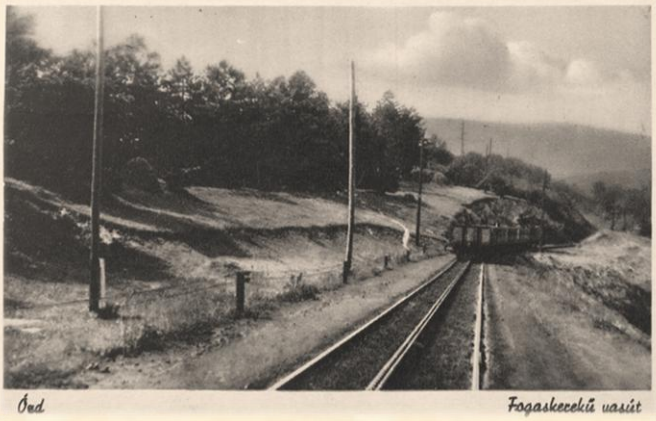
[248] Ózdi mozdonygyártás http://www.softrain.hu/train/ozd.htm

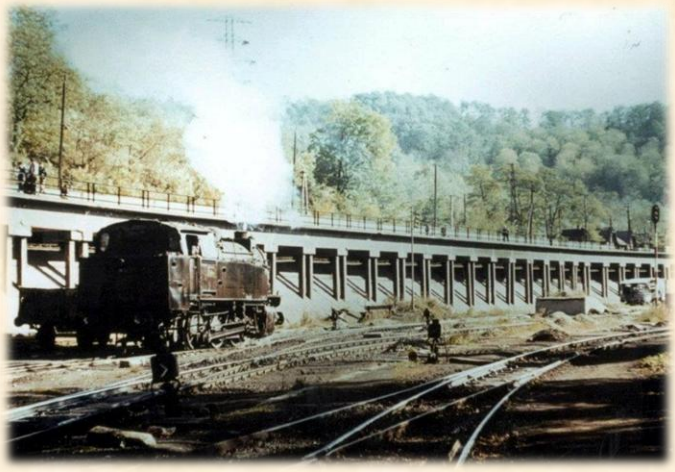
```
14: 1949: cserekazán Ozd 14 gysz.
    +1972.04.20.
    1972.06.09: az utolsó vonatot még továbbította a Hódoscsépány-Somsály vonal megszüntetésekor.
    Megőrizve, kiállítva: Ozd Kohászati Múzeum
15: Gyártásától 1989-ig a (Putnok-)Ozd-Borsodnádasd vonalon dolgozott.
    1900: kazáncsere Ozd 2 gysz.
    1950: kazáncsere Ozd 15 gysz.
    1989-ben lejárt kazánvizsga miatt leállitották.
    1992-ben a Borsodnádasdi Lemezárugyár szanálása kapcsán a Közlekedési Múzeum vette meg 250 ezer Ft-ért.
    1992 őszén Sopronba szállitották, ahol állagmegóvási munkákat végeznek rajta (GySEV).
    1994: Megőrizve, kiállitva: Nagycenk, Kisvasúti Gyüjtemény
16: 1952: cserekazán Ozd 16 gysz.
17: A mozdonyon egy utólag öntött táblán tévesen 54-es gyári szám volt feltüntetve. 1991: Szétvágva
18: 1958: cserekazán Ozd 18 gysz.
    1992.01: Ozdon szétvágva
19: 1957: új kazán Ozd 19 gysz.
    1988: Szétvágva
```

```
KM       H   Magyar Közlekedési Múzeum
KM-Nc    H   Magyar Közlekedési Múzeum, nagycenki kisvasúti gyüjtemény
MAV      H   Magyar Királyi Államvasutak, 1946: Magyar Államvasutak          1869
OKU      H   Ozdi Kohászati Üzemek, Ozd                                     1906.01   -1991
Priv-H   H   Magántulajdonban megőrizve / Private
Rima     H   Rimamurányi Vasmü Társulat, Rimamurányi Vasgyár
RMST-RS  H   Rimamurányi-Salgótarjáni Vasmü Rt., Rákos-Szirk                           -1945
RMST-RV  H   Rimamurányi-Salgótarjáni Vasmü Rt., Rozsnyói Vasércbánya                 -1945

Wed May 30 21:17:42 2007 (c) Kirchner Attila, Tóth Sándor, Villányi György
```

Képek a hétesi rakodó környezetéről, a fogaskerekű vasútról és a salakhányóról.















Nádasdi (Borsodnádasd) iparvasút

„Az ózdi Vasgyár megközelítése érdekében a Rimamurányi Vasműegylet tervbe vette a Bánréve - Ózd - Nádasd a mai Borsodnádasd) közötti 1000 mm-es nyomtávolságú vasút megépítését. Itt 1872-73-ban indult meg a forgalom. A Rimamurányi Vasműegyletet később összevonták a Salgótarjáni Vasfinomító Trösztt el, így jött létre a Rimamamurány - Salgótarján Vasmű RT (a RMST).” [249]



A 16. számú iparvasúti mozdony, 1000 mm nyomtáv 1923-24[250]

1873. március 10-én történt az Ózd-Nádasd szakasz forgalomba helyezése. A mellékvonalat Ózd és Nádasd (mai nevén Borsodnádasd) között egy 16 km hosszú iparvágánnyal egészítették ki.[251]

A 16-os számú gyári mozdony a gyári közlekedési gép- és javítóműhelyben készült 1923-ban, Szepsi Lajos főmester irányításával. A felvétel az üzembeállítás alkalmával készült. A mozdony előtt Szepsi Lajos főművezető látható. A mozdony az ózdi gyárat a Borsodnádasdi Lemezgyárral és Somsálybányával összekötő 1000 mm-es vasúthálózaton közlekedett.



A 16. számú iparvasúti mozdony 1958[252]

A felvétel 1958-ban készült és összehasonlítva az 1924-es üzembeállításkor készült képpel, némi eltérés mutatkozik. A vál-

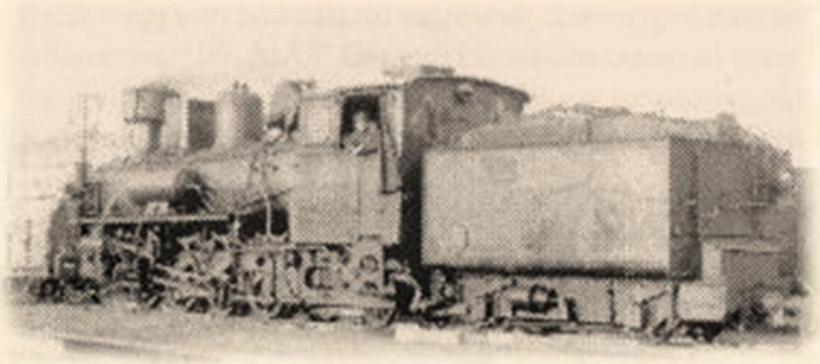
[249]Karácsony Tamás: A MÁV Miskolci Üzletvezetőség vonalhálózatának kiépülése. Ugyanezen témában Rónaföldi Zoltán: A borsodi és az ózdvidéki bánya- és iparvasutak rövid története.

[250] http://www.kepkonyvtar.hu/ Ózdi Városi Múzeum

[251] Az iparvasútról részletesen a Rónaföldi Zoltán: Múltba nézek…A borsodi - ózdvidéki ipar- és bányavasutak rövid története című munkában lehet olvasni. http://mek.oszk.hu/12300/12362/index.phtml

[252] http://www.kepkonyvtar.hu/ Ózdi Városi Múzeum Varga József fényképe

toztatások a közbeeső főjavítások alkalmával történtek. A képen látható személyek: Berencsik K. József mozdonyvezető és Zsuga Gábor mozdonyfűtő. Háttérben a Finomhengermű épülete látható.



MÁV 485. sorozatú, iparvasúti mozdony, 1000 mm nyomtáv[253]

A hazánkban maradt 96[6]. szerkezetszámú mozdonyokat a jóvátételi szállításokban érintett iparvállalatok tevékenységének összehangolására létrehozott Nehézipari Központ (NIK), 1000 mm nyomtávolságúra átépítve és a szükséges berendezésekkel felszerelve 1950-51-ben a Diósgyőri Vasgyár perecesi bánya- és az Ózdi Kohászati Üzemek, Ózd-Borsodnádasd iparvasútján állította forgalomba. Ekkor került fel a mozdonyokra a Hardy-féle légűrféket felváltó, Knorr-rendszerű túlnyomásos légfékberendezés is.[254]

Ekkor kaptak 485,5002-5003 MÁV pályaszámokat a Diósgyőrben korábban forgalomba állított 96[6]. szerkezetszámú mozdonyok is. A következő évben a MÁV az Ózdi Kohászati Üzemeknek visszaadta a bérbe vett 485,5003 psz, továbbá az ÓKÜ rendelkezésére bocsátotta a háború alatt zsákmányolt 483,101 psz. mozdonyt. A 483,102-103 psz. mozdonyok üzembe helyezésére azonban ekkor sem került sor.

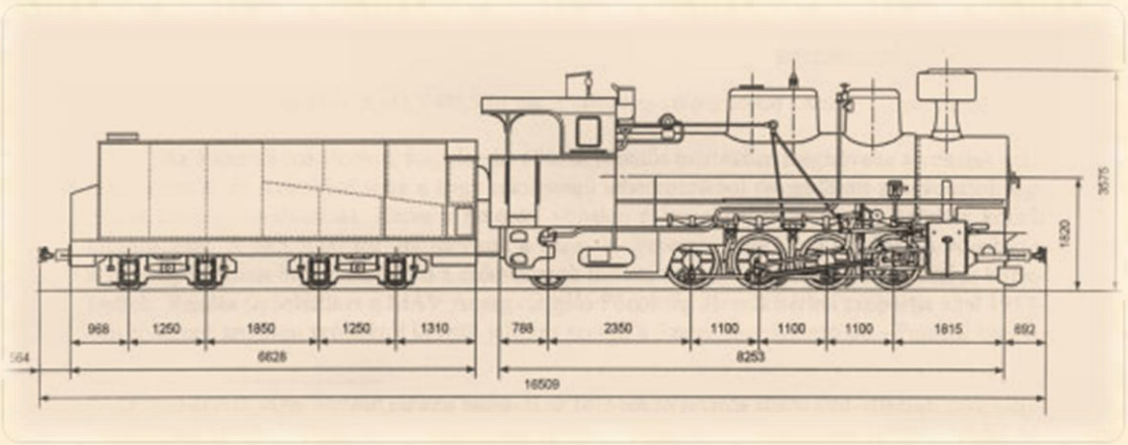
Az átszerelés, vagyis a főkeret és futómű átépítése, a légfékberendezés átalakítása, valamint az oldalütközők felszerelése után az Ózdon üzembe helyezett és az ottani személyzet által „Titónak” nvezett mozdonyok 29, 30, 36 és 43 pályaszámokat kaptak a vasgyár iparvasút hálózatán használt jelölési rendszernek megfelelően. A MÁV-tól szerkocsi nélkül átvett 43 psz. mozdonyt Ózdon, a kazán két oldalán elhelyezett víztartályokkal felszerelve állították forgalomba. A hiányzó szerkocsi pótlásáig szertartályos mozdonyként közlekedett. Az ózdi mozdonyok a Borsodnádasdi Lemezgyárat kiszolgáló, valamint a borsodnádasdi és somsályi bányákból felszínre hozott szénnel megrakva útnak indított szerelvények továbbítását végezték.

A Hódos-patak völgyében működő bányák 1970-es évek elején történt bezárása után nagymértékben visszaesett a Borsodnádasdi Lemezgyárat kiszolgáló, 1000 mm nyomközű iparvasút hálózat forgalma is. A somsályi vonal megszüntetését követően a mozdonyok egy részét leállították.

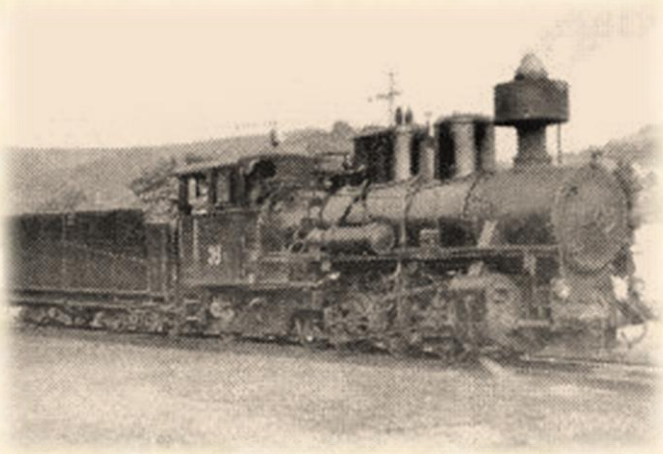
---

[253] Fotó: Mohay László

[254] http://www.mkka.hu/historia/vasut/knygozmozdonyok A MÁV legnagyobb teljesítményű keskeny nyomtávolságú gőzmozdonyai Malatinszky Sándor tanulmánya



MÁVAG 96[6] iparvasúti mozdony



Az Ózdi Kohászati Üzemek Ózd-Borsodnádasd iparvasútjának 36. psz. mozdonya Hódoscsépány állomáson az 1970-es években[255]

Az MÁVAG 96. szerkezetszámú mozdonyoktól a vonali szállítási feladatokat Hódoscsépány és Borsodnádasd között az 1970-es évek közepén a MÁV Mk45 sor. dízelmozdonyaival azonos típusú dízelhidraulikus mozdonyok vették át. A négy mozdony közül csak a 30. psz. mozdony maradt meg az 1980-as évek végéig a borsodnádasdi fűtőházban, üzemképes állapotban. A hazánkban fellelhető utolsó, magánkézben megőrzött MÁVAG 96. szerkezetszámú mozdony napjainkban Mosonmagyaróvár állomáson látható.



30. pályaszámú mozdony[256]

A *Borsodnádasdi Lemez-gyár (BNL)* 1974-ben vásárolt 2 db *L45H* típusú mozdonyt. Ezek a

[255] Fotó: Malatinszky Sándor

[256] http://www.kisvasut.hu/keres.php?szoveg=%D3zd&itt=kep Chikán Gábor felvétele

járművek – az *Mk45* sorozat 760 mm-es nyomtávolságától eltérően – 1000 mm nyomtávolságúak voltak.



Mk 45 dizel-hidraulikus mozdony[257]

Az *L 45H-01* és *-02* pályaszámot kapott gépek a gyár saját használatú vasúti hálózatán, 1992-ig Ózd és Borsodnádasd között, majd csak a borsodnádasdi üzem területén közlekedtek. Röviddel ezután végképp leállították őket. Magyarország más kisvasútjain L45H típusú mozdonyokat nem használtak.



A járművek tömegéből adódó nagy tengelyterhelés (8 tonna, azaz 80 kN) miatt a legtöbb erdei vasúton való közlekedése eleve kizárt.

BNL 10 gőzmozdony
1000 mm nyomtáv,
egykor a Bánréve- Ózd-Borsodnádasd útvonalon járt[258]



9. pályaszámú gőzmozdony Ózdon[259]

[257] http://hu.wikipedia

[258] http://www.kisvasut.hu/keres.php?szoveg=%D3zd&itt=kep Chikán Gábor felvétele

[259] http://www.kisvasut.hu/keres.php?szoveg=%D3zd&itt=kep Chikán Gábor felvétele



8. pályaszámú gőzmozdony[260]



8. pályaszámú mozdony[261]



8. pályaszámú mozdony vezetőállás[262]

[260] http://www.kisvasut.hu/keres.php?szoveg=%D3zd&itt=kep Chikán Gábor felvétele
[261] Jakóts Ádám gyűjteménye http://www.jakadam.hu/
[262] Jakóts Ádám gyűjteménye http://www.jakadam.hu/



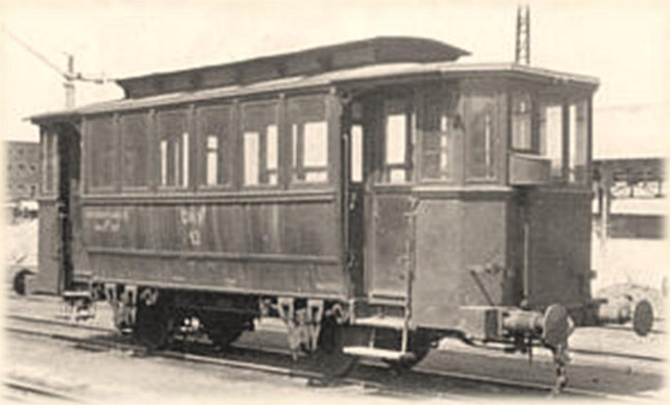
Az 1870-ben épült, Nádasd nevű mozdony 10. pályaszám.[263]

A 10-es pályaszámú Sigl gyártású mozdony eredetileg a Nádasd nevet viselte. A három kapcsolt kerékpárral rendelkező mozdony, mely 1870-ben készült, nyugállományba vonulásáig, az 1872-ben átadott, Bánréve - Ózd - Nádasdi Iparvasúton teljesített szolgálatot. Érdekessége, hogy a keskeny nyomtávolságú mozdonyok között ritkaságszámba menő, szerkocsija van.



L45H01 román mozdony[264]

„Ózd környékének vasúthálózata mindig különleges színfolt volt Magyarországon, vegyesen normál és 1000 mm-es keskenynyomtávú pályákkal kiépítve, egyes szakaszokon fogaskerekű üzemmel. A nagyvasúti üzemmel való kapcsolódás és a személyforgalom miatt Bánréve és Ózd között még 1887-ben normál nyomtávúra épült át a vasútvonal, ám a megmaradt szakaszon (Borsodnádasdig) keskenynyomtávú vonal maradt, teherforgalommal. Ezen a vonalon 1953-ban szerveztek gőzmozdony vontatású személyforgalmat a munkások szállítására, négy óránként, napi hat indulással.



QNV 13 személykocsi 1000 mm nyomtávú pótkocsija

[263]Szász Tamás: A nagycenki Múzeumvasút és szabadtéri kisvasúti járműkiállítás. Közlekedési Múzeum Évkönyve 10. 1996.

[264] Jakóts Ádám gyűjteménye http://www.jakadam.hu/

A forgalom 1972-ben szűnt meg.

A személyforgalom lebonyolítása érdekében a Q kocsik közül 10 db. 5400-as került a vasútra, melyek közül nyolcat vettek üzembe 1954-ben (valószínűleg ONV9-16-os számon).



QNV 13 személykocsi váza, mint buszmegálló, Nagyvisnyó

Hol találhatóak ma volt Q típusú kocsik?

Ózdon, az Ózd-Nádasdi Vasút vonalán üzemelt (többek között) ONV 16-os pályaszámú személykocsija, ami történetesen a BKVT 418-as D típusú villamosa volt. Pénzügyminisztériumi támogatásból 1989-ben a jármű 1906-os korabeli állapotára lett újjáépítve. A kocsi teljesen üzemképes, sőt eredeti SH motorokat is találtak hozzá. Jelenleg Szentendrén látható kiállítva."[265]

Itt érdemes kitérni egy olyan momentumra, amely a vasúttörténelem alatt többször is felmerült, de aztán soha sem valósult meg. Ez pedig nevezetesen a Bánrévéről kiinduló Ózd felé vezető vasútnak a Salgótarján – Kisterenye irányban való tovább vezetése. Ennek főleg a Trianon utáni időkben lett volna közlekedési jelentősége, de aztán még egyszer az 1950-es évek végén is előkerült.

A vasútvonal ötlete már az első világháború előtt, 1911-ben felmerült. Hosszú évekig kérdés volt, hogy a vonal esetleges megépítése után önállóan, vagy a MÁV keretei között üzemeljen-e. Forgalmi szempontból kívánatos volt az önálló üzem. Ebben az esetben többmilliós befektetéssel teherkocsikat kellett volna vásárolni, valamint kocsi javító műhelyt és kocsi tároló telepet kellett volna építeni. Ez tovább növelte volna az amúgy sem túl alacsony építési költséget, ami az akkori kalkulációk szerint 30-35 millió pengőt tett volna ki. Ekkora befektetés mellett csak akkor lett volna rentábilis a befektetés, ha a vonalra tervezett szállítások túlnyomó része külföldre megy. Az akkori állapotok szerint a vonal két végpontján illetve vonal vonzáskörében működő lehetséges megrendelők 90 százalékban belföldre szállítottak volna. Az önálló üzemnek egy jelentős kockázatát jelentette, hogy a tervezett vasút nyomvonalából hozzávetőleg 16 ezer méter az, melynek vízmentesítése óriási költséggel lett volna csak megoldható. A vonalon a tervezett alagutak összes hossza 1200 méter. A fentiek miatt a tervezett vasút fenntartási költségei irreálissá tették a vonal önálló Helyi Érdekű Vasútként való üzemeltetését.

A 20-as években újra napirendre került a vonal kiépítése. Mivel a HÉV-ek megváltása már a levegőben lógott, nem lehetett tudni, hogy milyen feltételekkel tudja vállalni az esetlegesen kiépülő vonal üzemeltetését. A Magyar Államvasutak nem támogatta a vonalnak HÉV formában való üzemeltetését. Korabeli tanulmányok az üzemviteli kiadásokat 1930-ban a

[265] Q típusú kocsik http://villamosok.hu/nza/qtipus/

bruttó bevételek 27 százalékában irányozták elő. A MÁV ezzel ellentétben a bevételek 56 százalékával számolt. Néhány évvel később a MÁV üzemeltetési költségként már a bevételek 75 százalékát igényelte volna. A MÁV a vonal megvalósulása esetén, a szállítási út rövidülése miatt (Ózd-Miskolc-Hatvan-Kisterenye-Salgótarján útvonal helyett Ózd-Kisterenye-Salgótarján) kb. 800 ezer pengő bevételtől esett volna el, amit az új vasútvonal bevételeiből kívánt volna kompenzálni.

A 30-as évek elején, a vonal várható szállításainak döntő többségét a Rimamurányi Vasmű Rt. megrendelései jelentették volna. 1930-től tárgyalt egymással a HÉV és a Vasmű, hogy a tervezett vasút útrövidítő hatásaként jelentkező fuvardíj megtakarítás fejében a létesítendő vasút milyen támogatásra számíthat a Vasműtől. 1930 előtt a Rimamurányi Vasmű Rt. hajlandó volt támogatni a létesítendő vasútvonalat, olyan formában, hogy térítés nélkül átadja a HÉV-nek a saját tulajdonát képező Ózd - Borsodnádasd keskenynyomtávú vasútvonalat (összesen:18 km hosszban). Cserébe azt várta volna el a HÉV-től, hogy az üzemközti szállításaira olyan kedvezményt kapjon, mellyel ellensúlyozhatja a keskenyvágányú vasút trakciós költségeit és megfelelő mértékben kihasználhatja a normál nyomtávú vasút szállítási előnyeit. A 30-as évek közepén a Rimamurányi Vasmű Rt. megváltoztatta álláspontját. Ebben nyilván szerepet játszott az a tény, hogy a HÉV-eket államosították. Ezzel együtt a Vasmű olyan speciális díjtételeket tartalmazó ajánlatot kapott, melynek hatására nem támogatta a tervezett vasútvonal kiépítését.

A korabeli tanulmányok szerint az 59 kilométer hosszúra tervezett HÉV nyereségessége akkor lett volna biztosítható, ha évente 74 ezer vagon szállítanak el a vonalon. A 30-as évek második felében már politikai szempontok is szerepet játszottak az Ózd -Kisterenye HÉV sorsában, ugyanis nagy volt a várakozás a Trianoni Szerződésben elvesztett északi területek visszaszerzésével kapcsolatban. Ebben az esetben ugyanis a Vasmű szállításait a Bánréve-Fülek-Somoskőújfalu vonalon bonyolította volna.

T. Országgyűlés!

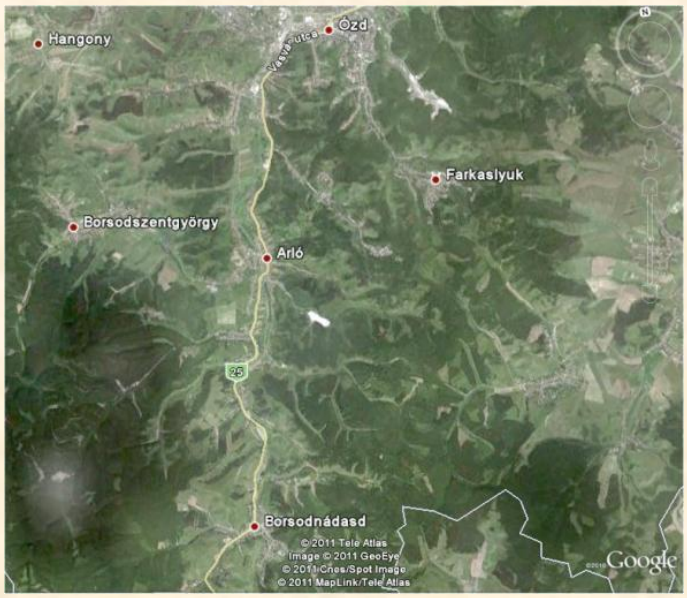
Amikor én, mint parasztember a közlekedésügyi tárca költségvetéséhez hozzászólok, teszem ezt abból az okból, hogy elmondjam, hogyan látom én a közlekedéssel kapcsolatos parasztkérdések megoldását, s melyek azok a kérdések, amelyek megoldását a parasztság ós a mezőgazdaság érdekében elsősorban szükségesnek tartom. A hároméves terv keretén belül előbb ki kell építeni a vasútvonalakat az országnak mindazokon a vidékein, amelyek el voltak zárva a világtól s így valósággal nyomorúságra és szegénységre voltak kárhoztatva.

Hozzájárult mindehhez az is, hogy az elmúlt rendszer urai szándékosan halasztgatták ennek a kérdésnek megoldását azért, hogy minél több olcsó munkaerőhöz juthassanak. Most a demokráciában mi parasztok is úgy érezzük, hogy magunknak építjük ezt az országot, és bízunk abban, hogy a magyar közlekedésügyi minisztérium pótolja mindazokat a mulasztásokat, amelyeket a múl t rendszer talán éppen szándékosan nem pótolt…

.....Ez a helyzet saját vármegyémben, Heves vármegyében is, különösen annak legszegényebb járásában a pétervásári járásban, amely a Mátra és a Bükk medencéjében vasút hiányában szinte el van zárva a világtól, és így nyomorúságra van ítélve. Meg kell említenem, hogy ez a vidék természeti kincsekben is bővelkedik, ott van például a bükkszéki olaj és ott van Fedémes község olaj- és szántelepe, ott van Bátor község mangánérc lelőhelye és így tovább.

Ha ennek a természeti kincsekben gazdag pétervásári járásnak területén az évtizedek óta tervbe vett kisterenye – ózd - pétervásári vasútvonal minél előbb megépülne, akkor szinte azt mondhatnám - egycsapásra megszűnnék ennek a vidéknek évszázados szegénysége Az előbb elmondottak alapján tisztelettel leérem a miniszter urat és az egész kormányt, hogy a hároméves terv keretében találjanak lehetőséget az ezen a vidéken tervbe vett vasútvonalnak mielőbbi megépítésére, hogy ennek a szegény vidéknek lakossága ezen keresztül magasabb életszínvonalat elérve építhesse és szolgálhassa a demokráciát…..[266]

A II. világháború után az 50-es években még egyszer felmerült a vonal kiépítésének lehetősége, de a kor gazdasági problémái miatt a többi tervezett vasútvonallal (Dunapataj-Baja, Bátaszék-Mohács, Solt-Fülöpszállás) együtt feledésbe merült.[267]



A tervezett vasút azon szakasza, amelyben már egyébként is megvolt a vonal

Ekkor édesapám is tagja volt annak a vasúti bizottságnak, amely ennek a vonalnak a kiépítésével, működtetésének tervezésével foglalkozott. Az előzőeken túlmenően ő úgy látta, hogy minden egyéb nehezítő feltétel mellett a legnagyobb gondot a vonalnak, a Borsodnádasd utáni dombságon való átvezetés jelentette. Itt a problémát alagút fúrásával lehetett volna egyszerűen megoldani, ez viszont akikor nagyon nagy költségeket jelentett.

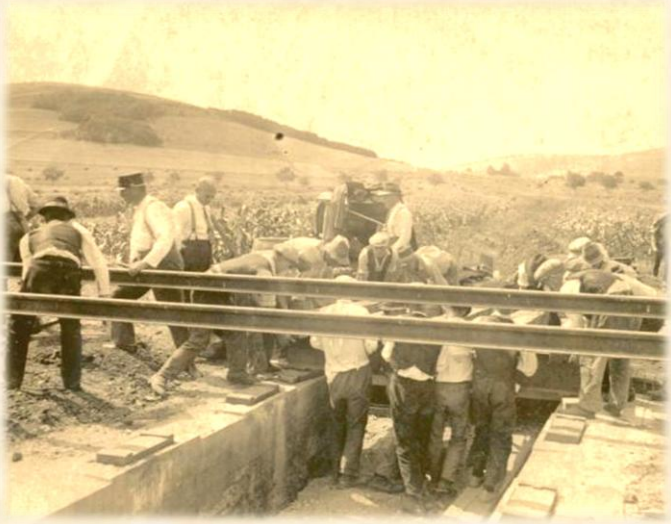


A tervezett vasút Borsodnádasd és Pétervására közötti terepszakasza
A térképen körrel jelöltük azt a szakaszt, ahol több kilométer alagútra lett volna szükség, hogy a Hangony-völgyet meghosszabbítva, Szentdomonkosig, a vasút számára járhatóvá tegye.[268]

[266] Szántó Vezekényi István Országgyűlési napló, 1947. III kötet • 1948. február 16. - 1948. március 5. • 1947-47 (1947-III-161-162)
http://www3.arcanum.hu/onap/opt/a090302.htm?v=pdf&q=WRD%3D%28%F3zd%20%29&s=SORT&m=97&a=rec

[267] http://www.vasutas.eoldal.hu/cikkek/vasutak-a-multbol/ozd-kisterenye-hev.html

[268] Google Earth



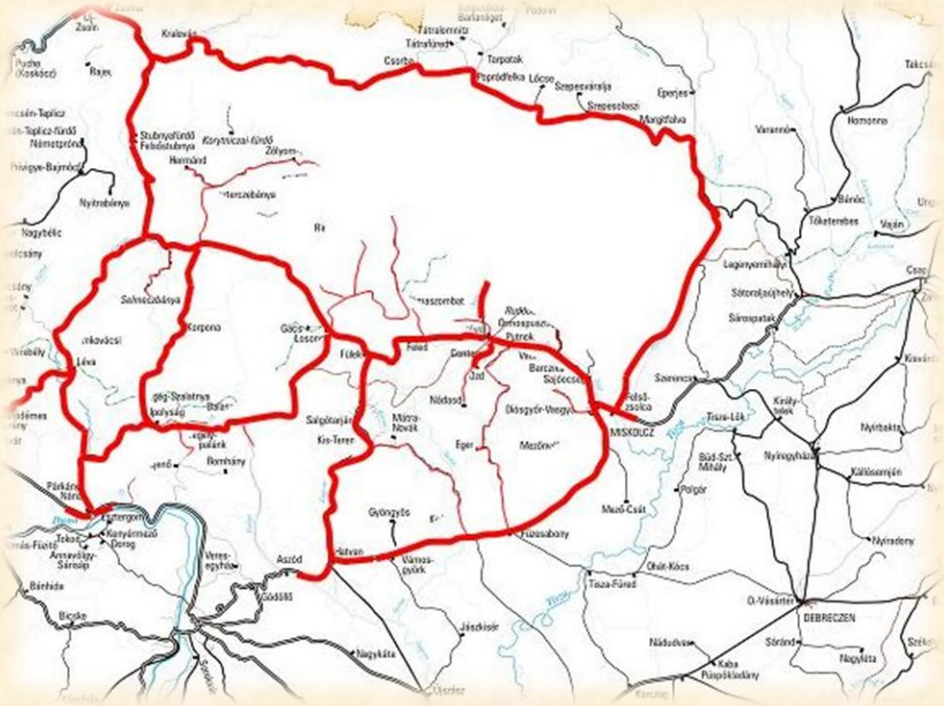
Az 1930-as években, nagyapám, mint MÁV főpályamester (Bánréve), az 1000 mm-es nyomtávú Ózd – Nádasd pályaszakasz felújításán gozik az embereivel a következő fényképen.

Bakó György főpályamester
tiszti sapkában, a kép bal oldalán[269]

[269] id. Rónaföldi Zoltán gyűjteménye (Bakó György főpályamester, a nagyapám, a bánrévei pályafenntartási főnökséget vezette 1930-1947 között)

Bánréve vasúti csomópont

A bánrévei vasúti csomópont a Sajó völgyi vasút, a gömöri iparvasutak és az Ózd – nádasdi vonal megépülésével, egészen a trianoni döntésig, jelentős szállítási, stratégiai tulajdonságokkal bírt. A Miskolc – Fülek vonal átmenő forgalma szempontjából különös jelentőséggel bírt, hogy az állomás a kiindulópontja a Bánréve – Dobsina, illetve a Bánréve – Ózd – Nádasd vonalaknak. Tekintettel a Sajó völgy ipari üzemeire, bányáira, valamint a gömöri vasutak területén levő ipari objektumokra, mind a személyszállítás, mind a teherszállítás igen jelentős volt.



Észak-magyarország és a felvidéki vasútvonalak egy része az 1914. évi állapotok szerint[270]

Egy, az 1914. évi állapotokat tartalmazó vasúti térképből vettük ki azt a részletet, amely a térség vasútvonalainak kapcsolatait mutatja be.[271]



Bánréve vasúti csomópont[272]

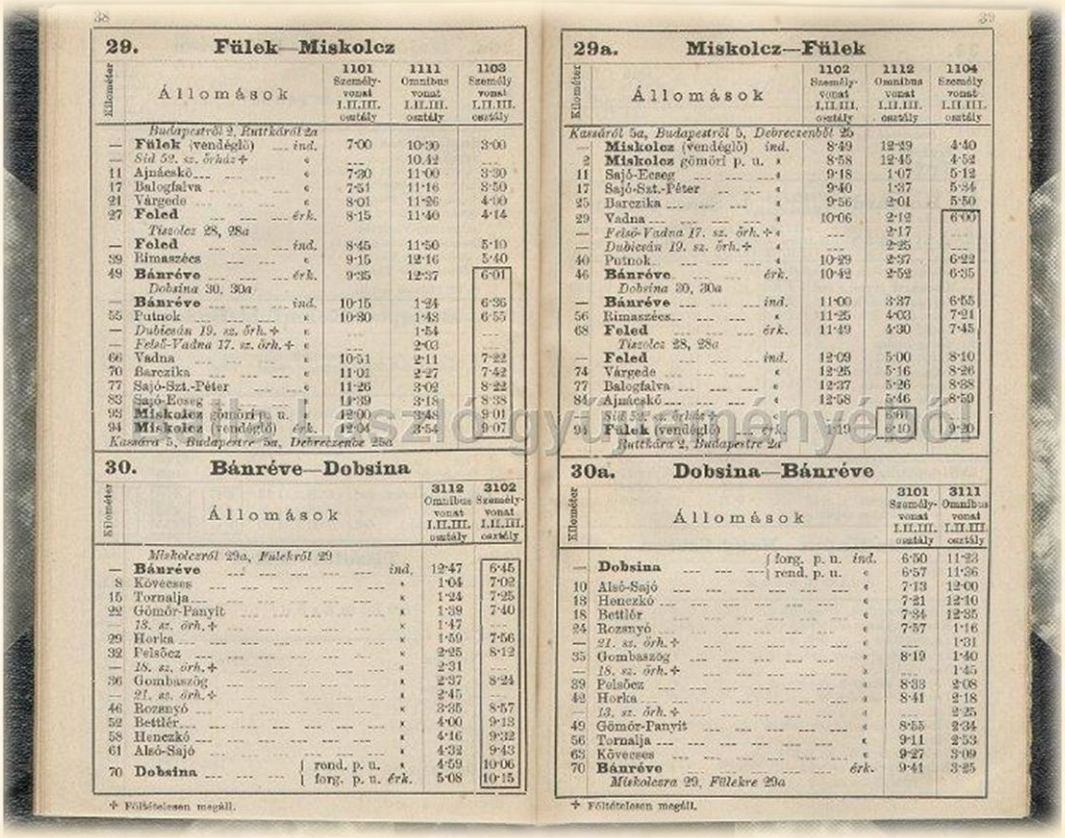
A térképrészlet alapján egyszerűen belátható, hogy a monarchia idején a vasúti útvonalak jelentősen mások, mint a Trianon utáni helyzet, hiszen a későbbi Budapest centrikus, sugaras hálózat korábban nem volt domináns. A korabeli vasúti hálózat egyértelműen jobb, hiszen a Miskolc – Bánréve – Fülek – Salgótarján – Hatvan - Budapest, a Miskolc – Bánréve – Fülek – Losonc – Ipolyság - Párkány, Miskolc –

[270] Készült: http://www.vasutallomasok.hu/terk/BallaAtnezeti.jpg térképe alapján

[271] http://www.vasutallomasok.hu/terklist.php Balla L: Átnézeti térkép 1914.

[272] Magyarország vasúti térképe (id. Rónaföldi Zoltán gyűjteménye). A térképen a bécsi döntés utáni határvonal látszik.

Bánréve – Fülek –Losonc – Zólyom – Rutka - Zsolna, felvidéki vasutak közvetlenül járhatóak voltak. Ezeken túl számos rövidebb vonal is közvetlenül rendelkezésre állt, Bánréve – Pelsőc - Dobsina, Bánréve – Feled – Rimaszombat, Tiszolc – Breznóbánya – Besztercebánya - Zólyom, stb.



29. Fülek—Miskolcz

Kilométer	Állomások	1101 Személy-vonat I.II.III. osztály	1111 Omnibus vonat I.II.III. osztály	1103 Személy vonat I.II.III. osztály
	Budapestről 2, Buttkáról 2a			
—	**Fülek** (vendéglő) ind.	7·00	10·30	3·00
—	*Sid 59. sz. őrház* ✣ «	---	10·42	---
11	Ajnácskő «	7·20	11·00	3·30
17	Balogfalva «	7·51	11·16	3·50
21	Várgede «	8·01	11·26	4·00
27	**Feled** érk.	8·15	11·40	4·14
	Tiszolcz 28, 28a			
—	**Feled** ind.	8·45	11·50	5·10
39	Rimaszécs «	9·15	12·16	5·40
49	**Bánréve** érk.	9·35	12·37	6·01
	Dobsina 30, 30a			
—	**Bánréve** ind.	10·15	1·24	6·35
55	Putnok «	10·30	1·48	6·55
—	*Dubicsán 19. sz. őrh.* ✣ «		1·54	---
—	*Felső-Vadna 17. sz. őrh.* ✣ «	---	2·03	---
66	Vadna «	10·51	2·11	7·22
70	Barczika «	11·01	2·27	7·42
77	Sajó-Szt.-Péter «	11·26	3·02	8·22
83	Sajó-Ecseg «	11·39	3·18	8·38
93	**Miskolcz** gömöri p. u. «	12·00	3·48	9·01
94	**Miskolcz** (vendéglő) érk.	12·04	3·54	9·07
	Kassára 5, Budapestre 5a, Debreczenbe 25a			

30. Bánréve—Dobsina

Kilométer	Állomások	3112 Omnibus vonat I.II.III. osztály	3102 Személy-vonat I.II.III. osztály
	Miskolczról 29a, Fülekről 29		
—	**Bánréve** ind.	12·47	6·45
8	Kövecses «	1·04	7·02
15	Tornalja «	1·24	7·25
22	Gömör-Panyit «	1·39	7·40
—	*18. sz. őrh.* ✣ «	1·47	---
29	Horka «	1·59	7·56
32	Pelsőcz «	2·25	8·12
—	*18. sz. őrh.* ✣ «	2·31	---
36	Gombaszög «	2·37	8·24
—	*21. sz. őrh.* ✣ «	2·45	---
46	Rozsnyó «	3·35	8·57
52	Bettlér «	4·00	9·13
58	Henczkó «	4·16	9·32
61	Alsó-Sajó «	4·32	9·43
70	**Dobsina** rend. p. u. «	4·59	10·06
	forg. p. u. érk.	5·08	10·15

✣ Föltételesen megáll.

29a. Miskolcz—Fülek

Kilométer	Állomások	1102 Személy-vonat I.II.III. osztály	1112 Omnibus vonat I.II.III. osztály	1104 Személy vonat I.II.III. osztály
	Kassáról 5a, Budapestről 5, Debreczenből 25			
—	**Miskolcz** (vendéglő) ind.	8·49	12·39	4·40
2	**Miskolcz** gömöri p. u. «	8·58	12·45	4·52
11	Sajó-Ecseg «	9·18	1·07	5·12
17	Sajó-Szt.-Péter «	9·40	1·37	5·34
25	Barczika «	9·56	2·01	5·50
29	Vadna «	10·06	2·12	6·00
—	*Felső-Vadna 17. sz. őrh.* ✣ «	---	2·17	---
—	*Dubicsán 19. sz. őrh.* ✣ «	---	2·25	---
40	Putnok «	10·29	2·37	6·22
46	**Bánréve** érk.	10·42	2·52	6·35
	Dobsina 30, 30a			
—	**Bánréve** ind.	11·00	3·37	6·55
56	Rimaszécs «	11·25	4·03	7·21
68	**Feled** érk.	11·49	4·30	7·45
	Tiszolcz 28, 28a			
—	**Feled** ind.	12·09	5·00	8·10
74	Várgede «	12·25	5·16	8·26
77	Balogfalva «	12·37	5·26	8·38
84	Ajnácskő «	12·58	5·46	8·59
	Sid 59. sz. őrház ✣ «	---	5·51	---
94	**Fülek** (vendéglő) érk.	1·19	6·10	9·30
	Buttkára 2, Budapestre 2a			

30a. Dobsina—Bánréve

Kilométer	Állomások	3101 Személy-vonat I.II.III. osztály	3111 Omnibus vonat I.II.III. osztály
—	**Dobsina** forg. p. u. ind.	6·50	11·23
	rend. p. u. «	6·57	11·36
10	Alsó-Sajó «	7·13	12·00
18	Henczkó «	7·21	12·10
18	Bettlér «	7·34	12·35
24	Rozsnyó «	7·57	1·16
—	*21. sz. őrh.* ✣ «	---	1·31
35	Gombaszög «	8·19	1·40
—	*18. sz. őrh.* ✣ «	---	1·45
39	Pelsőcz «	8·33	2·08
42	Horka «	8·41	2·18
—	*13. sz. őrh.* ✣ «	---	2·25
49	Gömör-Panyit «	8·55	2·34
56	Tornalja «	9·11	2·53
63	Kövecses «	9·27	3·09
70	**Bánréve** érk.	9·41	3·25
	Miskolczra 29, Fülekre 29a		

✣ Föltételesen megáll.

Menetrend 1886[273]

A monarchia ÉK-i, É-i ÉNY-i területei közvetlen módon voltak megközelíthetők vasúton, ami számos előnnyel bírt.

Bánrévén kétállásos mozdonyszín, fűtőház létesül, hogy a mozdonyok üzemvitelét biztosítani lehessen. Javítási munkákat itt akkor még nem végeztek. Ezt a miskolci fűtőház biztosította.

1896-tól, egy ideig, a bánrévei és a dobsinai fűtőházak önállóak lettek. Majd megint a miskolci kirendeltsége és aztán megint önálló.

A XX. század elején a kinevezett vasutasokat három fő kategóriába sorolták, mint munkavállalókat. Voltak a hivatalnokok, az altisztek és a szolgák.

1904. április 19-én a magyar vasutasok sztrájkba léptek a munkakörülményeik és a szociális helyzetük megjavítása érdekében. Ez a sztrájk április 24-ig tartott. A kormány ezt csak a legnagyobb erőfeszítéssel tudta letörni. A legfőbb ok az alacsony fizetés volt. A nagycsaláddal bíró vasutasok igen nehezen tudtak megélni. Már 1901-ben memorandumot adtak át a kereskedelmi miniszternek, és a MÁV elnökének. Ebben a fizetetések rendezésén kívül a

[273] Balla László www.vasút.tk

munkaidő csökkentését, és az előléptetési rendszer szabályozását kérték. Ekkor még csak ígéreteket kaptak és 1904-ig érdemben semmi sem változott. Végül 1904. április 16-án, Hieronymi Károly közlekedési miniszter az országgyűlés elé vitt egy törvényjavaslatot, a fizetések rendezéséről. Ez azonban csak részben oldotta meg a helyzetet, mert a ki nem nevetett, hozzávetőleg 40 ezer munkavállalót, nem érintette.

Az „Ellenzék" című miskolci újság a 26-ai vezércikkében (Dr. Kalmár Antal) élesen reagált, főként gróf Tisza István miniszterelnököt és Hieronymi Károly közlekedési minisztert támadta:

„ A szárnyas kerék Magyarországon tehát csakis az igazságért állott meg. Megállott, hogy három ember makacs konokságáért végig károsodjék, végig szenvedjen az egész Magyarország!...

...Ti magyar vasutasok azonban ne essetek kétségbe! A mesterségtek olyan, hogy kezetek állandóan az ország ütőerén tarthatjátok!..."[274]

A Ferenc József által kiadott királyi parancsot, amely véget vetett a sztrájknak, az első világháborúval kapcsolatos fejezetben ismertetjük.

Bánréve község vasútállomása fontos helyzetben volt. 1906-ból származó képviselőházi iratokból idézünk.

„ ...X. tétel : Nagyobb vidéki pályaudvarok bővítése.

46. Bánréve állomás bővítése.

Bánréve állomás vágányzata szűk és rövid a miskolcz—füleki és a bánréve—ózdi vonalak állandóan növekedő forgalmának rendes ellátására.

A vágányok elégtelensége folytán az állomás a személyvonatok forgalma alatt nem fogadhatja be a tehervonatokat, a mely körülmény a vonatok és áruk késleltetését okozza és a forgalom biztosságát veszélyezteti.

Az égetően szükséges bővítések foganatosítására 760.000 korona szükséges és abból 1907. évre 200.000 korona vétetett fel.

14. Bánréve állomás bővítése II. részlet . . . . . 250.000 K.

Bánréve állomás vonat- és kocsi forgalmára vonatkozó statisztikai adatok az 1905 - 1907. évekről a következők:

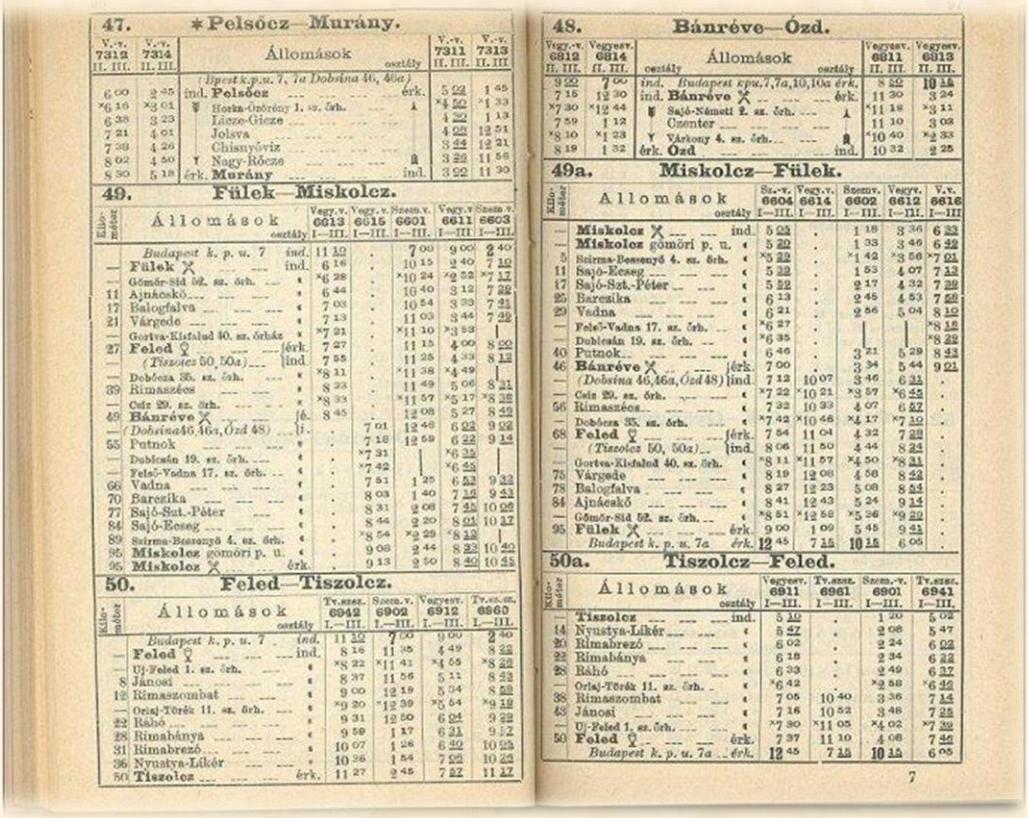
A közlekedett vonatok napi átlagszáma

1905. évben	*60 vonat.*
1906.	*64 „*
1907.	*69 „*

A befutott teherkocsik száma napi

1905. évben	*254 kocsi.*
1906.	*307 „*
1907.	*311 „*

[274] Mohay-Dr. Bory-Fojtán: A miskolci fűtőház története



47. ✱Pelsőcz—Murány.

V.-v. 7312 II. III.	V.-v. 7314 II. III.	Állomások	osztály	V.-v. 7311 II. III.	V.-v. 7313 II. III.
		(Budapest k.p.u. 7, 7a Dobsina 46, 46a)			
6 00	2 35	ind. Pelsőcz	érk.	5 22	1 45
×6 16	×3 01	Horka-Ónrény 1. sz. őrh.	⅄	×4 50	×1 33
6 38	3 23	Licze-Gicze		4 30	1 13
7 21	4 01	Jolsva		4 03	12 51
7 38	4 26	Chisnyóvíz		3 44	12 21
8 02	4 50	Y Nagy-Röcze	⅄	3 25	11 56
8 30	5 18	érk. Murány	ind.	3 02	11 30

49. Fülek—Miskolcz.

Kilométer	Állomások	osztály	Vegy.-v. 6613 I—III.	Vegy.-v. 6615 I—III.	Szem.-v. 6601 I—III.	Vegy.-v. 6611 I—III.	Szem.-v. 6603 I—III.
	Budapest k. p. u. 7	ind.	11 10	.	7 00	9 00	2 40
—	Fülek	ind.	6 16	.	×10 15	2 40	7 10
—	Gömör-Sid 52. sz. őrh.	«	×6 28	.	×10 24	×2 52	×7 17
11	Ajnácskő	«	6 44	.	10 40	3 12	7 32
17	Balogfalva	«	7 03	.	10 54	3 33	7 41
21	Várgede	«	7 13	.	11 03	3 44	7 49
—	Gortva-Kisfalud 40. sz. őrház	«	×7 21	.	×11 10	×3 53	|
27	Feled	érk.	7 27	.	11 15	4 00	8 00
—	(Tiszolcz 50, 50a)	ind.	7 55	.	11 25	4 33	8 13
—	Dobócza 35. sz. őrh.	«	×8 11	.	×11 38	×4 49	|
39	Rimaszécs	«	8 23	.	11 49	5 06	8 31
—	Csiz 29. sz. őrh.	«	×8 33	.	×11 57	×5 17	×8 38
49	Bánréve	ö.	8 45	.	12 08	5 27	8 49
—	(Dobsina 46, 46a, Ózd 48)	ö.	.	7 01	12 46	6 02	9 02
55	Putnok	«	.	7 18	12 59	6 22	9 14
—	Dubicsán 19. sz. őrh.	«	.	×7 31	|	×6 35	|
—	Felső-Vadna 17. sz. őrh.	«	.	×7 42	|	×6 45	|
66	Vadna	«	.	7 51	1 25	6 53	9 32
70	Barezika	«	.	8 03	1 40	7 10	9 43
77	Sajó-Szt.-Péter	«	.	8 31	2 08	7 45	10 06
84	Sajó-Ecseg	«	.	8 44	2 20	8 01	10 17
89	Szirma-Besenyő 4. sz. őrh.	«	.	×8 54	×2 29	×8 12	|
95	Miskolcz gömöri p. u.	«	.	9 08	2 44	8 33	10 40
95	Miskolcz	érk.	.	9 13	2 50	8 40	10 45

50. Feled—Tiszolcz.

Kilométer	Állomások	osztály	Tv.szsz. 6942 I—III.	Szem.-v. 6902 I—III.	Vegyesv. 6912 I—III.	Tv.szsz. 6960 I—III.
	Budapest k. p. u. 7	ind.	11 10	7 00	9 00	2 40
—	Feled	ind.	8 16	11 35	4 49	8 22
	Új-Feled 1. sz. őrh.	«	×8 22	×11 41	×4 55	×8 28
8	Jánosi	«	8 37	11 56	5 11	8 42
12	Rimaszombat	«	9 00	12 19	5 34	8 59
—	Orlaj-Török 11. sz. őrh.	«	×9 20	×12 39	×5 54	×9 19
22	Rábó	«	9 31	12 50	6 04	9 29
28	Rimabánya	«	9 59	1 17	6 31	9 57
31	Rimabrezó	«	10 07	1 26	6 40	10 05
36	Nyustya-Likér	«	10 26	1 54	7 02	10 24
50	Tiszolcz	érk.	11 27	2 45	7 57	11 17

48. Bánréve—Ózd.

Vegy.-v. 6812 II. III.	Vegyesv. 6814 II. III.	Állomások	osztály	Vegyesv. 6811 II. III.	Vegyesv. 6813 II. III.
9 52	7 00	ind. Budapest kpu. 7, 7a, 10, 10a	érk.	8 52	10 15
7 15	12 30	ind. Bánréve	érk.	11 30	3 24
×7 30	×12 44	Sajó-Németi 2. sz. őrh.	⅄	11 18	×3 11
7 59	1 12	Csenter		11 10	3 03
×8 10	×1 23	Y Vártony 4. sz. őrh.	⅄	×10 40	×2 33
8 19	1 32	érk. Ózd	ind.	10 32	2 25

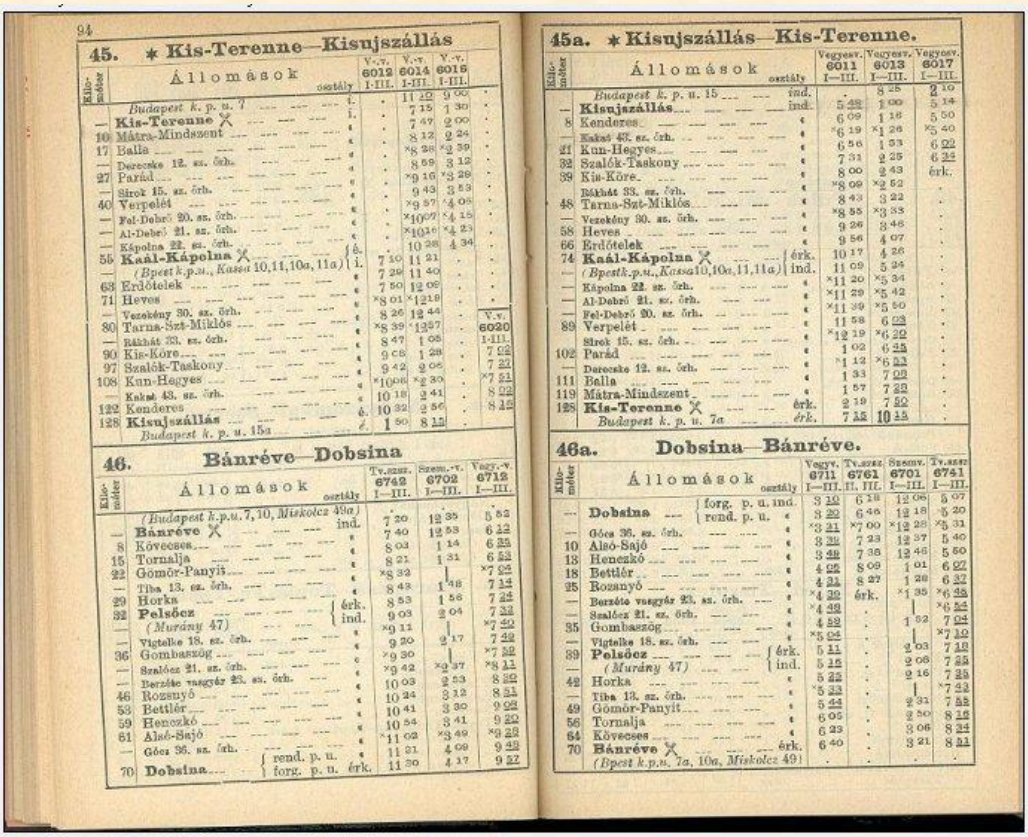
49a. Miskolcz—Fülek.

Kilométer	Állomások	osztály	Sz.-v. 6604 I—III.	Vegy.-v. 6614 I—III.	Szemv. 6602 I—III.	Vegyv. 6612 I—III.	V.v. 6616 I—III
—	Miskolcz	ind.	5 25	.	1 18	3 36	6 32
—	Miskolcz gömöri p. u.	«	5 32	.	1 33	3 46	6 42
5	Szirma-Besenyő 4. sz. őrh.	«	×5 32	.	×1 42	×3 56	×7 01
11	Sajó-Ecseg	«	5 32	.	1 53	4 07	7 13
17	Sajó-Szt.-Péter	«	5 32	.	2 17	4 32	7 39
25	Bareszika	«	6 13	.	2 48	4 53	7 59
29	Vadna	«	6 21	.	2 56	5 04	8 10
—	Felső-Vadna 17. sz. őrh.	«	×6 27	.	|	|	×8 16
—	Dubicsán 19. sz. őrh.	«	×6 35	.	|	|	×8 22
40	Putnok	«	6 46	.	3 21	5 29	8 43
46	Bánréve	érk.	7 00	.	3 34	5 44	9 01
	(Dobsina 46, 46a, Ózd 48)	ind.	7 12	10 07	3 46	6 31	.
—	Csiz 29. sz. őrh.	«	×7 22	×10 21	×3 57	×6 45	.
56	Rimaszécs	«	7 32	10 33	4 07	6 57	.
—	Dobócza 35. sz. őrh.	«	×7 42	×10 46	×4 17	×7 10	.
68	Feled	érk.	7 54	11 04	4 32	7 28	.
	(Tiszolcz 50, 50a)	ind.	8 06	11 50	4 44	8 24	.
—	Gortva-Kisfalud 40. sz. őrh.	«	×8 11	×11 57	×4 50	×8 31	.
73	Várgede	«	8 19	12 08	4 58	8 42	.
78	Balogfalva	«	8 27	12 23	5 08	8 54	.
84	Ajnácskő	«	8 41	12 43	5 24	9 14	.
—	Gömör-Sid 52. sz. őrh.	«	×8 51	×12 58	×5 36	×9 29	.
95	Fülek	érk.	9 00	1 09	5 45	9 41	.
	Budapest k. p. u. 7a	érk.	12 45	7 15	10 15	6 05	.

50a. Tiszolcz—Feled.

Kilométer	Állomások	osztály	Vegyesv. 6911 I—III.	Tv.szsz. 6961 I—III.	Szem.-v. 6901 I—III.	Tv.szsz. 6941 I—III.
—	Tiszolcz	ind.	5 10	.	1 20	5 02
14	Nyustya-Likér	«	5 47	.	2 08	5 47
20	Rimabrezó	«	6 02	.	2 24	6 02
22	Rimabánya	«	6 18	.	2 34	6 24
28	Rábó	«	6 33	.	2 49	6 37
—	Orlaj-Török 11. sz. őrh.	«	×6 42	.	×2 58	×6 46
38	Rimaszombat	«	7 05	10 40	3 36	7 14
43	Jánosi	«	7 16	10 52	3 48	7 25
—	Új-Feled 1. sz. őrh.	«	×7 30	×11 05	×4 02	×7 39
50	Feled	érk.	7 37	11 10	4 08	7 46
	Budapest k. p. u. 7a	érk.	12 45	7 15	10 15	6 05

Menetrend 1894[275]



45. ✱Kis-Terenne—Kisujszállás

Kilométer	Állomások	osztály	V.-v. 6012 I-III.	V.-v. 6014 I-III.	V.-v. 6015 I-III.
	Budapest k. p. u. 7	i.	11 10	9 00	.
—	Kis-Terenne	i.	.	7 15	1 30
10	Mátra-Mindszent	«	.	7 49	2 00
17	Balla	«	.	8 12	2 24
—	Derecske 12. sz. őrh.	«	.	×8 28	×2 39
27	Parád	«	.	8 59	3 12
—	Sirok 15. sz. őrh.	«	.	×9 16	×3 29
40	Verpelét	«	.	9 43	3 53
—	Fel-Debrő 20. sz. őrh.	«	.	×9 57	×4 05
—	Al-Debrő 21. sz. őrh.	«	.	×10 07	×4 15
—	Kápolna 22. sz. őrh.	«	.	×10 16	×4 23
55	Kaál-Kápolna	ö.	.	10 38	4 34
—	(Budapest k.p.u., Kassa 10, 11, 10a, 11a)	i.	7 50	12 06	.
63	Erdőtelek	«	7 59	12 15	.
71	Heves	«	8 01	×12 19	.
—	Vezekény 30. sz. őrh.	«	8 26	12 44	.
80	Tarna-Szt-Miklós	«	8 39	×13 57	.
—	Bákhát 33. sz. őrh.	«	8 47	1 08	.
90	Kis-Köre	«	9 08	1 28	.
97	Szalók-Taskony	«	9 42	2 06	.
108	Kun-Hegyes	«	×10 06	×2 30	.
—	Kakat 43. sz. őrh.	«	10 18	2 41	.
122	Kenderes	ö.	10 32	2 56	.
128	Kisujszállás	ö.	1 50	8 15	.
	Budapest k. p. u. 15a				

V.-v. 6020 I-III.
7 02
7 22
×7 51
8 02
8 15

46. Bánréve—Dobsina

Kilométer	Állomások	osztály	Tv.szsz. 6742 I—III.	Szem.-v. 6702 I—III.	Vegy.-v. 6712 I—III.
	(Budapest k.p.u. 7, 10, Miskolcz 49a)		7 20	12 35	5 52
—	Bánréve	ind.	7 40	12 53	6 12
8	Kövecses	«	8 03	1 14	6 35
15	Tornalja	«	8 21	1 31	6 53
22	Gömör-Panyit	«	×8 32	|	×7 05
—	Tiba 13. sz. őrh.	«	8 43	1 48	7 14
29	Horka	érk.	8 53	1 56	7 24
32	Pelsőcz	ind.	9 03	2 04	7 32
	(Murány 47)	«	×9 11	|	×7 40
—	Vigtelke 18. sz. őrh.	«	9 20	2 17	7 48
36	Gombaszög	«	×9 30	|	×7 58
—	Szalócz 21. sz. őrh.	«	×9 42	×2 37	×8 11
—	Berzéte vasgyár 23. sz. őrh.	«	10 03	2 53	8 30
46	Rozsnyó	«	10 24	3 12	8 51
53	Betlér	«	10 41	3 30	9 08
59	Henczkó	«	10 54	3 41	9 20
61	Alsó-Sajó	«	×11 02	×3 49	×9 28
—	Gócz 36. sz. őrh.	«	11 21	4 09	9 48
70	Dobsina	rend. p. u. / forg. p. u. érk.	11 30	4 17	9 57

45a. ✱Kisujszállás—Kis-Terenne.

Kilométer	Állomások	osztály	Vegyesv. 6011 I—III.	Vegyesv. 6013 I—III.	Vegyesv. 6017 I—III.
	Budapest k. p. u. 15	ind.	.	8 25	2 10
—	Kisujszállás	ind.	5 48	1 00	5 14
8	Kenderes	«	6 09	1 16	5 50
—	Kakat 43. sz. őrh.	«	×6 19	×1 26	×5 40
21	Kun-Hegyes	«	6 56	1 53	6 02
32	Szalók-Taskony	«	7 31	2 25	6 34
39	Kis-Köre	«	8 00	2 43	érk.
—	Bákhát 33. sz. őrh.	«	×8 09	×2 52	.
48	Tarna-Szt-Miklós	«	8 43	3 22	.
—	Vezekény 30. sz. őrh.	«	×8 55	×3 33	.
58	Heves	«	9 26	3 48	.
66	Erdőtelek	«	9 56	4 07	.
74	Kaál-Kápolna	érk.	10 17	4 26	.
	(Budapest k.p.u., Kassa 10, 10a, 11, 11a)	ind.	11 09	5 24	.
—	Kápolna 22. sz. őrh.	«	×11 20	×5 34	.
—	Al-Debrő 21. sz. őrh.	«	×11 29	×5 42	.
—	Fel-Debrő 20. sz. őrh.	«	×11 39	×5 50	.
89	Verpelét	«	11 58	6 08	.
—	Sirok 15. sz. őrh.	«	×12 19	×6 29	.
102	Parád	«	1 02	6 45	.
—	Derecske 12. sz. őrh.	«	×1 12	×6 53	.
111	Balla	«	1 33	7 09	.
119	Mátra-Mindszent	«	1 57	7 33	.
128	Kis-Terenne	érk.	2 19	7 50	.
	Budapest k. p. u. 7a	érk.	7 15	10 15	.

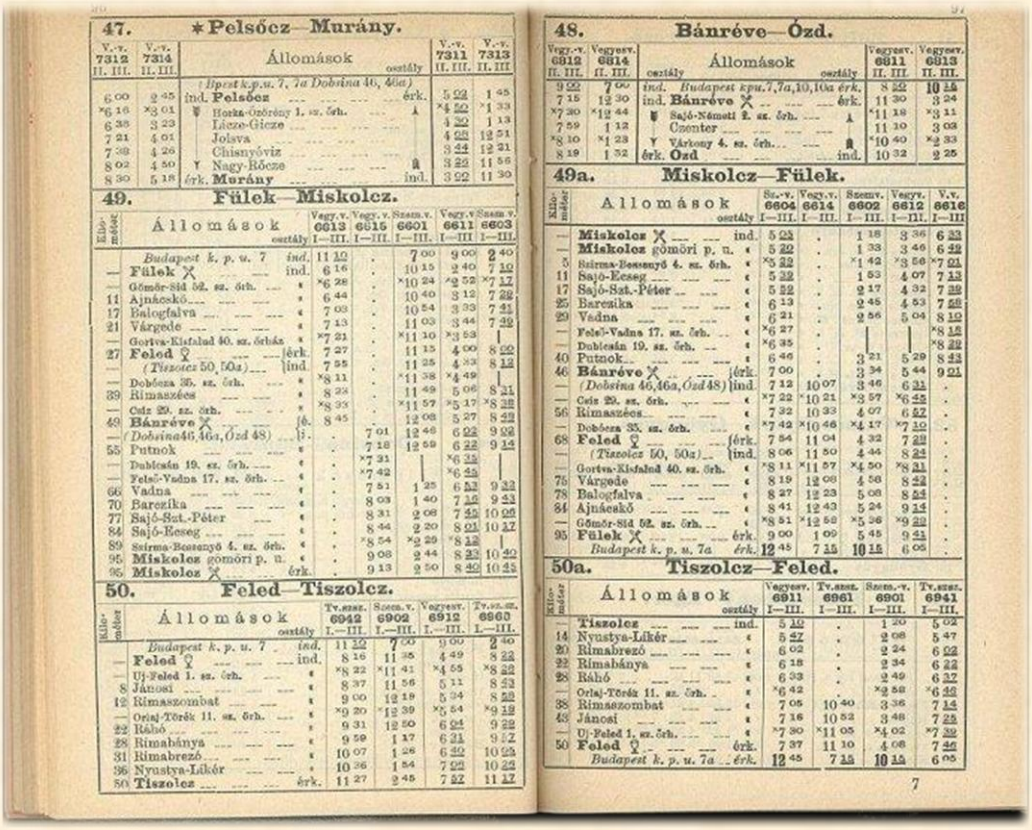
46a. Dobsina—Bánréve.

Kilométer	Állomások	osztály	Vegyv. 6711 I—III.	Tv.szsz. 6761 II. III.	Szemv. 6701 I—III.	Tv.szsz. 6741 I—III.
—	Dobsina	forg. p. u. ind. / rend. p. u. «	3 10	6 18	12 06	5 07
			3 20	6 46	12 18	5 20
—	Gócz 36. sz. őrh.	«	×3 31	×7 00	×12 28	×5 31
10	Alsó-Sajó	«	3 39	7 23	12 37	5 40
18	Henczkó	«	3 49	7 36	12 46	5 50
18	Bettlér	«	4 02	8 08	1 01	6 07
25	Rozsnyó	«	4 24	8 27	1 20	6 27
—	Berzéte vasgyár 23. sz. őrh.	«	×4 39	érk.	×1 35	×6 44
—	Szalócz 21. sz. őrh.	«	×4 48	.	|	×6 54
35	Gombaszög	«	4 59	.	1 52	7 04
—	Vigtelke 18. sz. őrh.	«	×5 08	.	|	×7 10
39	Pelsőcz	érk.	5 11	.	2 03	7 13
	(Murány 47)	ind.	5 16	.	2 08	7 25
42	Horka	«	5 22	.	2 16	7 25
—	Tiba 13. sz. őrh.	«	×5 33	.	|	×7 33
49	Gömör-Panyit	«	5 44	.	2 31	7 55
56	Tornalja	«	6 05	.	2 50	8 16
64	Kövecses	«	6 23	.	3 06	8 34
70	Bánréve	érk.	6 40	.	3 21	8 51
	(Budapest k.p.u. 7a, 10a, Miskolcz 49)		.	.	.	.

Menetrend 1894[276]

[275] Balla László www.vasút.tk

[276] Balla László www.vasút.tk



47. ✱Pelsőcz—Murány.

V.-v. 7312 II. III.	V.-v. 7314 II. III.	Állomások	osztály	V.-v. 7311 II. III.	V.-v. 7313 II. III.
		(Bpest k.p.u. 7, 7a Dobsina 46, 46a)			
6 00	2 45	ind. **Pelsőcz**	érk.	5 02	1 45
×6 16	×3 01	Horka-Özörény 1. sz. őrh.	▲	×5 50	×1 33
6 38	3 23	Lácze-Gicze		4 30	1 13
7 21	4 01	Jolsva		4 08	12 51
7 38	4 26	Chisnyóvíz		3 44	12 21
8 02	4 50	Y Nagy-Röcze	▲	3 22	11 56
8 30	5 18	érk. **Murány**	ind.	3 02	11 30

49. Fülek—Miskolcz.

Kilométer	Állomások	osztály	Vegy.v. 6613 I—III.	Vegy.v. 6615 I—III.	Szem.v. 6601 I—III.	Vegy.v. 6611 I—III.	Szem.v. 6603 I—III.
	Budapest k. p. u. 7	ind.	11 10	.	7 00	9 00	2 40
—	**Fülek** ✕	ind.	6 16	.	10 15	2 40	7 10
—	Gömör-Sid 52. sz. őrh.	‹	×6 28	.	×10 24	×2 52	×7 17
11	Ajnácskő	‹	6 44	.	10 40	3 12	7 28
17	Balogfalva	‹	7 03	.	10 54	3 33	7 41
21	Várgede	‹	7 13	.	11 03	3 44	7 49
—	Gortva-Kisfalud 40. sz. őrh.	‹	×7 21	.	×11 10	×3 53	|
27	**Feled** ♀	érk.	7 27	.	11 15	4 00	8 02
—	*(Tiszolcz 50, 50a)*	ind.	7 55	.	11 25	4 33	8 12
—	Dobsina 36. sz. őrh.	‹	×8 11	.	×11 38	×4 49	|
39	Rimaszécs	‹	8 28	.	11 49	5 06	8 31
—	Csiz 29. sz. őrh.	‹	×8 33	.	×11 57	×5 17	×8 38
49	**Bánréve** ✕	‹	8 45	.	12 08	5 27	8 49
—	*(Dobsina 46, 46a, Ózd 48)*	ind.	.	7 01	12 46	6 02	9 02
55	Putnok	‹	.	7 18	12 59	6 22	9 14
—	Dubicsán 19. sz. őrh.	‹	.	×7 31	|	×6 35	|
—	Felső-Vadna 17. sz. őrh.	‹	.	×7 42	|	×6 45	|
66	Vadna	‹	.	7 51	1 25	6 53	9 32
70	Bareczka	‹	.	8 03	1 40	7 16	9 43
77	Sajó-Szt.-Péter	‹	.	8 31	2 08	7 45	10 06
84	Sajó-Ecseg	‹	.	8 44	2 20	8 01	10 17
89	Szirma-Bozsnyó 4. sz. őrh.	‹	.	×8 54	×2 29	×8 12	|
95	**Miskolcz** gömöri p. u.	‹	.	9 08	2 44	8 33	10 40
96	**Miskolcz** ✕	érk.	.	9 13	2 50	8 40	10 45

50. Feled—Tiszolcz.

Kilométer	Állomások	osztály	Tv.szsz. 6942 I—III.	Szem.v. 6902 I—III.	Vegyesv. 6912 I—III.	Tv.vs.sz. 6963 I—III.
	Budapest k. p. u. 7	ind.	11 10	7 00	9 00	2 40
—	**Feled** ♀	ind.	8 16	11 35	4 49	8 23
—	Új-Feled 1. sz. őrh.	‹	×8 22	×11 41	×4 55	×8 29
8	Jánosi	‹	8 37	11 56	5 11	8 43
12	Rimaszombat	‹	9 00	12 19	5 34	8 59
—	Orlaj-Török 11. sz. őrh.	‹	×9 20	×12 39	×5 54	×9 19
22	Rákó	‹	9 31	12 50	6 04	9 29
28	Rimabánya	‹	9 59	1 17	6 31	9 57
31	Rimabrezó	‹	10 07	1 26	6 40	10 05
36	Nyustya-Likér	‹	10 36	1 54	7 08	10 26
50	**Tiszolcz**	érk.	11 27	2 45	7 57	11 17

48. Bánréve—Ózd.

Vegy.-v. 6912 II. III.	Vegyesv. 6814 II. III.	Állomások	osztály	Vegyesv. 6811 II. III.	Vegyesv. 6813 II. III.
9 22	7 00	ind. *Budapest kpu. 7, 7a, 10, 10a*	érk.	8 52	10 15
7 15	12 30	ind. **Bánréve** ✕	érk.	11 30	3 24
×7 30	×12 44	Sajó-Németi 2. sz. őrh.	▲	×11 18	×3 11
7 59	1 12	Csenter		11 10	3 03
×8 10	×1 23	Y Várkony 4. sz. őrh.	▲	×10 40	×2 33
8 19	1 32	érk. **Ózd**	ind.	10 32	2 25

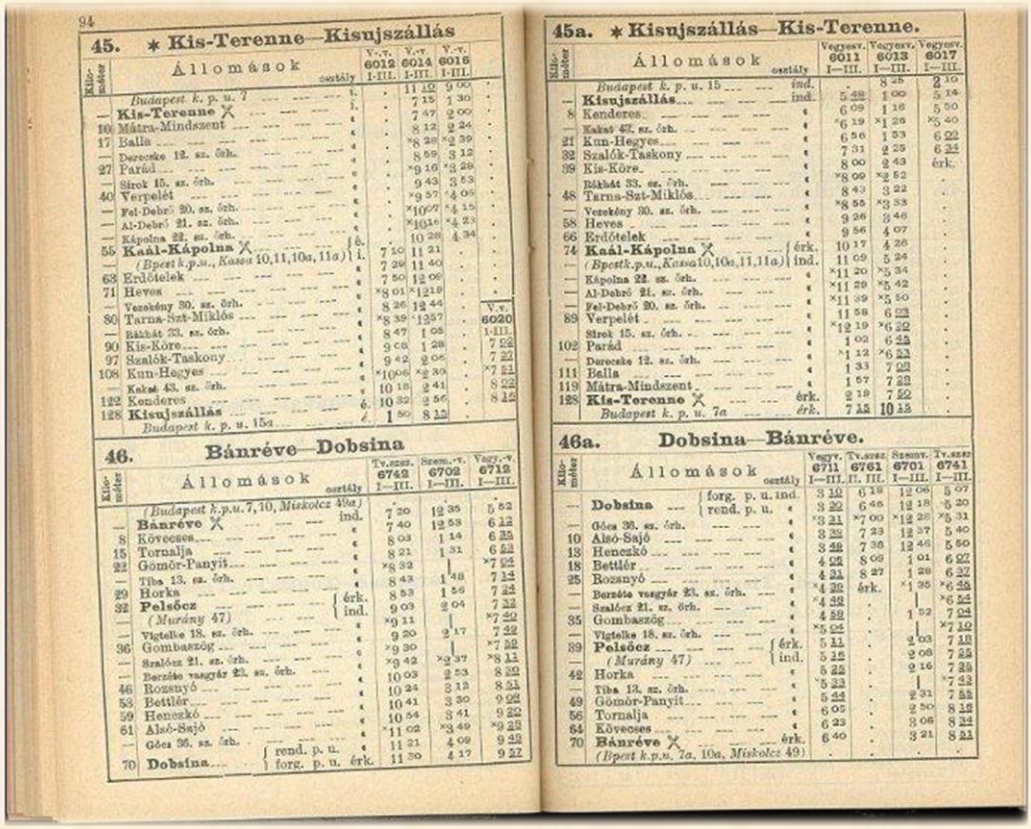
49a. Miskolcz—Fülek.

Kilométer	Állomások	osztály	Sz.-v. 6604 I—III.	Vegy.v. 6614 I—III.	Szemv. 6602 I—III.	Vegyv. 6612 I—II.	V.v. 6616 I—III
—	**Miskolcz** ✕	ind.	5 25	.	1 18	3 36	6 33
—	**Miskolcz** gömöri p. u.	‹	5 32	.	1 33	3 46	6 42
3	Szirma-Bozsnyó 4. sz. őrh.	‹	×5 42	.	×1 42	×3 56	×7 01
11	Sajó-Ecseg	‹	5 52	.	1 53	4 07	7 13
17	Sajó-Szt.-Péter	‹	5 59	.	2 17	4 32	7 38
25	Bareczka	‹	6 13	.	2 45	4 53	7 58
29	Vadna	‹	6 21	.	2 56	5 04	8 10
—	Felső-Vadna 17. sz. őrh.	‹	×6 27	.	|	|	×8 15
—	Dubicsán 19. sz. őrh.	‹	×6 35	.	|	|	×8 22
40	Putnok	‹	6 46	.	3 21	5 29	8 43
46	**Bánréve** ✕	érk.	7 00	.	3 36	5 44	9 01
—	*(Dobsina 46, 46a, Ózd 48)*	ind.	7 12	10 07	3 46	6 31	.
—	Csiz 29. sz. őrh.	‹	×7 22	×10 21	×3 57	×6 48	.
56	Rimaszécs	‹	7 32	10 33	4 07	6 57	.
—	Dobsina 35. sz. őrh.	‹	×7 42	×10 46	×4 17	×7 10	.
68	**Feled** ♀	érk.	7 54	11 04	4 32	7 29	.
—	*(Tiszolcz 50, 50a)*	ind.	8 06	11 50	4 46	8 24	.
—	Gortva-Kisfalud 40. sz. őrh.	‹	×8 11	×11 57	×4 50	×8 31	.
75	Várgede	‹	8 19	12 08	4 58	8 43	.
84	Balogfalva	‹	8 27	12 23	5 08	8 58	.
89	Ajnácskő	‹	8 41	12 43	5 24	9 14	.
—	Gömör-Sid 52. sz. őrh.	‹	×8 51	×12 58	×5 36	×9 29	.
95	**Fülek** ✕	érk.	9 00	1 09	5 45	9 41	.
	Budapest k. p. u. 7a	érk.	12 45	7 15	10 15	6 05	.

50a. Tiszolcz—Feled.

Kilométer	Állomások	osztály	Vegyesv. 6911 I—III.	Tv.szsz. 6961 I—III.	Szem.-v. 6901 I—III.	Tv.szsz. 6941 I—III.
—	**Tiszolcz**	ind.	5 10	.	1 20	5 02
14	Nyustya-Likér	‹	5 47	.	2 08	5 47
20	Rimabrezó	‹	6 02	.	2 24	6 02
22	Rimabánya	‹	6 18	.	2 34	6 24
28	Rákó	‹	6 33	.	2 49	6 37
—	Orlaj-Török 11. sz. őrh.	‹	×6 42	.	×2 58	×6 46
38	Rimaszombat	‹	7 05	10 40	3 36	7 14
43	Jánosi	‹	7 16	10 52	3 48	7 25
—	Új-Feled 1. sz. őrh.	‹	×7 30	×11 05	×4 02	×7 39
50	**Feled** ♀	érk.	7 37	11 10	4 08	7 46
	Budapest k. p. u. 7a	érk.	12 45	7 15	10 15	6 05

Menetrend 1894[277]



45. ✱Kis-Terenne—Kisujszállás

Kilométer	Állomások	osztály	V.-v. 6012 I-III.	V.-v. 6014 I-III.	V.-v. 6016 I-III.
	Budapest k. p. u. 7	ind.	.	11 10	9 00
—	**Kis-Terenne** ✕	ind.	.	7 15	1 30
10	Mátra-Mindszent	‹	.	7 47	2 00
17	Balla	‹	.	8 12	2 24
—	Derecske 12. sz. őrh.	‹	.	×8 28	×2 39
27	Parád	‹	.	8 59	3 12
—	Sirok 15. sz. őrh.	‹	.	×9 16	×3 29
40	Verpelét	‹	.	9 43	3 53
—	Fel-Debrő 20. sz. őrh.	‹	.	×9 57	×4 08
—	Al-Debrő 21. sz. őrh.	‹	.	×10 07	×4 15
—	Kápolna 22. sz. őrh.	‹	.	×10 16	×4 23
55	**Kaál-Kápolna** ✕	‹	.	10 28	4 34
—	*(Bpest k.p.u., Kassa 10, 11, 10a, 11a)*	ind.	7 10	11 21	.
63	Erdőtelek	‹	7 29	11 40	.
71	Heves	‹	7 50	12 06	.
—	Vezekény 30. sz. őrh.	‹	×8 01	×12 19	.
80	Tarna-Szt-Miklós	‹	8 26	12 44	.
—	Bákhát 33. sz. őrh.	‹	×8 39	×12 57	.
90	Kis-Köre	‹	8 47	1 08	.
97	Szalók-Taskony	‹	9 06	1 28	.
108	Kun-Hegyes	‹	9 42	2 06	.
—	Kakat 43. sz. őrh.	‹	×10 06	×2 30	.
122	Kenderes	‹	10 18	2 41	.
128	**Kisujszállás**	‹	10 32	2 56	.
	Budapest k. p. u. 15a		1 50	8 15	.

Kilométer	Állomások	osztály	V.-v. 6020 I-III.
	Budapest k. p. u. 7	ind.	.
—	**Kis-Terenne** ✕	ind.	7 02
10	Mátra-Mindszent	‹	7 37
17	Balla	‹	7 51
—	Derecske 12. sz. őrh.	‹	×8 07
27	Parád	‹	8 22
—	Sirok 15. sz. őrh.	‹	×8 39
40	Verpelét	‹	9 03
—	Fel-Debrő 20. sz. őrh.	‹	×9 17
—	Al-Debrő 21. sz. őrh.	‹	×9 27
—	Kápolna 22. sz. őrh.	‹	×9 36
55	**Kaál-Kápolna** ✕	‹	9 48
—	*(Bpest k.p.u., Kassa 10, 10a, 11, 11a)*	ind.	10 01
63	Erdőtelek	‹	10 20
71	Heves	‹	10 41
—	Vezekény 30. sz. őrh.	‹	×10 52
80	Tarna-Szt-Miklós	‹	11 17
—	Bákhát 33. sz. őrh.	‹	×11 30
90	Kis-Köre	‹	11 38
97	Szalók-Taskony	‹	11 57
108	Kun-Hegyes	‹	×12 30
—	Kakat 43. sz. őrh.	‹	×12 54
122	Kenderes	‹	1 06
128	**Kisujszállás**	‹	1 15

46. Bánréve—Dobsina

Kilométer	Állomások	osztály	Tv.szsz. 6742 I—III.	Szem.-v. 6702 I—III.	Vegy.-v. 6712 I—III.
	(Budapest k.p.u. 7, 10, Miskolcz 46a)	ind.	7 20	12 35	5 52
—	**Bánréve** ✕	‹	7 40	12 53	6 12
8	Kövecses	‹	8 03	1 14	6 35
15	Tornalja	‹	8 21	1 31	6 53
22	Gömör-Panyit	‹	×8 32	|	×7 04
—	Tiba 13. sz. őrh.	‹	8 43	1 48	7 14
29	Horka	érk.	8 53	1 58	7 24
32	**Pelsőcz**	ind.	9 03	2 04	7 32
—	*(Murány 47)*	‹	×9 11	|	×7 40
—	Vigtelke 18. sz. őrh.	‹	9 20	2 17	7 49
36	Gombaszög	‹	×9 30	|	×7 59
—	Szalócz 21. sz. őrh.	‹	×9 42	×2 37	×8 11
—	Berzéte vasgyár 23. sz. őrh.	‹	10 03	2 53	8 30
46	Rozsnyó	‹	10 24	3 13	8 51
53	Bettlér	‹	10 41	3 30	9 08
59	Henczkó	‹	10 54	3 41	9 20
61	Alsó-Sajó	‹	×11 02	×3 49	×9 28
—	Góca 26. sz. őrh.	‹	11 21	4 09	9 48
70	**Dobsina** rend. p. u. / forg. p. u.	érk.	11 30	4 17	9 57

45a. ✱Kisujszállás—Kis-Terenne.

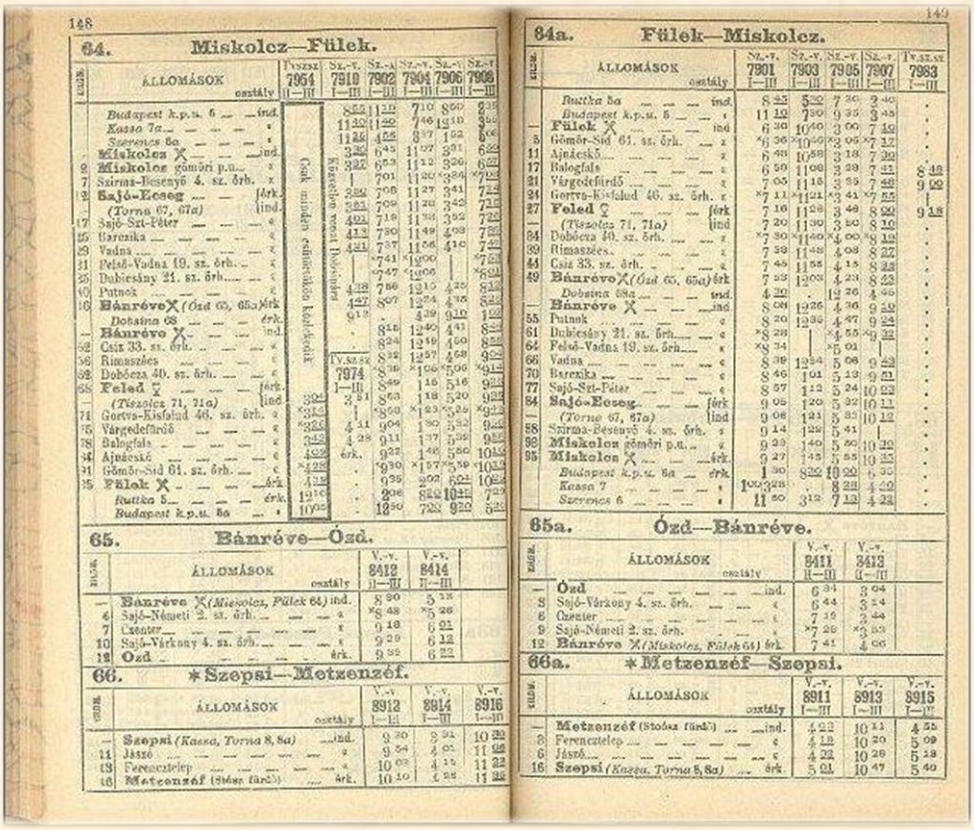
Kilométer	Állomások	osztály	Vegyesv. 6011 I—III.	Vegyesv. 6013 I—III.	Vegyesv. 6017 I—III.
	Budapest k. p. u. 15	ind.	.	8 25	2 10
—	**Kisujszállás**	ind.	5 48	1 00	5 14
8	Kenderes	‹	6 09	1 16	5 30
—	Kakat 43. sz. őrh.	‹	×6 19	×1 26	×5 40
21	Kun-Hegyes	‹	6 56	1 53	6 22
32	Szalók-Taskony	‹	7 31	2 25	6 34
39	Kis-Köre	‹	8 00	2 43	érk.
—	Bákhát 33. sz. őrh.	‹	×8 09	×2 52	.
48	Tarna-Szt-Miklós	‹	8 43	3 22	.
—	Vezekény 30. sz. őrh.	‹	×8 55	×3 33	.
58	Heves	‹	9 26	3 46	.
66	Erdőtelek	‹	9 56	4 07	.
74	**Kaál-Kápolna** ✕	érk.	10 17	4 26	.
—	*(Bpestk.p.u., Kassa 10, 10a, 11, 11a)*	ind.	11 09	5 24	.
—	Kápolna 22. sz. őrh.	‹	×11 20	×5 34	.
—	Al-Debrő 21. sz. őrh.	‹	×11 29	×5 42	.
—	Fel-Debrő 20. sz. őrh.	‹	×11 39	×5 50	.
89	Verpelét	‹	11 58	6 08	.
—	Sirok 15. sz. őrh.	‹	×12 19	×6 32	.
102	Parád	‹	1 02	6 45	.
—	Derecske 12. sz. őrh.	‹	×1 12	×6 53	.
111	Balla	‹	1 33	7 08	.
119	Mátra-Mindszent	‹	1 57	7 28	.
128	**Kis-Terenne** ✕	érk.	2 19	7 50	.
	Budapest k. p. u. 7a	érk.	7 15	10 15	.

46a. Dobsina—Bánréve.

Kilométer	Állomások	osztály	Vegy. 6711 I—III.	Tv.szsz. 6761 II. III.	Szemv. 6701 I—III.	Tv.szsz. 6741 I—III.
—	**Dobsina** forg. p. u. / rend. p. u.	ind.	3 10	6 18	12 06	5 07
			3 20	6 46	12 18	5 20
—	Góca 26. sz. őrh.	‹	×3 31	×7 00	×12 28	×5 31
10	Alsó-Sajó	‹	3 39	7 23	12 37	5 40
18	Henczkó	‹	3 48	7 36	12 46	5 50
18	Bettlér	‹	4 02	8 09	1 01	6 07
25	Rozsnyó	‹	4 21	8 27	1 20	6 27
—	Berzéte vasgyár 23. sz. őrh.	‹	×4 30	érk.	×1 35	×6 36
—	Szalócz 21. sz. őrh.	‹	×4 42	|	|	×6 54
35	Gombaszög	‹	4 59	.	1 52	7 04
—	Vigtelke 18. sz. őrh.	‹	×5 04	|	|	×7 10
39	**Pelsőcz** rend. p. u. / forg. p. u.	érk.	5 11	.	2 03	7 18
	(Murány 47)	ind.	5 18	.	2 08	7 25
42	Horka	‹	5 25	.	2 16	7 33
—	Tiba 13. sz. őrh.	‹	×5 33	.	|	×7 43
49	Gömör-Panyit	‹	5 44	.	2 31	7 58
56	Tornalja	‹	6 05	.	2 50	8 16
64	Kövecses	‹	6 23	.	3 06	8 34
70	**Bánréve** ✕	érk.	6 40	.	3 21	8 51
	(Bpest k.p.u. 7a, 10a, Miskolcz 49)		.	.	.	.

Menetrend 1894[278]

[277] Balla László www.vasút.tk



64. Miskolcz—Fülek.

KILOM.	ÁLLOMÁSOK	osztály	Tvszsz 7954 II—III	Sz.-v. 7910 I—III	Sz.-v. 7902 I—III	Sz.-v. 7904 I—III	Sz.-v. 7906 I—III	Sz.-v. 7908 I—III
	Budapest k.p.u. 6	ind.		8 55	11 20	7 10	8 50	2 35
	Kassa 7a	»		11 40	11 40	7 46	12 10	5 55
	Szerencs 8a	»		11 25	4 28	8 37	1 52	.
	Miskolcz	ind.		3 26	6 45	11 27	3 31	6 28
9	Miskolcz gömöri p.u.	»		3 32	6 53	11 32	3 36	6 34
7	Szirma-Besenyő 4. sz. őrh.	»			7 01	11 40	3 43	7 42
12	Sajó-Ecseg	érk.		3 38	7 06	11 27	3 41	7 24
	(Torna 67, 67a)	ind.		3 51	7 09	11 30	3 42	7 27
17	Sajó-Szt-Péter	»		4 01	7 19	11 39	3 52	7 37
25	Barezka	»		4 12	7 30	11 48	4 03	7 48
29	Vadna	»		4 21	7 37	11 56	4 10	7 56
31	Felső-Vadna 19. sz. őrh.	»			×7 41	×11 00		×7 59
35	Dubicsány 21. sz. őrh.	»			×7 47	×11 06		×8 05
40	Putnok	»		4 38	7 56	12 15	4 28	8 14
46	Bánréve (Ózd 65, 65a)	érk.		4 47	8 07	12 24	4 36	8 23
	Dobsina 68	érk.		4 29	.	12 06	4 19	8 05
	Bánréve	ind.		8 15	12 40	4 17	8 10	2 45
52	Csiz 33. sz. őrh.	»		8 24	12 49	4 26	8 19	2 54
56	Rimaszécs	»		8 32	12 57	4 34	8 27	3 02
62	Dobócza 40. sz. őrh.	»		8 38	×12 03	4 40	8 33	×3 08
68	Feled	érk.		8 49	1 16	5 16	9 03	3 18
	(Tiszolcz 71, 71a)	ind.		3 51	8 53	1 18	5 20	9 07
71	Gortva-Kisfalud 46. sz. őrh.	»			×8 59	×1 23	×5 26	×9 13
75	Várgedefürő	»		4 11	9 04	1 30	5 32	9 18
78	Balogfals	»		4 28	9 11	1 37	5 39	9 25
84	Ajnácskő	érk.			9 22	1 48	5 50	10 13
91	Gömör-Sid 61. sz. őrh.	»			9 30	×1 57	5 59	10 23
95	Fülek	érk.			9 38	2 02	6 04	10 27
	Ruttka 5a	érk.			2 06	8 42	10 41	7 23
	Budapest k.p.u. 6a	»			12 50	7 23	9 20	5 23

65. Bánréve—Ózd.

KILOM.	ÁLLOMÁSOK	osztály	V.-v. 8412 II—III	V.-v. 8414 II—III
—	Bánréve (Miskolcz, Fülek 64)	ind.	8 20	3 15
4	Sajó-Németi 2. sz. őrh.	»	×8 48	×3 26
7	Uszony	»	9 18	6 01
10	Sajó-Várkony 4. sz. őrh.	»	9 29	6 12
12	Ózd	érk.	9 35	6 22

66. *Szepsi—Metzenzéf.

KILOM.	ÁLLOMÁSOK	osztály	V.-v. 8912 I—II	V.-v. 8914 I—III	V.-v. 8916 I—III
—	Szepsi (Kassa, Torna 8, 8a)	ind.	9 30	3 31	10 20
11	Jászó	»	9 54	4 01	11 05
13	Ferenczitelep	»	10 03	4 12	11 22
16	Metzenzéf (Stósz fürdő)	érk.	10 10	4 28	11 35

64a. Fülek—Miskolcz.

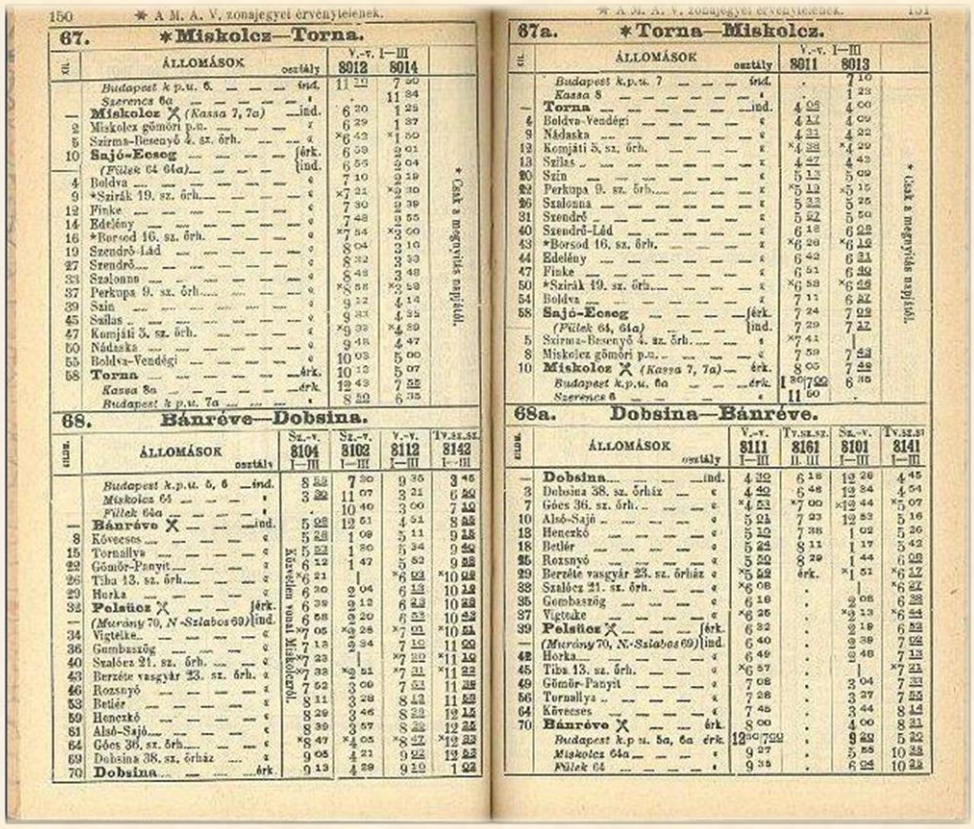
KILOM.	ÁLLOMÁSOK	osztály	Sz.-v. 7901 I—III	Sz.-v. 7903 I—III	Sz.-v. 7905 I—III	Sz.-v. 7907 I—III	Tv.szsz. 7983 I—III
	Ruttka 8a	ind.	8 25	5 30	7 30	2 40	.
	Budapest k.p.u. 5	»	11 10	7 30	9 35	3 45	.
—	Fülek	ind.	6 30	10 40	3 00	7 10	.
3	Gömör-Sid 61. sz. őrh.	»	×6 36	×10 46	×3 06	×7 17	.
11	Ajnácskő	»	6 48	10 58	3 18	7 30	.
17	Balogfals	»	6 56	11 06	3 28	7 41	8 48
21	Várgedefürő	»	7 05	11 18	3 35	7 48	9 00
24	Gortva-Kisfalud 46. sz. őrh.	»	×7 11	×11 21	×3 41	×7 53		
27	Feled	érk.	7 16	11 28	3 48	8 00	9 18
	(Tiszolcz 71, 71a)	ind.	7 20	11 30	3 50	8 10	.
34	Dobócza 40. sz. őrh.	»	×7 30	×11 40	×3 00	×8 19	.
39	Rimaszécs	»	7 38	11 48	4 08	8 27	.
45	Csiz 33. sz. őrh.	»	7 45	11 55	4 15	8 33	.
49	Bánréve (Ózd 65, 65a)	érk.	7 52	12 03	4 23	8 43	.
	Dobsina 68a	ind.	4 30	.	12 26	4 46	.
	Bánréve	ind.	8 08	12 26	4 36	9 10	.
55	Putnok	»	8 20	12 36	4 47	9 24	.
61	Dubicsány 21. sz. őrh.	»	×8 28		×4 55	×9 32	.
64	Felső-Vadna 19. sz. őrh.	»	×8 34		×5 01		.
66	Vadna	»	8 39	12 54	5 08	9 42	.
70	Bareczka	»	8 46	1 01	5 13	9 51	.
77	Sajó-Szt-Péter	»	8 57	1 12	5 24	10 03	.
84	Sajó-Ecseg	érk.	9 05	1 20	5 32	10 11	.
	(Torna 67, 67a)	ind.	9 06	1 21	5 33	10 12	.
88	Szirma-Besenyő 4. sz. őrh.	»	9 14	1 29	5 41		.
93	Miskolcz gömöri p.u.	»	9 23	1 40	5 50	10 19	.
95	Miskolcz	érk.	9 27	1 45	5 55	10 25	.
	Budapest k.p.u. 6a	érk.	1 30	8 20	10 20	6 30	.
	Kassa 7	»	1 00	8 28	.	4 20	.
	Szerencs 6	»	11 50	3 12	7 13	4 23	.

65a. Ózd—Bánréve.

KILOM.	ÁLLOMÁSOK	osztály	V.-v. 8411 II—III	V.-v. 3413 II—III
—	Ózd	ind.	6 34	3 04
3	Sajó-Várkony 4. sz. őrh.	»	6 44	3 14
6	Uszony	»	7 10	3 44
9	Sajó-Németi 2. sz. őrh.	»	×7 26	×3 53
12	Bánréve (Miskolcz, Fülek 64)	érk.	7 41	4 06

66a. *Metzenzéf—Szepsi.

KILOM.	ÁLLOMÁSOK	osztály	V.-v. 8911 I—III	V.-v. 8913 I—III	V.-v. 8915 I—III
—	Metzenzéf (Stósz fürdő)	ind.	4 22	10 11	4 55
3	Ferenczitelep	»	4 18	10 20	5 09
6	Jászó	»	4 33	10 28	5 18
16	Szepsi (Kassa, Torna 8, 8a)	érk.	5 01	10 47	5 40



67. *Miskolcz—Torna.

KIL.	ÁLLOMÁSOK	osztály	V.-v. I—III 8012	V.-v. I—III 8014
	Budapest k.p.u. 6	ind.	11 22	7 00
	Szerencs 6a	»		11 34
—	Miskolcz (Kassa 7, 7a)	ind.	6 20	1 25
2	Miskolcz gömöri p.u.	»	6 29	1 37
5	Szirma-Besenyő 4. sz. őrh.	»	×6 43	×1 50
10	Sajó-Ecseg	érk.	6 58	2 01
	(Fülek 64, 64a)	ind.	6 55	2 04
4	Boldva	»	7 10	2 19
9	*Szirák 19. sz. őrh.	»	×7 21	×2 30
12	Finke	»	7 30	2 39
14	Edelény	»	7 48	2 55
16	*Borsod 16. sz. őrh.	»	×7 54	×3 00
19	Szendrő-Lád	»	8 04	3 10
27	Szendrő	»	8 32	3 33
33	Szalonna	»	8 48	3 48
37	Perkupa 9. sz. őrh.	»	×8 58	×3 58
39	Szin	»	9 12	4 14
45	Szilas	»	9 33	4 35
47	Komjáti 3. sz. őrh.	»	×9 38	×4 39
50	Nádaska	»	9 48	4 47
55	Boldva-Vendégi	»	10 03	5 00
58	Torna	érk.	10 12	5 07
	Kassa 8a	érk.	12 43	7 35
	Budapest k.p.u. 7a	»	8 20	6 35

* Csak a megyegyűlés tartama alatt.

68. Bánréve—Dobsina.

KILOM.	ÁLLOMÁSOK	osztály	Sz.-v. 8104 I—III	Sz.-v. 8102 I—III	V.-v. 8112 I—III	Tv.szsz. 8142 I—III
	Budapest k.p.u. 5, 6	ind.	8 25	7 30	9 35	3 45
	Miskolcz 64	»	3 32	11 07	3 21	6 50
	Fülek 64a	»	.	10 40	3 00	7 10
—	Bánréve	ind.	5 08	12 51	4 51	8 55
8	Kövecses	»	5 28	1 09	5 11	9 15
15	Tornallya	»	5 52	1 30	5 34	9 44
22	Gömör-Panyit	»	6 12	1 47	5 52	9 58
26	Tiba 13. sz. őrh.	»	×6 21		×6 03	×10 08
29	Horka	»	6 30	2 04	6 13	10 18
32	Polsúcz	érk.	6 38	2 12	6 23	10 28
	(Murány 70, N.-Szlabos 69)	ind.	6 58	2 20	6 33	10 42
34	Vigtelke	»	×7 05	×2 26	×6 39	×10 51
36	Gumbaszög	»	7 13	2 34	6 46	11 00
40	Szalócz 21. sz. őrh.	»	×7 23		×6 56	×11 10
43	Berzéte vasgyár 23. sz. őrh.	»	×7 33	×2 51	×7 01	×11 22
46	Rozsnyó	»	7 52	3 00	7 21	11 38
53	Betlér	»	8 11	3 28	8 13	11 53
59	Henczkó	»	8 29	3 46	8 28	12 15
61	Alsó-Sajó	»	8 39	3 57	8 38	12 25
64	Gócs 36. sz. őrh.	»	×8 47	×4 05	×8 47	×12 33
69	Dobsina 38. sz. őrház	»	9 05	4 21	9 02	12 53
70	Dobsina	érk.	9 13	4 29	9 10	1 02

67a. *Torna—Miskolcz.

KIL.	ÁLLOMÁSOK	osztály	V.-v. I—III 8011	V.-v. I—III 8013
	Budapest k.p.u. 7	ind.	.	7 10
	Kassa 8	»	.	1 23
—	Torna	ind.	4 06	4 00
4	Boldva-Vendégi	»	4 17	4 09
9	Nádaska	»	4 31	4 22
12	Komjáti 5. sz. őrh.	»	×4 38	×4 29
13	Szilas	»	4 47	4 43
20	Szin	»	5 13	5 09
22	Perkupa 9. sz. őrh.	»	×5 19	×5 15
26	Szalonna	»	5 33	5 25
31	Szendrő	»	5 52	5 50
40	Szendrő-Lád	»	6 18	6 28
43	*Borsod 16. sz. őrh.	»	×6 28	×6 19
44	Edelény	»	6 42	6 31
47	Finke	»	6 51	6 42
50	*Szirák 19. sz. őrh.	»	×6 58	×6 48
54	Boldva	»	7 11	6 57
58	Sajó-Ecseg	érk.	7 24	7 09
	(Fülek 64, 64a)	ind.	7 29	7 17
5	Szirma-Besenyő 4. sz. őrh.	»	×7 41	
8	Miskolcz gömöri p.u.	»	7 59	7 43
10	Miskolcz (Kassa 7, 7a)	érk.	8 05	7 48
	Budapest k.p.u. 6a	érk.	1 30 7 22	8 35
	Szerencs 6	»	11 50	.

* Csak a megyegyűlés tartama alatt.

68a. Dobsina—Bánréve.

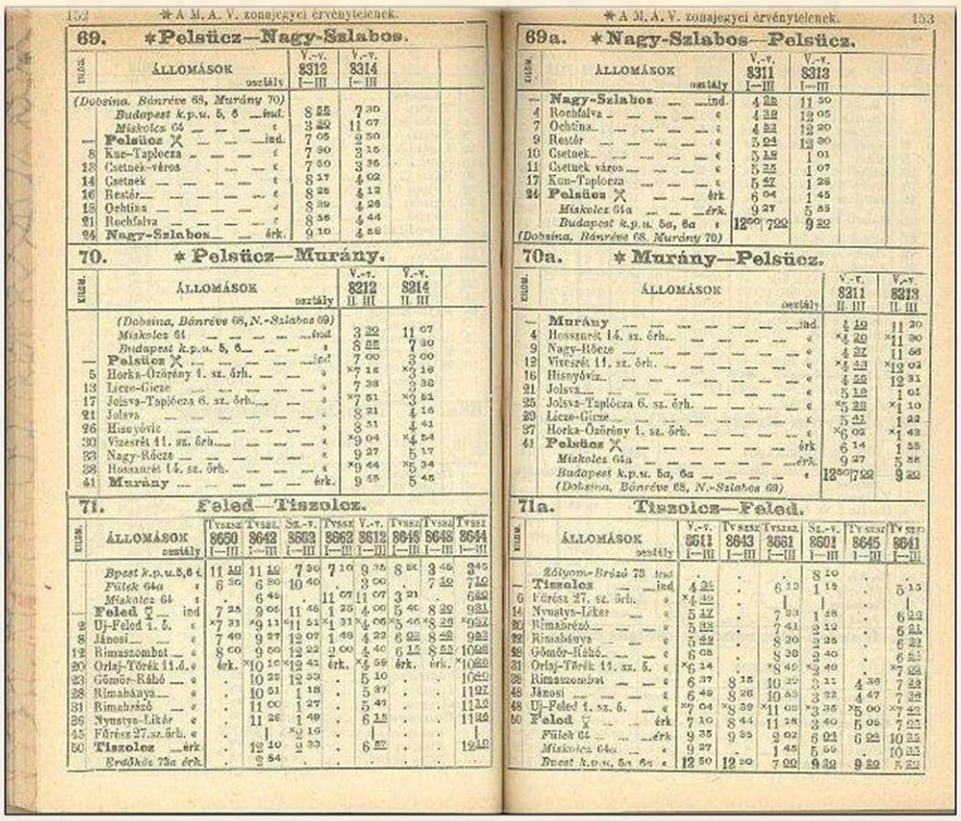
KILOM.	ÁLLOMÁSOK	osztály	V.-v. 8111 I—III	Tv.szsz. 8161 II. III	Sz.-v. 8101 I—III	Tv.szsz. 8141 I—III
—	Dobsina	ind.	4 32	6 18	12 26	4 45
3	Dobsina 38. sz. őrház	»	4 42	6 48	12 34	4 54
7	Gócs 36. sz. őrh.	»	×4 51	×7 00	×12 44	×5 07
10	Alsó-Sajó	»	5 01	7 23	12 53	5 16
13	Henczkó	»	5 15	7 38	1 02	5 26
18	Betlér	»	5 24	8 11	1 17	5 42
25	Rozsnyó	»	5 50	8 29	1 44	6 09
29	Berzéte vasgyár 23. sz. őrház	»	×5 59	érk.	×1 51	×6 17
38	Szalócz 21. sz. őrh.	»	×6 08	.		×6 27
35	Gombaszög	»	6 16	.	2 06	6 38
37	Vigtelke	»	×6 25	.	×2 13	×6 44
39	Polsúcz	érk.	6 32	.	2 19	6 52
	(Murány 70, N.-Szlabos 69)	ind.	6 40	.	2 38	7 02
42	Horka	»	6 49	.	2 46	7 13
45	Tiba 13. sz. őrh.	»	×6 57	.		×7 21
49	Gömör-Panyit	»	7 08	.	3 04	7 33
56	Tornallya	»	7 28	.	3 27	7 55
64	Kövecses	»	7 45	.	3 44	8 14
70	Bánréve	érk.	8 00	.	4 00	8 31
	Budapest k.p.u. 5a, 6a	érk.	12 30 7 22	.	9 22	5 22
	Miskolcz 64a	»	9 27	.	5 55	10 25
	Fülek 64	»	9 35	.	6 04	10 33

Menetrend 1901[279]

Menetrend 1901[280]

[278] Balla László www.vasút.tk

[279] Balla László www.vasút.tk



69. ✱Pelsücz—Nagy-Szlabos.

KUSM.	ÁLLOMÁSOK	osztály	V.-v. 8312 I—III	V.-v. 8314 I—III
	(Dobsina, Bánréve 68, Murány 70)			
	Budapest k.p.u. 5, 6	ind.	8 25	7 30
	Miskolcz 64	„	3 30	11 07
—	Pelsücz ✕	ind.	7 05	2 50
8	Kun-Taplocza	„	7 30	3 16
13	Csetnek-város	„	7 50	3 36
14	Csetnek	„	8 17	4 02
16	Restér	„	8 28	4 13
18	Ochtina	„	8 39	4 26
21	Rochfalva	„	8 56	4 44
24	Nagy-Szlabos	érk.	9 10	4 56

70. ✱ Pelsücz—Murány.

KUSM.	ÁLLOMÁSOK	osztály	V.-v. 8212 II. III	V.-v. 8214 II. III
	(Dobsina, Bánréve 68, N.-Szlabos 69)			
	Miskolcz 64	ind.	3 30	11 07
	Budapest k.p.u. 5, 6	„	8 25	7 30
—	Pelsücz ✕	ind.	7 00	3 00
5	Horka-Ozörény 1. sz. örh.	„	×7 16	3 16
13	Lécze-Gicze	„	7 38	3 38
17	Jolsva-Taplócza 6. sz. örh.	„	×7 51	3 51
21	Jolsva	„	8 21	4 16
26	Hisnyóvicz	„	8 51	4 41
30	Vizesrét 11. sz. örh.	„	9 04	×4 54
33	Nagy-Röcze	„	9 27	5 17
38	Hosszurét 14. sz. örh.	„	×9 44	×5 34
41	Murány	érk.	9 55	5 45

71. Feled—Tiszolcz.

KUSM.	ÁLLOMÁSOK	osztály	Tvsasz 8650 I—III	Tvsasz. 8642 I—III	Sz.-v. 8663 I—III	Tvsasz 8662 I—III	V.-v. 8612 I—III	Tvsasz 8648 I—III	Tvsasz 8648 I—III	Tvsasz 8644 I—III
	Budapest k.p.u. 5, 6	é	11 10	11 10	7 30	7 10	9 35	8 35	3 46	9 45
	Fülek 64a	„	6 30	6 30	10 40	.	3 00	.	7 35	7 10
	Miskolcz 64	„	.	6 46	.	11 07	11 07	3 21	.	6 39
—	Feled ▽	ind	7 25	9 05	11 46	1 25	4 06	5 40	8 20	9 31
2	Uj-Feled 1. 5.	é	×7 33	×9 11	×11 51	×1 31	4 06	×5 46	8 28	×9 37
8	Jánosi	„	7 40	9 27	12 07	1 48	4 22	6 02	8 46	9 53
12	Rimaszombat	„	8 00	9 50	12 22	2 00	4 40	6 12	8 52	10 08
20	Orlaj-Török 11.5.	é	érk.	×10 16	×12 43	érk.	×4 56	érk.	érk.	×10 28
23	Gömör-Ráhó	„	.	10 25	12 22	.	5 10	.	.	10 42
28	Rimabánya	„	.	10 51	1 18	.	5 37	.	.	11 27
31	Rimabrézó	„	.	11 00	1 27	.	5 47	.	.	11 35
36	Nyustya-Likér	„	.	11 26	1 49	.	6 15	.	.	11 55
45	Főrész 27. sz. örh.	„	.	.	×2 16	.	.	.	.	.
50	Tiszolcz	érk	.	12 10	2 33	.	6 52	.	.	12 40
	Erdőkő 73a	érk.	.	2 54	.	.	.	.	.	.

69a. ✱Nagy-Szlabos—Pelsücz.

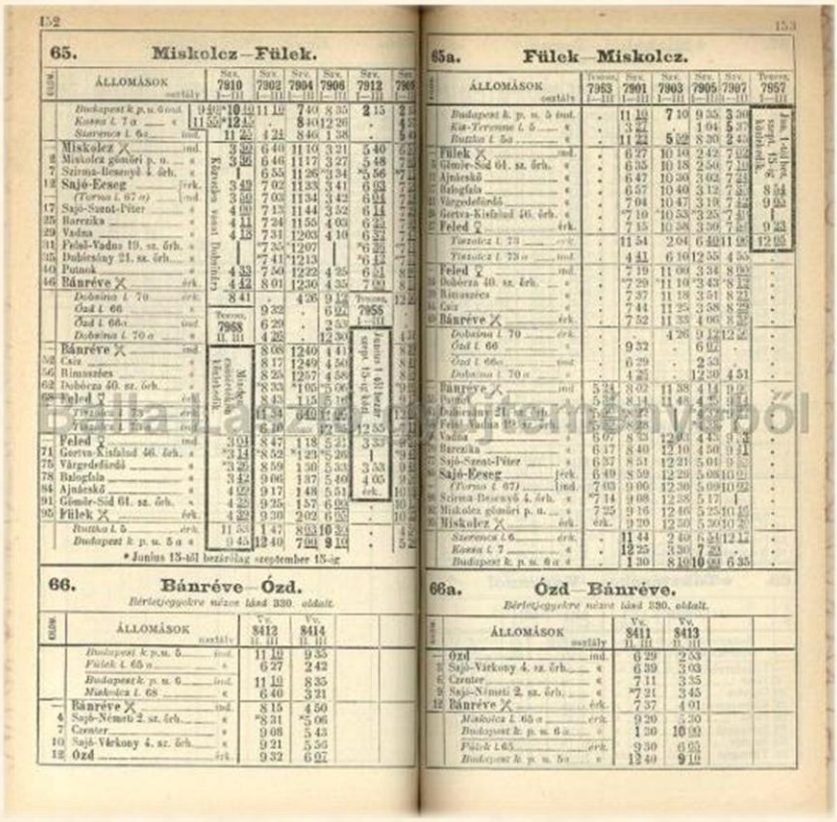
KUSM.	ÁLLOMÁSOK	osztály	V.-v. 8311 I—III	V.-v. 8313 I—III
—	Nagy-Szlabos	ind.	4 28	11 30
4	Rochfalva	„	4 39	12 05
7	Ochtina	„	4 53	12 20
9	Restér	„	5 04	12 30
10	Csetnek	„	5 18	1 01
11	Csetnek város	„	5 25	1 07
17	Kun-Taplocza	„	5 47	1 28
24	Pelsücz ✕	érk.	6 04	1 45
	Miskolcz 64a	érk.	9 27	5 35
	Budapest k.p.u. 5a, 6a	„	12[50] 7[22]	9 22
	(Dobsina, Bánréve 68, Murány 70)			

70a. ✱Murány—Pelsücz.

KUSM.	ÁLLOMÁSOK	osztály	V.-v. 8311 II. III	V.-v. 8313 II. III
—	Murány	ind.	4 19	11 20
4	Hosszurét 14. sz. örh.	„	×4 20	×11 30
9	Nagy-Röcze	„	4 37	11 66
12	Vizesrét 11. sz. örh.	„	×4 43	×12 02
16	Hisnyóvicz	„	4 55	12 31
21	Jolsva	„	5 19	1 01
25	Jolsva-Taplócza 6. sz. örh.	„	×5 28	×1 10
29	Lécze-Gicze	„	5 41	1 22
37	Horka-Ozörény 1. sz. örh.	„	×6 02	×1 42
41	Pelsücz ✕	érk.	6 14	1 55
	Miskolcz 64a	érk.	9 27	5 55
	Budapest k.p.u. 5a, 6a	„	12[50] 7[22]	9 22
	(Dobsina, Bánréve 68, N.-Szlabos 69)			

71a. Tiszolcz—Feled.

KUSM.	ÁLLOMÁSOK	osztály	V.-v. 8611 I—III	Tvsasz 8643 I—III	Tvsasz 8661 I—III	Sz.-v. 8601 I—III	Tvsasz 8645 I—III	Tvsasz 8641 I—III
	Zólyom-Brézó 73	ind.	.	.	.	8 10	.	.
—	Tiszolcz	ind.	4 24	.	6 13	1 18	.	5 13
6	Főrész 27. sz. örh.	„	×4 40	.	.	.	.	.
14	Nyustya-Likér	„	5 17	.	7 03	1 58	.	6 03
20	Rimabrézó	„	5 38	.	7 41	2 12	.	6 21
22	Rimabánya	„	5 49	.	8 20	2 25	.	6 32
28	Gömör-Ráhó	„	6 08	.	8 38	2 40	.	6 51
31	Orlaj-Török 11. sz. 5.	é	×6 14	.	×8 49	×2 46	.	×7 03
38	Rimaszombat	„	6 37	8 15	10 30	3 11	4 36	7 28
48	Jánosi	„	6 49	8 26	10 53	3 32	4 47	7 38
48	Uj-Feled 1. sz. 5.	„	×7 04	×8 39	×11 08	×3 35	×5 00	×7 53
50	Feled ▽	érk	7 10	8 44	11 28	3 40	5 06	7 58
	Fülek 64	érk	9 35	9 55	9 02	6 04	6 04	10 33
	Miskolcz 64a	„	9 27	.	1 45	5 50	.	10 33
	Budapest k.p.u. 5a, 6a	é	12 50	12 20	7 00	9 32	9 32	5 20



65. Miskolcz—Fülek.

KUSM.	ÁLLOMÁSOK	osztály	Sze. 7810 I—III	Sze. 7903 I—III	Sze. 7904 I—III	Sze. 7906 I—III	Sze. 7912 I—III	Sze. 7909 I—III
	Budapest k.p.u. 6 ind.		9 40	10 10	11 10	7 40	8 35	2 15
	Kassa l. 7 a	„	11 55	12 15	.	8 40	12 26	.
	Szerencs l. 6a	ind.	.	11 25	4 24	8 46	1 38	.
—	Miskolcz ✕	ind.	3 30	6 40	11 10	3 21	5 40	6 02
2	Miskolcz gömöri p. u.	„	3 36	6 46	11 17	3 27	5 48	6 08
7	Szirma-Besenyő 4. örh.	„	.	6 55	11 26	3 34	5 56	6 17
12	Sajó-Eseg	érk.	3 49	7 02	11 33	3 41	6 03	6 24
	(Torna l. 67 a)	ind.	3 50	7 03	11 34	3 42	6 04	6 25
17	Sajó-Szent-Péter	„	4 00	7 13	11 44	3 52	6 14	6 35
25	Barczika	„	4 11	7 24	11 58	4 03	6 25	6 46
29	Vadna	„	4 18	7 31	12 03	4 10	6 32	6 53
31	Fehl-Vadna 19. sz. örh.	„	.	7 35	12 07	.	6 37	6 57
35	Dubiczány 21. sz. örh.	„	.	7 41	12 13	.	6 43	7 03
40	Putnok	„	4 33	7 50	12 22	4 25	6 51	7 12
46	Bánréve ✕	érk.	4 42	8 01	12 30	4 35	7 00	7 21
	Dobsina l. 70	érk.	8 41	.	4 26	9 12	Tvsasz. 7955	12 00
	Ónd l. 66	„		9 32	.	6 02		
	Ónd l. 66a	ind.	Tvsasz. 7968	6 29	.	2 53		
	Dobsina l. 70 a	„	II. III	4 26	.	12 30		
	Bánréve ✕	ind.	.	8 08	12 40	4 41	Tvsasz. 7958	7 30
52	Csz	„	.	8 17	12 49	4 50		7 39
56	Rimaszécs	„	.	8 25	12 57	4 58		7 47
62	Dobócza 40. sz. örh.	„	.	8 33	1 05	5 06		7 55
68	Feled ▽	„	.	8 45	1 15	5 16		8 05
	Tiszolcz l. 73 a	érk.	.	11 54	4 40	8 41		11 25
	Tiszolcz l. 73 a	ind.	.	6 10	.	12 55		12 55
71	Feled ▽	ind.	3 04	8 47	1 18	5 28		8 37
73	Gortva-Kisfalud 46. örh.	„	×3 14	×8 52	×1 23	5 33		×8 42
75	Vargedeföldi	„	×3 26	8 59	1 30	5 39		8 48
78	Balogfala	„	3 42	9 06	1 37	5 46		8 55
84	Ajnácskő	„	4 02	9 17	1 48	5 51		9 06
91	Gömör-Sid 61. sz. örh.	„	4 25	9 25	1 57	6 00		9 14
95	Fülek ✕	érk.	4 32	9 30	2 02	6 05		9 19
	Buttka l. 5	érk.	11 35	1 47	8 33	10 34		4 22
	Budapest k. p. u. 5 a	„	9 45	12 40	7 00	9 10		5 20

* Junius 15-től beszünig szeptember 15-ig

66. Bánréve—Ózd.

Bérletjegyekre nézve lásd 330. oldalt.

KUSM.	ÁLLOMÁSOK	osztály	Vv. 8412 II. III	Vv. 8414 II. III
	Budapest k.p.u. 5	ind.	11 10	9 35
	Fülek l. 65 a	„	6 27	2 43
	Budapest k. p. u. 6	ind.	11 10	8 35
	Miskolcz l. 68	„	6 40	3 21
—	Bánréve ✕	ind.	8 15	4 50
4	Sajó-Német 2. sz. örh.	„	×8 31	×5 06
7	Center	„	9 08	5 43
10	Sajó-Várkony 4. sz. örh.	„	9 21	5 56
12	Ózd	érk.	9 32	6 07

65a. Fülek—Miskolcz.

KUSM.	ÁLLOMÁSOK	osztály	Tvsasz. 7963 I—III	Sze. 7901 I—III	Sze. 7903 I—III	Sze. 7905 I—III	Sze. 7907 I—III	Tvsasz. 7957 I—III
	Budapest k. p. u. 5 ind.		.	11 10	7 10	9 55	3 30	
	Kun-Terseme l. 5	„	.	3 27	.	1 04	5 37	
	Buttka l. 5a	„	.	11 23	5 22	8 30	2 44	
—	Fülek ✕	ind.	.	6 27	10 10	2 42	7 02	
6	Gömör-Sid 61. sz. örh.	„	.	6 35	10 18	2 50	7 11	
13	Ajnácskő	„	.	6 47	10 30	3 02	7 23	
20	Balogfala	„	.	6 57	10 40	3 12	7 33	8 54
22	Vargedeföldi	„	.	7 04	10 47	3 19	7 40	9 00
26	Gortva-Kisfalud 46. örh.	„	.	7 10	10 53	3 25	7 46	9 06
28	Feled ▽	érk.	.	7 15	10 58	3 30	7 51	9 13
	Tiszolcz l. 73	érk.	.	11 54	2 04	6 40	11 26	12 05
	Tiszolcz l. 73 a	ind.	.	4 41	6 16	12 58	4 55	
34	Feled ▽	ind.	.	7 19	11 00	3 34	8 00	
36	Dobócza 40. sz. örh.	„	.	×7 29	×11 10	×3 43	8 12	
42	Rimaszécs	„	.	7 37	11 18	3 51	8 21	
48	Csz	„	.	7 44	11 25	3 58	8 29	
52	Bánréve ✕	érk.	.	7 52	11 33	4 06	8 37	
	Dobsina l. 70	érk.	.	.	4 26	9 12	12 42	
	Ónd l. 66	„	.	9 32	.	6 02	.	
	Ónd l. 66a	ind.	.	6 29	.	2 53	.	
	Dobsina l. 70 a	„	.	4 26	.	12 30	4 51	
	Bánréve ✕	ind.	.	5 34	8 02	11 38	4 14	
	Putnok	„	.	5 43	8 14	11 48	4 25	
	Dubiczány 21. sz. örh.	„	.	5 50	8 21	.	4 32	
	Fehl-Vadna 19. sz. örh.	„	.	5 54	8 25	.	4 36	
	Vadna	„	.	6 07	8 33	12 03	4 45	
	Barczika	„	.	6 17	8 40	12 10	4 50	
	Sajó-Szent-Péter	„	.	6 37	8 51	12 21	5 01	
	Sajó-Eseg	érk.	.	6 49	8 59	12 29	5 08	
	(Torna l. 67)	ind.	.	7 03	9 00	12 30	5 09	
	Szirma-Besenyő 4. örh.	„	.	7 14	9 08	12 38	5 17	
	Miskolcz gömöri p. u.	„	.	7 25	9 16	12 46	5 25	
	Miskolcz ✕	érk.	.	7 29	9 20	12 50	5 30	
	Szerencs l. 6	érk.	.	11 44	2 40	5 41	12	
	Kassa l. 7	„	.	12 25	3 30	7 23	.	
	Budapest k. p. u. 6 a	„	.	1 30	8 10	10 00	6 35	

66a. Ózd—Bánréve.

Bérletjegyekre nézve lásd 330. oldalt.

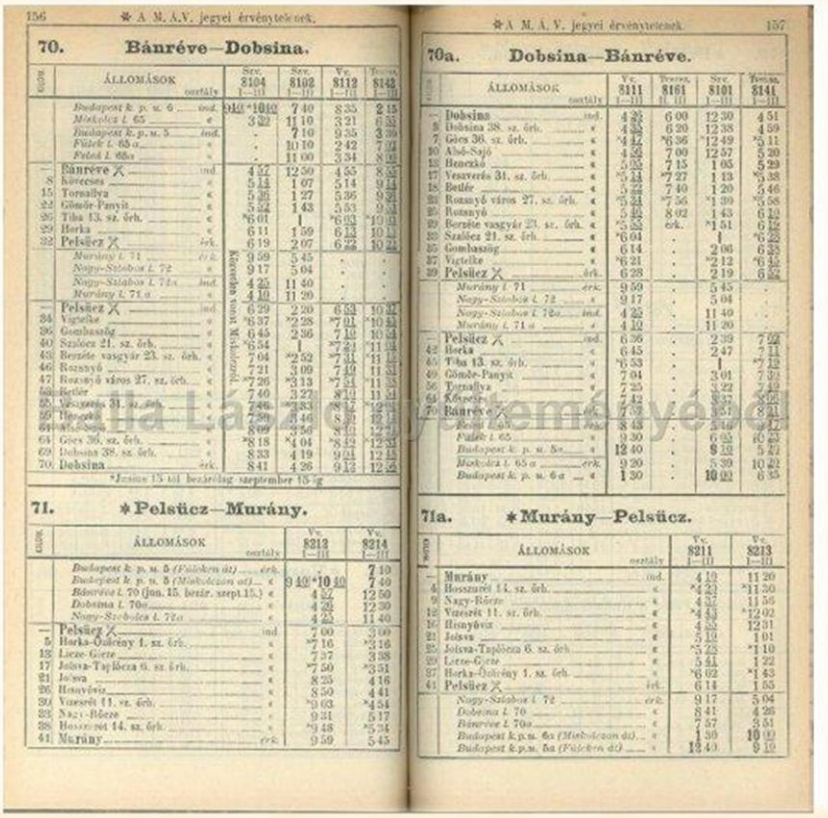
KUSM.	ÁLLOMÁSOK	osztály	Vv. 8411 II. III	Vv. 8413 II. III
—	Ózd	ind.	6 29	2 53
3	Sajó-Várkony 4. sz. örh.	„	6 39	3 03
6	Center	„	7 11	3 35
9	Sajó-Németi 2. sz. örh.	„	×7 21	3 45
12	Bánréve ✕	érk.	7 37	4 01
	Miskolcz l. 65 a	érk.	9 20	5 30
	Budapest k. p. u. 6 a	„	1 30	10 00
	Fülek l. 65	érk.	9 30	6 05
	Budapest k. p. u. 5a	„	12 40	9 10

Menetrend 1901[281]

Menetrend 1905[282]

[280] Balla László www.vasút.tk

[281] Balla László www.vasút.tk



70. Bánréve—Dobsina.

	ÁLLOMÁSOK	Sez. 8104	Sez. 8102	Vc. 8112	Vegyes 8142
	Budapest k. p. u. 6 ind.	9 40 *10 10	7 40	8 35	2 15
	Miskolcz l. 65	3 22	11 10	3 21	6 35
	Budapest k. p. u. 5 ind.	.	7 10	9 35	3 30
	Fülek l. 65 a	.	10 10	2 42	7 07
	Feled l. 65a	.	11 00	3 34	8 00
—	Bánréve X ind.	4 57	12 50	4 55	8 57
8	kövecses	5 14	1 07	5 14	9 14
15	Tornalya	5 26	1 27	5 36	9 26
22	Gömör-Panyit	5 42	1 43	5 53	9 43
26	Tiba 13. sz. örh.	*6 01		*6 03	*10 01
29	Herka	6 11	1 59	6 13	10 11
32	Pelsücz X érk.	6 19	2 07	6 22	10 21
	Murány l. 71 érk.	9 59	5 45	.	.
	Nagy-Szlabos l. 72	9 17	5 04	.	.
	Nagy-Szlabos l. 72a ind.	4 25	11 40	.	.
	Murány l. 71 a	4 10	11 20	.	.
—	Pelsücz X ind.	6 29	2 20	6 33	10 37
34	Vigvelke	*6 37	*2 28	*7 01	*10 51
36	Gombaszög	6 45	2 36	7 10	10 54
40	Szálcz 21. sz. örh.	*6 54	1	*7 21	*11 04
43	Berzéte vasgyár 23. sz. örh.	7 04	*2 52	*7 31	*11 14
46	Rozsnyó	7 21	3 09	7 49	11 33
47	Rozsnyó város 27. sz. örh.	*7 26	*3 13	*7 54	11 38
50	Betlér	7 40	3 27	8 10	11 54
55	Vesszeréd 31. sz. örh.	7 46	3 33	8 17	*12 01
59	Tornalya	7 59	3 46	8 30	12 14
64	Kövecses	8 09	3 56	8 41	12 25
66	Göcs 36. sz. örh.	*8 18	*4 04	*8 49	*12 33
69	Dobsina 38. sz. örh.	8 33	4 19	9 04	12 48
70	Dobsina érk.	8 41	4 26	9 13	12 55

*Június 15-től bezárólag szeptember 15-ig közvetlen vonat.

71. *Pelsücz—Murány.

	ÁLLOMÁSOK	Vc. 8213	Vc. 8214
	Budapest k. p. u. 5 (Füleken át) érk.	.	7 10
	Budapest k. p. u. 5 (Miskolczon át)	9 40 *10 10	7 40
	Bánréve l. 70 (jun. 15. bezár. szept. 15.)	4 57	12 50
	Dobsina l. 70a	4 26	12 30
	Nagy-Szlabos l. 72a	4 25	11 40
—	Pelsücz X ind.	7 00	3 00
5	Herka-Ochrény 1. sz. örh.	*7 16	*3 16
12	Lucze-Gete	7 37	3 38
17	Jolsva-Taplécza 6. sz. örh.	*7 50	*3 51
21	Jolsva	8 25	4 16
26	Hosszúvölgy	8 50	4 41
30	Vaszeréd 11. sz. örh.	*9 03	*4 54
33	Nagy-Bőcze	9 31	5 17
38	Rozsnyó 14. sz. örh.	*9 48	*5 34
41	Murány érk.	9 59	5 45

70a. Dobsina—Bánréve.

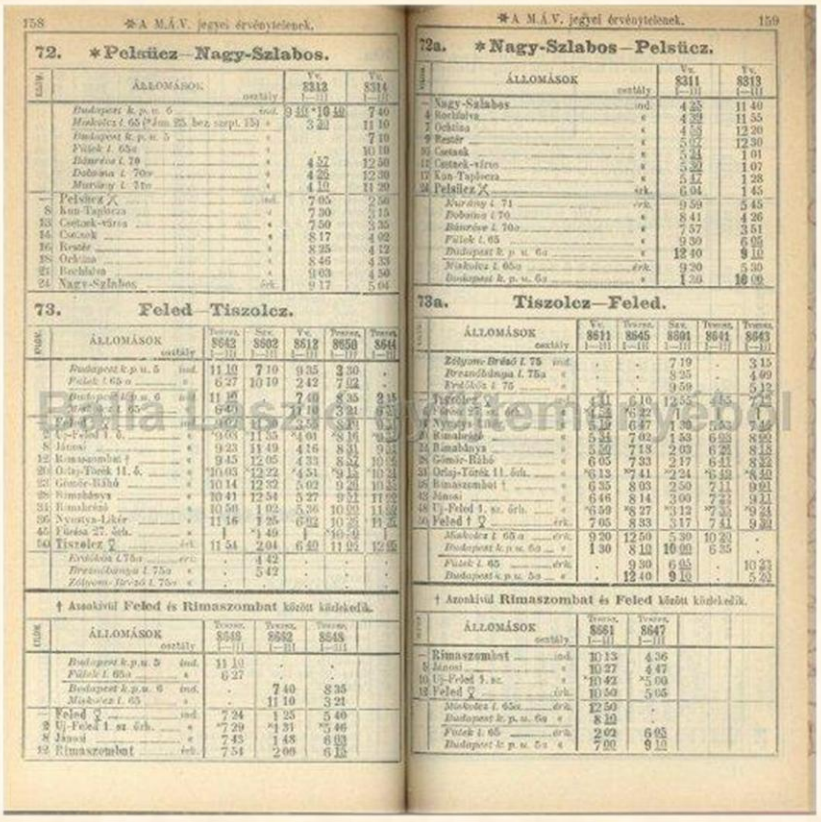
	ÁLLOMÁSOK	Vc. 8111	Vegyes 8161	Sez. 8101	Vegyes 8141
—	Dobsina ind.	4 25	6 00	12 30	4 51
3	Dobsina 38. sz. örh. "	4 33	6 20	12 38	4 59
7	Göcs 36. sz. örh. "	*4 42	*6 36	*12 49	*5 11
10	Alsó-Sajó "	4 55	7 00	12 57	5 20
13	Henczkó "	5 03	7 15	1 05	5 29
17	Vesszeréd 31. sz. örh. "	*5 14	*7 27	1 13	*5 38
18	Betlér "	5 22	7 40	1 20	5 46
21	Rozsnyó város 27. sz. örh. "	*5 34	*7 56	*1 39	*5 58
24	Rozsnyó "	5 40	8 02	1 43	6 10
29	Berzéte vasgyár 23. sz. örh. "	*5 53	örh.	*1 51	6 12
33	Szálcz 21. sz. örh. "	*6 01	.	1	*6 22
35	Gombaszög "	6 14	.	2 06	6 35
37	Vigvelke "	*6 21	.	*2 12	*6 42
39	Pelsücz X örh.	6 28	.	2 19	6 52
	Murány l. 71 érk.	9 59	.	5 45	.
	Nagy-Szlabos l. 72 "	9 17	.	5 04	.
	Nagy-Szlabos l. 72a ind.	4 25	.	11 40	.
	Murány l. 71 a "	4 10	.	11 20	.
—	Pelsücz X ind.	6 36	.	2 39	7 02
42	Herka "	6 45	.	2 47	7 11
45	Tiba 13. sz. örh. "	*6 53	.	1	*7 19
49	Gömör-Panyit "	7 04	.	3 01	7 32
56	Tornalya "	7 23	.	3 22	7 49
64	Kövecses "	7 43	.	3 37	8 06
70	Bánréve X érk.	7 58	.	3 51	8 21
	Bánréve ind.	8 48	.	5 46	9 17
	Fülek l. 65 "	9 30	.	6 05	10 03
	Budapest k. p. u. 5a "	12 40	.	9 10	5 47
	Miskolcz l. 65 a érk.	9 20	.	5 30	10 21
	Budapest k. p. u. 6a "	1 30	.	10 00	6 35

71a. *Murány—Pelsücz.

	ÁLLOMÁSOK	Vc. 8211	Vc. 8213
—	Murány ind.	4 10	11 20
4	Hosszúrét 14. sz. örh. "	*4 23	*11 30
9	Nagy-Bőcze "	4 50	11 56
12	Vaszeréd 11. sz. örh. "	*4 59	*12 02
16	Hosszúvölgy "	5 19	12 21
21	Jolsva "	5 39	1 01
25	Jolsva-Taplécza 6. sz. örh. "	*5 53	*1 10
29	Lucze-Gete "	5 51	1 22
37	Herka-Ochrény 1. sz. örh. "	*6 02	*1 43
41	Pelsücz X érk.	6 14	1 55
	Nagy-Szlabos l. 72 érk.	9 17	5 04
	Dobsina l. 70 "	8 41	4 26
	Bánréve l. 70a "	7 57	3 51
	Budapest k. p. u. 6a (Miskolczon át) . . "	1 30	10 00
	Budapest k. p. u. 5a (Fülekon át) . . . . "	12 40	9 10

Balla László gyűjteményéből

Menetrend 1905[283]



72. *Pelsücz—Nagy-Szlabos.

	ÁLLOMÁSOK	Vc. 8312	Vc. 8314
	Budapest k. p. u. 6 ind.	9 40 *10 10	7 40
	Miskolcz l. 65 (*Jun. 25. bez. szept. 15.) "	3 22	11 10
	Budapest k. p. u. 5 "	.	7 10
	Fülek l. 65a "	.	10 10
	Dobsina l. 70 "	4 57	12 50
	Dobsina l. 70a "	4 26	12 30
	Murány l. 71a "	4 10	11 20
—	Pelsücz X ind.	7 05	2 50
8	Kun-Taplécza "	7 30	3 15
13	Csetnek-város "	7 50	3 35
16	Csetnek "	8 17	4 02
19	Krosnó "	8 25	4 12
23	Ochtina "	8 46	4 33
27	Rochlóna "	9 03	4 50
34	Nagy-Szlabos érk.	9 17	5 04

73. Feled—Tiszolcz.

	ÁLLOMÁSOK	Vegyes 8642	Sez. 8602	Vc. 8512	Vegyes 8650	Vegyes 8644
	Budapest k. p. u. 5 ind.	11 10	7 10	9 35	3 30	.
	Fülek l. 65 a "	6 27	10 19	2 42	7 02	.
	Budapest k. p. u. 6 ind.	11 10	.	7 40	8 35	2 15
	Miskolcz l. 65 "	6 40	.	11 10	3 21	6 35
	Feled † érk.	11 54	2 04	6 40	11 02	12 05
	Krosnó-Ochtina l. 75a "	.	4 42	.	.	.
	Breznóbánya l. 75a "	.	5 42	.	.	.
	Zólyom-Brézó l. 75a "	.	.	.	.	.

† Azonkívül Feled és Rimaszombat között közlekedik.

	ÁLLOMÁSOK	Vegyes 8648	Vegyes 8862	Vegyes 8646
	Budapest k. p. u. 5 ind.	11 10	.	.
	Fülek l. 65a "	6 27	.	.
	Budapest k. p. u. 6 ind.	.	7 40	8 35
	Miskolcz l. 65 "	.	11 10	3 21
—	Feled † ind.	7 24	1 25	5 40
2	Új-Feled l. sz. örh. "	*7 29	*1 31	*5 46
8	Jánosi "	7 45	1 48	6 03
12	Rimaszombat érk.	7 54	2 00	6 15

72a. *Nagy-Szlabos—Pelsücz.

	ÁLLOMÁSOK	Vc. 8311	Vc. 8313
—	Nagy-Szlabos ind.	4 25	11 40
4	Rochlóna "	4 39	11 55
7	Ochtina "	4 55	12 20
9	Krosnó "	5 07	12 30
16	Csetnek "	5 34	1 01
19	Csetnek-város "	5 39	1 07
23	Kun-Taplécza "	5 57	1 28
34	Pelsücz X érk.	6 04	1 45
	Murány l. 71 érk.	9 59	5 45
	Dobsina l. 70 "	8 41	4 26
	Bánréve l. 70a "	7 57	3 51
	Fülek l. 65 "	9 39	6 05
	Budapest k. p. u. 6a "	12 40	9 10
	Miskolcz l. 65a érk.	9 20	5 30
	Budapest k. p. u. 6a "	1 30	10 00

73a. Tiszolcz—Feled.

	ÁLLOMÁSOK	Vc. 8511	Vegyes 8545	Sez. 8501	Vegyes 8641	Vegyes 8643
	Zólyom-Brézó l. 75 ind.	.	.	7 19	.	3 15
	Breznóbánya l. 75a "	.	.	8 25	.	4 09
	Krosnó-Ochtina l. 75 "	.	.	9 59	.	5 42
—	Tiszolcz X ind.	4 41	6 10	12 55	4 45	7 24
4	Gács 29. sz. örh. "	*4 48	*6 22	.	.	.
10	Nyustya-Likér "	5 17	6 47	1 30	5 03	7 46
13	Rimabrézó "	5 34	7 02	1 53	5 23	8 02
18	Rimabánya "	5 50	7 18	2 03	5 36	8 18
26	Gömör-Rábó "	6 05	7 33	2 17	5 51	8 32
30	Orlay-Türök 11. örh. "	*6 13	*7 41	*2 24	*6 02	*8 40
36	Rimaszombat † "	6 35	8 03	2 50	7 11	9 01
42	Jánosi "	6 46	8 14	3 00	7 23	9 11
46	Új-Feled 1. sz. örh. "	*6 50	*8 27	*3 12	*7 30	*9 24
50	Feled † érk.	7 05	8 33	3 17	7 41	9 30
	Miskolcz l. 65 a érk.	9 20	12 50	5 30	10 20	.
	Budapest k. p. u. 6a "	1 30	8 10	10 00	6 35	.
	Fülek l. 65 érk.	.	9 30	6 05	.	10 23
	Budapest k. p. u. 5a "	.	12 40	9 10	.	5 52

† Azonkívül Rimaszombat és Feled között közlekedik.

	ÁLLOMÁSOK	Vegyes 8561	Vegyes 8647
—	Rimaszombat ind.	10 13	4 36
8	Jánosi "	10 27	4 47
10	Új-Feled 1. sz. "	*10 42	*5 00
12	Feled † érk.	10 50	5 05
	Miskolcz l. 65a érk.	12 50	.
	Budapest k. p. u. 6a "	8 10	.
	Fülek l. 65 érk.	2 02	6 05
	Budapest k. p. u. 5a "	7 00	9 10

Balla László gyűjteményéből

Menetrend 1905[284]

[282] Balla László www.vasút.tk

[283] Balla László www.vasút.tk

Tétel	Rovat	Megnevezés	Az 1907. évi XXIX. t.-cz. indokolása szerint	Tényleges végrehajtás szerint
			korona	
41		*Vinkovcze* állomás bővitése I. részlet . . .	300.000	170.000
42		*Nyiregyháza* állomás bővitése, I. részlet .	300.000	300.000
43		*Orosháza* állomás bővitése	100.000	72.500
44		*Zombor* állomás bővitése I. részlet	200.000	120.000
45		*Zólyombrézó* állomás bővitése	100.000	—
46		*Bánréve* állomás bővitése I. részlet . . .	200.000	50.000
47		*Nagyszöllös* állomás bővitése I. részlet . .	100.000	140.000
		X. összesen	8,200.000	8,624.200

Az állomáson jelenleg 8 vágány van, amelyből az első négy vágány a személyvonatok négyes találkozásához szabadon tartandó, a nyolczadik vágány a gépeknek a fűtőházhoz való be- és kimeneteléhez tartandó szabadon s igy az elegy, a rakott és üres kocsik részére csak három vágány marad, a mely egyenkint 50, tehát összesen 150 kocsit képes befogadni, holott naponkint a legcsekélyebb forgalomnál 200. erősebb forgalomnál 350 teherkocsi fut be az állomásba 24 óra alatt és a személyvonatok tartózkodása alatt 2—3 tehervonat is találkozik. Ehhez járul, hogy az ózdi vasgyár tervbe vett kibővítésével az állomás átmeneti forgalma hozzávetőlegesen napi 150 teherkocsival fog szaporodni.

De nemcsak a vágányzat szűk, hanem a raktár sem felel meg, ahhoz a határfán belül alig két kocsi fér el és a míg a darabárú kocsikat kezelik, addig gabonaneműt nem lehet felvenni, sem berakni , különben is az egész raktárba csak négy kocsirakomány gabona fér.

Ehhez járul, hogy a személyvonatok kihaladásáig a kezelővonatnak nem lehet a raktárnál tartózkodni úgy, hogy a tehervonatok gyakran 2 - 3 órai késést szenvednek.

Bánréve állomás nagyobb szabású bővítésének tervezete, mely szerint a jelzett nehézségek mind kiküszöböltetnének, már elkészült, annak alapján a bővítést megelőző közigazgatási bejárás megtartatott és annak eredménye alapján a legsürgősebben szükséges vágánymunhák az 1907. évi XXIX. t.-czikkel engedélyezett munkák között Bánrévére fölvett 200.000 K helyett, a megadott átruházási jog alapján 50.000 K összegig foganatba is vétettek.

A folytatólagos bővítés czéljaira II. részletképen a jelen törvényjavaslatban 250.000 koronát vettem előirányzatba. Elsősorban az új mozdonytelep lesz felépitendő, a végből, hogy a régi mozdonyszín lebontassék és annak helyén új állomási vágányok legyenek fektethetők…"[285]

[284] Balla László www.vasút.tk

[285] Képviselőházi irományok, 1906. XII. kötet • 401-462. sz. • 1906-440 (1906-XII-252)

		ged-rendező és a Szegedtisza-pályaudvarokon	250.000		
	37.	*Zágráb* állomás áruraktár és az ezzel kapcsolatos építkezések I. részlet	200.000		
	38.	*Károlyváros* állomás folyt. bővítése	250.000		
	39.	*Eszék alsóváros* bővítése I. részlet	350.000		
	40.	*Eszék p. udv.* folyt. bővítése VI. részlet.	250.000		
	41.	*Vinkovce* állomás bővítése I. részlet	300.000		
	42.	*Nyiregyháza* állomás bővítése I. részlet	300.000		
	43.	*Orosháza* állomás bővítése . . .	100.000		
	44.	*Zombor* állomás bővítése I. részlet	200.000		
	45.	*Zólyom-Brezó* állomás bővítése .	100 000		
	46.	*Bánréve* állomás bővítése I. részlet	200.000		
	47.	*Nagyszőllős* állomás bővítése I. részlet	100.000		
		X. összesen . . .		8,200.000	

Tétel	Rovat	Megnevezés	Előirányzati összeg egyenkint	Előirányzati összeg összesen	Jegyzet
			korona		
	10	**Miskolcz** rendező bővitése II. részlet . . .	300.000		1907-ben I. részl. 500,000 K
	11	**Kassa** állomás folytatólagos bővitése . .	300.000		1901—1906 közt eng. 923.000 K 1907. részl. 250.000 K
	12	**Sátoraljaujhely** állomás bővitése II. részlet	250.000		
	13	**Ruttka** állomás bővitése (raktárak) . . .	230.000		
	14	**Bánréve** állomás bővitése II. részlet . . .	250.000		1907. I. részl. 50.000 K.
	15	**Zólyombrézó** állomás bővitése	1,000.000		
	16	**A szegedi pályaudvarok bővitése**	600.000		1907-ben eng. 390.000 K

VIII.		*Távirda-, harangjelző- és telefonberendezések,* ugymint:		
	1	*Zólyom—Ruttka* közt kocsiintézőségi távirdavezeték	18.000	13.000
	2	*Bánréve—Fülek* közt kocsiintézőségi távirdavezeték	10.000	7.000
	3	*Szombathely—Fehring* közt kocsiintézőségi távirdavezeték	15.000	15.000
	4	*Szeged—Eszék—Bród* közt kocsiintézőségi távirdavezeték	48.000	48.000
	5	*Miskolcz—Debreczen* közt kocsiintézőségi távirdavezeték	14.000	12.500
	6	*Cameralmoravicza—Fiume* közt telefonberendezés	65.000	75.000
	7	*Miskolcz—Szerencs* közt telefonberendezés	20.000	13.500
	8	*Debreczen—Királyháza* közt telefonberendezés	60.000	60.000
	8a	*Miskolcz—Vadna* közt telefon	—	9.000
	8b	*Pusztaszentlőrinczi kavicsbánya* telefon-összeköttetése a balparti üzletvezetőséggel .	—	5.000
	2	*Érsekujvár* állomáson pihenő és melegedő helyiségek	12.000	12.000
	3	*Pozsony-rendező* p. u. pihenő, melegedő és étkező helyiség	20.000	20.000
	4	*Hatvan* állomáson pihenő és melegedő helyiség	20.000	26.000
	5	*Miskolcz, Fülek* és *Ruttka* állomáson pihenő és melegedő helyiség	60.000	60.000
	6	*Nyiregyháza* állomáson tartózkodó helyiség vonatkisérők részére	10.000	—
	7	*Miskolcz-rendező* p. u., *Miskolcz-jömöri* p. u., *Fülek, Rutika, Zólyom, Kassa, Beszterczebánya, Bánréve, Balassagyarmat, Mezőlaborcz, Garamberzencze, Ipolyság* állomásokon melegedő és étkező helyiségek létesitése	60.000	60.000
	8	*Gyékényes* állomáson melegedő és étkező helyiségek	20.000	28.000
	8a	Istvántelki főműhelyen szellőztetők . . .	—	2.500
	9	Rendelkezésre áll	90.000	—
		XVIII. összesen	300.000	216.500

A másik idézet, amely 1907-ből származik, szintén azt bizonyítja, hogy Bánréve vasúti csomópont mennyire fontos volt. Látható, hogy fontossági sorrendben, sokkal nagyobb települések vasúti csomópontjaival volt azonos besorolásban Bánréve.

„Az államvasuti alkalmazottak lakáspénze

1907. szeptember

Kossuth Ferencz kereskedelemügyi miniszter Wekerle Sándor miniszterelnökkel, mint pénzügyminiszterrel egyetértőleg a m. kir. államvasutak évi fizetéssel biró alkalmazottai illetményeinek rendezéséről szóló törvényben nyert felhatalmazása alapján a magyar királyi államvasutak állomásait a törvényben megállapított öt lakáspénzosztályba következőképp so-

rozta be:

Az első lakáspénzosztályba tartoznak:

Budapest, Fiume és a magyar szent korona országainak határain kívül fekvő állomáshelyek.

Második lakáspénzosztályba tartoznak:

A Budapesten kívül fekvő üzletvezetőségi székhelyek, ugymint Arad, Debreczen, Kolozsvár, Miskolcz, Szeged, Szombathely és Zágráb, továbbá a következő városok: Brassó, Győr, Kassa, Nagyvárad, Pozsony, és Temesvár.

Harmadik lakáspénzosztályba tartoznak:

***Bánréve,** Bród, Bruk Királyhida, Czegléd, Czelldömölk, Eszék, Gyékényes, Hatvan, Hódmezővásárhely, Jutas, Kaposvár, Kecskemét, Komárom, Lipótvár, Losoncz, Lugos, Mármarossziget, Nagybecskerek, Nagykanizsa, Nagyszeben, Nagyszombat, Nyiregyháza, Nyitra, Ó-Dombovár, Palota-Ujpest, Pancsova, Pápa, Pécs, Piski-telep, Pöstyén, Püspökladány, Ruttka, Sátoraljaujhely, Sopron, Szabadka, Szatmárnémeti, Székesfejérvár, Szolnok, Trencsén, Uj-Dombovár, Ujvidék, Versecz, Vinkovcze, Zombor és Zsolna.*

A negyedik lakáspénzosztályba tartoznak:

az első – harmadik osztályokba nem tartozó törvényhatósági joggal felruházott és rendezett tanácsú városok.

Végül az ötödik lakáspénz-osztályba tartoznak mindazok a községek és telepek, melyek az első – negyedik lakáspénzosztályokba nem sorozhatók.

Kossuth Ferencz kereskedelemügyi miniszter egyidejűleg intézkedett, hogy a magyar királyi államvasutak évi fizetéssel bíró személyzete a régi és új lakbérek között mutatkozó különbözeteket még e hét folyamán kézhez vehesse.”[286]



Az eredeti állomásépület az 1890-es években[287]
(később szolgálati épület MÁV, VÁM, orvosi rendelő, lakások).

[286] http://www.huszadikszazad.hu

[287] Korabeli képek, levelezőlapok Szente-Varga Domonkos úr szíves hozzájárulásával (www.vasútállomások.hu)

Az 1910. évtől elkezdett, második nagyobb, bővítéskor kellett elbontani a korábbi két-állásos fűtőházat, amely a vágánybővítések akadálya volt. Ilyen formán a hatállásos körfűtő-ház megépítése ezektől az időktől kezdődött el.

Ennek építése elhúzódik és csak az 1920-as évek elejére valósul meg az akkori kornak megfelelő modern, „6 csillag rendszerű" mozdonyszínt (a gőzmozdonyok idejében fűtőház!), és egy 15,5 méteres fordítókorong, természetesen a vízházzal, szertárral, széntérrel és minden egyébbel együtt.

Nem véletlen, hogyBánréve vasútállomásán 11+1 vágány, időszakosan 2 *„ágyúrakodó rámpa",* nagyméretű raktár és kültéri átrakó terület található. Maga az állomás is az akkori forgalmi viszonyokra épült 1902-ben, a maga méltóságteljes, eklektikus megjelenésében.

A következőkben korabeli kimutatások a vasútnál alkalmazott munkások béreiről. Az első táblázat a pályamunkások és a pályafenntartási szolgálat dolgozóinak bérezését tartal-mazza.[288]

A munkások foglalkozásának nemei		1900	1904	1907	1900	1904	1907
		évben az alanti vonalszakaszokon					
		Ukk—Csáktornya			Hatvan—Miskolcz		
Előmunkás	napibérben	1·90—2·40	2·00—2·60	2·20—2·70	2·00—2·40	2·20—2·40	2·40—3·00
Munkás	napibérben	0·80—1·50	1·00—1·60	1·40—2·00	1·20—1·80	1·40—1·60	1·40—2·00
Ács	napibérben	3·20—4·40	3·40—4·60	3·40—4·60	2·80—3·60	3·00—3·60	3·60—4·40
Asztalos	napibérben	3·40—5·00	3·40—5·40	3·50—5·60	2·40—4·00	3·80—4·00	4·00—5·00
Kovács	napibérben	2·60—3·80	2·80—4·00	2·90—4·10	.	.	.
Lakatos	napibérben	3·00—4·60	3·40—4·80	3·60—5·00	.	.	2·00—3·00
Bádogos	napibérben	3·60—5·20	3·80—5·50	3·40—5·60	.	.	.
Kőmives	napibérben	3·00—4·60	3·00—4·80	3·40—5·00	3·60—6·00	3·60—6·00	4·00—7·00

[288] Képviselőházi irományok. Arcanum adatbázis.

A munkások foglalkozásának nemei		Szerencs—Nagymihály			Miskolcz—Bánréve		
Előmunkás	napibérben	2·20—3·00	2·20—3·00	2·40—3·20	2·00—2·40	2·20—2·40	2·60—3·00
Munkás	napibérben	1·20—1·80	1·20—2·00	1·40—2·00	1·20—1·60	1·40—2·00	1·60—2·00
Ács	napibérben	3·20—4·00	3·60—4·20	3·80—4·50	3·20—5·00	3·40—5·00	3·60—6·00
Asztalos	napibérben	4·00	4·00—4·20	4·20—5·00	.	3·40—3·60	4·00—4·40
Kovács	napibérben	.	.	3·80—4·00	.	.	.
Lakatos	napibérben	3·00—4·40	3·00—4·60	3·20—4·80	.	.	.
Bádogos	napibérben	.	.	.	.	.	.
Kőmives	napibérben	3·20—5·60	3·40—6·60	3·80—6·80	3·20—5·00	3·60—5·00	3·80—6·00

A következő táblázat a fűtőházi dolgozók béreit mutatja be. Itt több fűtőház adatait is megadjuk, hogy a különbözőségek jól látszanak.[289]

A munkások foglalkozásának nemei		1900	1904	1907	1900	1904	1907
		évben az alanti fűtőházaknál alkalmazott munkások legkisebb					
		Miskolczi fűtőház			Sátoraljaújhelyi fűtőház		
Mozdonytisztitók	napibérben	.	.	.	.	.	2·00
	egyezményben	1·60—2·40	1·80—2·29	1·89—2·35	1·20—2·40	1·88—2·33	.
Kazánmosók	napibérben	2·00—2·20	2·00—2·20	2·60—2·80	1·60—2·40	2·00	2·00
	egyezményben	.	.	.	.	.	.
Szénrakók	napibérben	.	.	.	.	.	.
	egyezményben	1·80—2·30	1·93—2·58	2·36—3·00	1·82—2·29	1·88—2·70	2·31—2·70
Salakhordók	napibérben	.	.	.	.	.	.
	egyezményben	1·80—2·30	1·93—2·58	2·36—3·00	1·82—2·29	1·88—2·70	2·31—2·70
Mozdonyforditók	napibérben	.	.	.	.	.	.
	egyezményben	1·80—2·30	1·93—2·58	2·36—3·00	1·82—2·29	1·88—2·70	2·31—2·70
Egyéb fűtőházi munkások	napibérben	2·00	2·00	2·00	1·60—1·80	2·00	2·00
	egyezményben	.	.	.	.	.	.

[289] Képviselőházi irományok. Arcanum adatbázis.

A munkások foglalkozásának nemei		Dobsinai fűtőház			Füleki fűtőház		
Mozdonytisztítók	napibérben	1·80	1·80–2·00	2·20	.	.	2·00
	egyezményben	.	.	.	.	.	.
Kazánmosók	napibérben	.	.	2·20	2·00–2·00	2·40	2·40
	egyezményben	.	.	.	.	.	.
Szénrakók	napibérben	1·80	1·80–2·00	2·20	1·60	1·60–2·00	2·00
	egyezményben	.	.	.	.	.	.
Salakhordók	napibérben	1·80	1·80–2·00	2·20	1·60	1·60–2·00	2·00
	egyezményben	.	.	.	.	.	.
Mozdonyfordítók	napibérben	.	.	.	.	.	.
	egyezményben	.	.	.	.	.	.
Egyéb fűtőházi munkások	napibérben	.	1·80–2·00	2·20	1·60	1·60–2·00	2·00
	egyezményben	.	.	.	.	.	.

1900	1904	1907	1900	1904	1907	1900	1904	1907
és legnagyobb napibére, illetve napi keresete koronában								
Kassai fűtőház			Balassagyarmati fűtőház			Tiszolczi fűtőház		
1·60	1·80–2·00	2·00	1·80	2·00	2·00	1·60	1·60–2·00	2·00
.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.
2·00	2·00	2·20	1·60	2·00	2·00	1·60	1·60–2·00	2·00
.	.	.	.	.	.	.	.	.
1·80	1·80–2·00	.	1·60	2·00	2·00	1·60	1·60–2·00	2·00
.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	2·00	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.
1·60	2·00	2·00	1·60	2·00	2·00	1·60	1·60–2·00	2·00
.	.	.	.	.	.	.	.	.

Bánrévei fűtőház			Debreczeni fűtőház			Királyházai fűtőház		
.	.	2·20	1·60	1·60	2·00	1·40	1·40	1·80
.	.	.	1·79—2·30	1·92—2·34	2·62	1·43—1·91	1·61—2·07	2·31
.	.	.	2·00—2·20	2·20—2·40	.	2·20	2·00	2·60
.	.	.	.	.	.	.	.	.
1·80	1·80—2·00	2·20	1·80	1·80	2·20	1·60	1·60	1·80
.	.	.	2·02—2·58	2·07—2·63	3·10	1·74—2·19	1·84—2·37	2·56
1·60	1·80—2·00	2·20	1·80	1·80	2·20	1·60	1·60	1·80
.	.	.	2·02—2·58	2·07—2·63	3·10	1·74—2·19	1·84—2·37	2·56
.	.	.	1·80	1·80	2·20	1·60	1·60	1·80
.	.	.	2·02—2·58	2·07—2·63	3·10	1·74—2·19	1·84—2·37	2·56
.	1·80—2·00	2·20	1·60—1·80	1·80—2·00	2·00	1·40	1·60	2·00
.	.	.	.	.	.	.	.	.

A műhelyi munkások bérei a következők. Ebben a bánrévei fűtőház nem szerepel, mert akkor itt javításokat nem végeztek, csak Miskolcon.[290]

A munkások foglalkozásának nemei		1900	1904	1907	1900	1904	1907
		évben az alanti műhelyekben alkalmazott munkások legkisebb					
		Északi főműhely			Zólyom		
Tűzikovács	napibérben	.	.	.	.	.	.
	egyezményben	4·11—8·23	4·27—8·54	4·49—9·38	3·02—5·04	3·69—6·72	4·55—7·00
Rugókovács	napibérben	.	.	.	.	.	.
	egyezményben	4·99—8·45	5·12—8·67	4·99—9·57	.	.	.
Kazánkovács	napibérben	.	.	.	.	.	.
	egyezményben	4·81—8·51	4·44—8·88	5·12—9·46	3·05—4·57	4·37—6·05	4·34—6·51
Kerékkovács	napibérben	.	.	.	.	.	.
	egyezményben	4·18—8·36	4·32—7·92	4·82—9·25	.	.	.
Bádogos	napibérben	.	.	.	.	.	.
	egyezményben	3·19—8·50	3·60—9·41	5·49—10·55	3·42—4·90	4·34—4·96	5·13—5·97
Rézműves	napibérben	.	.	.	.	.	.
	egyezményben	4·29—8·02	4·89—8·27	4·78—8·76	.	6·60—6·60	7·65—7·65
Esztergályos	napibérben	.	.	.	.	.	.
	egyezményben	3·66—8·05	3·76—9·02	4·02—10·05	3·48—6·32	3·28—6·56	5·01—7·60
Kerékesztergályos	napibérben	.	.	.	.	.	.
	egyezményben	3·98—5·64	3·65—5·98	3·87—5·98	3·65—3·65	4·50—4·50	5·25—5·25

[290] Képviselőházi irományok. Arcanum adatbázis.

Gyalús, fúrós	napibérben	.	.	.	.	.	.
	egyezményben	3·48—7·66	4·44—8·14	4·78—8·76	3·32—4·83	4·37—5·04	3·74—5·10
Gép- és szerszám-lakatos	napibérben	2·00—4·80	2·00—5·00	2·00—5·00	1·80—4·00	1·80—4·40	1·60—4·00
	egyezményben	3·86—9·26	3·94—8·97	4·14—9·89	2·70—6·00	2·88—7·04	2·80—7·00
Műszerész	napibérben	.	.	.	.	.	.
	egyezményben	3·84—8·83	4·15—8·69	4·42—9·65	.	.	.
Kocsilakatos	napibérben	2·00—4·60	2·00—4·80	2·00—5·00	2·00—3·20	2·20—3·40	1·80—3·60
	egyezményben	3·60—7·92	3·78—8·36	4·10—9·02	3·08—4·93	3·37—5·20	3·15—6·30
Famunkás	napibérben	2·00—6·00	2·20—6·40	2·20—6·40	.	.	.
	egyezményben	3·50—7·35	4·09—7·81	4·49—9·34	3·60—4·80	3·46—4·03	4·34—5·34
Nyerges, kárpitos	napibérben	.	.	.	.	.	.
	egyezményben	4·18—7·31	4·65—8·15	5·30—8·97	.	.	.
Mázoló, fényező	napibérben	.	.	.	.	.	.
	egyezményben	4·05—7·39	3·54—7·43	3·92—8·23	.	.	.
Fémöntő	napibérben	.	.	.	.	.	.
	egyezményben	.	.	.	.	.	.
Napszámos	napibérben	1·80—3·20	1·80—3·20	1·80—3·60	1·40—2·40	1·80—2·80	1·80—2·80
	egyezményben	2·83—5·02	3·01—5·34	3·49—6·95	1·76—3·02	2·47—4·65	.

Az 1899-es és az 1907-ben megírt levelezőlapokon az akkori körülmények láthatóak a vasútállomásról.



A képeslap dátumozása 1899. december 26.
A kisebbik képen a Vay – Serényi kastély.[291]

[291] www.vasútállomások.hu



1907-ben feladott képeslapon az állomás előtti tér[292]



A levelezőlap írt oldala, a dátum 1907. október 14.[293]

[292] http://www.kepkonyvtar.hu/
[293] http://www.kepkonyvtar.hu/



Az új állomásépület, a régi állomásépület peronja még nincs elbontva. A mozdony egy MÁVXII. osztályú, mellékvonali, szertartályos mozdony, később 377. sorozat[294]



MÁV XII. osztályú, később 377. sorozatú mellékvonali, szertartályos mozdony C-n2t, 46 000 N, 45 km/h[295]

1894-95-ös években a Miskolc - Bánréve közötti vonalat átépítették, és így az fővonal lett.



A régi állomásépület is impozáns volt, de az 1902. évben megépült új épület ma is egy meghatározó építménye a községnek.

1 koronás bankjegy 19020.[296]

[294] A Bánréve-Ózd vonal HÉV kategória 1872-1926 között. Addig a vontatási feladatokat a vasgyári mozdonyállománnyal a kohászati üzem végezte. Az államosítás után a vontatási feladatok a MÁV-hoz kerültek. A kép valószínűleg 1926 előtt készült. A vonal először 1000 mm nyomtávú, az átépítés 1887. július 20-ára történt meg normál nyomtávra. Ekkortól már csak az Ózd-Nádasd vonal maradt meg 1000 mm nyomtávúnak.

[295] id. Rónaföldi Zoltán gyűjteménye

[296] Enciklopédia Humana. A Dunánál. Magyarok a 20. században. www.mek.niif.hu



25 korona, 1918[297]





5000 korona 1923[298]





10 pengő, 1926[299]

Az I. világháború után a korona is fokozatosan elértéktelenedett, melyet aztán a pengő váltott fel 1927. január 1-től.

A pengő árfolyama 1931-ben 1 USD[300] = 5,731 HUP, 1 CHF[301] = 1,112 HUP, 1 ATS[302] = 0,802 HUP, 1 FRF[303] = 0,222 HUP volt! A pengő erős fizetőeszköznek számított.

A teljesség igénye nélkül néhány korabeli árucikk ára a harmincas évek közepéről: 1 kg. trappista sajt: 88 - 96 fillér között, 7 dl-es tokaji szamorodni: 88 fillér. A Párizsi Nagy Áruház katalógusa szerint egyaránt 96 fillérbe került 3,5 kg bab, borsó vagy lencse, 0,5 liter rum, 2 kg rizs, 25 dkg valódi vaj. Egy Gillette-típusú borotvakészülék 5 pengével, 30 fillér.

Egy tangóharmónika vagy egy hegedű 8 pengő. Egy hanglemez 50 fillér. 4 x40 dekagrammos háziszappan 96 fillér, egy egyszerűbb könyv ára 1 pengő; egy lexikonkötet 15-20 pengő.

---

[297] Enciklopédia Humana. A Dunánál. Magyarok a 20. században. www.mek.niif.hu
[298] Enciklopédia Humana. A Dunánál. Magyarok a 20. században. www.mek.niif.hu
[299] Enciklopédia Humana. A Dunánál. Magyarok a 20. században. www.mek.niif.hu
[300] USA dollár
[301] svájci frank
[302] osztrák schilling
[303] francia frank

Telefon: belépési díj vidéki hálózatba 9-10 pengő; havi alapdíj (településméret től függően) 5-8 pengő; beszélgetési díj hívásonként és 5 percenként 12 fillér. Egy bútorozott fővárosi albérlet ára havi 20 -50 pengő között volt, minőségtől függően.

Egy színházjegy 1-5 pengő között. Egy szállodai nap, teljes ellátással: 4 pengőtől (a Continental-ban) 10 pengőig (a Duna-közeli Vadászkürt Szállodában).

Egy gyári segédmunkás 80-100 pengőt keresett; egy summás átlagos havi keresete kb. 20 pengő volt.

1938-ban 1 kiló kenyér ára egyenlő volt 1 kiló finomliszt árával (38 fillér)

Máshonnan:

- ✓ 1 kg félbarna kenyér 24 fillér,
- ✓ egy villamos átszállójegy 24 fillér,
- ✓ 12 fillér egy liter asztali bor,
- ✓ 1 mázsa búza 12 pengő,
- ✓ 1 csizma 3 pengő,

Jellemző fizetések 1929-ből:

Egyetemi tanár: 898, bíró, ügyész: 712, fővárosi fogalmazó: 623, minisztériumi fogalmazó: 598, középiskolai tanár (állami): 454, budapesti magánvállalati mérnök: 441, diplomás



A régi állomás peronja már elbontva

MÁV-tisztviselő: 424, megyei diplomás tisztviselő: 413, polgári iskolai tanár: 340, fővárosi elemi iskolai tanító: 340, fővárosi óvónő: 290, állami elemi iskolai tanító: 278, egyetemi adjunktus, tanársegéd: 268, állami óvónő: 246, kezdő köztisztviselői fizetés: 199.

Egy MÁV műszaki gyakornok 1929-ben 170 pengőt keresett havonta, egy szakaszmérnök (kevés gyakorlattal) 200[304] pengőt. A gyakorlattal remdelkező tisztviselők 300…500 pengőt kerestek, a munkabér 200…400 pengő közötti volt.

Bánrévén pályamesteri szakág volt a területhez rendelve, szintén bánrévei helyszínnel, és jelentős munkaerő felhasználással. A pályamesteri telephely, raktárak, tárolók, műhelyek, lakóépületek gyakorlatilag a 26. közúti sorompónál kezdődtek és a vasút mellett az ózdi – miskolci bejárati jelzőkig tartottak. A bánrévei pályamesteri főnökség gyakorlatilag Pogonyi-puszta megállótól egészen Ózdig tartott.

[304] http://www.tankonyvtar.hu/historia-1996-0910/historia-1996-0910-081013-16



Bánréve vasútállomás, 1907-ben dátumozott képeslapon, háttérben a kútház[305]

A község a vasúti munkahelyekből eredően jelentős fejlődésen ment át. Emelkedett a lélekszám, a településen nagyszabású építkezések voltak, két MÁV lakótelep is létesült (1922), tiszti és segédtiszti lakásokkal, a magánépítkezések mellett.

A kinevezett alkalmazottak többsége szolgálati lakásban lakott. Ezek építése és fenntartása a MÁV-nak súlyos terhet jelentett, de előnyei sem tagadhatók. A vasút közelében lakóktól megkövetelhették a teljesen pihenten való szolgálatba állást, ami az akkori hosszú munkaidő mellett a balesetvédelem érdekeit szolgálta. Másrészt a közelben lakó személyzet rövid úton kiértesíthető és szolgálatba állítható volt. Az akkori rendelkezések szerint a mozdonyvezetők és fűtők pihenőjük letöltése után kötelesek voltak otthon tartózkodni és értesítést várni. Ettől eltérni csak a mozdonyfelvigyázók engedélyével lehetett!

Az állomás új, és a ma már lebontott régi épületében is, számos szolgálati lakás volt. Ugyancsak szolgálati lakások voltak a pályafenntartási főnökség telepén is, valamint a vasút és a sportpálya között is. Később még épült ikerlakás és emeletes, 4 lakásos épület is, a temetői útkanyarulat mellett. A vasút jelentős létszámot igényelt, amit a községből felvett és kiképzett, az idetelepült, vezényelt vasutasokból lehetett kiállítani.

A MÁV abban az időben különös gondot fordított a családok ellátására, ezt példázza a sok szolgálati lakás is. Normál körülmények között minden áthelyezés szolgálati lakással járt együtt!

Akik viszont nem szolgálati lakásban laktak lakbér illetményt kaptak.

Az állam az alkalmazottairól, ezek között a vasutasokról, a kezdeti időkben példamutatóan gondoskodott. Mindenki, főleg a fiatalok azt hiszik, hogy a szociális juttatások re kimondottan a második világháború utáni demokratikus és szocialista rendszerekhez köthe-

[305] http://www.kepkonyvtar.hu/ a többször átépült kútházat 1944-ben a németek felrobbantották, később újjáépült.

tő. Ennek cáfolatára álljon itt az 1912-ből származó törvény, amely a családi pótlékkal foglalkozik és még egynéhány törvényből idézett rész.

A függelékben megtalálható a 1914. évi XVII. törvénycikk a vasúti szolgálati rendtartásról. Kedves olvasó! Vesse ezt össze a mai, vagy akármelyik korábbi Munka törvénykönyvvel! A következtetéseket mindenki maga vonhatja le.



A régi állomásépület, valamikor még az 1960-as években (Az 1970-es években elbontották)[306]

1912. évi XXXV. törvénycikk az állami, vármegyei és államvasuti alkalmazottak családi pótlékáról és egyes egyéb intézkedésekről

1. § *A tényleges szolgálatban álló alább felsorolt alkalmazottaknak, a jelen törvényben megjelölt módon és korlátok között, családi pótlék jár, a mely ugy az állandó, mint az egyszersmindenkorra szóló ellátások megállapitásánál számitáson kivül marad.*

2. § *A családi pótlék szempontjából az alkalmazottak két csoportba soroztatnak.*

Az első csoportba soroztatnak:

1. az V-XI. fizetési osztályba tartozó állami és vármegyei tisztviselők,

2. a m. kir. államvasuti alkalmazottak A. táblázatának II-IX. fizetési osztályába tartozó államvasuti tisztviselők,

3. az államvasuti rendszerü II-IX. fizetési osztályba tartozó állami vasgyári és állami kőszénbányászati tisztviselők,

4. a posta, távirda és távbeszélő alkalmazottak A. táblázatának államvasuti rendszerü V-IX. fizetési osztályba tartozó tisztviselők,

5. a posta-, távirda- és távbeszélő-alkalmazottak B. táblázatába tartozó üzemi kezelési alkalmazottak,

6. a m. kir. állami rendőrségnél és határrendőrségnél alkalmazott polgári biztosok,

7. az állami gazdasági szaktanitók és szaktanitónők,

8. az állami elemi népiskolánál alkalmazott tanitók és tanitónők, valamint a m. kir. államvasutak által fenntartott iskoláknál alkalmazott tanitók és tanitónők,

9. a pénzügyi és földmivelésügyi ministerium által fenntartott vagy segélyezett kincstári elemi iskoláknál alkalmazott tanitók és tanitónők,

[306] id .Rónaföldi Zoltán gyűjteménye

10. a vármegyei közkórházaknál rendszeres fizetéssel alkalmazott tisztviselők, valamint a rendszeres fizetést élvező vármegyei utbiztosok,



Bánréve vasútállomás, háttérben a régi állomásépület és a raktár[307]

11. a m. kir. államvasutaknál, az állami vasgyáraknál és az állami kőszénbányászatnál állandóan alkalmazott havidijas tisztviselők és havidijas tisztviselő-gyakornokok,

12. az állami középiskoláknál évi segélydij élvezetében álló helyettes tanárok az állami ipariskoláknál évi ösztöndij élvezetében álló tanárjelöltek, valamint az évi segélydij élvezetében álló állami és vármegyei gyakornokok.

A második csoportba soroztatnak:

1. az állami kisdedóvónők,

2. az állami hivatalokban, intézeteknél és vállalatoknál, továbbá a vármegyéknél, a m. kir. államvasutaknál, az állami vasgyáraknál és az állami kőszénbányászatnál állandóan alkalmazott dijnokok,

3. az állami és vármegyei altisztek és szolgák,

4. a m. kir. államvasuti alkalmazottak B. táblázatába tartozó összes alkalmazottak,

5. az állami vasgyáraknál és az állami kőszénbányászatnál alkalmazott altisztek és szolgák,

6. a posta-, távirda és- távbeszélő-alkalmazottak C. táblázatába tartozó összes alkalmazottak,

7. a m. kir. állami rendőrség és a m. kir. határrendőrség őrszemélyzetének, továbbá a m. kir. pénzügyőrség és a m. kir. csendőrség legénységének tagjai, valamint a m. kir. csendőrségnek rangosztályba nem sorozott havidijasai,

8. az állami hivatalokban, intézeteknél és vállalatoknál, továbbá a vármegyéknél, a m. kir. államvasutaknál, az állami vasgyáraknál és az állami kőszénbányászatnál havibér vagy

[307] www.profilia.hu

napibér mellett állandóan alkalmazott kezelőnők, művezető-jelöltek, altisztek és hivatalszolgák,

9. az állami és vármegyei utkaparók.

***3. §** Családi pótlékra igénye van a 2. szakaszban felsorolt olyan alkalmazottaknak, a kinek legalább egy, az alább megkivánt feltételeknek megfelelő, törvényes vagy törvényesitett édes vagy mostoha gyermek van. A királyi kegyelem utján törvényesitett gyermeket ebből a szempontból az anyával szemben is törvényesitett gyermeknek kell tekinteni.*

Családi pótlék csak ellátatlan s az alább meghatározott életkort még el nem ért gyermek után jár.

Az életkor, a melynek betöltéséig a gyermek szülőjének családi pótlékra van igénye, az első csoportba tartozó alkalmazottak gyermekeinél a huszonegyedik, a második csoportba tartozó alkalmazottak gyermekeinél a tizenhatodik életévben állapittatik meg.

Azt, hogy a családi pótlék szempontjából mit kell ellátásnak tekinteni, valamint hogy ilyen ellátás élvezésének esetében mikor kell a családi pótlékot véglegesen és mikor csak időlegesen beszüntetni, a ministerium rendeleti uton állapitja meg….

***6. §** A családi pótlék - a fizetési osztályra, valamint az élvezett javadalmazásra való tekintet nélkül - a következőkép állapittatik meg:*

a) az első csoportba tartozó alkalmazottaknál, a 3. szakaszban megkivánt feltételeknek megfelelő

egy gyermek után évi 200 K,

két gyermek után évi 400 K,

három vagy ennél több gyermek után évi 600 K;

b) a második csoportba tartozó alkalmazottaknál a 3. szakaszban megkivánt feltételeknek megfelelő

egy gyermek után évi 100 K,

két gyermek után évi 200 K,

három vagy ennél több gyermek után évi 300 K.

***„22. §** Jóléti intézetekbe való belépés.*

Az alkalmazott köteles az egyes vasutak külön szabályaiban megjelölt nyugdíjintézetbe, nyugbérpénztárba, vagy ugyanily rendeltetéssel más néven fennálló intézetbe, az ez intézetek alapszabályaiban foglalt feltételekhez képest belépni.

E jóléti intézetek tagsági dijait és járulékait a vasut az alkalmazott illetményeiből levonhatja. (25. §).

A kereskedelemügyi minister, a jelen törvény alá ső vasutak alkalmazotai nyugdij és nyugbér biztosításának ügyét rendeleti uton szabályozza.”[308]

***„26. §** Pihenőidő.*

Az alkalmazottaknak megfelelő pihenőidőre van igényük.

A munkában eltöltött idő átlaga általában több nem lehet, mint a pihenőidő átlaga. A munkaidő átlagának kiszámitásánál alapul egy hónapnál hosszbb időt nem szabad venni.

[308] 1914. évi XVII. törvénycikk a vasúti szolgálati rendtartásról

A szolgálattételt felváltás nélkül csak akkor lehet megengedni, ha a szolgálat egy részében jelenlétre vagy készenlétre szoritkozik és egyhuzamban legalább hat órai pihenőidő éjjelre esik. Ily szolgálat mellett kéthetenként egyszer 24 órai teljes pihenőt kell adni.

A pihenőidőbe nem lehet beszámitani a jelen törvény 27. §-a alapján igénybe vett szabadságidőt; továbbá a mozdony- és vonatkisérő személyzetnél a szolgálat átadására és átvételére, valamint a szolgálat helyétől a lakhelyig és visszamenetelre szükséges időt abban az esetben, ha az alkalmazott nem lakhatik szolgálati helye (telepállomása) közelében.

Az egyhuzamban megkivánható szolgálati idő leghosszabb és a pihenőidő legrövidebb tartamát, figyelemmel az egyes vasutak jellegére, a vonalak helyi és forgalmi viszonyaira valamint a szolgálat követelményeire, a fentebbi elvek alapján a kereskedelemügyi minister rendelettel szabályozza.

A jelen § rendelkezései a 18. § második bekezdésében foglalt szabályt nem érintik.

***27. §** Szabadság.*

I. Bizonyos szolgálati idő után minden alkalmazottnak - a mennyiben azt rendkivüli viszonyok ki nem zárják igénye van szabadságra, még pedig naptári évenkint:

1. tisztviselőknek:

az első 10 évi szolgálat alatt 14 napra.

a 20-ik szolgálati évig 21 napra;

a 20-ik évet meghaladó szolgálat után 28 napra;

2. a többi évi fizetéses alkalmazottaknak:

az első 10 évi szolgálat alatt 8 napra;

a 20-ik szolgálati évig 10 napra;

20 évet meghaladó szolgálat után 14 napra;"[309]

Édesapám mindig szívesen gondolt vissza például a miskolci gépipari középiskolás éveire[310], az 1940-es évek elején, amikor is diákként, szintén szociális rászorultsági elven, éveken át ebédelt és vacsorázott a Rudolf-laktanya konyháján, amely az iskola közelében volt. Ezt is az akkori állam álta.

A XIX. század végének szállítási teljesítményeit mutatják a következő táblázatok. Itt a legnagyobb árumennyiséget feladó és fogadó állomások szerint történt a kigyűjtés. Ezek viszont egyértelműen utalnak a kapcsolódó vasútvonalak és csomópontok áruforgalmi kiterheléseire is.[311]

17 állomás fogad 100 ezer tonnánál több feladott árucikket, *Salgótarján*, *Vadna*, Petrozsény, *Putnok, Barcika*, Kissebes, Biharpüspöki, Kisterenye, Anina, Ajka, Fehértemplom, Krivángyetva, Szerencs, *Losonc*, Arad, Németbogsán, *Center*. Ezekből hat darab az, amely a bánrévei vonalakhoz kapcsolódik.

15 vasútállomásra érkezik 100 ezer tonnánál nagyobb tömegű árucikk. Szerencs, Temesvár-Józsefváros, *Nyustya-Likér*, Arad, Nagyvárad, *Miskolc, Ózd*, Szeged, *Losonc*, Hatvan, Pozsony, Kaposvár, *Salgótarján*, Mezőhegyes, *Zólyombrezó*. Ezek közül is hat esik a bánrévéhez kapcsolható forgalomhoz.

---

[309] 1914. évi XVII. törvénycikk a vasúti szolgálati rendtartásról

[310] id. Rónaföldi Zoltán: Emlékeim a miskolci Magyar Királyi Gépipari Középiskoláról

[311] Dr Frisnyák Zsuzsa: A magyarországi vasútállomások áruforgalmi jellemzői a XIX. század végén. A Közlekedési múzeum Évkönyve 13. 2001-2002 (2003)

Magyarországnak a feladott áruk tömege szerinti legjelentősebb kistérségei a Felvidék felső-magyarországi bányavidékén találhatók. A Budapest-Ruttka fővonal Salgótarján, Kisterenye, Pálfalva és Fülek-valamennyien Nógrád megye füleki járásában fekvő - állomásain 1,36 millió tonna árut adnakfel. 747 ezer tonna árut továbbítanak Borsod megye szentpéteri járásában fekvő Vadna, Barcika és Sajószentpéter állomások. Már e két, a feladott áruk súlya szerint legnagyobb forgalmú kistérség között is megfigyelhető egy lényeges jellemző -a szélsőséges nagyságrendi különbség. A Fülek-Miskolc közötti vonalon fekvő Vadna, Putnok és Barcika az ásvnyi nyersanyagokat nagy tömegben fogadó és továbbító állomások csoportjába tartozik. A vonal sajátossága, hogy a forgalom alig 5%-át teszik ki az érkező árucikkek. Jelentős árumenynyiséget adnak fel Gömör és Kis-Hont tornaaljai, rimaszombati és rozsnyói járásaiban fekvő vasútállomásokon is. Az árufeladó körzetek túlnyomó többségének kizárólag belföldi gazdasági kapcsolatai vannak. A 70 km hosszú Bánréve-Dobsina közötti pálya több fontos árutermelő körzethez kapcsolódik. A legnagyobb forgalmú állomása Dobsina. Itt zömében négyökrös szekerekkel hordják az ipari nyersanyagokat a pályaudvarra.

Összességében az derül ki, hogy a Felvidék legfejlettebb árutermelő régiói Nógrád és Borsod, valamint Gömör és Kis-Hont megyék.[312]

Az adatok alapján érzékelhető, hogy a bánrévei csomópont, a maga négyirányú forgalmával bizony elég szép teherszállítási, továbbítási, vonatrendezési feladatokat láthatott el. Mindez nagyszámú személyzetet, munkaerőt igényelt. Csak példaként említjük, hogy a vasút kezdeti idejében – amíg a teljes vonatok légfékezési rendszere ki nem fejlődött – illetve, amíg a személy- és teherkocsik mindegyike nem volt ellátva fékberendezéssel, addig a vonat terhelésének megfelelő számú, mechanikus fékkel ellátott kocsit soroltak a vonatokba. A fékes kocsikon teljesítettek szolgálatott a vonatfékezők, akik a mozdony sípjelzésének megfelelően fékezték a szerelvényt. Ez bizony nagyon sok személyt igényelt, akik utazószolgálatot láttak el, télen-nyáron, szélsőséges körülmények között. Ugyancsak nagylétszámú volt a pályaőri, sorompóőri szolgálat és a mindenkori technikai színvonalnak megfelelő váltókezelői, kocsirendezeői és egyéb szolgálatok. A vasúti információ távírón keresztül történt, majd később ezt váltotta a telefon, részben. A pályaépítés- fenntartás szintén kézi munkával folyt. Bánrévén, évtizedeken keresztül dolgoztak például Mezőkövesd környéki emberek, akik a vasúti laktanyában éltek és csak hétvégén tértek haza. Akkoriban a pályafenntartási főnökségekhez tartozott a teljes vasúti felépítmény vertikumának működtetése, karbantartása. Ennek megfelelően, asztalos, ács, kőműves és mindenféle iparosember létezett ezeken a főnökségeken, hogy az épületeket rendben tudják tartani.

A MÁV fontosabb, csomóponti állomásain, ahol átszálltak, várakoztak az utasok, mindenütt kiváló éttermek álltak az utasok rendelkezésére. Ezeket bérlőknek adta ki a vasút, akik ezt magas színvonallal érdemelhették ki. Így volt ez Bánrévén is. Az állomásépületben nívós vendéglő működött, egészen az 1940-es évek végéig.[313]

[312] Dr Frisnyák Zsuzsa: A magyarországi vasútállomások áruforgalmi jellemzői a XIX. század végén. A Közlekedési múzeum Évkönyve 13. 2001-2002 (2003)

[313] id. Rónaföldi Zoltán

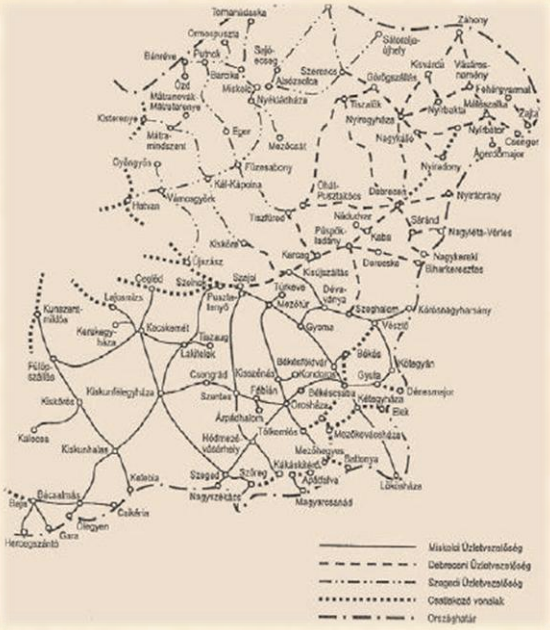
1. melléklet: A legnagyobb áruforgalmú vasútállomások árucsoportonként

Árucsoport	A legtöbb feladott árut fogadó és továbbító állomás:	A feladott árucsoport tömege több mint:	A legtöbb érkező terméket fogadó állomások:	Az érkező árucsoport tömege több mint:
Agyag és agyagáru	Mende, Losonc, Tata-Tóváros, Szombathely, Rimaszombat, Hódmezővásárhely	10 ezer tonna	Vajdahunyad, Szerencs	5 ezer tonna
Ásványok és ásványi termékek	Salgótarján, Vadna, Petrozsény, Barcika, Putnok, Biharpüspöki, Kisterenye, Kissebes, Ajka, Anina, Center	100 ezer tonna	Nyustya-Likér, Ózd, Losonc, Temesvár-Józsefváros, Miskolc, Szerencs, Németbogsán, Pozsony, Arad, Zólyombrezó, Mezőhegyes	50 ezer tonna
Ásványolajok	Mezőtelegd. Szabadka, Nagyvárad, Palota-Újpest	1 ezer tonna	Brassó, Nyíregyháza	5 ezer tonna
Bőr és bőráru	Miskolc, Pozsony, Debrecen, Versec, Rozsnyó	500 tonna	Pöstyén, Palota-Újpest, Tata-Tóváros, Miskolc, Pozsony	1 ezer tonna
Cukor	Szerencs, Nagysurány, Sárvár	10 ezer tonna	Szerencs	10 ezer tonna
Dohány és dohányáru	Nyíregyháza, Debrecen	10 ezer tonna	Debrecen, Temesvár-Józsefváros, Kolozsvár, Szolnok, Csaba	2 ezer tonna
Egyéb állati termék	Érd	50 ezer tonna	Pozsony	1 ezer tonna
Egyéb árucikkek	Szeged	6 ezer tonna	Brassó, Szatmár, Zombor	10 ezer tonna
Egyéb élelmiszer	Hódmezővásárhely, Kecskemét, Kassa	1 ezer tonna	Segesvár, Kolozsvár, Marosvásárhely	1 ezer tonna
Egyéb fém és fémáru	Parád, Nagyszeben, Selmecbánya	200 tonna	Pozsony	3 ezer tonna
Egyéb növények és növényi termékek	Léva, Sajószentpéter, Szomorfalu, Aszód	1600 tonna	Szerencs, Hatvan, Sárvár, Nagyszombat, Nagysurány, Diószeg, Oroszka, Kaposvár,	50 ezer tonna
Fa és faáru	Krivángyetva, Bánffyhunyad, Bikity-Borsod, Marosvásárhely-Felsőváros, Szalonta, Veröce, Felsőőr	50 ezer tonna	Nagyvárad, Temesvár-Józsefváros, Pécs, Vajdahunyad, Arad, Nagykároly	40 ezer tonna

Vegyészeti áruk és segédanyagok	Almásfüzitő, Győr, Kisbocskó, Pálfalva, Miskolc, Pozsony, Bazin, Újvidék, Nagyszombat	1 ezer tonna	Torda, Rimabánya, Pozsony	1 ezer tonna
Zöldség	Pátroha, Demecser, Kisvárda, Hadház, Fényeslitke, Tura, Újfehértó	3 ezer tonna	Almásfüzitő, Lábod, Stomfa	2 ezer tonna
Zsiradékok	Szeged, Debrecen, Pécs	500 tonna	Kolozsvár, Temesvár-Józsefváros	200 tonna
Zsíros olajok	Palota-Újpest, Győr, Mezőtelegd	1 ezer tonna	Diósgyőr, Pozsony, Kolozsvár, Brassó	200 tonna

Faggyú és szappan	Debrecen	1 ezer tonna	Brassó, Pécs, Győr	100 tonna
Festő és cserzőanyagok	Losonc, Kolozsvár, Egeres, Léva	2 ezer tonna	Palota-Újpest, Brassó, Szombathely, Pécs	500 tonna
Fűszerek és gyógynövények	Debrecen és Máramarossziget	1 ezer tonna	Nagyvárad, Pozsony, Kisújszállás, Segesvár, Kassa, Kolozsvár	1 ezer tonna
Gabona	Orosháza, Szatmár, Léva, Jákó, Győr, Nyitra, Mosonmagyaróvár, Gyöngyös	20 ezer tonna	Szeged, Arad, Temesvár-Józsefváros, Nagyvárad	30 ezer tonna
Gép és gépalkatrész	Miskolc, Pozsony, Toplec	1 ezer tonna	Garamberzence, Baranyaszentlőrinc	1 ezer tonna
Gyapjú és gyapjúáru	Tata-Tóváros, Nagydisznód, Miskolc	1 ezer tonna	Miskolc	17 ezer tonna
Gyújtószerek	Pozsony, Nagybicse-Predmér, Zurány, Győr, Szeged, Nagyszombat	200 tonna	Örkény, Nagyvárad, Kolozsvár, Kissebes, Gyöngyös	100 tonna
Gyümölcs	Kecskemét, Felsőőr, Nagykőrös, Karánsebes, Munkács	2,5 ezer tonna	Miskolc	1 ezer tonna
Hulladékok	Arad, Soroksár, Almásfüzitő	5 ezer tonna	Dabas	14 ezer tonna
Hús	Szentes, Tótmegyer, Pápa	1 ezer tonna	Lajtabruck, Nagyszeben	200 tonna
Italok	Arad, Budafok, Pécs	10 ezer tonna	Győr, Budafok, Pécs	18 ezer tonna
Kefekötő áruk	Debrecen, Pozsony	200 tonna	–	–
Kézmű- és rövidáru	Debrecen, Temesvár-Józsefváros	1 ezer tonna	Győr	14 ezer tonna
Len, kender, juta és árucikkek	Priglevica-Szentiván, Pusztapó, Zsombolya, Szeged, Gombos-Bogojeva, Kurtics, Újvidék, Pozsony	1 ezer tonna	Szőreg	3 ezer tonna
Ló	Szabadka, Győr, Temesvár-Gyárváros, Csáktornya, Mezőhegyes, Kiskörös, Simontornya, Debrecen, Szeged	1 ezer darab	Győr, Temesvár-Gyárváros	1 ezer darab
Magvak	Gyanafalva, Szarvas, Szatmár, Zombor, Törökszentmiklós, Sárvár	200 tonna	Rákópribóc, Verbász-Kula, Szentlőrincnyaraló, Vágújhely, Sárvár, Sáromberke	200 tonna

Mézgák és gyanták	Szabadka, Nagyszombat, Brassó	200 tonna	Pozsony	1 ezer tonna
Növények	Hatvan, Szerencs, Oroszka, Sárvár, Nagysurány, Nagyszombat, Selyp, Kaposvár, Diószeg, Botfalu	10 ezer tonna	Ivánka, Aszód	10 ezer tonna
Őrlemények	Arad, Nagykikinda, Szeged, Szolnok, Losonc, Nagyvárad, Temesvár-Józsefváros, Miskolc, Debrecen	20 ezer tonna	Miskolc, Kassa, Trencsén-Isztebnik, Stubnya	5 ezer tonna
Pamut és pamutáru	Pozsony, Székesfehérvár	1 ezer tonna	Pozsony	1 ezer tonna
Papír és papíráru	Horka, Zernest, Torda, Alvinc, Besztercebánya, Tepla-Trencsénteplic	1 ezer tonna	Pozsony, Besztercebánya, Temesvár-Józsefváros, Debrecen, Szerencs	500 tonna
Selyem és selyemáru	Baranyavár-Monostor, Újvidék, Temesvár-Józsefváros	100 tonna	Újvidék	90 tonna
Sertés	Debrecen, Nagyvárad, Gyula, Hajdúnánás, Győr, Szabadka, Darány, Kecskemét	50 ezer darab	Kecskemét, Debrecen, Győr, Kassa, Zombor, Cegléd, Szeged-Rókus	10 ezer darab
Szalma, háncs és nádáru	Bő-Sárkány, Gombos-Bogojeva	1 ezer tonna	Szarvas, Dévaványa	1 ezer tonna
Szarvasmarha	Arad, Sztamora-Moravica, Szakály-Hőgyész, Szatmár, Temesvár-Gyárváros, Szászrégen, Hatvan, Lacháza	5 ezer darab	Arad	10 ezer darab
Üveg és üvegáru	Rimabánya, Salgótarján, Pálfalva, Elesd	1 ezer tonna	Debrecen, Hidas-Bonyhád	500 tonna
Vas és vasáru	Nyustya-Likér, Vajdahunyad, Salgótarján, Diósgyőr, Németbogsán, Ózd, Zólyombrezó, Dobsina, Anina, Tiszolc, Gombaszög, Rozsnyó, Alsósajó	10 ezer tonna	Salgótarján, Ózd, Diósgyőr, Zólyombrezó, Zólyom	10 ezer tonna



A Debreceni, Miskolci és Szegedi Üzletvezetőség vonalai 1945-ben[314]

Néhány gondolat a vasútépítés és pályafenntartás szervezeteiről.

„ ….A MÁV megalakulása után 1869-ben, illetve 1872-ben a vonalhálózatának üzemeltetéséhez elõször két Közlekedési Fõnökséget alapított Hatvanban és Losoncon, ahol két Pályafenntartási Hivatalt és ennek alárendeten 12 Pályafenntartási Fõnökséget szerveztek, amelyeknek vezetõi az osztálymérnökök voltak.

1870-tõl módosult a pályafenntartási munkát irányító középszintû szervezet felépítése. A Közlekedési Fõnökségek helyett üzletvezetõségek alakultak (1914-ig összesen 17, amelybõl négy megszûnt).

Az üzletvezetõségeken, majd 1949-tõl a vasútigazgatóságoknál több mint 120 éven át a II. Pályafenntartási és Építési Osztályok felügyelték a külszolgálat munkáját egészen 1993-ig, a Szakigazgatóság megalakításáig.

[314] Dr Horvát Ferenc: A vasútépítési és pályafenntartási szolgálat a magyar vasút szervezetében Sínek világa 2007. 1-2.

Közben többször változott a külszolgálati egységek neve: 1873-ba n aPályafenntartási Fõnökség megnevezést szakaszmérnökségre, 1875-ben pedig Osztálymérnökségre cserélték fel.

Az osztálymérnökségek száma országosan az új vonalak üzembehelyezése, az államosítások, a HÉV-vonalak ezelésbe vétele és az összevonások folytán állandóan módosult 1890-ben 130, 1900-ban 120, 1914-ben 160 osztálymérnökség volt.

Az elsõ, majd a második világháború befejezte után 1920-ban 63, 1939-ben 57, 1942-ben 67, 1945-ben 50 osztálymérnökség mûködött, a MÁV-vonalhosszváltozásai nak megfelelõen. Az osztálymérnökségek számát 1952-ig 33-ra csökkentették.

1952 szeptemberében az osztálymérnökségeket átalakították Pályafenntartási Fõnökségekké.Az egyszemélyes osztálymérnöki vezetést megváltoztatták, a fõnökség elsõszámú vezetõje a pályafenntartási fõnök lett, helyettese, a vezetõmérnök a mûszaki ügyekért, a vonalak állapotáért volt felelõs.

A Pályafenntartási Fõnökségek száma 1952-ben 34, 1957-ben 40, 1975-ben 37 volt.

Az 1975 és 1979 között végrehajtott átszervezés után – amikor a pft.fõnökségek feladatai közül kivették az épületek és a mûtárgyak fenntartását – 30 Pályafenntartási Fõnökség maradt. Ekkor Budapesten két épület és egy hídfenntartó, a vidéki igazgatóságoknál pedig öt épület-és hídfenntartó fõnökséget szerveztek.

Az összevonások és átszervezések következtében 1994-ig a Pályafenntartási Fõnökségek száma 22-re csökkent és mûködött ugyanakkor négy Épület és Közmûfenntartó Fõnökség…. ”[315]

A térkép szerint a térségünk vasútvonalainak építése és fenntartása a Szegedi Üzemvezetőség hatáskörébe tartozott!

Néhány szó a vasúti szolgálatról és az előmenetelről. A vasúthoz nem volt egyszerű bekerülni és ott szolgálatba lépni. Még a legnagyobb fejlesztések időszakában is alaposan megválogatták az embereket. A jó, kiszámítható munkakörülmények, a biztos fizetés, a nyugdíj, a lakás, az egyéb ellátások, az itt vállalt szolgálatot vonzóvá tették. Volt tehát miből válogatni, amikor embereket akartak felvenni. A vasutas szolgálat – a megkülönböztető egyenruhán túl is – a fegyelmet, rendet sugalta. A MÁV példaértékűen szabályozta a munkarendet, sokat költött a tanfolyamokra, rendszeres oktatásokra, képzésekre, amelyek után a szigorú vizsgáztatás rendje is életben volt. A fegyelem, a rend, a rendszeresség, a kiszámíthatóság a vasúti szolgálatot egyértelműen jellemezte. Ezeken belül a besorolások, fizetések, előmenetelek is rendezve voltak.

Dédnagyapám, aki 1896. augusztus 16-án került alkalmazásba, ekkor már 36 éves. A vasútnál a véglegesítése 1897. 07. 12. történt meg – tehát gyakorlatilag egy év próbaidő volt kikötve - évi 250 korona fizetéssel, amelyhez 60 korona lakbértámogatás is járt. Ekkor mozgó pályaőr, IV/2. vasúti osztályba sorolva. 1920. december 16-án helyezték nyugdíjba, 60 éves korában. Ez 24 évnyi MÁV szolgálati időt jelentett.

[315] Dr Horvát Ferenc: A magyar vasút pályafenntartási szervezetei Sínek világa 2006/2.

Év	Szolgálati hely	Gyermek anyakönyvezés	Vasútvonal száma[316]
1896	Putnok?	Dubicsány (Lajos)	92
1899	Ipolyság	Szalatnya (Margit)	653
1901	Ipolyság	Szalatnya (Ilona)	653
1902	Rozsnyó		660,667
1903	Kál		80
1904	Kisújszállás		100, 102, 482, 927
1905	Rimaszombat		674
1907	Rimaszombat	Likér (Irma)	674, 675
1909	Rimaszombat	Likér (István)	674, 675
1911	Nyustya - Likér		674, 675
1921	nyugdíj	Bánréve	

A táblázat szerint ez 6 különböző szolgálati helyet jelentett. Az előmenetelről annyit, hogy az 1896-os kezdéskor mozgó pályaőr, 1899-ben pályaőr, 1911-től II. osztályú pályaőr, egészen a nyugdíjazásig. A szolgálati helyek azonosítása részben a gyerekek születési anyakönyve alapján történt.

Az előléptetések tehát csak igen komótosan követték egymást. Nem csoda hát, hogy egy különleges eseményre bukkantunk a Miskolc – Bánréve vonalon, amely pontosan erről szólt.

„Miskolc, 1931. november 12.

A sajószentpéteri vasúti merénylettel kapcsolatban a lapok azt írják, hogy a merénylettel kapcsolatban most a csendőrség őrizetbe vett egy munkást, azzal, hogy ő verte be a 7. számú őrház közelében a sínek közé a faéket, amelyet oda is drótozott a sínpárhoz. A munkás túlzott érdeklődése vonta magára a figyelmet. A munkás, akinek nevét nem közlik, tagadja a tett elkövetését.

November 5-én Sajószentpéter közelében a Bánréve – sajószentpéteri személyvonat érkezése előtt éket vertek a sínvégek közé, amelyet azonban a mozdony kerekei félretoltak és szerencsétlenség nem történt.

A Magyar Jövő értesülései szerint a csendőrségi nyomozás során, kedden őrizetbe vettek egy vasúti pályamunkást, aki feltűnő érdeklődést tanúsított a nyomozás iránt. A nyomozóhatóságok feltevése az volt, hogy a munkás alaposan gyanúsítható azzal, hogy részese volt a merényletnek, ezért nyomban kihallgatták.

Az üggyel kapcsolatban Miskolcon elterjedt hírek szerint a gyanúsított Varga Pál vasúti pályamunkás szerdán az esti órákban beismerte, hogy ő helyezte el a faéket a sínek közé. Célja az volt, hogy a történtekről nyomban értesíti az állomás személyzetét és így a vonatot még az ékhez érkezése előtt meg lehetett volna állítani.

Állítólag megállapították azt is, hogy Varga a személyvonat elindulása után tényleg jelentkezett az állomáson azzal, hogy két gyanús embert látott két órakor az őrház közelében a síneken motoszkálni. E bejelentésből kifolyólag indult meg a nyomozás a két ismeretlen felkutatására, de eredménytelenül.

[316] www.vasútállomások.hu számozása szerint.

A munkás a továbbiak során elmondotta, hogy azért tette az éket a sínek közé, hogy egy állítólagos merénylet bejelentésével, illetőleg megakadályozásával érdemeket szerezzen amelyek előmenetelét elősegítenék.

Az elterjedt hírekkel kapcsolatban azonban a miskolci kir. ügyészség csütörtökön a késő esti órákig semmiféle pozitív értesítést nem kapott és így a Vargaállítólagos vallomásában foglaltakat egyelőre fenntartással kell fogadni..

Abban az esetben, ha a munkás beismerő vallomása valónak bizonyul, a kir. ügyészség haladéktalanul megteszi a szükséges lépéseket az ügy kivizsgálására.

Ekkor történik döntés arról is, hogy statáriális eljárás alá eső bűntényről, vagy sokkal enyhébb elbírálás alá eső cselekményről van szó. Az ügyészség az ügyet egyelőre jelentéktelennek minősíti.''[317]

Nem igazán lehet tudni, csak sejtés, hogy a vasúti munkást az akkori közelmúltban bekövetkezett biatorbágyi merénylet ihlette-e meg? Ha igen, akkor nagyon elszánt lehetett, ha pedig nem, akkor sajnálatosan tájékozatlan, mert a biatorbágyi merénylet után bevezetett statárium, a vélt tettes elfogása után is, fennmaradt.[318]

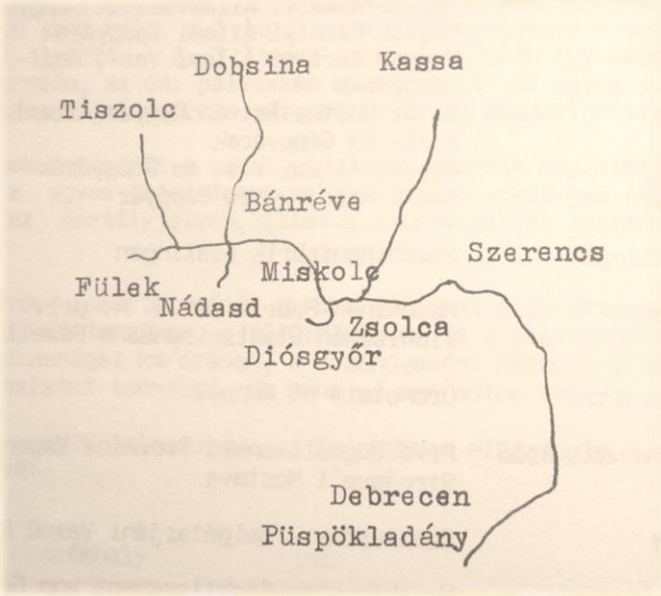
[317] MTI

[318] A biatorbágyi vasúti merénylet 1931. szeptember 13-án 0^{15}-kor történt, és 22 halálos áldozatot eredményezett, köztük öt vasutas. Négyen a vonaton szolgálatban az ötödik személy pedig utasként.

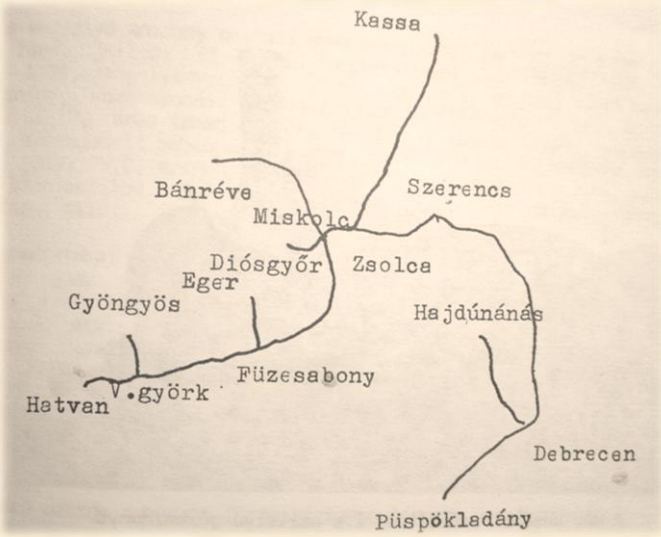
A „Miskolczi üzletvezetőség”

A miskolci üzletvezetőség szervezeti felépítése 1911-ben a következők szerint alakult:

A Miskolci Üzletvezetőség – később Igazgatóság – az idők folyamán sokszor átrendezésre került, ahogy azt a vonalak bővülése, szükülése, elcsatolása, Trianon, a bécsi döntések befolyásolták.

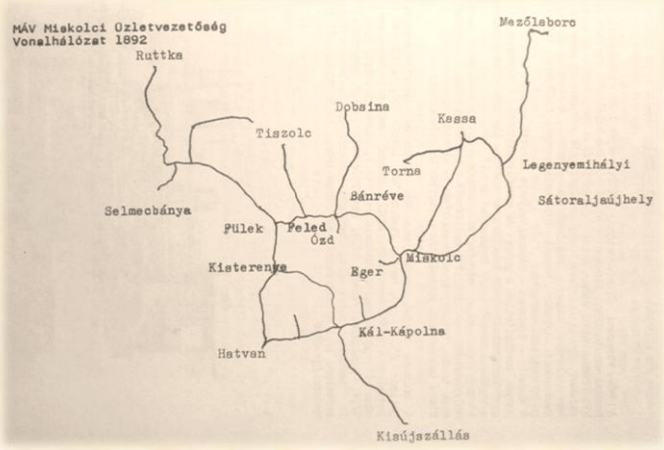


A Miskolci üzletvezetőség vonalai a Tiszavidéki vasút államosítása után[319]

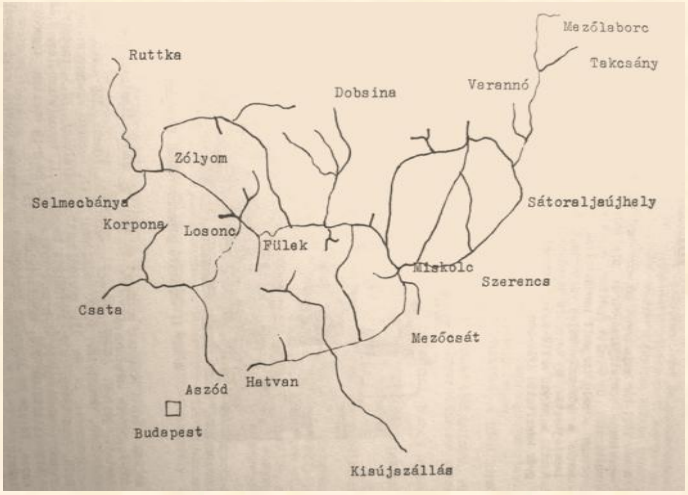


A Miskolci üzletvezetőség vonalai, 1884.[320]

[319] Dr. Bory Endre
[320] Dr. Bory Endre



A Miskolci üzletvezetőség vonalai, 1892[321]



A Miskolci üzletvezetőség vonalai 1910-11[322]

Miskolczi üzletvezetõség [Miskolcz 1911[323]

I. Általános osztály
a) Titkárság
b) Anyag- és leltárbeszerzési csoport
c) Segédhivatal
II. Pályafentartási és épitési osztály
III. Forgalmi és kereskedelmi osztály
IV. Vontatási osztály
V. Számosztály

---

[321] Dr. Bory Endre
[322] Dr. Bory Endre
[323] Magyar vasúti almanach és sematizmus 1911 http://www.radixindex.com/adatbazisok/nv007001.shtml

Forgalmi fönökség [Losoncz]

Osztálymérnökségek
Losoncz
Zólyom
Ruttka
Füzesabony
Ómiskolczi osztálymérnökség [Miskolcz]
Miskolcz
Kassa
Sátoraljaújhely
Homonna
Ujmiskolcz
Rozsnyó
Rimaszombat
Kisujszállás
Balassagyarmat
Ipolyság
Breznóbánya
Eger
Torna-kassa-legenyealsómihályi osztálymérnökség
Kassa

Fütõházak

Balassagyarmat, Bánréve, Dobsina, Kassa, Miskolcz, Ruttka, Sátoraljaúhely,Tiszolcz, Zólyom, Fülek, Kisterenye, Füzesabony, Eger, Gyöngyös, Szerencs, Homonna, Meczenzéf, Pelsõcz, Nyustya-Likér, Breznóbánya, Selmeczbánya, Losoncz,Varanno,Ipolyberzencze, Ipolyság.

Szertárak

Miskolcz , Sátoraljaujhely , Zólyom , Diósgyõri vasgyár [Diósgyõr] , Kassa , Ruttka , Fülek, Tiszolcz , Balassagyarmat

Vasútvonalak

- *Miskolcz-sátoraljaújhelyi vonal*

Zsolcza, Hernádnémeti megálló [Hernádnémeti], Tiszalúcz, Taktaharkány, Szerencs, Bodrogkeresztúr, Szegimalom, Olaszliszka-Tolcsva, Bodrogolaszi, Sárospatak, Sátoraljaújhely

- *Sátoraljaújhely-mezõlaborczi vonal*

Sátoraljaújhely gyártelep [Sátoraljaújhely], Legenye-Alsómihályi, Velejte, Upor, Tõketerebes, Bánócz, Nagymihály, Õrmezõ [Õrmezõ [Zemplén]], Homonna, Koskócz, Izbugyaradvány, Mezõlaborcz, Vidrány

- *Tõketerebes-varannói vonal*

Gálszécs, Parnó, Szécsmezõ, Szacsúr, Varannó

- *Miskolcz-kassai vonal*

Onga megállóhely [Onga], Szikszó, Halmaj, Forró-Encs, Garadna, Hidasnémeti, Hernádcsány, Bárcza, Kas-sa

- *Legenyealsómihályi-kassai vonal*

Kozma, Nagyszaláncz, Alsómislye

- *Kassa-tornai vonal*

Enyiczke, Nagyida, Csécs, Szepsi, Lucziabánya, Somodi, Torna

- *Szepsi-meczenzéfi vonal*

Jászó, Ferencztelep, Meczenzéf

- ***Miskolcz-füleki vonal***

Sajóecseg, Sajószentpéter, Barczika, Sajókaza, Putnok, Bánréve, Csizfürdõ, Rimaszécs, Feled, Várgedefürdõ, Balog fala, Ajnácskõ, Fülek

- ***Bánréve-dobsinai vonal***

Tornalja, Özörény, Pelsõcz, Gombaszög, Rozsnyó, Rozsnyó megálló, Betlér, Alsósajó, Dobsina

- ***Bánréve-ózdi vonal***

Czenter, Ózd

- ***Pelsõcz-murányaljai vonal***

Licze-Gicze, Jolsva, Hizsnyóviz, Nagyrõcze, Murányalja

- ***Pelsõcz-nagyszlabosi vonal***

Kuntapolcza, Csetnek város [Csetnek], Csetnek, Martonháza, Nagyszlabos

- ***Feled-tiszolczi vonal***

Rimaszombat, Rimabánya, Nyustya-Likér, Tiszolcz

- ***Zólyombrézó-erdõköz-tiszolczi vonal***

Zólyombrézó, Breznóbánya, Erdõköz, Fenyves, Gömörvég

- ***Zólyom-zólyombrézói vonal***

Zólyom, Zólyom megálló, Szliácsfürdõ, Radvány, Beszterczebánya-Szentjános, Beszterczebánya, Zólyomlipcse, Luczatõ, Garamhidvég

- *Garamberzencze-selmeczbányai vonal*

Garamberzencze, Bélabánya, Selmeczbánya

- *Salgótarján-ruttkai vonal*

Somoskõujfalu, Losoncz, Lónyabánya, Krivány-Gyetva, Végles-Nagyszalatna, Zólyomi vasgyár [Zólyom], Bartos, Körmöczbánya, Jánoshegy, József gõzfürész, Turcsek, Stubnya-fürdõ megálló [Stubnya-fürdõ], Stubnya, Znióváralja megálló [Znióváralja], Rákó-Pribócz, Turóczszentmárton, Ruttka

- *Aszód-b.-gyarmat-losonczi vonal*

Galgamácsa, Galgagyörk, Acsa-Erdõkürt, Galgaguta, Nógrádkövesd, Becske, Magyarnándor, Mohora, Szügy, Balassagyarmat, Õrhalom, Szécsény, Ludány, Nógrádszakál, Litke, Ipolytarnócz, Rapp

- ***Losoncz-rimakokovai vonal***

Kálnó, Ipolyberzencze, Ipolyszele, Poltár, Sósliget, Csehberek, Zlatnó, Rimakokova

- *Ipolyberzencze-katalinhutai és los.-gácsi vonal*

Szinóbánya, Katalinhuta

- *Losoncz-gácsi vonal*

Gács

- *Csata-balassagyarmati vonal*

Zalaba, Ipolypásztó, Ipolyszakállos, Ipolyvisk, Ipolyság, Drégelypalánk, Ipoly-Vecse, Dejtár

- *Ipolyság-korponai vonal*

Kistompa, Egeg-Szalatnya, Teszér, Hontnémeti, Korpona

- *Breznóbánya-vereskõi vonal*

Breznóbánya-külváros és Bikási vasgyár [Breznóbánya], Gáspárd, Garamszécs, Lujzahuta, Helpa, Garamsashegy, Pohorella-vasgyár, Nándorhuta, Vereskõ

- *Miskolcz-tornai vonal*

Boldva, Finke, Edelény, Szendrõlád, Szendrõ, Szalonna, Szin, Bódvaszilas, Tornanádaska, Bódvavendégi

- *Miskolcz-diósgyõri vonal*

Diósgyõri vasgyár [Diósgyõr]

- *Miskolcz-mezõcsáthi vonal*

Hejõszalonta, Hejõbába, Mezõcsát

- *Eger-putnoki vonal*

Tihamér, Felnémet, Szarvaskõ, Monosbél, Bélapátfalva, Szilvásvárad, Nagyvisnyó, Nekézseny-Sáta [Nekézseny], Kiskapud, Királd

- *Kassa-hegyaljai vonal*

Mád, Tállya, Abaujszántó, Boldogkõváralja, Korlát-Vizsoly, Vilmány, Göncz

- *Homonna-takcsányi vonal*

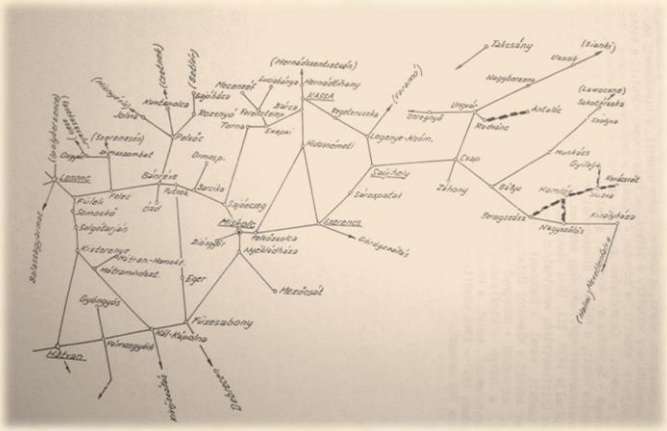
Nagykemencze, Czirókahosszumezõ, Szinna, Takcsány



MÁV miskolci üzletvezetőségi palota[324]

Az 1911. évi sematizmusban Magyar „Tőkés” néven, 3 név van bejegyezve:

id. Magyar „Tőkés” Bálint (Nyustya-Likér)
Magyar „Tőkés” Balázs (Rimaszombat)
ifj. Magyar „Tőkés” Bálint (?)



A Miskolci üzletvezetőség vonalai a 1939-1944[325]

[324] www.kepkonyvtar.hu
[325] Dr. Bory Endre

A vasút katonai jelentősége és az I. világháború

A vasút stratégiai fontossága elvitathatatlan lett, megszületésével egyidőben. A vasútvonalak építése, kapacitása mindenütt igazodott a jövőbeni ellenség, annak lehetséges megtámadására, vagy a védekezésre kijelölt területhez. A vezérkarok a gyors, nagytömegű csapat- és anyagszállításokban látták a győzelem esélyét.

A közúti közlekedési eszközök már az I. világháború idején is léteztek, de közutak kiterjedése és minősége miatt a vasúti járművek sokkal megbízhatóbbak és teherbíróbbak voltak. A sínpárok már behálózták Európát, sőt némi túlzással az egész világot.

A hadsereg vezetői már a háborús készülődés idején kellő jelentőséget tulajdonítottak a vasútvonalaknak. Csakis a vasút biztosíthatta a tömeges személy- és árumozgatást – tehát a csapatok és az utánpótlás szállítását viszonylag gyorsan és nagy távolságra. A vezérkarok a háború kitörése előtt a hadműveleti elgondolások szerint befolyásolták a hálózat fejlesztését. Arra törekedtek, hogy az új vonalak a megfelelő irányokba épüljenek, másrészt, a hadsereg rendelkezzék olyan különleges eszközökkel, melyek háború esetén alkalmasak a saját és a megszállandó területek vasútjainak őrzésére, „biztosítására".

A MÁV hadi alkalmazásának egy különleges helyzetét mutatjuk be az 1904. április 19-én kezdődött, országos vasutas sztrájkkal kapcsolatosan, ami a dolgozók munkakörülményeinek és szociális ellátottságuk javítása érdekében történt. Az egyezkedések április 26-ig húzódtak, minden eredmény nélkül. Ekkor a következő királyi parancs lett kihirdetve:

„Parancsolom, hogy a közös hadseregnek (haditengerészetnek) a magyar állam területén lévő vasutak szolgálatában álló magyar honos tartalékos és póttartalékos havidíjasai és legénysége a közös hadsereg, illetve a honvédség kiegészítésére behívassanak és szolgálattételre a Magyar Királyi Államvasutakhoz beosztassanak.

Kelt Bécsben 1904. évi április hó 22.

Ferenc József sk."

A parancs kihirdetésével egyidőben minden nagyobb városban, ahol helyőrség is volt, alarmírozták a katonaságot, akik megszállták a pályaudvarokat, illetve a most már katonának minősülő vasúti személyzetet fegyveres ellenőrzés mellett a forgalom megindítására kényszerítették, kísérték a vonatokat!

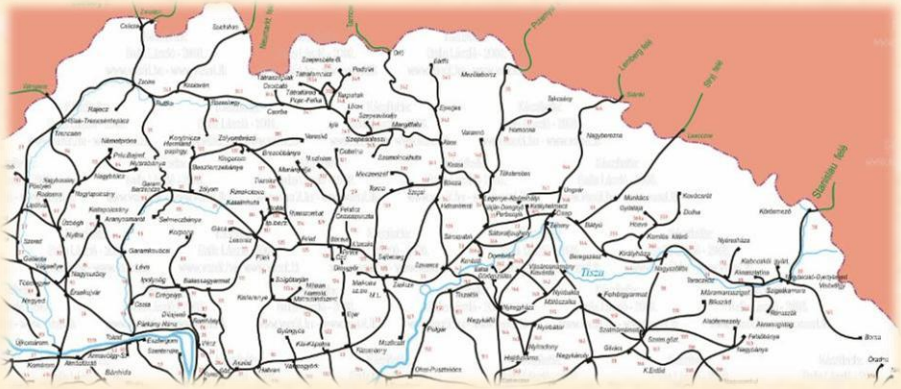
Ez Miskolcon a 65. gyalogezred volt, de a korabeli híradások szerint érkezett 2 század bosnyák nemzetiségű katona is a városba, a vasút felügyeletére.[326]

Az I. világháború közeledtével a haditervek is gyakorlatilag a vasúti szállítás lehetőségeire alapoztak, legalábbis a tervezett hadszínterek felvonulási területéig. Az előny annál volt, aki vasúton közelebb tudott szállítani, elkerülve ezzel az akkori silány fogatolt rendszerű utánpótlást, a gyatra utakon.

Az Osztrák-Magyar Monarchia felvonulási terve, amely elvben három, *R Russland, B Balkán, I Italien*, hadműveleti területet képzelt el, de egyszerre legfeljebb két ellenféllel!

[326] Mohay-Dr. Bory-Fojtán: A miskolci fűtőház története

Ha megnézzük a galíciai terep és útviszonyokat – ez később a gyakorlatban bizonyosodott is – csak a megbízható vasút volt az, amire alapozni lehetett! Száraz időszakban a poros, laza talaj, esőben a mérhetetlen sár akadályozta a szállítást.



Magyar vasutak észak és északkelet felé az I. világháborúban[327]

A másik két lehetséges hadszíntéren pedig a hegyek és az utak hiánya volt a meghatározó.

Az átcsoportosítások gyorsasága, az utánpótlás mennyisége és időbeli rendelkezésre állása eldönthette, illetve megpecsételhette a katonák sorsát.

Ezért a főirányokban kétvágányú, nagykapacitású vasútvonalak épültek ki. A Kárpátokon át négy, nehéz hegyipályás vasút vezetett a keleti irányba, illetve Sziléziából Krakkón át egy nagykapacitású, kétvágányú vasút Lemberg-Brody irányban.



Magyar vasutak északkelet, kelet, dél felé Erdélyből az I. világháborúban[328]

[327] Balla László 1917-es térképének részlete

[328] Balla László 1917-es térképének részlete



Magyar vasutak Szerbia felé az I. világháborúban[329]

A borsodi, gömöri vasutak a keleti hadszíntér stratégiai vasútjaival voltak kapcsolatosak, mind a szilézíai vonalra, mind a többi, a Kárpátokon átvezető vonalra biztosítottak összeköttetést a Felvidékkel.

Az oroszok ellenni felvonulás 1914. augusztus 5-én este kezdődött. Hét vasútvonalon, átlagosan napi 140 száztengelyes szerelvény szállított, de ez is kevés volt! Ez csak egy példa a vasút akkori viszonyok közötti nagyszerűségére:

A monarchia vezérkara elszámítván magát az oroszokkal kapcsolatosan és a balkáni hadszíntérre mozgósított olyan seregtesteket is, a gyors győzelem reményében, melyekre égetően szükség volt az oroszok gyors felvonulása miatt. Az Oroszország ellen szánt seregtestek délről történő visszaszállítása késedelmet szenvedett, mire kiérkeztek már késő volt

A MÁV a különféle hadi és gazdasági szállítások miatt a hadsereg mellett különleges, kitüntetett feladatot kapott. Fontosságát és működőképességének fenntartását mi sem bizonyítja jobban, mint az, hogy a vasútnál szolgálatot teljesítőket a „harcoló" katonai szolgálat alól általában felmentették és MÁV hadi-szolgálatra rendelték őket. Családunk férfitagjait, akik már korábban is MÁV szolgálatban álltak, hosszabb-rövidebb harctéri szolgálat után, a MÁV hadi-szolgálatra vezényelte a hadsereg és így vezényléssel Boszniától, a dél-tiroli vidékig, a Kárpátaljától a Felvidékig mindenhol megfordultak..

Csak érdekességként jegyezzük meg, hogy a MÁV rangfokozatok megfeleltethetők a hadsereg rangfokozatainak!

Az I. világháború előtt, de utánna is, a hadi felvonulás egyetlen hatékony eszközeként a vasúti szállítást határozták meg.[330]

„… A hadvezér békében a hadsereget a háborúra szervezi és neveli. Háború esetén a hadvezér feladata ott kezdődik, hogy a korszerű haditudomány szerint megszervezett, iskolázott és hadilábra állított seregeit oda vigye, ahol azoknak az állam külpolitikai törekvései leggyorsabb érvényesítése érdekében verekedniök kell. Úgy mondjuk, hogy a hadvezér seregeit "felvonultatja".

A felvonulást abba a területbe, ahová ezt a hadvezér kívánja, a vezérkar "vasúti irodája" készíti elő, még pedig minden részletére kiterjedőleg békében…."[331]

---

[329] Balla László 1917-es térképének részlete

[330] A hadviselő országok kivétel nélkül, mind az első és második világháborúban, a vasúti szállításokat katonai irányítás alá vonták (hadiüzem!). Ezért tartom magam részéről egy realitásoktól elvonatkoztatott ötletnek az Egyesült Államokban a MÁV ellen indított pert, amely a deportálásokért akarja a céget utólag, 65 évvel később, felelősségre vonni és kárpótlást kicsikarni. A szándék csak a pénz megszerzése lehet!

„ …A haditerv megszerkesztéséhez az ellenségről már békében adatokra van szükség. Nevezetesen tudni kell, hogy az ellenség mikor: a mozgósítás hányadik napján, mily erővel és mely területen fog ellenünk gyülekezni. Ez mondja meg, hogy támadhatunk-e és ha igen, mily irányban, illetve hogy védekeznünk kell-e és hol? Mindezeket, az adatokat a vezérkar "nyilvántartási (kém-) irodája" szerzi meg, még pedig kémkedés és mérlegelés útján. Előbbi célt legjobban oly ellenséges magasrangú vezérkari tisztek megvásárlásával lehet szolgálni, kiknek hivatali állásuknál fogva seregük felvonulási előkészületeiről tudomásuk van. A mérlegelésre alapot az ellenséges haderő szervezési adatai, békebeli elhelyezése és vasúti hálózata, ennek minden részletével együtt nyújtanak. Közismert, hogy a vasúti hálózat, pályaudvarok, kitérők stb. gyakran nem gazdasági, hanem katonai célokból fejlődnek. A mi vezérkarunk például az ellenünk fordult orosz seregek számát, erejét és felvonulási területét a valósághoz nagyon közel járó helyességgel állapította meg…”

„ …A menetképesség régen a fiatal lábszáraktól és a jó bakkancsoktól függött. A világháborúban már a vasút és az autó nagy szerepet játszott. A jövő háborújában e tekintetben a földi és légi motoros járóművek lesznek a hadi manőverek főeszközei…”

„ …Különösen a vasút, mint a hadimanőver egyik főeszköze esett az elmúlt világháborúban döntően latba.

A központi hatalmak védekezése a háború hosszú évein át és közben végzett támadó hadműveletei is csak azért váltak lehetségessé, hogy egyrészt védekezés céljából a veszélyeztetett arcvonalrészekre, az egyik hadszíntérről a másikra, vasúton csapatokat toltak el, másrészt az arcvonal bizonyos részein, támadás céljából, helyi túlerőt hoztak össze. Például az orosz hadszíntéren 1914. őszén az orosz gőzhenger megállítása csak úgy sikerült, hogy a kelet poroszországi német sereg Lengyelország déli részébe végzett vasúti szállítás segítségével, a 2. osztrák-magyar sereg pedig a Kárpátokból Sziléziába végrehajtott vasúti eltolással az orosz tömegek elé vetette magát. Mikor pedig az orosz túlerő ezeket a csapatokat legázolással fenyegette, a német sereg kitért, vasútra szállt és az orosz tömegek oldalába robogott és ez ellen támadást intézett. Ezzel a szándékolt célt (Lodznál) el is érte.

Az összeköttetés fontossága eredményezi azokat a hadivállalatokat, melyeket egyik fél a másik összeköttetései ellen - kicsiben és nagyban - intéz.

Az előbbi az összeköttetés folytonosságát biztosító berendezések, vasutak, hidak, állomások megrongálására irányul. Az utóbbi már a hadimanőverek keretébe tartozik. A hadviselő fél legérzékenyebb része ugyanis hátrafelé vezető összeköttetése, mert hátulról kapja a hadai harcképességének fenntartásához szükséges hadianyagokat. Ha ez elvágatik, harcképessége is rövidesen csökken…”

„ …Nem szorul bővebb magyarázatra, hogy sok százezer vagy millió főnyi haderőnek (ember és ló) aránylag szűk téren való egyszerű gyülekeztetése is az élelmezés, elhelyezés és egészségügy terén különös előgondoskodást követel, mert ez a terület csak a maga békelakosságának rendszeres eltartására van berendezkedve. Az idekerült többlet ennek a vidéknek minden segélyforrását rövid idő alatt kimeríti. Ezért a csapatok a felvonulási körletbe már

[331] Julier Ferenc: A hadvezetés művészete Budapest 1931.

többnapi eleséggel mennek és beérkezésük után az eleséget - amennyiben a külön munkával gyűjtendő feleslegekből idejében nem pótolhatják - hátulról vasúton kapják, még pedig oly mennyiségben, hogy a hadműveleteket 15-20 napra való készlettel kezdhessék. meg. Mihelyt a seregek hadművelet közben már többé-kevésbé kiélt ellenséges földre lépnek és így vasútjaikat is elhagyják, az "utánpótlás" rendezése a hadművészet egyik legnehezebb problémájává válik. Nem csupán az élelmicikkek felhalmozásáról (a vasúti végállomásokon), hanem a seregek után járóműveken történő szállításáról, a szükségleti helyekre való továbbításáról és szétosztásáról van szó. Mihelyt pedig csaták vívatnak, már nemcsak az eleséget, hanem az elpusztult, vagy veszendőbe ment hadianyagot, (ember- és lóanyagot, puskát, ágyút, lőszert, műszaki és egészségügyi cikkeket stb., stb.) kell pótolni. Például 1914. évi szerbiai kudarcunk alatt vesztettünk: halottakban, sebesültekben és betegekben 197.000 főt, eltűntekben 76.000 főt, 11 teljes üteget és azonkívül 20 löveget, 120 lőszerkocsit, 45 tábori sütőkemencét, rengeteg vonatjáróművet stb., stb…"[332]



ifj. Magyar „Tőkés" Bálint
MÁV üzemi altiszt[333]

Ahhoz, hogy fogalmunk legyen, a háború milyen feladatok elé állította a vasutainkat csak néhány adalék.

„…1917 végéig a Monarchia hadiiparának teljesítőképessége nem csökkent számottevően a háború kezdetéhez képest, annak ellenére, hogy munkaerőhiány és a rosszul táplált fizikai dolgozók gyengesége negatívan befolyásolta a növekvő igények kielégítését. 1914-ben a szénbányászat 55 millió tonnát adott az iparnak, három évvel később a blokáddal okozott importkiesés miatt csak 2 %-kal kevesebbet. Vasércből 2,1 millió t helyett 3 millió t hagyta el a kohókat. Zökkenőmentesen működött a fegyvergyártás. Havonta átlag 100 000 puska, 3000 géppuska, 300 ágyú, 1,5 millió lőszer került le a szalagokról. A lőszergyártásban azonban a hiányzó színesfémeket vassal kellett pótolni. A haderő működését elsősorban a lokomotívok túlzott igénybevétele miatti károk korlátozták. A Monarchia 1914-ben 12 000, 1916-ban 16 000 mozdonnyal rendelkezett. Ebből átlagosan 9000 futott a vonalakon, télen azonban csak 6000-7000. A hadszínterek közötti távolságok, az óriási vasúthálózat és a sürgős igények növelték a javítási szükségletet. Gördülőanyagot nem lehetett zsákmányolni. Németországtól sikerült 600 mozdonyt kölcsönözni, és részben pótolni a szerelés miatt kiesett gépeket…

…A hadosztályok napi igénye nyugalmi periódusban 70 t élelmet, 30 t gyalogsági lőszert, 30 t egyéb ellátmányt tett ki…."[334]

---

[332] Julier Ferenc: A hadvezetés művészete Budapest 1931.

[333] Családunk egy halott, és több sebesült árán fejezte be a világháborút. Bálint bácsi a kassai 34. császári és királyi gyalogezred 34/II. zászlóaljánál töltötte tényleges katonaidejét, amikor kitört a világháború, szakaszvezető volt. Az ezred e zászlóalja éppen, Rogatica szolgálati hellyel, Boszniában állomásozott. Sebesülése 1914. 10. 03. Viogor melletti csatában történt. Még ez év 12. 26-án visszatért egységéhez, mellyel 1915. 05. 18-ig e hadszíntéren küzdött, amikor is átvezényelték a zászlóaljat az olasz frontra, az Isonzó mellé. Május 25-től szeptember 13-ig harcolt a Krn, a Dolje, San Gabriele, Rovnica Lom, Sv. Maria állásaiban. Utána a MÁV felmentette és vasút-üzemi katonai szolgálatot teljesített.

Egy kis számolgatást is végezhetünk! Az osztrák-magyar haderő az I. világháború kitörésekor 40 hadosztállyal rendelkezett. A világháború alatt azonban 4 – 5 millió főből állt a közös hadsereg a Honvédséggel, a Landwehrrel és minden egyéb alakulattal.. Egy átlagos hadosztály ütközet-létszámaát 15 000 főben vehetjük fel. Ebből adódóan a 40 harcoló hadosztálynak napi szintem 2800 t élelmet, 1200 t lőszert és 1200 t egyéb anyagot kellett biztosítani. Ha mind 4…5 millió főt hadosztályokba osztunk el, ez akkor 260…330 körülire jön ki. Az előbb ismertetett élelem, (lőszer természetesen csak a harcolókra értendő) és egyéb ellátmányokkal ez egy borzalmas mennyiségű vasúti szállítmány naponta, és ez 5 évig tartott! Ehhez jöttek még a csapatmozgatások, a sebesültszállítások! Hihetetlen anyagmennyiség és ehhez járult hozzás a hazai személy- és teherforgalom!

Példaként nézzük az 1917. október végi caporettói áttörés előkészítését:

„…A központi hatalmak hadosztályainak felvonultatása az offenzívához szeptember 15-től egy hónapon át tartott, és október közepéig megtörtént. 2.400 száztengelyes szerelvénynyel (kb. 100.000 vasúti kocsi) nyolc vasútvonalon szállították a csapatokat, a szükséges harceszközöket, a felszerelést, a lőszert a kirakodóállomásokra, majd onnan néhány hegyi úton a hegyekben található megindulási körletekbe….”[335]

Az a felismerés, hogy a vonatok mozgó „erődként” is alkalmazhatók, születtek meg a páncélvonatok a századforduló éveiben. Az Osztrák–Magyar Monarchia közös hadseregének 12 páncélvonatát az első világháborúban a keleti lengyel–orosz, majd a román hadszíntereken alkalmazták.

A vonatok felépítésükben erődre hasonlítottak. Ágyúkkal és géppuskákkal szerelték fel őket, személyzetük létszáma csak a fegyverek működtetéséhez volt szabva. Nem vittek (mai szóhasználattal) deszantot, azaz gyalogos csoportot, amely a vonat körüli területeket megszállja, elfoglalja. Abban az esetben, ha a vonatot gyalogosok támogatására alkalmazták, azok külön a mozgó erőd lövegeinek, géppuskáinak fedezete alatt változtatták helyüket. Mindez természetesen korlátozta a páncélvonatok felhasználási lehetőségeit, de növelte a mozgékonyságukat, mert a szerelvény csak néhány kocsiból állt. A gyorsaságnak különösen harcfelderítési feladatok végrehajtásakor volt jelentősége, amikor a vonat arra késztette az ellenséges csapatokat, hogy tüzükkel elárulják erőik nagyságát és elhelyezkedését.



Magyar „Tőkés” Lajos
MÁV alkalmazott[336]

[334] Bencze László: A Piave-front

[335] Migend Dezső: Az Isonzótól a Piavéig. Békéscsaba, 1921

[336] Magyar „Tőkés” Lajos a MÁV miskolci járműjavítójának kovácsmestere volt. 1917 –ben vonult az olasz frontra a 34. császári és királyi gyalogezred 34/II. zászlóalj katonájaként. Itt a Biglia és Gargargo állásokban har-

Az osztrák–magyar közös hadseregben többféle típusú páncélvonatot tek. Például a II. számú vonat képviselte az egyik „könnyű” típust. Mozgékonyságát az 1885-ben forgalomba állított MÁV 377. sorozatszámú, három kapcsolt tengelyű univerzális mellékvonali mozdony biztosította. Itt a három kapcsolt tengely azt jelentette, hogy a gőzhengerek dugattyú rúdjaihoz oldalanként 3–3 nagyméretű kereket kapcsoltak, azaz a vonóerőt összesen 6 kerék szolgáltatta. Az „univerzális” szóval pedig azt jelölték, hogy a mozdonyt vontatási és tolatási feladatokra egyaránt alkalmazták. A páncélvonatok számára szüksége volt, hogy a tolató mozdonyoknál megkövetelt gyors irányváltoztatási tulajdonság, a jó gyorsítókészség párosuljon a vontatási feladatokra szánt mozdonyok nagy végsebességével. Mindezen előnyökkel a 170 LE-s gőzgép éppen hogy elegendő teljesítményt nyújtott a szerelvény manőverezéséhez.

A mozdonyokra a MÁV Északi Főműhelyében szerelték fel a páncélzatot, kellően beburkolva a gépezet és futómű sérülékeny részeit, a kezelőfülke oldalait és tetejét.

A páncélvonat szerelvényének elején egy pőrekocsi, utána az ágyúkkal felszerelt „erődvagon” futott; ezután következett egy páncélburkolatú géppuskás vagon, majd a mozdony, amely mögé ismét egy géppuskás vagon került. A vonat végére egy páncélozott ellátó vagont kapcsoltak.

A páncélvonat elején futó pőrekocsi a biztonságot jelentette. Abban az esetben, ha a síneket aláaknázták, ez váltotta ki a robbanást, és ezzel megmentette az értékesebb szerelvényrészeket a pusztulástól. A mögötte futó ágyúskocsi felépítésében az erődöket (kazamatákat) utánozta. Mellső lőrésébe 66 mm-es űrméretű középsarkas tengerészágyút állítottak, amely jobb és baloldalra mintegy 30–30°-os szögben mozgatható volt.

Az ágyúsvagon két oldalfalára 1–1 lőrést nyitottak, e mögött helyezkedett el a két géppuska. Ezeknek a tüzelési szektora legalább 90°-ot tett ki, hogy nagy területet tudjanak „lefogni”. Az ágyúskocsi mellső része áramvonalas kialakítású, és oldallövegekkel is rendelkezett. Ebben az esetben nem a nagyobb sebesség érdekében, hanem a védettség fokozása céljából gömbölyítették le a felületeket. A kellően megdöntött lemezekről ugyanis a lövedékek nagy része lepattan, anélkül, hogy sérülést okozna.

A géppuskával felszerelt vagonok alakja nem sokban különbözött a korabeli személykocsikétól. Talán a tető félköríves kialakítása a legfeltűnőbb, amely ugyancsak a felület viszonylagos sebezhetőségét csökkentette. Az oldalfalakon kiképzett lőrésekbe 4–5 db. Schwarzlose típusú géppuskát építettek, ezek tűzgyorsasága, hatásossága még a tömegesen rohamozó gyalogságot is képes volt megállítani.

Az ellátóvagon a szerelvény hadtápját képezte, ebben helyezték el az élelmet, a konyhát, a tartalékanyagokat a fegyverekhez és a vasúti pálya javításához.

Az egyes kocsik személyzete az összeköttetést telefonokon és szócsöveken keresztül tartotta. A páncélvonat parancsnoka a fegyverek tüzét rendszerint a parancsnoki figyelőállásból irányította, mivel a vonatot innen utasításokkal vezérelhette.

A páncélvonatokat 4–15 mm vastagságú páncéllemezekkel burkolták. Az egyes darabokat szegecseléssel erősítették össze. A korabeli technológia egyrészt a páncélozott hadihajók építésének tapasztalatait, másrészt a gőzkazánok gyártási eljárásait utánozta. A szegecse-

---

colva sebesült meg (fejlövés). Még néhány évet élt szörnyű kínok között, a lövedéket nem tudták eltávolítani. .A dubicsányi temetőben nyugszik.

lés veszélyt is jelentett, ugyanis találat esetén a szegecsek leszakadt fejei kartácsként röpködtek a belső térben.[337]



Magyar „Tőkés" Balázs
MÁV üzemi altiszt[338]

Az I. világháború kitörésekor a MÁV tulajdonában 18 933 kilométer hosszú vasútvonal volt. A háború alatt a Magyar Királyi Államvasutak a kisebb hazai magánvasutakkal együtt eleget tett a megnövekedett szállítási feladatoknak, azokat kellő gondossággal, pontossággal végezte.

A magyar gőzmozdonygyártás mennyiségi rekordját az első világháború alatt érte el, amikor 307 db mozdony készült (1916).

Az I. világháború alatt a Monarchia addig jól működő gazdasági egysége is kezdett szétesni az erőforrások kimerülése, a hadi gazdálkodás be**ve**zetése miatt. Az első világháború idején az állam erőteljes lépésekkel védte a gazdaságot: fizetési moratóriumot rendelt el (leállította a külföldi tartozások kifizetését), hadikölcsön-kötvényeket bocsátott ki a rendkívüli kiadások fedezésére, az élelmiszer-ellátás megszervezéseként maximálta az árakat, bevezette a jegyrendszert, óriási katonai megrendeléseket adott az iparnak (a gyáripar 48%-a a háborúnak termelt). A gazdaság teljes egésze a hadseregnek termelt. Az elhúzódó háború felemésztette a hátország gazdaságát, általános volt az elnyomorodás, a munkanélküliség, súlyos problémákat okozva ezzel a társadalomban is. A földreform folyamatos elhalasztása miatt a feudális eredetű nagybirtokrendszer megmaradt, ami ellehetetlenítette a mezőgazdasági népesség megélhetését. A kereskedelem visszaesett, (gyakorlatilag a cserekereskedelem szintjére), élelmiszer- és nyersanyaghiány állt elő.

A gömöri és borsodi vasutak az I. világháború idején – tekintettel a fejlett iparra, bányászatra, kohászatra, fakiternelésre – valószínűleg nagy teljesítménnyel működtek. Ezekhez jöttek a csapat és utánpótlás szállítmányok.

„Az I. világháború fokozott terhet rótt az ország vasútvonalaira és a vasutasaira. 1914 áprilisában Magyarország területén 10.757,7 km hosszú fővasút volt, amelyből 8.833,4 km államvasút volt, továbbá

12.178,9 km helyi érdekű vasút volt, összesen 22.354,6 km. Ezen kívül 376,6 km hosszú városi és helyi vasút is működött. A MÁV vonalain bonyolódott le békében a személyforgalom 70 %-a, az áruforgalom 78 %-a. A bevételekből a személyforgalom 86 %-a, a teherforgalom 85 %-a.

Az államvasutak kezelésében lévő fővonalakon folyt, a haderők átcsoportosítása, utánpótlás szállítása, a lőszer, élelem, sebesült és mind egyéb anyag, nagy tömegű, hosszú távra való szállítása.

---

[337] POÓR István – SÁRHIDAI Gyula Páncélvonatok a Tanácsköztársaság idején

[338] Balázs bácsi az I. világháborút hadiszolgálatú vasutasként küzdötte végig. Járt Fiumében, Trentóban (Trient), és még számos egyéb helyen, vezényelt szolgálatosként.

A MÁV vezetőit egyre jobban aggasztotta a megnövekedett teher és személyforgalom, a hadiforgalom és szakszemélyzet létszámának csökkenése (a megszállt területek hadiforgalmának beindításához, vasútvonalak helyreállításához MÁV-tól vonultattak be szakembereket.) A MÁV válogatott személyzete szakmai és erkölcsi tekintetben egyaránt felhígult.

A vasúti szállításra, a vasútvonalak biztosítására már a háború előtt különböző utasításokat készítettek. A különböző utasítások azonban nem számoltak a saját hadseregük által elkövetett fosztogatásokkal, korabeli megnevezéssel „dézsmálásokkal".

A vasútállomásokon előforduló lopások, megviselték a MÁV „költségvetését". Ugyanis a magyar államvasutak a világháború előtt – az árulopásokból és dézsmálásokból fakadóan – évente átlag 1–2 millió korona összeget fizetett ki a kártérítésként. Ez az összeg 1916-ban a 6 millió koronát is meghaladta.

A hadrakelt hadsereg átvonuló katonái fosztogattak. A fosztogató katonák három kategóriáját különböztették meg:

- egyes katonák (szabadságon lévők, szökevények stb.) akik a pályaudvarokon lézengtek, és mint alkalmi bűnösök jöttek tekintetbe;

- üres kórházvonatok személyzete, és az egyes katonai küldemények kísérő;

- végül egész csapatszállítmányok, ezek voltak a legveszedelmesebbek, nemcsak az okozott károk óriás méretei miatt, hanem a csoportos fellépésükből adódóan a személy és vagyonbiztonságra nézve egyaránt súlyos és leküzdhetetlen agresszív magatartásuk miatt.

Ideális megoldás egy külön vasúti rendvédelmi szervezet felállítása lett volna. A központi szállításvezetőség a cs. és kir. hadügyminisztérium nevében közölte, hogy a katonai személyek által elkövetett lopások megakadályozása céljából külön katonai őrségeket nem szervezhet. Tanácsolta, hogy fenyegető veszély esetén az állomásfőnökök forduljanak a pályaudvar-parancsnokokhoz karhatalmi segítségért.

Vasúti őrség felállítása azonban továbbra is szerepelt az elképzelésekben. Úgy képzelték, hogyha a vasúti őrséget népfölkelőkből szervezik meg, akkor csak úgy lesz eredményes a működésük, hogyha a népfölkelő és a csendőrségi egyének az őrségekben, egyenlő arányban vannak. A népfölkelőknek ennél nagyobb arányban való igénybevétele „kellő kioktatás hiányában meghiúsíthatná a jól iskolázott s e célra és a tapasztalat szerint minden tekintetben kitűnően bevált csendőrszemélyzet eredményes működését." Tehát már eleve számoltak a csendőrség vasúti felhasználásával…

... A MÁV vezetése ezért a vasúti fosztogatások megakadályozására 1917-be tervet dolgozott ki. A tervezet két részből állt. Egyrészt a vasúti objektumok erősebb „hatósági" karhatalmi felügyelete, ellenőrzése, másrészt az állomásoknak (pályaudvaroknak) a MÁV dolgozókon kívül (vasúton kívül) álló személyek illetéktelen behatolása ellen való biztosítása volt. Ez a pályaudvarok bekerítése, a kapuk számának korlátozása, a be- és kijárás ellenőrzése, és egyéb más rendszabályokból állt.

A tervezet első része a „karhatalom" kirendelése, megerősítése volt. A kérdés az volt, hogy a katonaság által történő fosztogatások megakadályozására egyedül hathatós eszköz a megfelelő karhatalom? És milyen karhatalom? A válasz: katonai, de amennyire csak lehet, csendőrségi egyénekkel kiegészítve. Ezzel együtt a szállítmányparancsnokok magatartásának és felelősségének megfelelő szabályozásával.

Tehát egy olyan intézményhez nyúltak segítségül, amelynek nem ez volt a feladata, nem erre képezték ki, de kéznél volt. És hírneve eredményessége erre a feladatra is predesztinálta.

A csendőrség részéről már eddig is történt ebben az irányban intézkedések, mert a budapesti állomások megfelelő védelmére 350 csendőrből álló őrséget szerveztek Ezen felül a vidéki nagyobb gócpont-állomások őrzésére a budapesti csendőrség állományából kb. 1 000 embert, különíttetek ki.

A vidéki állomások őrzése 3 826 embert igényeltek volna, az üzletvezetőségek. A tervezett létszámot – amely álló őrségekkel számolt – azonban a létszámhiány miatt csendőrség vezetői járőrökkel akarták helyettesíteni.

Úgy vélték, hogy 1 000 csendőr 1 000 népfelkelővel kiegészítve kielégítheti a MÁV igényeit. A kérdést nehezítette az, hogy a honvédelmi miniszter a szükséges intézkedéseket nem tehette meg egyedül. Tekintve a szállításra kerülő különböző csapattestekre, a honvédelmi a hadügyminisztérium, a hadsereg főparancsnokság és a Landwehr-miniszterium, sőt a tekintetbe jövő német hadseregparancsnokságok egyértelmű intézkedésére volt szükség.

Felmerült az a gondolat is, hogy a vasútigazgatóságok tegyenek lépéseket felügyeleti hatóságuknál aziránt, hogy az összes vasúti területekre nézve statáriumot léptessenek életbe. Ez nem történt meg.

A MÁV 12 üzletvezetősége területén 135 állomásra kért 1 847 csendőrt, Horvátország területén 16 állomást 257 csendőrrel kívántak megerősíteni. Így a tervezett összlétszám 2104 főt tett volna.”[339]

Összesített kimutatás az üzletvezetőségenként és állomásonként tervezett csendőr különítmények elhelyezéséről és létszámáról

Üzletvezetőségek	magyar		horvát	
I. Budapest-központi üzletvezetőség	6 állomáson	147 csendőr	0	0
II. Budapest-balparti üzletvezetőség	37 állomáson	357 csendőr	0	0
III.A szombathelyi üzletvezetőség	7 állomáson	42 csendőr	1 állomáson	6 csendőr
IV. A miskolci üzletvezetőség	14 állomáson	238 csendőr	0	0
V. A szegedi üzletvezetőség	12 állomáson	133 csendőr	0	0
VI. A debreceni üzletvezetőség	15 állomáson	211 csendőr	0	0
VII. A kolozsvári üzletvezetőség	4 állomáson	100 csendőr	0	0
VIII. Az aradi üzletvezetőség	23 állomáson	342 csendőr	0	0
IX. A zágrábi üzletvezetőség	7 állomáson	121 csendőr	5 állomáson	78 csendőr
X. A temesvári üzletvezetőség	1 állomáson	20 csendőr	0	0
XI. A szabadkai üzletvezetőség	8 állomáson	106 csendőr	2 állomáson	37 csendőr
XII. A pécsi üzletvezetőség	1 állomáson	30 csendőr	8 állomáson	136 csendőr
Összesen: 135 állomáson 1 847 magyar csendőr és 16 állomáson 257 horvát csendőr				
Összes szükséglet: 2 104 csendőr				

IV. Miskolci üzletvezetőség

1. Bánréve	10 csendőr	8. Miskolc	20 csendőr
2. Fülek	10 csendőr	9. Miskolc személy pu.	40 csendőr
3. Kassa	20 csendőr	10. Ruttka	30 csendőr
4. Kálkápolna	10 csendőr	11. Sátoralajújhely	30 csendőr
5. Losonc	10 csendőr	12. Szerencs	20 csendőr
6. Mezőlaborc	10 csendőr	13. Vámosgyörk	8 csendőr
7. Mezőnyékládháza	10 csendőr	14. Zólyom	10 csendőr
IV. összesen: 14 állomáson 238 csendőr			

Az I. világháború harcterei a háború befejezésekor a településtől igen távol estek, ezek a korábbi országhatárokhoz közeli, vagy azon túli vidékeken volta. Ily módon a harci esemé-

[339] SUBA János: A Magyar Királyi Csendőrség és a vasútbiztonság 1917–1918

nyek a háború alatt nem érték ezt a vidéket. A község háborús veszteségei azonban jelentősek lettek, erre emlékeztet bennünket a vasútállomás előtti emlékmű. A világháború után a temető bevezető útja mentén, jelképes, de névvel ellátott I. világháborús katonasírok voltak, azok emlékére, akik igen távoli helyeken haltak hősi halált. Ezeket a sírokat a cserkészek, iskolások gondozták. Valamikor az 1950-es évek végén még pár síremlék megvolt, aztán mindez az enyészeté lett….Jelenleg egypár a temetőben található – oda menekítették be a vandálok elől – a nagykereszt mellett lettek elhelyezve.[340]

A későbbi időszakokban és a II. világháborúban is sarkalatos pont volt a jó és megbízható vasút. Főleg amikor már a haditechnika a súlyos harckocsik, üzemanyag, nagytömegű lőszer, élelem és egyéb felszerelések mozgatását is megkövetelte, nagy távolságokra.

A XX. század két nagy világháborújában és különösen az 1939—1945 közötti milliós hadseregeket mozgató, egész földrészekre, óceánokra kiterjedő mozgóháborúban már ennél is többről volt szó. A közlekedés katonai jelentőségével foglalkozó szovjet, amerikai, nyugatnémet és magyar hadtörténészek egyaránt hangsúlyozzák, hogy a II. világháborúban a katonai szállítás jelentősége a laikusok számára elképzelhetetlenül nagyra nőtt, és kulcsszerephez jutottak a hadműveleti célok sikeres megvalósításában. A haderő mozgósításának, felvonulásának, átcsoportosításának az ellenfélnél gyorsabb végrehajtásától a túlerő biztosítása, tehát végső soron a győzelem függött. A hatalmas harcoló seregek anyagi ellátása — új emberanyag harctérre szállítása, élelmiszer, ruházat, fegyver, lőszer pótlása, a betegek, sebesültek hátországba szállítása óriási feladatokat róttak a hadtáp-szervekre. Mindezek érthetővé teszik, hogy e háborúban rendkívül fontos volt a közlekedési hálózat teljesítőképességének maximálisan való növelése és ugyanilyen jelentősége volt az ellenség szállítóberendezéseinek bombázások, partizánakciók által történő megrongálásának, illetőleg megsemmisítésének.

A hadászatilag legjelentősebb közlekedési ágazat a II. világháborúban is a vasút volt, mivel megmaradt a legbiztosabb és legnagyobb teljesítményű szállítóeszköznek. A közutak és a motorizált járművek fontosságban a másik helyre kerültek, a hatalmas távolságok és az éghajlat változásai miatt azonban pl. a szovjet hadszíntéren igen nehéz volt a használatuk. A hadtörténelemben először a légi járművek is fontos szerepet kaptak a csapatok és anyagok szállításánál, azonban tömeges alkalmazásukra csak ritkán, pl. partraszállásoknál került sor.



Vasúti katonai alakulat 1914-16 emlékplakett[341]

[340] Erről részletesebben a *Rónaföldi Zoltán: Múltba nézek…Bánréve* című munkában lehet olvasni.

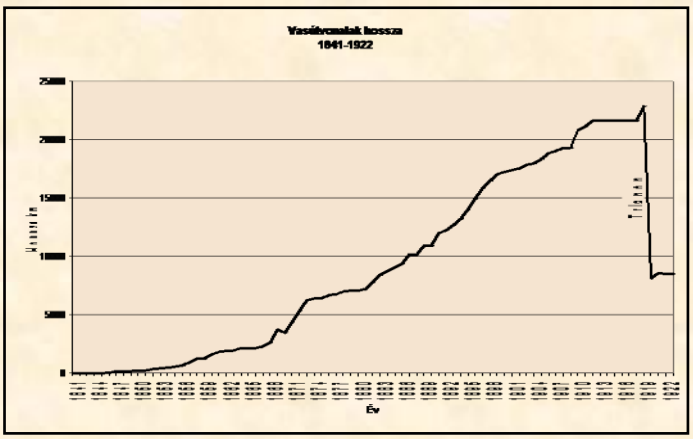
[341] www.bedo.hu



Vasúti szállítószázad 1914-1917, plakett[342]



Magyar vasutasok a világháborúban[343]



1922-ig ábrázoltuk a MÁV vonalainak hosszait, ami az építések dinamikáját és a politikai veszteségeket is hűen ábrázolja.

A MÁV vonalainak legnagyobb hosszát 1919-ben érte el, ez akkor 22 869 km volt. A trianoni döntés után ebből mindösszesen 8 141 km maradt meg!



Vasutas hősök emlékműve Budapesten[344]

A bánrévei hősi halottak az I. világháborúban.[345]



[342] www.bedo.hu

[343] www.bedo.hu

[344] www.képkönyvtár

[345] Fotók Rónaföldi Zoltán 2012. A település 1. világháborús hősi halottairól részletesen – adatokkal együtt – a Rónaföldi Zoltán: Múltba nézek…Bánréve. Fejezetek a település és környezetének történetéből című munkában lehet olvasni.




GYURÁN JÓZSEF
1916







Az I. világháborús emlékmű.
Kiegészítve az 1848-as szabadságharc, a II. világháború, és az 1956-os emléktáblával

Az I. világháború után és a Tanácsköztársaság alatt

A vasút a világháborús feladatokat pontosan és megfelelő hatékonysággal teljesítette. A háború elvesztése tehát nem ezen múlt.

A szerencsétlen I. világháború után az események olyan fordulatot vettek, amelyre igen sokan nem számítottak! Érdemes e kérdést kicsit részletesebben megvizsgálni, hiszen ez az ország és Bánréve későbbi sorsára is igen jelentős hatással lesz.

A magyarországi zavaros helyzetet igyekeztek rögtön kihasználni a csehek, szlovákok, románok, szerbek. Pedig Woodrow Wilson, amerikai elnök, 1918. január 8-án, a kongresszushoz intézett 14 pontjában összefoglalta a háborút lezáró béketervet. Magyarországot ennek a 10. pontja érintette, melyben a Monarchia autonóm továbbfejlődését biztosították. Lloyd George angol miniszterelnök január 9-én bejelentette, hogy egyetért a béketervvel, és a háborús célok között továbbra sem szerepel a Monarchia felszámolása.

1918. április 8-án Rómában összeült az Osztrák-Magyar Monarchia nemzetiségeinek kongresszusa. Itt kimondták, hogy nem kívánnak tovább élni a Monarchia keretei között, és állami önállóságot követelnek. Az USA kormánya 1918. május 29-i nyilatkozatában elismerte a római kongresszus határozatait, ezzel a wilsoni pontok érvénytelenné váltak. Június 3-án a versailles-i haditanács is olyan nyilatkozatot tett közzé, ahol az antant hadicéljai közé tartozik Csehszlovákia, Lengyelország és egy új délszláv állam létrehozása. Ennek nyomán sorra megalakultak a Csehszlovák, a Román, a Szlovén, a Horvát és a Szerb Nemzeti Tanácsok.

Október 30-án kezdődött Budapesten a forradalom.

A feloszlóban lévő birodalom hadserege ekkor még harcban állt, és Magyarország területére ellenséges csapatok nem léphettek be.

November 3-án Padovában fegyverszünetet írtak alá, amely előírta a Monarchia csapatai számára, hogy az 1914-es határok mögé húzódjanak vissza, valamint lehetővé tette azt is, hogy az olaszok különösebb hadicél nélkül, pusztán katonai dicsőségük növelésére fogságba ejthettek több százezer katonát, köztük az utolsó percig a fronton tartott magyarok tízezreit is.

November 5-én az antant engedélyével a szerb hadsereg megkezdte a Szerémség, Bácska és Bánát megtámadását.

November 8-án Nagyszombatnál és Trencsén térségében cseh csapatok lépték át az országhatárt.

A forradalmi kormány hadügyminisztere Linder Béla, akinek nem kis része volt abban, hogy a későbbi időszakban inaktív hadsereg nézte végig a környező új országok által véghezvitt területrablást, november 9-én lemondott. Az új hadügyminiszter Bartha Albert altábornagy lett, aki november 11-én elrendelte az új, magyar hadsereg felállítását, a nemzetőrség és a polgárőrség átszervezését. Elképzelése szerint a lehetőségek és a belgrádi egyezmény keretein belül (6 gyalogos- és 2 lovashadosztály fegyverben tartását engedélyezték) aránylag kis létszámú, de a közrend fenntartására és a kisebb ellenséges beütések visszaverésére alkalmas magyar hadsereget kell szervezni, melynek

Az antanthatalmak keleti frontjának főparancsnoka, Franchet d'Esperey tábornok november 7-én fogadta Belgrádban a Károlyi vezette magyar küldöttséget. A tervezett fegyverszüneti egyezmény előírta volna, hogy a magyar kormány köteles kiüríteni a Nagy-Szamos felső folyása - Marosvásárhely - Szeged – Szabadka – Baja - Pécs, valamint onnan a Dráváig húzódó vonaltól délre és keletre eső területeket, valamint leszerelni a hadsereget. November 8-án Nagyszombatnál és Trencsén térségében cseh csapatok lépték át az országhatárt.

A belgrádi konvenciót november 13-án írták alá a magyarok, mely egyben a független Magyarország első nemzetközi jogi elismerését is jelentette, és biztosítékot nyújtott arra, hogy Szlovákia és Erdély nagyobb fele magyar fennhatóság alatt marad.

Ekkorra azonban a szerb csapatok már elfoglalták Szabadkát, és a csehek is elkezdték az általuk követelt azon 20 vármegye megszállását, amelyekre a belgrádi fegyverszünet nem vonatkozott. Károlyiék szerették volna elérni az ország francia–angol–amerikai antant megszállását, de november végére csak antant-missziók érkeztek Ferdinand Vix parancsnoksága alatt.



10. honvéd pótzászlóalj Miskolcz.

A 10 és 30 napi illetmények az illetékes községi előljáróság által folyósitandók.

Igazolvány.

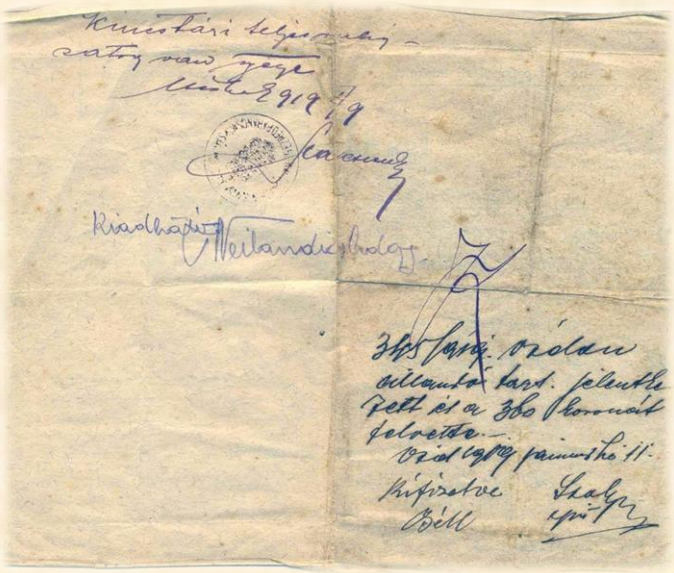
Jakab Mihály született 1893 évben,
illetékes Tarnok községben, Tornai járásban,
Abauj megyében, a leszereléskor a katonai szolgálatból elbocsáttatott.
Állandó tartózkodási helye: Bőcs
Elbocsáttatott ~~polgári~~ ruhában.
Miskolcz, 1919 január hó 9 n

Orvosilag megvizsgáltatott és egészségesnek találtatott.
Miskolcz, 1919. január hó 9 n.

Lichtmann nyomda Miskolcz

Jakab Mihály leszerelési igazolványa[346]

December 2-án Románia engedélyt kapott az antanttól, hogy a belgrádi konvencióban megszabott demarkációs vonalig előrenyomulhat. Ezt kihasználva be is vonultak Marosvásárhelyre, Besztercébe, majd Brassóba. December 8-án a kormány Apáthy István kolozsvári egyetemi tanárt kinevezte Erdély főkormánybiztosává, és megbízta, hogy szervezze meg a fegyveres ellenállást. Ekkor alakult meg – főként menekültekből – a székely hadosztály.



Jakab Mihály leszerelési igazolványa

December második felében a románok engedélyt kaptak a bukaresti francia misszió vezetőjétől, hogy átlépjék a belgrádi konvenció által meghúzott vonalat. Így december 24-én bevonultak Kolozsvárra. December 26-án a román király bejelentette Erdély egyesülését Romániával. December elején Prága követelte a belgrádi katonai konvenció érvénytelenítését Párizsban, mivel azonnali bevonulást és nem autonómiát akart Szlovákiában. Bartha kénytelen volt parancsot adni a Felvidék kiürítésére, és át kellett volna Csehszlovákiának. Az ekkor megállapított demarkációs vonal a Kis-Dunától északra húzódott, meghagyva Pozsonyt és Érsekújvárt, majd az Ipoly-

[346] Mihály bácsi - Magyar „Tőkés” Margit férje - 1914-től szolgált, és enyhébb sebesülésekkel, végigharcolta az I. világháború szinte minden harcterét. Sebesüléseikor, könnyített szolgálata alatt, trén kíséretben, egészen Törökországig eljutott! id. Rónaföldi Zoltán gyűjteménye

tól északra Rozsnyóig, Kassától északra, keleti határa pedig Szobránctól Homonnán át a Duklai-hágóig terjedt.

Franchet tábornok karácsony előtt közölte a békeszerződésig érvényes magyar-csehszlovák határvonalat, mely a Duna-Ipoly vonalán, majd Rimaszombattól az Ung torkolatáig húzódott, tehát ki kellett üríteni Pozsonyt és Kassát. A Csehszlovák hadsereg december utolsó hetében bevonult Eperjesre, Kassára, majd Pozsonyba.

A Délvidéken az utódállamok katonai lépései egymás közti súrlódással is jártak. A fegyveres konfliktus megelőzése érdekében a balkáni francia expedíciós hadsereg bevonult Szegedre, és szétválasztotta a román és a szerb-horvát csapatokat.

A kormányválság megoldásaként, január 11-én, Károlyi Mihály lemondott miniszterelnöki posztjáról, majd a Nemzeti Tanács köztársasági elnöknek nevezte ki, ideiglenes államfői hatáskörrel.

1919. január 29-én, amikor cseh és szlovák legionáriusok vonultak be Balassagyarmatra, a város összefogott lakossága – élükön a katonákkal, vasutasokkal - fegyverrel számolta fel ezt a helyzetet. Ez után kapta a település a *Civitas Fortissima „a legbátrabb város”* megtisztelő címet. Sajnos ezek csak példák maradtak, mivel az I. világháborúban kivérzett magyar honvédség, még cselekvőképes egységeit a Károlyi-kormány számolta fel!

Hasonló volt a helyzet Sopron környékén is.

„Rimaszombattól délre nincs újság.

[A] Sajó völgyében Tornaljáról ellentétes hírek érkeznek. Egyes jelentések szerint Tornaljára négy nehéz mozsár és két páncélautó érkezett legénységgel együtt. Más hírek szerint a csehek innen Rozsnyóra vonultak vissza.

[Az] Egerből Bánrévére rendelt egy gyalogszázad és egy fél géppuskás század (Parancsnok Szentirmay százados) január 28-án délután elindult. Nevezett utasíttatott Tornalja felé felderíteni. Ugyancsak két gyalogszázad és fél géppusk[ás] század Miskolcról, a hiányos felszerelés kiegészítése után, oda útba fog indulni. 39. nehéz tábori tüzérezred fogatolt tábori tarackos szakasza (két db 10 cm-es tarack, hatvan lövéssel) Bánrévére beérkezett és Szentirmay századosnak rendeltetett alá.

A Bódva völgyében Szendrőlád és a Hernád völgyében, Garadnán tiszti őrségeinket] megerősítették, és tüzetes felderítésre utasíttattak. Ezen, valamint a Volócra rendelt száztíz fő karhatalom kirendelése után, Miskolc helyőrség nélkül marad. [A] helyőrségi szolgálatot a nemzetőrség veszi át. A 39. hadosztályparancsnokság kéri a bánrévei karhatalom bevonultatását, ha arra ott már szükség nem volna.

Kassától délre a csehek ismét megszállták a demarkációs vonalon fekvő Hidasnémeti községet.”[347]

„A 40. hadosztály-parancsnokság jelentése a budapesti kerületi parancsnokságnak az Ipoly mentén kialakult katonai helyzetről

Salgótarján, 1919. január 30.

[347] Barthó Zsuzsanna — Tyekvicska Árpád: CIVITAS FORTISSIMA. A balassagyarmati „csehkiverés” korának forrásai és irodalma (Nagy Iván Könyvek 10. Balassagyarmat, 2000)

Kormánybiztosi titkár ma délután 4 óra 45 perckor Balassagyarmatról jelentette, hogy a városban nyugalom van, a polgárőrség [meg]szervezve, a 38-as századból kb. száz ember, a 16-osokból néhány ember ismét a városban.[218]

Szécsénybe egy szakaszt előretoltunk, az ottani nemzetőrséggel a szakasz állandóan összeköttetést tart.

Tegnap délután egy órakor egy tíz főből álló cseh járőr Endrefalván járt, polgároktól a fegyvert elvették és délután három órakor Ludányba visszamentek, ahol mintegy harmincan vannak.

Bánrévei csoport jelentése szerint Tornalján kb. nyolcvan cseh és egy páncélautó van.

Füleki csoportnál a helyzet változatlan.

Rapp és Litke kiürítésére a csehek parlamenter útján ma felszólíttattak, eredmény még nem ismeretes.

A két székely század ma délután 12 óra 10 perckor Balassagyarmatra elindult. 40. hadosztály-parancsnokság, op. 30/13.

HL 40. 9. 43. 264. fol. Kétoldalas, kéziratos jelentés, fogalmazvány. Készült 1919. január 30., délután 5 óra 30 perckor. Kapták: Budapesti Katonai Kerületi Parancsnokság, 39. hadosztály-parancsnokság Nyíregyháza, 37. hadosztály-parancsnokság Győr, Repülőosztag Aszód, Labutka alezredes, Fülek.

A távirat leadva: délután 6 óra 40 perckor….''[348]

„…A 39. gyaloghadosztály szakaszában 29-én este egy gyalog- és egy géppuskaszázad Bánrévére érkezett és felvette az összeköttetést a 40. hadosztály jobbszárnyával. Miskolcról tegnap délben [a] 10. ezredből kirendelt karhatalomból egy gyalogszázad (130 fő) és egy géppuskás szakasz Bánrévére elindult. Tornaiján kb. száz főnyi cseh csoport tartózkodik. A cseheknek állítólag ezen szakaszban támadó szándékuk nincs…''[349]

Február 8.

Február 8-án a Tornalján álló cseh csapatok parancsnoka a Bánrévén álló saját különítmény parancsnokát parlamenter útján tárgyalásokra kérte fel. A más napra kitűzött tárgyalás helyéül Szentkirály (Bánréve és Tornalja között) jelöltetett ki, ahová a 39. hadosztálypa-rancsnokság Kiss századost küldte ki azzal az utasítással, hogy ideiglenes fegyverszüneti vonal megállapítása végett helyi érdekű egyezményt kössön.

Egyébként február 11-én a fentebb említett általános érvényű fegyverszüneti szerződés a további ellenségeskedésnek a 39. hadosztály körletében is véget vetett, bár a Szerednyére a fenti napon kiküldött tiszti járőr jelentése szerint a csehek a fegyverszüneti vonaltól délre eső területet kiüríteni hajlandók nem voltak, sőt állítólag ezt a vonalat a Tiszáig szándékoznak kitolni.[350]

---

[348] Barthó Zsuzsanna — Tyekvicska Árpád: CIVITAS FORTISSIMA. A balassagyarmati „csehkiverés" korának forrásai és irodalma (Nagy Iván Könyvek 10. Balassagyarmat, 2000)

[349] Barthó Zsuzsanna — Tyekvicska Árpád: CIVITAS FORTISSIMA. A balassagyarmati „csehkiverés" korának forrásai és irodalma (Nagy Iván Könyvek 10. Balassagyarmat, 2000)

[350] Bánlaky József :A magyar nemzet hadtörténelme, http://mek.oszk.hu/09400/09477/html/0024/2847.html

Január 18-án ünnepélyesen megnyitották a párizsi békekonferenciát, noha a tanácskozások már korábban megkezdődtek. Az utódállamok rögzítették területi követelésüket, és tiltakoztak az ellen, hogy a vitás területeken népszavazás döntsön a hovatartozásról.

1919. március 20-án Károlyi megkapta Vix francia alezredes jegyzékét, amely szerint a román csapatok elfoglalhatják Szatmárnémeti - Nagykároly - Nagyszalonta - Arad vonaláig egész Erdélyt és a Partiumot. A magyar csapatoknak ezt a területet, és az ettől nyugatra eső semleges zónát ki kell üríteni. A semleges területen viszont megmarad a magyar közigazgatás. A jegyzék teljesen lehetetlenné tette a kormány helyzetét, mivel a követelések teljesítését nem vállalhatta.

A március 21-én kikiáltott Tanácsköztársaság. elismerte a belgrádi-konvenciót, de a Vix-jegyzék visszautasításáról döntött

A Vörös Hadsereget meglepetésként érte a román királyi hadsereg hat gyalog- és egy lovashadosztályának támadása. Velük szemben két magyar hadosztály és egy önálló dandár védekezett. A támadás 250 km széles arcvonalon bontakozott ki, és már az első napon áttörte a hevenyészett védelmet. Április 19-én a román csapatok elfoglalták Szatmárnémetit, Nagyváradot, majd néhány nap leforgása alatt Nagykárolyt, Aradot, Debrecent és Gyulát..

Eközben délen a francia csapatok megszállták Hódmezővásárhelyt és Makót, továbbá a csehszlovák hadsereg is általános offenzívába kezdett négy hadosztállyal és négy dandárral.

A két, gyengén feltöltött vörös hadosztály csak késleltetni tudta előrenyomulásukat.

A csehek április 29-én indultak el öt oszlopban. Az első Sátoraljaújhely, a második a Hernád bal partján, Göncön, Szikszón, Miskolc felé. A harmadik a Hernád jobb parti részén Miskolc felé, a negyedik Perkupa, Szalonna irányból a Bódva völgyén. Az ötödik pedig Pelsőc felől a Sajó völgyén Tornaalja, Bánréve, Putnok, Sajószentpéter útvonalon.

Nem volt tehát mit tenni, védeni kellett a hazát! A magyar 5. hadosztály védte ezt a területet és Sajószentpéternél ütközött meg az ellenséggel a 10. ezredének részeivel. A túlerőben levő ellenséget nem tudták megállítani, Miskolc elesett, a Sajó völgyet megszállták a csehek.

Április30-án megszállták Munkácsot, Sátoraljaújhelyt, május 2-án, Diósgyőrt és Ózdot is.

Salgótarján elfoglalása azonban nem sikerült. Csap és Munkács között a cseh csapatok találkoztak a románokkal. Április végére a Tiszántúl teljes egészében az ellenség kezére került, az antant azonban megtiltotta, hogy átkeljenek a Tiszán.

„1919. április 2

BÁNRÉVÉN AZ ÖZDI VASGYÁR MUNKÁSSÁGA RÉSZÉRE TERMELŐSZÖVETKEZET LÉTESÜL

Távirat

Serényi-féle bánrévei 3000 holdas birtokot az ózdi vasgyár munkásai részére termelőszövetkezetté alakítottam, kérek azonnal Ózdra egy elsőrendű kertészt kiküldeni, aki a létesítendő 50 holdas konyhakertészetet öntözésre is berendezi és állandóan vezetné, a kiküldendő kertész jelentkezzék Özdon Lázár vasgyári termelési biztosnál.

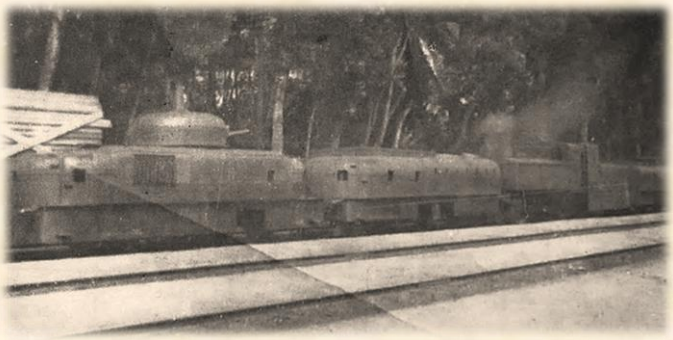
Lichtenstein Sándor központi biztos”[351]

[351] Szigetvári István: A szövetkezetek a Tanácsköztársaság idején (Budapest, 1959)

Április 4.

Del 4h-kor megérkeztünk Miskolcra, hol délelőtt a vonat tisztjei a V. P.-nél jelentkeztek."…[352]

A páncélvonat április 4. és április 22. között állomásozott Miskolcon. Innen időlegesen Csap, Sátoraljaújhely körzetébe megy.



Az I. világháborús IX. páncélvonat, 1918-19-ben a III. hadrendi számú[353]

1919. április 28.

A Magyar Távirati Iroda jelenti 27-én a szerbek elfoglalták Makót és Nagylakot. A románok Orosháza, Szarvas és Gyoma irányában előrenyomultak, Kabát, Balmazújvárost, Nyíregyházát elfoglalták. Csapnál a Tisza-hidat a románok felrobbantották, a mi utóvédjeink érintkezésben vannak egymással. A 26-án Bánré-

[352] A III. számú páncélvonatról van szó. (Zavaró viszont, hogy egyes források arab számozást használnak az ekkor működő páncélvonatokta 1-12-ig. Más helyeken viszont maradt a római számozás.RZ) A Károlyi-kormányzat alatt 1918. novemberében a magyar szállításvezetőség átszámozta a páncélvonatokat és így vette nyilvántarásba. Ekkor a régi számozás szerinti, IX-es számú páncélvonat lett az új III. számú (RZ) A IX. páncélvonat az I. világháború egyetlen osztrák építésű vonata volt. A háború után az osztrák mozdonyt a hazai 377.361. váltotta fel (korábban VIII. páncélvonat mozdonya volt).

A páncélvonat lövegkocsija önjáró, 100 lóerős Mercedes-motor hajtotta, ha szükséges volt, önállóan is tevékenykedhetett.. Jellegzetes gömbölyített lövegtornya tetején reflektor-lámpa csúcsosodik ki, melynek külső vezetékét ábrázolják a rajzokon. Az ágyús kocsi l00 lóerős Mercedes-motorját is javították 1919. máj. 16-tól a Budapest, Északi főműhelyben végzett nagyjavítás keretében.

A már említett 1919. febr. 17-i jelentés szerint a páncélkocsik vasúti számai 314.706, 303.343 és 334.457, mindhárom K. u. K. cégjelzésű. A páncélkocsikban Schwarzlose típusú géppuskákat alkalmaztak. Jellegzetes a páncélkocsik gömbölyített teteje és a három heveder-szerű szegecselés a testükön, melyek közül a középső heveder kétsoros.

A páncélvonat szerelvényét is többször szétkapcsolták, amikor egyes részei javításra mentek a MÁV javítóműhelyeibe. Az általános szerelvény előlről kezdve pöre kocsi, lövegkocsi, géppuskás páncélkocsi, mozdony, géppuskás kocsik és pöre kocsi a hátramenethez. Ezt a sorrendet azonban többször megváltoztatták az alkalomhoz híven. Például 1919. ápr. 27-én a III. sz. páncélvonatot a rendkívüli sietségre való tekintettel Sátoraljaújhelyről Csapra 2 db 324-es sorozatú mozdony vitte.

Megállapítható a leírások alapján, hogy a III. számú páncélvonat közzétett naplójához a K. u. K. IX. számú páncélvonat tartozik, kivéve az eredeti mozdonyt. Ez a harcoló szerelvény 1918-1919-ben a III. sz. páncélvonatra keresztelve vett részt a hazánkért folytatott küzdelemben. Még a Tanácsköztársaság előtti időkben harcolt a románok és a csehek ellen is. A tanácsköztársaság alatt szintén a román és a cseh fronton harcolt. A Honvédelmi Minisztérium 1929-ben felülvizsgálta a magyar páncélvonat állományt és a négy legjobbat, mely eredetileg is páncélvonatnak készült, az I., II., III. és V. számú vonatokat hadrendbe állította. Újabb átszámozás következett be 1932-ben, amikor az előző vonatok az 1-4. sorszámot kapták. Az újabb számozás szerint 1939-től ezeket a 101-104. számon tartották nyilván. Az általunk tárgyalt 1919-es III. számú páncélvonat az új rendben a 102-es számon szerepelt és átalakított lövegtoronnyal részt vett a Volosin-féle Karpatszka Ukraina megszállásában és Magyarországhoz csatolásában 1939. márc. 15-18. között.

Horváth Lajos: A III. számú páncélvonat naplója 1918-1919. (Más források ekkor már 1-12-ig számozták a működő páncélvonatokat! RZ)

[353] Itt még a szerkocsis osztrák mozdonnyal felszerelve.

vétől északra végrehajtott résztámadást csapataink ellentámadással visszaverték. Más frontszakaszokról lényeges jelentés nem érkezett.[354]

Április 29.

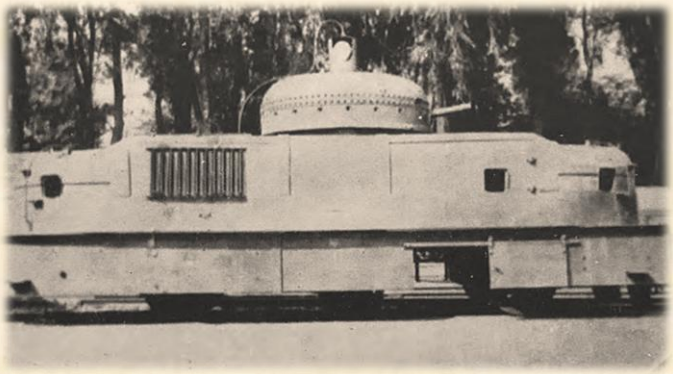
A cseh arcvonalról a hadügyi népbiztosság a nap folyamán a következő jelentéseket vette:

a) A 3. hadosztályparancsnokságtól: Helyzetjelentés Budapest, 1919. ápr. 29. de. 9 óra. Ma de. 6 órakor a csehek a bánrévei szakaszban támadást kezdtek. Méhi elesett. Miután a helyszínen levő parancsnokok a helyzetet tarthatatlannak tartották, a hadosztályparancsnokság jóváhagyta, hogy a bánrévei szakasz összes erői a Rimától délre foglaljanak állást és a Rima vonalat tartsák. Telefonösszeköttetés Bánrévével megszakadt. A putnoki direktórium a fenti parancsnokság jelentését megerősíti. A rendelkezésre álló 2 vörösőr század parancsot kapott, hogy Bánrévére útba induljon és az ottani parancsnokságnak alárendeltetik. A salgótarjáni védőszakasz parancsnokságnak rendelkezésére álló tartalékok menetkészültségbe helyeztettek. A szükséges garnitúrák és mozdonyok biztosíttattak. Szándék: Feledről a hünb. részéről kilátásba helyezett, Putnokról jövő ellentámadással összhangban a Rima völgyben az előnyomuló csehek ellen ellentámadásba átmenni. A váci védőszakaszban Bartóffy 2. zászlóaljának menetkészültség rendeltetett el. A 3. repülőszázad tegnap de. propagandarepülést végzett. Felderítése felhők miatt nem volt lehetséges. Újabb légi felderítés a Rima völgyben elrendeltetett. Az 5. hadosztály részéről hasonló felderítés kívánatos lenne. (3. ho.-parság 74/2. op. szám.)

b) Szakall, az 5. hadosztály parancsnoka ezt jelentette de. 10 órakor:

Reggel 7 óra óta a csehek nagyobb erőkkel támadnak Bánréve felé. Ott levő erőink visszavonulóban. Csehek Bánrévét már megközelítették. Bánrévei védőszakaszunk nem hiszi, hogy a Sajótól északra magát tartani tudja. Kér erősítést.

5. hadosztályparancsnok: 2 ½ századot irányít Miskolcról Putnokra, egyben kérdi, hogy a hadosztály jobbszárnya (Csap környéke) áttörés esetén hová menjen vissza. 5. osztály vezetője tájékoztatta a helyzetről és kilátásba helyezte, hogy erősítést Salgótarjánból és Budapestről fog küldetni...[355]



A III. számú páncélvonat önjáró lövegkocsija 1918-19[357]

...Szakall egyidejűleg utasítást kért, hogy a csapi erők hová vitessenek a továbbiakban és mi történjen S. A. Újhellyel, Miskolc veszélyeztetésére való tekintettel. Páncélvonatok felderítésre Szendrő és Bánrévére (?) kiküldettek...[356]

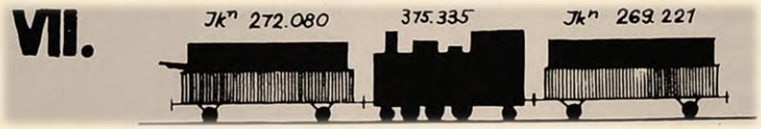
[354] Vadász Sándor: Budapest és München kapcsolatai a magyarországi tanácsköztársaság első időszakában.
[355] Bánlaky József: A magyar nemzet hadtörténelme http://mek.oszk.hu/09400/09477/html/0024/2847.html
[356] Bánlaky József :A magyar nemzet hadtörténelme, http://mek.oszk.hu/09400/09477/html/0024/2847.html
[357] Lövegkocsi: 70 mm, L/30 tengerészeti gyorstüzelő lg, és 7 db Schwarzlose géppuska. (RZ)

Április 29.

"Sátoraljaújhelyen állomásoztunk. D. u. 2h-kor az 5 Ho. par-ságtól távirati jelentés jött, hogy a páncélvonat azonnal Miskolcra bevonulni tartozik. D. u. 3h-kor Saújhelyről indultunk, 830h-kor Miskolczra érkeztünk, hol a Ho. parancsára folytattuk utunkat tovább Sajószentpéterre .''[358]

Április 29.

„ …5. ho. védőszakasza: A szendrői alszakaszban a csehek du. 5 óra 30 perckor Szendrőládot érték el. Támadó erő 4–5 zlj. Feltartóztatásukra Edelényből 2 század és 2 gp. század Borsodra állásba ment. Miskolcról 1 század és ½ gp. század, az 5/10 üteg és a 7. sz. páncélvonat Sajószentpéterre küldetett… ''[359]



VII. számú páncélvonat, 1919.[360]

Április 30.

"D. e. 330h-kor Sajószentpéterre érkeztünk: A szerelvényt Sajóecsegre vonattuk visszsza, míg a páncélvonat terepszemlére indult Sajókazáig. Ezen a napon Putnok alatt a csehek erős gépfegyvertűz alá vette páncélvonatunkat. A golyók közül kettő a lőrésen behatolt és Beliczky József parancsnokunkat a fején könnyen megsebesítette.

Ugyan ezen a napon a páncélvonat Neumann Lajos vezetése alatt Barczikánál egy ágyúval megerősített cseh előőrsöt megtámadott, de kénytelen volt visszavonulni, mert a vasúti pályát az ellenség ágyú tűz alá vette, így is több gyalogsági ágyú lövedéket kaptunk. Sajósztpéter előtt mégis sikerült a vasúti pályát felrobbantani. D. u. 4h-kor Sajósztpéter a csehek által meg lett szállva.



A Tanácsköztársaság VII. számú páncélvonata, itt még XII.-ként Bukovinában 1915-ben[362]

D. u. 5h-kor Sajósztpéter és Sajóecseg között páncélvonatunkat a csehek erős ágyú tűz alá vették. Több mint fél órát állottuk a tüzet, amit mi is viszonoztunk. Kb. 40-50 lövedék csapódott le közelünkben. Ezután visszavonultunk."[361]

[358] Horváth Lajos: A III. számú páncélvonat naplója 1918-1919

[359] Bánlaky József: A magyar nemzet hadtörténelme http://mek.oszk.hu/09400/09477/html/0024/2847.html

[360] Az 1919-ben VII. páncélvonat az I. világháborús XII. számú volt. Ezt még 1914 szeptemberben, a 18. vép. szd. parancsnoka, Kleindin Imre szds. építette, a galiciai hadszíntéren, szükség páncélvonatként. Eredetileg egy mozdony és két géppuskás kocsi tartozott hozzá. Később valószínűleg átfegyverezték. A VII. páncélvonat a térségünkben a felvidéki (cseh) hadszíntéren harcolt. 1919. 05. 03. Bélapátfalvánál a csehek kezére került. (RZ)

[361] Horváth Lajos: A III. számú páncélvonat naplója 1918-1919

[362] MEK Képkönyvtár

Április 30.

A fenti és egyéb jelentések alapján a hadügyi népbiztosság ápr. 30-án reggel 8 órai helyzetjelentésében következőleg foglalja össze a cseh fronton történt 29-i eseményeket:..

....3. ho. védőszakasza: A váci védőszakasz előtt, több, eddig még megszállatlan helyen zászlóaljak észleltettek. Salgótarjáni védőszakaszban nyugalom 60. dandár védelmi vonalán a csehek Rimaszéc, Bánréve és Putnokot megszállották. Sajókazától 2–3 km-re vannak. Bánrévén bevagonírozták s látszólag Feled felé készülnek. Támadó erő cca. 3–5 zászlóalj. Az 1. vad. zászlóalj Fülekre megérkezett. A 60/II. zászlóaljnak nagy veszteségei vannak, köztük több önfeláldozással harcoló tiszt. Az ózdi vasgyárból 400 fő arcvonalba kiküldve.

5. ho. védőszakasza: A szendrői alszakaszban a csehek du. 5 óra 30 perckor Szendrőládot érték el. Támadó erő 4–5 zlj. Feltartóztatásukra Edelényből 2 század és 2 gp. század Borsodra állásba ment. Miskolcról 1 század és ½ gp. század, az 5/10 üteg és a 7. sz. páncélvonat Sajószentpéterre küldetett...

Este 8 óra 15 perckor a hadsereg parancsnokság a hadügyi népbiztosság alábbi rendeletét vette:

Hünb. 2803., 102., 4/29., 3/30. Keleti hads. parságnak Szolnok. Az északi arcvonalon beállott helyzet, nevezetesen a csehek határozott támadása Bánréve és Szendrő ellen, valamint az antant felszólítása, hogy Csap környékét ürítsük ki, úgyszintén a délszlávok újabb agresszív magatartása szükségessé teszik, hogy a keleti hadseregtől, a legrövidebb időn belül lehetőleg az egész Békési csoport, valamint a Szolnok–Cegléd–Újszász körül még intakt zászlóaljak és ütegek készenlétbe helyeztessenek elirányítás céljából. Keleti hadsereg parancsnokság ide közölje, hogy 30-án de. 9 óráig mely zászlóaljak és ütegek és mely vasúti állomásokról irányíthatók el, valamint, hogy 30-a és május 1-je folyamán mely csapatok lesznek még elirányíthatók. (Hünb. 429/34.hdm.)[363]

Május. 1.

"Miskolcon állomásoztunk. Úgy délelőtt, mint délután a páncélvonat erős harcot vívott a csehekkel, melynek folytán a gyalogságunkat is hátraszorították, melynek folytán állásaikat elhagyták. A páncélvonat a visszavonulást fedezte, dut 840 h-kor pedig elhagytuk Miskolcot."[364]

Május 2.

Május 2-án az ellenséges erők Miskolc, Salgótarján és Balassagyarmat körzetében indított támadása eredménnyel járt. Megszállták Miskolcot és Ózdot. Két csehszlovák burzsoá ezred Fülek—Salgótarján körzetében indított támadást, amelynek jobbszárnya Lapujtő—Salgótarján irányában nyomult előre, és egy szakasza páncélvonattal megerősítve, a szécsényi vörösőrzászlóaljat rohanta le azzal a céllal, hogy a támadást továbbfejlessze Hatvan irányába. Az ellenséges haderő eredetileg a salgótarjáni szénmedence és a miskolci iparvidék, valamint a Csata—Ipolyság—Balassagyarmat—Losonc—Fülek—Feled— Bánréve—Miskolc vasútvonal megszállását tűzte ki célul. A támadás során kibontakozott egy olyan terv körvona-

[363] Szabó Béla–Horváth István: Nógrád megye története. A Magyar Tanácsköztársaság 1919. március 21 - augusztus 1

[364] Horváth Lajos: A III. számú páncélvonat naplója 1918-1919

la is, amely a Balassagyarmat—Aszód— Hatvan—Füzesabony—Miskolc vasútvonal elfoglalását kívánta megvalósítani. Ehhez járult volna még, hogy az ellenséges erők elfoglalják Salgótarjánt, a Zagyva völgyében előnyomulnak és megszállják Hatvant.[365]

Május. 5.

"Füzesabonyon állomásoztunk. A d. e. folyamán azt a távirati parancsot kaptuk a Ho.-tól, hogy a páncélvonat Emődre menjen, s a további parancsokat a 10. vörös Ddr. parnoksága fogja megadni. A páncélvonat teljes szerelvényével d. e. 10h-kor Füzesabonyról elindult, Belicki parnok, elvtárs nélkül, ki kórházba Bpestre utazott. Emődre érkezésünkkor Neumann h. parnok elvtárs a 10. Ddr. parságnál jelentkezett. A Ddr parnokság parancsára d. u. a páncélvonat felderítő utat végzett, és megközelítette a csehek új állásaikat Miskolc határába. A vasúti sínek fel voltak szedve, a túl oldalon pedig a csehek páncélvonata állt velünk szembe, fehér kendőket lobogtatva mifelénk, hogy ne lőjünk. Ezen felderítés után páncélvonatunk visszatért Emődre."[366]

A Tanácsköztársaság északi hadjáratában, 1919. május-június hónapokban, azután e térség ismét szerepet játszott.

Az 5. hadosztály jobb szárnyán a 65. dandár Putnok és Bánréve irányában sikeresen küzdött, a Rimaszombat felé előrenyomuló 39. dandár azonban Feled és Várgede között erős ellenállásba ütközött. A 3. hadosztály a 46. dandárral jobbról, a 80. dandárral pedig balról indult Losonc átkarolására.

Sikeresen zárta a támadás első napját az 1. dandár is, amelynek több irányban sikerült áttörnie az ellenség védelmét.

A támadás második napján, a Vörös Hadsereg összevont erőinek a további erős ellenállást leküzdve sikerült újabb eredményeket elérniük. A 6. hadosztály a Hernád völgyében Csobád - Léh - Homrogd vonalát, a 10. dandár Edelényt érte el.

Az 5. hadosztály 39. dandára estére bevonult Rimaszombatba. A 3. hadosztály lényegében a 30-án elért pozíciókban maradt.

Az 1. dandár jobb szárnya Korpona felé nyomult előre, a balszárnyon levő csapatai a garamkövesdi híd birtokbavételéért harcoltak.



Az ellenség térnyerése

A román csapatok szívósan védekezve, erős tüzérségi tűzzel verték vissza a hadosztály munkásezredeinek a Miskolcért vívott harcokban sok megpróbáltatáson keresztülment, kimerült katonáit.

[365] Szabó Béla–Horváth István: Nógrád megye története. A Magyar Tanácsköztársaság 1919. március 21 - augusztus 1

[366] Horváth Lajos: A III. számú páncélvonat naplója 1918-1919

Június 1. vasárnap, a Sajó völgyében előrenyomuló 5. munkásezrede Tornalja elfoglalása után Sajógömörig jutott. A 3. hadosztály csapatai e napon sikeresen hárították el az ellenség Losonc visszaszerzésére irányuló ellentámadásait. Az 1. dandár egy-egy különítménye Selmecbánya és Korpona felé tört előre, egy tüzérséggel megerősített zászlóalja Lévát foglalta el, egy csoport a dunai flottilla és a tüzérség tüzétől támogatva behatolt Párkánynánára, és azt hídfőszerűen megszállta.

Június 3-án, 4-én és 5-én elkeseredett ellentámadásokat indítottak a csehszlovákok a hadosztály ellen. A vörös csapatok helyenként visszavonulásra, többek között Rudabánya, Tornalja és Rimaszombat átmeneti feladására kényszerültek.

Június 5.

"A Józsefvárosi p. u.-on állomásoztunk. D. e. 10h-kor parancsot kapott a páncélvonat, hogy alkalmas menetben Tornaljának induljon. Dut 5h-kor indultunk a Józsefvárosi p. u.-ról."

Az újra felszerelt, ütőképes III. sz. páncélvonat 1919. jún. 5-én délután 5 órakor elindult a parancs szerint Tornaljára. Az un. vörös hadsereg északi hadjárata 1919. máj. 30-án kezdődött meg. A magyar csapatok mindenhol visszavonulásra kényszerítették a cseheket, június l-jén visszavették Szendrőt, Tornalját, Lévát és Párkányt. Június 9-én elfoglalták Eperjest, Tőketerebest, Nagymihályt és Tornát. A III. sz. páncélvonat június 6-án Bánrévére érkezett, ahol a 65. dandár parancsnoksága székelt.



III. számú páncélvonat 1919.

Június 6.

"Bánrévére d. e. 10h-kor érkeztünk, hol Beliczky parnok a 65 Ddr. parnokságnál jelentkezett, hol azt a parancsot kapta, hogy ebéd után mindjárt a páncélvonattal Királyi és Tornalja között lévő ellenséges cseh gyalogsági és ágyú állásokat fölkutassa és azoknak elrendezéseiről pontos jelentést hozzon.

A parancsnak híven, ebéd után mindjárt elindultunk és kikémleltük, hogy a cseh rajvonal Tornalja előtt van elásva, a cseh ütegek pedig a Tornalját szegélyező hegyek jobb és bal oldalán foglaltak állást. Mindaddig, míg a felderítést végeztük, az ellenség részéről nagy ágyú tűznek voltunk kitéve, amely mindjobban fokozódott, a cseh lövegek mind a páncélvonat közvetlen közelében robbantak, a hátunk mögött lévő terepen a két vasúti sín közé esett löveg nem robbant fel a mi nagy szerencsénkre, így tehát szabad volt a pálya visszafele.

Miután a pontos megfigyeléseket és kutatásokat végrehajtottuk, vissza indultunk, az egész felderítés alatt ugyan páncélvonat ágyúja, valamint a vörös tüzérség a cseh állásokat eredményesen lőtte. Beliczky parnok elvtárs, a jelentést a Ddr. parságnál leadta, mely után másnap korán reggel megkezdődött a csehek ellen a támadás Tornalja irányába."

Jún. 7. "Reggel 4h-kor ébresztő, fölkészültünk és elindultunk a támadás végrehajtására. A páncélvonat a gyalogsági csapatokkal együtt, a csehek rajvonalát megingatta, azok széjjel széledve Tornalja községből kivonultak. Tornalja és Sajógömör között a csehek újra állást foglaltak, a két község között elterülő vasútvonal alatt lévő kis hidakat és négy helyen a vasúti

pályát felrobbantották, miután a páncélvonat nem mehetett tovább. A tüzérség és gyalogságunk tovább üldözte a hátráló cseheket, mi pedig azonnal hozzáláttunk a megrongált és fölrobbantott pálya kijavításához."

Jún. 8. "Ma, Pünkösd első napján /vasárnap/ lankadatlan és fáradtságot nem ismerő erővel folytattuk a megrongált pályatestnek kijavítását, amin Tornalja és Sajógömör községekből összegyűlt emberek is segédkeztek. Dél fele a készleten tartott és javítás céljául szolgáló sínek, 5 drb. maradványával elfogytak, Beliczky parnok, elvtárs azonnal Bánrévére, onnan pedig le Putnokig és Csizfürdő között lévő őrházaktól a készleteket a pályajavításra elhozta. Ezen a napon dut 8h-kor a lakó kaszárnyát képező Pullmann kocsik Bánrévéről Tornaljára hozattak."

Jún. 9. "A megrongált pályák kijavításán dolgoztunk. Közben a Sajó folyóig rendbehoztuk, a folyón lévő nagy vas hidat ugyancsak a visszavonuló csehek felrobbantották, amit azonnal javításba vettünk. A községekből önként ajálkozó emberekkel együtt a hidat az összerongált vas anyagoktól megszabadítottuk, talpfákból épített hídlábakkal a hidat alátámasztottuk, síneket újra beépítettük és ezen óriási munka gyors elkészítése után tovább folytattuk az előnyomulásunkat a futó csehek után."

Jún. 10. "A már megszokott és fölrobbantott kisebb hidak és pályatestek javításán dolgoztunk, mit rendbe hoztunk Bercirkeig. A község mellett folyó Sajón a nagy vashíd ugyancsak felrobbantva volt, a javítást azonnal megkezdtük, a hidat vasúti talpfáiból rögtönözött lábakkal alá építettük, a síneket le raktuk és ennek megtörténte után azonnal folytattuk utunkat tovább.

Dut 8h-kor befutottunk a lakosság öröm ujjongása mellett Rozsnyóra, hova a Tornalján állomásozó lakó kocsik is éjjel 2h-kor megérkeztek."

Jún. 11. "Reggel 4h-kor ébresztő, felkészülés és azonnal a futó csehek felkeresésére indultunk.

Veszverésnél a mi gyalogságunkkal találkoztunk, kiket a falut uraló hegyeknek magaslatairól a csehek vissza szorítottak. A páncélvonat megérkezése után ágyúval akcióba lépett, minek folytán az előttük /csehek/ annyira félelmetes szörnyetegnek látásától a csehek két részre szakadva, Dobsina és Igló felé kerestek menekülést. A páncélvonat a helyzetnek felderítésére tovább folytatta útját Bettlérig. A csehek megérkezésünk előtt fél órával lógtak meg, a lakosság állítása szerint. Bettlértől visszamentünk Veszverésre, honnan 25 főből álló, 2 géppuskával felszerelt gyalogságot hoztunk Bettlér megszállására. A vasútvonal mentén lévő folyóból a p. v. mozdonyát vízzel felszereltük, azután tovább folytattuk utunkat. Alsósajó ás Oláhpatak között a vasúti síneket a csehek fölszedték, mit nem vettünk észre, a tornyos kocsi előtt lévő sín kocsi kisiklott. Azonnal megálltunk, a pályát rendbe hoztuk, a kocsit a sínekre visszaemeltük és folytattuk utunkat tovább Dobsinának, mindenütt erősen figyelve a belátható terepet, mit azonban az éles kanyar nagyban hátráltatott. Dobsina előtt 3 km-nyire a cseheket a jobb oldali hegyháton észre vettük. Ők azonnal ágyú tűz alá vették a páncélvonatot, mit mi is erősen viszonoztunk. A helyzetet alaposan kikémlelve és az idő előre haladottsága miatt, minden veszteség nélkül óvatosan visszajöttünk, a csehek őrületes ágyúzásából, a megfigyelés és kémlelés eredményét pedig Beliczky parnok elvtárs a Ddr. parságnál le adta."

Jún. 12. "Reggel korán felkészülve kimentünk a cseheknek megtámadására. Mindkét részről erős ágyú tüzek voltak. Gyalogsági beavatkozásra nem került sor. Felderítés után dut

1h-kor visszajöttünk Rozsnyóra. A délután hátra lévő óráit az előző napok harcainak és fáradozásainak ki-pihenésére kaptuk."

Jún. 13. "A mai reggel újra a páncélvonat kifutott, hogy Dobsinát megközelíthesse és a várost birtokba vegye. A város bejáratánál övező magaslatokról, a csehek erős ágyútűzzel árasztották el a vasúti pályát és a páncélvonatot, amit a páncélvonat tüzérsége, Beliczky parnok elvtárs vezetésével hatásosan lőtt. A cseh ágyuk el-elhallgattak, de később még erősebben kezdték. Semmi kárt azonban nem okoztak. Míg a páncélvonat harcban volt, addig parancsot kaptunk, hogy felsőbb parancsra teljes szerelvénnyel Ipolyságra induljunk. A páncélvonat visszajött Rozsnyóra, hol Kuheida helyettes par.-nok elvtárs közölte a fent említett parancsot Belicky parnok elvtársnak. Dut 6h-kor indultunk Rozsnyóról az új front szakasz fele."

Jún. 14. "Utunkat tovább folytatva Miskolcra érkeztünk, hol a nagy mozdonyon lévő javításokat kijavították. Dut 9h-kor folytattuk utunkat tovább..."[367]

Bár június 7–10 között a Vörös Hadsereg néhány irányban tovább nyomult előre - 9-én elfoglalták Tőketerebest, Nagymihályit, Eperjest, Tornát, Rozsnyót, 10-én pedig Bártfáig jutottak -, az ellenséget mégsem lehetett legyőzöttnek, további kezdeményezésre alkalmatlannak tekinteni.

„...A hadjárat legfontosabb harci eseményeinek mindegyikében ott voltak a budapesti munkásezredek is. A hadseregparancsnokság június 7-én dicséretben részesítette az északi hadjárat legkitűnőbb egységeit. Ekkor kapott dicséretet Miskolc elfoglalásáért az 1. budapesti munkáshadosztály 7., 8. ezrede és az 1/9. zászlóalja, valamint a hadosztály tüzérsége. A tiszaluci támadásért és a tokaji harcokért a budapesti 4. hadosztály 14. és 22. ezredei és a hadosztály tüzérsége, valamint az 5. munkásezred III. (budapesti) zászlóalja "Bánréve és Tornalja elfoglalásáért…"[368]

A csehszlovák hadvezetésnek gondokat okozott a hadműveleti terület lakosságának körében megnyilvánuló forradalmi hangulat, a Vörös Hadsereg iránti együttérzés gyakran tettek jelentkezett. A csehszlovák vezető szervek június 5-én egész Szlovákiára terjedően kihirdették az ostromállapotot. Bevezették a statáriumot, túszokat szedtek, és a leghatározottabb eréllyel léptek fel minden ellenségesnek mutatkozó jelenséggel szemben. Intézkedéseik azonban csak részben érték el céljukat: *„A rendszabályok talán csökkentették az ellenséges cselekményeket, de nem nyomták el teljesen. Folytatódtak a frontvonalak mögötti lövöldözések, a szabotázscselekmények a vasút- és híradóvonalak ellen."* – jelentette Mittelhauser tábornok a prágai hadügyminisztériumnak küldött összefoglalójában.

Június 7-én Clemenceau jegyzéket intézett a magyar tanácskormányhoz, és a békekonferencia nevében a hadműveletek azonnali beszüntetésére szólította fel. A jegyzék azt hangoz-

[367] Horváth Lajos: A III. számú páncélvonat naplója 1918-1919 A Bánréve környékén harcolt III. páncélvonatot később „reaktiválták" és 1939-1945 között 102. hadrendi számon ismét harcolt. Felszereltsége a következő volt ekkor: géppuskás kocsi (1 db 36M 37 mm-es ágyú, 1 db 36M 20 mm-es gépágyú, 4 db 31M 8 mm-es géppuska),MÁV 377 mozdony tüzérségi kocsi (1 db 22M 80 mm-es tábori ágyú, 1 db 36M 20 mm-es gépágyú, 2 db 31M 8 mm-es géppuska) Erről majd az 1938-39-es eseményeknél részletesebben. (RZ)

[368] Gerelyes Ede, Horváth Miklós, Lackó Miklós, Nagy Lajos, Preisich Gábor, Szekeres József, Tarjányi Sándor: A forradalmak korától a felszabadulásig. Budapest története V. Akadémia Kiadó, Budapest, 1980.

tatta, hogy a békekonferenciának szándékában áll a magyar állam küldötteit a békefeltételek átvételére Párizsba meghívni, ugyanakkor súlyos szankciókkal fenyegetett a hadműveletek folytatása esetén. A tanácskormány azonnal válaszolt a jegyzékre. Hangsúlyozta, hogy az ellenségeskedéseket a csehszlovák hadsereg kezdte a demarkációs vonalak önkényes átlépésével. Javasolta, hogy az Osztrák-Magyar Monarchia területén alakult államok kölcsönös problémáikat egy szűkebb konferencián rendezzék.

Miután a franciák segítségével a csehek friss alakulatokat hoztak el a lengyel határról, illetve a nyugati politikai hatások is egyre inkább érvényesültek. A harcok váltakozó sikerrel tovább folytatódtak és az elfoglalt terület nagysága imponáló volt. Ahogy telt az idő a francia politikai fenyegetőzés a vezetőket rossz döntésre késztette! A harci morál megtörni látszott és az ellenség teret nyert.

Június 30-án megkezdődött a visszavonulás, ami általában rendben zajlott, bár a csehszlovákok a megállapodásokat megszegve, egyes helyeken megtámadták a vörös csapatokat.

Nagyobb összecsapások azonban nem alakultak ki. A katonák hangulatára így emlékezett Szőke Lajos egykori vöröskatona a Sarló és Kalapács című folyóiratban 1931-ben megjelent cikkében:

„Hát ezért harcoltunk? Nem fájt volna, ha a cseh imperialista csapatok erősebbek lennének és harccal kivernének bennünket, de vérrel szerzett földet, vér nélkül visszaadni csak úgy lehetséges, hogy árulókkal vagyunk körülvéve. Ezt gondolta és mondta mindenki."

Legjobban a Felvidékről származó katonák keseredtek el: *„a 10. ezred Gömör megye és Kassa környékére való katonái hangulata izgatott és nyomott. A kiürítés indokolt voltát és szükségességét nagyon nehezen értik meg. Családjaik és hozzátartozóik jövendő sorsa miatt aggódnak."* – hangoztatta az 5. hadosztály jelentése július 1-jén.

A visszavonulás különösen negatív hatást gyakorolt a Vörös Hadseregben tevékenykedő volt hivatásos tisztek Tanácsköztársasághoz való viszonyára is. A legfőbb kapocs, amely őket a proletárdiktatúrához kötötte, nemzeti érzelmeikből fakadt: abban a tudatban harcoltak, hogy a régi Magyarország területének megtartásáért küzdenek. Ez a kapocs június 30-a után erősen meggyengült.

A visszavonulás elrendelése Stromfeld Aurélt lemondásra késztette. A.csapatok semmi hajlandóságot sem mutattak a Tiszántúl kiürítésére. A felszabadított területek feladását ezért még fájdalmasabbnak érezte a nép és a hadsereg. A későbbiekben Kun Béla a Szamuely Tiborral folytatott vitára emlékezve ezt írta erről: *„Igaza volt Tibornak velem szemben abban, hogy garanciát kellett volna követelni az antanttól, és hogy helytelen volt rögtöni tárgyalások megkezdése nélkül nemcsak a hadműveleteket megszüntetni, hanem még vissza is vonni csapatainkat. Külpolitikánk alapvető hibája ebben a kérdésben az volt, hogy Clemenceau manőverére nem feleltünk ellenmanőverrel, nem igyekeztünk időt nyerni tárgyalások útján, meg sem kíséreltük, hogy ilyen tárgyalásokat kikényszerítsünk, hanem teljesítettük követelését minden garancia nélkül és nem számoltunk gondosan a Vörös Hadseregnek a visszavonulás következtében beálló züllése lehetőségével."*[369]

[369] Tóth Árpád: A Magyar Tanácsköztársaság Vöröshadseregének északi hadjárata

„PELLÉ TÁBORNOK, A PRÁGAI FRANCIA KATONAI MISSZIÓ VEZETŐJE CLEMENCEAU FRANCIA MINISZTERELNÖKNEK ÉS HADÜGYMINISZTERNEK

Prága,

Éppen akkor, amikor a cseh-szlovák csapatok visszavonultak azokról a pontokról, amelyeket még megszállva tartottak az ideiglenes magyar határ túloldalán, időszerűnek tartom, hogy e kérdésről összefoglaló beszámolót küldjek önnek. Ebben – az időrendi sorrendet követve – rávilágítok azon körülményekre, melyek rábírták a cseh-szlovák kormányt e pontok elfoglalására – illetve a későbbiek során – arra a döntésre, hogy fokozatosan kiürítsék azokat.

I/ - Amikor júliusban a magyar vörös hadseregnek a Legfelsőbb Tanács utasítására vissza kellett vonulnia a korábban az antant által megállapított demarkációs vonaltól délre, a cseh-szlovákok és a magyarok közösen elhatározták, hogy e vonal mindkét oldalán semleges övezetet hoznak létre (ennek teljes szélességét 8 kilométerbe állapították meg), melyben a közrendet – ki-ki a maga területén – a két ország csendőrsége tartja fönn, minden tulajdonképpeni katonai erő kizárásával. Annak idején beszámoltam önnek erről a Pozsonyban /Bratislava/, Mittelhauser tábornok és Ágoston népbiztos által hozott döntésről.

II/ - A tanácskormány bukását követően a magyar oldalon nem volt többé reguláris csendőrség, amelyik a semleges övezetben a demarkációs vonaltól délre fönntartotta volna a rendet, pedig a biztonságot bolsevik bandák veszélyeztették. A cseh-szlovák kormányzat – egyébként a lakosság kérésére – ekkor vezényelt oda rendfenntartó erőket, és megszállta azokat a pontokat, amelyek biztosították a vasúti közlekedés zavartalanságát, nevezetesen a Csata /Csatta/-Losonc /Lucenec/ vonalon Hontot és Bernecebarátit /Bernecza/, másrészt a fontos bánrévei és sátoraljaújhelyi szárnyvonalakat, valamint a salgótarjáni bányászati központot.

III/ -A Budapesten megalakult szabályos, ám hivatalosan nem elismert kormány november havában közölte a magyar fővárosban működő szövetséges bizottsággal, hogy módjában áll nemzeti csapataival Salgótarjánba bevonulni, és erősen ragaszkodik a város azonnali birtokba vételéhez, hogy elláthassa szénnel Budapestet. A cseh-szlovák kormány – tanújelét adva jóindulatának e határügyben – belegyezett csapatai kivonásába anélkül, hogy – egyébként teljes joggal – követelte volna a megszállása idején a polgári lakosság ellátására fordított élelmiszerszállítmányok ellenértékének előzetes kiegyenlítését.

IV/ - A cseh-szlovák kormányzat egyidejűleg megbeszéléseket indítványozott a magyar kormánynak a semleges övezet egész magyar fele későbbi sorsának tisztázására. A találkozót november 10-én tartották Esztergomban (Estergom) /Ostrihom/ Mittelhauser tábornok és Tánczos tábornok részvételével. Mittelhauser tábornok a ***megbeszélésen hangsúlyozta a bánrévei vasútállomás meghatározó jelentőségét az Ipolyi-völgyi vonal (Csata-Losonc) szempontjából is,*** *amely indokolttá teszi néhány – kizárólag a vasúti közlekedés zavartalan lebonyolítását biztosító – őrállomás fönntartását.* ***A tárgyalások végeztével hozott határozat kimondja, hogy a cseh-szlovák erők kivonását az Ipoly völgyében és a bánrévei állomáson át lebonyolódó vasúti közlekedés kérdésének megoldásától kell függővé tenni.***

Salgótarján kiürítésére másnap, november 11-én került sor.

V/ - Az esztergomi találkozón Tánczos tábornok közölte: nem rendelkezik a tárgyalások folytatásához szükséges meghatalmazással. Egyúttal azt is érzékeltette, hogy kormányának álláspontja jelentős mértékben eltér a cseh-szlovákok véleményétől. Csakugyan, Budapest nemcsak Mittelhauser tábornoknak a status quóra vonatkozó javaslatait hagyta válasz nélkül,

de különféle incidensekre is sor került, amelyeket magyar járõrök robbantottak ki; egy szénszállítmányt a magyar hatóságok föltartóztattak stb…. Nagyon is úgy tűnt, hogy a magyarok meg akarják bénítani az Ipoly-völgyi vasút forgalmát.

VI/ - A cseh-szlovák kormányzat – ugyancsak jó szándéka bizonyítékául – időközben elrendelte ezeknek az őrségeknek a visszavonását: ezt az esetek többségében december 5-én, hajtották végre Sátoraljaújhely kiürítésére 10-én került sor.

Mindössze három település – Bánréve, Bernecebaráti, Hont – maradt megszállva, és a cseh-szlovákok kijelentették: készek ezekből is kivonulni, mihelyt a magyarok biztosítják a vasútvonal semlegességét.

VII/ - Ám ez utóbbiak e tekintetben nem hajlanak semmilyen engedményre, ezért is kellett fölkérni a budapesti antantbizottságot, hogy vegye kézbe az ügyet. Ez elrendelte egy – a két érintett állam képviselőin kívül a szövetséges hadseregek tisztjeit is magában foglaló – bizottság fölállítását, amely kidolgozott egy egyezményt. A megállapodás rendelkezéseit megtalálja a találkozó végeztével megfogalmazott jegyzőkönyv csatoltan megküldött másolatában.

Az egyezmény elégtételt ad a cseh-szlovákoknak, akik szabadon használhatják a nekik fontos vasútvonalat mindaddig, amíg a magyar békeszerződés nem határozza meg a két állam közötti végleges határvonalat, fölöslegessé téve ezt az ideiglenes megállapodást. Így tehát késlekedés nélkül kiadták a parancsot a magyar területen állomásozó utolsó csapatok kivonására, ami december 16-án meg is történt."[370]

A hadműveleti és a nagyobb méretű harcászati csapatszállítások mindig vasúton történtek. A jól működő vasút nagymértékben megnövelte a Vörös Hadsereg manőverező-képességét. A szállítások boszorkányos gyorsasága igen meglepte az ellenség csapatait, mely a siker egyik jelentős tényezője volt.



A VIII. számú páncélvonat 1915-ben[371]

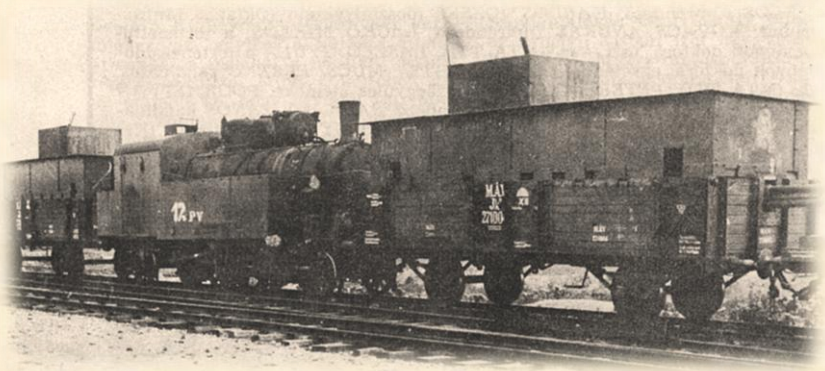
A hadsereg ellátását a májusi átszervezéstől kezdve a főparancsnokság anyagi osztálya irányította. A Hadsereg főparancsnokság rendelkezésére szervezett hadtápintézetek állottak, amelyeknek egyik alapja volt a szállítás irányítására, a főbb vasútállomásokon a pályaudvar parancsnokság. A hadosztályok hadtápja két vasúti szerelvényen mozgott. Az egyiken rendszerint lőszert és sáncszerszámokat, a másikon az élelmet és a sütödéket szállították. Ezek a vonatok biztosították a csapatok ellátását. Sokszor befutottak egészen a peremvonalig és ott, az ellenséges tűz ellenére is ellátták a harcosokat lőszerrel, élelmiszerrel és felvették a sebesülteket.

---

[370] http://www.hik.hu/tankonyvtar/site/books/b10112/ch02s05s04.html

[371] Nehéz, ágyús-géppuskás páncélvonat, két mozdonnyal..Elrendezése L-M-G-M-L. Lövegkocsi: 70 mm tengerészeti gyorstüzelő lg, és 5 db Schwarzlose géppuska.Géppuskás kocsi: 5 db Schwarzlose géppuska. (RZ)

Amint azt az előzőekben leírtakból láttuk a harcok során e térségben is bevetették a páncélvonatokat (III. számú) a sűrű és jó vasúthálózatú északon és keleten, s a csehszlovák és román hadszíntéren. 1919. április 16-án a román előnyomuláskor a csucsai szorosban a 4. számú, a Fehér Körös völgyében a 8. számú vonat harcolt. Ez utóbbi mozdonya telitalálatot kapott Halmágy-csúcsnál, de vissza tudott térni saját területére. Budapesten állt karhatalmi szolgálatban 1919. május 31-ig az 1. számú, amelyet ezután a frontra küldtek.
1919. május 20-án a Miskolc elleni támadáshoz az I. hadosztálynak már alárendelték a rögtönzött 12. számú vonatot, amely végig ebben a térségben harcolt.[372] Salgótarjánnál a 8. számú, Ongánál a 4. számú harcolt a cseh csapatok ellen az északi hadjárat során. A tiszai átkelés során, 1919. július 20-án a 80. dandárnak szintén alárendeltek egy páncélvonatot. Később, 1922 után, a hadsereg 7 vonatot rejtve tárolt, majd 1930 körül 4 szerelvényt helyreállított.[373]



A 12. számú páncélvonat, amelyet Miskolcon készítettek és e térségben is harcolt



A XII. (12.) páncélvonat[374]

[372] A 12. (XII. számú páncélvonatot Miskolcon építették meg. Állandó mozdonya nem volt, de 375 és 376. típusú mozdonyokkal is használható volt. A védő lemezeket mindig arra mozdonyra szerelték át, melyet használni akartak. A nyitott teherkocsikat a Diósgyőrben gyártott páncéllemezekkel borították be. Fegyverzete egy ágyú és géppuskák voltak.

[373] Alapvető gondot jelent a páncélvonatok egyértelmű azonosítása! A számozás az I. világháború idején római számozású. Aztán a különféle források 1918 után már a római számozást, átszámozást, de arab számozást is használnak. (RZ)

[374] Filmhíradók.online



A Tanácsköztársaság XII. (12.) páncélvonat legénysége[375]

A Tanácsköztársaság bukása után a MÁV nagyon nehéz helyzetben volt, ezt a járművek, és a személyzet állapota, valamint a javak, idegen országok általi, későbbi elhurcolása okozta. Erre csak egy példa: a miskolci fűtőháztól a 324. sorozatú, 45 darab mozdonyából a románok 21-et, a csehek pedig 9-et hurcoltak el! Egy fennmardt ügyirat arról tanúskodik, hogy a román hadsereg nem csak intézményesen rabolt, hanem a katonáik egyénileh is loptak, elvittek minden mozdíthatót![376]

A Tanácsköztársaság XII. (12.) páncélvonat legénysége



[375] Filmhíradók.online

[376] Mohay-Dr. Bory-Fojtán: A miskolci fűtőház története

Trianontól a bécsi döntésekig

Az 1918-ig természeti, gazdasági, történeti, kulturális egységként működő Magyar Királyságot, a /Kárpát-medencét/ és a magyar nyelvterületet öt állam között osztották fel úgy, hogy a magyar államterületnek csupán 28,6 %-a, a magyar nyelvű lakosságnak 67%-a maradt meg az anyaországban. Ugyanakkor a román állam területe 2,3-szorosára, a szerbé 2,7-szeresére, a csehé pedig 1,8-szorosára nőtt.

A Kárpát-medence egymással szétválaszthatatlanul összefonódott népeinek, tájainak – hosszú évszázadok alatt – kialakult kapcsolatait az új államhatárok csaknem teljesen szétroncsolták, ugyanakkor gyökeresen eltérő vallási, kulturális kapcsolatokat ápoló közép-európai területek kerültek balkáni ortodox államok fennhatósága alá (pl.: Szerbiához a Vajdaság, Bosznia-Hercegovina, Horvátország, Szlovénia; Romániához Erdély, a Partium).

Az említett tények következtében a rendkívüli mértékben megnőtt területű Romániában, Szerbiában és Csehszlovákiában olyan mértékű feszültségek teremtődtek, amelyek megoldása történelmileg megkésett nemzeti homogenizációs törekvéseik következtében - máig sem sikerült.

„A CSEH-SZLOVÁK ÜGYEK BIZOTTSÁGÁNAK A SZÖVETSÉGESEK LEGFELSŐBB TANÁCSA ELÉ BETERJESZTETT JELENTÉSE

Párizs, 1919. március vége

A cseh-szlovák ügyek bizottsága a reá bízott feladat elvégeztével a következő megállapításokat tárja tisztelettel a szövetséges és társult kormányok Legfelsőbb Tanácsa elé:

A bizottság fölfogása szerint feladata alapvetően abban állt, hogy az új cseh-szlovák állam határait, következésképpen területi kiterjedését megállapítsa.

A bizottság tanácskozásai során mindenekelőtt etnikai megfontolásokból indult ki, és döntéseit ezen megfontolásokra igyekezett alapozni.

Mindamellett esetenként egyéb szempontokkal is számolnia kellett.

Csakugyan, a bizottság úgy ítélte meg, hogy noha az új cseh-szlovák államban fölöttébb kívánatos a lehető legnagyobb mérvű etnikai egység biztosítása, a legfontosabb mégis egy életképes állam létrehozása, és ennek érdekében egyrészt meg kell őrizni meglévő gazdasági egységét, másrészt biztosítani kell a fejlődéséhez elengedhetetlenül szükséges közlekedési eszközöket, valamint a biztonságát szavatoló határokat.

A bizottság e különböző szempontok figyelembevételével az elébe terjesztett kérdések megoldására a következő javaslatokat dolgozta ki:

CSEH-SZLOVÁKIA HATÁRAI

a) Cseh-Szlovákia határa Magyarországgal

1. Azon ponttól, ahol az Ausztria és Magyarország közötti határ a Dunát metszi az Ipoly torkolatáig:

A Duna fő folyásának sodorvonala az Ipollyal való összefolyásáig.

A bizottság annak ellenére javasolja Csallóköz (île de la Grande Schütt) Cseh-Szlovákiához való csatolását, hogy e szigetet többségében magyarok lakják. A bizottságnak ugyanis az a véleménye, hogy e sziget földrajzilag és gazdaságilag a Duna északi partjához tartozik.

2. Az Ipoly torkolata és a Sajó között:

az Ipoly folyása egy a losonci állomástól 10 kilométerre dél-délnyugatra található pontig;

egy,

az északnyugat-délkeleti hegygerincet követő,

a Salgótarján-Losonc vasútvonalat átszelő,

egy délkeleti, majd a Salgótarjántól 7 kilométerre kelet-északkeletre emelkedő 628. sz. magassági pontig déli irányú hegygerincen folytatódó,

egy gerincvonalat előbb megközelítőleg északkeleti irányban követő, majd a 278. sz. magassági ponttól (a Sajó és a Rima összefolyásától délre) észak-északkeletnek forduló és a Sajóval találkozó vonal.

Azért az Ipoly vonala a határ, mivel az esik legközelebb az etnikai határhoz.

Másrészt azért, hogy a cseh-szlovákok szabadon használhassák a rimaszombati térséget a Dunával összekötő Ipoly völgyi vasútvonalat, a bizottság a határvonal e szakaszára vonatkozólag a következő határozat mellékelését indítványozza:

"Losonc és Csata között az Ipoly völgyében haladó vasútvonal, valamint az ettől a vasútvonaltól északra, illetve délre húzódó, abba csatlakozó többi vonal igazgatása az elkövetkezőkben a szövetséges és társult kormányok szigorú ellenőrzésével történik oly módon, hogy a szomszédos és érdekelt államok azokat szabadon használhassák mindaddig, ameddig az Ipoly jobb partján, cseh-szlovák területen nem készülnek el az egybefüggő vonal kialakításához szükséges pályaszakaszok.

Az ellenőrzés körülményeit, valamint az időtartamot, amely alatt a vasútvonal szabad használata egyenlő mértékben lesz az érdekelt nemzetek számára biztosítva, a szövetséges és társult kormányok fogják meghatározni.

3. A Sajó és az Ung között:

egy, a Putnok (Putnock)-Losonc vasútvonalat ***Bánréve*** *(Banrevé) állomásnál (Putnoktól mintegy 6 kilométerre nyugatra) metsző, majd az egymástó elágazó, Pelsőctől északra, illetve Borsodnádasdról délre vezető két vasútvonal között haladó,*

a gerincvonalat egy Pelsőctől 7 kilométerre keletre található pontig megközelítőleg északkeleti irányban követő,

megközelítőleg kelet-északkeleti irányban forduló, a torna-edelényi vasútvonalat Tornától délnyugatra mintegy 4 kilométerre metsző, a Bódva bal partján húzódó gerincvonalat keleti irányban követő, Kányt északról, Buzicát délről elkerülő, a Hernádot Hidasnémetitől 6 kilométerre északkeletre elérő, azután e folyó folyását közvetlenül egy Nádasdtól nyugatra található pontig követő, Nádasdot délről elkerülve keletnek forduló, majd a Bózsva és a Ronyva közötti hegygerincet elérő, illetve azt követő, ez utóbbi folyót Sátoraljaújhelytől észak-északnyugatra 8 kilométerre elérő, onnét annak sodorvonalát déli irányban követő, a vasútvonalak alkotta háromszöget Sátoraljaújhelytől délkeletre oly módon metsző, hogy a kassa-csapi vasútvonal fölött teljes hosszában a cseh-szlovákok saját területükön rendelkezhessenek,....

....Egyébként a bizottság a Tornát Putnokkal Miskolctól északra összekötő vasúti szakaszra vonatkozólag a következő határozat mellékelését indítványozza:

A Tornától kiindulva a Bódva völgyében haladó vasútvonal igazgatása a Miskolctól 8 kilométerre északra fekvő csomópontig, valamint az ettől a csomóponttól a Sajó völgyében haladó vasútvonal igazgatása a pelsőci vonal becsatlakozásáig az elkövetkezőkben a szövetséges és társult kormányok szigorú ellenőrzésével történik oly módon, hogy a szomszédos és

érdekelt államok azokat szabadon használhassák mindaddig, ameddig cseh-szlovák területen nem készül el a kassa-tornai vonalat a Sajó-völgyi vonallal összekötő pályaszakasz.

Az ellenőrzés körülményeit, valamint az időtartamot, amely alatt a vasútvonal szabad használata egyenlő mértékben lesz az érdekelt nemzetek számára biztosítva, a szövetséges és társult kormányok fogják meghatározni."[377]



Vagonlakó család egy budapesti pályaudvaron 1918-21[378]

A döntések gazemberségére mi sem jellemzőbb, mint például elhitetni a bizottsággal- és az el is hitte, hogy az Ipoly és a Sátoraljaújhely melletti Ronyva „hajózható" folyók!!! A folyók, mint határvonalak, az akkori stratégák szemében, mint jól védhető katonai vonalak voltak. Erre azután egypár év múlva a 2. világháború már rácáfolt, mert ezeknél lényegesen szélesebb folyók sem tudtak akadályt jelenteni! Minden döntési szempontnál rendezőelv volt, hogy az utódállamok járjanak jobban, szemben Magyarországgal, így lett ez aztán a vasúti vonalak, eszközök elosztásánál is.

A következő térkép a Trianon utáni helyzet szemlélteti. A piros vonal a határ, ebből adódóan az északi vasútvonalak elvesztek! A korábbi „körvasúti" adottság, sugaras rendszerűvé alakult.

A veszteség iszonyatos volt területben, népességben, értékben, gazdaságban, erkölcsben…. egyáltalán felfoghatatlan nemcsak az egyszerű, hanem a művelt embereknek is!

„A mindig is vegyes etnikumúnak számító Gömör és Kis-Hont vármegye egyik sajátossága az évszázadokon keresztül szinte változatlan nyelvhatár volt, amely elválasztotta egymástól a déli magyar településhálózatot, és az északi szlovák nyelvterületet. Ettől az etnikai határtól délre található szinte homogén magyar településterület, az ide a XVIII. század nagy népmozgásai idején betelepedő szlovák csoportok is csak ideig-óráig tudtak megbontani, majd fokozatosan felvették a környezet nyelvét, s elindultak a természetes asszimiláció útján. A szlovák és magyar etnikum elkülönülése hosszantartó természetes folyamat eredménye volt, amelyre az első erőszakos beavatkozás a Csehszlovák Köztársaság megalakulását követően került sor. Amint a térség etnikai viszonyainak egyik legszakavatottabb ismerője, Keményfi

[377] Levéltári jelzet: AD. Actes de la Conférence de la Paix, vol. 48, Commission des Affaires Tchécoslovaques

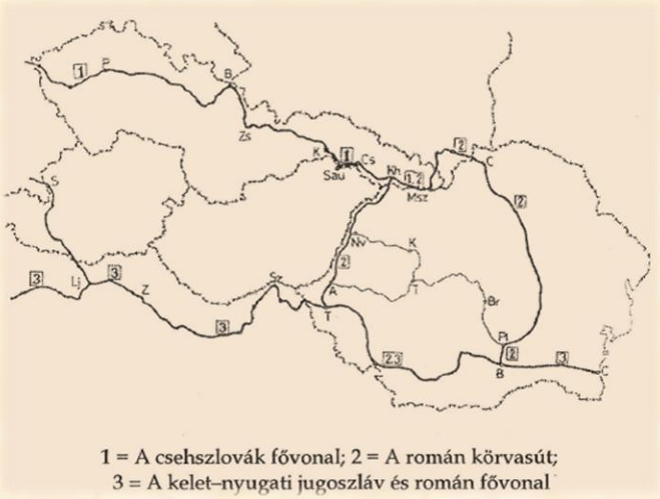
[378] www.kepkonyvtar.hu (A vagonlakó családok az elvesztett területekről menekülő köztisztviselők, tanítók, tanárok, nagyrészt vasúti alkalmazottak és mind azok, akik nem kértek az új országokból. Nagyszüleimtől halottam gyerekként, hogy Bánréve vasútállomáson is álltak jó ideig ilyen vagonok, amíg az ország a helyzetet fel nem tudta oldani. Családunk egy része is ilyen módon került ismét Bánrévére. RZ)

Róbert is megjegyzi: „a trianoni döntéssel kezdetét vette az a korszak, amely alapjaiban alakította át az egykori Gömör és Kishont etnikai szerkezetét, és amihez fogható népességátrendező változásra a török kor vége óta a megye területén nem volt példa,…”.

A Keményfi által jelzett folyamat 1919. január közepén vette kezdetét, amikor Gömör magyar falvaiban is megjelentek az itáliai cseh légiók, s a csehszlovák állam birtokába vették ezt a térséget. A következő hónapok és évek során cseh és szlovák állami alkalmazottak, katonák és csendőrök településnek Dél-Gömörbe, az első komolyabb etnikai változást azonban az ún. első csehszlovák föld-reform keretén belül ideköltözött cseh és szlovák kolonisták megjelenése váltotta ki, akik 1920-tól kezdődően tervszerűen lettek betelepítve a nyelvhatár alatti területre.

Habár az 1918. október 28-án megalakult Csehszlovákia többnemzetiségű állam volt, ahol a nemzeti kisebbségek több mint a lakosság egy harmadát alkották, a csehszlovák politika hol bevallott, hol pedig eltitkolt célja a nem létező „csehszlovák nemzet” nemzetállamának megteremtése volt. Ennek elérésére ugyan nem alkalmaztak olyan direkt és balkáni módszereket, mint Romániában vagy a délszláv államban, de a csehszlovák államnak a kisebbségekkel szembeni napi politikai gyakorlata így sem volt összhangban a Saint Germaini kisebbségvédelmi szerződés alapján elfogadott alkotmánytörvényekkel. A nemzetállam létrehozásának egyik legfontosabb eszközét a német és magyar kézben lévő ipar és termőföld nacionalizálásában látták.”[379]

Az idézett munkákból egyértelműen látszik a győztesek politikai akarata, életképes új államok létrehozása, bármi áron, a magyar érdekek, a mi „életképességünk” figyelmen kívül hagyásával.



1 = A csehszlovák fővonal; 2 = A román körvasút;
3 = A kelet–nyugati jugoszláv és román fővonal

Az utódállamok fővonali vasúthálózata

Csak példaként említjük, hogy a korábbi bányászati 70 %-a a megcsonkított területen kívül került! Ilyen módon a feldolgozóipar nyersanyag nélkül maradt.

Ezek után igen felértékelődtek a hazai – korábban nem sokra becsült - gyengébb minőségű szenek, ércek és ásványok. Az ország óriási erőfeszítéseket tett a háború és trianoni döntés miatt kivéreztetett gazdaság felépítésére.

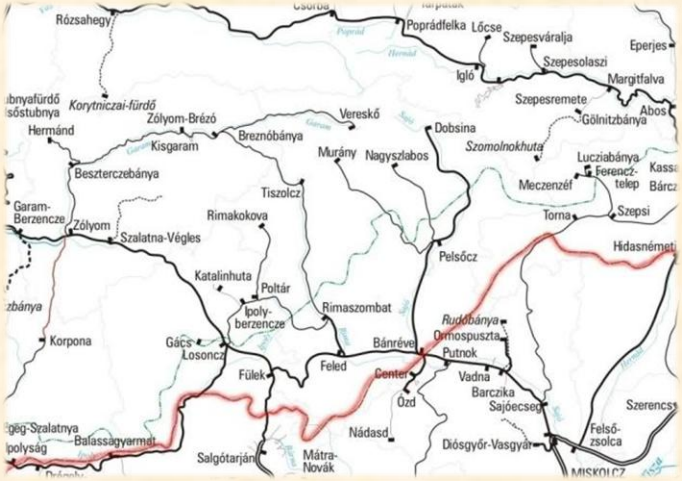
„…A kialakult új vasúti hálózatok stratégiailag összekapcsolódó fejlesztését az 1920-as évek második felében hajtották végre az utódállamokban. Az akkori beruházások eredményeként alakultak ki a határokkal párhuzamosan futó vasutak, illetve bizonyos szakaszokat első osztályú pályákká építettek át. Ilyen beruházásra került sor a magyar-csehszlovák határ

[379] Simon Attila Cseh és szlovák kolonisták betelepítése Dél-Gömör falvaiba a két háború közötti időszakban

gömöri részén, ahol a bemutatott bánrévei delta nyújtotta lehetőségeket kihasználva folytatták a Kassa irányába történő összekapcsolást….”[380]

Az új helyzetet nem vállaló vasutas, köztisztviselő, stb. családok, mivel helyzetüket reménytelennek látták, Magyarországra menekültek.

A Magyarországra menekülő családok sokszor évekig vagonokban laktak, lehetetlen, embertelen körülmények között, miközben vagyonukat, gazdaságaikat az utódállamok és azok állampolgárai ellopták! Nagyobb pályaudvarokon egész vagonlakás lakótelepek alakultak ki. Bánrévén is létrehoztak egy olyan vágányszakaszt, ahol átmenetileg vagonlakások voltak.



A vasúti helyzet Trianon után ÉK-Magyarország térségében

Az I. világháború után elcsatolt területekről tömegesen távoztak a magyar állampolgárok. Főleg az után, hogy a csehszlovák állam magyarellenes, állampolgári nyilatkozatot akart aláíratni velük. Akik ezt nem vállalták, azoknak csak a vagyonnélküli áttelepülés jutott osztályrészül. Így került Ipolyságból haza Bánrévére egyik nagybátyám Magyar Balázs, akinek szlovák származású felesége – kislányaival együtt - nem vállalta a „magyarságot”, Balázs bátyám meg a „szlovákságot”. [381]

Ugyancsak ezekben az években települt át nagyapám a Munkács melletti Szentmiklós községből Magyarországra, elhagyva családját, de megőrizve hazáját és magyarságát, először Sátoraljaújhelyen volt vasutas, majd Miskolcon, onnan Bánrévére került, mint forgalmi altiszt.



Rónaföldi (Ruszin) János[382]

Távozásának okairól soha nem beszélt, de sejteni lehetett, hogy annak valószínűleg a megszálló csehek elleni tevékenység lehetett az oka. Amíg a terület a csehszlovák államhoz tartozott nem nagyon „erőltette” a család meglátogatását, erre a „visszacsatolás” után viszont azonnal sort kerített.[383]

---

[380] „...ahol a határ elválaszt” Trianon és következményei a Kárpát-medencében. (Nagy Iván Könyvek - Kárpátia Könyvek, Balassagyarmat-Várpalota, 2002)

[381] id. Rónaföldi Zoltán

[382] id.Rónaföldi Zoltán gyűjteménye. A fénykép még Munkácson készült. Kevéssel utána nagyapám Magyarországra szökött és itt telepedett le. A vasútnál vállalt szolgálatot.

[383] id. Rónaföldi Zoltán visszaemlékezése

A térképre nézve egyértelmű, hogy Bánréve határállomásként élhetett tovább. Feladatai, a forgalom arányában, jelentősen lecsökkentek. Maradt az ózdi vasúti kapcsolat, és a miskolci fővonal.
Abban az időben a határon átnyúló személy- és teherforgalom jelentéktelen volt.

A bánrévei vasútállomáson teljesítettek szolgálatot a csehszlovák vámosok, ami azután évtizedekig így is maradt. Magyar vámhivatal is működött természetesen Bánrévén, a régi vasútállomás földszintjén. A Magyar Királyi Vánőrség, majd az utódja a Magyar Királyi Határőrség új laktanyát kapott.

A „határállomás” és a település hatérszéli helyzete jelentős változásokat hozott Bánréve életébe.

Magyarország határőrizetét a két világháború között a trianoni békeszerződés által megszabott lehetőségek befolyásolták. A magyar kormány engedélyt kapott arra, hogy a határok őrizetére felállítsa a Magyar Királyi Vámőrséget. A vámőrség a magyar haderő álcázott része volt, katonai szervezetben tevékenykedett, őrizte az államhatárt, biztosította a határvédelmet és a kishatárforgalom ellenőrzését, és vám feladatokat is látott el. Ezt a szervezetet 1932-től Magyar Királyi Határőrséggé szervezték át, majd 1938-ban határvadászok néven beolvasztották a honvédségbe.

A trianoni határok kialakulása után a határmelléki csendőri erők is megerősítésre kerültek és a következők szerint alakultak[384]

A határok őrizetét végrehajtó Magyar Királyi Csendőrség személyi állományának megoszlása 1920.

Személyi állomány (csak legénységi) / Katonai körlet parancsnokságok	Budapest 170 km	Székesfehérvári 75 km	Szombathelyi 380 km	Kaposvári 180 km	Szegedi 260 km	Debreceni 360 km	Miskolci 190 km	Összesen 1 615 km
	A katonai körletek ideiglenes határszakaszai – kerekített érték							
Hivatásos csendőr	160	60	205	180	450	590	230	1 875
Pótcsendőr	200	90	–	200	650	210	260	1 610
Vezénylendő pótcsendőr	440	80	–	520	200	1 000	360	2 600
Határőr zászlóaljbeli legénység	–	–	3 240	–	–	–	–	3 240
Összesen	**800**	**230**	**3 445**	**900**	**1 300**	**1 800**	**850**	**9 325**

Forrás: PARÁDI József: *A magyar állam határőrizete 1920-1941.* Hadtudományi kandidátusi értekezés. (MTA). Kézirat. Budapest, 1990. 270. p.

A Magyar Királyi Csendőrség határmelléki erői a területvisszacsatolások előtt.

Kerület	Osztály	Szárny	Szakasz	Őrs határőrben	Őrs a határvonal mellett
VII. Miskolc	Miskolc	Ózd	Ózd	Ózd, alsóhangony, Királd	Ozd, Alsóhagony
			Putnok	Bánréve, Ragály, Putnok, Rudabánya	Bánréve, Ragály
	Sátoraljaújhely	S.aljaújhely	S.aljaújhely	Sátoraljaújhely, Mikóháza, Vajdácska, Pácin	Sátoraljaújhely, Vajdácska, Mikóháza, Pácin
			Sárospatak	Ricse, Zemplénagárd, Sárospatak	Zemplénagárd, Ricse
		Szikszó	Szikszó	Bodvaszilas, Szin	Bodvaszilas, Szin
			Gönc	Gönc, Pálháza, Hollóháza, Krasznokvajda, Hejce	Gönc, Hollóháza, Pálháza, Krasznokvajda, Garadna

Kerület	*Osztály*	*Szárny*	*Szakasz*	*Őrs határőrben*	*Őrs a határvonal mellett*
7	15	27	51	169	123

[384] PARÁDI József : A Magyar Királyi Csendőrség határőrizeti szolgálata
http://epa.oszk.hu/02100/02176/00008/pdf/RTF_22_077-091.pdf

„ …A háborút és Trianont követően nem váratott sokáig magára a határrendőrség újjászervezése. A viszonyok lényeges változásai, az ország területének jelentős csökkenése az államigazgatás átszervezését is igényelte. Az önkormányzati rendőrség országos államosításával a magyar rendőrség államivá vált. Ez indokolta a határrendőri szervezet bevonását a Magyar Királyi Államrendőrség szervezetébe. ..

...A közvetlen budapesti irányítás a korábbi önálló határszéli rendőrkapitányságok esetében megszűnt. Állományuk egy részét a területileg illetékes kerületi rendőrkapitányságok szervezetébe olvasztották. Állományuk nagyobb része a kerületi rendőrkapitány közvetlen alárendeltségébe utalva határszéli rendőri kirendeltségen látta el feladatát. A kerületi rendőrkapitányságokat az országos kapitányságok, majd az országos rendőr-főkapitányság irányította. A vizsgált terület ezzel egy vezetési szinttel bővült…

A „Trianon okozta trauma” arra késztette a kormányzatot, hogy az új államhatár védelmére, az elvesztett területek visszaszerzésére, támadó harctevékenységre is képes hadsereget szervezzen. Ezzel a katonai határőrizet nyert prioritást a rendészetivel szemben, amit a Honvédelmi Határszolgálati utasítás többször módosított tartalma bizonyít.

A trianoni diktátum miatt a haderő rejtésére volt szükség…

...A szükségesnek ítélt katonai határőrizetet a Magyar Királyi Vámőrség 1921. augusztus 25-i létrehozásával oldották meg. Az államhatár őrizete egy szervezet hatáskörébe került, amely szervezet kis részét képezte a határon átmenő áruforgalom, s a határszéli (mai fogalmak szerint kishatár) forgalom felügyeletét végző igazi vámellenőrző szervezet.



A BÁNRÉVEI M. KIR. VÁMŐRSÉGI LAKTANYA

A Magyar Királyi Vámőrség bánrévei laktanyája[385]

A kialakult új szervezeti rendszerben a határszéli rendőri (határrendőri) kirendeltség a vámhivatalokkal közös elhelyezésben – meghatározott belépő állomásokon a növény és állategészségügyi vizsgálatot végző állatorvosokkal együtt – végezték munkájukat. A mozgó vonatokon az útlevélvizsgálatot és az azzal kapcsolatos teendőket a Központi Nyomozó Hivatal közegei látták el…”

...Az őrsök létszáma 5 és 14 fő között mozgott, a vámőr-szakaszparancsnokságok pedig 16 fővel működtek.A szakaszok alá úgynevezett utazást ellenőrző őrsök is tartoztak altiszttel, illetve tisztesekkel, a kishatárforgalmi határátkelőhelyek és a kevésbé forgalmas távolsági határátkelőhelyek határforgalomellenőrzésének végrehajtása, illetve felügyelete céljából…

...A Magyar Királyi Vámőrséget 1932 őszén szervezték át a Magyar Királyi Határőrséggé. A volt vámőrkerületek a székhelyükön maradtak, és mint határőr kerületparancsnokságok, magasabb parancsnokság jelleggel működtek. A határőr kerületparancsnokságok műkö-

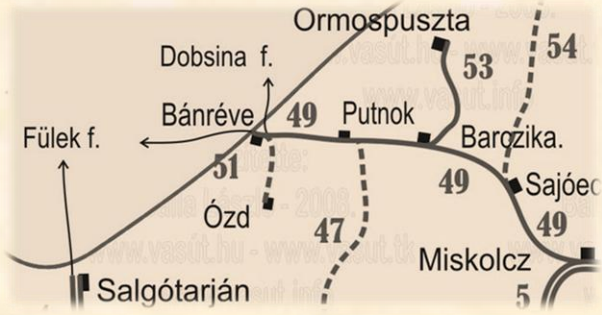
[385] Dr. Kotsis Iván építész tervei alapján készült és épült 1926-ban. A Felvidék visszatérte után – feladat nélkül maradt - 1945-ig egy időben iskolaként működött, de 1939-ben itt szállásolták el a településre befogadott lengyel katonákat is. 1945 után kisebb, nagyobb átalakításokkal határőr laktanya és örs maradt az 1980-as évek végéig.

dési területén és névleges alárendeltségében egy-egy határőrezredet hoztak létre. Az ezredek szervezete, fegyverzete stb. minden tekintetben megegyezett a m. kir. Honvédség gyalogezredeivel. A határőrizethez, azon kívül, hogy látszólag a kerületparancsnokságok alá rendelték őket, nem sok közük volt, a valóságban a vegyes dandárok harmadik, rejtett ezredét képezték…

…A határőrkerület-parancsnokságok alárendeltségébe három határőrosztály tartozott. A határőrosztályok pedig három határőrszárnyból álltak. A határőrszárnyak pedig általában négy határőr őrs munkáját irányították. Az osztály- és a szárnyparancsnoki helyek tiszti beosztások voltak. A hét határőrkerület-parancsnokság alárendeltségébe 21 osztály, valamint 63 szárny, illetve 156 őrs tartozott…

…1938. október 1-től a Határőrség a Honvédelmi Minisztérium alárendeltségébe került, ahol határvadász- (határvadász) alakulatokká szerveződtek és a határőrizet mellett a határédelmet is, ellátták. A kettiős szervezésű Határőrség egyik része alkalmas volt a zöldhatár őrizetére, másik része rendes gyalogalakulat volt, tüzérséggel, aknavetőkkel.…[386]

A községbe tehát vámőrség települt, a korábbi csendőrséget megerősítették. A közigazgatást teljesen átszervezve a területek a névleg egyesített, Borsod (Gömör és Kishont) megyéhez kerültek.[387] A Magyar Királyi Vámőrséggel, később a Határőrséggel sok személy érkezett Bánrévére, akik aztán itt le is telepedtek.



Vasútvonalaink 1925[388]

Ebből az időből származó eseményekről az MTI hírtárában válogattunk.



Bánrévei katolikus templom[389]

„Két nap óta nem lehet Bánrévén át a Felvidékre utazni, mert a cseh vonatok nem futnak be Bánréve állomásra. Nemcsak az utazás szünetel, de a csehek sem tudják Feled – Tornaalja - Bánréve között fenntartani a forgalmat, mert a csatlakozó vonatok utasai sem szállhatnak ki, mint eddig. A cseh vonatok elmaradásának érdekes előzménye van.

[386] Suba János: Rendőrség, Csendőrség, Honvédség határvédelmi funkciói a Magyar Királyságban http://www.pecshor.hu/periodika/2007/VII/suba.pdf

[387] Történelmi világatlasz, Magyarország közigazgatása 1938.

[388] Balla László

[389] id .Rónaföldi Zoltán gyűjteménye

Szerdán délelőtt bánrévei és más községbeli gyermekek játszottak a Csízfürdő, Bánréve állomás közötti vasúti pályatest környékén. Az éretlen gyermekek pajkosságból síndarabokat és fadarabokat raktak a sínre. Amikor az esti szürkületben a cseh vonat Bánréve felé tartott, a mozdony kerekei alatt recsegni kezetek a sínre rakott fa- és vasdarabok. A cseh mozdonyvezető azt hitte, hogy a vonat kisiklott, azonnal fékezett és anélkül, hogy a pályatestet megvizsgálta volna, a vonattal visszament Feled állomásra. A bánrévei eset megvizsgálására a jövő hét első napjaiban cseh és magyar vasúti bizottság megy a helyszínre. A bizottság intézkedni fog, hogy a pályatestet megfelelően ellenőrizzék, hogy a szerdai események meg ne ismétlődhessenek. Valószínű, hogy a csehekkel a vasúti forgalom a bánrévei állomáson keresztül is egy-két napon belül helyreáll."[390]

„A Magyar Távirati Iroda jelenti:

A magyar-cseh-azlovak határ megállapítására kiküldött bizottság szeptember 28-től október 2-ig megszemlélte az Ipoly torkolatától egészen a román határig terjedő határrészt, hogy a határvonal általános hatását megítélhesse és hogy meggyőződjék arról, vájjon alaposak-e a határmegváltoztatására irányuló magyar követelések. Ebből a célból két albizottság alakult. Az egyik Carrey angol ezredes, a bizottság elnökéből és Ando - japán őrnagyból, továbbá két magyar és két cseh tagból állott, a másiknak tagjai Uffler francia és Pelicelli olasz ezredes, valamint szintén két magyar és két cseh voltak.

Az első albizottság bejárta Szob, Ipolyság, Balassagyarmat, Salgótarján, Losonc, Rimaszombat, Bánréve, Őzd, Putnok, Tomallya és Pelsőc vidékét; a második itt csatlakozván, Rozsnyó, Kassa, 'Eperjes, Sátoraljaújhely, Ungvár, Munkács és Beregszász környékét tekintette meg. Mindkét albizottság útja a magyarság lélekemelő tüntetése volt amellett a kívánság mellett, hogy elszakított testvéreinket csatolják az anyaországhoz. Tornallyán a bizottság magyar tagjainak gépkocsiját virágokkal árasztották el és levett kalappal énekelte a tömeg a nemzet imáját, a himnuszt. A cseh hatóságok mindent elkövettek, hogy a bizottság érkezését eltitkolják és mégis Pelsőcön tizenkét községnek kiküldöttjei jelentek meg kora reggel a bizottság előtt egy egész éjjeli gyalogolás után, hogy a bizottságot még ott találják. Szívfacsaróan nyilatkozott meg a magyar polgárság lelkesedése Losoncon, meghatóan Rimaszombaton.

A második albizottság területén szintén minden képzeletet felülmúló módon nyilatkozott, meg teljesen spontán az egész magyarság lelkesedése a magyar kiküldöttek mellett. Különösen Kassán, azután Ungváron, Munkácson és Beregszászon virágesővel borították el a magyarok autóját és sírva kérték, hogy ne hagyják elveszni őket. Biztos forrásból eredő hírek szerint a legtöbb helyen a felvidéki tótság is állást akart foglalni a Magyarországhoz való csatlakozás mellett, ez azonban az albizottságok által a határ bejárására szabott rövid idő miatt mindenütt nem volt lehetséges. A bizottság által összegyűjtött anyagot a közel jövőben fogja az összbizottság feldolgozni."[391]

„A belügyminiszter rendeletet bocsátott ki a határátlépő állomások kijelöléséről és az ott szervesett m.kir állami rendőrségi kirendeltségek hatásköréről. A rendelet értelmében a

[390] MTI, Miskolc, 1921. január 3. hétfő

[391] MTI, 1921. október 4.

határt útlevéllel, csakis az alább megjelölt helyeken (általános határátlépő állomások) lehet átlépni. A cseh – szlovák köztársaság felé eső határon:

1./Oroszvár, 2./ Gönyű, 3./ Komárom, 4./ Esztergom, 5./ Szob, 6./Drégelypalánk, 7./Balassagyarmat, 8./ Ipolytarnóc, 9./ Salgótarján, l0./ Bánréve, 11./ Tornanádaska, 12./Hidasnémeti, 13./ Sátoraljaújhely, 14./ Záhony, 15./ Tiszabecs,

A román királyság felé eső határon; 1./ Csenger, 2./ Nyírábrány, 3./ Biharkeresztes, 4./ Kötegyán, 5./ Lőkösháza.

A szerb – horvát - szlovén királyság felé eső határon: 1./ Szőreg¸ 2./ Röszke, 3./ Kelebia, 4./ Csikéria, 5./ Mohács 6./ Magyarbóly, 7./ Barcs, 8./ Gyékényes, 9./ Murakeresztúr. 10./ Dávidháza-Kotormány,

Az Ausztria felé eső részen; 1./ Szentgotthárd, 2./ Kőszeg, 3./ Sopron, 4./ Hegyeshalom.

A most felsorolt általános határátlépő állomások közé eső egyéb megállapított pontokon / átszelő utakon/ a határt csak határszéli útiigazolvánnyal lehet átlépni,A határátlépő állomásokon a személy és áruforgalom rendészeti szempontból való ellenőrzése a m.kir, állami rendőrség hatáskörébe tartozik, A rendőrség eljárásával egyidejűleg látják el a vámőrségi és a vámszaki szervek a vámellenőrzést. Az említett szervek kötelesek egymást eljárásukban kölcsönösen támogatni. Az általános határátlépő állomások közé eső' vonal szakaszon a határszéli szolgálaton kívül. az utas az áruforgalomnak rendészeti vonatkozásban' való ellenőrzését átruházott hatáskörben az m. kir. vámőrség szervei teljesítik, ezek a szervek a területileg egyébként illetékes rendőrhatóságoknak ezen végrehajtói szolgálatukat érintő felhívásait teljesíteni kötelesek. A miniszter az állami rendőrség hatáskörét kiterjesztette a határátlépő állomásokul kijelölt Oroszvár, Gönyű, Szab,. Drégelypalánk., Ipolytarnócz, Bánréve, Tornanádaska, Hidasnémeti, Záhony, Tiszabecs, Csenger, Nyírábrány, Biharkeresztes, Kötegyán, Szőreg, Csikéria. Mohács, Magyarbóly, Barcs, Murakeresztúr, Dávidháza - Kotormány és Hegyeshalom községekre, valamint Elek községnek Lőkösháza és Tompa községnek Kelebia nevű területrészére. ...”[392]



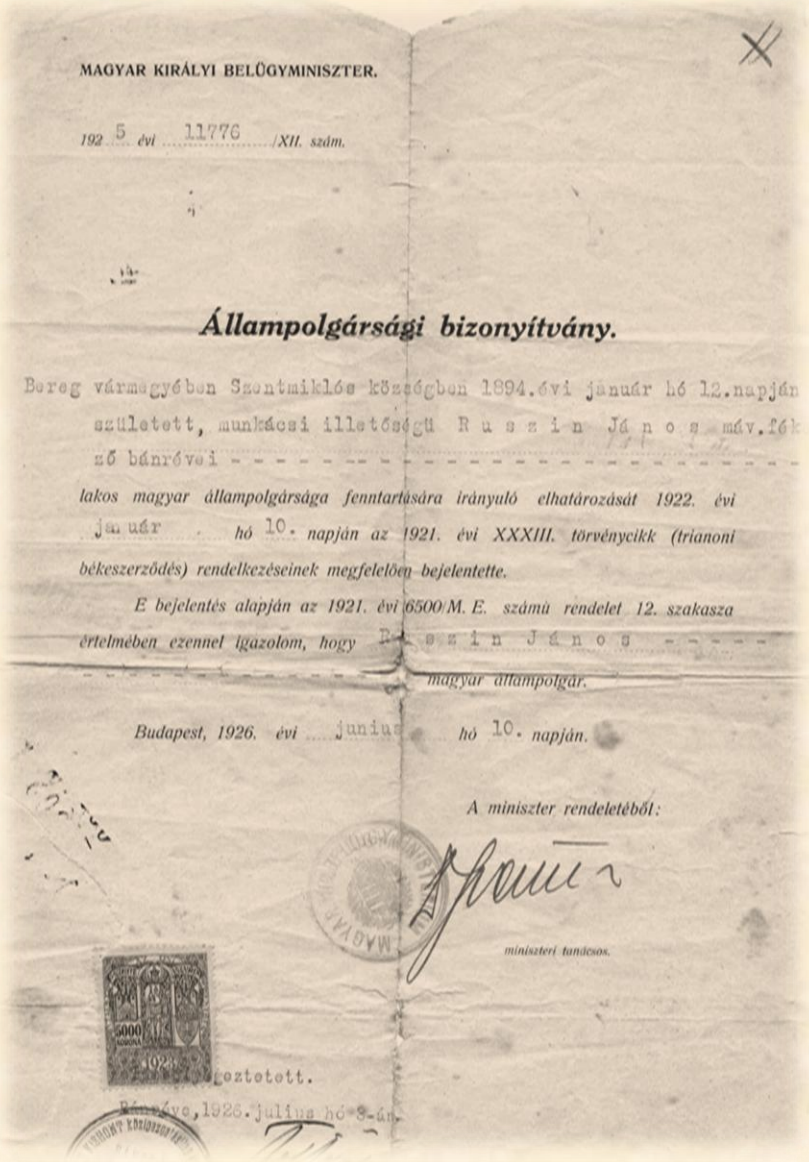
Magyar „Tőkés” Balázs
MÁV altiszt[393]

[392] MTI, 1923. június 14. csütörtök

[393] Balázs bácsi Trianon után Magyarországra települt, nem vállalta a reszlovakizációt, de szlovák felesége és két lánya nem jött vele. Magas kort ért meg, de családjával többet nem találkozott.



A magyar vasúti hálózat Trianon előtt és után[394]

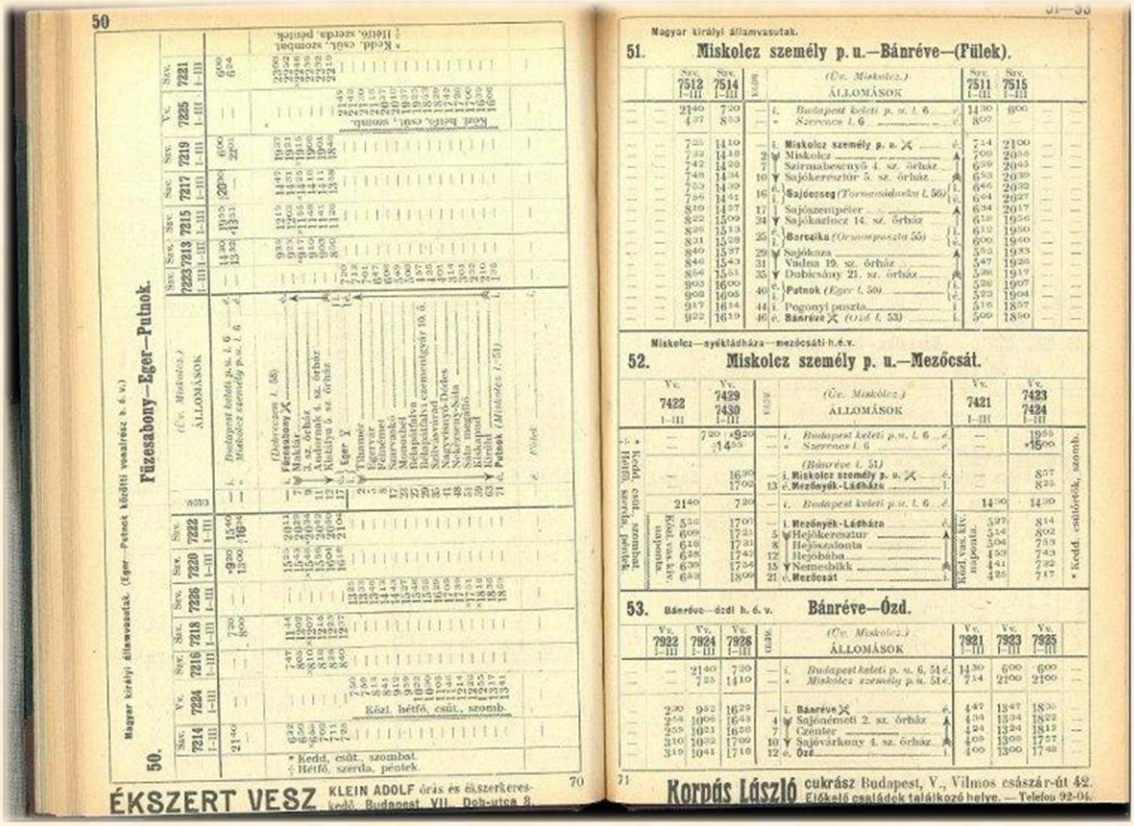


MAGYAR KIRÁLYI BELÜGYMINISZTER.

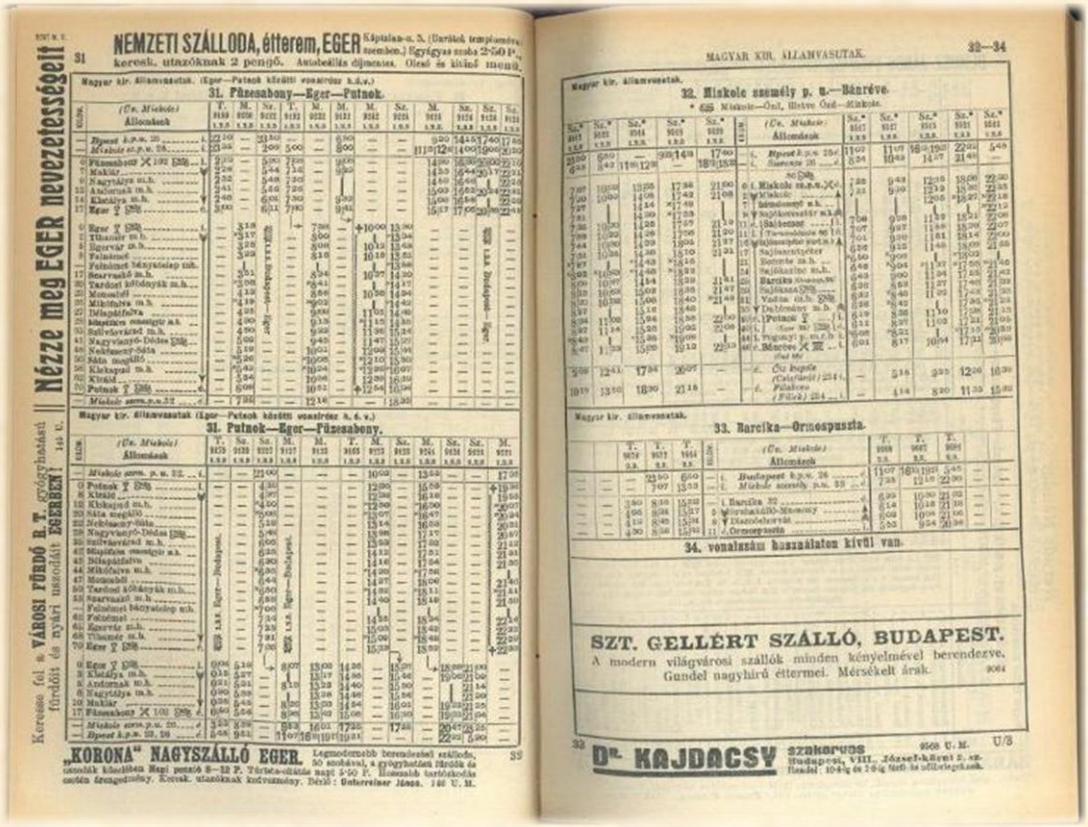
192 5 évi 11776 /XII. szám.

Állampolgársági bizonyítvány.

Bereg vármegyében Szentmiklós községben 1894.évi január hó 12.napján született, munkácsi illetőségü R u s z i n Já n o s máv.fő-ső bánrévei - - -



Menetrend 1921[396]



Menetrend 1921[397]

[396] Balla László www.vasút.tk

A bajokat csak tetézte, hogy a megcsonkított ország vasútüzeme sokkal kisebb létszámmal is működtethető lett. Ezért a MÁV szigorú takarékossági intézkedéseket vezetett be. A nélkülözhetőket részben nyugdíjazták, részben „B" listára kerültek. Ez egyenértékű volt az elbocsátással, bár ezeket az embereket a MÁV továbbra is nyilvántartotta, reménykedve abban, hogy a politikai, gazdasági helyzet javulásával visszaveheti őket.

A vesztett háború, az infláció, a reménytelenség mellett a MÁV bevételei tetemesen megcsappantak, a fizetések ismét rendkívül szerénnyé váltak.

1923. augusztus 2-án az egész ország mozdonyvezetői és fűtői sztrájkba léptek. Ez csak néhány napig tartott, a megtorlás viszont kemény volt. A szervezőket a MÁV elbocsátotta.

Egy 1927-ből származó jelentés, amely a Tanácsköztársaság alatt viselt dolgokról, személyekről szól, akiket az akkori rendszer figyelt, szemmel tartott.

„Méltóságos Alispán Úr!

Hozzám intézett szám nélküli bizalmas rendeletének visszaterjesztése mellett tisztelettel jelentem, hogy ez ügyben személyesen érintkezésbe léptem a putnoki és bánrévei jegyzőkkel és csendőr őrsparancsnokokkal és az ezektől beszerzett információk de saját észleleteim alapján is van szerencsém a következőket jelenteni.

A kommunizmus alatt leginkább Putnok és Bánréve községekben fordultak elő kilengések, mert csak ezen községekben mételyezték meg az idegen izgatók a népet s így járásom többi községei egyáltalában figyelembe nem jönnek.

ad.l. kérdés/ Oly egyének, akik alaposan gyanúsíthatok a bolsevista propagandában való részvétellel, sajnos meg nem nevezhetők, mert daczára annak, hogy többen súlyos börtönbüntetést szenvedtek el, sőt elítélésük alkalmával büszkének vallották magukat,az elszenvedett fogság után most nagyon meghunyászkodó életet mutatnak és olyan adatokat, melyek az ellenkezőt bizonyítanák, beszerezni nem lehet.

ad.3 .kérdés/ Ezen kérdésre már több nevet jelenthetek,akik meggyőződésem szerint még most is lelkes hívei a kommunizmusnak, de hogy' annak szolgálatában állanak-e, azt bizonyítani nem lehet, azonban ha a kommunizmus kitörne, ezek bizonyára az első között lennének, akik a veres zászló alá sietnének.

Elsők között szerepelnek legelső sorban;

1. Schmiedt Henrik czukorkagyáros putnoki lakos, aki7évi fegyházbüntetésre is volt ítélve. Feltételes szabadságra bocsáttatván Putnokon lakó családjához tért vissza. A múlt év őszig Putnokon tartózkodott, de akkor családját hátrahagyva Budapestre távozott, ahol jelenleg Weisz Salamonnál Szilágyi út 4 szám földszint 7 alatt lakik és ott állítólag egy ismeretlen textil részletáruháznál mint ügynök van alkalmazva. Ez az ember feltétlenül figyelemmel kísérendő, mert nincs kizárva, hogy éppen azért költözött Budapestre, hogy a Vági csoport rendelkezésére álljon, mert ez az ember meggyőződéses kommunista.

[397] Balla László www.vasút.tk

2. Tranóczky László szobafestő és mázoló putnoki lakos. Ez szintén10 évi fegyházbüntetésre volt ítélve kommunista szereplése miatt. Feltételes szabadságra bocsáttatván Putnokra jött a mult év őszén azonban családját itt hagyva Szikszóra távozott. Valószínűleg azért költözött el, hogy Putnokon szigorú ellenőrzés alatt állott és Szikszón talán szabadabban mozoghat.

3./ Eckstein Zoltán keresk.segéd putnoki lakos. Ez soká Budapesten tartózkodott és jelenleg is rendőri felügyelet alatt van.

4./ Frák András ács putnoki lakos, feltétlenül híve a kommunizmusnak, azonban, hogy jelenleg szerepe lenne azt igazolni nem lehet.

5./ Soós Lajos szobafestő Putnok. Ez az ember Tranóczky Lajosnak a veje, a fegyházban ismerkedtek meg.

6./ Balogh Dániel kádár putnoki lakos.

7. Gerendai János malmi munkás putnoki lakos.

8./ Farkas Péter munkás putnoki lakos.

9./ Salczer Ármin kereskedősegéd, jelenleg budapesti Váczi ut 118.szám alatti lakos.

A 3-9 tétel alattiak feltétlenül hívei a kommunizmusnak, azonban ez idő szerint semmit sem lehet rájok bizonyítani, annyira óvatosak.

10./ Obholczer Gyula foglalkozás nélküli bánrévei lakos. Ez Bánrévén MÁV. fűtőházi főnök volt. Azonban kommunista viselkedése miatt fogházbüntetésre ítélték, állását és nyugdíját is elvesztette. Feleségével él, mivel már idősebb ember, nincsen keresete, abból élnek amit felesége kézimunkával keres. Ez az ember mondotta, amikor a Bánrévén megtartott tárgyalás után elítélték és elvezették: "Lesz még kikelet." Jelenleg egy megtört tehetetlen ember benyomását kelti, azonban annyira el van keseredve, hogy biztosra lehet venni, hogy ő lenne az első agitátor, ha a veres uralom életre kelne.

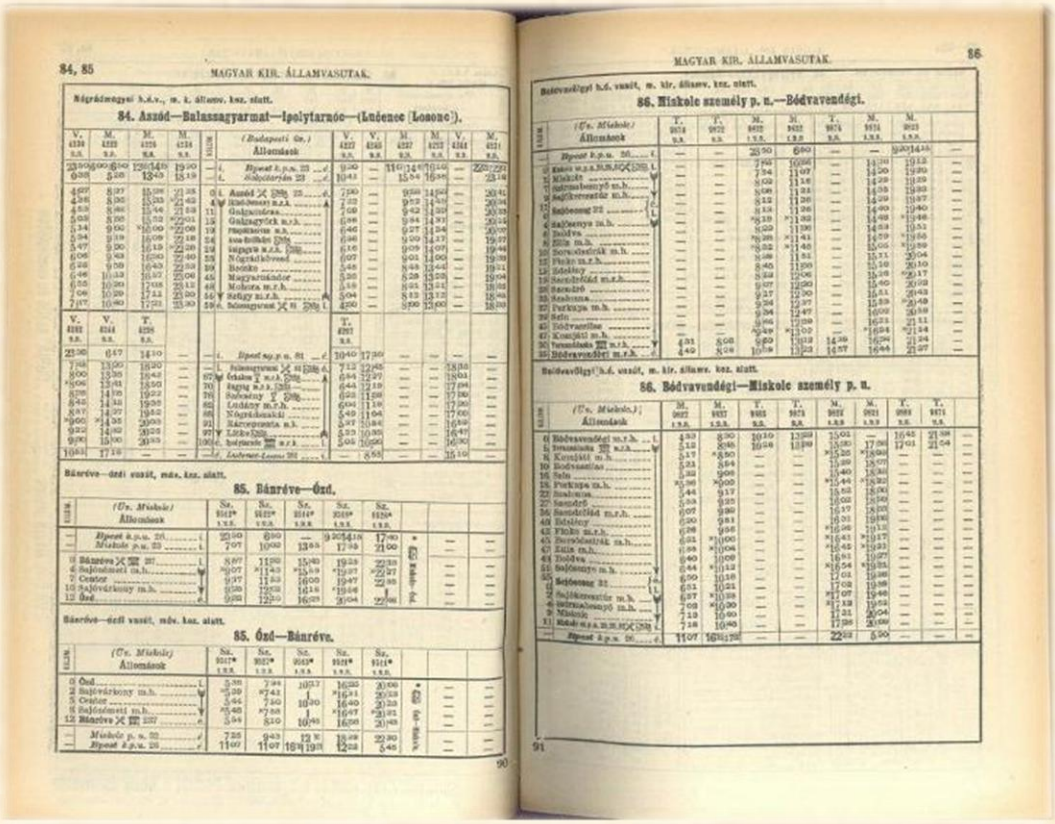
Felsorolhatom még Kaincs András kőműves, Bíró Pál kőműves, Mádi József czipész, Bárányi István napszámos bánrévei, Tóth Miklós földmíves, Tóth György földmíves, id.Tóth Lajos földmíves, id.Héthy László földmíves és Tóth Mihály földmíves héti és végül Horkay Ferencz kőmives zádorfalvai lakosokat, akikről a kommunizmus alatt tanúsított viselkedésükből fel lehet tételezni, hogy a legkisebb mozgalomra a veres zászló alá állanak, habár ez idő szerint rájok bizonyítani semmit sem lehet.

IV.904/a.68/1927.

1927.április 9.

181. Jelentés a kommunista propagandával gyanúsítható személyekről”[398]

[398] Nagy Károly – Tóth Péter – Seresné Szegőfi Anna: Régi históriák:Ózd és környéke múltjának írott forrásai:helytörténeti olvasókönyv. Ózd: Ózdi Népművelési Intézmények, 1984 (Ózdi honismereti közlemények 4.)[!1986] ([Miskolc]:B-A-Z M. Lvt. Soksz.).



Menetrend 1931[399]

„A belügyminiszter a Katolikus Háziasszonyok Országos Szövetségének /Budapest, VIII.Mária utca 7./ megengedte, hogy az egyedül utazó támogatásra szoruló nők, elsősorban fiatal leányok védelmére megszervezett vasúti misszió fenntartásához szükséges anyagi eszközök megszerzésére február 1,-étől számított egy évi időtartamon át gyűjtőívekkel Budapest székesfőváros összes pályaudvarain és hajóállomásain, továbbá Hegyeshalom, Sopron. Szentgotthárd, Gyékényes, Magyarbóly, Kelebia, Szeged, Lőkösháza, Kötegyán, Biharkeresztes, Nyírábrány, Sátoraljaújhely, Hidasnémeti, Bánréve, Salgótarján, Szob, Komárom, Battonya és Kőszeg városok, illetve községek pályaudvarainak területén pénzbeli adományokat gyűjthessen.”[400]

„Magyar katonák siremléke Sziciliában.

A siremlékbizottság felkéri mindazokat, akik a felhívást és az elhalt katonák névjegyzéket átvették, hogy a kapott postatakarékpénztári befizető lappal legalább 10 000 koronát szíveskedjenek befizetni a postahivatalnál. Azok, akik pedig erre sem volnának képesek, szíveskedjenek, - nehogy a nemzeti ügynek akaratlanul is kárt okozzanak - a kapott nyomtatványokat a Szicíliai Síremlékbizottságnak /Budapest, Üllői-út 14./ bérmentve visszaküldeni. Újabban a következő adományok érkeztek:

Magyar királyi debreceni rendőrkapitányság 1,201.000, m. kir. miniszterelnökség 1,000.000, m. kir. kereskedelmi minisztérium 1,000.000, m.kir. államrendőrségi kirendeltség Bánréve 585.800, Dr. Rimaszombati gyűjtése 500,000, Reiner Mihály igazgató 500.000,

[399] Balla László www.vasút.tk

[400] MTI, 1925. január 23. péntek

Fonciére biztosító rt. 500,000, Tisza István egyetem 400.000, m. kir. 1/2 honvédzászlóalj 372,000, Fővárosi közmunkatanács 300,000, m. kir. állami rendőrkapitányság, Nyíregyháza 250.000, m.kir. állami rendőrkapitányság, Mezőtúr 233.000, m.kir. állami rendőrkapitányság, Kisújszállás 188.000, m.kir. állami rendőrkapitányságí kirendeltség Diósgyőr 145.000, m.kir. állami rendőrkapitányság Hajdúnánás 140.000, m.kir. állami rendőrkapitányság Hajdúszoboszló 115.000, m.kir. állami rendőrkapitányság Miskolc 94.500, dr. Kondor Ferenc államtitkár 122.000, Wagner Ferenc tábornok 50.000 korona.''[401]

Bánréve községben, ebben az időszakban, a következő polgári egyesületek voltak bejegyezve:

Bánrévei Levente Egyesület
Alakulás: 1924.[402]

Magyar Asszonyok Nemzeti Szövetsége Bánrévei Helyi Szervezete
Alakulás: 1926.[403]

Bánrévei Önkéntes Tűzoltóegyesület
Alakulás: 1927.[404]

Bánrévei MÁV Alkalmazottak Olvasóköre
Alakulás: 1928. Alapító tagok: 114[405]

Bánrévei Polgári Lövész Egyesület
Alakulás: 1930. Tagok: 56[406]

„Országutat építenek Balassagyarmat és Sátoraljaújhely között.

A kereskedelmi minisztérium több mint 200 kilométer hosszúságú állami út építését tervezi Sátoraljaújhely és Balassagyarmat között, Az új országút két év alatt készülne el és körülbelül 40-50 milliárdba kerülne. Miskolcon az érdekeltek értekezletet tartottak ez ügyben és hosszabb vita után a Balassagyarmat-, Salgótarján-, Borsodnádasd-, Ózd-, Bánréve-, Putnok-, Aggtelek-, Göncz-, Apátháza-, Sátoraljaújhely vonalat ajánlották az Ózd- Nekézseny- Szend-

[401] MTI, 1926. április 30. péntek
[402] Borsod megyei egyesületek adattára. Borsodi Levéltári Füzetek 50. Miskolc 2007. Iratok: BAZmLt. IV. 829. 42. köt. - bejegyzés
[403] Borsod megyei egyesületek adattára. Borsodi Levéltári Füzetek 50. Miskolc 2007. Iratok: BAZmLt. IV. 829. 42. köt. - bejegyzés
[404] Borsod megyei egyesületek adattára. Borsodi Levéltári Füzetek 50. Miskolc 2007. Iratok: BAZmLt. IV. 829. 42. köt. – bejegyzés
[405] Borsod megyei egyesületek adattára. Borsodi Levéltári Füzetek 50. Miskolc 2007. Iratok: BAZmLt. IV. 829. 42. köt. - bejegyzés
[406] Borsod megyei egyesületek adattára. Borsodi Levéltári Füzetek 50. Miskolc 2007. Iratok: BAZmLt. IV. 829. 42. köt. - bejegyzés Módosítás I: 1935.

rői - Sátoraljaújhely megoldással szemben. Végső fokon a kereskedelmi miniszter dönt a kérdésben.”[407]

„A Magyar Távirati Iroda jelenti:

A kormány az 1S89/30. évi költségvetési törvényben felhatalmazást kapott arra, hogy a közszolgálati alkalmazottak állomáshelyeit képező városokat és községeket, amelyekben a házbérek a múlttal szemben lényeges eltolódásokat mutatnak, magasabb lakáspénzosztályba sorozhassa,

E felhatalmazás alapján a minisztertanács az alább felsorolt városokat és községeket sorozta magasabb lakáspénzosztályba:

Debrecen, Kaposvár, Miskolc, Pécs, Sopron és Szolnok városokat, a III. lakáspénzosztálybóla II. lakáspénzosztályba;

Eger, Kecskemét, Nyíregyháza és Pesterzsébet városokat a IV. lakáspénzosztályból a III. lakáspénzosztályba;

Baja, Békéscsaba, Buda-fok, Gödöllő, Gyöngyös; Hatvan, Hódmezővásárhely, Kalocsa, Keszthely, Salgótarján, Szekszárd: Szentes, Szikszó, Tapolca és Vác varosokat, illetőleg községeket az V. lakáspénzosztályból a IV. lakáspénzosztályba:

Alag, Albertfalva, Alsógöd, Bánréve, Berettyóújfalu, Békásmegyer, Békés, Cinkota, Csepel, Csongrád, Csoma, Csurgó, Diósgyőr, Dunaharaszti, Dunakeszi, Felsőgöd, Hejőcsaba, Kapuvár, Kiskunhalas, Kisvárda, Mátészalka, Mezőkövesd. Mohács, Moson, Nyírbátor, Pestszentlőrinc, Pestújhely, Putnok, Ráckeve, Rákocsaba, Rákoshegy, Rákosliget, Rákosszentmihály, Sashlom,Sárospatak, Sásd, Siklós, Siófok, Sopronbánfalva, Soroksár, Szentendre, Szerencs, Szigetvár, Tata, Tóváros, Törökszentmiklós és Vasvár városokat,- illetőleg községeket a VI. lakáspénzosztályból az V. lakáspénzosztályba.

A magasabb osztályba sorozás 1930. május elsejétől kezdődé hatállyal történik s az erre vonatkozó kormányrendelet a május elsejei hivatalos lapban jelenik meg.

Ezzel kapcsolatban a kormányrendelet olyan rendelkezést is tartalmaz, amely szerint a tényleges szolgálatban álló mindazok az alkalmazottak, akiknél a családi pótlékok számának csökkenése folytán a nagyobbösszegű lakáspénzt a jövőben csökkenteni kellene, ennek a nagyobbösszegű lakáspénznek élvezetében továbbra is meghagyassanak.

Ezzel a rendelkezéssel, amely az összes tényleges alkalmazottakra vonatkozik, a kisebb ‘összegű lakáspénzt élvező alkalmazottak száma fokozatosan csökkenni fog.”[408]

„A Magyar Távirati Iroda jelenti:

Gömbös Gyula miniszterelnököt a mai nap folyamán is az üdvözlő sürgönyök ezreivel árasztották el, amelyekben a testületek, társadalmi egyesületek, községek, egyházak-lelkesedése és őszinte melegséggel lüktető nagy bizalma nyilvánul meg. A szerencsekívánatok sorából az alábbiakat közöljük:

[407] MTI, 1927. március 29. kedd
[408] MTI, 1930. április 30. szerda

Üllő község közönsége, Csenger község elöljárósága, Békés község közönsége, a Tesz. barcsi kerülete, Fót község közönsége, ... Magyar Vegyészetigyárosok Országos Bgyesülete, a kalocsai járás nagyközönsége és az ott működő hazafias alakulatok és egyesületek, Gáborján község közönsége, ... Mór nagyközség közönsége, Gyöngyösi kaszinó, Csökmői Hitelszövetkezet, ... Bánréve ós még hét község, Serényifalva község lakosság, ... Sajópüspöki község lakossága , Bánréve község lakossága,...”[409]



Rónaföldi (Ruszin) János
MÁV üzemi altiszt
és családja 1933[410]

„Bánréve község határában a kora hajnali órákban 29 tagú cseh borcsempészcsapat igyekezett a határon át Sajószentkirály felé. A cseh pénzügyőrség a csempészcsapatot az ő területükön észrevette és több oldalról a csempészekre lövöldözött. A fegyverhasználat állítólag minden felszólítás nélkül történt. A jórészt cigányokból álló csapat egy része ott maradt, míg a nagyobbik rész visszafutott Magyarországba. A lövöldözés következtében egy férfi és egy nő a helyszínen meghalt, hárman súlyosan megsebesültek. Az egyik súlyos sebesült még aznap folyamán a tornalji kórházban ugyancsak meghalt.”[411]

„...A "Nemzeti Újság" ugyanakkor közli, hogy a cseh határon is véres határincidens történt. Bánréve község határában egy 39 tagú cseh borcsempész-csapat igyekezett a határon át Sajószentkirály felé, a cseh pénzügyőrök sortüzet adtak a csempészek után, a sortűz következtében egy férfi és egy nő a helyszínen meg halt, hárman súlyosan megsebesültek. A jórészt cigányokból álló csempész-csapat többi tagja visszafutott magyar teróletre.”[412]

„A Rákóozi-szoboralap javára december elsejétől hetedikéig a következő adományok folytak be:

...Községi elöljáróság Feldebrő 11 pengő 60 fillér, Szakolykerti községi iskola 1 pengő, Pongrácz Ádám Balassagyarmat 5 pengő, Dombrádi ref. elemi népiskola 8 pengő 26 fillér, M..kir. 7/8 szárnyparancsnokság Bánréve 3 pengő, M. kir. 7/III hö.o. gazd. hivatal Miskolc 9 pengő 10 fillér, M. kir,7. hő.ker, vmk.gazd. hiv. Miskolc Rudolflakt. 13 pengő 71 fillér, M.kir. 7/9 szárny Felsőhangony 1 pengő 40 fillér, ...”[413]

---

[409] MTI, 1932. október 4. kedd
[410] A képen édesapám 6 éves.
[411] MTI, 1933. március 6. hétfő
[412] MTI, 1933. március 7. kedd
[413] MTI, 1934. december 8. szombat

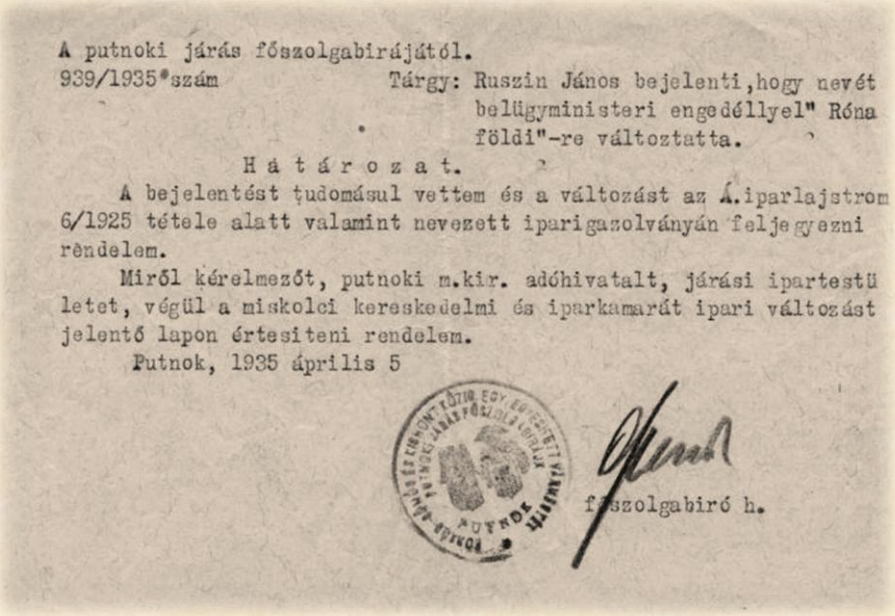


Vasutas színjátszókör, Bánréve, 1934.
Majális a grófi akácosban[414]
Felsősor: Kincses /Kohár/ Pál, Pricc Sándor, 2 ismeretlen, Szegedi József, Székely Gergely, Pennár Lajos, Várnai József, Kéri Árpád, Bodrogi Imre, Nagy István, Ismeretlen, Gál János
Ülősor: Ismeretlen, Barna Árpád, Ragyák …, Gaál Károly tanító
A földön ülnek: Molnár Bertalan, Ismeretlen, Takács József, Dékány Zoltán, Ismeretlen, Magyar Bálint



Vasútvonalaink 1935[415]

[414] id. Rónaföldi Zoltán gyűjteménye
[415] Balla László



A putnoki járás főszolgabirájától.
939/1935*szám Tárgy: Ruszin János bejelenti,hogy nevét belügyministeri engedéllyel" Rónaföldi"-re változtatta.

H á t á r o z a t.

A bejelentést tudomásul vettem és a változást az Á.iparlajstrom 6/1925 tétele alatt valamint nevezett iparigazolványán feljegyezni rendelem.

Miről kérelmezőt, putnoki m.kir. adóhivatalt, járási ipartestületet, végül a miskolci kereskedelmi és iparkamarát ipari változást jelentő lapon értesiteni rendelem.

Putnok, 1935 április 5

főszolgabiró h.

Természetesen megtaláltuk azokat a híreket is, amelyek a Sajó, a Rima és a környező patakok áradásaival voltak összefüggésben. Látjuk majd, hogy a község és a környezete igen sokat szenvedett az árvizektől.

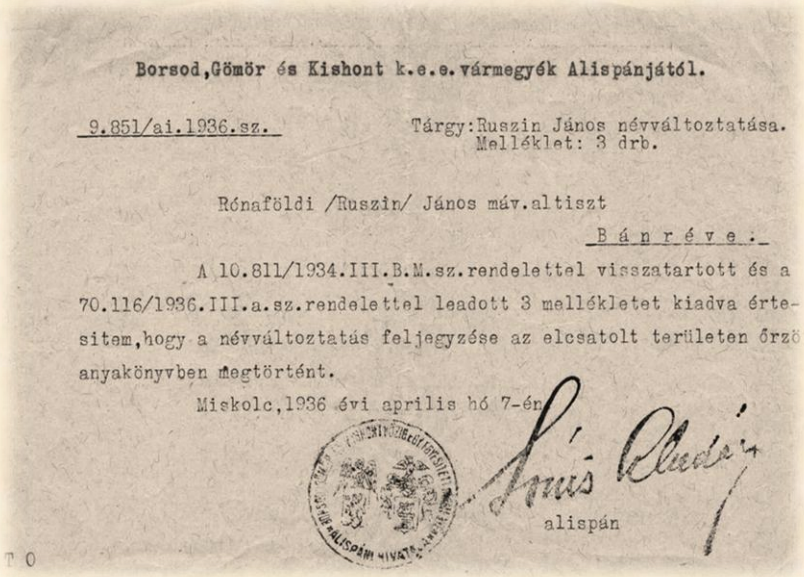
„A felvidéki nagyarányú olvadás következtében kiöntött Sajó áradata csütörtökön este Miskolc alá ért és az éjfél utáni órákban kulminált. ...

...A Sajó áradása nemcsak Miskolc külső részeit fenyegette., hanem a folyó mentén levő gyártelepeket is. A Sajó völgyében Bánréve, Putnok, Sajószentpéter, Sajóvámos, Sajónémeti, Arnót, ?puszta,, Sajópüspöki határában igen nagy területet elöntött a víz. A miskolci kultúrmérnöki hivatal megállapítása szerint az áradat már elvonulóban van. Megállapították azt is, hogy a kultúrmérnöki hivatal fennállása óta nem volt még ilyen magas a Sajó vízállása. A mérnöki hivatal vizsgálatot indított annak tisztázására, hogy mi volt hirtelen áradás oka.”[416]

„A Sajó áremelkedéséről negyedóránként érkeznek jelentések a borsod- és gömör megyei községekből a miskolci kultúrmérnöki hivatalhoz. Délben egy órakor olyan jelentés érkezett vitéz Borbély Maczky Emil főispánhoz a kultúrmérnöki hívata1 útján, hogy a legutóbbi ötven év alatt nem volt olyan magas a Sajó vízállása és nem öntött el olyan nagy területet, mint most. Bánréve, Putnok, s még további hét község víz alatt áll- Borbély Maczky Emil főispán a jelentés vétele után a kultúrmérnöki hivatal tagjaival nyomban az árvíz által elöntött és veszélyeztetett területekre indult, hogy bejárja a Sajó borsodi és gömöri szakaszát, ahol többezer hold földet bontott el az árvíz. Attól lehet tartani, hogy a cseh hatóságok által jelzett nagy áremelkedés, amelynek érkezését ma délutánra várják, még több községet önt el. A sajómenti községek lakossága tegnaptól kezdve felváltva őrségen áll, ha az áradat betör a községekbe, nyomban nekilásson a mentési munkálatoknak. Borbély Maczky Emil főispán

[416] MTI, 1937. március 5. péntek

szemleútja után, még- ma este jelentést tesz a belügyminisztériumnak a szükségessé váló intézkedésekről.”[417]



Borsod,Gömör és Kishont k.e.e.vármegyék Alispánjától.

9.851/ai.1936.sz. Tárgy:Ruszin János névváltoztatása.
Melléklet: 3 drb.

Rónaföldi /Ruszin/ János máv.altiszt

B á n r é v e.

A 10.811/1934.III.B.M.sz.rendelettel visszatartott és a 70.116/1936.III.a.sz.rendelettel leadott 3 mellékletet kiadva értesitem,hogy a névváltoztatás feljegyzése az elcsatolt területen őrzö anyakönyvben megtörtént.

Miskolc,1936 évi aprilis hó 7-én.

alispán

T O

„A földmivelésügyi minisztérium vízrajzi osztálya a következőket jelenti:

A Tisza mellékfolyói közül a Szamos, a Körösök és a Maros közepes vízállásúak. Ezeknek a folyóknak mentén sem volt eddig még számottevő veszedelem és most sincs.

Ezzel szemben igen magas árhullámok vonultak le a Sajó völgyében és igen magas még ma is a Sajó és a Hernád vízállása. Ennek a két folyónak cseh megszállás alatt levő vízgyűjtő területén, különösen pedig a Sajóén a legutóbbi napokban igen nagymennyiségű csapadék hullott le, aminek következtében a Sajó vízállása a felső szakaszon, vagyis Bánrévénél már e hó 4-én mintegy 40 cm-rel meghaladta az eddig észlelt legmagasabb vízszintet és azokon a szakaszokon, ahol árvédelmi töltések nincsenek, egy - két helyen károkat is okozott. A következő napokban a Sajón áradás állt ugyan be, pár nap múlva azonban a felsőesőzések újabb, még erősebb áradást okoztak, amely Bánrévénél tegnap, vagyis 11-én, este 8 órakor elérte a 379 centiméteres magasságot, amely így az elmúlt években észlelt legmagasabb vízszintet 62 centiméterrel haladta meg. A magas víz a Sajónak Miskolc felett levő egész szakaszára nagy veszedelmet jelentett. A Sajó völgyében ármentesítő társulatok nincsenek. A helyenkint fennálló árvízgátak az egyes községek, vagy érdekeltségek kezelésében vannak. A közigazgatási hatóságok, élükön Borbély-Maczky Emillel, Borsod vármegye főispánjával, mindent elkövettek a személy- és vagyonbiztonság megmentésére s a károk csökkentére. A miskolczi kultúrmérnöki hivatal teljes személyzetével a helyszínen volt.

A ma reggel érkezett jelentések alapján a Sajóvölgy helyzetéről a következőket mondhatjuk:

Legnagyobb volt a veszedelem az elmúlt éjjel, amikor a főispán már katonaságot is kénytelen volt igénybevenni egyes erősebben veszélyeztetett töltésszakaszok védelmére. Ma reggelre Bánrévénél már mintegy 21 centiméter apadás jelentkezett, ehhez járult még déli 12 óráig további nyolc centiméteres apadás, úgy hogy remélni lehet, hogy a töltésszakadás már sehol sem következik be. A magas víz megrongálta helyenként a közlekedő utakat és hidakat

[417] MTI, 1937. március 11. csütörtök

is. Sajónémeti--Püspöki, Bánréve, Sajókaza,, Vadna és Hét községek épületeiben is kisebb-nagyobb károkat okozott az árvíz. Megrongálta az árvíz a bánréve-ózdi vasútvonalat is, úgy, hogy a közlekedés itt szünetel. Emberéletben nem esett sehol sem kár."[418]

„A napok óta tartó esőzés és a Felvidékről lefelé özönlő csapadék a folyókat nagymértékben megduzzasztotta. A Sajó vízállása pár óra alatt több méterrel emelkedett, amihez hozzájárult az is, hogy a Hangony és a Rima patak vízállása is növekedett. A Sajó vizének magassága a csonka-magyarországi felső folyásánál rendes körülmények között 100 centiméter, pénteken pedig Hangonyból már 316 centiméter magasságot jelentettek és itt a Sajó kilépett a medréből.

A péntekről szombatra hajló éjszakán újabb, az eddiginél nagyobb árhullám borította el a Sajó völgyét. Felső-Borsodian a trianoni határtól lefelé a folyó völgyében készenlétben áll a csendőrség és a községek lakossága. Éjszaka Hét községnél három helyen szakította át a gátat az áradat és a község lakossága a közelben levő magasabb fekvésű dombra menekült. A község több háza összedőlt.

Szombaton délelőtt a trianoni határ mentén fekvő Bánrévénél a Sajó már 39S centiméterre emelkedett, mig a romboló tavaszi áradáskor csak 379 centiméter volt a folyó vizének magassága. Az áradat Bánréve egy részét elöntötte, három házat összedöntött. A víz átszakította a vasútvonal töltését is, emiatt Bánréve é Ózd között a vasúti forgalom megszakadt. Ózdon korán reggel attól tartottak, hogy a gyártelepet is elborítja a víz, több órai munka után azonban sikerült az áradatbehatolását megakadályozni, s a gyár zavartalanul dolgozik.

Sajónémedi községbe i s behatolt a víz, itt tíz ház dőlt össze. Putnoknál át kellett vágni a gátat, mert az árvíz már a vasúti állomást és a községeket veszélyeztette. A veszélyben forgó községekben a kirendelt munkásság és a községek lakossága állandó készenlétben van.

***A** Sajó áradása egyre fenyegetőbb méreteket ölt, mert az eső pénteken egész éjjel és szombaton délig szakadatlanul zuhogott. Délben rövid szünet után ismét megkezdődött az esőzés. Hamary Géza Máv. igazgató szombaton délelőtt végigjárta a veszélyeztetett vasúti vonalakat. Délben érkezett vissza, amikor a következőket mondotta:*

*-**A** trianoni határ mellett levő Bánréve füleki oldala teljesen víz alatt van. Az ár a vasúti pályatestet több helyen átszakította, Úgy, hogy a forgalom teljesen szünetel. Cseh területen Dobsina és Fülek között az utasokat a közbeeső állomásokon leszállítottá. Körülbelül két napig kell ott vesztegelniük. **A** csehekkel való tárgyalás alkalmával abban állapodtunk meg, hogy mihelyt az időjárás megengedi, vagyis az eső zuhogása megszűnik, azonnal megkezdjük a javító munkát. Meg így is legalább két napra lesz szükségünk, amig mindent helyreállíthatunk. Igen veszélyes a helyzet Bánréve és Ózd között, ahol 300 méter hosszúságban az ár elmosta a pályatestet. Putnok és Bánréve között a pályatest kavicsrétegén átszivárog a víz. Ha az esőzés nem szűnik meg, ott is szüneteltetni kell a forgalmat.*

A kora délutáni órákban Bánrévéről 10 centiméteres apadást jelentettek, de este hét órakor cseh megszállott területről újabb ár hullámról érkezett jelentés a magyar hatóságokhoz.

[418] MTI, 1937. március 12. péntek

A beérkezett jelentések szerint Ózd, Bánréve, Putnok, Hét, Hosszúrév, Dubicsány, Vadna és Sajónémeti községek határa egyetlen tengerré változott. Az erősen veszélyeztetett községekbe a mentési és védő-munkalatok elvégzésére katonaságot vezényeltek ki. A putnoki gőzmalom víz alá került. Most azon dolgoznak, hogy a felhalmozott 400 vagón búzát megmentsék. Putnoknál négy helyen át kellett vágni a gátat, hogy biztosítsák a víztömeg lefolyását. Hét községnél is több helyen át kellett vágni a gátat, Hosszúrév községben Serényi Ödön gróf kastélyát és birtokának egy részét körülzárta a víz A katonaság igyekszik a kastélyban és a gazdasági épületben maradt cselédeket kimenteni. Az uradalom istállóiban a lovak és szarvasmarhák hasig vízben állnak. Szombaton este újabb katonaságot vezényeltek ki a víz által veszélyeztetett területre.

Vitéz Borbély -Maczkv Emil főispán szombaton délután Sándor István vezérkari őrnagy kíséretében a veszélyeztetett területre utazott és az éjszakát is kint tölti, hogy személyesen irányítsa a mentési munkálatokat….”[419]

„A M..KIR,ÁLLAMVASUTAKTÓL vett értesülés szerint a nagy esőzés folytánbekövetkezett árvíz, majd tegnap este 20 órától kezdve beállott óriási vihar miatt egyes, főként a dunántúli vonalakon a vonatforgalomban akadályok következtek be. A nagy vihar folytán több helyen számos távirda oszlop kidőlt, illetve a pályára dőlt, minek következtében a telefon és a távirda értekezés sok helyen teljesen szünetelt. A vonatforgalmat a vác - balassagyarmati vonalon, Nógrádszakál és Ipolytarnóc állomások között az Ipoly folyó áradása folytán ma reggel 9 óra 25 perctől be kellett szüntetni. Ugyancsak forgalmi akadályt okozott a Sajó áradása, minek következtében Bánréve és Ózd között a pálya víz alá került. Emiatt Bánréve-Ózd között, Valamint Bánréve Csehország határa felé ma 1 órától a forgalom teljesen szünetel. A többi vonalakon a forgalom, bár egyes vonatok jelentékenyebb megkésleltetésével, fenntartatik. A szükséges helyreállítási munkálatok azonnal folyamatban tétettek.”[420]

„A Sajó árhulláma levonulóban van….

...Felső borsodban hatvan esztendeje nem volt olyan árvíz, mint amely két nappal ezelőtt megrohanta a Sajó völgyét. Az pedig példa nélkül való,, hogy novemberben történjék ilyen árvízkatasztrófa. Még nem lehet megállapítani, hogy a vetésekben milyen kárt okozott az árvíz, de tény, hogy az árterületeken kívül 20,000 katasztrális holdat öntött el az áradás.

A legnagyobb kár Hét és Sajónémeti községeket érte, ahol olyan területek is víz alá kerültek, amelyeket eddig meg mindig megkímélt az árvíz. A vasútvonalakban és utakban okozott kárt ezután fogjak felbecsülni A kultúrmérnöki hivatal közlése szerint a miskolci Csorbatelepet kilakoltatták ahol a házak a vízből állnak ki.

Az államépítészeti hivatalhoz érkezett jelentésből kitűnik , hogy a putnoki járás területén is erősen apad a víz, Hosszúrévnél azonban még három helyen folyik át az ár az állami úton, A Sajókazára vezető út járhatatlan víz alatt áll[421] *a Putnok-Sajómercse közötti útvonal is.*

---

[419] MTI, 1937. november 13. szombat

[420] MTI, 1937. november 13. szombat

[421] Nos ez ma is így van! A Sajó árvize ezt az utat zárja le mindig először.(RZ)

Bánréve és az országhatár közötti útvonalon az egyik közúti hidat elmosta a víz, ezen most a forgalom szünetel.

A Magyar Államvasút miskolci üzletigazgatóságának bizottsága vasárnap késő estig járta a veszélyeztetett szakaszokat. Vasárnap este ***a*** *cseh vasutakkal már sikerült felvenni a forgalmat és Bánrévén keresztül Fülek felé a közlekedés helyreállt. Ma délelőtt Putnok és Bánréve között is megindult a vasúti forgalom, de a töltést elmosta* ***a*** *víz, úgyhogy munkásokat kellett a helyszínre küldeni, akik azután megerősítették a töltés, úgyhogy délben a forgalom ismét megindult.*

Vitéz Borbély-Maczky Emil főispán végigjárta az árvíz sújtotta községeket és hivatalába visszatérve nyomban intézkedett, hogy a legjobban sújtott községek szegénysorsi lakossága számára élelmiszereket szállítsanak."[422]

„MAGYAR KIRÁLYI ÁLLAMVASUTAK IGAZGATÓSÁGA KÖZLI, hogy Bánréve és a cseh országhatár között a Sajó folyó áradása következtében fennállott forgalmi akadály továbbá a Nógrádszakál és Ipolytarnóc közötti forgalmi akadály megszűnt. Bánréve és Ózd között a forgalom előreláthatólag még néhány napig szünetel."[423]

„A M.Kir.Államvasutaktól kapott értesítés szerint a bánréve-ózdi vonalon a Sajó áradása következtében fennállott forgalmi akadály,tegnap, november 17-én 16 órakor megszűnt. Eszerint tehát a MÁV vonalain forgalmi korlátozás már nincsen."[424]

Aztán már következnek a bécsi döntés előzetesei, az európai nagyhatalmak politikai döntései, a nyílt, vagy ki nem mondott háborús előkészületek…

„Az egész csehszlovák haderőre kiterjedő mozgósítás híre szokatlanul nagy izgalmat keltett a megszállt felvidék magyar, szlovák és rutén lakossága között. Bánréve határállomásra szombaton 30 menekült érkezett. Nemcsak hadkötelesek, hanem gyermekek és idősebbek is vannak köztük. Két hollandi állampolgár is Bánrévénél lépte át a határt és jött magyar területre. A menekültek egybehangzóan azt, vallják, hogy a cseh vasúton polgárembert nem szállítanak, csak katonát. Mióta Sirovy tábornok a miniszterelnök, azóta egészen vörös világ alakult ki a határon túl. A katonák sarlós és kalapácsos jelvényeket varrtak ruhájukra, vörös zászlók alatt vonulnak fel, Sztálint és a proletárdiktatúrát éltetik. Szombat déltől Bánrévén egyetlenegy vonat sem jött át a határon, holott eddig naponta általgban ezer kocsi forgalmat bonyolítottak le ezen a vonalon. Hidasnémetiben a magyar és a cseh vámhivatal egy épületben van. Eddig a két ország hivatalnokai közösen dolgoztak. Szombaton reggel át jöttek ugyan a cseh tisztviselők, de nem dolgoztak, hanem összeszedték ingóságaikat és elutaztak.

Szombaton este sok menekült érkezett a megszállott területről Bánréve határállomásra. A menekülők elbeszélték, hogy az országúton a bevonuló katonák mindenfelé Horthy Miklós kormányzót és Magyarországot éltették s magyar katonanótákat énekeltek. Gyarmatvárról és Hanváról 17 és 70 év közötti férfiakat, akik katonai szolgálatra alkalmatlannak bizonyultak, mind kihajtották Csízfürdőhöz, ahol erődítményeket építenek. A személy- és

[422] MTI, 1937. november 15. hétfő
[423] MTI, 1937. november 15. hétfő
[424] MTI, 1937. november 18. csütörtök

tehergépkocsiforgalom Bánréve mellett teljesen megszűnt és a csehek mindent elvittek ami a magyar területen lévő vámhivatalban az övék volt. Egy földbirtokos, aki sohasem volt katona, az elmúlt éjszaka hiányos öltözetben volt kénytelen menekülni, mert a cseh katonák az éjszakai órákban tehergépkocsin ismeretlen helyre akarták vinni. Szombaton a késő délutáni órákban negyven felvidéki magyar családfő családtagjaikkal együtt átmenekült magyar területre. Elbeszéléstik szerint a cseh hadseregben ezrekre tehető a-katonaszökevények száma és a kommunista elemek egyre jobban teret nyernek. A Felvidéken Sirovy tábornok miniszterelnöksége óta a régi közigazgatási emberek helyébe kommunista párttitkárokat helyeznek.

A legkülönbözőbb társadalmi osztályokból igen nagyszámú magyar menekült lépett át a magyar határon. A menekülők elmondottak, hogy cseh területen a katonavonatok vörös zászlóval és sarló-kalapácsos szovjet jelvényekkel közlekednek. Igen sok vasúti kocsin a következő felírások olvashatók: Vesszen Benes! Pusztuljon Sirovy! Nem akarunk háborút. A cseh. hatóságok mindenütt csomagolnak, a cseh hivatalnokok és pénzügyőrök családtagjaikat jórészt már elküldötték Prága felé. Mindenütt erőszakos rekvirálás folyik s az élelmi-cikkeket ellenszolgáltatás nélkül elkobozzák a nemzetiségekhez tartozó lakosoktól. A fegyelmezetlen cseh katonák sokhelyütt fosztogatnak. Az eltávozni készülő csehek ingóságaik elszállítására egész sereg teherautót foglaltak le.”[425]

„A megszállott Felvidéken tovább tart a magyarok üldözése. Nemcsak ideérkezett menekültek mondják, hanem a határvidék bizonyos pontjairól látható jelek mutatják, a csenek készülődését. A vasúti és gépjárműforgalom napok óta megszakadt. Bánréve állomásra naponta csak egy szerelvény fut be, hogy az utasokat elszállítsa, azonban egyre kevesebb utas akad. Tornaaljánál két nap óta nincs gépkocsiforgalom, mivel a cseh megszállóhatalom lehetetlenné teszi a közlekedést. **A** *cseh továbbfolytatják a magyarellenes erőszakos cselekmény okét. Asszonyokat, leányokat kényszerítenek hadimunkára. A runyai templom körül lövészárkokat, fedezékeket készíttetnek a magyar nőkkel. Az egyik megszökött asszony elmondotta, hogy munka közben a cseh katonák a legvadabb rémhírekkel ijesztgetik őket. Magyar országról az egész Felvidéken rémhíreket terjesztenek a csehek.. A cseh önkény egyre fokozódik. Mivel a rádiókészülékeket mind összeszedték, a közönséget a prágai célzatos hírszolgálatra utalják. A testi és lelki tortúra egyre elviselhetetlenebb. Tovább tart a magyarság vezetőinek letartóztatása. Rimaszombatban száz. Feleden húsz magyar vezetőt tartóztattak 1e az éjszaka. A magyarokat valósággal megrohanták éjjel a csendőrök, ágyukból húzták ki őket és ismeretlen helyre vitték. A letartóztatottak között orvosok, ügyvédek, földbirtokosok, a magyarság szellemi vezetői vannak. Feleden például minden magyar orvost letartóztattak, úgyhogy a lakosság orvos nélkül maradt.*

Az erőszakos cselekmények riadt félelemben tartják a magyarságot, amely pattanó idegekkel várja, mi következik még ezután. „ [426]

„Borsod-Gömör- és Abaujtorna-vármegyéknek a cseh megszállott területtel határos állomásain mély csend uralkodik. Az állomások kihaltak, utasforgalom alig van és azok is, akik

[425] MTI, 1938. szeptember 24. szombat
[426] MTI, 1938. szeptember 28. szerda

*jönnek, gyalog kénytelenek a határt átlépni, minthogy a cseh hatóságok a vasúti személy- és áruforgalmat megszűntették, valamennyi határállomáson felszedték a vasúti síneket is, így ma Tornaalja mellett. Valamennyi közutat eltorlaszolták. Az utakat, hidakat, s általában a műtárgyakat aláaknázták és előkészítették a felrobbantásra. A távbeszélő- és távíróforgalom is megszűnt, mert a csehek valamennyi vonalat leföldelték, vagy megszakítottak. Az átjövő kevés utas és az egyre szaporodó menekültek, akik között katonaköteles férfiak, bevonuló katonák és polgári lakosság férfiak, nők és gyermekek vannak, egybehangzóan arról számolnak be, hogy a csehszlovák állam a felbomlás jeleit mutatja. **A** müncheni egyezmény megkötésének kihirdetése óta a cseh hatóságok hihetetlen terrorral feküdtek rá a magyarlakta vidékekre. Az eddig szórványosan előfordult erőszakos rekvirálások a magyar vidékeken most már rendszeresen folynak. Elvitték a magyar gazdák állatállományát és behordott termését. **A** cseh katonaság legnagyobb részét Bánréve magyar határállomással szemben lévő védelmi vonalról elszállították. **A** gömöri határrészén ma átmenekült két magyar asszony. Férjeik két héttel ezelőtt, mint katonaszökevények menekültek át a határon. **A** cseh katonai hatóságok, amikor értesültek n katonák átszökéséről csendőrökkel lefogatták feleségeiket és kínzásoknak vetették alá. Kiszabadulásuk után elvánszorogtak a magyar határig, ahol sikerült nekik észrevétlenül magyar területre menekülni. **A** katonaszökevények száma egyre nő, bár a csehek minden eszközzel igyekeznek ezt megakadályozni. Éjszakánként a határvonalat erős fényszórókkal seprik végig, a határmenti vasútvonalakon pedig sűrű időközökben páncélvonatok járnak, amelyekből mind untalan géppuskákkal pásztázzák végig a vidéket. **A** magyar lakosság körében óriási az izgalom. Magyar lapok hiányában, továbbá a szigorú cenzúra és a rádiókészülékek elkobzása után nem tudnak tájékozódást szerezni a tényleges helyzetről. **A** csehek igyekeznek ezt kihasználni és a magyar lakosság körében azt híresztelik, hogy Magyarországon éheznek az emberek és az átmenekült magyar katonaszökevényeket Magyarországon véresre verik és fogságban tartják. **A** magyarlakta falvakban és városokban éjszakánként a csehek tömegesen tartoztatják le az embereket."*[427]

*„A csehszlovák területen fekvő Tornallya vasúti állomást a csehek ma délelőtt felrobbantották. A robbanásnak 14 halálos áldozata van. **A** cseh katonaság Tornallyatól az ország belseje felé vezető vasútivonalakat sietve felszedte."*[428]

*„A megszállott Gömör és Abaújtorna vármegyék magyarlakta területein e napokban a feszült várakozás pillanatait élik át. Bánréve határállomással szemközt fekvő községek, Velkenye, Sajólénártfalva. Abafalva, Sajószentkirály, Csiz és a távolabb fekvő Rozsnyó vidékének magyar lakossága ma üzenetet küldött vitéz Borbély Maczky Emilhez Borsod vármegye főispánjához. Az üzenetben azt kérik a főispántól, hogy sürgősen küldjön nemzetiszínű zászlót, hogy házaikat feldíszíthessék. Vitéz Borbély-Maczícy Emil, főispán az üzenetet éppen a vármegye kis gyűlésén kapta kézhez, melyet azonnal be is jelen lett a kisgyűlésnek. **A** vármegye jelenlévő tisztikara és a kisgyűlés tagjai helyűkről felállva tomboló lelkesedéssel vették tudomásul az üzenetet és pillanatok alatt 180 pengő gyűlt össze, amelyből a főispán nyomban 30 darab zászlót vásároltatott és azonnal gyorsfutárral küldték el a megszállott terület magyar*

[427] MTI, 1938. október 1. szombat
[428] MTI, 1938. október 2. vasárnap

falvainak. A megszállott terület magyar falvainak lakosságát határtalan lelkesedés fogta el és alig várják a magyar katonaság bevonulását.

A Bánrévével szemközti községekből már el is vonultak a cseh katonák és itt a cseh uralmat már csak egy-két hátra maradt finánc jelképezi. Hidasnémeti állomást ma értesítettek a csehek, hogy újból felveszik a vasúti forgalmat. Az első vonat ma érkezik, be cseh területről

Hidasnémetire. A forgalom felvételét a csehek erőltették. A védelmi vonalak kiépítését a határmentén beszüntették. Ideérkezett utasok szerint a határtól beljebb eső községekben tovább folynak az erőszakos rekvirálások, tovább dolgozik a fegyver és puskatus. Miglec színmagyar községben Tapa György magyar gazda udvarából elvitték a gazdasági felszereléseket, Tapa szembeszállt a rekviráló cseh katonákkal, mire azok agyonlőtték. Szinna községben is emberáldozatot követelt az erőszakos cseh rekvirálás. Kámorszky János szlovák gazda, aki az elmúlt években cseh barátságáról vált híressé, ellenszegült az udvarában rekviráló cseh katonáknak. A csehek azonban elfelejtették Hámorszkynak a múltban tanúsított cseh érzelmeit és ott a helyszínen agyonlőtték. Mindezek az események a cseh uralom ellen hangolják a lakosakat, akik alig várják/felszabadulást a cseh önkényuralom alól.”[429]

„Bánréve, október 5.

Teljesen megbízhatóan megállapították; hogy az eddig cseh megszállás alatt volt Velkenyét, Jénét, Harmacot és Darnyát a cseh katonaság; és közigazgatás elhagyta. Ezek a községek Gömör- és Kishont vármegyeben a Rima völgyében fekszenek.”[430]

„Csonka Gömör-és Abauj-vármegye határátlépő pontjainál nyugalom van, A Hidasnémetivel szemben levő magyar községekből tegnap, többen jöttek át magyar területre azzal a kéréssel, hogy a magyar hatóságok juttassanak el mimél több nemzetiszínű zászlót a községek számára.

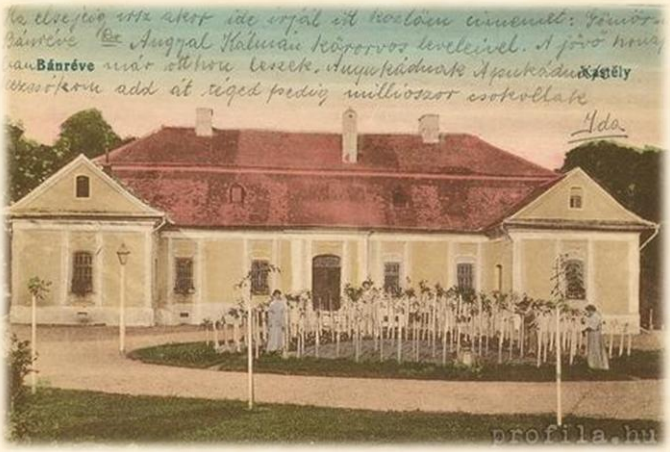
Hidasnémetivel szemben a csehek az első védelmi vonalat jórészt kiürítették, azonban a beljebb fekvő részeket nagyobb katonai erők tartják megszállva.

Putnokra ma újabb 22 menekült érkezett. Valamennyien gazdálkodók, akik az elfogatástól való félelmükben menekültek át. Több kettes-birtokosnak, aki magyar területről megszállt területen lévő birtokára ment át, a csehek azt mondták, hogy ne járjanak annyit a határon át, amikor két-három napon belül amúgy is átadják ezt a területet a magyaroknak. Bánréve határállomásnál is csend és nyugalom van. A cseh oldalon lévő katonaság nagy része magyar és tót legénységből áll és csak egy századnyi cseh katonaság van közéjük beosztva.”[431]

„Bánrévéről érkezett jelentés szerint pénteken reggel 9 óra 50 perckor három cseh katonai vadászrepülőgép szabályszerű raj formájában megjelent Bánréve határállomás felett. A gépek kört írtak le, majd továbbrepültek magyar terület felett, Putnok irányában egészen Pogonypusztáig. A cseh katonai repülőgépek mintegy 5 kilométer mélységben repültek be magyar terület fölé, aztán visszatértek cseh területre. Néhány perc múlva a cseh repülőgépek újból meg jelentek. Ekkor már egy negyedik gép is érkezett, amely a rajtól különvált a Sajópüs-

[429] MTI, 1938. október 4. kedd
[430] MTI, 1938. október 5. szerda
[431] MTI, 1938. október 8. szombat

pöki irányába repült. Néhány perc múlva mind a négy cseh repülőgép Tornaalja felé cseh területre távozott. Bánrévével szemben a cseh oldalon lázas erődítési munkálatok folynak. A Lénárdfalva felé vivő útvonalon a cseh katonák pénteken reggel egy hidat aláaknáztak.”[432]



Serényi gróf kastélya[433]



Bánréve a vasútállomás utcája a kastély irányából, 1941[434]



Világháborús emlékmű, cserkészek állnak díszőrséget, az országzászló avatása alkalmából
Bánréve, 1941, Hősök Napja[435]

[432] MTI, 1938. október 14. péntek
[433] id .Rónaföldi Zoltán gyűjteménye
[434] id. Rónaföldi Zoltán gyűjteménye
[435] id. Rónaföldi Zoltán gyűjteménye



A református templom
1941[436]



Magyar „Tőkés" Balázs
MÁV üzemi altiszt az
1930-as évek végén

Bánréve vasútállomás[437]



[436] id .Rónaföldi Zoltán gyűjteménye
[437] id. Rónaföldi Zoltán gyűjteménye

A bánrévei fűtőház

Egyáltalán mi is az, hogy fűtőház?

„…Kormos, füstös, öreg épületre gondolnak, amelynek történetét megírni nem is érdemes. A szó eredeti jelentése valóban ez, de az idők folyamán ez az értelem lényegesen megváltozott. A kormos fűtőház épületekben és környékükön emberek dolgoztak és néhol dolgoznak még ma is. A gőzmozdonyokat javítani, tisztítani, begyújtani kell, a kazánokat időnként ki kell mosni, mosás után vízzel feltölteni, a füstszekrényből a pernyét, a hamuládából a salakot, hamut el kell távolítani. A mozdonyt üzemanyaggal – szénnel, vízzel – el kell látni. Mindezeket a munkákat irányítani, szervezni kell, mégpedig úgy, hogy minden vonat továbbításához időben, üzemképesen, üzemanyaggal kiszerelve készen legyen a mozdony. Arról is gondoskodni kell, hogy a vonat továbbításához a mozdonyvezető és fűtő idejében jelentkezzen. Azt az üzemet, ami a fenti tevékenységet végzi, fűtőháznak nevezzük. A fűtőház vezetője a fűtőház főnök, a fűtőház irányítását és a munka szervezését végző emberek összessége a fűtőház főnökség…

…A fűtőház szervezetén belül a mozdonyokat javító műhely neve régebben fiókműhely volt…Régebbi elnevezés magyarázata az, hogy fűtőházi műhelyek valamikor a nagyjavítást végző főműhelyek kirendeltségei, fióküzemei voltak….

…Van azonban a fűtőházaknak sok más feladata is. Már a vsaútüzem kezdeti időszakában a fűtőházak feladata volt a vasúti kocsik vizsgálata, javítása és karbantartása. A kocsik vizsgálatát a nagyobb pályaudvarok területén működő kocsivizsgálók végzik….

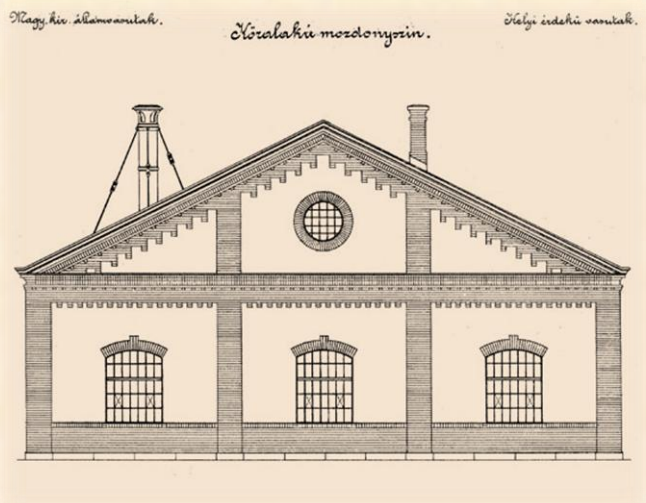
…Ugyancsak kezdettől fogva a fűtőházak feladata volt az úgynevezett vízállomások gépészeti berendezéseinek karbantartása, javítása is…

…A fűtőházak feladatához tartozik az esetleg bekövetkező balesetek következményeinek felszámolás…

…További feladata a fűtőháznak a hóeltakarító berendezések, hóekék, hóhányó gépek üzemben tartása és karbantartása…

…A villamos világítás elterjedésének idején a vasút is mind több állomást, fűtőházat és egyéb létesítményt kapcsolt be a villamos világítási hálózatba…

…A vasúti forgalom igényei gyakran szükségessé tették, hogy olyan helyeken is szervezzenek fűtőházat, ahol csak kevés mozdony üzemben tartására van szükség. Ezeket a fűtőházakat, (fűtőházi kirendeltségeket), gyakran egy közeli nagy fűtőház felügyelete alá rendelték…”[438]



17m-es belméretű, gyűrű alakú fűtőház homlokzata

„Nos a fűtőházak a gőzmozdonyos üzem legfontosabb építményei, bennük a tárolástól egészen a javítások elvégzéséig foglalkoztak a gőzmoz-

[438] Mohay-Dr.Bory-Fojtán: A miskolci fűtőház története

donyokkal. A feladat adott volt, a mozdonyparkot üzemben kellett tartani, valamint a kisebb javításokat és átvizsgálásokat is itt kellett elvégezni. A fűtőházak már a vasút kiépülésének hőskorában is megjelentek a nagyobb csomópontokon, pályaudvarokon és még gyakran teherpályaudvarok kiszolgálására gondolva is. Tulajdonképpen az 1830-as évek közepétől az 1950-es évekig épültek mozdonyszínek. A tipikus négyszög mozdonyszín a Magyar Királyi Államvasutak szabványtervei szerint épült, – rendszerint – téglafalazattal, nyeregtetővel, valamint hengerelt vaskeretes ablakokkal és fa kapuzattal. Ezekről a szabvány épületekről már néhány száz méterről látszott, hogy a vasút szolgálására épültek, a jellegzetes építészeti stílus könnyen felismerhetővé tette ezen épületeket, és - valljuk meg - visszafogott díszítésük szépséget áraszt!

Előzmények, avagy miért is volt szükség eme impozáns épületekre

A 19. század végére a négyszög alaprajzú fűtőházak kialakítása az egyre növekvő szerkocsis gőzmozdonyok tárolására már nem volt alkalmas. Mivel az ilyen épületek egyes vágányain már gyakran négy mozdony tárolása volt szükséges a gépek tagadhatatlanul akadályozták egymás mozgását. Gondoljunk csak bele, ha az egyik vágányon álló harmadik lokomotívot kell hadba fognunk az előtte álló két gépet előbb el kell állítani az útból és ez természetesen fölösleges energia és tüzelőanyag befektetéssel járt.

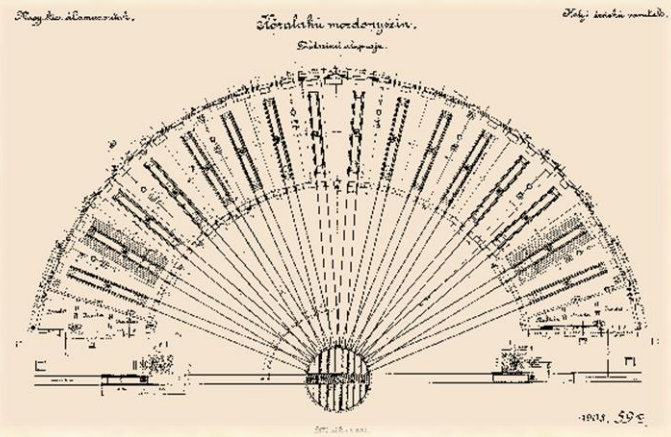
Mi is a „körfűtőház"?

A körfűtőház hazánkban elterjedt vállfaja a „gyűrű alakú" fűtőház, az ilyen létesítmények előterében működik a fordítókorong a szabad ég alatt. Előnye, hogy a mozdonyok varázslatosan egyszerűen, és könnyen kihozhatók az egyes állások kapuján keresztül, ebben az esetben vágányonként már csak egy gép fért el. Először a rövidebb belméretű fűtőházak épültek meg a Helyi Érdekű Vasutak szabványtervei alapján. Komoly hátránya, hogy a tovább növekvő – már gyakran 20-22m-es gőzösök nem fértek bele, vagy legfeljebb gépre és szerkocsira bontva. Tehát az 1920-as évektől kezdve a gyűrű lakú körfűtőházakat rendre toldalékolták a hátsó fal felé. Az ilyen létesítmények a szükségnek megfelelő állásszámmal építették.[439]

Hazánkban a legtöbb nagy vasúti csomóponton található körfűtőház, bár a gőzöskorszak elején épületek még a mai napig is megállják a helyüket – hála a régi öregek szaktudásának. Közülük igen sokat átépítettek eleinte diesel, majd villamos üzemre, ezzel nagyban rontva külső megjelenésüket, mégis általánosan elmondható, hogy még a XXI. Században is jó szolgálatot tesznek.

Az igényeknek megfelelően léteznek különféle szabványtervek, ezek eltérnek különböző méreteikben, íveltségük sugarában, építészeti stílusukban. A legkisebbek közül megemlítendő a 17 méteres belső mélységű gyűrű alakú fűtőház, ezeket főleg a Helyi Érdekű gőzvasutak számára építettek. Ennél nagyobbak a 20 m-es és az e fölötti méretekkel rendelkező fűtőházak. Az igényeket megszabja, hogy az adott vonalon milyen gépek jártnak, ezek mennyisége mekkora, valamint forgalom mérete. A fűtőházak melléképületei és kiszolgáló létesítményei is ehhez igazodtak."

[439] http://kisterenye-futohaz.freeweb.hu



17m-es belméretű, 16 állásos, gyűrű alakú fűtőház alaprajza

A MÁV építészete egy külön fejezet a vasúttal foglalkozó munkáknak. Számtalan jó nevű építész dolgozott itt és a típustervezésre is nagy gondot fordítottak. A MÁV építmények, köztük a lakások, szolgálati helyek, stb. sokszor tartalmaztak olyan megoldásokat, melyek messze megelőzték korukat, ezzel is bizonyítva a MÁV építészek és tervezők tehetségét.

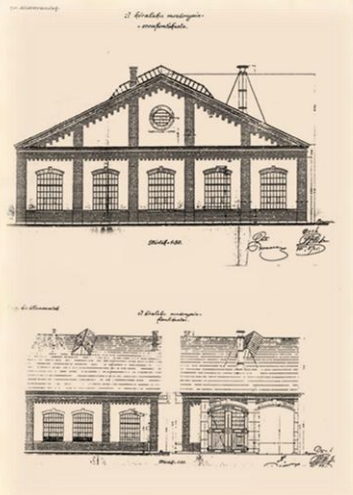
A fűtőházak is tipizáltak voltak. Jellegzetességükből a mellékelt rajzokon látható néhány részlet. Később például a 326. sorozatú mozdony képén látható egy fűtőház részlet. Igen jól mutatja a téglából, jellegzetesen „díszített” pilléreket, ablakokat, stb.

Amint azt a korábbi részekben leírtuk kezdetben 1880-tól Bánrévén egy kétállásos mozdonyszín volt, ezt az állomás bővítésekor (1910-1920) elbontották és az 1920-as évek elején építettek az akkori kornak megfelelő, modern, „6 csillag rendszerű” mozdonyszínt (a gőzmozdonyok idejében fűtőház), és egy 15,5 méteres fordítókorongot is létesítettek.

A 17 m-es jellegrajz szerint készítettünk egy vázlatot a bánrévei fűtőház eredeti, majd a II. világháború utáni állapotáról.

Néhány későbbi fényképünkön a bánrévei fűtőház egy-egy részlete is megjelenik majd.

A fűtőház természetesen el volt látva a javításhoz, karbantartáshoz szükséges szakműhelyekkel, kovácsok, lakatosok, forgácsolók dolgoztak ezekben. A mozdonyok kiszolgálásához szántér és rakodó, salakolótér volt kialakítva. A nagyobb állomásokon biztosítani kellett a gőzmozdonyok vízellátását is. Ez Bánrévén a korai időszakban a Sajóból történt, Lénártfalva mellett, fúrt kutakból. Később hazai területről kellett megoldani a megfelelő jellemzőkkel bíró víz szivatytyúzását. Kezdetben a fűtőház épületének része volt egy víztorony, ennek megszűnésével az állomás mellett épült egy korszerűbb. A fűtőházhoz tartozott egy nagyméretű „szertár”, ami biztosította a mozdonyok kiszolgálásához szükséges anyagokat (kenőanyagok, gépalkatrészek, tüzelőanyag, stb.)

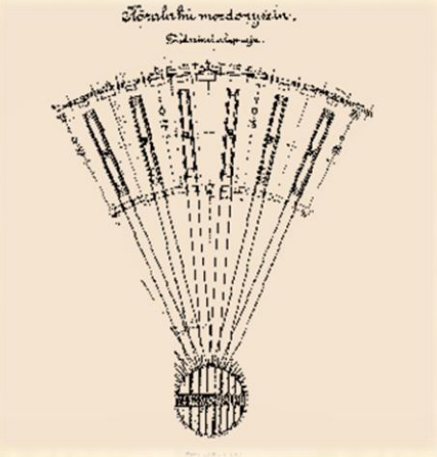


A miskolci régi fűtőház

A mozdonyok bonyolultabb javításait központosan

végeztette a MÁV, azaz a munkákat arra speciálisan felkészült járműjavító egységek bonyolították le. (Miskolc, Szolnok, stb)

Ebből is látható, hogy ez egy komplexen működő szervezeti egysége volt a MÁV-nak, ahol a mozdonyszámtól függően több száz ember is dolgozhatott.

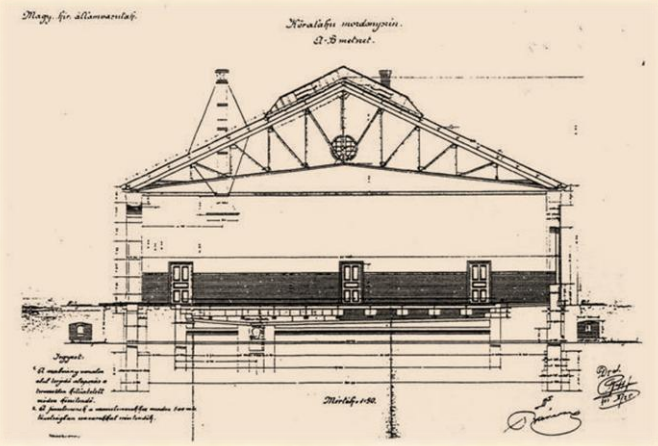


A bánrévei 6 állásos körfűtőház elrendezése[440]

1880-ra épült meg tehát Bánrévén az első fűtőház, amely kétállásos volt.

1896-ban vált önálló fűtőházzá a bánrévei, amely a többivel együtt – pénzügyi elszámolási szempontból – változatlanul a miskolci fűtőházhoz tartozott.

A korábbi fejezetekben már megemlékeztünk arról, hogy a bánrévei vasúti csomópont – nagyjából egy negyed évszázad alatt – kicsinek bizonyult a tetemes teher- és személyforgalom miatt. Az 1906-tól kezdődő, több ütemű fejlesztésben, a kétállásos fűtőház akadályként jelentkezett a vágánybővítési tervekben. Ennek megfelelően az 1910 utáni átépítések miatt a fűtőház is új helyre került és egy 6 állásos körfűtőházat létesítettek, mozdonyfordítóval egyetemben. Ez valamikor az 1920-as évek elején lett kész.



MÁV körfűtőház metszete[441]

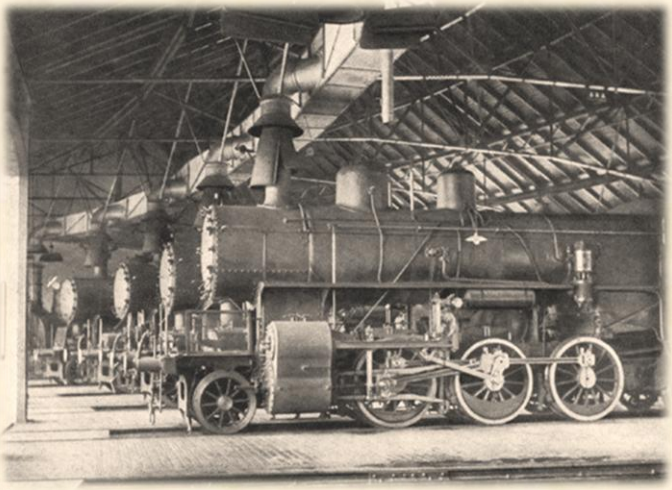
A XX. század elején a kinevezett vasutasokat három fő kategóriába sorolták, mint munkavállalókat. Voltak a hivatalnokok, az altisztek és a szolgák. A mozdonyvezetők, a művezetők, kocsivizsgálók az altiszti csoportba tartoztak. A fűtők és az egyéb munkások a szolgák kategóriájába.

[440] 1944 decemberében a németek felrobbantották az épületet, de csak a 4,5,6. állás első fala és a tetőzet omlott le. Később csak az 1, 2, 3. állás maradt meg.

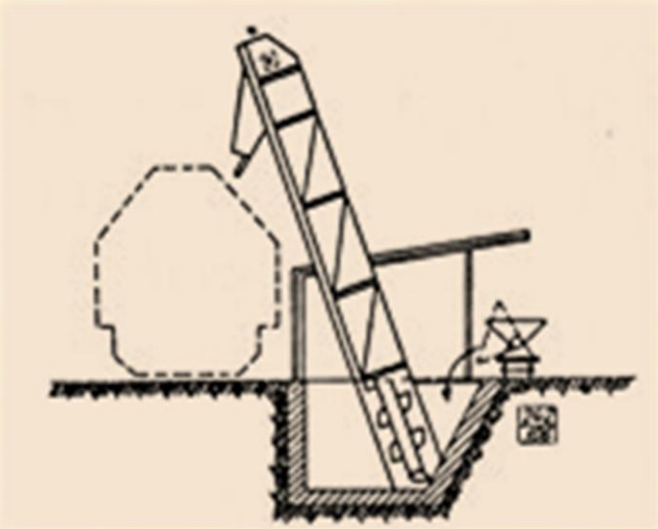
[441] http://forum.index.hu



Hat állásos körfűtőház bejárati homlokzata[442]



A MÁV fűtőház belseje, a füstelszívókkal[443]



Szénszerelő serleges felvonó[444]

[442] A képet a békéscsabai fűtőház fényképe alapján vágtuk. Így nézhetett ki a bánrévei hatállásos fűtőház is.
[443] http://forum.index.hu A kép a fiumei fűtőházban készült.
[444] http://forum.index.hu Takách Miklós: A vasút épületei

A szolgálati lakások rendszeréről már korábban megemlékeztünk. A kinevezett alkalmazottak többsége szolgálati lakásban lakott. Ezek építése és fenntartása a MÁV-nak súlyos terhet jelentett, de előnyei sem tagadhatók. A vasút közelében lakóktól megkövetelhették a teljesen pihenten való szolgálatba állást, ami az akkori hosszú munkaidő mellett a balesetvédelem érdekeit szolgálta. Másrészt a közelben lakó személyzet rövid úton kiértesíthető és szolgálatba állítható volt. Az akkori rendelkezések szerint a mozdonyvezetők és fűtők pihenőjük letöltése után kötelesek voltak otthon tartózkodni és értesítést várni. Ettől eltérni csak a mozdonyfelvigyázók engedélyével lehetett!

A XX. század elején még javában megvolt az a rendszer, hogy minden mozdonyvezetőnek saját beosztott mozdonya volt. A mozdonyon csak a mozdonyvezető és beosztott fűtője járt. A pihenőidejükben a mozdony is állt, ha ez hosszabb idejű volt, akkor csak az újabb szolgálat előtt fűtötték fel őket, 4…6 órával korábban. Az állásidőben javítások, kazántisztítás, stb. történt.



Vízdaru[445]

l930-as évek elejétől a bánrévei fűtőház ismét Miskolc kirendeltsége, egészen l938-ig. A politikai döntések nyomán a Felvidéki vasutak egy részének visszakerülésével a fűtőház újra önálló lett, feladatai, személyzete, mozdonyállománya tetemesen megnövekedett.

Bánrévén ekkor a mozdonyok vízellátását a Sajó parton létesített szivattyútelep által szolgáltatott víz biztosította. A szivattyútelep a Sajónak a Lénártfalvi részén volt. Itt a folyó még É-D folyásirányú és légvonalban néhány száz méterre volt a fűtőháztól. A szivattyútelepet és a fűtőházi víztornyot földalatti – nagyméretű – csővezeték kötötte össze. Innen osztották a vizet az állomás és a gfűtőház területén található „vízdarukhoz”. Egy 1934. novemberi fényképen viszont találtunk egy kisegítő víztornyot is – nagyjából a bánrévei temetővel egy magasságban.

Amint azt már a vasútvonalak leírásainál ismertettük a kezdetekben az V. és VI. osztály mozdonyaival a miiskolci fűtőház rendelkezett és végezte a vontatásokat. Aztán, ahogy ezek teljesítménye már kevésnek bizonyult jöttek az újabb gőzmozdonyok és az V. (374. sorozat) és VI. osztály (373 sorozat) mozdonyai a kisebb fűtőházak állományába kerültek. Így kerültek ezek a bánrévei fűtőházhoz is. Ugyanez vonatkozik a teherforgalomban működött, majd állomási tolatószolgálatot végző, III. és III.b. osztály mozdonyaira is. Bánréve fűtőház állományában tehát a XIX. század végén ezek a mozdonyok voltak.

[445] Forgatható fejű, vízvételező hely a gőzmozdonyok számára. http://forum.index.hu





Kisegítő víztorony Bánréve, 1934. november[446]



MÁV III.b osztály, később 355. sorozat[447]

A XX. század elejéről annyit sikerült megállapítani, hogy hozzávetőleg 1919-ig III.b. osztályú mozdonyok még itt voltak.

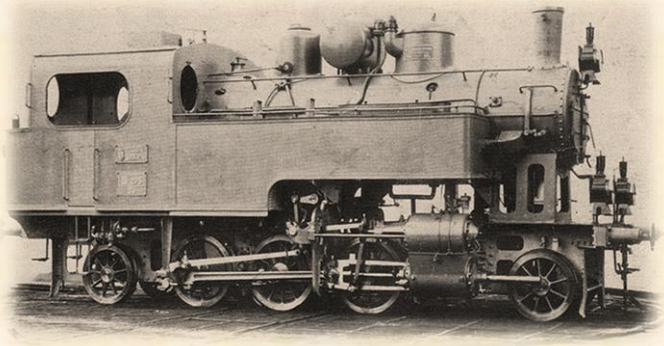
Az első világháború végéig a bánrévei fűtőházban a 376. sorozat mozdonyai is állomásítva voltak. Ez a típus később, személy- és teherforgalomban, 1945-ig a fűtőház állományához tartozott. Egy kimutatás szerint a 009. pályaszámú mozdony még 1951-ben is itt volt állományban.

A trianoni diktátumig a bánrévei fűtőházhoz tartozott néhány 377. sorozatú mozdony is. A MÁV XII. osztályú, 1911-től 377. sorozatú mozdonyai, a magyar vasúti mellékvonalak, magán- és iparvasutak legáltalánosabban elterjedt, sok száz darabot számláló, szertartályos gőzmozdonyai voltak. A mozdony mindenfajta vontatási feladatot jól ellátott. Különböző gyárak (MÁV Gépgyár, az ÁVT Gépgyára, a Bécsújhelyi Mozdonygyár, a linzi Krauss és

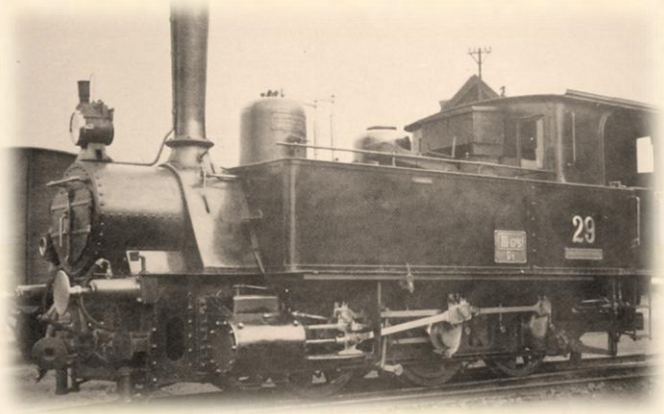
[446] id. Rónaföldi Zoltán gyűjtemény

[447] Nagyvasúti vontatójárművek Magyarországon. Közlekedési Múzeum.

az aradi Weitzer János Gép- Waggongyár és Vasöntöde Rt.) építették a múlt század utolsó tizenöt évében.

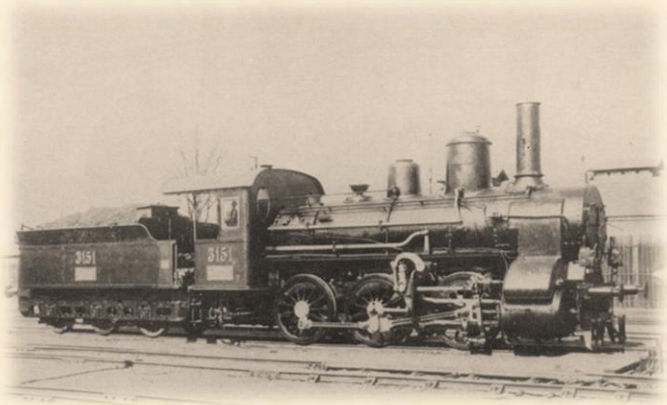


MÁV 376. sorozat[448]



MÁV 377. korábban XII. osztály[449]

Bánrévén, az 1930-as években 220, 325, 326, 375, 441, 460. MÁVsorozatú mozdonyok voltak állományban.[450] Ahogy nőttek a feladatok és korszerűsödtek a mozdonyok egyre több került belőlük ezekre a vonalakra is.



MÁV 325. sorozatú, teher-hegyipálya, személyvonati mozdony C-n2v, 66708 N, 60 km/h[451]

[448] wikipédia

[449] C-n2t, 45 km/h, 10 t tengelynyomás alatt. Nagyvasúti vontatójárművek Magyarországon. Közéekedési Múzeum

[450] id. Rónaföldi Zoltán feljegyzései alapján.

A 325. és 441. típusok Bánréve – Fülek között tehervonati szolgálatot láttak el.

A 325-ös mozdonyt 1893-1900 között gyártotta a MÁV Gépgyár budapesten. A IIIq. osztályú, 1911 után 325 sorozatú mozdonyok, a MÁV síkvidéki teher- és hegyvidéki személyvonati gőzmozdonyai voltak

A MÁV az 1880-as években a síkvidéki tehervonatok és hegyvidéki személyvonatok vontatására nagy számban szerezte be a III.e osztályú (1911 után 326 sorozatú) gőzmozdonyokat. Ezek a mozdonyok lényegében az 1860-as évek közepe óta gyártott Sigl gyártmányú mozdonyok korszerűbb változatai voltak, az 1890-es évekre azonban műszakilag elavultnak voltak tekinthetők. Miután már 1883-ban egy X. osztályú (1911 után 20 sorozatú) kompaund gépezetű gőzmozdony a próbák során bizonyította a kompaund elrendezés fölényét.

A MÁV Gépgyár főkonstruktőre ebben az időben Kordina Zsigmond volt, ő tervezte meg1892-ben az új síkvidéki tehervonati, illetve hegyvidéki személyvonati mozdonyt.

A 325. sorozatból az első bécsi döntés után Miskolcra került 1 mozdony a ČSD[452] állományából.

A 325. sorozatból Bánrévére, 1943-ban, 5 darab mozdony, a 042, 050, 131, 158, 192. pályaszámúak[453] , voltak állomásítva.[454] 1954-re 1 darab maradt Miskolcon. Később ezeket más fűtőházakhoz helyezték át. Selejtezésük 1958-60-ban történt meg.



MÁV 441. sorozatú, tehervonati mozdony
D-n2, 75144 N, 30 km/h[455]

A MÁV IV. osztályú, később MÁV 441. sorozatú mozdonyok a MÁV első hegyipálya tehervonati gőzmozdonysorozata volt.

Az 1870 és 1874 között gyártott mozdonyokból az Első Magyar–Gácsországi Vasút (EMGV) is beszerzett három példányt, melyek hamarosan szintén a MÁV-hoz kerültek.

A jobb ívbeállás érdekében ezeken a mozdonyon alkalmazták először az oldalirányú tengelyelmozdulást. A negyedik tengely 28 mm-t mozdulhatott el oldalirányba segítve ezzel a kisebb pályaívekbe való beállást. Említést érdemlő még a második és harmadik tengely közös hordrugója.

---

[451] Nagyvasúti vontatójárművek Magyarországon. Közlekedési Múzeum Budapest

[452] ČSD (Československé státní dráhy) Csehszlovák Államvasutak.

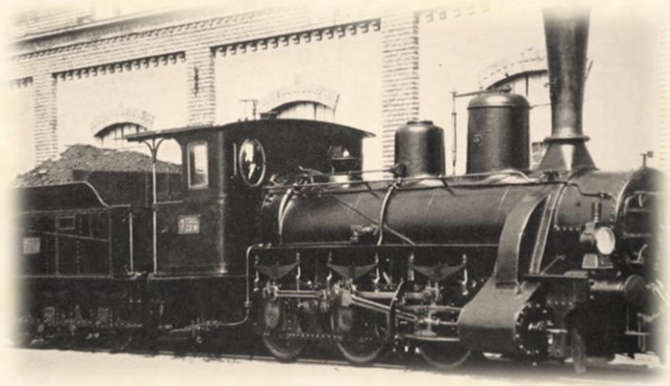
[453] LocoClub www.lococlub.try.hu

[454] http://hu.wikipedia

[455] Nagyvasúti vontatójárművek Magyarországon. Közlekedési Múzeum Budapest

A jobb kazánhuzat érdekében a mozdonyt tipikus magyar hosszúkéménnyel szerelték fel. A Bánrévén működő mozdonyok nagy valószínűséggel az 1943-ban már miskolci állományban levő 006, 017, 028. pályaszámúak közül lehettek.

A MÁV IIIe. osztály, 1911-tól 326. sorozat egy magyar tehervonati gőzmozdonytípus. A MÁV a megalakulása után a síkvidéki tehervonatok és hegyvidéki személyvonatok vontatására a III. osztályú mozdonyokat szerezte be nagyobb mennyiségben. Az 1880-as évek elejére újabb tehervonati mozdonybeszerzés vált időszerűvé. Ekkor úgy döntöttek, hogy a III. osztályú mozdonyokat áttervezik a műszaki fejlődés követelményeinek megfelelően. A tervezést a MÁV mozdonyszerkesztési osztálya a MÁV Gépgyár tervezőivel együttműködve végezte.



MÁV 326. sorozatú, tehervonati mozdony C-n2, 62132 N, 45 km/h[456]

Az első IIIe. osztályú mozdonyokat, melyek egységára 53 600,– korona volt, a berlini Wöhlert cég 1882 júliusában adta át a MÁV-nak. Ezeket ez év végéig összesen tíz, míg a MÁV Gépgyár ugyanezen időpontig további nyolc mozdonyt készített. A hazai építésű mozdonyok szerkocsiját a prága-smíchovi Ringhoffers Waggonfabrik készítette.

Az első sorozat sikeres bevezetése után a MÁV-nál a típus nagyobb darabszámú beszerzéséről döntöttek. 1886. végéig összesen 158 darab IIIe. osztályú mozdony készült el, melyeket mind a MÁV állította szolgálatba.

A vesztes első világháború után a vasúti járművek között a 326 sorozatú mozdonyok nagy része is a határokon túlra került. Ezek az elszakított területeken maradtak, illetve a tanácsköztársaság bukását követő román megszállás során elhurcolták őket. Ehhez jött a trianoni békeszerződés következtében az utódállamoknak ítélt veszteség is. Magyarországon 177 darab 326-os maradt.

A lecsökkent forgalom miatt a fenti állományból több mozdonyt is javítatlanul félreállítottak. 1933-ra már 35 db állt letétben a különböző fűtőházaknál. A mozdonyok havi átlagos futásteljesítménye az 1930-as évek közepén 2080 km volt – viszonylag magas érték annak ellenére, hogy a megmaradt példányok tolató- és mellékvonali tehervonati szolgálatot láttak el. Mivel nagy számban álltak rendelkezésre, és tartalékként a gazdaságosságuk sem nyomott sokat a latban, lényegében feleslegessé tették egy kifejezetten tolatószolgálatra tervezett mozdonysorozat kifejlesztését.

A 326. sorozat Bánréve állomáson tartalékszolgálati feladatokra volt beosztva (1 db kimutatva 1930. februárban[457]), egyes időszakokban, a forgalom nagysága miatt 2 db is!

1943-ban a 133, és a 447. pályaszámúak is itt voltak.[458]

[456] Nagyvasúti vontatójárművek Magyarországon. Közlekedési Múzeum Budapest
[457] hu.wikipedia.org/wiki/MÁV_326

A 326-osok igen hosszú életűek lettek, sok példányuk másfél évtizeddel is túlélte az utódot, a 325 sorozatot. Az 1960-as évek elején a főjavítások során a 326-osok közül is többet véletlenszerűen átszámoztak.
Az 1960-as évek második felében kezdődött a nagyszámú selejtezés, de a folyamat elhúzódott, és az utolsó példányt csak 1979-ben selejtezték.

A 220. sorozatú mozdony a Rozsnyó- Fülek vonalon gyorsvonatokat vontatott. A Bánréve – Rozsnyó vonalon pedig személyvonati szolgálatot végzett.



MÁV 220. sorozatú, gyorsvonati mozdony[459]
2B-n2, 44420 N, 90 km/h

Az országos kimutatásokbam Pelsőc szolgálati hellyel szerepelnek adatok, de a feljegyzések szerint a bánrévei fűtőházhoz is voltak ilyen mozdonyok ideiglenesen állomásítva, bánrévei személyzettel végezték a vontatási feladataikat.[460]

A MÁV 238 és 259. sorozatú gyorsvonati mozdonyai sebesség, illetve teherbírás alapján elgtelennek bizonyultak. Így1879-ben döntés született egy, a célnak megfelelő típus létrehozásáról Az új, jóval nagyobb teljesítményű gyorsvonati mozdony mintájául az osztrák Kronprinz Rudolf-Bahn (KRB) 2'B tengelyelrendezésű mozdony szolgált, ennek terveit dolgozták át. Mivel ekkoriban a MÁV Gépgyár ekkor még nem rendelkezett elegendő mozdonytervezési tapasztalattal (ebben az évben készült csak el az első saját tervezésű mozdonytípusa), ezért a terveket MÁV Igazgatósága készítette el és bocsátotta Gépgyár rendelkezésére. Az új 10. szerkezetszámú, a MÁV-nál Ia. osztályba sorolt mozdonytípus első hat példánya 1881-re készült el és a 183–188 pályaszámokat kapták.

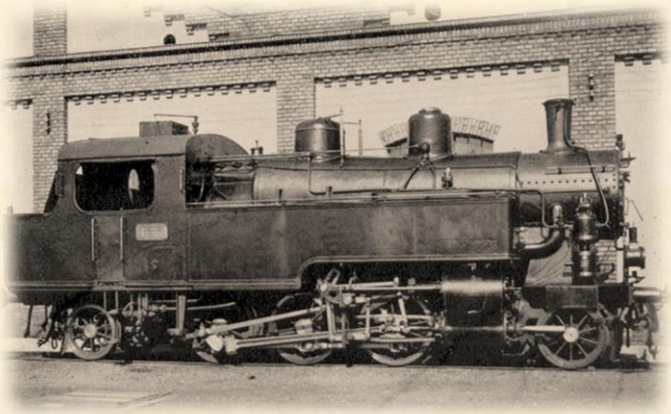
A MÁV Ia. osztályú, később 220 sorozatú gőzmozdonyai az első hazai tervezésű gyorsvonati mozdonyok voltak, melyek jól beváltak és nagy darabszámban készültek.

1943-ban a pelsőci fűtőház állományában a 132, 161, 165, és 193. számú mozdonyok tartoztak.

A 375. sorozatból 1927: 6 db, 1929: 6, 1930: 7, 1933: 6, 1943: 4 (601, 834, 846, 895. számúak[461]), 1946: 3 darab állt Bánrévén szolgálatban.[462]

---

[458] LocoClub www.lococlub.try.hu (E két mozdony közül az egyiket 1944. október 21-én, Bánréve-Sajórecske térségében – személyvonati szolgálatban – amerikai vadászgépek szétlőtték. A mozdonyon tartózkodó négy vasutasból hárman életüket vesztették, egy fő pedig súlyosan megsebesült. RZ)
[459] Nagyvasúti vontatójárművek Magyarországon
[460] id. Rónaföldi Zoltán feljegyzései. Az én véleményem ezzel kapcsolatosan az, hogy a Pelsőcre vonatkozó kimutatás valószínűleg helyes, viszont az, hogy bánrévei állományba tartozó mozdonyszemélyzet vezette ezeket nem kizárt. Ebben az időben a Felvidékről visszatért vasutvonalakra a MÁV igen sok vasutast vezényelt a munkaerő biztosítására. (RZ)
[461] LocoClub www.lococlub.try.hu



MÁV 375. sorozatú, tehervonati mozdony
1C1-h2t, 48783 N, 60 km/h[463]

Bánréve – Ózd és Bánréve – Rozsnyó között személyvonati szolgálatban állt a 375. típus.

A MÁV TV. osztályú, később 375 sorozatú gőzmozdonya a Magyar Királyi Állami Vasgyárak egyik legelterjedtebb mellékvonali mozdonytípusa volt, a századfordulótól 1959-ig melyet több eltérő alsorozatban gyártottak. Nem csak a magyar, de a szomszédos országok szakemberei által is elismerten a 375-ös kategóriájában az egyik legjobban sikerült gőzmozdonytípusnak tekinthető, mely a gőzöskorszak legvégéig szolgált, s melyből minden, a típust használó országban találni megőrzött, kiállított példányt.

A mellékvonalak egy része a 100 km-es vonalhosszt jóval meghaladta és igény mutatkozott legalább 60 km/h sebességű vonatok továbbítására is. Ezért három kapcsolt kerékpár elé és mögé egy-egy ívbeálló futótengely alkalmazására volt szükség, mely egyfelől biztosította a nyugodt futást, másfelől lehetővé tette, hogy a mozdony újra szertartályos kivitelben készüljön és mindkét menetirányba fordítás nélkül azonos sebességgel közlekedhessen.

Az új típus számára előírták, közepes minőségű szén eltüzelésével 10‰-es emelkedőkön 280 tonnás vonatokat 30 km/h sebességgel továbbítson.

A MÁV a 375 sorozatú mozdonyokon is igyekezett az üzembe helyezés óta eltelt időben sikeresen kipróbált, a mozdonyok hatásfokát és üzemét javító megoldásokat alkalmazni.

Az 1959-ben készült 375,1032 pályaszámú mozdony volt az utolsó Magyarországon gyártott gőzmozdony.

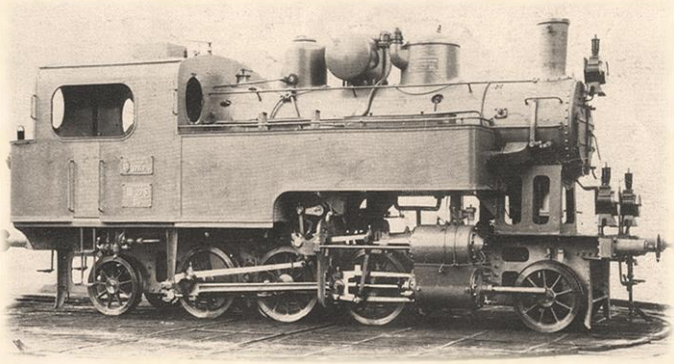


Ózd-Bánréve vonal.
Személyvonat 1940.[464]

[462] hu.wikipedia.org/wiki/MÁV_375

[463] Nagyvasúti vontatójárművek Magyarországon. Közlekedési Múzeum Budapest

[464] A vonat elején egy 376. sorozatú mozdony.



MÁV 376. sorozatú mozdony. MÁV Gépgyár 1914-24.
1C1-h2t, 43600 N, 50 km/h.[465]

A MÁV TVa. osztályú, később 376 sorozatú mozdonyai a TV. osztályú (később 375 sorozatú) mozdonyok „kisöccseinek" tekinthetők. Létrejöttük – mint a hazai vasúttörténetben számos más alkalommal – annak köszönhető, hogy a vasúti pályák legnagyobb tengelyterhelés folyamatosan elmaradt a vontatójárműveknek az vontatási igények megkövetelte fejlődésétől. Ez a típus, noha sem mennyiségük, sem a gyártásuk időintervalluma nem érték el a 375-ösökét, azokhoz hasonlóan jól beváltak nemcsak a hazai, de a szomszédos államok vasútjainál is és nagy részük a gőzmozdony-korszak alkonyáig vontatták a mellékvonalak mindenféle vonatait.[466]

Bánrévén több 376-os mozdony teljesített szolgálatot. Később ezeket más fűtőházakhoz helyezték át. 1951-ben a 009. pályaszámút még megtaláltuk a listákban, amely Bánrévén szolgált.

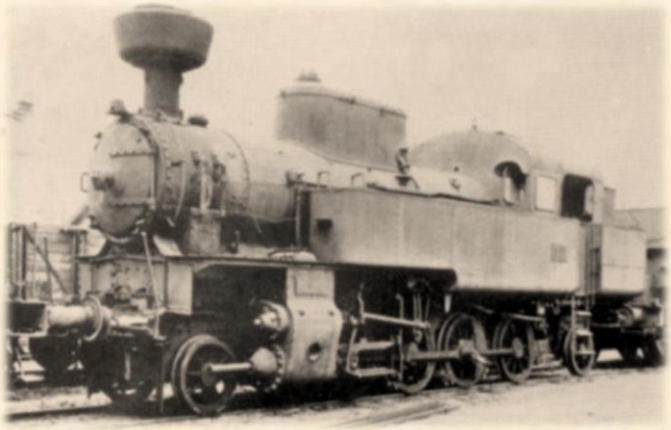
Az első bécsi döntés következtében 9 db, 423.0. csehszlovák mozdony került a ČSD-től a MÁV állagába (ezek voltak az ún. „repartíciós" mozdonyok. A MÁV a 460 sorozatba osztotta be őket.

A mozdonyok közül Bánrévére 9 darabot telepítettek, ezek a Bánréve– Rozsnyó vonalon tehervonatokat továbbított a leírások szerint.

A ČSD 423.0 sorozata egy univerzális, mellékvonali, szertartályos gőzmozdonyt jelentett, igen jó teljesítmény mutatókkal.

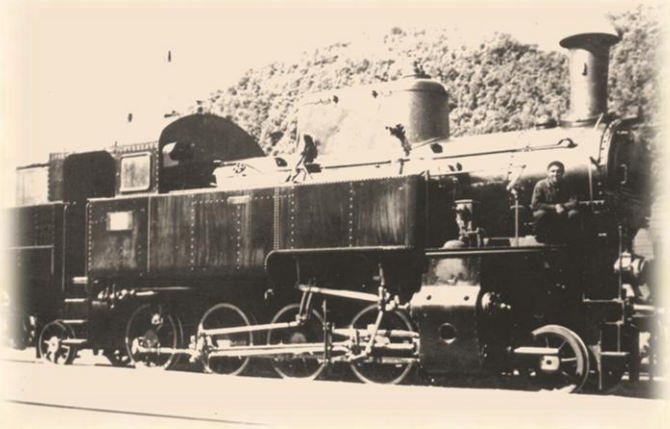
A sorozat teljesítménye révén a *"Nagy Bika"* becenevet kapta.

A gyártók a PČM, Breitfeld & Danek, ČKD, Adamov, Skoda voltak. 1921-46 között kerültek gyártásra ezek a mozdonyok.



MÁV 460. sorozatú, tehervonati mozdony 1D1-h2t, 75341 N, 50 km/h (Csehszlovák mozdony!)

[465] Nagyvasúti vontatójárművek Magyarországon
[466] Wikipédia



MÁV 460. sorozatú, tehervonati mozdony, Rozsnyó 1943.
A képen egy bánrévei vasutas, Széles Lajos fűtő[467]

A 460. sorozatú mozdonyok közül kilenc darab volt a bánrévei fűtőházhoz állomásítva (501, 502, 503, 504, 505, 506, 507, 508, 509.[468]). sőbb ezek Sátoraljaújhelyre kerültek.

1941-ben a bánrévei fűtőház állományába került egy fiatalember, aki később csodálatos festőművészeti pályát futott be. Ő volt Ficzere László. Az említett időben - a maga is vasutas családból származó - Ficzere László „fővasúti gőzmozdonyvezető". A háborús esztendőkben többek között lőszerszállító vonatokat vezetett, s sokszor megfordult a kárpátaljai vonalakon. A hosszú utakon nem készített vázlatokat, hanem, mint írta „emlékezetből" festette meg egy-egy élményét. Bánrévén dolgozva, itt ismerte meg későbbi feleségét, Burány Klárát, aki haláláig támogatta művészeti munkáját. A művészt később a MÁV is felkarolta és számos kiállítása volt.[469]



Ficzere László: Kőhíd

A világháború idején a vasutak szállítási teljesítménye a háborús konjunktúra és az ország területi növekedése miatt gyorsan emelkedett: 1941-ben az 1937. évihez képest a MÁV szállítási teljesítménye 158,55%-os indexet ért el a hálózat 162,2%-os növekedése mellett. Az átmenő — úgynevezett tranzit — áruszállítások teljesítménye ugyanakkor főleg a tengerhajózás szünetelése miatt — 244,4%-kal nőtt. A Szovjetunió megtámadása után a hadsereg egyre nagyobb mértékben irányítása alá vonta a közlekedési berendezéseket. A vasúton és hajóval továbbított katonai szállítmányok elsőbbségének biztosítására egyre szigorúbb intézkedéseket hoztak. Korlátozták a személyvonatok forgalmát. A 8—9 napos kocsiforduló idő 5—6 napra való csökkentése érdekében bevezették a 9 majd a 6 órás rakodási időt, az éjjeli és munkaszüneti napokon történő ki- és berakásokat. A mozdonyforduló időt rövidítendő csökkentették a fűtőházakban töltött időt és váltott személyzetet alkalmaztak a vontatójárműveken

A magyar vasutak kénytelenek voltak a Wehrmacht számára igen nagymértékű csapat és utánpótlás-szállítást végezni, sőt a háború utolsó két évében a Birodalmi Vasutak mozdonyai egy részét is magyarországi műhelyekben javíttatták. E szolgáltatások ellenértékének zömét, több mint 100 millió aranypengőt, a berlini „egyenlegezőhely" soha nem térítette meg.

---

[467] id. Rónaföldi Zoltán gyűjteménye
[468] LocoClub www.lococlub.try.hu
[469] Magyar Életrajzi Lexikon alapján

Érzékeny pénzügyi veszteséget okozott a MÁV-nak az is, hogy Reményi Schneller Lajos pénzügyminiszter utasítására 122 millió német márkát kellett adnia — a háború befejezése után szállítandó mozdonyok, vagonok, sínek árának előlegeként. Természetesen ez az összeg sem térült meg soha.

A magyar vasutak történetében tragikus fordulatot hozott az ország 1944. március 19-én kierőszakolt német megszállása. Ettől kezdve a magyar vasutak felett a közvetlen parancsnokságot a Wehrmacht gyakorolta, és éppúgy, mint Európa valamennyi német uralom alá került országában totálisan „*a frontszállításoknak*" rendelte alá. A háborúra készülő hitleri hadvezetőség túlértékelte a hadiszállításokban a motorizáció szerepét, és emiatt Németországnak 1939-ben kisebb mozdony- és vagonparkja volt, mint 1914-ben. Ezt a hibát a háború alatt már nem lehetett helyrehozni. A Wehrmacht ezért gátlástalanul igénybe vette a megszállt országok vasúti gördülőanyagát. így kerültek francia, belga mozdonyok és vagonok a Szovjetunió megszállt területeire, ahol a németek a vágányokat normál nyomtávra alakították át.

1942 után Európa német uralom alá került területein a különböző államok tulajdonát képező gördülő anyag összekeveredett. így lett a háború utáni években az egyik legsúlyosabb probléma a földrész vasúti kocsiijainak és mozdonyainak a „restituciója".

Amikor 1944. szeptember végén a Vörös Hadsereg megkezdte Magyarország elfoglalását, a németek, valamint a nyilas kormány és hadvezetőség visszavonulásuk előtt igyekeztek „kiürítést" végrehajtani. A lakosságot a termény-, anyag- és termékkészleteket, állatállományt is el akarták hurcolni. Ez azonban szerencsére csak részben sikerült, mert egyrészt az emberek nem akarták önszántukból elhagyni otthonaikat, másrészt a csapat- és utánpótlás szállítások által túlterhelt közlekedési berendezések elégtelenek voltak a „polgári" kitelepítés végrehajtására.

A Szálasi-kormány a MÁV-ot 1944. október 25-vel katonai vezetés alá helyezte, egyúttal a teljes személyzetet honvédelmi munkára igénybe vette és a honvéd büntetőbíráskodás alá helyezte. Az országos közlekedésügyi kormánybiztos, aki a nyilas honvédelmi miniszter felügyelete alatt működött, közvetlenül rendelkezhetett az ország területén levő minden szárazföldi és vízi közlekedési eszköz, azok intéző szervei, alkalmazottai, felszerelései felett. A nyilasok azt követelték a MÁV-tól, hogy „*mint az ország második hadserege a front mögött*" teljesítse parancsaikat. A vasutasok azonban minden módon igyekeztek kibújni a szolgálat alól, elbújtak, megszöktek, elszabotálták a javak elhurcolására, kiürítésére vonatkozó utasításokat. így is óriási veszteségek érték a vasutakat.

1944. október 15-e után a bánrévei fűtőházban a hazai személyzet mellett egy német vasutascsoport is szolgálatot teljesített. Saját főnökük volt, egy osztrák származású, katonai szolgálatra behívott gyáros. A csoport mozdonyfelvigyázókból, mozdonyvezetőkből és mozdonylakatosokból állt. Vagonokban laktak. A visszavonuláskor ők irányították a gépek, berendezések, anyagok leszerelését, bevagonírozását, melyből egy jelentős részt sikerült a magyar személyzetnek – Fellegi Mihály vezetésével - elrejteni, illetve megmenteni!

A saját mozdonyaikat – magyar segítséggel, ők javították. A németek 52. és 324. sorozatú (magyar) mozdonyokka látták el szolgálatukat.[470]

[470] Közlekedési Múzeum: Nagyvasúti vontatójárművek Magyarországon

A háború azután még több gondot hozott, főleg azt követően, hogy a harcok magyar területekre kerültek.

1944 szeptemberében, egy szabotázs cselekmény is történt a Bánréve – Losonc vonalon ami bánrévei mozdony személyzetet érintett. A Gömörsid mellett, szlovák partizánok egy áthaladó – bánrévei személyzetű mozdonnyal vontatott – teherszerelvény alatt felrobbantották a vízátvezető átereszt. Személyi sérülés szerencsére nem történt, csak anyagi kár lett.[471]

1944-ben a Miskolc – Bánréve – Fülek vonalon, többségében katonai szállítmányok közlekedtek. Miskolc irányában a felszerelést, lőszert és a csapatokat mozgatták. Visszafelé már árnyaltabb volt a kép, hiszen a feladott területekről leszerelt értékek, anyagok, berendezések, gépek, mezőgazdasági termények, vágóállatok és nem utolsósorban igen sok kórházvonat közlekedett. Később, a kialakult hadi helyzet miatt, a felvidék irányában a Hernádvölgy és a Sajóvölgy maradt, mint lehetőség a visszavonulásra, ekkor aztán már a csapatokat szállító szerelvények tömege is közlekedett.

A front közeledtével – sokak előtt ismeretesen – a kormány, rendeletileg szabályozta a további harcokhoz nélkülözhetetlen személyzet, kötelező kitelepülését, amely a vasutasokat és családjaikat, a leventekorú fiatalokat is érintette. Ezen túl, pedig minden mozdítható és használható érték leszerelését és kimentését. Az ebbe nem tartozó épületeket, berendezéseket meg kellett semmisíteni, vagy pedig használhatatlanná kellett tenni.

A községen át, mind vasúton, mind a közúton szinte folyamatosan mentek a visszavonuló csapatok és a menekülő civilek.

Közben folyamatosan rabolták le az ország értékeit a visszavonuló német és magyar csapatok, később majd a megszálló szovjetek és románok következnek.

Az 52. sorozatú mozdonyokhoz a visszavonulás és a területek feladása során nagyon szomorú események kötődnek, hiszen a német vasútromboló osztagok ezekkel a mozdonyokkal szaggat*ták fel a* vasúti pálya talpfáit, a síneket. Ezek után szakaszosan, a sínszálak közepén történő robbantással, tették használhatatlanná a pályát. A jelzőberendezések, hidak, átereszek többségét megrongálták.



MÁV 324. sorozatú, tehervonati mozdony
1C1-h2, 66394 N, 75 km/h[472]
(1944-ben Bánrévén, német állományban!)

A bánrévei fűtőházat a visszavonuláskor a németek aláaknázták, szerencsére csak a 4.-5.-6. állás sérült meg, a fordító viszont használhatatlan lett a helyreállításáig. A visszavonulás során felrobbantották a barcikai, putnoki fűtőházaknál a fordítókorongot, a víztornyot, a felszerelési tárgyakat elszállították.

[471] A mozdonyvezető az emlékeim szerint Kozsár Béla volt (id.RZ)

[472] Nagyvasúti vontatójárművek Magyarországon. Közlekedési Múzeum Budapest

A 324. sorozatról majd a háború utáni fűtőházi élet ismertetésénél térünk ki, mivel ekkortól lett e típus itt meghatározó.



Német 52. később MÁV 520. sorozatú, tehervonati mozdony 1E-h2, 118348 N, 60 km/h[473]
(Abban az időben Bánrévén, német állományban)

A Deutsche Reichsbahn (Német Birodalmi Vasút) 52 sorozatú mozdonya a Harmadik Birodalom legfontosabb úgynevezett hadimozdonya volt, mely 1942-től a háború végéig több mint 6000 példányban készült a különböző németországi és a megszállt területek mozdonygyáraiban. A második világháború után a rendelkezésre álló alkatrészekből további 300 db-ot szereltek össze.

A mozdony feladata a háború alatt az előrenyomuló Wehrmacht utánpótlásának biztosítása, illetve a megszállt országokból a hadizsákmánynak a birodalomba való eljuttatása volt. Bár a mozdonyokat egyszerű szerkezettel és anyagokból alig néhány éves üzemre tervezték, a háború után Európa legtöbb országának vasútja állományába és sokáig nélkülözhetetlennek bizonyultak az újjáépítés során.

A széria gyártását csupán 1942 júniusában határozták el, így az első mozdonyok csak 1942 szeptemberében érkeztek rendeltetési helyükre.

A gyártási terv havonta 500 gépre szólt 15 helyszínen, ennek ellenére az 500 darabot mindösszesen 3 hónap alatt sikerült elérni. A sorozat a német ipar legnagyobb számban gyártott mozdonya lett, több mint 6800 darab készült belőle, melyből majdnem 2000 darab került szovjet kézre. A gépek szolgálati idejét 5 évre tervezték, de a sorozat minőségét mutatja, hogy az utolsó BR 52-esek még a 70-es, 80-as években is közlekedtek, és ma is több száz darab van magángyűjtők kezében és múzeumokban.

A második világháború után rengeteg 52 sorozatú mozdony maradt magyar területen is. Ezek legnagyobb része a Vörös Hadsereg „T–CCCP” hadizsákmány-jelét (T=трофейный, azaz zsákmány) viselte és rövidesen a Szovjetunióba szállították azokat.

A 321, 331, 324. mozdonyokról már a háború utáni fejezetekben lesz szó.

[473] Nagyvasúti vontatójárművek Magyarországon. Közlekedési Múzeum Budapest. (Ezt a mzdonytípust Bánréve környezetében a visszavonuló német és magyar csapatok arra is felhasználták, hogy az utána vontatott speciális „ekével” felszaggatták a talpfákat a vonalakon. Mindezt a sínszálak meghatározott méterenkénti elrobbantása mellett! RZ)

A bécsi döntések és az újabb háború kezdete

Az 1930-as évtized második felében jelentős változások kezdődtek el az európai, a közép-európai, balkáni politika viszonylatában. A nemzetközi erőviszonyokban is jelentős átrendeződés indult el. Az igazságtalan, 1920 körül született Párizs környéki békeszerződések felbomlása megkezdődött. A változások háttérokai a megváltozott hatalmi egyensúlyban keresendők. A nyugati demokráciák: Nagy-Britannia és Franciaország hatalmi pozíciói meggyengültek, Kelet-Európából a bolsevik Szovjetunió fenyegette a kontinenst, Európa újrarendezése igényével léptek fel a gazdaságilag, katonailag, politikailag rendkívül megerősödő nemzetiszocialista Németország és a fasiszta Olaszország. Közép Európában a Kisantant nem váltotta be létrehozói stabilizáló elvárásait, az első világháborút követő békeszerződések vesztesei a régió újjárendezésére törekedtek: elcsatolt területeik visszaszerzésére és etnikai szempontból megalapozott határok kialakítására. Felrobbantak a békeszerződésekben elhelyezett aknák.

Bár mint már utalás történt rá, a trianoni békeszerződés, akár a többi Párizs környéki béke tartalmazott bizonyos kisebbségvédelmi rendelkezéseket, de ezeket az utódállamok nem tartották be. A diplomáciai-katonai viszonyok fokozatos romlása, éleződése mindenképpen kétélű folyamat volt. Az utódállamok belpolitikai viszonyait az 1920-as évtizedben még viszonylagos konzervatív-liberális elvek jellemezték, azonban ezt a 30-as évtized közepétől felváltották a nyíltan kisebbségellenes, soviniszta tendenciák, melyek kisebbségek, így a magyarok alkotmányos jogai megvonására, erőszakos asszimilációjára törekedtek. Ez volt a jellemző Közép-Kelet Európa, a Balkán államai és etnikumai viszonyaira szinte kivétel nélkül. Fokozottan volt e szempont érvényes az elszakított magyarságra. A párizsi békékben indokolatlan ajándékokat kapott államok a helyzet konzerválására törekedtek, a revíziót célként kitűző országokra, így hazánkra is nyomást gyakoroltak.

A feszültségek ilyen kétoldalú növekedése, éleződése közepette az etnikai, nemzetiségi jogok biztosítása csak a területi revízió révén volt elképzelhető. Mindemellett a volt vesztes államok gazdasági, geopolitikai és közlekedési helyzetük javítására is törekedtek. Természetszerű tehát, hogy Magyarország katonai-politikai doktrinája meghatározó eleme, célkitűzése a területi revízió lett. Az 1938-41 közötti átrendeződésből még nem vezethető le közvetlenül a második világháború később totálissá, rendkívül brutálissá váló jellege. Ebben az időszakban - mint John Lukács amerikai-magyar történész is megállapította - kemény küzdelem folyt az átrendeződésért, a hatalmi szféra kibővítéséért.

Magyarország, mint lefegyverzett, volt vesztes állam haderejét kellett, hogy olyan szintre tudja felfejleszteni, amely hatékony erőt jelenthet a környező államok már elemzett és ismertetett haderejével szemben.

1938. március 5-én Darányi Kálmán kormányfő Győrben meghirdetett nagyszabású, egymilliárd pengős beruházási programja eredményeképpen megindulhatott az 1938. február 3-ai koronatanácson meghatározott Huba I-II-III hadseregfejlesztési program, amely rövid idő alatt a Kisantant államai fegyveres erejével egy szintre emelte a Magyar Királyi Honvédséget.

Az 1938 nyári bledi egyezményt követően, melyben a Kisantant elismerte Magyarország fegyverkezési egyenjogúságát, bevezetésre került az általános hadkötelezettségre épülő hadkiegészítési rendszer,

Az európai hatalmi konstellációt e vonatkozásban három tényező határozta meg. Keletről a bolsevik Szovjetunió fenyegette a kontinenst, az ekkorra már gyengébb francia és brit politika érdektelenül vagy ellenségesen viszonyult az átrendezési, igazságtételi igényekhez,

csak a tengelyhatalmak tűntek egyedüli tényezőnek, mely hajlandó orvosolni bizonyos igazságtalanságukat. Ekkor még elképzelhetetlennek tűnt a náci rendszer későbbi természete.

Hazánk számára az igazságtétel, a revízió alapvető követelmény, politikai imperatívusz volt.

1938 májusában Hitler kidolgozta a Fall Grünt, vagyis Csehszlovákia lerohanása tervét. Ezt 1938 augusztusában ismertette a Kielbe látogató Horthy Miklós kormányzóval, valamint kifejtette Magyarországnak az akcióban való részvételére vonatkozó igényét.

A magyar államfő ezen igényeket két okból kifolyólag is visszautasította. Egyrészt a magyar revíziós igényeket békés úton szerette volna érvényre juttatni, másrészt Magyarország katonai erejét, felkészültségét még nem tekintette megfelelőnek egy ilyen akcióba való bekapcsolódáshoz. Hitlert ez az elutasítás éppúgy zavarta, mint az ez időben folyó bledi tárgyalások, ahol a Kisantant elismerte hazánk fegyverkezési egyenjogúságát és ennek feltételeként kölcsönösen lemondtak a vitás kérdésekben egymással szemben az erőszak alkalmazásáról.

A csehszlovák válság azonban 1938 őszére egyre jobban kiéleződött. Az állam 1920-as létrejöttekor is az 50% alatt maradó vezető cseh nemzet dominanciájával szemben felerősödtek a szlovák és rutén függetlenségi, valamint a határon túlról is támogatott teshceni lengyel, szudétanémet és a dél-felvidéki magyar elszakadási törekvések. A magyar kormány tartotta magát azon alapelvekhez, miszerint a területi és etnikai konfliktusokat erőszakmentesen kell rendezni. Természetes azonban az is, hogy a katonai erő felmutatása, a csapatmozdulatok a diplomácia számára támogatást jelentettek. Magyarország egyébként sokkal kisebb mértékben alkalmazta a presszió e formáját Csehszlovákia ellen, mint Németország vagy Lengyelország.

1938. szeptember 17-én mikor a felvidéki magyarság képviselői kijelentették, hogy a terület hovatartozását illetően "erőszak nélkül népszavazást kívánnak a vitatott területeken" a magyar kormány határozottan és gyorsan reagált nyilatkozatában: "Az ő szavuk az egész magyarságé."

A következő nap a lengyel kormány bejelentette igényét Teschenre és erőteljes katonai fellépéssel is nyomatékosította igényeit.

Az említett lépéskényszer-kényszerlépés láncreakciót kitűnően mutatja be Horváth Jenő az 1939-ben megjelent "Felelősség a világháborúért és békeszerződésért" című műve.

"Ha Lengyelország nem engedhette meg, hogy a csehországi németek felszabadulása után a csehországi lengyelek fel ne szabaduljanak, úgy Magyarországtól sem lehetett megtagadni azt, hogy a cseh állam határain belül akaratuk ellenére idegen uralom alá került magyarok változatlanul idegen uralom alatt maradjanak. Felszabadulásukat a magyar kormány addigi magatartásához híven békés eszközökkel igyekezett biztosítani."

A német diplomácia teljes erőbedobással támadást indított Csehszlovákia ellen. September 15-én Chamberlain brit miniszterelnök és Hitler német birodalmi kancellár találkozóján a Führer kifejtette, hogy követeli a szudétanémet területeket, csak abba hajlandó belemenni, hogy a tárgyalások időszakában nem indít támadást. Szeptember 19-én Mussolini minden csehszlovákiai kisebbség számára követelte a népszavazás lehetőségét a hovatartozásról történő döntést illetően.

A vitás kérdést a szeptember 29-ei müncheni konferencia döntötte el, ahol Hitler, Mussolini Daladier és Chamberlain négyhatalmi döntése értelmében a szudétanémet területeket október 10-ig át kellett adni Németországnak. A müncheni egyezmény az angol és a fran-

cia kormány által is elfogadott pótegyezménye kötelezte a csehszlovák kormányt arra is, hogy három hónapon belül tárgyalásokat kell kezdeni a magyar és a lengyel kormányokkal az érintett nemzetiségek helyzetéről, jövőjéről. Ha megegyezés tárgyalásos úton nem születne, a döntés a négy nagyhatalomra tartozik. Tehát, a területi változásról szóló döntés meghozatalában nemcsak a tengelyhatalmak vettek részt, hanem mind a négy nagyhatalom, bár az elvi állásfoglalás után a brit és francia kormány átruházta döntési hatáskörét az Axisra.

Lengyelország jóval kevesebb mérsékletet tanúsított Csehszlovákiával szemben, mint a területi és népességi okok miatt jóval indokoltabban érdekelt Magyarország. Szeptember második felében lengyel csapatösszevonások történtek a határon, ez kiváltotta a szovjet-orosz diplomácia éles reagálását: Potemkin helyettes külügyi népbiztos azzal fenyegetőzött, hogy lengyel támadás esetén hatályát veszti az 1932-es szovjet-lengyel megnemtámadási egyezmény. Mosciski lengyel elnök szeptember 27-én a területi vita megoldásaként Teschen átengedését jelölte meg. A szovjet hadvezetés mintegy 80 hadosztállyal, jelentős légi és páncélos erőkkel kész volt a beavatkozásra, az Európa elleni támadásra cseh kérés esetén. Szeptember 30-án lengyel ultimátum érkezett a prágai kormányhoz, október 1-jén, mikor a német csapatok megkezdték a bevonulást a szudéta területekre, a még október 5-ig hivatalban levő Beneskormányzat elfogadta az ultimátumot és a lengyel csapatok megkezdték a bevonulást a Felvidéknél jóval kisebb területű és népességű Teschenbe.

Az események 1938 szeptemberében rohamos gyorsasággal követték egymást. A határon az odarendelt magyar alakultatok állomásoztak.

A komáromi tárgyalásokon rövid idő alatt nyilvánvalóvá vált, hogy a csehszlovák diplomácia csak időt akart nyerni saját csapatok átcsoportosításához. Először autonómiát ajánlottak fel a magyar többségű vidékeken - ez korábban fel sem merült bennük - majd a Csallóközt Komárom nélkül ajánlották fel.

Érdekes összehasonlítani az egymást követő három csehszlovák javaslat adatait:

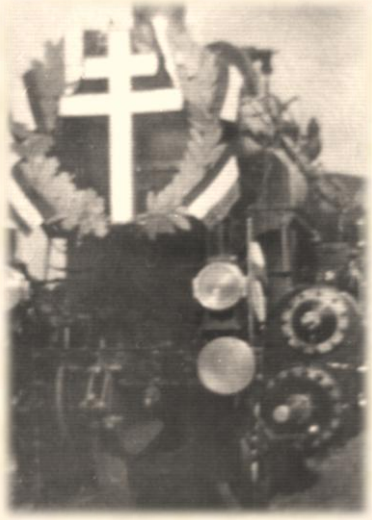
I. csehszlovák javaslat	1840 km^2	105 000 lakos
II. csehszlovák javaslat	5400 km^2	350 000 lakos
III. csehszlovák javaslat	11300 km^2	740 000 lakos

Az utolsó, október 22-ei javaslat már közeledett a magyar álláspontho z, de a legjelentősebb városok (Pozsony, Nyitra, Kassa, Ungvár, Munkács) visszaadásáról nem akart hallani. A tárgyalásokról tudósító Márai Sándor "Hazamenni" című írásában páratlanul erkölcstelennek ítélte színmagyar városok hirtelen közlekedési, ipari "gócponttá" nyilvánítását. Mivel nem sikerült megegyezni, a csehszlovák kormány október 29-én közölte, hogy felkérte Rómát és Berlint a döntőbíróság kivitelezésére. Ezt a magyar kormány már diplomáciai jegyzékben kérte pár nappal azelőtt a müncheni konferencia említett pótegyezménye értelmében.

A komáromi tárgyalások alatt a csehszlovák kormány időhúzásból, vagy jóindulata biztosítékául átengedték Magyarországnak Ipolyságot és Sátoraljaújhely állomását.

A sikertelen tárgyalások, majd mindkét félnek a tengelyhatalmak irányába tett felkérése eredményeképpen a megoldást az 1938 november 2-ai I. bécsi döntés jelentette, amelynek értelmében a honvédség november 5-10 között bevonult a hazánknak ítélt 12 000 km^2 területű, 1,1 millió, túlnyomórészt magyar lakosságú felvidéki területre. A felvidéki területek megszállása 1938. november 12-éig fejeződött be. A Csallóközt a II. székesfehérvári

hadtest Temessy Milán tábornok, Ipolyság környékét az I. budapesti hadtest Nagybaczoni Nagy Vilmos tábornok, Kassát a VII. miskolci hadtest Bajnóczy József tábornok, Kárpátalja déli területeit Munkács és Ungvár városokkal a VI. debreceni hadtest Schweitzer István tábornok parancsnoksága alatt vette birtokba. Az országon eufórikus hangulat lett úrrá, a két évtizedes revíziós politika sikerét ünnepelték. A kormányzó november 5-ei komáromi és november 11-ei kassai bevonulását ez a hangulat jellemezte. Talán Bárczy János emlékiratai adják vissza legjobban az események hangulatát: *"Valótlan és hamis lenne, ha mást írnék, másképpen emlékeznék a kassai bevonulásra, a fáklyaként lobogó lánggal égő utcai gázlámpákra, a zászló- és virágerdőre, az erkélyeket, ablakokat, háztetőket ellepő, zokogva, sírva ujjongó, lelkesedő tömegre, az első díszőrség felvonulására a Dómba - nem hallgatom el és nem szégyellem - mindnyájan úgy éreztük, hogy ez a perc, amelynek bűvöletében 20 esztendeje élünk, ebben nevelkedtünk, erre vártunk."* A honvédek fogadtatása más településeken is hasonlóan történt.



Felvidék visszatérése

A felszabadulás pillanatait követően a Felvidéken katonai közigazgatás jött létre, mely december 20-én megszűnt, helyét, feladatát a polgári közigazgatásnak adta át. E pillanatban a bevonulást végrehajtó hadtestparancsnokságok elhagyták a Felvidéket, melynek területét a magyarországi polgári közigazgatáshoz igazították, Kassán pedig új, a VIII. honvédhadtest szerveződött 1939. január 23-án. A Felvidék tehát teljesen békés úton, nemzetközi egyezmény által alátámasztott döntőbírósági határozat révén került vissza Magyarországhoz. E határozat etnikai értelemben teljesen reális határvonalat alakított ki.

A rendkívüli intellektus, Márai Sándor 1938 őszén érdeklődő figyelemmel, éleslátással írta le a felszabadító honvédalakulatok mellé beosztott újságíróként a megszálló cseh rendszer utolsó napjait, a hazáját rosszul szerető, magyargyűlölő, szabadkőműves Benes utolsó szentimentális, ugyanakkor fenyegető kísérleteit a Felvidék megtartására. Páratlan írói eszközökkel jeleníti meg a felszabadulás, a honvédség bevonulása önfeledt, lelkesült pillanatait, a számára "örök Felvidék" visszatérését, a húsz év után Kassát, "mint egyetlen piros-fehér-zöld áradást" viszontlátni. Cikkgyűjteménye: "Ajándék a végzettől", leírja a történelmi eseményeket, amelyek hét évre valóban ajándékot jelentettek Istentől, a sorstól a magyarság, de a szerző számára is. Ajándék volt e pillanat a szerzőnek, hiszen 1945 után hosszú évtizedeket élt a hazától kényszerű elszakítottság szomorú állapotában, de ajándék a magyarságnak is egy nagyszerű esemény máig ható, igéző erejével.

Nézzük ez után a Karpátalja történéseit!

Ismeretes módon Kárpátalja déli sávja, az 1938. november 2-ai első bécsi döntés révén visszakerült Magyarországhoz. Vagyis Szatmár, Bereg és Ung vármegyék a Felső-Tisza vidékén elhelyezkedő, síksági területe, szinte kizárólagosan magyar lakossággal. Visszatért hazánkhoz a két nagy történelmi múltú város, Munkács és Ungvár, melyek szinte határvárosok lettek.

A még fennálló Csehszlovákia része maradt Kárpátalja északabbi, a régi, a történelmi határig terjedő része. E területen élhetett még majdnem félszázezernyi magyar lakos, itt már nem etnikai tömbben, hanem szétszórtan, többségük a nagyobb városokban.

A terület etnikailag igen vegyes összetételű volt. A magyarokon kívül éltek a városokban jelentős számban zsidók, voltak német földműves falvak, azonban Kárpátalja népessége mintegy félmilliós többségét a ruszinok alkották. A dualizmuskori Magyarország legszegényebb, legelesettebb népességeként említhetők ők. Alapvetően földműveléssel, az erdőségekhez kapcsolódó tevékenységekkel (például favágás és szállítás) foglalkoztak. Nemzeti fejlődésük a dualizmuskori Magyarország nemzetiségei között is a leginkább lemaradott volt. Talán a két világháború közötti időszakra nőtt fel az a rutén-ruszin értelmiségi réteg, amely megfogalmazta az önálló nemzeti kultúra, majd az államiság igényét. E réteg a görög katolikus papi szemináriumokból, tanítóképzőkből indult el. Viszonylag korán felismerték, hogy Prágától sem várhatnak sokat, a szlovák nacionalista törekvések pedig gátolják formálódó nemzeti aspirációikat. Politikai értelmiségük két irányt vett: az Andrei Brody vezette irányzat hazánk felé orientálódott, a másik, Volosin vezette csoport pedig a teljesen önálló államiság útját kereste. Ennek külső támogatója nem lehetett más, mint a nemzetiszocialista Németország. A német birodalom terveiben az önálló Kárpátalja, mint az ukrán függetlenség Piemontja jelent meg.



A 2. majd 102. számú páncélvonat, Kárpátalja visszavételekor[474]

A csehszlovák állam utolsó hónapjaiban, 1938. november 23. után Kárpátalja is Szlovákiához hasonlóan területi autonómiát kapott. Ezt az autonómiát a térségben gyakorolt befolyása, és a cseh vezetéssel való taktikázás, kompromisszumok eredményeképpen a Volosin-féle függetlenségi irányzat uralma, dominanciája határozta meg. Elkezdték a jövendő független ukrán-ruszin állam szerveinek, intézményeinek kiépítését.

A fővárosuknak tekintett Huszton épültek ki a hatalmi szerveik, egyelőre párhuzamosan a még létező csehszlovák szervekkel és fegyveres erőkkel, akik arra kaptak parancsot, hogy kerüljék el az összetűzéseket és a konfliktusokat.

Az új állam fegyveres ereje, a Szics-gárda egyre magabiztosabb lett. Politikai vezetőik mini-diktatúra és elnyomó tevékenység kiépítésébe kezdtek, elkezdték a magyarok, zsidók, bizonyos esetekben a csehek üldözését. Börtöneik megteltek, internáló-tábort működtettek.

[474] A Tanácsköztársaság bukása után a még megmaradt, valamint az újragyártott páncélvonatokból 11 maradt. Ezeket rejtve tárolták. 1929-ben négy kivételével ezeket leszerelték. Az 1-4. vonatok maradtak hadrendben és számozásuk is ez maradt 1938-ig, mint a Magyar Királyi Államrendőrség „Páncéjárművess Osztály”-a. Az 1, 2, 3. vonatok a korábbi 1-3. vonatok voltak. a 4. számú pedig az I. világháborús IX. páncélvonat (1919-ben III. számú) önjáró, motoros lövegkocsija lett. 1938 után 101, 102, 103, és 104. számozást kaptak. (Rónaföldi Zoltán: Páncélvonatok a magyar honvédség kötelékében.)

Kárpátalja abban a vonatkozásban is eltért a Felvidék többi területétől - valószínűsíthetően az említett geopolitikai okokból kifolyólag - hogy 1938 októberétől már fegyveres összetűzések színtere lett. Bár a magyar kormány reguláris alakulatokat nem vethetett be, de előmozdította az irreguláris alakulatok, a Rongyos Gárda akcióit. A Rongyos Gárda elődszervezete 1921 nyarán, őszén szerveződött meg a nyugat-magyarországi konfliktus kapcsán. Az Ausztriának ítélt Burgenland-Várvidék és Sopron átadását akadályozta meg a két "hadseregbe" szerveződött nemzeti és területvédő szervezetek által mozgósított mintegy 3-4000 felkelő, október 4-én Felsőőrött kikiáltották a terület önálló államiságát Lajtabánság néven, majd kierőszakolták a soproni népszavazást, ahol 1921 decemberében a Civitas Fidelissima Magyarország mellett döntött.

Kárpátalja teljes területét a magyar vezetés már egy 1938. november 21-re tervezett akcióval meg akarta szerezni, de a német diplomácia tiltakozása leállította a támadást. Mivel a prágai kormány március 9-én katonai diktatúrát vezetett be Szlovákiában, Hitler a katonai fellépés mellett döntött, március 12-én fogadta Sztójay magyar követet és közölte a német birodalom álláspontját. Ezek szerint Csehszlovákia szétesése a küszöbön áll, Németország megszállja Cseh-Morvaországot, Szlovákia kinyilvánított függetlenségét azonnal elismeri, a kárpátaljai rutén függetlenség esetében ezt a lépést 24 órával el fogják tolni. Március 14-én Pozsonyban Tiso kinyilvánította Szlovákia függetlenségét, ugyanezt tette Volosin szintén e napon a kárpátaljai rutén állam vonatkozásában és kérte Németország védnökségét. Ugyanakkor fokozódtak a csehszlovák hadsereg és a Szics-gárdák határprovokációi. Március 11-én még csak a magyar határvadász alakulatok mozgósítása történt meg. A vezérkart váratlanul érte a gyors fellépés lehetősége. Március 15-én a határ menti VI. és a II. hadtestek egyes mozgósított alakulatai, a gyorsdandárok lovas és kerékpáros egységei lépték át a határt. Másnap megérkeztek a Dunántúlról odaszállított ezredek. A rossz időjárási viszonyok ellenére a honvédalakulatok gyorsan nyomultak előre, március 17-én elérték a régi határt, mely ekkor fél évig, mint a hosszú ideig követelt magyar lengyel határ működött. A lengyel rádió már aznap kora délután örömmel tudósított a magyar és lengyel katonák kézfogásáról a határon.

Kárpátalja 12 171 km^2 területtel, 460 000 főnyi lakossággal (csak 13% a magyar) így fél évtizedig ismét a magyar állam része lett. Ezt a korabeli francia diplomácia is elfogadhatónak tekintette. A magyar katonai akció meghiúsította a Kárpátaljára, vagy egyes részeire vonatkozó román igényeket. Kétségtelenül jogos lett volna egy rutén állam létrejötte, mivel minden nemzetnek joga van az önrendelkezésre, viszont az adott formában létrejövő államalakulat Németország teljesen szervilis kiszolgálója lett volna minden vonatkozásban. Csak a terület Magyarországhoz tartozása biztosíthatta fél év múlva mintegy 150000 lengyel menekült - akiknek tizede zsidó volt - hazánkba érkezését és befogadását.

A trianoni békediktátumba nem tudott beletörődni a magyarság, sorra alakultak az irredenta, Magyarország területi védelmét célul kitűző szervezetek. A két világháború közötti revizionista szervezetek egyike a Rongyosgárda, amely Bánrévével is kapcsolatba került.



A visszacsatolt területek

„Rongyosgárda

1938. április- szeptember között a felvidéki revízió érdekében létrehozott titkos szabadcsapat. Mivel a Honvédség felkészületlensége folytán nem vehetett részt egy esetleges német-csehszlovák háborúban, Honvéd Vezérkar főnöki utasításra a Honvéd Vezérkar 5. osztály vezetője, Homlok Sándor ezredes és Kozma Miklós irányításával felállításra került egy 19 lövészzászlóaljból álló, körülbelül 9 000 fős szabadcsapat. Személyi állományát önként jelentkező tartalékosokból és tényleges szolgálatot teljesítőkből válogatták ki. Szervezeti alegységük az 5-10-15 fős harccsoport volt. Kiképzésük részben a sorezredeknél, részben vasárnaponként sportversenynek álcázva történt. Feladatuk diverziós tevékenység volt, elsősorban a csehszlovák kiserődrendszer elemei ellen, azok hátulról történő megsemmisítése, illetve az arcból támadó főerők segítése.

*Szeptemberben a rongyosgárda felvonult a határra: 2 zászlóalj Mosonmagyaróvár, 1 zászlóalj Komárom, 1 zászlóalj Esztergom, 1 zászlóalj Szécsény, **2 zászlóalj Bánréve**, 5 zászlóalj Rétság - Romhány, 1 zászlóalj Salgótarján, 4 zászlóalj Gönc - Sátoraljaújhely térségébe. Október első felében a magyar-csehszlovák határtárgyalások megindulása nyomán 11 zászlóaljat leszereltek, 8 zászlóaljat átirányítottak a kárpátaljai határszakaszra. . December elején a rongyosgárdát hivatalosan feloszlatták, de tagjai 1939. márciusig, Kárpátalja visszacsatolásáig kisebb akciókat hajtottak végre. Ilyen volt Munkács védelme január 6-án. A két incidensben a Rongyosgárda 52 halottat és 380 foglyot veszített.”*[475]



A Rongyosgárda jelvénye[476]

Erdély visszatérése.

A történelmi Magyarország feldarabolásakor - ha lehet összevetést, összehasonlítást tenni - mindenképp Erdély és a vele együtt értendő Bánát és a Partium elvesztése jelentette a legnagyobb traumát, a legfájdalmasabb tragédiát.

Az elvesztett terület nagysága 103 093 négyzetkilométert tett ki, tehát meghaladta a megmaradt Magyarország 93 000 négyzetkilométerét, lakossága pedig 5 257 000 főt jelentett.

Kétségtelen, hogy a terület lakossága nagyobb részét a románok jelentették, viszont a magyarság létszáma az 1910-es utolsó magyar népszámlálás adatai szerint 1 700 000 fő körül lehetett. A középkori Erdélyi fejedelemség, a reformkor és az 1848-49-es forradalom és szabadságharc történelmi hagyományai, majd a dualizmus időszakának rendkívüli gazdasági fel-

[475] http://irredenta.uw.hu/irredentak.htm

[476] www.medals.extra.hu

virágzása, a rendkívül gazdag magyar kultúra dominanciája mintegy természetesnek láttatta a terület Magyarországhoz tartozását, a magyarság vezető szerepét. Erdély, a Partium, a Bánát szinte elválaszthatatlan szálakkal kötődött az ország többi részéhez kulturális, gazdasági és érzelmi szempontból egyaránt. Ezért tűnt 1920-ban a terület elcsatolása a magyarság számára teljes mértékben felfoghatatlan és feldolgozhatatlan traumának.

Az antant ajándékai és gigantomániás politikusai sikerének tűnhetett 1920-ban Nagyrománia létrejötte, azonban ezek az ajándékok politikai értelemben is időzített bombáknak bizonyultak.

Terveikben Románia, mint a térség legnagyobb állama jelent meg, magába foglalva a Dnyeszteren túli orosz és ukrán lakosságú területet, melyet Transznyisztriának neveztek, Kárpátalját és a magyar Tiszántúlt. Mivel e tervek megkapták az állami szintű propaganda támogatását, a viszony a környező országokkal egyre kiélezettebb lett.

1939 tragikus szeptemberében bekövetkezett Lengyelország tragédiája, a náci Németország és a bolsevik Szovjetunió által történt lerohanása és felosztása. A román mozgósítás - még ha a lengyel háborúba való beavatkozást célozta volna is meg - lehetőségében összekapcsolódhatott egy hazánk elleni támadással.

A magyar kormány azon döntése, miszerint sem a Német Birodalom, sem Szlovákia kérését nem teljesítették a kassai vasútvonal a Lengyelország elleni felvonulás, majd támadás céljaira történő igénybevételére, ragyogó, történelmi jelentőségű tett volt, melynek Bajcsy-Zsilinszky Endre is kiemelkedő jelentőséget tulajdonított.

Természetszerűen fenyegetést jelentett Magyarország számára a román mozgósítás mellett az említett szlovák mozgósítás és átvonulási kérelem. A lengyel háború befejeződése, a román erők átcsoportosítása látszólag oldották a feszültségeket, ugyanakkor azonban nyilvánvaló volt, hogy a következő hónapok napirendre fogják tűzni Erdély kérdésében a konfliktust és a döntést Magyarország és Románia között.

Románia belpolitikai helyzete egyre feszültebb és robbanékonyabb lett. A Szovjetunió közelsége, Besszarábia jelentős orosz-ukrán lakossága, valamint a román kommunisták erősödő aktivitása a szovjet támadás, a kommunista hatalomátvétel rémképével fenyegetett.

Az 1940-es év elejétől elkezdődött az intenzív katonai-politikai versenyfutás Románia és Magyarország között Erdély, vagy jelentős területei birtoklásáért. Az események menete elválaszthatatlan volt az európai folyamatoktól.

Románia mellett katonai tervek, előkészületek történtek Magyarország ellen az északi szomszéd Szlovákia részéről is. Szlovákia az 1938. november 2-ai I. bécsi döntésben számára elveszett Dél-Felvidéket szerette volna visszaszerezni, bár arról az 1939 márciusában a magyar kormánnyal megkötött határszerződésben látszólag lemondott.

1940 tavasza Nyugat-Európában a nagy német győzelmek időszaka volt. A német hadigépezet április folyamán Dániát, majd Norvégiát foglalta el, ez követően májusban a német villámháborús tervek ismét sikerrel jártak: Hollandia, Belgium, majd Luxemburg ellenállását törte meg rövid idő alatt a Wehrmacht. A délre forduló német erők pár hét alatt kapitulációra kényszerítették Franciaországot, mely számára újabb fiaskót jelentett az olaszok támadása és a Riviérán történő előrenyomulása. Ezáltal a tengelyhatalmak a kontinentális Európa meghatározó tényezői lettek.

1940 tavaszán Románia - mint a nyugati nagyhatalmak szövetségese - egyre szorultabb helyzetbe került. Ekkorra már nyilvánvalóvá váltak a Szovjetunió Besszarábiára vonatkozó területi igényei, a román vezetés tudatában volt a magyar és bolgár készülődésnek is.

Románia stratégiai jelentőségét elsősorban gazdag olajtartalékai jelentették. Németországnak az I. világháborúhoz hasonlóan nagy szüksége volt erre az energiaforrásra. E miatt merült fel a német vezetésben Románia megszállásának igénye.

Az 1940-es nyugat-európai német és kis részben olasz sikerekkel párhuzamosan nagyarányú mozgósítások történtek Romániában és Jugoszláviában.

A mozgósítások következtében a jugoszláv hadsereg 600 000, a román pedig másfél millió körüli létszámra emelkedett. A jugoszláv katonai vezetés előkészületeket tett Románia esetleges támogatására. A jugoszláv-magyar határ mentén kiserődök láncolatát építették ki. A szovjet kormány 1940 június 26-án jegyzéket juttatott el Románia kormányához, melyben kérték, hogy a majdnem felerészben ukrán és orosz lakosságú Besszarábiát és Dél-Bukovinát 48 órán belül engedjék át. A fenyegető, ultimátumszerű követelést a román kormány június 27-ei ülésén elfogadta.

A magyar vezetés a németek nyomására és sugalmazására elállt a közvetlen fellépés, a támadás koncepciójától. A július 10-én Münchenbe érkező Telekit és Csákyt Hitler Ribbentropp és Ciano közreműködésével akarta lebeszélni a Románia elleni fellépésről, ezen kívül ígéretet tett arra, hogy levélben fogják felszólítani a román királyt, hogy kezdjen tárgyalásokat Magyarországgal a területi kérdésekről.

A románok Teleki müncheni tárgyalásai napjaiban is minden időt megragadtak a csapataik átcsoportosítására és szállítására. Ennek intenzitását a napi 15-20 száztengelyes szerelvény-számmal lehetett összegezni.

Ezt megelőzően július 6-án fogadta Salzburgban Hitler a román kormányfőt és a külügyminisztert, akik csekély együttműködési készséget, és hajlandóságot mutattak a területi engedményekre. Hitler célja az volt, hogy Magyarország területi igényeit részben támogassa, ugyanakkor ne riassza el Romániát sem. Július folyamán Románia belpolitikai helyzete még feszültebbé vált, a helyzet sok vonatkozásban már az állami felbomlás jeleit mutatta.

Az ország nehezen bírta a mozgósítások anyagi terheit, ezért az ellátás fedezetét, biztosítását rekvirálásokból próbálták előteremteni. A rekvirálások sok helyen rablássá fajultak, ez a Szászföldön például véres összetűzéseket váltott ki a románok és a szászok között.

A román hadsereg és a felfegyverzett parasztokból álló nemzet gárdák magyarellenes akciókat, razziákat rendeztek, a magyaroktól még a vadászfegyvereket is elvették, a felnőtt magyar férfilakosságot rendőri felügyelet alá helyezték. A magyar lakosság nyilvánvaló megfélemlítése, és a védekezés céljából, a Besszarábia átadását követő napokban, hat hadosztály és egy lovas hadosztály érkezett Erdélybe. Bulgária az Al-Dunánál és Dobrudzsában fokozta csapatösszevonásait, célja az elszakított Dél-Dobrudzsa visszaszerzése, felszabadítása volt.

Egyre inkább elkerülhetetlennek tűnt, hogy a fegyveres összetűzés fogja eldönteni a vitás kérdéseket, vagyis Erdély sorsát, hovatartozását.

A tengelyhatalmak diplomáciai nyomása eredményeképpen ilyen légkörben kezdődtek meg Turnu Severinben augusztus 16-án a román és a magyar kormány delegációi között az Erdély jövőjét eldönteni hivatott tárgyalások. A magyar delegációt a volt varsói követ, Hory András vezette. Rövid időn belül egyértelművé válhatott a magyar kormányzat és katonai ve-

zetés előtt az a tény, hogy a román fél kizárólagos célja a tárgyalásokon az időhúzás, tényleges területi engedményt egyáltalán nem áll szándékukban tenni.

A magyar fél minimális igénye mintegy 50 000 km^2 terület volt. A Hory által felolvasott, a magyar kormány által összeállított emlékirat arra utalt, hivatkozott, hogy Magyarország nem fogadhat el diszkriminációt, mikor Románia engedményeket tett Bulgáriának és a Szovjetuniónak. Magyarán koncepciója Erdély etnikai megosztását javasolta területi alapon. Hory kifejtette, miszerint Erdély területének gazdasági (ipari, bányászati) szempontból értékesebb része Romániában marad. Ígéretet tett a magyar kormány nevében, hogy biztosítani fogják a Magyarországhoz kerülő románok kisebbségi jogait. (Ez be is következett.) Végezetül a magyar kormányjegyzék kifejtette, hogy Magyarország Románia barátságát keresi. A tárgyalások augusztus 24-én délután 14 óra 5 perckor mindenféle eredmény nélkül fejeződtek be.

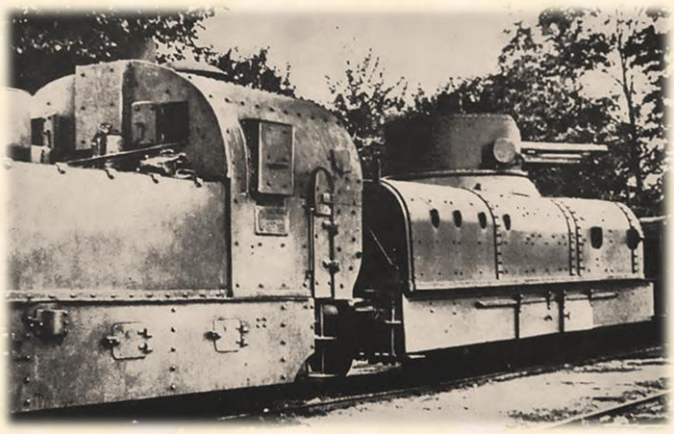
1940 augusztusa utolsó napjaiban már alig lehetett visszatartani a mindkét oldalon feltüzelt hadseregeket. Folyamatossá váltak, állandósultak a szárazföldi, de a légi határsértések is. Augusztus 27-én egy román vadászgép végzett felderítő repülést Hajdúböszörmény körzetében, majd Debrecen légterében egy gyakorlatot végző magyar gépet megtámadott, végül azonban a magyar gépek felszálltak és visszaűzték. Ugyanezen a napon Kölcsénél és Fehérgyarmatnál ismételt légi határsértés történt román részről. Ez ismétlődött meg augusztus 28-án Matolcs és Fehérgyarmat térségében. Beregszász körzetében is fel kellett lépni határsértő román gépekkel szemben, és a határon túlra kényszeríteni őket. Egy román gép - valószínűsíthetően felderítési szándékkal - augusztus 28-án a Szentes-Csongrád közötti Tisza hídig repült.

A diplomáciai gépezet működése azonban meghiúsította a tervezett katonai lépéseket. Augusztus 27-én a román nagykövet a német külügyminisztériumban átadta kormánya jegyzékét, mely szerint kormánya hajlandó elfogadni a tengelyhatalmak döntőbíráskodását.

Ribbentropp német külügyminiszter augusztus 29-re meghívta Bécsbe a román és a magyar kormányfőt és külügyminisztert.

Katonai akcióra nem került sor, mert a románok felkérték a német és olasz kormányt, hogy a fennálló vitás kérdéseket döntőbírósági ítélet útján rendezzék. Ez volt a második döntőbíráskodási tanácskozás Bécsben 1940. augusztus 29-30-án. Ennek határozatát a román kormány elfogadta. E határozat alapján kapta vissza Magyarország az észak-erdélyi területeket és a Székelyföldet. Így háborús megoldás helyett békés bevonulás következett.

Összegezve visszatért Magyarországhoz Észak-Erdély és Székelyföld mintegy 43 000 km^2 területe, 2,5 millió lakossal, melyből 900 000 román volt, ugyanakkor Dél-Erdélyben maradt mintegy félmillió magyar. A döntés diplomáciai feszültségét jól példázza, hogy a kihirdetés pillanatában Manoilescu román külügyminiszter eszméletét vesztette.



102. számú páncélvonat
Erdély, 1940

A II. bécsi döntés két évtizedes magyar követeléseket teljesített be. Nyu-

godtan mondhatjuk, hogy jogos ítélet született, érvényre jutott, diadalmaskodott a nemzeti önrendelkezés elve. Diplomáciai adatok, memoárok bizonyítják, hogy irányába az első lépést Románia tette meg. A magyar vezetés ismételten a kényszerlépés-lépéskényszer dilemma elé került, hiszen Besszarábia a Szovjetunióhoz történő csatolása, a Dobrudzsa ügyében folytatott román-bolgár tárgyalások összefüggésében másképp nem is tehetett. E nehéz feltételek közepette kierőszakolt döntést, magyar eredményt nem sok állam helyeselte.

Természetszerűen nem találkozott Szlovákia és Jugoszlávia diplomáciája támogatásával, bár az utóbbi államnak voltak bizonyos ellentétei Romániával, ugyanakkor kereste az együttműködést hazánkkal is.

Ellentmondásosan lehet megítélni a szovjet diplomácia viszonyulását. A szovjet diplomácia korabeli tevékenységét megörökítő P. Szevosztjanov történész felvázolta Besszarábia Zsukov csapatai által történt birtokbavételét és hogy a lakosság sóval és kenyérrel fogadta a "felszabadítókat" Ugyanakkor utal arra, hogy a szovjet diplomácia ellenvetésekkel élt a bécsi döntés kapcsán: a külügyi népbiztos tiltakozott von Schulenburg követnél, mivel a szovjet német megnemtámadási egyezmény 3. pontja előzetes konzultációkat írt volna elő.

Más megközelítésben azonban olyan szempont is felmerül, hogy a Szovjetunió nem ellenezte Észak-Erdély Magyarországhoz történő visszatérését. A szovjet hatalmi, expanzív célok útjában volt Románia, irányába annexiós célok is megfogalmazódtak, másrészt viszont a szovjet diplomácia és katonai vezetés számításba vette Románia egy adott helyzetben történő támadó, területszerző célú fellépését, ami 1941 júniusában be is következett.

Diplomáciatörténeti tény, hogy 1941 júniusában Molotov magához kérette Kristóffy magyar követet, és közölte: államának nincs észrevétele a magyar-román területi változásokat illetően. Figyelembe kell azonban venni, hogy ez az állásfoglalás néhány nappal a Szovjetunió megtámadása előtt hangzott el, a szovjet diplomácia nem akarta növelni a potenciális támadók számát, még ha egy vele nem összevethető arányú, méretű országról volt is szó. Nyilvánvaló tehát, hogy a szovjet diplomácia állásfoglalását a kérdésben az aktuális, adott helyzet befolyásolta.

A brit politikai állásfoglalás sem pozitívan viszonyult a magyar területi revízió újabb eredményéhez. Churchill brit miniszterelnök 1940. szeptember 5-én az angol parlamentben kijelentette, hogy ugyan igazságtalannak érezte a trianoni békeszerződést, de a bécsi döntést nem tartja elfogadhatónak annak arányai miatt. Itt talán magyarázatként, a brit diplomácia és királyi család a román uralkodói családhoz fűződő kapcsolatait találhatjuk meg.

A bécsi döntés feszült, majd eufórikus, felemelő pillanatait részletesen adják vissza gróf Mikó Imre, a kisebbségben élő erdélyi magyarság történetírója visszaemlékezései:

"A döntést augusztus 30-án 2 óra 50 perckor olvasták fel a Belvedere palotában, és pár perc múlva a budapesti rádió útján Erdély egész lakossága értesült róla ... Leírhatatlan örömujjongás fogadta a bécsi döntést az egyik oldalon. Huszonkét éves idegen uralom után megtörtént a nagy csoda, és vér nélkül visszakerülhetett az országhoz Erdély egy része, ahol már minden gáncs és félelem nélkül lehettünk ismét magyarok. Végtelen elkeseredés fogadta a döntést a Romániának maradt dél-erdélyi részeken, főként ott, ahol biztosan számított a magyarság a visszacsatolásra ... Kolozsvár is visszatért Magyarországhoz, az a Kolozsvár, ahonnan annyiszor kiáltották világgá, hogy egy barázdát sem adnak vissza."

Erdély két része között ösztönös lakosságcsere indult el ezekben a napokban: mindkét részről több tízezer ember hagyta el lakóhelyét, és költözött át a nemzeti identitását, hovatartozását biztosítani vélt országrészbe.[477]



Magyar Vasutak Térképe[478]

Az 1. Bécsi Döntést követő visszacsatolás után (1938. november 2.) megnőtt a forgalom és ismét jelentős vasúti csomópont lett Bánréve. Megindult az addigiak mellett a Miskolc – Bánréve - Fülek, Bánréve - Rozsnyó közötti forgalom. A területek visszatértekor a bánrévei állomáson, és vonalakon ismét átdübörögtek a páncélvonatok. A magyar hadvezetőség a területek visszatértét ilyen módon is biztosítani akarta.

Az I. bécsi döntés 1938. november 2-án született Magyarország és Csehszlovákia vitájában, és lényegében az etnikai revíziót valósította meg.

Magyarország, az I. világháborút lezáró trianoni által elvett területeiből visszakapott 11 927 km²-t, zömében Csehszlovákia (pontosabban az akkor már autonóm Szlovákia) déli részét (lásd: Felvidék), benne Kárpátalja déli részével (Ungvár, Munkács, Beregszász környéke). Az 1941-es magyar népszámlálás szerint az átkerült 1 millió 62 ezer lakosnak 84%-a volt magyar és kb. 10%-a szlovák. (Az 1930-as – vitatott hitelességű – csehszlovák népszámlás szerint a magyarok aránya itt 57% volt.)

85 391 szlovák került át a magyar oldalra és kb. 67 000 magyar maradt a szlovák oldalon. (Emellett, a Szlovákiánál maradt 89 000 főnyi zsidók többsége is magyar anyanyelvűnek vallotta magát.)

---

[477] A bécsi döntésekre vonatkozó rész Károlyfalvi József: A református tábornok (Nagybaczoni - Nagy Vilmos katonai- politikai pályája) című műve alapján készült.

[478] id. Rónaföldi Zoltán gyűjteménye. A térkép 1941 április után készült.

A békeidőben született első bécsi döntést az európai nagyhatalmak (beleértve Nagy-Britanniát és Franciaországot) ekkor még nemzetközi jogi érvényűnek ismerték el. (Csak a II. világháború folyamán változtatták meg álláspontjukat.)

Adatok forrása	*Visszakapott országrész*	*Terület (km²)*	*Népesség (fő)*	*Magyarok*		*Szlovákok*	
				száma (fő)	*aránya (%)*	*száma (fő)*	*aránya (%)*
Csehszlovák népszámlálás (1930)	*Felvidék déli része*	*11 927*	*852 332*	*06 208*	*59*	*290 107*	*34*
Magyar népszámlálás (1941)			*869 299*	*51 944*	*84, 1*	*85 392*	*9,8*

Ha nem is az első – 1914-es térkép szerinti - állapot állt vissza, de a határ északi oldalán jó néhány vasútvonal használatára lehetőség lett.

Az 1938 év előtti időben már megvolt a füleki és rozsnyói vonalakat összekötő deltavágány. A felvidék visszacsatolása után is használták, mert a Rozsnyó – Fülek között közlekedő gyorsvonat nem jött be Bánrévére, hanem a deltán közlekedett.

A területek visszacsatolása után, az új vasúti szolgálati helyekre a MÁV vezényléssel oldotta meg a munkaerő-ellátást. Természetesen a helyiek, ha vállalták a szolgálatot a MÁV, átvette őket. Nagybátyáim, édesapám, akik szintén vasutasok voltak, így kerültek – ideiglenesen – vezényléssel különféle szolgálati helyekre, Rozsnyó, Csap, később délvidék, Szabadka.

„Ilyen vezényléses feladat közben halt meg szolgálati balesetben unokatestvérem – Sztaho László -Rozsnyón, aki szintén vasutas volt.”[479]

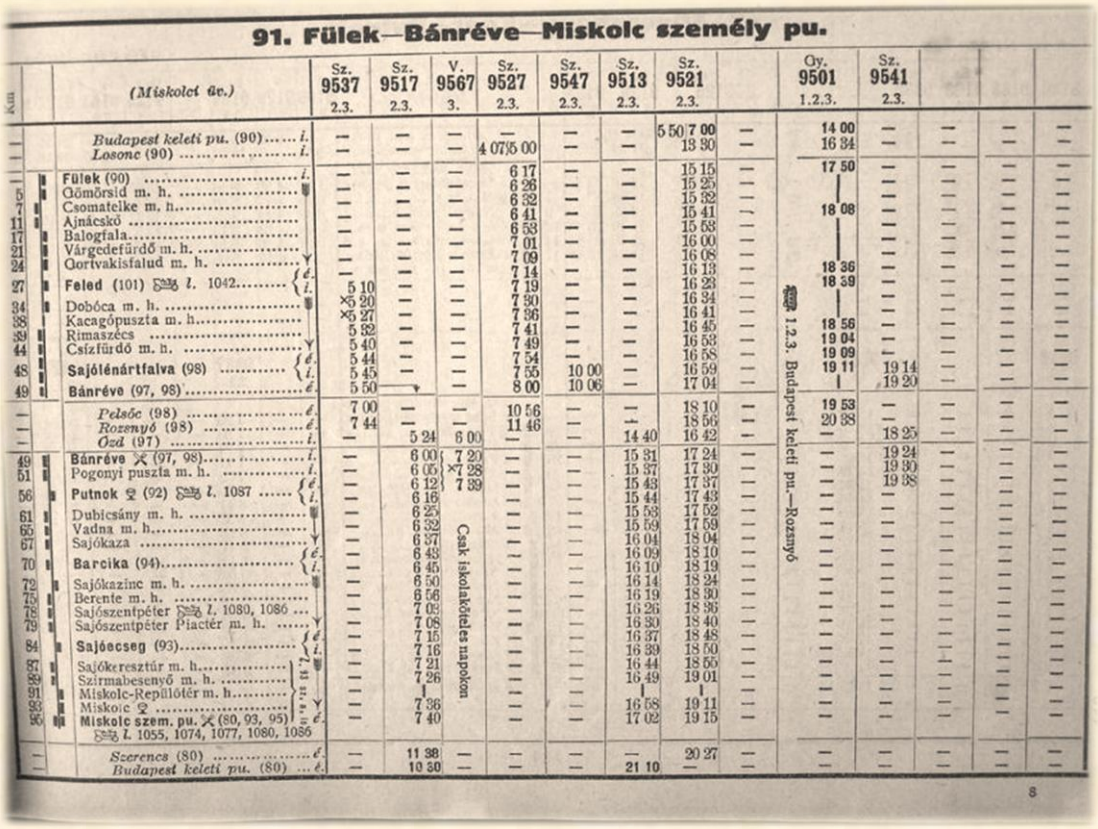
A vezényléses szolgálatra általában a fiatal vasutasokat osztották be. A szolgálat igen gyakran hetekig tartott. Az elhelyezési és élelmezési körülmények sokszor kritikán aluli volt, a megfeszített vasúti szállítási feladatokat viszont ugyanúgy el kellett látni, mint, ha minden normális lett volna. Nem volt ritka, hogy a mozdonyok személyzete a gépen aludt! Az élelmezésüket katonai tábori konyháról oldották meg.

Az új feladatok elvégzésére, Bánrévére is igen sok vasutast helyeztek a forgalmi, a vontatási, mind pedig pályafenntartási munkákra.

A magyar kormány már 1938. március 5-én meghirdetett „*győri programja*"-val egy milliárd pengős beruházási tervet indított meg a hadsereg korszerűsítésére. Az összeg 40%-át a honvédelmet közvetve érintő területeken, a vasút, a hajózás teljesítőképességének fokozására és a hírközlés javítására fordították. A MÁV fejlesztése ugrásszerűen megnőtt. Már a háborúba lépés előtt titokban fokozták egyes katonailag fontos vasútvonalak teljesítőképességét, megszervezték a hadiforgalmi szerveket, az anyaggazdálkodást és tartalék-készleteket kezdtek gyűjteni. Míg 1933 és 1938 között csak 75 új mozdonyt gyártottak Magyarországon (ebből 47 gőz és 28 villamos meghajtású volt) és a vagonpark mindössze 97 személy- és 67 teherkocsival bővült, addig 1938 és 1944 között 327 db gőzmozdonyt — főként erős 424-es sorozatúakat — és 6 villamos mozdonyt gyártottak. A tehergépkocsi parkot a háborús szállítási igények miatt 1943-ban már havi 130 db Győrött gyártott vagonnal kívánták növelni, de anyaghiányában csak 92 készült el. Míg 1920 és 1940 között a MÁV 230 millió pengőt költött járműbe-

[479] id. Rónaföldi Zoltán

szerzésre, 1941 és 1944 között ezt meghaladó összegű beruházásokat hajtottak végre. 1944 végén az Államvasutak járműállaga — a visszacsatolt területekkel kapott járművekkel együtt — 2407 db gőzmozdonyból, 37 villamos mozdonyból, 11 db villamos motorkocsiból, 195 belső égésű motorkocsiból, 18 sínautóbuszból, 84 keskenyvágányú gőzmozdonyból, továbbá 4765 személykocsiból, 1440 kalauz- és postakocsiból és 59 122 teherkocsiból állott.



91. Fülek—Bánréve—Miskolc személy pu.

Km	(Miskolcról é.v.)	Sz. 9537 2.3.	Sz. 9517 2.3.	V. 9567 3.	Sz. 9527 2.3.	Sz. 9547 2.3.	Sz. 9513 2.3.	Sz. 9521 2.3.		Gy. 9501 1.2.3.	Sz. 9541 2.3.			
—	Budapest keleti pu. (90) ..... i.	—	—	—	—	—	—	5 50	7 00	14 00	—	—	—	—
—	Losonc (90) ..... i.	—	—	—	4 07	5 00	—	13 30	—	16 34	—	—	—	—
—	Fülek (90) ..... i.	—	—	—	6 17	—	—	15 15	—	17 50	—	—	—	—
5	Gömörsid m. h.	—	—	—	6 26	—	—	15 25	—		—	—	—	—
7	Csomatelke m. h.	—	—	—	6 32	—	—	15 32	—		—	—	—	—
11	Ajnácskő	—	—	—	6 41	—	—	15 41	—		—	—	—	—
17	Balogfala	—	—	—	6 53	—	—	15 53	—		—	—	—	—
21	Várgedefürdő m. h.	—	—	—	7 01	—	—	16 00	—		—	—	—	—
24	Gortvakisfalud m. h.	—	—	—	7 09	—	—	16 08	—		—	—	—	—
27	Feled (101) ⛴ l. 1042 ..... é.	—	—	—	7 14	—	—	16 13	—	18 08	—	—	—	—
	i.	5 10	—	—	7 19	—	—	16 23	—	18 36	—	—	—	—
34	Dobóca m. h.	×5 20	—	—	7 30	—	—	16 34	—	18 39	—	—	—	—
38	Kacagópuszta m. h.	×5 27	—	—	7 36	—	—	16 41	—		—	—	—	—
39	Rimaszécs	5 32	—	—	7 41	—	—	16 45	—	18 56	—	—	—	—
44	Csízfürdő m. h.	5 40	—	—	7 49	—	—	16 53	—	19 04	—	—	—	—
48	Sajólénártfalva (98) ..... é.	5 44	—	—	7 54	—	—	16 58	—	19 09	—	—	—	—
	i.	5 45	—	—	7 55	10 00	—	16 59	—	19 11	19 14	—	—	—
49	Bánréve (97, 98) ..... é.	5 50	—	—	8 00	10 06	—	17 04	—		19 20	—	—	—
—	Pelsőc (98) ..... é.	7 00	—	—	10 56	—	—	18 10	—	19 53	—	—	—	—
—	Rozsnyó (98) ..... é.	7 44	—	—	11 46	—	—	18 56	—	20 38	—	—	—	—
—	Ózd (97) ..... i.	—	5 24	6 00	—	—	14 40	16 42	—	—	18 25	—	—	—
49	Bánréve ✕ (97, 98) ..... i.	—	6 00	7 20	—	—	15 31	17 24	—	—	19 24	—	—	—
51	Pogonyi puszta m. h. ..... i.	—	6 05	×7 28	—	—	15 37	17 30	—	—	19 30	—	—	—
56	Putnok ⛴ (92) ⛴ l. 1087 ..... é.	—	6 12	7 39	—	—	15 43	17 37	—	—	19 38	—	—	—
	i.	—	6 16		—	—	15 44	17 43	—	—	—	—	—	—
61	Dubicsány m. h.	—	6 25		—	—	15 53	17 52	—	—	—	—	—	—
65	Vadna m. h.	—	6 32		—	—	15 59	17 59	—	—	—	—	—	—
67	Sajókaza	—	6 37		—	—	16 04	18 04	—	—	—	—	—	—
70	Barcika (94) ..... é.	—	6 43		—	—	16 09	18 10	—	—	—	—	—	—
	i.	—	6 45		—	—	16 10	18 19	—	—	—	—	—	—
72	Sajókazinc m. h.	—	6 50		—	—	16 14	18 24	—	—	—	—	—	—
75	Berente m. h.	—	6 56		—	—	16 19	18 30	—	—	—	—	—	—
78	Sajószentpéter ⛴ l. 1080, 1086 ...	—	7 03		—	—	16 26	18 36	—	—	—	—	—	—
79	Sajószentpéter Piactér m. h.	—	7 08		—	—	16 30	18 40	—	—	—	—	—	—
84	Sajóecseg (93) ..... é.	—	7 15		—	—	16 37	18 48	—	—	—	—	—	—
	i.	—	7 16		—	—	16 39	18 50	—	—	—	—	—	—
87	Sajókeresztúr m. h.	—	7 21		—	—	16 44	18 55	—	—	—	—	—	—
89	Szirmabesenyő m. h.	—	7 26		—	—	16 49	19 01	—	—	—	—	—	—
91	Miskolc-Repülőtér m. h.	—			—	—			—	—	—	—	—	—
93	Miskolc ⛴	—	7 36		—	—	16 58	19 11	—	—	—	—	—	—
96	Miskolc szem. pu. ✕ (80, 93, 95) ⛴ é.	—	7 40		—	—	17 02	19 15	—	—	—	—	—	—
	l. 1055, 1074, 1077, 1080, 1086													
—	Szerencs (80) ..... é.	—	11 38	—	—	—	—	20 27	—	—	—	—	—	—
—	Budapest keleti pu. (80) ... é.	—	10 30	—	—	—	21 10	—	—	—	—	—	—	—

Csak iskolakötelesek napokon

1.2.3. Budapest keleti pu.—Rozsnyó

8

Menetrend 1943[480]



Betlértől északra a terület, így Dobsina is szlovák kézen maradt, ezért ezen a vonalon csak Sajóházáig járt a vonat.[481]

Nézzük ebből a korból ismét az MTI híreit! A hírek már a felvidéki bevonulásról szólnak.

Vasútvonalaink 1939[482]

„Rozsnyó

[480] http://diesirae.atw.hu/menetrend/1943/menetrend_1943.htm

[481] Sajóháza gyakorlatilag Rozsnyó északi vége, attól nagyjából 1 km távolságra. (RZ)

[482] Balla László

A honvédség csapatai ma reggel csonka Gömörvármegye határán Bánréve mellett lépték át az eddigi határvonalat. Putnokról és a környékbeli községekből ezrek gyűltek össze a határon, hogy tanúi legyen amikor a magyar csapatok átlépik a múlté lett cseh-magyar határt. Száz és száz nemzetiszínű zászlót hoztak magukkal a gazdák, virágot a nők és gyermekek, szemközt a cseh vámház túloldalán pedig a megszállott területek magyarsága sorakozott fel sűrű tömegekben. Fél 11 órakor megtörtént a határ hivatalos átadása és a következő percekben könnyezve, kacagva borultak egymás nyakába a húsz év óta mesterséges határok által elszakított magyarok.

Abafalva, Sajószentkirály határmenti községek lakossága nevében Sulyok Kálmán római kathólikus plébános köszöntötte nemes Weimann Győző ezredest a bevonuló magyar csapatok parancsnokát[483]. Diadalmenetben folytatták útjukat a csapatok Sajópálfalva. Kövecses, Sajógömör. Sajókirályi községeken át az 5000 lakosú Tornaaljáig, ahol mintegy 6000 ember fogadta tomboló lelkesedéssel a magyar honvédeket. Búcsújárás indult meg az országúttól félreeső községből Tornaaljára. Szekereken, kocsikon, kerekpárokon és gyalogszerrel indultak csoportokban a magyarok a község felé. Mindenütt lovas bandérium, fogadta és kísérte a katonákat es szüntelenül hangzottak a kiáltások: "Éljen Magyarország! Éljen Horthy Miklós kormányzó! Éljen a magyar hadsereg!

Tornaalján többszáz magyarruhás leány virágszőnyegekkel, kimondhatatlan örömujjongással várta a honvédcsapatokat, amelyek innen gyors menetben folytattak útjukat tovább előre Rozsnyó felé. Az országúton nagy Oldalfalva, Gömörpanit, Sajóhibó, Sajólenke községek apraja-nagyja állott sorfalat és gyakran hangzottá kiáltás: Éljen a megnagyobbodott Magyarország! Éljen Horthy Miklós kormányzó! Éljen Kánya! Éljen Teleki! Éljen vitéz Imrédy!

Tovább az útvonalon Sajószárnya, Lekenye, Csoltó lakói állanak. Pelsőcön zöld fenyőágak, piros-fehér virágok borítják az utcákat, házakat. Az egész városka lakossága az utcákon tolong, éljenez, lelkesedik, öleli, csókolja a felvirágzott honvédeket. Már bent járnak a csapatok a Rozsnyó felé vezető úton, jobbról-balról ködbe, felhőbe burkolódzott hegyóriások között.

Szalócnál hatalmas diadalkapu fogadja honvédeket a körvetkező felírással: Mindent vissza! Előre! Még Berzéten megyünk át és ott vagyunk a sajóparti Athénben, Rozsnyón.

*Minden házon magyar zászló. Az ablakok, kerítések nemzeti szint öltöttek és üres minden ház, de az utcákon mozdulni sem lehet. A sajtó két hatalmas kocsiját percek alatt elborítja a sok-sok virág. Harangzúgás. leírhatatlan lelkesedés orkánja zug végig a városon, amikor beérünk a csehek által Masaryknak, régi Rákóczi-térre. Több mint 15.000 főnyi tömeg zsúfolódott össze a felszabadult Gömörvármegye minden részéből. Órák óta szólanak, zengenek a város összes templomának harangjai, hirdetve a felszabadulást, felébredést, a húsz éves cseh uralom sötét bódulatából. És az ősi piactéren ott áll egy szobortalapzat gyönyörűen feldíszítve virágokkal Kossuth Lajos szobrának talapzata. **A** szobor, amelyet a csehek eltávolítottak, húsz év óta a tűzoltóság raktárában fekszik. Március 15.-én fogják országos ünnepségek keretében újra felállítani. Nem lehet leírni azt a feltörő lelkesedést és, boldogságot, amely ott ragyog minden rozsnyói polgár arcán és szemében, ahogy várják a csapatok beérkezését*

[483] Nemes Weinmann Győző ezredes – később vezérőrnagy – az egri „Dobó István” 14. honvéd-gyalogezred parancsnoka., abban az időpontban. Egyértelmű tehát, hogy az egri gyalogezred is tevékenyen részt vállalt, mint a miskolci VII. hadtest egyik köteléke, a felvidéki eseményekben. Később e területeken a miskolci 13. „Görgey Artúr” gyalogezred zászlóaljai települtek. Ezek közül a 13/I. zászlóalj székhelye Rozsnyó, amíg a 13/III. zászlóaljé pedig Tornaalja lesz a háború végéig.

Háromnegyed 2 órakor megérkezett Borsod-Gömör- Kishont egyelőre egyesített vármegyék küldöttsége vitéz Borbély-Maczky Emil főispán vezetésével. Eljött vitéz Lukács Béla Miskolc város főispánja, Lukács Endre alispán, Nyilas Ferenc vármegyei főjegyző. Vitéz Borbély Maczky Emil főispán elhozta Rozsnyónak a Diósgyőr által ajándékozott Ereklyés Országzászlót, Megérkezik az ünnepségre Bubnics Mihály Rozsnyó római katholikus püspöke, a különböző egyházak lelkészei teljes papi ornátusban és a felszabadult Gömörvármegye magyar szellemi életének vezetői. A várakozás egyre feszültebb, egyre lázasabb. Két óra előtt öt perccel felhangzik a katonazenekar tüzes indulója és megkezdődik a honvédcsapatok bevonulása a város főterére.

Ahogy jön egyik század a másik után, a rozsnyói magyarok örömujjongása egyre erősebb, fékezhetetlenebb. A hatalmas üdvrivalgásból minduntalan ki lehetett hallani: Éljen Horthy! Éljen a mi megszabadítónk! Éljen Mussolini! Éljen Hltler! Éljen Moscicki!

Amikor valamennyien felállottak a város főterén, pontban három órakor a Himnusz hangjai közben megérkezett vitéz Littay András altábornagy[484] *törzskarával.*

Amikor a katonazenekar hangszerein felhangzott a Himnusz, az érzelmeknek olyan foka lett úrrá az embereken, amit leírni nem lehet. Szem nem maradt száraz ebben az óriási tömegben. A zenekar ezután a magyar Hiszekegyet játszotta, majd egy kis magyar leány és egy kis fiú, Subovics László köszöntötte lelkes szavakkal a magyar honvédeket.

- A jövő magyar katonája büszke örömmel köszönti a felszabadító magyar hadsereget - mondotta.

Ezután Majkuth Albert városbíró, az Egyesült Magyar Párt helyi szervezetinek elnöke mondott beszédet. Első gondolatunk az Egek Urához száll - mondotta - örök hálával, hogy megtanított minket a húsz esztendő szenvedéseit elviselni. Második gondolatunk a mi édes hazánknak, Magyarországnak szól, most, hogy a jó Isten kegyelméből szabadon vonulhatnak be a vérrel megszentelt magyar földre.

Ígéretet tett, hogy a rozsnyóiak mindig öntudatos, ideális lelkű fiai lesznek a magyar hazának és minden törekvésük az lesz, hogy azt naggyá, erőssé és boldoggá tegyék. Szíve egész melegével köszönti Rozsnyó város lakossága a magyar honvédeket. A magyar honvédek - mondotta - hazajöttek és mi rozsnyóiak is hazatértünk. Áldott ez a nap, a felszabadulás napja. A mi hő imánk szálljon az Egek Urához, hogy áldja meg a magyar nemzetet, tegye boldoggá, erőssé Magyarországot, hogy éljen és viruljon az idők végezetéig.



Az 1. számú páncélvonat, 1938 Sajószentkirály. A Felvidék visszatérése[485]

[484] 1937-1940 között a miskolci VII. hadtest parancsnoka. A hadtest részt vett a Felvidék felszabadításában.

[485] A pácélvonatok egy része a Tanácsköztársaság ualatt és után ellenséges kézre került. Az 1920-as évek után jó ideig még – rejtve – 11-et tartottak hadrendben, aztán ezeket leszerelték. Csak négy darab maradt meg (1-4. szá,ú, később 101, 102, 103, 104. számúak) (Részletesen és rendszerezbe:Rónaföldi Zoltán: Páncélvonatok a

Dr. Langhoffer László ügyvéd, Dobsina volt polgármestere, a járási magyar nemzeti tanács nevében mondott beszédet.

E történelmi pillanatban - mondotta - mély szeretettel köszönjük a magyar honvédség vitéz csapatait. Alázatos lélekkel borulunk le a Mindenható előtt, hálát adva az ő végtelen kegyelméért, hogy megérhettük ezt a napot, életünk legszebb örömnapját Húsz évi megalázottság, kizsákmányolás és reánk kényszerített kisebbségi élet után végre eljött a szabadulás napja. Azok az érzések, amelyek lelkünket eltöltik, szavakban nem fejezhetők ki. Azt átérezni csak mi tudjuk, akik húsz éven keresztül szenvedtünk. ”[486]



1938. november 8. 11[45] Bánréve – Szarvaspuszta
A honvédség és a csendőrség megkezdi a bevonulást
Sajószentkirály felé[487]



Az 1. számú páncélvonat, 1938
Tornalja állomás.
A Felvidék visszatérését biztosította
e térségben.[488]

magyar honvédség kötelékében. A bécsi döntések nyomán történő területek visszatértekor az érintett vasutakra a páncélvonatokat – biztosítási feladatokkal – kirendelték.

[486] MTI, 1938. november 8. kedd

[487] Vidó Miklós találta meg Gyula város honlapján (Gyulaanno). Bagyinszky Zoltán gyújtése, a gyulai Enyedi család fényképeiből. Enyedi András őrmester tulajdonában voltak a képek, aki a bevonulásban részt vett.

[488] Bagyinszky(Enyedi-Gyulaanno. (Vidó Miklós)
A képen balra BCymot A2 tengelyelrendezésű, mellékvonali dizel-mechanikus moorkocsi látható.



1938. november 8.
Sajószentkirály fogadja
a magyar alakulatokat.[489]

A politikai helyzet normalizálódása utáni a következő hír.

KÜLÖIIVÓINATOK AZ EGYESÜLT MAGYAR PÁT KONGRESSZUSÁRA.

Az Egyesült Magyar Párt január 19-én, csütörtökön délelőtt 11 órakor Komáromban tartandó kongresszusára a MÁV. különvonatokat indít a következe vonalakon:

*1 /Szenc-Érsekujvár-Komárom, 2. / Léva-Érs Érskújvárv -Komárom. 3. / Somorja-Konárom, 4 . Rozsnyó-Pelsőc-Bánréve-Feled-Füle**k**-Losonc-Ipolys ág-- Párkány -Komárom.*

Előrelátható indulás Szencről 5,52, Léváról 6-oo, Somorjáról 5-25, Rozsnyóról 21.54, Bánréve 23 ,29 , Losonc 1.28, Ipolyság 4.49 ,Párkány 6.34

A pontos menetrend a vonal menti állomások főnökeinél kellő időben megtudható.

A vonatok az összes tubaeső állomásokon megállanak.

Jegyeket kizárólag az Egyesült Magyar Párt helyi szervezetési árusítanak. Az állomásokon, e vonatokon jegy nem váltható.

Az Egyesült Magyar Párt központja ezúton hívja fel az említett vonalak mentén fekvő párt szervezeteinek elnökeit, hogy a legközelebbi MÁV állomásfőnökkel lépjenek azonnal érintkezésbe. Bizományi árusításra igényeljék a szükséges jegyeket és az elszámolást legkésőbb a különvonat indulása előtt 30 perccel ejtsék meg.

Menetdíjak oda- és vissza: Szencről 2.40 P.,' Léváról 2.P., Érsekújvárról 0.70.P., Somorjáról 1.80.P., Rozsnyóról 5.90,P., Rimaszombatról 5.30.P., Losoncról 4.30.P. , Ipolyságról 2.90,P.”[490]



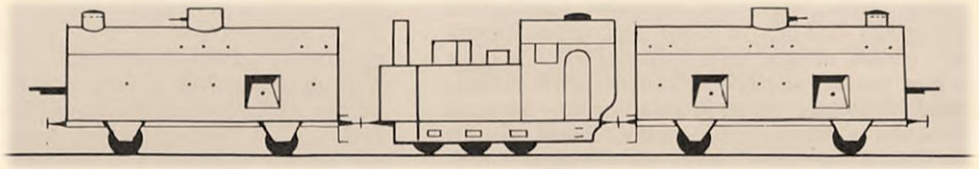
Az 1. számú páncélvonat, 1938
Sajószentkirály.
A Felvidék visszatérése

Ezek után ismét árvíz! Bakó nagyapám, mint pályamester, komoly gondban lehetett…

AZ ÁRADÁS TÖBB HELYEN MEGRONGÁLTA A VASÚTI TÖLTÉST.

[489] Bagyinszky(Enyedi-Gyulaanno. (Vidó Miklós)
[490] MTI, 1939. január 14. szombat

„Az államvasutak igazgatóságától nyert értesülés szerint a Feled-Rimaszombati vonalon Jánosi és Újfeled állomások között a Rima folyó, a Fülek-Bánrévei vonalon Rimaszécs és Sajólénártfalva állomások között az Ortva patak,végül az Ipolyság-Egeg-Szalatnyai vonalon Kistompa és Egeg-Szalatnya állomások között a Selmec patak áradása miatt a vasúti pálya járhatatlanná vált. Emiatt március 29-étől, szerdától kezdve Feled-Rimaszombat-Rimaszécs-Bánréve és Ipolyság-Egeg-Szalatnya állomások között a forgalom további intézkedésig szünetel. A helyreállitási munkálatokat mindenütt folyamatba tették. „ [491]



1. számú páncélvonat 1938. [492]

FORGALOM BESZÜNTETÉSEK EGYES VONALAKON

„A m.kir. Államvasutak Igazgatóságától kapott értesítés szerint a tartós esőzés okozta pályarongálások miatt ezidőszerint a következő állomások között szünetel a forgalom. A Feled-rimaszombati vonalon Feled és Rimaszombat között, a Fülek-bánrévei vonalon Balogfala és Bánréve között, a Bánréve-ózdi vonalon Bánréve-Ózd között, a balassagyarmat-losonci vonalon Nódrádszakál és Ipolytarnóc állomások közötti A megrongált pályarészeken a helyreállítási munkák folyamatban vannak. ”[493]

„A Sajó kiáradt vize Hét községet körülvette. A község egyik utcája víz alatt áll és a falut egyelőié nem lehet megközelíteni. A Sajó vízállása 415 cm, az eddig észlelt legmagasabb vízállás. Szerdán este félnyolc órakor a Putnok - Hét községi gát koronáján s a Bánréve - ózdi vonal töltésén az árvíz átbukott s a vasúti, töltést átszakította. Hogy az árvíz tömegét csökkentsék és Hét község házait megmentsék, a hatóság átvágatta az ármentésítő töltést és a betóduló vizet a putnoki malom gátjánál vezették vissza a folyó medrébe. Hosszúrévnél a víz átszakította a gátat Miskolcon a tűzoltóság és egy mentőosztag kinn van a Csorbatelepen és megkezdte a vízzel körülzárt háztömbből a lakosság kimentését.

A Hejő Görömbölynél visszavonult medrébe, de a réteken és a vetéseken mintegy 300 holdnyi területen víz áll.

Vitéz Borbély-Maczky Emil főispán a veszélyeztetett vidéken tartózkodik, és mint az előző évek árvizeinél, most is személves beavatkozással segít ott, ahol a legnagyobb a szükség. A főispán elmondta, hogy az árvízveszedelem főoka az, hogy a Sajó es a Rima folyók forrásterületén a csehek valóságos rablógazdálkodás, űzve kiirtották az erdőségeket. Minden számítás nélkül, meztelen erőszakkal vagdalták ki a fákat s most a hegyekről akadály nélkül zúdul az esővíz a patakvölgyekbe.

---

[491] MTI, *1939. március 29. szerda*

[492] Később 101. számú páncélvonat.

[493] MTI, *1939. március 29. szerda*

Borbély-Maczky Emil főispán helyszíni szemléje után elmondotta, hogy a borsodi utakat mindenfele magas víz borítja. a Putnok-Sajónémeti úton 80 cm magas víz hömpölyög. Sajómercsén 140 cm a víz. Sáta község vasúti állomását a víz elvágta a falutél. Upponynál 80 cmes víz van az úton. Sajóvelezd és Center utcái teljesen víz alatt vannak. A kilakoltatási eljárást a csendőrség mindenütt megindította. A Sajószentpéter - edelényi úton szünetel a forgalom. Szirákot nem lehet megközelíteni, ezen a vidéken szombat délután óta állandóan esik az eső. Mivel az ár már most is 35 cm-rel haladta túl a kétévivel ezelőtt volt legmagasabb szintet, további veszedelemtől kell tartani, Az őszi vetéseket mindenütt leiszapolja a víz s a tavaszi vetéseket kimossa. Helyükbe legfeljebb késői tengeri vetés kerülhet. A Boldva völgyében, Edelény felé a hidakat mindenütt őrzik, mert az alapozás annyira átnedvesedett, hogy a járművek alatt félő, hogy összeroppannak. Hosszúrév községben az árvíz oly fenyegető, hogy katonaságot kértek a mentési munkálatokhoz. Itt a gróf Serényi birtokon a házukat ki kellett üríteni, az állatikat a töltés oldalába vitték, hogy biztonságban legyenek.

AZ ÁRADÁS MIATT A MÁV TÖBB VONALÁN SZÜNETEL A FORGALOM.

A M.kir.Államvasutak igazgatóságától kapott értesítés szerint a tartós esőzés okozta árvíz miatt ezidőszerint a következő állomások között szünetel a forgalom: a Feled-Rimaszombati vonalon, Feled és Rimaszombat között, a Fülek-Bánrévei vonalon Balogfala és Bánréve között, Bánréve-Ózd vonalon 3ánréve-Ózd között;., a Balassagyarmat-Losonci vonalon Őrhalom és Losonc között, Vámosgyörk-Újszászi vonalon Jászárokszállás és Jászdózsa állomások között. A megrongált pályarészeken a helyreállítási munkálatok folyamatban vannak.”[494]

VASÚTI FORGALOMZAVAR AZ ÁRVÍZ MIATT

„A m. kir. Államvasutak igazgatósága közli, hogy az árvíz okozta pályarongálás miatt a forgalom ezidőszerint a következő vonalakon és a következő állomások között szünetel: a Fülek-Bánrévei vonalon Balogfala és Bánréve állomások között, a Feled-Rimaszombati vonalon Feled-Rimaszombat állomások között, a Bánréve-Ózdi vonalon Bánréve-Ózd állomások között, a Vác-Balassagyarmati vonalon Dejtár és Drégelypalánk állomások között, Balassagyarmat-Losonci vonalon Őrhaiom és Losonc állomás között, a Vámosgyörk-Ujszászi vonalon Jászárokszállás és Jászapáti állomások között a megrongált pályarészeken a helyreállítási munkálatok folyamatban vannak.”[495]

FORGALMI KORLÁTOZÁSOK AZ ÁRVÍZ MIATT

„A m .kir .Államvasútak igazgatós ágától kapott értesítés szerint a tartós esőzés okozta árvíz miatt ezidőszerlnt a következő állomások között szünetel a forgalom; a Fülek-Bánrévei vonalon Bánréve és Rimaszécs között; a Bánréve-ózdi vonalon Bánréve és Ózd között…”[496]

„Vitéz Borbély-Maczky Emil főispán vasárnap délelőtt fényes ünnepség keretében adta át Ózdon a kormányzó úr őfőméltósága által kitüntetett hat ózdi lakosnak a bronz érdemrendet. A múlt év tavaszán a Sajó áradása idején az árvíz Bánréve mellett sokozer hold területet

[494] MTI, 1939. március 30. csütörtök
[495] MTI, 1939. március 31. péntek
[496] MTI, 1939. április 1. szombat

borított el és több községet is elárasztott. Az ózdi vasgyár-munkásai ekkor halált megvető bátorsággal siettek a fuldoklók segítségére. A mentésben különösen Fiedler Ottó vasgyári műhelyirnok, Peternak Jenő, Petró István, Kovásznai Bertalan vasgyári munkások és Murányi Géza ózdi szabómester tűntek ki. A vármegyei hatóságok felterjesztésére a kormányzó valamennyiöket kitüntette…. „[497]

„A M.kir.Államvasutak Igazgatóságától vett értesülés szerint a Bánréve-Ózdi vonalon Bánréve és Ózd állomások között, valamint a Vámosgyörk-Ujszászi vonalon Jászapát ós Jászdózsa állomások között az árvíz okozta forgalmi akadály megszűnt. Ez időszer int a MÁV-vonalain már csak a Fülek-Bánrévei vonalon Bánréve és Rimaszécs állomások között szünetel a forgalom. A helyreállítási munkálatok itt is folyamatban vannak.”[498]

A MÁV MINDEN VONALAIT HELYREÁLLT A FORGALOM.

„A m.kir.iállamvasutak igazgatóságától kapott értesítés szerint a Fülek-Bánrévei vonalon Bánréve és Rimaszécs állomások között a forgalmi akadály megszűnt. A MÁV vonalain forgalmi korlátozás már nincsen.”[499]

A hírek között vasúti baleset.

„A m.kir. Államvasutak igazgatóságától kapott értesítés szerint november 9-én Bánréve és Putnok állomások között a 9561,sz.tehervonat összeütközött a 9514/11,sz,mozdonyvonattal. Az összeütközés következtében egy vasúti alkalmazott meghalt, három pedig megsérült és hat kocsi kisiklott. A baleset okának kiderítésére ***e*** *helyszínen a legszigorúbb vizsgálat megindult.”*[500]

„A november 9-én Bánréve közelében történt vonatösszcütközés, a csendőri nyomozás adatai szerint a nagy köd idézte elő. Az összeütközés következtében Ragályi Gyula miskolci MÁV-fékező azonnal meghalt, Tar László vonatvezető és Csonka Gyula MÁV távirdafelvigyázó súlyosan megsérült, A sérülteket a mentők az ózdi kórházba vitték, A csendőrség a nyomozást tovább folytatja.”[501]

„VASÚTI BALESET.

November: 18-án a kora reggeli órákban a bánrévei vasútállomás nyugati kijáratánál két tehervonat összeütközött. Emberéletben kár nem esett. Öt kocsi összetörött, az anyagi kár ismeretlen, A nyomozás folyamatban van.”[502]

A Felvidék visszatérése után a közigazgatás, a határőrizet, a csendőrség ismételten átszervezésre került a szűkebb térségben. A határok északra tolódtak.

[497] MTI, 1939. április 3. hétfő
[498] MTI, 1939. április 3. hétfő
[499] MTI, 1939. április 4. kedd
[500] MTI, 1939. november 10. péntek
[501] MTI, 1939. november 10. péntek
[502] MTI, 1939. november 18. szombat

Kerület	Osztály	Szárny	Szakasz	Őrs határőrben	Őrs a határvonal mellett
VII. Miskolc	Miskolc	Miskolc	Miskolc	Ónod	
		Ózd	Ózd	Bánréve, Hangony	
	Eger	Rimaszombat	Rimaszombat	Ajnácskő, Feled, Rimaszécs, Tornalja, Szilice	Rimaszombat, Osgyán, Bátka, Krasznahorkaváralja, Rozsnyó, Pelsőc, Jolsva, Harpács
	Balassagyarmat	B.gyarmat	B.gyarmat	Balassagyarmat, Érsekvadkert, Ipolytarnóc, Cserhátsurány, Nagyoroszi, Diósjenő, Ipolyság, Ipolyszakállos, Ipolypásztó, Ipolyvisk	Zsély, Csáb, Ipolynyék, Déménd, Palást,
		Salgótarján	Salgótarján		Losonc, Vilke, Csalár

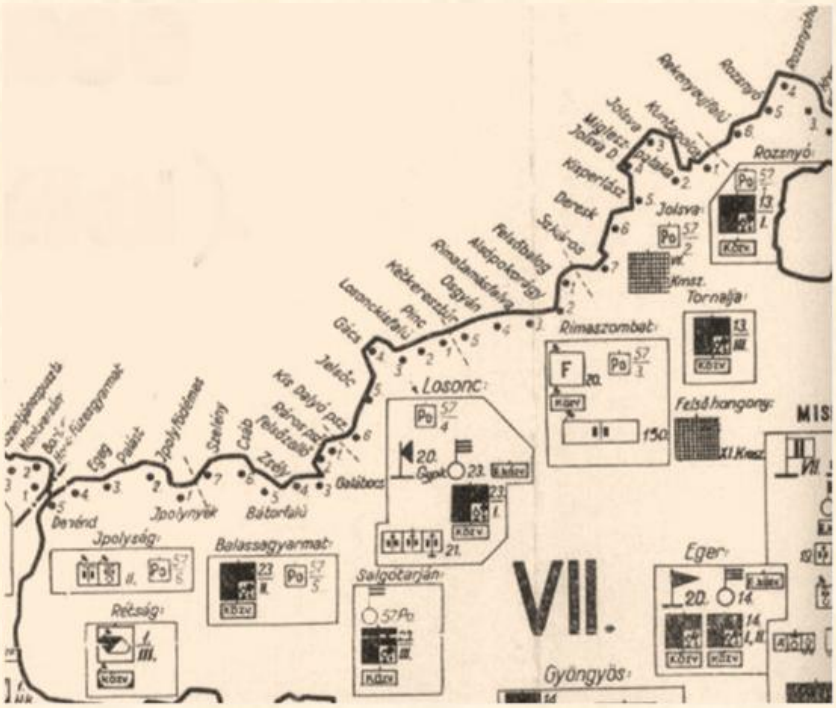
Az új határvonal őrzését a 4. határvadász zászlóalj végezte. [503]

A zászlóalj magasabb parancsnoksága a salgótarjáni 1. határvadászdandár volt, amely szintén a VII. hadtest kötelékébe tartozott. A zászlóaljból Balassagyarmatra települt a parancsnokság, gazdasági hivatal, árkászszakasz, távbeszélőszakasz, nehézfegyverszakasz, puskásszázad, géppuskás-szakasz, kerékpáros-szakasz.

A 4. határvadász zászlóalj a Felvidéki bevonulásban részt vett. 1940. augusztus 30-án az erdélyi visszacsatolásnál is ott voltak. Helyöket a Felvidéken a frissen megalakított 57. határvadász portyázó osztály vette át.

Parancsnokság:
Salgótarján
Határőrizeti területe Barkától Deréndig.
-57/1. portyázó század
Hat kihelyezett őrssel. Biztosítási területe Barkától Reketyeújfaluig.
Parancsnokság:
Rozsnyó
Kihelyezett őrsei:
-Barka /határvadász őrs/
-Demő /határvadász őrs/
-Krasznahorka-váralja /határvadász őrs/
-Rozsnyóhuta / határvadász őrs/
-Rozsnyó / határvadász őrs/
-Rekenyeújfalu / határvadász őrs/

[503] 1938. október 1-jétől, a Határőrség a Honvédelmi Minisztérium alárendeltségébe került, ahol határvadász alakulatokká szerveződtek és a határőrizet mellett a határvédelmet is ellátták. Az 1938. március 5-ei győri program első ütemében a "Kis-Huba-hadrend"-del hét határvadász-dandár szervezése kezdődött meg, 24 határvadász-zászlóaljjal. Ekkor került felállításra a 4. határvadász-zászlóalj. A zászlóalj az Ojzozi-szoros és környékének védelmét látta el. 1940. december 1-én megszüntették és átalakították. http://www.hatarvadasz.hu



-57/2. portyázó század
Hat kihelyezett őrssel. Biztosítási területe Barkától Reketyeújfaluig.
Parancsnokság:
Jolsva
Kihelyezett őrsei:
-Kuntapolca /határvadász őrs/
-Míglesz-pataka /határvadász őrs/
-Jolsva /határvadász őrs/
-Jolsva-dél / határvadász őrs/
-Kisperlász / határvadász őrs/
-Deresk / határvadász őrs/
-Szikáros / határvadász őrs/

-57/3. portyázó század
Öt kihelyezett őrssel. Biztosítási területe Felsőbalogtól Kétkeresztúrig.
Parancsnokság:
Rimaszombat
Kihelyezett őrsei:
-Felsőbalog /határvadász őrs/
-Alsópokorágy /határvadász őrs/
-Rimatamásfalva /határvadász őrs/
-Osgyán / határvadász őrs/
-Kétkersztúr / határvadász őrs/

-57/4. portyázó század
Hat kihelyezett őrssel. Biztosítási területe Pinctől Kisdalyóig.

Parancsnokság:
Losonc
Kihelyezett őrsei:
-Pinc /határvadász őrs/
-Losonckisfalu /határvadász őrs/
-Losonc /határvadász őrs/
-Gács / határvadász őrs/
-Jelsőc / határvadász őrs/
-Kisdalyó / határvadász őrs/

-57/5. portyázó század
Hét kihelyezett őrssel. Biztosítási területe Rárostól Szelényig.
Parancsnokság:
Balassagyarmat
Kihelyezett őrsei:
-Ráros puszta /határvadász őrs/ Bővebben itt
/Pk.: Bajnóczi Gyula f.törm (1939. III. - 1944. XII. 16.)/
-Felsőzallő /határvadász őrs/
-Galábocs /határvadász őrs/
-Zsély /határvadász őrs/
-Bátorfalu / határvadász őrs/
-Csáb /határvadász őrs/
/Pk.: Bartó János tsz. szkv (1944. VII. - 1944. XII.)/
-Szelény / határvadász őrs/

-57/6. portyázó század
Öt kihelyezett őrssel. Biztosítási területe Ipolynyéktől Deréndig.
Parancsnokság:
Ipolyság
Kihelyezett őrsei:
-Ipolynyék /határvadász őrs/
-Ipolyfödémes /határvadász őrs/
-Palást /határvadász őrs/
-Egeg /határvadász őrs/
-Derénd / határvadász őrs/
/Pk.: Balázs János örm (1944. VII. 1. - 1945. III. 28.)/[504]

[504] Az 57. portyázó határvadász osztály aztán az idők folyamán még átalakult.. 1944. szeptemberben jelentős létszámot vontak ki belőle. A kivont létszámból alakították az 57. határvadász zászlóaljat, majd ez után őket Nagyvárad térségében vetették be. A zászlóalj folyamatos védekező harcok közepette Budapesten gyűrűbe szorult és ott teljesen felmorzsolódott. A felvidéki őrsök 1944 decemberében hagyták el helyüket. Losoncon vonták össze őket és azonnal harcba is vetették a szovjetek ellen. A kilátástalan harcban, melyet Uppőny-Ózd-Borsodnádasd térségében vívtak, három napon át tudták feltartóztatni az ellenséget. Nagy veszteségeket szenvedtek és végül 1300 fő adta meg magát Upponynál. http://www.hatarvadasz.hu

Ezek után 1940 emlékezetesen hideg tele. Édesapámék ekkor már a putnoki polgári iskolába jártak. Mindig emlegették, hogy a reggeli vonaton az utastérben, a teljes fűtés ellenére, olyan jég volt, hogy azon csúszkáltak!

„Az Államvasutak igazgatósága közli a Magyar Országos Tudósító útján, hogy a hófúvás okozta forgalmi akadályok miatt a vonatforgalom ezidő szerint a következő vonalakon szünetel:

….Kassa-Miskolc, Miskolc-Sátoraljaujhcly, Sátoraljaujhely-Csap, Bárca-Tornanádaska, Kassa-Legenye-Alsómihályi- Sátoraljaujhely, Rimaszombat-Feled, Bánréve-Fülek, Pelsőc-Rozsnyó, Ujszász-Vámosgyörk, Vámosgyörk-Gyöngyös…"[505]

A kemény tél szinte az egész országot érintette. Budapest környéke, Észak-Dunántúl, Észak- és Közép Alföld, Felvidék szinte teljes területe, ahol rendkívüli időjárási viszonyok voltak.

A jelzett héten, néhány helyen újraindult a forgalom a takarítás és a hóhelyzet alapján, de aztán ez mindig visszaállt a forgalom megszakadására!

Ezek után a tavasz ismét árvízzel indít.

„A kultúrmérnöki hivatalba érkezett jelentés szerint a Sajó szerdára virradóra érte el legnagyobb magasságát, amikor Bánréve határában 322 centiméteres vízállást mértek. Reggel 8 órára 318 centiméterre apadt a víz. A Sajó felső folyása általában apad. A Boldva 281 centiméteres magasságot ért el. Eddig 1931-ben volt vízállása a legnagyobb, amikor 261 centiméterre emelkedett… „[506]

„A Sajó Folsőborsodban Hét község közelében 80 méter szélességben átszakította a gátat és Hangonyt, Sajóvárkonyt, valamint Ózdot fenyegeti. Bánréve és Sajópüspöki között az áradat négy helyen elöntötte az országutat. Serényfalva és Putnok között a Málé-patak háromezer katasztrális holdat öntött cl. Csütörtökön délután Felsőgömörben langyoseső volt, úgyhogy péntekre nagyobb áradástól lehet tartani… „[507]

1940 nyara már a németek nyugati hódításairól szól, ekkor még az ország csak gazdaságilag érdekelt a háborúban. Németország számára élelmiszer, és létfontosságú alapanyagok azok, amelyek fontosak. Ilyen a búza, a gyümölcs, a hús, vagy az ipar számára az olaj, a bauxit, mangán, stb.

Az ország arat, és ebben részt kell venniük a már behívott katonáknak is.

„Aratási különvonatok indulási ideje:

….

[505] MTI, 1940. február 14. szerda – 21 szerda

[506] MTI, 1940. március 27. szerda

[507] MTI, 1940. március 28. csütörtök

Losonc - Szerencs:

Losonc	*indulási idő*	*5 ó. 55 p.*
Bánréve	*„*	*9 ó. 40 p.*
Miskolc	*„*	*12 ó. 20 p.*
Szerencs	*„*	*13 ó. 10 p.*

.....

A vonatok természetesen a fel nem sorolt közbeeső állomásokon és megállóhelyeken is megállanak.

*A felsorolt állomásokról induló vonatok **a** rendes személyvonatok után külön vonatokként indulnak.*

*A mellékvonalakról induló szabadságoltak **a** fővonalakon levő csatlakozó állomásokon szállnak át **a** felsorolt vonatokba.*

*A Budapestről indulók közül **a** Szerencs felé utazók Budapest - Józsefváros pályaudvaron szálljanak be az aratási vonatokba, a Szeged, Szolnok felé utazók Budapest - Nyugati p.u.-on, **a** Kiskunhalas felé utazok pedig Budapest Keleti p.u.-on.*

Ilymódon szálljanak vonatra Budapest-en azok is, akik egyenként érkeznek, Budapestre s onnan tovább utaznak.

*A visszautazás mindenki részére annyi ideig tart, mint amennyi ideig **a** hazautazás tartott, Mindenki tehát úgy induljon el otthonról, hogy az elrendelt időre beérkezzék.*

A szabadságról bevonulók kellő mennyiségű úti élelemmel lássák el magukat.

Az aratási szabadságon levő katonák ismerőseit, valamint az illetékes közhatóságokat a központi szállításvezetőség felkéri, hogy e hirdetményben foglaltakat közérdekből hozzák tudomására az érdekelteknek.”[508]

„Aratási szabadságról bevonuló katonák vonatai

Losonc	*ind.*	*5 ó. 55 p.*
Bánréve	*"*	*9" 40’*
Miskolc	*"*	*12 " 20 ’*
Szerencs	*"*	*13 " 10 ’*

Természetesen a vonatok a közbeeső fel nem sorolt állomásokon megállóhelyeken is megállónak.

A-felsorolt állomásokról induló vonatok a rendes személyvonatok után indulnak.

A mellékvonalakról induló szabadságoltak a fővonalakon levő csatlakozó állomásokon szállnak át á felsorolt vonatokba.

A Budapestről indulók közül a Szerencs-felé utazók Budapest-Józsefváros p.u.-on szálljanak be külön vonatokba- a Szolnok-Szeged felé utazók Budapest-nyugati p„u,-on; a Kiskunhalas felé utazó utasok a Keleti p.u.-on.

Ilymódon szálljanak vonatra Budapesten azok is, akik egyenkint érkeznek Budapestre, s onnan tovább utaznak.

---

[508] MTI, 1940. július 23. kedd

A visszautazás mindenki részére annyi ideig tart, mint amennyi ideig a hazautazás tartott. Mindenki tehát úgy induljon el otthonról, hogy időre beérkezzék

A szabadságról bevonulók kellő mennyiségű úti élelemmel lássák el magukat.

A gyorsvonatok használata tilos.”[509]



Vasútvonalaink 1940[510]

1940-41 tele az előzőeken is túltesz.

„A Meteorológiai Intézet jelenti január 19.-én délben:

Európa délnyugati részein szubtropikus levegő beáramlása folytán erős enyhülés van folyamatban. Spanyolország egyes vidékeiről nyárias zivatarokat jelentenek. Középeurópában még tart a nagy hideg. Hazánkban az eddigi északnyugati szél helyét déli légáramlás foglalta el..A hőmérséklet tegnap néhány keleti vidéket kivéve délben is erősen a fagypont alatt maradt, éjjel pedig csaknem mindenütt erősen a mínusz 10 fok alá süllyedt. Szombathelyen, valamint a Felvidék egy részén, Losoncon, Miskolcon, Kassán és Rozsnyó környékén, mínusz 20 - mínusz 24 fokos hőmérsékletet mértek. Csapadék csak kisebb hó-szállingózás alakjában volt. Ma országszerte hideg, kissé ködös, száraz idő uralkodik.

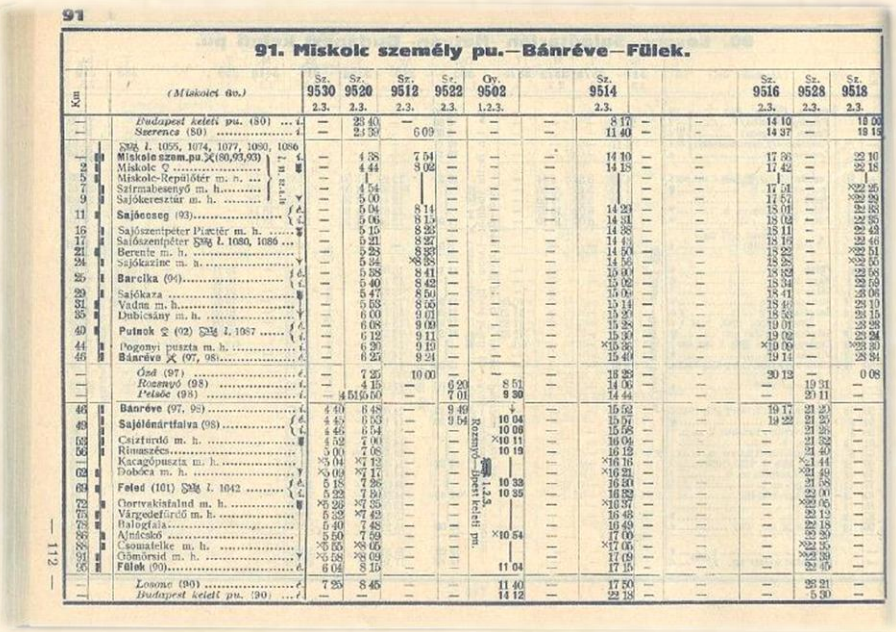
A hóréteg vastagsága a Svábhegyen: 25 cm; Dobogókőn 32 cm; Kékesen 37 cm; Kozmescseki erdészháznál 108 cm.

A Balaton jegének vastagsága ma reggel Keszthelyen 38, Balatonbogláron 42, Tihanyban 30, Balatonfüreden 31, Siófokon 30, Balatonkenesén 34.

Budapesten ma délben a hőmérséklet mínusz 6 fok, a tengerszintre átszámított légnyomás 759 mm., gyengén süllyedő irányzatú.

[509] MTI, 1940. augusztus 5. hétfő

[510] Balla László

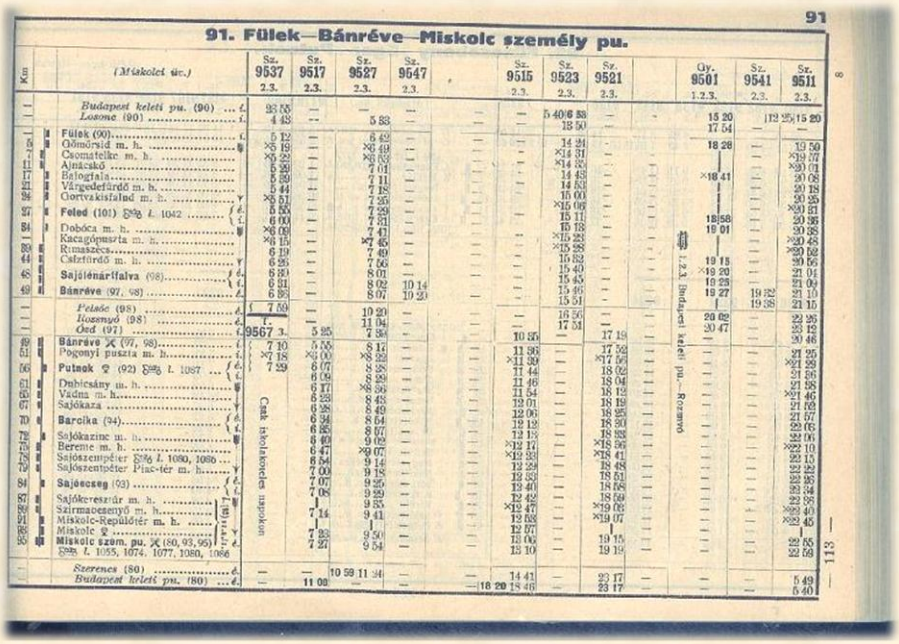


91. Miskolc személy pu.—Bánréve—Fülek.

Menetrend 1941, téli[511]

Várható időjárás a következő huszonnégy órára: Dél-keleti - déli szél. Sok helyen köd. A Dunántúl néhány helyen kisebb havazás. A hideg nyugaton kissé mérséklődik, keleten átmenetileg meg erősödik.

További kilátások: Néhány napon belül erősebb enyhülés valószínű.”[512]



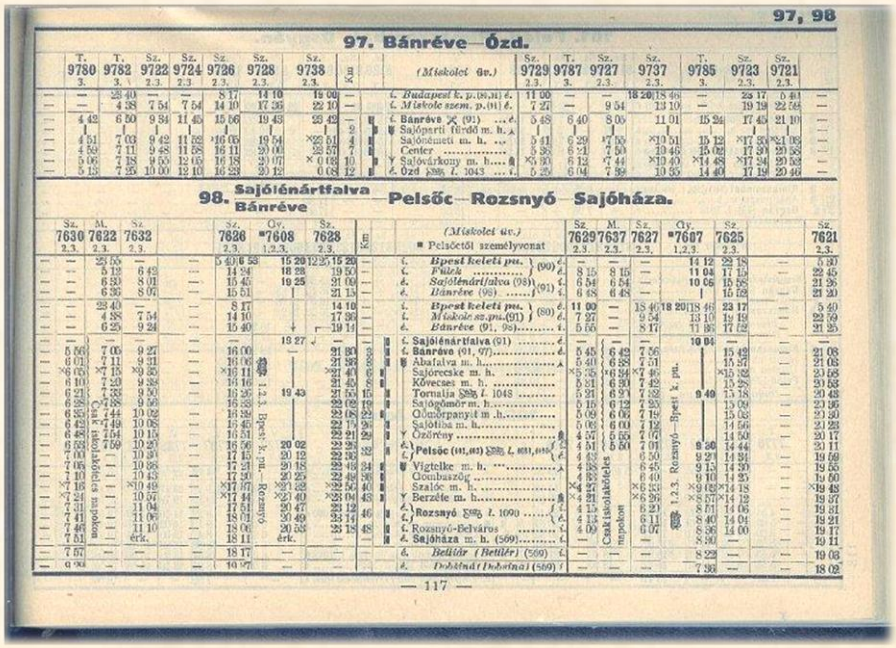
91. Fülek—Bánréve—Miskolc személy pu.

Menetrend 1941, téli[513]

[511] Balla László www.vasút.hu

[512] MTI, 1941. január 19. vasárnap

[513] Balla László www.vasút.hu



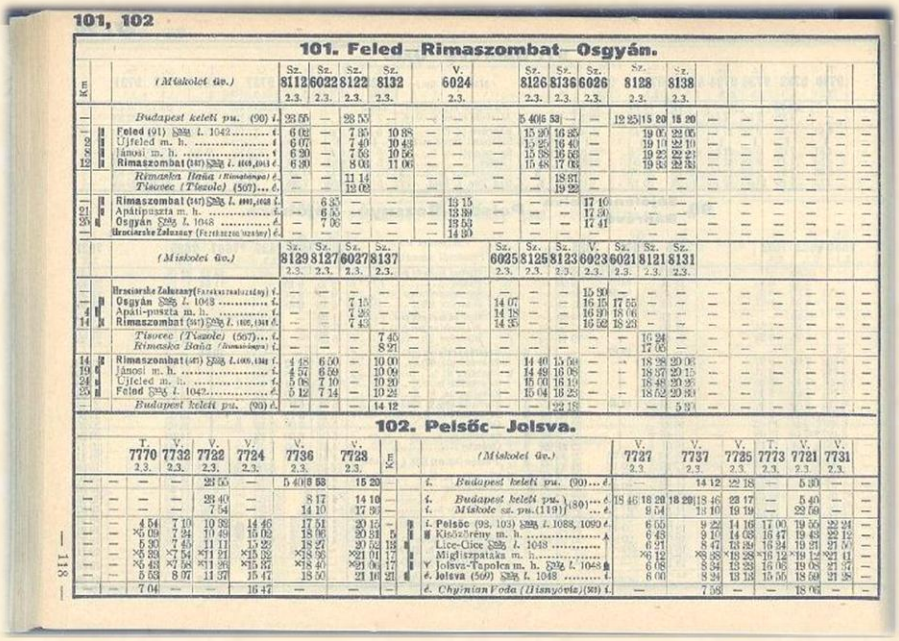
97, 98

97. Bánréve—Ózd.

98. Sajóiénártfalva Bánréve—Pelsőc—Rozsnyó—Sajóháza.

— 117 —

Menetrend 1941, téli[514]



101, 102

101. Feled—Rimaszombat—Osgyán.

102. Pelsőc—Jolsva.

Menetrend 1941, téli[515]

„A Magyar Távirati Iroda jelenti:

A kereskedelem- és közlekedésügyi minisztérium február 26-án az 1-66 számozással ellátott főközlekedési közutak, valamint a 415, sz. kecskemét-békéscsabai és gallyatetői közútnak havazás és hófúvással kapcsolatban előállott közlekedési viszonyairól a m.kir, államépítészeti hivataloktól február 26,-éa 20 óráig beérkezett adatok alapján az alábbi hivatalos hó jelentést adta ki:

Gépkocsiközlekedést gátló hóakadály az ország területén sehol sines.

[514] Balla László www.vasút.hu

[515] Balla László www.vasút.hu

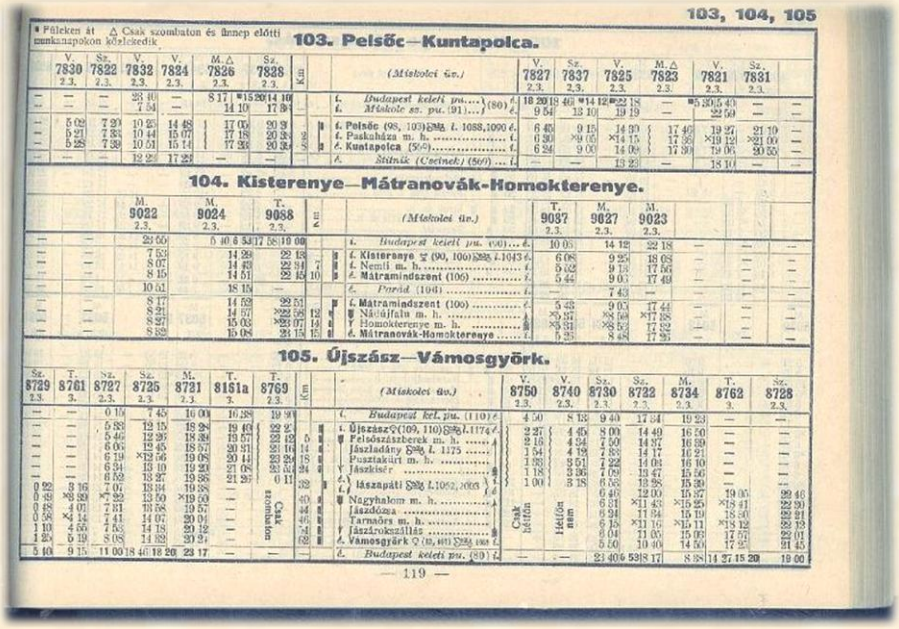
A hójelentés kizárólag fent megjelölt időpontig szolgál tájékoztatásul. Sz időpont után hóakadály bárhol keletkezhetik; ezért gépkocsival való utazásoknál hólánc, lapát és csákány vitele feltétlenül szükséges.

Árvíz által elárasztott közutak, valamint felfagyás miatt lezárva:

….

<u>Gömör vármegyében:</u>

234.sz.közút Aggteleknél elárasztva, de járható,
Bánréve - ózdi közút Bánrévénél árvíz miatt lezárva,
Feled - zabari közút Felednél árvíz miatt lezárva,..”[516]



103, 104, 105

103. Pelsőc—Kuntapolca.

104. Kisterenye—Mátranovák-Homokterenye.

105. Újszász—Vámosgyörk.

— 119 —

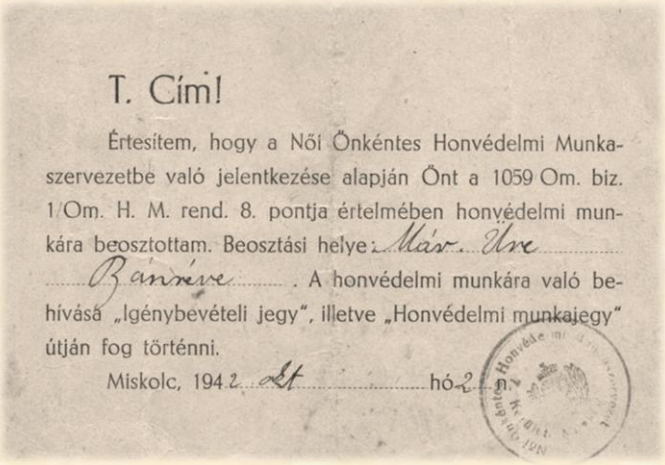
Menetrend 1941, téli[517]

Aztán már a háború, amely érinti a község környezetét is! 1941 nyarán a Szovjetúnió megtámadásában már részt vesznek magyar fegyveres alakulatok is. A hazai viszonyokhoz képest „jól felszerelt” gyorshadtest, amely üldözőharcokat víva is, igen jelentős személyi, és anyagi veszteségeket szenved. Kinn maradnak magyar alakulatok megszálló, rendfenntartó szerepkörben is. Ekkor még úgy látszik, hogy a Felvidék, Kárpátalja, Észak-Erdély visszaszerzésért ez az áldozat elviselhető.

Aztán a németek moszkvai fiaskója mindent felborít!

„A magyar politikai és katonai vezetés - főleg a Honvéd Vezérkar 1941.szeptember 6-án kinevezett új főnöke, Szombathelyi Ferenc altábornagy (1941. november l-jétől vezérezredes) - úgy értékelte a helyzetet, hogy a gyorshadtestnek a keleti hadszíntérről történő visszavonása, hazaszállítása feltétlenül szükséges. Ennek a lehetővé tételét mind a politikai, mind a

[516] MTI, 1941. február 26. szerda
[517] Balla László www.vasút.hu



T. Cím!

Értesítem, hogy a Női Önkéntes Honvédelmi Munkaszervezetbe való jelentkezése alapján Önt a 1059 Om. biz. 1/Om. H. M. rend. 8. pontja értelmében honvédelmi munkára beosztottam. Beosztási helye: Már. Ure Bánréve. A honvédelmi munkára való behívása „Igénybevételi jegy", illetve „Honvédelmi munkajegy" útján fog történni.

Miskolc, 1942. okt hó 2 n.

katonaivonalon kérték a németektől. A gyorshadtest csapatainak felváltása 1941. november 6-án meg is indult és az alakulatok 1941 decemberére visszatértek Magyarországra.

1941 decemberére az elfoglalt szovjet területeken csak megszálló feladatokat ellátó magyar seregtestek maradtak, a Magyar Megszálló Csoport parancsnokság irányítása alatt, öt gyalogdandárnyi erőben.

A limitált katonai erő alkalmazására vonatkozó magyar törekvések, elképzelésekazonban csak ideig-óráig látszottak megvalósíthatónak, mivel a keleti hadszíntéren - ha nem is döntő, de - jelentős változás állt be 1941 decemberében.

A villámháborús elképzeléseket ugyan nem teljesítő, de hatalmas sikereket elérő német haderőt a szovjet hadsereg csapatai 1941 decemberében Moszkva térségében megállították és ellentámadásuk során jelentősen visszavetették, komoly személyi és anyagi veszteségeket okozva ezzel a német fegyveres erőknek. A Wehrmacht legyőzhetetlenségének legendája szertefoszlott.

A moszkvai csatavesztést követően a hitleri Németország politikai és katonai vezetésének a szemében is jelentősen felértékelődtek a fegyvertárs országok - így pl. Magyarország, Románia, Finnország - hadseregei, illetve anyagi lehetőségei.



NYOMTATVÁNY

Tekintetes
Negyságos

Magyar Irma

Bánréve

LUDVIG ISTVÁN, MISKOLC

Magyar Irma
Női Önkéntes Honvédelmi
Munkaszervezetbe való behívása
1942. október

A Magyarországgal formális katonai szövetségben ugyan nem álló, de azt mindig fegyvertársként kezelő Németország, személyesen Adolf Hitler fordult levélben a magyar államfőhöz, Horthy Miklóshoz és kérte Magyarország jelentősebb hozzájárulását a közös hadviselés terheihez.

A Hitler levelében megfogalmazott kérés pontosítása, illetve annak realizálása Ribbentrop birodalmi külügyminiszterre és Keitel vezértábornagyra, a német véderő főparancsnokság főnökére várt….

….A német III Birodalom vezére, külügyminisztere útján komoly katonai és gazdasági kérésekkel fordult Magyarországhoz, illetve annak politikai és katonai vezetéséhez.

Ribbentrop a Bárdossy Lászlóval folytatott megbeszélései során a keleti hadszíntér 1942. január elejére kialakult helyzetét elemezve különösen fontosnak tartotta, hogy a "bolsevizmust meg ebben az évben végleg legyűrjék.

Hitler kérését tolmácsolva, ehhez Magyarország aktív támogatását, annak egész haderejét igényelte. Ribbentrop tárgyalásai sikerének az érdekében nem titkolta el a magyar tárgyalópartnerei előtt azt sem, hogy a román katonai vezetés a nagyobb magyar részvételtől tette függővé hadseregének teljes rendelkezésre bocsátását a tavasszal megindítandó új keleti hadjárathoz…

.. "Horthy kormányzó és Bárdossy miniszterelnök a kérdést a kormány többi tagjával ismételten megtárgyalta, és a tárgyalások utolsó napján adtak választ a birodalmi külügyminiszter úrnak; eszerint Magyarország ugyan nem bocsáthatja rendelkezésre hadseregét száz százalékban a keleti hadjárat céljaira, de hajlandó lehetőségeinek legszélső határáig elmenni, azaz a hadjáratban az eddiginél lényegesebb erőkkel részt venni.”..

Bartha Károly honvédelmi miniszter és Szombathelyi Ferenc vezérkari főnök tárgyaltak a katonai támogatás kérédéseiről Keitel vezértábornaggyal.

„ …A honvédség két legmagasabb rangú vezetőjének tárgyalása Keitel vezértábornaggyal hosszas alkudozások közepette zajlott. "Egyszer egy nagyon heves összeütközés már-már arra késztetett, hogy a tárgyalások megszakításával fenyegetődzek..." - írta Keitel egykorú feljegyzésében….”

"...Meg kell gondolni azt is, hogy Magyarország tisztán ideális javakért harcol. Nem keresünk Oroszországban semmit, nem úgy, mint a románok, akik minket állandóan és nyíltan támadással fenyegetnek, és véreinket Erdélyben sanyargatják..”

„ …Hosszú alkudozás és huzavona után végre megállapodtunk abban, hogy három dandárt, amelyek megszállási célokra lettek volna igénybe véve, szintén hadiállományra töltjük fel, és ezt is a hadműveleti hadseregbe állítjuk be. így ezen hadsereg 9 dandárból, egy páncéldandárból fog állani![518]*, mely 3 hadtestben lesz összefogva, míg a megszálló erők 5 dandárt fognak kitenni…”*[519]



Rimaszombat
Huszár emlékmű
1942-43[520]

A doni katasztrófa előkészítése tehát megtörtént, ezt viszont akkor még senki sem tudta, szinte mindenki vakon bízott a német hadseregben

[518] Valamint a rapülődandár, amely bombázókat, vadászokat, felderítőket, futárokat, stb vitt a háborúba. RZ

[519] A LOSONCI 23. GYALOGEZRED A DON MENTI HARCOKBAN 1942-1943. Szakály Sándor: A magyar királyi honvédség 2. hadserege keleti hadszíntérre történt kiküldésének előzményei

„ Rimaszombatról egy katonai alakulat elindult a harctérre. A vármegye határán réve községnél ünnepélyesen búcsúztatták a gömöri és hevesi fiúkat. Dr. Horváth Árpád pán és Nagy Elemér körjegyző a község ajándékait nyújtotta át a távozóknak. A búcsúztatáson megjelent dr. Soldos Béla Gömör~ és Kishont vármegye főispánja is.”[521]

„…Felvidéki területeink és fegyverkezési önállóságunk visszanyerése után, valamint a honvédség fejlesztése érdekében 1938 végén, 1939. elején több alakulatot hívtak életre. Ezek közé tartozott a m.kir. 23. gyalogezred is, mely az első világháborús hagyományokat figyelembe véve Losonc székhellyel alakult meg. Az ezredparancsnokság, az ezredközvetlen alakulatok, illetve az I. zászlóalj tehát Losoncra, a II. zászlóalj Balassagyarmatra, a III. zászlóalj pedig Salgótarjánba települt…”

„…A losonci gyalogezredet 1939. elejétől a miskolci VII. hadtest losonci 21. gyalogdandárának kötelékébe sorolták be…”

„…A losonci gyalogezred mozgósított alakulatainak tartalékos állományát - legénység, tisztikar - zömében a trianoni határokon belül, nógrádi és alföldi területekről hívták be. A korábban csehszlovák hadseregben kiképzést nyert évfolyamok átképzése ugyanis lassan történt. Ez egyaránt jellemezte, a visszacsatolt területek megszállásában részt vett, illetve a keleti hadszíntérre 1941-ben és 1942-ben kivonult alakulatokat…”

„…Az ország csaknem egész területéről szerveződő hadsereg kötelékébe a losonci 23. gyalogezred alakulatai is bekerültek. A 23. gyalogezred parancsnokságot, ezredközvetleneivel, s 23/1., 23/11. illetve 53/III. (iker) zászlóaljával a miskolci hadtest egri 20. könnyű hadosztályába osztották be, míg a losonci 53/1. (iker) zászlóaljját a szintén VII. hadtestbeli miskolci 19. könnyű hadosztály kötelékébe…”[522]

A gyalogezred személyi veszteséglistáját vizsgálva a fő kiegészítési kerület nógrád és az Alföld északi része volt. Ez azonban nem zárja ki, hogy a gömöri területekről, így községünkből is, szolgáltak az alakulatban.

„…A losonci gyalogezred mind 120 tisztjét és 2960 főnyi legénységét, mind nehézfegyverekkel némileg megerősített fegyverzetét és felszerelését tekintve, magyar viszonylatban sohasem képviselt ilyen nagy harcértéket a másodikvilágháború során, mint 1942-ben Mozgósítására 1942 áprilisában került sor. Hat-hetet szántak a csapatok összeszoktatására és kiképzésére, mely természetesen kevésnek bizonyult…”

„…A 23. gyalogezredből Losoncra 7 tiszt 272 főnyi legénység, Balassagyarmatra 5 tiszt, 246 fő legénység, Salgótarjába pedig 12 tiszt és 370 fő legénység érkezett meg épségben

[520] Rimaszombat lap (Az előző lapon idézett búcsúztató tehát a huszároknak szólt. Ez vagy a 22. önálló huszárszázad, pk. Szodoray Frigyes alezredes, hadtestközvetlen alakulat, vagy a 19. miskolci könnyűhadosztály 19. huszárszázada, pk. Czupy Jenő alezredes, vagy a 20. könnyű hadosztály 20. huszárszázada pk. Szilágyi Dezső, lehetett.) Egy huszárszázad akkor hozzávetőleg 6 tiszt és 200 fő legénység volt.

[521] MTI, 1942. május 29. péntek

[522] A LOSONCI 23. GYALOGEZRED A DON MENTI HARCOKBAN 1942-1943 Szabó Péter A losonci 23. gyalogezred részvétele a Don menti harcokban (1942-1943.)

1943. májusában. A losonci gyalogezred parancsnokságából, ezredközvetlen alakulataiból, és a Kondenzovonál 1943. január 17-én csaknem megsemmisült, a 19. könnyű hadosztályba tartozott 53/1. zászlóaljból pedig összesen 21 tiszt és 681 főnyi legénység tért haza…"

A számok alapján a tisztek 63 %-os, a legénység pedig 47 %-os, iszonyatos veszteséget szenvedett.

Természetesen a község környezetéből és a behívottakból, valamint a tényleges szolgálatot töltőkből álló egyéb alakulatok is a Donhoz vonultak.[523]

Emlékeim szerint még az 1950-es évek végén is vártak vissza a községbe olyan fiatalokat, akik a Donnál tűntek el. Nem volt ez véletlen, mert hadifoglyok, civil „malenkij robot"-osok is érkeztek még ekkoriban haza!

Kazincbarcika az 50-es évek elején épült, a BVK vegyiművekkel együtt. Az anyagot mindkét helyre a vasút szállította. Apámék a mozdonyok személyzeteitől és a vonatokat kísérő vasutasoktól értesültek arról, hogy szovjet fogságból hazajött, de szabadon nem engedett emberek is dolgoznak ezeken a helyeken! Az ÁVO, később az ÁVH emberei őrizték őket. A vasutasok felismerték a falubelieket – még megviselt állapotuk ellenére is – és hírt vittek a családoknak.[524]

Természetesen voltak olyanok, akiket ezután is hiába vártak…



A miskolci 13, és a losonci 23. gyalogezredek zászlóaljainak elhelyezése 1942. október[525]

Aztán egy békésebb hírt is találtunk a községgel kapcsolatosan.

*„A m.kir. kereskedelem- és közlekedésügyi miniszter -06/675/1943.II.KKM| számú rendeletével megengedte. hogy a Gömör és Kishont vármegye közigazgatási területéhez tartozó Bánréve község a minden évben március hó 18-ára és szeptember hó 6-ára engedélyezett, de időközben szünetelt országos állat- és kirakodó vásárait ezentúl minden évben március hó 18,-án és szeptember **hó** 6,-án abban az esetben pedig, ha e napok valamelyike vasárnapra, Gergely naptár szerinti, vagy nemzeti ünnepre esnék, a legközelebbi következő köznapon is-*

[523] Részletesebben, Rónaföldi Zoltán: Múltba nézek…Fejezetek Bánréve és környezetének történetéből, című munkában.

[524] id. Rónaföldi Zoltán visszaemlékezése

[525] http://www.hungarianarmedforces.com/gyalogezred/index.html

mét megtartsa, továbbá, hogy a község az eddig minden hétfőre engedélyezett heti kirakó vásárát ezentúl minden kedden,abban az esetben, pedig, ha ez a nap Gergely naptár szerinti vagy nemzeti ünnepre esnék,a legközelebb következő köznapon tartsa.”[526]

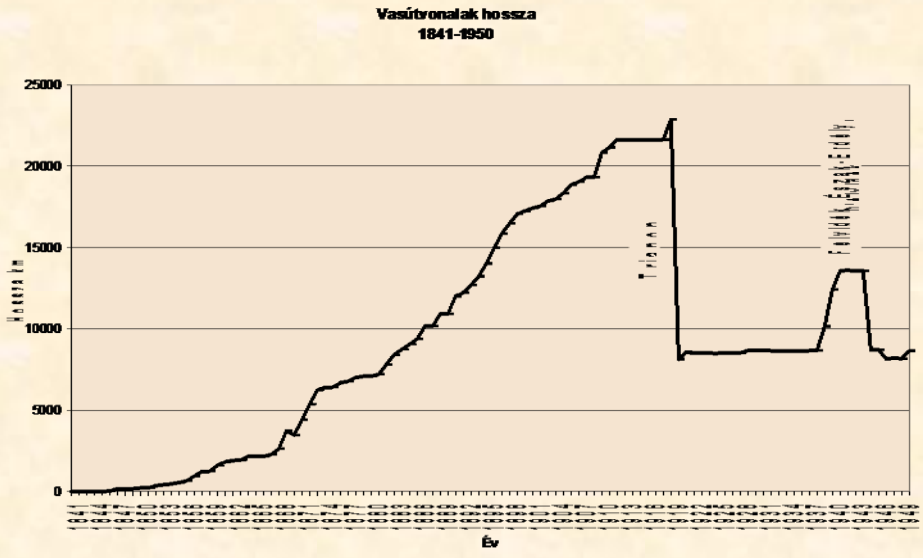
1940. évben Bánréve község lakossága felekezetek szerint a következő képen alakult.[527]

Római katolikus	Görög katolikus	Görög keleti	Evangélikus	Református	Izraelita	Összes
835	13	10	54	183	10	1105

1941. évre vonatkozóan találtunk adatokat Bánréve község, és közvetlen környezetére vonatkozóan, a lakosságszámra, illetve a zsidónak minősülő lakosság számarányáról.[528]

Település	Lakosság (fő)	Izraelita (fő)	Arány (%)
Ózd	26403	756	2,86
Putnok	4555	519	11,39
Bánréve	1095	10	0,91

A bécsi döntések után a vasútvonalak hossza a következőképpen alakult.

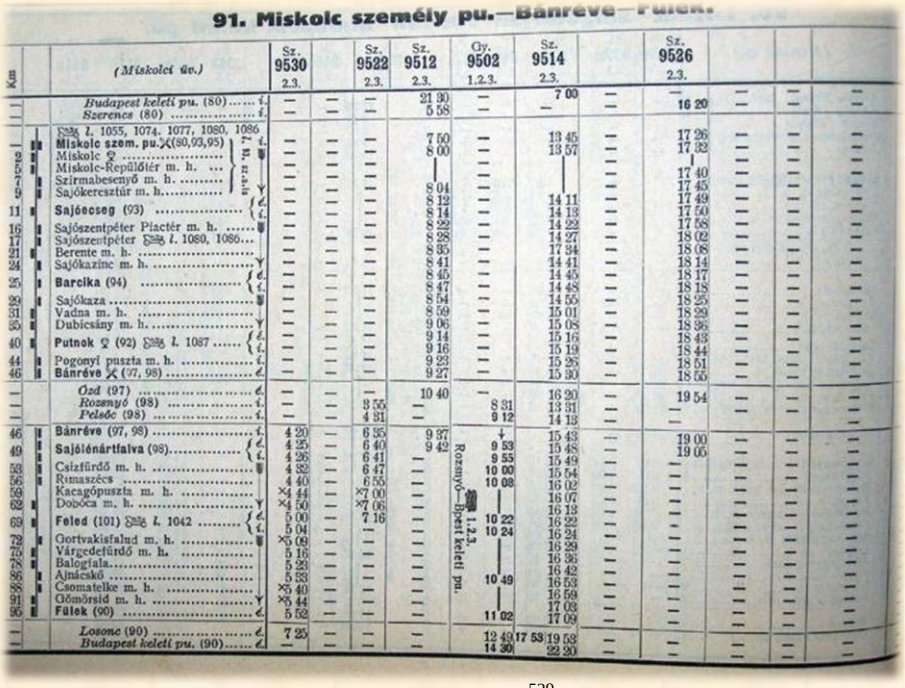


Az 1938-as 8660 km-ről a területekkel visszatért vonalak hossza 10150 km-re változott. Ehhez aztán pénzt, energiát nem kímélve, főleg az erdélyi részeken még sok vasút épült. Íly módon 1944 végére 13560 km vasutunk volt.

[526] MTI, *1943. augusztus 19. csütörtök*

[527] http://lexikon.katolikus.hu/LINKEK/LINKBBBB/09BANAT.HTML

[528] Nagy Péter Tibor: Az izraelita felekezetüek 1941-ben. Tisztán felekezeti adatról van szó, tehát a zsidótörvények által zsidónak minősitett keresztények nem szerepelnek a létszámban.



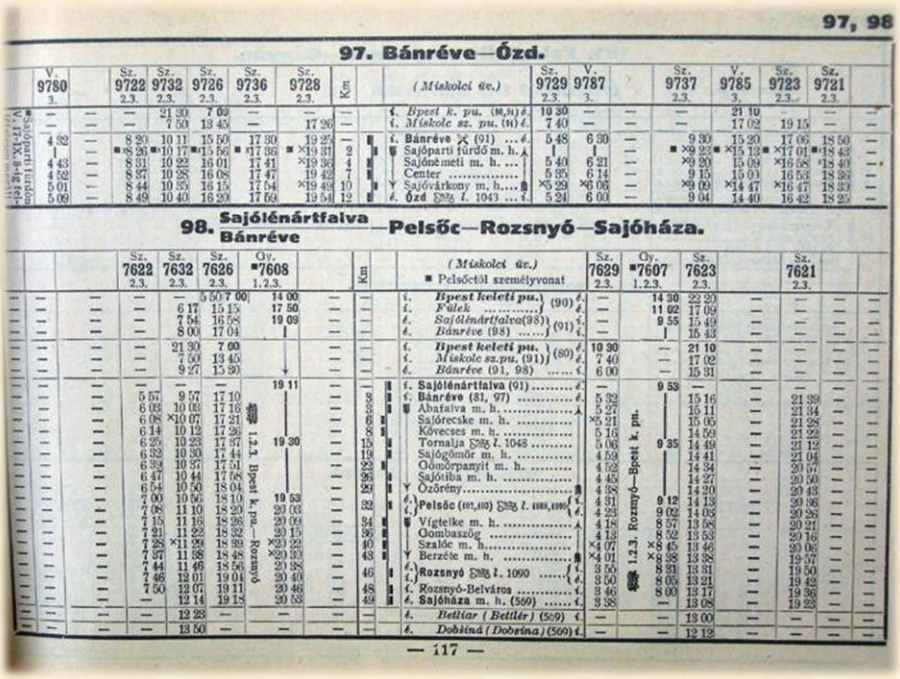
91. Miskolc személy pu.—Bánréve—Fülek.

Km	(Miskolci üv.)	Sz. 9530 2.3.	Sz. 9522 2.3.	Sz. 9512 2.3.	Gy. 9502 1.2.3.	Sz. 9514 2.3.	Sz. 9526 2.3.
—	*Budapest keleti pu.* (80) ..... t.	—	—	21 30	—	7 00	—
—	*Szerencs* (80) ..... t.	—	—	5 58	—	—	16 20
—	Sza l. 1055, 1074, 1077, 1080, 1086	—	—	—	—	—	—
—	**Miskolc szem. pu.** (80,93,95) t.	—	—	7 50	—	13 45	17 26
2	Miskolc ♀	—	—	8 00	—	13 57	17 32
5	Miskolc-Repülőtér m. h. ...	—	—	—	—	—	—
7	Szirmabesenyő m. h.	—	—	—	—	—	17 40
9	Sajókeresztúr m. h.	—	—	8 04	—	—	17 45
11	**Sajóecseg** (93) ..... t.	—	—	8 12	—	14 11	17 49
16	Sajószentpéter Piactér m. h.	—	—	8 14	—	14 13	17 50
17	Sajószentpéter Sza l. 1080, 1086...	—	—	8 22	—	14 22	17 58
21	Berente m. h.	—	—	8 28	—	14 27	18 02
24	Sajókazinc m. h.	—	—	8 35	—	14 34	18 08
25	**Barcika** (94) ..... t.	—	—	8 41	—	14 41	18 14
29	Sajókaza	—	—	8 45	—	14 45	18 17
31	Vadna m. h.	—	—	8 47	—	14 48	18 18
35	Dubicsány m. h.	—	—	8 54	—	14 55	18 25
40	**Putnok** ♀ (92) Sza l. 1087 ..... t.	—	—	9 06	—	15 01	18 29
44	Pogonyi puszta m. h. ..... t.	—	—	9 14	—	15 08	18 36
46	**Bánréve** ✕ (97, 98) ..... t.	—	—	9 16	—	15 16	18 43
—	*Ózd* (97) ..... t.	—	—	9 23	—	15 19	18 44
—	*Rozsnyó* (98) ..... t.	—	—	9 27	—	15 26	18 51
—	*Pelsőc* (98) ..... t.	—	—	9 40	—	15 30	18 55
46	**Bánréve** (97, 98) ..... t.	4 20	—	6 35	9 37	16 20	—
49	**Sajólénártfalva** (98) ..... t.	4 25	—	6 40	9 42	13 31	19 54
53	Csízfürdő m. h.	4 26	—	6 41	—	14 13	—
56	Rimaszécs	4 32	—	6 47	—	15 48	—
59	Kacagópuszta m. h.	4 40	—	6 55	—	15 49	19 00
62	Dobóca m. h.	×4 44	—	×7 00	—	15 54	19 05
69	**Feled** (101) Sza l. 1042 ..... t.	×4 50	—	×7 06	—	16 02	—
73	Gortvakisfalud m. h.	5 00	—	7 16	—	16 07	—
76	Várgedefürdő m. h.	5 04	—	—	—	16 13	—
78	Balogfala	×5 09	—	—	—	16 22	—
82	Ajnácskő	5 16	—	—	—	16 24	—
86	Csomatelke m. h.	5 28	—	—	—	16 29	—
88	Gömörsid m. h.	5 33	—	—	—	16 36	—
91	**Fülek** (90) ..... t.	×5 40	—	—	—	16 42	—
95		×5 44	—	—	—	16 53	—
—		5 52	—	—	—	16 59	—
—	*Losonc* (90) ..... t.	7 25	—	—	—	17 03	—
—	*Budapest keleti pu.* (90) ..... t.	—	—	—	—	17 09	—

Rozsnyó—Bpest keleti pu. 1.2.3.: 10 22 / 10 24 / 10 49 / 11 02

12 49 17 53 19 58
14 30 22 30

Menetrend 1943[529]



97, 98

97. Bánréve—Ózd.

V. 9780 3.	Sz. 9722 2.3.	Sz. 9732 2.3.	Sz. 9726 2.3.	Sz. 9736 2.3.	Sz. 9728 2.3.	Km	(Miskolci üv.)	Sz. 9729 2.3.	V. 9787 3.	Sz. 9737 2.3.	V. 9785 3.	Sz. 9723 2.3.	Sz. 9721 2.3.
—	—	21 30	7 00	—	—	—	t. *Bpest K. pu.* (86,94) t.	10 30	—	—	21 10	—	—
—	—	7 50	13 45	—	17 26	—	t. *Miskolc sz. pu.* (94) t.	7 40	—	—	17 02	19 15	—
4 32	8 20	10 11	15 50	17 30	19 25	—	t. **Bánréve** ✕ (91) ... t.	5 48	6 30	9 30	15 20	17 06	18 50
	■8 26	×10 17	■15 56	■17 36	×19 31	2	Sajóparti fürdő m. h.			■9 23	×15 13	×17 01	×18 43
4 43	8 31	10 22	16 01	17 41	×19 36	4	Sajónémeti m. h. ...	5 40	6 21	×9 20	15 09	×16 58	×18 40
4 52	8 37	10 28	16 08	17 47	19 42	7	Center	5 35	6 14	9 15	15 03	16 53	18 36
5 01	8 44	10 35	16 15	17 54	×19 49	10	Sajóvárkony m. h....	×5 29	×6 06	×9 09	×14 47	×16 47	18 30
5 09	8 49	10 40	16 20	17 59	19 54	12	t. **Ózd** Sza l. 1043 ... t.	5 24	6 00	9 04	14 40	16 42	18 25

98. Sajólénártfalva—Pelsőc—Rozsnyó—Sajóháza. Bánréve

Sz. 7622 2.3.	Sz. 7632 2.3.	Sz. 7626 2.3.	Gy. ■7608 1.2.3.	Km	(Miskolci üv.) ■ Pelsőctől személyvonat	Sz. 7629 2.3.	Gy. ■7607 1.2.3.	Sz. 7623 2.3.	Sz. 7621 2.3.
—	—	5 50	7 00	14 00	t. *Bpest keleti pu.* (90) t.	—	14 30	22 20	—
—	6 17	15 15		17 50	t. *Fülek* ..... t.	—	11 02	17 09	—
—	7 54	16 58		19 09	t. *Sajólénártfalva* (98) t.	—	9 55	15 49	—
—	8 00	17 04			t. *Bánréve* (98) ..... t.	—		15 43	—
—	21 30	7 00			t. *Bpest keleti pu.* (80) t.	10 30	—	21 10	—
—	7 50	13 45			t. *Miskolc sz.pu.* (91) t.	7 40	—	17 02	—
—	9 27	15 30			d. *Bánréve* (91, 98) ..... t.	6 00	—	15 31	—
—	—	—	19 11		t. **Sajólénártfalva** (91) ..... t.	—	9 53	—	—
—	5 57	9 57	17 10		t. **Bánréve** (81, 97) ..... t.	5 32		15 16	21 39
—	6 03	10 03	17 16		Abafalva m. h.	5 27		15 11	21 34
—	6 08	×10 07	17 21		Sajórecske m. h.	×5 21		15 05	21 28
—	6 14	10 12	17 26		Kövecses m. h.	5 16		14 59	21 22
—	6 25	10 23	17 37	19 30	Tornalja Sza l. 1048	5 06	9 35	14 49	21 12
—	6 32	10 30	17 44		Sajógömör m. h.	4 59		14 41	21 04
—	6 38	10 37	17 51		Gömörpanyit m. h.	4 52		14 34	20 57
—	6 46	10 44	17 58		Sajóiba m. h.	4 45		14 27	20 50
—	6 54	10 50	18 04		Ozörény	4 38		14 20	20 43
—	7 00	10 56	18 10	19 53	t. **Pelsőc** (107,103) Sza l. 1088,1090 t.	4 31	9 12	14 13	20 36
—	7 08	11 10	18 20	20 03	t.	4 23	9 02	14 03	20 26
—	7 15	11 16	18 26	20 09	Vigtelke m. h.	4 18	8 57	13 58	20 21
—	7 21	11 22	18 32	20 15	Gombaszög	4 12	8 52	13 53	20 16
—	7 28	×11 29	18 39	×20 22	Szalóc m. h.	×4 07	×8 45	13 46	20 09
—	7 37	11 38	18 48	×20 30	Berzéte m. h.	×4 01	×8 38	13 38	19 57
—	7 44	11 46	18 56	20 38	t. **Rozsnyó** Sza l. 1090 ..... t.	3 55	8 31	13 31	19 50
—	7 46	12 01	19 04	20 40	t.	3 50	8 05	13 21	19 42
—	7 50	12 07	19 11	20 46	t. Rozsnyó-Belváros ..... t.	3 46	8 00	13 17	19 36
—	—	12 14	19 18	20 53	d. **Sajóháza** m. h. (569) t.	3 38	—	13 08	19 28
—	—	12 28	—	—	t. *Belliar* (*Bellér*) (569) t.	—	—	13 00	—
—	—	13 50	—	—	t. *Dobsina* (*Dobsina*) (569) t.	—	—	12 12	—

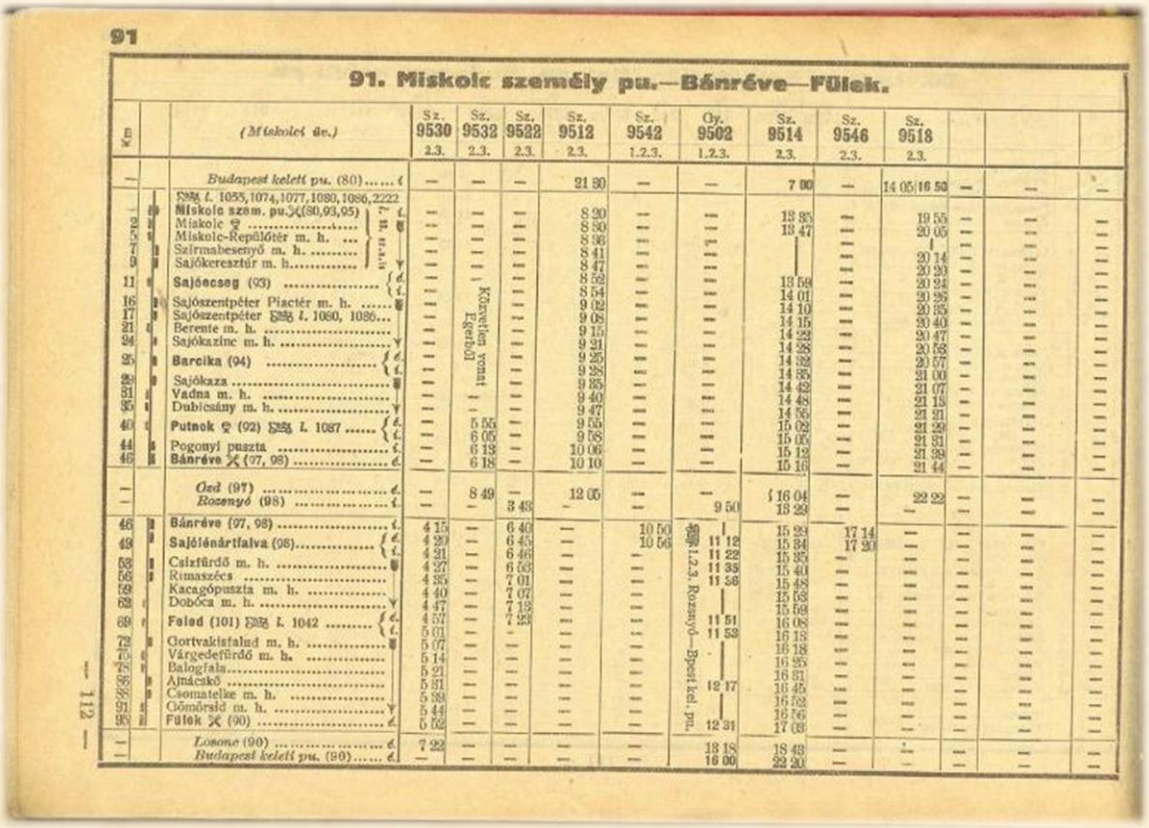
Bpest keleti pu.—Rozsnyó 1.2.3.

— 117 —

Menetrend 1943[530]

[529] http://diesirae.atw.hu/menetrend/1943/menetrend_1943.htm

[530] http://diesirae.atw.hu/menetrend/1943/menetrend_1943.htm



91

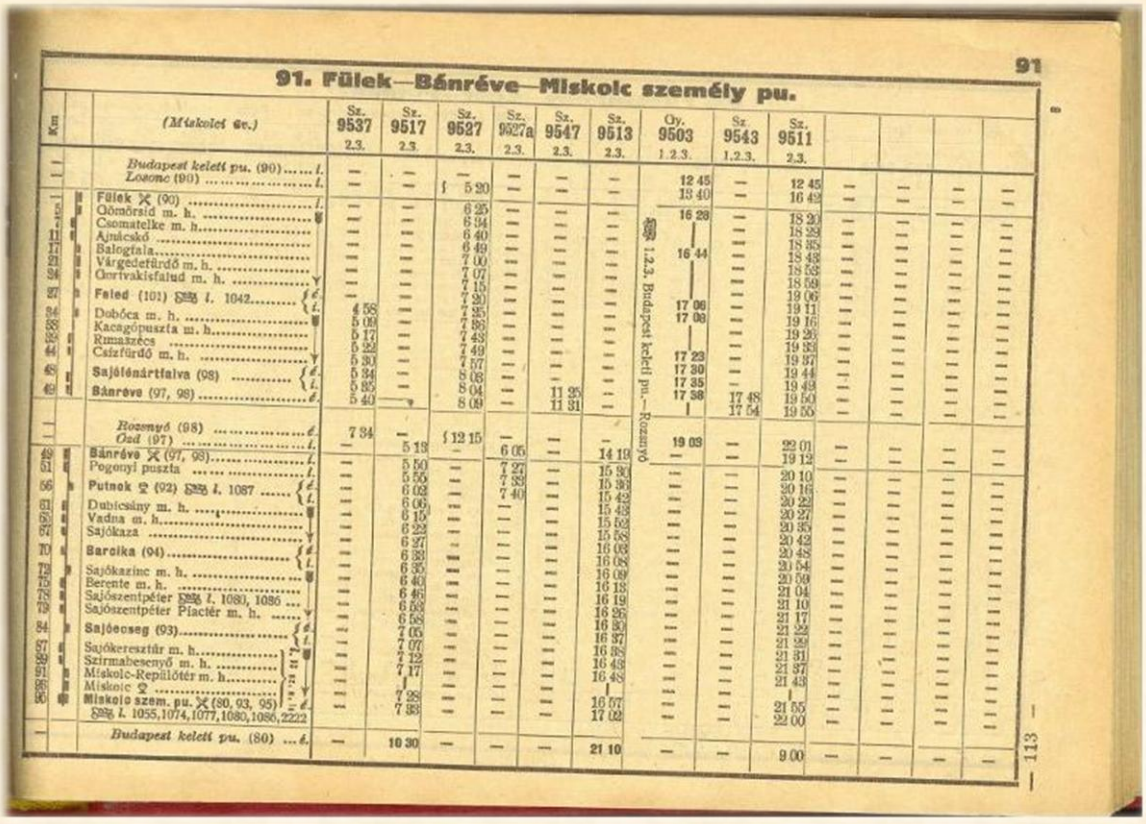
91. Miskolc személy pu.—Bánréve—Fülek.

Km		(Miskolc dc.)	Sz. 9530 2.3.	Sz. 9532 2.3.	Sz. 9522 2.3.	Sz. 9512 2.3.	Sz. 9542 1.2.3.	Gy. 9502 1.2.3.	Sz. 9514 2.3.	Sz. 9546 2.3.	Sz. 9518 2.3.
—		Budapest keleti pu. (80) ..... d.	—	—	—	21 30	—	—	7 00	—	14 05/16 50
		ŠBB l. 1055,1074,1077,1080,1086,2222									
—		Miskolc szem. pu. (80,93,95) ..... d.	—	—	—	8 20	—	—	13 35	—	19 55
2		Miskolc ♀	—	—	—	8 30	—	—	13 47	—	20 05
5		Miskolc-Repülőtér m. h. ...	—	—	—	8 36	—	—	—	—	—
7		Szirmabesenyő m. h.	—	—	—	8 41	—	—	—	—	20 14
9		Sajókeresztúr m. h.	—	—	—	8 47	—	—	—	—	20 20
11		Sajóecseg (93) ..... d.	—	—	—	8 52	—	—	13 59	—	20 24
			—	—	—	—	—	—	14 01	—	—
16		Sajószentpéter Piactér m. h.	—	—	—	8 54	—	—	14 10	—	20 35
17		Sajószentpéter ŠBB l. 1080, 1086...	—	—	—	9 02	—	—	14 15	—	20 40
21		Berente m. h.	—	—	—	9 08	—	—	14 22	—	20 47
24		Sajókazinc m. h.	—	—	—	9 15	—	—	14 28	—	20 53
25		Barcika (94) ..... d.	—	—	—	9 21	—	—	14 32	—	20 57
			—	—	—	—	—	—	14 35	—	21 00
29		Sajókaza	—	—	—	9 25	—	—	14 42	—	21 07
31		Vadna m. h.	—	—	—	9 28	—	—	14 48	—	21 13
35		Dubicsány m. h.	—	—	—	9 35	—	—	14 55	—	21 21
40		Putnok ♀ (92) ŠBB l. 1087 ..... d.	—	—	—	9 40	—	—	15 02	—	21 29
			—	—	5 55	—	—	—	—	—	—
44		Pogonyi puszta	—	—	6 05	9 47	—	—	15 06	—	21 31
46		Bánréve ✕ (97, 98) ..... d.	—	—	6 13	9 55	—	—	15 12	—	21 38
			—	—	6 18	10 06	—	—	15 16	—	21 44
—		Ond (97) ..... d.	—	8 49	—	12 05	—	—	16 04	—	22 22
—		Rozsnyó (98) ..... d.	—	—	3 43	—	—	9 50	18 29	—	—
46		Bánréve (97, 98) ..... d.	4 15	—	6 40	—	10 50	—	15 29	17 14	—
49		Sajólénárfalva (98) ..... d.	4 20	—	6 45	—	10 56	—	15 34	17 20	—
53		Csízfürdő m. h.	4 31	—	6 46	—	—	11 12	15 35	—	—
56		Rimaszécs	4 37	—	6 53	—	—	11 22	15 40	—	—
59		Kacagópuszta m. h.	4 45	—	7 01	—	—	11 35	15 48	—	—
62		Dobóca m. h.	4 49	—	7 07	—	—	11 38	15 53	—	—
			4 47	—	7 13	—	—	—	15 58	—	—
69		Feled (101) ŠBB l. 1042 ..... d.	4 57	—	7 23	—	—	11 51	16 08	—	—
			5 01	—	—	—	—	11 53	16 13	—	—
72		Gortvakisfalud m. h.	5 07	—	—	—	—	—	16 18	—	—
75		Várgedefürdő m. h.	5 14	—	—	—	—	—	16 25	—	—
78		Balogfala	5 21	—	—	—	—	—	16 31	—	—
86		Ajnácskő	5 31	—	—	—	—	12 17	16 45	—	—
88		Csomatelke m. h.	5 38	—	—	—	—	—	16 52	—	—
91		Gömörsid m. h.	5 44	—	—	—	—	—	16 56	—	—
95		Fülek ✕ (90) ..... d.	5 52	—	—	—	—	12 31	17 08	—	—
—		Losonc (90) ..... d.	7 22	—	—	—	—	18 18	18 48	—	—
—		Budapest keleti pu. (90) ..... d.	—	—	—	—	—	16 00	22 20	—	—

ŠBB l. 1.2.3. Rozsnyó—Bpest kel. pu.

— 112 —

Menetrend 1944 nyár[531]



91

91. Fülek—Bánréve—Miskolc személy pu.

Km		(Miskolc dc.)	Sz. 9537 2.3.	Sz. 9517 2.3.	Sz. 9527 2.3.	Sz. 9527a 2.3.	Sz. 9547 2.3.	Sz. 9513 2.3.	Gy. 9503 1.2.3.	Sz. 9543 1.2.3.	Sz. 9511 2.3.
—		Budapest keleti pu. (90) ..... l.	—	—	—	—	—	—	12 45	—	12 45
		Losonc (90) ..... l.							13 40		16 49
		Fülek ✕ (90) ..... l.	—	—	6 25	—	—	—	16 28	—	18 20
		Gömörsid m. h.	—	—	6 34	—	—	—	—	—	18 29
		Csomatelke m. h.	—	—	6 40	—	—	—	—	—	18 35
		Ajnácskő	—	—	6 49	—	—	—	16 44	—	18 43
		Balogfala	—	—	7 00	—	—	—	—	—	18 53
		Várgedefürdő m. h.	—	—	7 07	—	—	—	—	—	18 59
		Gortvakisfalud m. h.	—	—	7 15	—	—	—	—	—	19 06
		Feled (101) ŠBB l. 1042 ..... d.	—	—	7 20	—	—	—	17 06	—	19 11
			—	—	—	—	—	—	17 09	—	—
		Dobóca m. h.	4 58	—	7 35	—	—	—	—	—	19 16
		Kacagópuszta m. h.	5 09	—	7 43	—	—	—	—	—	19 26
		Rimaszécs	5 17	—	7 49	—	—	—	17 23	—	19 33
		Csízfürdő m. h.	5 22	—	7 57	—	—	—	17 30	—	19 37
		Sajólénárfalva (98) ..... d.	5 30	—	8 03	—	—	—	17 35	—	19 44
			5 34	—	—	—	—	—	17 38	—	—
		Bánréve (97, 98) ..... d.	5 85	—	8 04	—	11 25	—	—	17 48	19 49
			5 40	—	8 09	—	11 31	—	—	17 54	19 55
—		Rozsnyó (98) ..... d.	7 34	—	—	—	—	—	19 09	—	22 01
—		Ond (97) ..... d.	—	5 13	—	6 05	—	14 19	—	—	19 12
		Bánréve ✕ (97, 98) ..... l.	—	5 50	—	7 23	—	15 30	—	—	20 10
		Pogonyi puszta	—	5 55	—	7 32	—	15 36	—	—	20 16
		Putnok ♀ (92) ŠBB l. 1087 ..... d.	—	6 02	—	7 40	—	15 42	—	—	20 22
			—	6 06	—	—	—	15 48	—	—	20 27
		Dubicsány m. h.	—	6 15	—	—	—	15 56	—	—	20 35
		Vadna m. h.	—	6 22	—	—	—	15 58	—	—	20 42
		Sajókaza	—	6 27	—	—	—	16 03	—	—	20 48
		Barcika (94) ..... d.	—	6 33	—	—	—	16 08	—	—	20 54
			—	6 35	—	—	—	16 09	—	—	20 59
		Sajókazinc m. h.	—	6 40	—	—	—	16 13	—	—	21 04
		Berente m. h.	—	6 46	—	—	—	16 19	—	—	21 10
		Sajószentpéter ŠBB l. 1080, 1086 ...	—	6 53	—	—	—	16 26	—	—	21 17
		Sajószentpéter Piactér m. h.	—	6 58	—	—	—	16 30	—	—	21 22
		Sajóecseg (93) ..... d.	—	7 05	—	—	—	16 37	—	—	21 29
			—	7 07	—	—	—	16 39	—	—	21 31
		Sajókeresztúr m. h.	—	7 12	—	—	—	16 43	—	—	21 37
		Szirmabesenyő m. h.	—	7 17	—	—	—	16 48	—	—	21 43
		Miskolc-Repülőtér m. h.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		Miskolc ♀	—	7 28	—	—	—	16 57	—	—	21 55
		Miskolc szem. pu. (80, 93, 95) ... d.	—	7 33	—	—	—	17 02	—	—	22 00
		ŠBB l. 1055,1074,1077,1080,1086,2222									
—		Budapest keleti pu. (80) ... d.	—	10 30	—	—	—	21 10	—	—	9 00

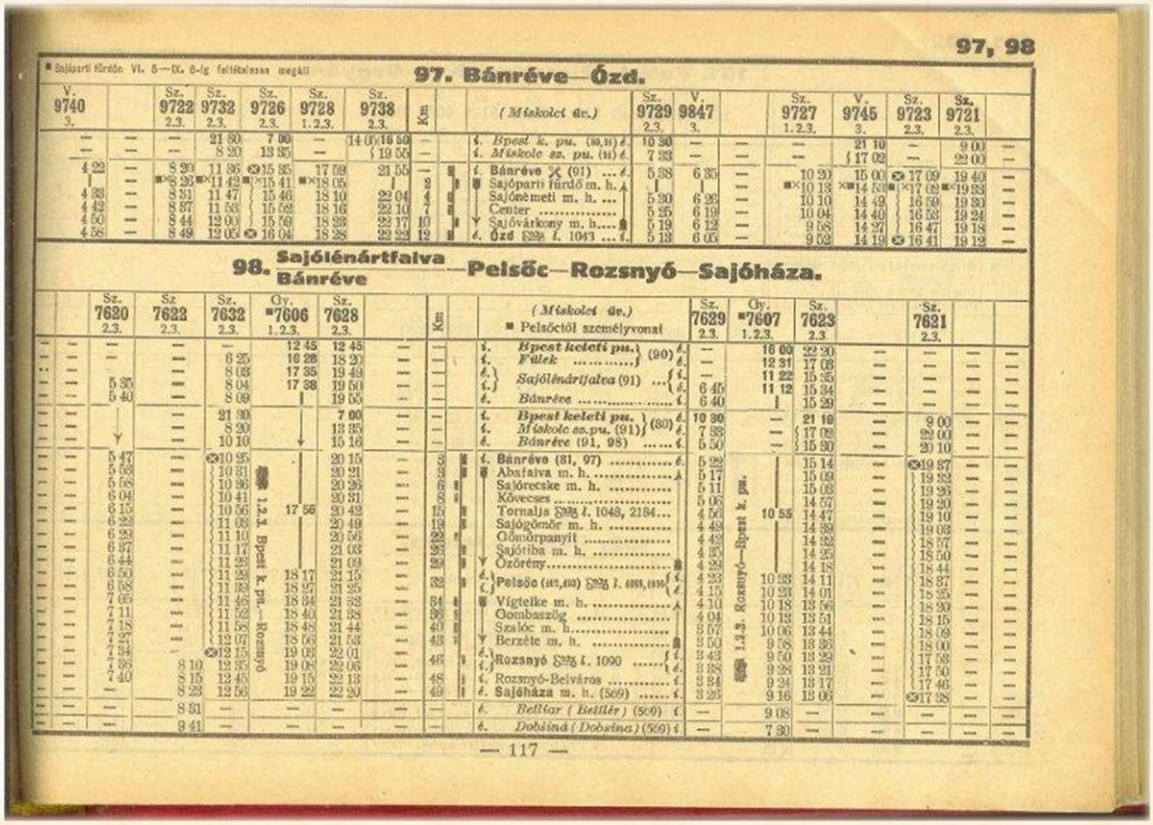
ŠBB l. 1.2.3. Budapest keleti pu.—Rozsnyó

— 113 —

Menetrend 1944 nyár[532]

[531] Balla László www.vasút.hu

[532] Balla László www.vasút.hu



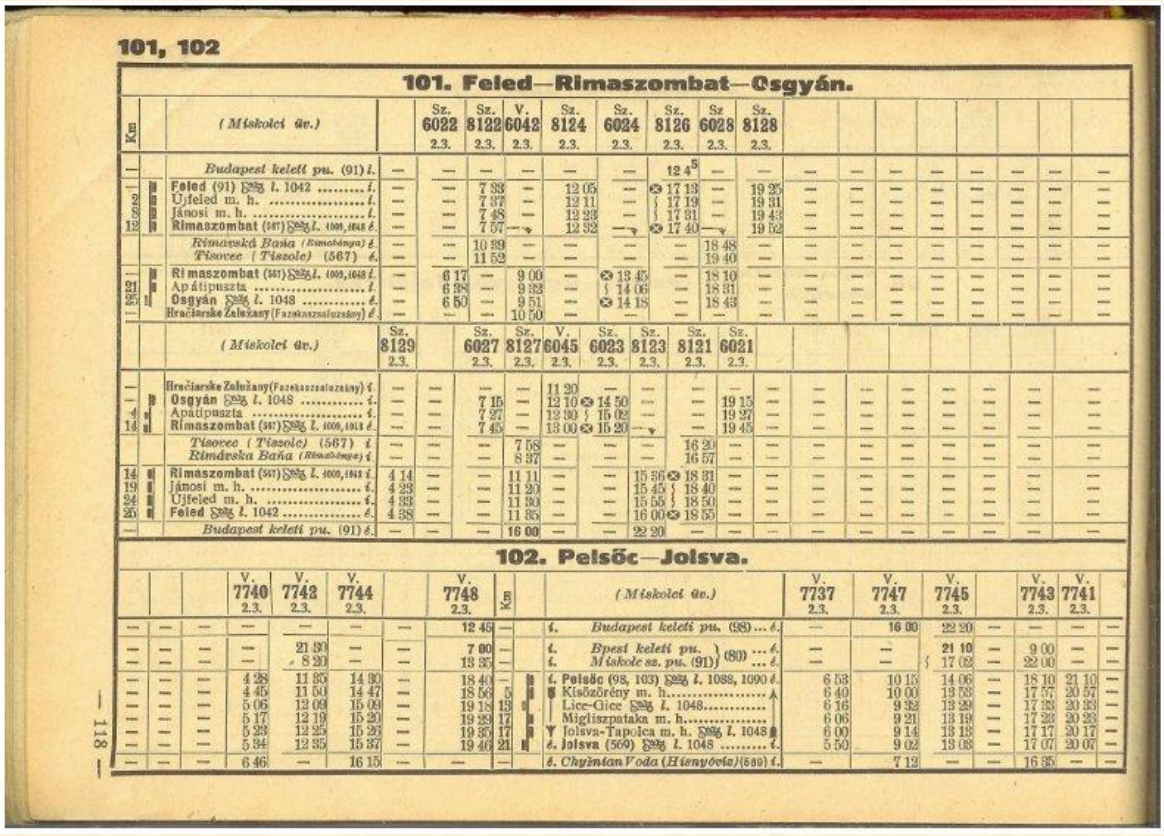
97, 98

97. Bánréve—Ózd.

98. Sajólénártfalva—Bánréve—Pelsőc—Rozsnyó—Sajóháza.

— 117 —

Menetrend 1944 nyár[533]



101, 102

101. Feled—Rimaszombat—Csyán.

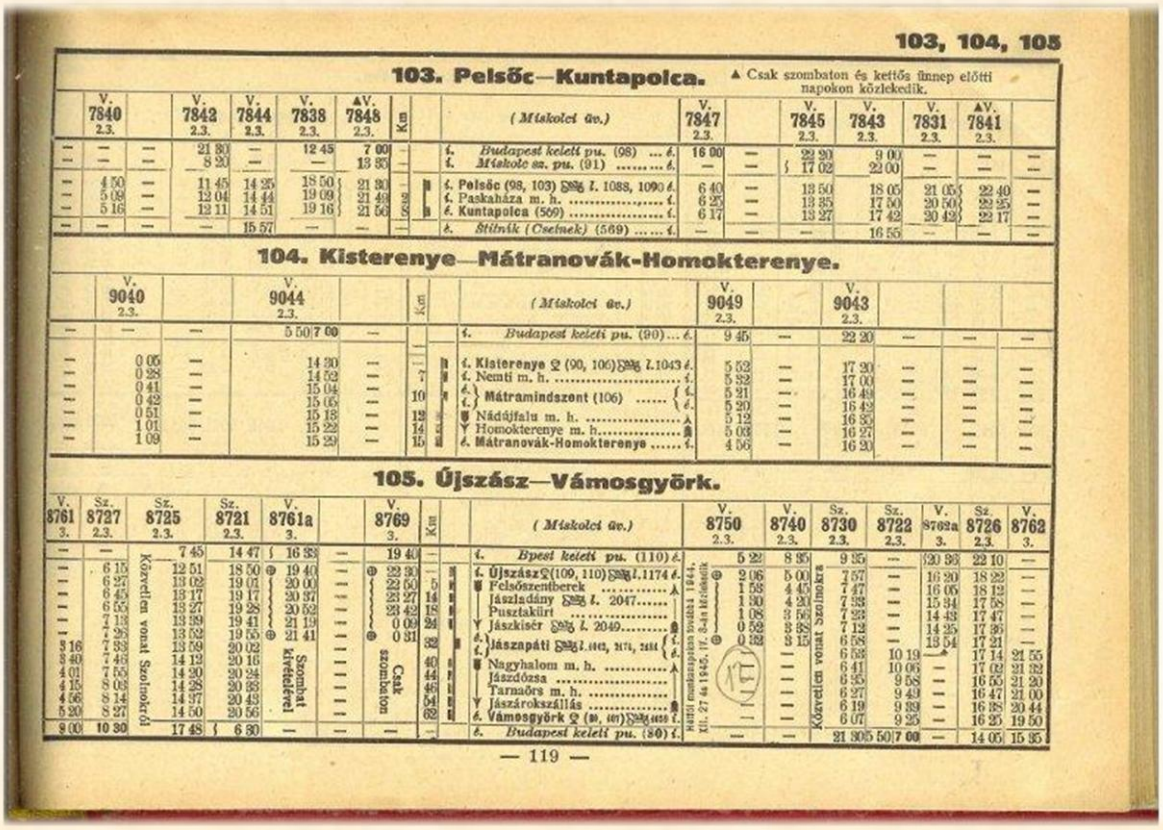
102. Pelsőc—Jolsva.

— 118 —

Menetrend 1944 nyár[534]

[533] Balla László www.vasút.hu

[534] Balla László www.vasút.hu



103, 104, 105

103. Pelsőc—Kuntapolca. ▲ Csak szombaton és kettős ünnep előtti napokon közlekedik.

V. 7840 2.3.		V. 7842 2.3.	V. 7844 2.3.	V. 7838 2.3.	▲V. 7848 2.3.	Km	(Miskolci üv.)	V. 7847 2.3.		V. 7845 2.3.	V. 7843 2.3.	V. 7831 2.3.	▲V. 7841 2.3.	
—	—	—	21 30	—	12 45	7 00	—	é. Budapest keleti pu. (98) ... é.	16 00	—	22 20	9 00	—	—	—
—	—	—	8 20	—	—	13 35	—	é. Miskolc os. pu. (91) ..... é.	—	—	17 02	22 00	—	—	—
—	4 50	—	11 45	14 25	18 50	21 30	—	é. Pelsőc (98, 103) ... é.	6 40	—	13 50	18 05	21 05	22 40	—
—	5 09	—	12 04	14 44	19 09	21 49	8	é. Paskaháza m. h. ..... é.	6 25	—	13 35	17 50	20 50	22 25	—
—	5 16	—	12 11	14 51	19 16	21 56	12	é. Kuntapolca (509) ..... é.	6 17	—	13 27	17 42	20 42	22 17	—
—	—	—	—	15 57	—	—	—	é. Stilnik (Csetnek) (569) ..... é.	—	—	—	16 55	—	—	—

104. Kisterenye—Mátranovák-Homokterenye.

V. 9040 2.3.			V. 9044 2.3.		Km	(Miskolci üv.)	V. 9049 2.3.		V. 9043 2.3.			
—	—	—	5 50	7 00	—		é. Budapest keleti pu. (90) ... é.	9 45	—	22 20	—	—	—
—	0 05	—	14 30	—	—		é. Kisterenye (90, 106) ... é.	5 52	—	17 20	—	—	—
—	0 28	—	14 52	—	7		é. Nemti m. h. ..... é.	5 32	—	17 00	—	—	—
—	0 41	—	15 04	—	10		é. Mátramindszent (106) ..... é.	5 21	—	16 49	—	—	—
—	0 42	—	15 05	—	—		é. Mátramindszent (106) ..... é.	5 20	—	16 48	—	—	—
—	0 51	—	15 18	—	12		Nádújfalu m. h.	5 12	—	16 39	—	—	—
—	1 01	—	15 22	—	14		Homokterenye m. h.	5 03	—	16 27	—	—	—
—	1 09	—	15 29	—	15		é. Mátranovák-Homokterenye ..... é.	4 56	—	16 20	—	—	—

105. Újszász—Vámosgyörk.

V. 8761 3.	Sz. 8727 2.3.	Sz. 8725 2.3.	Sz. 8721 2.3.	V. 8761a 3.		V. 8769 3.	Km	(Miskolci üv.)	V. 8750 2.3.	V. 8740 2.3.	Sz. 8730 2.3.	Sz. 8722 2.3.	V. 8762a 3.	Sz. 8726 2.3.	V. 8762 3.
—	—		7 45	14 47	16 33	—	19 40	—	é. Pest keleti pu. (110) é.	5 22	8 35	9 35	—	20 36	22 10	—
—	6 15		12 51	18 50	19 40	—	22 30	—	é. Újszász (109, 110) é.	2 06	5 00	7 57	—	16 20	18 22	—
—	6 27		13 02	19 01	20 00	—	22 50	5	Felsőszentberek	1 58	4 45	7 47	—	16 06	18 12	—
—	6 45		13 17	19 17	20 37	—	23 27	14	Jászladány é. 2047.....	1 30	4 20	7 33	—	15 34	17 58	—
—	6 55		13 27	19 26	20 52	—	23 42	19	Pusztakürt	1 08	3 56	7 23	—	14 43	17 47	—
—	7 15		13 39	19 41	21 19	—	0 09	24	Jászkisér é. 2049.....	0 52	3 38	7 12	—	14 25	17 36	—
—	7 23		13 52	19 55	21 41	—	0 31	32	é. Jászapáti é. 1403, 1671, 2414 é.	0 32	3 15	6 58	—	13 54	17 21	—
3 16	7 33		13 59	20 02					é. Jászapáti é. 1403, 1671, 2414 é.			6 58	10 19		17 14	21 55
3 40	7 49		14 12	20 16				40	Nagyhalom m. h.			6 41	10 06		17 02	21 32
4 01	7 59		14 20	20 24				44	Jászdózsa			6 35	9 58		16 55	21 20
4 15	8 08		14 26	20 33				45	Tarnaőrs m. h.			6 27	9 49		16 47	21 00
4 56	8 14		14 37	20 43				54	Jászárokszállás			6 19	9 39		16 38	20 44
5 20	8 27		14 50	20 56				62	é. Vámosgyörk (m. üv.) é.			6 07	9 25		16 25	19 50
9 00	10 30		17 48	6 30	—	—	—	—	é. Budapest keleti pu. (30) é.	—	—	21 30	5 07 00	—	14 05	15 35

Közvetlen vonat Szolnokról — Szombat kivételével — Csak szombaton — Közvetlen vonat Szolnokra

— 119 —

Menetrend 1944 nyár[535]

[535] Balla László www.vasút.hu

A lengyel menekültek érkezése, 1939 őszén

A hitleri Németország támadása 1939. szeptember elsején nem érte váratlanul az újságolvasó és rádiót hallgató embereket, mégis nagy izgalommal figyelték az új világháború első napjainak híreit. Az események olyan tragikus gyorsasággal követték egymást, hogy az újságok tudósításai nem voltak képesek idejében tájékoztatni az olvasókat. A rádió ebben az időben korántsem volt annyira elterjedve, mint manapság, ezért természetesnek vették, hogy esténként összegyűltek a rokonok, ismerősök egy - egy rádiótulajdonos lakásán, vagy csak a nyitott ablak előtt hallgatták meg az esti órákban a legfrissebb háborús híreket.

Néhány nap múlva, amikor eldőlt Lengyelország sorsa, - többek között az angol - francia szövetségesek valóságos segítségének elmaradása miatt - megkezdődött a lengyel kormány és a polgári lakosság menekülése külföldre. Kezdetben Romániába menekültek, mert azt remélték, hogy innen a legkönnyebben eljuthatnak Franciaországba. Csak amikor a román hatóságok meglepetésszerűen internálták a lengyel kormány tagjait, és lefegyverezték a katonákat, akiket ugyancsak internáltak, ezután változott meg a menekülés iránya.

Másik útjuk Magyarország felé vezetett, mert remélték, tudták, hogy itt biztonságra lelnek, barátok közé kerülnek. Így is történt. 1939 szeptemberének derekán az akkor közös lengyel-magyar határon megnyíltak a sorompók, és megkezdődött a menekülők beáramlása. Az ország belseje felé vezető utakon megjelentek a lengyel kocsi és gépkocsi karavánok.

„ ….A menekülők vonattal, autóval és gyalogosan igyekeztek minél messzebb kerülni a fronttól, amely szüntelenül követte őket. Három héten át végeláthatatlan embertömeg hömpölygött Magyarország felé állandó légitámadások közepette.

Worochta, Tatarow és Jaromicze érintése után szeptember 19-én érte el a magyar határt az a csoport. amely a Huszt, Beregszász, Sátoraljaújhely, Miskolc, Losonc útvonalon jutott el Hatvanba.

A magyar társadalmat váratlanul érte a menekült tömegek érkezése. Ennek ellenére azonnal megkezdődött fogadásuk megszervezése. A rádió és az újságok közleményekben hívták fel a társadalmat a menekültek befogadására, megsegítésére és ellátására”.[536]

Édesapám, és édesanyám 11-12 éves gyerekként, már igen jól emlékezett a lengyel menekültek érkezésére és a velük való baráti viszonyra.[537]

Álljon itt emlékeztetőül néhány sor egy leírásból, ami igen elgondolkodtató. Magyarország vezetése és lakossága igen szép példát mutatott akkor a világnak, hiszen nem volt hajlandó segítséget adni Lengyelország lerohanásához – szemben a szlovákokkal - a „szövetségese” által legyőzött „ellenséget” befogadta és gondoskodott róluk! Miközben Európa vezető hatalmai ugyan hadat üzentek, de tétlenül nézték végig az eseményeket! Előtte pedig szintén végignézték Ausztria bekebelezését, Csehszlovákia megszüntetését és feldarabolást. Akárki, akármit is mond, akkor a Horthy Miklós vezette kis ország bátorságból leckét adott a világnak, mert Németországnak nem lett volna ellenfél hazánk, mint azt az 1944-es események be is bizonyították.

[536] Lengyel menekültek a II. Világháború idején Hatvanban

[537] id. Rónaföldi Zoltán visszaemlékezései

Az igazsághoz tartozik azonban, hogy az országunk ebben a kérdésben is megosztott volt. A „német érdekek” képviselői, egészen magas szinteken is, megpróbálták ezt a humánus cselekedetet elgáncsolni.

Néhány évvel később ugyanez az ország – már megszállva és német irányítás alatt - tétlenül nézte végig a zsidó származású honfitársainak elhurcolását…

Később, a lengyelek közül, sokan Bánrévén, új ismerőseiknél laktak és személyes kapcsolatok alakultak ki. Az emlékek szerint az itt töltött évek alatt még házasság is történt!

„…A sajtóból az egész ország megtudta: lengyel menekültek özönlenek hazánkba. Gróf Teleki Pál miniszterelnök személyes utasítására a megnyitott magyar–lengyel határon a katonai és a közigazgatási hatóságok képviselői, valamint a frissiben megalakuló Magyar–Lengyel Menekültügyi Bizottság (és más társadalmi szervezetek) aktivistái, a Magyar Vöröskereszt Egylet képviselői fogadták a menekülteket.

A közvetlen társadalmi segítségnek, az egyszerű emberek sokaságának néhány hétig igen nagy, sőt döntő szerep jutott. A magyar társadalomnak szinte minden rétege a lengyel menekültek segítségére sietett. A sajtó szerint a miskolci vasúti pályaudvaron napokon keresztül százak és százak várták a vonaton érkező lengyeleket: szőlővel, szalonnával és kenyérrel, valamint főtt étellel vendégelték meg a menekülteket….

***A Bánréve községbe érkező lengyel repülősegység katonáit a helység határában vendégelték meg,** Egerben a szőlőkből kasokban vitték a gyümölcsöt a „lengyel laktanyába”.*

„A magyar határterületen a szlovák lakosok, éppúgy, mint a magyarok, szívélyesen fogadtak minket — írta Eugeniusz Ertelt. — Együtt éreztek velünk hazánknak ebben a súlyos percében. Étellel, gyümölcsökkel kínáltak minket, ahol csak tudtak, szállást adtak nekünk, sőt szívesen elfogadták és kicserélték a mi pénzünket pengőre.”….

*...A lengyel hadsereg magyar földre érkezett katonái, tisztjei (a fegyveres erőkhöz tartozó személyek) számára a budapesti lengyel követséggel egyetértésben és a nemzetközi szerződések figyelembevételével internálótáborokat létesítettek. A táborok az ország három nagyobb területén összpontosultak: 1. Budapest és a Dunakanyar környékén, 2. Észak- és Északkelet-Magyarország megyéiben (**Nógrád, Heves, Borsod, Abaúj-Torna, Gömör és Zemplén megyében**); 3. Zala, Somogy, Vas, Sopron és Győr megyében. Sok kis létszámú polgári tábor létesült a kalocsai járásban, a Balaton menti községekben és a Dunakanyarban. A katonai személyeket a fennálló rendelkezések értelmében internálták, s katonai őrséggel ellátott, elkülönített helyen szállásolták el őket. A polgári személyek időszakos ellenőrzés alatt álltak,* korabeli szóval élve polgári menekültek voltak….

...A Magyarország területére érkező lengyel hadsereg tisztjeit és katonáit — a HM 49402/eln. 1 b.-1939. számú rendelet 1. pontja szerint — nem tekintették hadifogolynak, s ezt a velük való bánásmódban kifejezésre is juttatták. A nemzetközi szokásoknak megfelelően az 1913. évi XLIII. törvénycikkel törvényerőre emelt 1907. évi Hágai Egyezmény II. fejezetének 11. pontja értelmében a lengyel (majd később az angol, a francia, a holland, a belga és a badoglioista olasz) katonai személyeket — fegyveres őrökkel körülvett — internálótáborokban helyezték el. A Hágai Egyezmény említett pontja az őrzést nem tette kötelezővé, sőt egyenesen

felhatalmazta a semleges, nem hadviselő hatalmat arra, hogy az internált tiszteket bizonyos feltételekkel szabadlábra helyezhesse, azaz szabad lakhatást és mozgást tegyen lehetővé számukra….

…A menekültek iránt megnyilvánuló — helyenként tüntető — együttérzés arra késztette a hatóságokat, hogy intézményesen szabályozzák velük szemben „megengedhető" bánásmódot. Bartha Károly honvédelmi miniszter 1939. szeptember 25-én kiadott rendelete értelmében a lengyel fegyveres erőkhöz tartozó személyek megtarthatták rangjukat, viselhették kitüntetéseiket, fegyelem szempontjából azonban a honvédségben érvényes előírásoknak vetették alá őket, ugyanakkor a polgári büntetőbíráskodás alá tartoztak. „Az internált tisztek és a tábor őrzésére beosztott magyar tisztek egymással szemben az előírt rang szerinti tiszteletadást teljesíteni tartoztak." …..

…Az elszállásolási gondok, a könnyebb megélhetés miatt a menekültek közül sokan rokonoknál és ismerősöknél való elhelyezésüket kérték. A HM 21. osztálya — gyakorlatilag figyelmen kívül hagyva a HM és a BM mozgáskorlátozó intézkedéseit — arra az álláspontra helyezkedett, hogy tekintettel „a legtöbb táborban amúgy is rossz és zsúfolt elhelyezési viszonyokra, a már beállt télre és arra, hogy nem hadifoglyokról van szó, az ily kérelmek teljesítése az alábbi feltételek mellett megengedhető volna:

1. Az internált becsületszavát adja, hogy ezt a kedvezményt nem használja fel szökésre, és semmiféle politikai természetű mozgalomban nem vesz részt.

2. Az, aki az internáltat magához veszi, felelősséget vállal érte.

3. Az internált csak polgári ruhát viselhet.

4. Minden hó 1-jén, 11-én és 22-én a lakóhelyéhez legközelebb eső táborban — ahová állományilag áthelyezendő — személyesen jelentkezik, mely alkalommal illetékszerű zsoldját — amennyiben erre igényt tart — felveheti."[538]

A lengyel menekültek egy része tovább ment Nyugatra s voltak kik maradtak a háború végéig. Bánrévén kb.50-60 fő maradt, ők a katonai laktanyában voltak elhelyezve, de szabadon mehettek bárhova. Legtöbben Szegedi nénihez jártak, a MÁV altiszti telepre, ahol mi a szomszédságukban laktunk, mert ő beszélte a nyelvüket. Szegedi néni tudomásom szerint Lengyelországból származott.[539]

Természetes törekvésük volt, hogy a magyarországi táborokat elhagyják és a háborút, valamelyik szövetséges állam hadseregében szolgálva, tovább folytassák a németek ellen.

„1940 elején a lengyel menekültek szökéseivel kapcsolatos nyomozást kiszélesítették így viszonylag sokrétű információ állt a katonai (belügyi) hatóságok rendelkezésére. A vezérkar főnöke Werth Henrik többször is foglalkozott a „lengyel kérdés"-sel. Werth a belügyminiszterhez írott levelében (1940. május 25.) rámutatott arra, hogy az országban tartózkodó

[538] http://valosagonline.hu/index.php?oldal=cikk&cazon=382&lap=12

[539] id. Rónaföldi Zoltán

lengyelek tetemes politikai kárt okoznak Magyarországnak. A VKF 2 D osztály vezetőjének Ujszászi ezredesnek a véleménye szerint a garanyi táborban elhelyezett Stanis-law Laski lelkész, Cyprian Kozikowski /Krzyszkowski/ mérnök, Stanislaw Kra-wiec orvos és Marian Szargat postás ellen „... .az az alapos gyanú áll fenn, hogy Szlovákiában a lengyel menekültekkel, esetleg más egyénekkel is gyanús összeköttetést tartanak fenn. A táborokból a menekülteket tömeges szökésekre bírják..." Az említett személyek ellen ekkor még nem indítottak eljárást. A tábor „előnytelen fekvése" miatt Ujszászi ezredes a VKF nevében ismételten kérte a garanyi tábor megszüntetését, az ország belsejébe való áttelepítését."[540]

„A táborokból való szökések 1940 első felében igen eredményesek voltak. A miskolci VII. hadtest parancsnoka Nagy altábornagy jelentéséből tudjuk, hogy a szökéseket számtalan variációban valósították meg. A „... csízi táborban internált Kuczynski József szds. [százados] lengyel internált f. évi III./31-én ravasz fondorlattal, foghúzás céljából a közel felvő Rimaszécs községbe kért eltávozást" ahonnan megszökött. 1940 közepén (július 3-án) a VII. hadtest és a 7. csendőrkerület nyomozói lengyel internáltakat szöktető hálózat működésére derítettek fényt. A nyomozás és a „B" (beépített, bizalmi) egyének információiból kiderült, hogy a Csíz és Bánréve községben működő kereskedők „... a szökni szándékozó (lengyel) internáltak részére polgári ruházatokat beszerezve segítették elő a lengyel internáltak szökését. A gk. (gépkocsi) fuvarozók pedig a szökésben levő lengyel katonai internáltakat szállították Budapestre, a lengyel követségre. A Váci utca 4. szám alá. De volt rá eset, hogy a szökésben álló lengyel internáltakat a Mátyás tér 5. szám alá vitték. Voltak, akik a Duna utca 4. szám alatt jelentkeztek..." A nyomozás megállapította, hogy több északkelet-magyarországi helységben a lengyel megbízottak a magyar lakosság aktív támogatásával (részvételével) szervezték az evakuációt. „Tornaija községben Holéczi Gyula vendéglős és autófuvarozó a pelsőci, jolsvai és a csízi internált katonai egyéneket szöktető ottani lakosokkal állt összeköttetésben kiknek közbejöttével a szökésben levő lengyel internáltakat gk.-n (gépkocsin) Budapestre szállították. A nyomozás adatai szerint a szöktetésben Dzsurnai Sándor pelsőci, Cirkesz Gyula és Fábri János jolsvai gépkocsifuvarozók segítkeztek, akik viszont összeköttetésben voltak Szőke János csízi penzióbérlővel (akinek penziójában lengyel tisztek voltak elszállásolva) Grosz Elemér csízi, Veisz Adolf bánrévei és Goldberger Arnold ózdi kereskedőkkel. A kereskedők szállították a szökéshez szükséges civil ruhák egy jelentős részét, a hiányzó részt Budapestről szerezték be. Az Ipoly menti táborokban levő katonai személyek szintén „szöktető hálózat" segítségével tettek eleget a tábor elhagyására felszólító parancsnak. A szökés (Budapestre illetve a magyar—jugoszláv határra való utazás) gyakorlati kivitelezését Kántor Ferenc balassagyarmati lakos (könyvügynök és bérautófuvarozó) Lovász István, Vitális László és Szakmári József gépkocsivezetők bevonásával vállalta."[541]

„...Több vonatkozásban hasonló helyzet alakult ki Bánréve községben is. Bánrévéről és a környező katonai táborokból végrehajtott szökések kivizsgálásakor „több esetben megállapíttatott a szökéseket elősegítő, illetve támogató magyar állampolgárok [...] személye is. Egy konkrét esetből kifolyóan a bánrévei tábor parancsnoka a Vkf. 26.815/eln. 2.Vkf.D.-1940 számú rendelete alapján a szöktetőt a miskolci m. kir. ügyészségnek további illetékes eljárás

[540] Lagzi István: A lengyel menekültek tábori viszonyai Észak-Magyarországon
[541] Lagzi István: A lengyel menekültek tábori viszonyai Észak-Magyarországon

lefolytatására átadta. A kir. ügyészség a szöktető ellen az eljárást megszüntette azzal, hogy az eljárásra törvényes alap nincs." [542]

Lengyel katonai internáló táborok Magyarországon a második világháború éveiben
(A jelzéstől északra az evakuáció szempontjából fontos „északi és nyugati régió")

Lengyel katonai internáló táborok és gyógykezelési helyek Magyarországon a második világháború éveiben
(A jegyzékben felsorolásra kerültek az ún. résztáborok is.)

1.	Abaújnádasd	50.	Ipolyszalka	102.	Pelsőc
2.	Babócsa	50.a	Ipolypásztó	103.	Pesthidegkút
3.	Balatonboglár	51.	Ipolytarnóc	104.	Petlend-puszta
4.	Balatonkiliti	52.	Inács	105.	Pilis
5.	Balatonföldvár	53.	Jolsva (8)	106.	Pilisvörösvár
6.	Balatonlelle	54.	Kadarkút	107.	Perény
7.	Balatonzamárdi	55.	Kakucs (93)	108.	Püski
8.	Barcs	56.	Kalonda	109.	Püspöknádasd
8.a.	Bánréve	57.	Kapuvár	110.	Rajka
9.	Bregenc-major	58.	Kassa	111.	Ráckeve
10.	Berzence	59.	Kisbodak	112.	Rákoscsaba
11.	Budapest (Citadella)	60.	Kiscenk	113.	Ráros-puszta
12.	Budapest (Gömöri út 140.)	61.	Kiskunlacháza	114.	Ricse
13.	Budapest (Kőbánya)	62.	Királyra	115.	Rimaszécs
14.	Budapest (Pasaréti út 122.)	63.	Komárom (Alsó-erőd)	116.	Sajókazinc
15.	Bük	64.	Komárom (Árkásztábor)	117.	Sajólénártfalva
16.	Csaroda	65.	Komárom (Csillagerőd)	118.	Sajószárnya
17.	Csízfürdő	66.	Komárom (Monostori-erőd)	119.	Sajószentkirály
18.	Csurgó	67.	Komárom (III. sz. erőd)	120.	Sajóvelezd
19.	Debrecen	68.	Kóvár (31)	121.	Sárvár
20.	Dejtár	69.	Kőszeg	122.	Selyp
21.	Dömsöd	70.	Krasznokvajda	123.	Siklós
22.	Dömös	71.	Leányfalu	124.	Somogyudvarhely
23.	Drégelypalánk	72.	Lengyeltóti	125.	Somoskőújfalu
23.a.	Eger	73.	Letkés +	126.	Szakony
24.	Esztergom (Honvédtiszti üdülő)	74.	Letkés	127.	Szeged-Alsóváros
25.	Esztergom (barakk-tábor)	75.	Lazsnak-puszta	128.	Szeged-Alsóközpont
26.	Érsekcsanád	76.	Léva	129.	Szilice
27.	Érsekújvár	77.	Magyarbóly	130.	Szikszó
28.	Felnémet	78.	Magyarcsanád	131.	Szentgotthárd
29.	Felsőhangony	79.	Mándok	132.	Szentmártonkáta
30.	Felsőpakony-puszta	80.	Mérk	133.	Szentes +
31.	Fertőszentmiklós	81.	Mohács	134.	Szerencs
32.	Gara	82.	Monor	135.	Székesfehérvár +
33.	Gánt (barakkok)	83.	Mosdós	136.	Szob
34.	Géderlak (Pótkávé gyár)	84.	Mosonmagyaróvár (Fekete Sas Szálloda)	137.	Szombathely
		85.	Mosonmagyaróvár (Sörgyár)	138.	Tapolca
				139.	Tápiógyörgye
				140.	Tápiósüly
				141.	Tápiószele
				142.	Tesmag
				143.	Tiszalök
				144.	Tompa
				145.	Tornalja

A lengyelek szívesen jártak dolgozni, s nagyon sokan a gazdáknál találtak mezőgazdasági munkát.

Egy tiszt udvarolt Tóth Irénkének (Dudás Guszti sógornője) s még Bánrévén összeházasodtak, majd nyugatra mentek és Ausztráliában telepedtek le.[543]

[542] HL HM. 1940-21-21-3555-16660 (2243/eln. I. L.-1940). A miskolci VII. hadtestparancsnokság (Sándor alezredes hadtest vezérkari főnök) jelentése a Honvéd Vezérkar főnökének. 1940. máj. 3.

[543] id. Rónaföldi Zoltán visszaemlékezése

35. Gencsapáti
36. Gyöngyös
37. Gyöngyösapáti
38. Gyékényes
39. Győr (Kórház)
40. Győr (Frigyes-laktanya)
41. Győr (Teleki-laktanya)
42. Hidasnémeti
43. Hernádcsány
44. Heves
45. Hőgyész
46. Ipolybalog
47. Ipolybél
48. Ipolyhidvég
49. Ipolyság
86. Munkács
87. Murakeresztúr
88. Nagycenk
89. Nagycsalomja
90. Nagykanizsa (barakkok)
91. Nagykanizsa (Pótkávé gyár)
92. Nagykáta
93. Nagymaros
94. Naprágy
95. Nógrádverőce
96. Osgyán
97. Ógyalla
98. Özörény
99. Pácin
100. Párkány
101. Pécs +
146. Tornanádaska
147. Tornyosnémeti
148. Uszod
149. Újdörögd-puszta
150. Vadna
151. Vác
152. Vámosmikola
153. Várpalota
154. Vecsés
155. Veszprém
156. Visegrád
157. Zalabér
158. Zalaszentgrót
159. Záhony
160. Zebegény
161. Zugliget

A miskolci VII. és a kassai VIII. hadtest területén katonai táborokban internált lengyel katonai és polgári személyek létszáma 1940 őszén

Hadtest	Hely	Elhelyezés	Őrség		Lengyelek							
			tiszt	legénység	törzstiszt	tiszt és tiszthelyettes	altiszt	legénység	polgári személy	ló	jármű	gépkocsi
VII.	Jolsva	határőrlaktanya	2	70	40	200	200	800	—	10	5	4
	Ipolyszalka	határőrlaktanya	1	25	20	80	5	20	—	4	2	2
	Ipolybalog	határőrlaktanya	1	25	—	1	10	100	—	4	2	—
	Ipolyhidvég	határőrlaktanya	1	25	20	90	5	30	—	4	2	—
	Vámosmikola	határőrlaktanya	1	30	—	5	30	280	—	4	2	—
	Nagycsalomja	határőrlaktanya	1	25	—	1	10	120	—	4	2	—
	Osgyán	kastély	1	30	20	90	5	40	100	4	2	—
	Pelsőc	gyógyház	1	30	30	120	5	40	50	4	2	2
	Sajószárnya	határőrlaktanya	1	20	—	2	10	120	—	4	2	—
	Sajószentkirály	határőrlaktanya	1	20	20	80	5	20	—	4	2	—
	Bánréve	határőrlaktanya	1	20	—	2	10	120	—	4	2	—
	Sajólénártfalva	határőrlaktanya	1	20	—	2	20	190	—	4	2	—
	Eger	diákotthon, fürdőház	1	30	30	120	5	40	20	4	2	—
	Selyp	cukorgyár	1	30	20	80	—	20	—	4	2	—
		összesen:	15	400	200	873	320	1940	170	62	31	8
VIII.	Hidasnémeti	tisztviselő lakások	2	25	40	110	5	35	15	4	2	—
	Csaroda	határőrlaktanya	1	20	—	3	30	280	—	4	2	—
	Perény	határőrlaktanya	1	20	—	3	20	290	—	4	2	—
	Tornanádaska	határőrlaktanya	1	20	—	2	15	190	—	4	2	—
		összesen:	5	85	40	118	70	795	15	16	8	—

A Sajóvölgy helyzete a háború végén

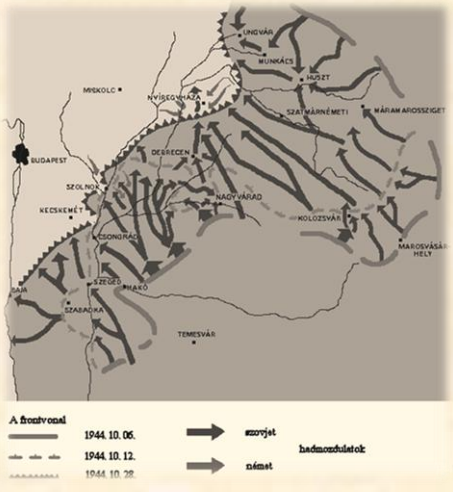
Nézzük az események hátterét kissé tágabb horizonton, majd ebből menjünk a konkrét események irányába!

A térképen feltüntettük az 1944 nyár-ősz-tél hadműveleti területeket és a frontvonalakat is.[544] A mellékelt kigyűjtésben[545] időrendi sorrendben szerepelnek az 1944. év legjelentősebb eseményei, ami segíti a gondolkodást.

Az általános helyzet a keleti-fronton – főleg Románia „kiugrása" után katasztrofálissá kezdett válni. Elég itt utalni a romániai olajmezők elvesztésére, a Kárpátok délről való megkerülési lehetőségére, ebből eredően a védelemre rendezkedett egyes seregtestek – átkarolt – szinte kilátástalan helyzetére, a román szövetségesből napok alatt ellenség lett, a teljes katonai potenciáljával, a kialakult helyzetből fakadó emberi, anyagi, erkölcsi veszteségekre.

A Kárpátok védhetősége ilyen alapon semmivé foszlott, az ellenség alföldi viszonyok mellett, teljes gépesítettséggel tört be az országba.

A Vörös Hadsereg 1. Ukrán Frontja 1944 nyarán érte el a Kárpátokat. A magyar védelmet a visszavonuló és a Kárpátokban kiépített védőállásokban megkapaszkodó magyar 1. hadsereg szervezte meg. 1944. augusztus 1-jén dálnoki Miklós Béla vezérezredes vette át a hadsereg parancsokságát. A közel három hónapig tartó szívós védelmi harc három nagyobb ütemre bontható. 1944. augusztus 1-jétől a hónap végéig, még ukrán területen, a *Hunyadi-állásban*, szeptember 27-ig pedig a *Szent László-állásban* folytak a harcok. Ezt követően egészen október végéig az *Árpád-vonalért* folyt a Vörös Hadseregtől rendkívül nagy erőfeszítést, a honvédségtől pedig szívós kitartást követelő ádáz küzdelem. És bár Grecsko marsall könyvében *„az ellenséges védelem áttöréséről"* ír, e kijelentését meg kell cáfolni, mivel nem több a valóságot eltakaró szépségflastromnál. Szó sem volt áttörésről. Az Árpád-vonalat nem törték át, hanem az 1. hadsereg kiürítette a területet. Oka közismert. Románia kiugrásával a Vörös Hadsereg gyakorlatilag megkerülte a Keleti-Kárpátokat. A délről támadó szovjet csapatok már megközelítették Máramarosszigetet, amikor csapataink föladták a tőle légvonalban mintegy félszáz kilométerre lévő Rahó városát. A szovjet csapatok ekkor, október közepén, kijutva az Alföldre, már elérték Nagyvárad–Debrecen–Hajdúszoboszló–Kisújszállás vonalát.



1944. október

2. Ukrán Front 1944. október 6-án arcvonalának teljes szélességében Máramarostól Pancsováig offenzívát indított. Főerőit (7. gárdahadsereg, 6. gárda harckocsihadsereg, Plijev lovas-gépesített csoport, 53. hadsereg, 1. román hadsereg) a Délkelet-Alföldon összpontosítva áttörte a 3. magyar hadsereg védelmét, 8-ára kijutott a Tisza Szeged feletti szakaszára, s hídfőket foglalt a jobb parton. 11-én elfoglalta Szegedet. 21-ére a 3. hadsereg arcvonala a 46. szovjet hadsereggel szemben megszilárdult a Kiskunfélegyháza–Baja vonalon. A 2. Ukrán Front főerői 8-án átkel-

[544] Történelmi világatlasz Cartographia 2001.

[545] 1944. legfontosabb eseményei

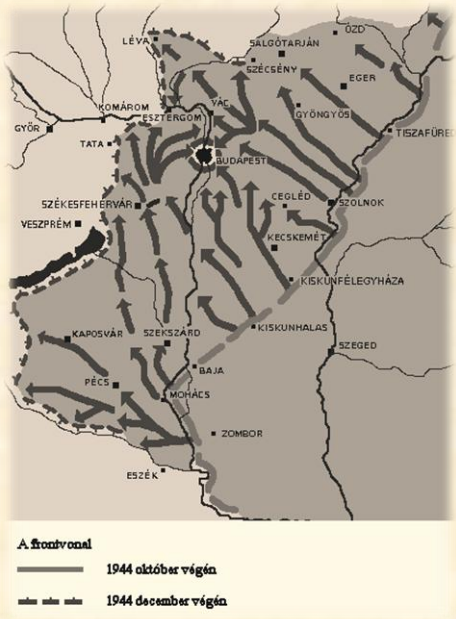
tek a Hármas-Körösön, 28-áig a 6. német hadsereggel szemben Polgártól Tiszakürtig felzárkóztak a Tisza bal partjára, illetve megvívták a debreceni csatát. A 2. Ukrán Front jobbszárnyán a 27., 40. szovjet és 4. román hadsereg az Észak-Erdélyből visszavonuló 2. magyar és 8. német hadsereget követve november 1-jéig jutott ki a Tisza Csap–Polgár szakaszára. Nyíregyházát október 31-én foglalták el.

A tiszántúli hadműveletek részét képező debreceni csata a második világháború egyik legnagyobb páncélosütközete volt. A szovjet hadsereg hadműveleti szintű bekerítésre irányuló offenzívájából fejlődött ki Nagyvárad–Debrecen–Nyíregyháza térségében, október 6–31. között. A Vörös Hadsereg Legfelsőbb Főparancsnoksága szeptember 25-i direktívája szerint a 2. Ukrán Frontnak október 6-án indított támadással fel kellett zárkóznia a Tiszára a Csap–Szeged szakaszon, a 4. Ukrán Frontnak október 1-jén indított támadással át kellett törnie a Kárpátokon a Felső-Tiszára, s a két szovjet hadseregcsoportnak Csap térségében találkozva be kellett kerítenie az Észak-Erdélyben harcoló 2. magyar és 8. német hadsereget, illetve az Északkeleti-Kárpátokban addig sikeresen védekező 1. magyar hadsereget. A német Dél Hadseregcsoport arra készült, hogy október 12-én indított támadással (Cigánybáró) kiszorítja a szovjet–román csapatokat Erdélyből és téli védelemre rendezkedik be a Kárpátok gerincvonalán. A 2. Ukrán Front október végére vette birtokba a Tisza vonalát, illetve a Bácskát és a Duna–Tisza köze déli részét, a 4. Ukrán Front az október 17-től visszavonuló 1. magyar hadsereg nyomában a Kárpátalját. Az előirányzott bekerítést azonban nem tudták megvalósítani, az 1. magyar hadsereg képes volt a rendezett visszavonulásra Szlovákia felé, a 2. magyar és 8. német hadsereg kivágta magát Debrecen és Nyíregyháza között a Tisza irányába. A németek számára ezért a debreceni csata úgynevezett elhárító győzelem (Abwehrsieg) volt.

Szűk értelemben a debreceni csata a Debrecen körzetében október 9–20. között lezajlott találkozóharcok (mindkét fél támadással igyekszik céljait elérni) összessége. A szovjet 6. gárda harckocsihadsereg és Plijev lovas-gépesített csoport 6-án délről elérte a Sebes-Körös, utóbbi 9-én Püspökladánytól Nagyvárad felé fordult, a város előtt elakadt 6. harckocsihadsereg támadásának előmozdítására.

A 6. német hadsereg Debrecen–Nagyvárad térségébe vonult vissza, a 2. magyar és 8. német hadsereg 8-án este megkezdte a visszavonult Észak-Erdélyből. 12-én elesett Nagyvárad, 14-től a III. német páncéloshadtest is Debrecen irányába vonult vissza. Október 10–16. között Debrecentől délre a 6. szovjet gárda lovashadtest bekerítésben harcolt, a 2. Ukrán Front parancsnoka Kecskemét alól visszafordította a 18. harckocsi-hadtestet. 19-én a zömmel a Cigánybáró hadműveletre és a nyilas puccs biztosítására összevont csapatokból felállított IV. német páncéloshadtest Szolnok felől támadást indított keleti irányba. Szovjet részről ide csoportosították át a 7. gárdahadsereget. 20-án hajnalra a Plijev- és a Gorskov lovas-gépesített csoport elfoglalta Nyíregyházát, s Rakamaznál és Dombrádnál elérte a Tiszát, ezzel kezdetét vette a tág értelemben vett debreceni csata részét képező, a 2. magyar és 8. német hadsereg gyűrűből való kitörését eredményező nyírségi csata. 22-én Nagykállónál találkozott nyugat felől az 1., kelet felől a 23. német páncéloshadosztály, az észak-erdélyi erők ezzel kivonták magukat a katlanból, a Plijev-csoport 27-éig bekerítésbe került.

Novembertől a 2. és 4. Ukrán Front hadműveletei Észak-Magyarországon és a Felvidék déli részén folytatódtak. A német hadvezetés a Tisza-vonal, majd az Északi-középhegység déli lábainál kiépített Karola-vonal védelmét szorgalmazta, hogy meggátolja Budapest északi átkarolását és megvédje az északmagyarországi



1944. november-december

és a szlovákiai bánya- és iparvidékeket. Budapest és a Mátra között a 6. német, a Bükkben és a Zempléni-hegységben a 8. német, attól északkeletre az 1. magyar hadsereg védekezett.

A 2. Ukrán Front főerői és jobbszárnya november 6-án indítottak támadást a Tisza vonaláról. November végére felzárkóztak a Karola-vonalra, a 4. Ukrán Front 18. hadserege az azt keletről fedező Gizella-állásra.

Miután a német dél Hadseregcsoport több seregtestet átcsoportosított a Dél-Dunántúlra, a 2. Ukrán Front december 5-én felújított támadása két helyen jelentős térnyerést eredményezett. Miskolcot még december 3-án elfoglalták, majd december közepére a szovjet csapatok birtokába került a Borsodi-medence és a Cserhát-hegység. A hónap közepén a 8. német hadsereg kiürítette a Bükköt, a 6. a Mátrát. Karácsonya szovjet kézbe került Salgótarján, az év végére a Sajó-völgye, az Aggteleki-karszt és a Börzsöny.

A szovjet 6. gárda harckocsi- és 7. gárdahadsereg december 19-én érte el az Ipoly dunai torkolatánál fekvő Helembát. A folyót a letkési hídtól a torkolatig a Szent László hadosztály részei védték. 24-ére a szovjet ékek Helemba felől Kicsindnél elérték a Garam alsó folyását. Letkés 24-én, a nyugati parton fekvő Szalka 27-én esett el. Az ipolyi harcok tették lehetővé, hogy az LVII. német páncéloshadtest visszavonulhasson. Ez a 3., 6., 8. német és 2. magyar páncéloshadosztály részeivel ugyanis az Ipoly–Garam közén december 22-én Ipolyság irányába ellentámadást indított, hogy a 20-án Léváig jutott 6. szovjet gárda harckocsihadsereg és a Plijev lovas-gépesített csoport hátába kerülve megakadályozza Budapest északi átkarolását. A támadás a Börzsöny nyugati lábainál elakadt, a hadtest 25–28. között visszavonult a Garam nyugati partjára, Budapest északi átkarolását nem tudta megakadályozni.

Karola-vonal[546]

A német hadászati - hadmûveleti védelem Észak-Magyarországot lezáró, elõre kiépített egyik fõ eleme a Kárpát-medencében. A Mátra, Bükk és a Zempléni-hegység déli lejtõin építették ki. Jobbszárnya Aszódnál csatlakozott az Attila-vonalhoz. Aszód - Hatvan szakasza lezárta a Zagyva völgyében a Balassagyarmatra és a Salgótarjánba vezetõ utakat, a nógrádi bánya- és iparvidéket. A Mátra elõterében az Ecséd - Nagyréde - Gyöngyös - Abasár terepszakaszon, a Bükk elõterében az Egerszólát - Egerszalók - Andornaktálya - Szomolya - Nosz-

[546] gamma21 freeweb

vaj vonalon húzódott. A Karola-vonal második vonalát a Mátrafüred - Gyöngyössolymos, illetve az Egerbakta - Sirok terepszakaszon létesítették. Balszárnya a miskolci irányt (borsodi hadiüzemek) és a Hernád völgyét zárta le a Bodrogra támaszkodva. Fontosabb reteszállásai a Tibolddaróc - Emõd - Tiszaluc - Tisza folyó - Tokaj terepszakaszon, majd a Bodrog folyó jobb partján, a Hegyalján és Sárospatakon át Sátoraljaújhelyig húzódtak. Sátoraljaújhelynél csatlakozott hozzá a Gizella-állás. 1944. november - december folyamán Budapest és a Mátra között a 6. német, a Bükkben és a Zempléni-hegységben a 8. német, attól északkeletre az 1. magyar hadsereg védte, a 2. Ukrán Front fõerõivel szemben, amelyek csak fokozatosan tudták magukat „átrágni" rajta. Mátrai szektorát a XXIX. német hadtest december 20-án ürítette ki.

Gizella-állás[547]

A Róza-állás és a Karola-vonal között északnyugat-délkelet irányában húzódó, a Karola-vonalat keletrõl lezáró támpontok rendszere. Déli pontja Sátoraljaújhely, ettõl északra a Ronyva-patak jobb partján a Széphalom - Alsóregmec - Felsõmihály terepszakaszt követte. Felsõmihálynál kapcsolódott a Róza-álláshoz. 1944. november végétõl az 1. magyar hegyidandár és a 4. német hegyihadosztály három hétig feltartóztatta a 18. szovjet hadsereget a Gizella-állásra támaszkodva.

Róza-állás[548]

A Karola-állás mögött kiépített támpontok rendszere. A Sajó (Rima) - Hernád völgyét zárta le Putnok és Kassa között. A Hernád völgyét Garadna - Vilmány-D - Regéc - Nagybózsva - Felsõmihály; a Bódva völgyét Edelénynél és a Szögliget - Bódvaszilas; a Sajó völgyét a Bánréve - Serényfalva - Gömörszöllõs - Aggtelek terepszakaszon zárta le. 1944. decemberben a 40. szovjet és a 4. román hadsereg a XVII. német és az V. magyar hadtest ellenében lépésrõl- lépésre tudta magát „átrágni" a Róza-álláson.

Nézzük ezek után a Sajó-völgyében történt eseményeket! Erdély és Kárpátalja kiürítése kapcsán, valamint a szovjeteknek az Alföldön való beözönlése az északi visszavonulási utakat erősen felértékelte. A menekülésre kötelezettek nagy száma és az anyagi javak mentésére tett kísérletek ijesztő dolgokat eredményeztek. A menekülők és a javak jellemző sorsát, illetve az ijesztgetéssel, vagy erőszakkal a lakóhelyük elhagyására bírt személyek, családok kálváriáját a következő idézet mutatja be:

„ ....Egyéb anyag ugyancsak rengeteg sok jött Magyarországról. Ezek sorsát a magyar felelős szervek nem kísérték figyelemmel, azaz az anyagszállítmányokkal nem küldtek kísérő személyzetet. Ennek az lett a következménye, hogy a szállítmányokat a német vasutak összevissza tologatták, arra, amerre üres, befogadóképes állomásaik voltak, ahol az anyag azután hetekig, sőt hónapokig vesztegelt valami kitérővágányon, vagy pedig lerakták valahova az isten szabad ege alá, avagy beraktározták, esetleg fel is használták, csak éppen a magyarokat nem értesítették az anyag hollétéről. Így ment veszendőbe vagon-, sőt vonattételekben

[547] gamma21 freeweb
[548] gamma21 freeweb

dohánynemű, üzemanyag, élelmiszer, felszerelési és hadianyag, élő állat, értékes gépek, gépjárművek stb.

Eme anyag utólagos felkutatására és részbeni megmentésére jött ki december végén Bor Jenő altábornagy, és megalakította anyagi törzsét, mely részben közvetlenül a honvédelmi miniszternek, részben nekem volt alárendelve. Vajmi kevés volt azonban az az anyag, ami még megfogható és magyar célokra felhasználható volt.

Még karácsony előtt Berlinbe érkezett Vajna Gábor belügyminiszter és vele együtt Magyarossy Sándor vezérezredes, kitelepítési kormánybiztos. Részükre Berger német SS-Obergruppenführer értekezletet hívott egybe Grunewaldba, a Douglas Str. 7. alatt lévő hivatalos helyiségébe. Az értekezleten magyar részről jelen volt Mecsér András berlini magyar követ is, és meghívást kaptam én is. Ekkor szereztem tudomást arról, hogy a két kormány közt megállapodás jött létre nagyobb arányú kitelepítés lebonyolítására a már kiürített és a még esetleg kiürítésre kerülő magyar területek közigazgatási, katonai szerveinek és polgári lakosságának befogadására.

....Ennek értelmében a katonák és közfunkcionáriusok kötelesek családtagjaikat magukkal hozni. A csapatok és hivatalok letelepítését, illetve elhelyezését az illető német szakminisztériumok és szervek irányítják, és helyet is ők jelölnek ki számukra. A polgári lakosság letelepítése az alábbi 4 „Gau"-ba történik: a Felső-Duna vidéke Linz székhellyel, Bayreuth, hasonló nevű székhellyel, Szászország Drezda székhellyel és Alsó-Szilézia Breslau székhellyel. Cseh- és Morvaország nem jöhet tekintetbe sem csapatok, sem polgári lakosok elhelyezésére. A felsorolt Gau-k területén igyekeznek a magyar lakosságot zárt tömegekben elhelyezni, magyar közigazgatással, magyar orvosi, egyházi és iskolai berendezésekkel. A magyar tiszti és tisztviselői családokat igyekeznek abban a helyiségben elhelyezni, ahol a családfők szolgálatot teljesítenek. A tiszthelyettesi és ennek megfelelő hivatalnoki családoknak csak azt ígérhetik, hogy ama katonai körlet területén biztosítanak részükre szállást, amely körletben a családfő szolgál. Így is jobban járnak a magyar családok, mint a németek saját hazájukban. A legénységi és ehhez hasonló hozzátartozók pedig az említett négy Gau területén nyernek a magyar polgári családokkal együtt elhelyezést.

Mindezeket Bergen Obergruppenführer – mint előzetes megbeszélése eredményét – úgyszólván kihirdette az értekezleten, amihez különösebb hozzászólni valója sem a belügyminiszternek, sem Magyarossy vezérezredesnek nem volt. A belügyminiszter csupán azt kérte, hogy a vasúti szállítmányokat sürgősen engedjék át a német határon, mert előfordult, hogy azok a nyílt pályán torlódva és a forgalmat lezárva, ott napokig vesztegeltek. Tisztázták továbbá, hogy a magyar családok magukkal hozott magántulajdonából a németek nem fognak semmit sem elvenni. Élelmet be kell vallani, mert addig, amíg a magukkal hozottból futja, a németek nem tudnak német készletből is ellátást biztosítani.

Ez az értekezlet vetette meg az alapját a magyar családok ezrei hajléktalanná tételének. A magyar kormány – erre a német ígéretre alapozva és bízva a német fegyverek győzelmében – otthona elhagyására kényszerített ezreket. A német kormány később – a bombázások és a hadi helyzet következtében –, ha akarta volna, akkor sem tudta volna beváltani az elhelyezésre tett ígéretét. De nem is nagyon törekedett azt beváltani, legalábbis mindenütt veszekedésekkel járt a magyar családok elhelyezése. Így váltak földönfutókká, hajléktalanokká a

magyar kormány rövidlátó intézkedései folytán, főleg a középosztály családjainak ezrei, akiknek pedig Magyarországon rendes otthonuk és kis vagyonkájuk volt…..”[549]

Ahogy egyre nyomult előre a szovjet hadsereg, a közéjük állt áruló románokkal és bolgárokkal együtt, úgy hátrált a német – magyar sereg, nem bírva a tömegekkel. 1944. augusztus 23 után a Kárpátok védelme a román árulás folytán lehetetlenné vált. A vesztett tordai csata után már csak a visszavonulás maradt, miközben az Alföldön ömlött az ellenség Magyarországra.

Az északi irányú visszavonulás egyik kevés, lehetséges útvonala volt a Sajó völgye, a vasút és a Bánrévén átvezető közutak. A vissszavonuló katonaság és a menekülők hihetetlen tömegben jelentek meg ezeken az útvonalakon.

„.....1944 augusztusában harmadik napja voltunk otthon szabadságon, amikor SAS-behívóval berendeltek az iskolába mindnyájunkat. A románok átállása következtében súlyos helyzet alakult ki Erdélyben. Bevonuláskor Marosvásárhely érthetően más képet mutatott, mint alig két hónappal korábban, amikor csapatzászlónk átvétele alkalmából díszelegtünk a Fő téren. Az a Nimród, amelynek parancsnokaként feszítettem, már valahol a harcoló csapatoknál szolgált. Az iskolának még maradt néhány Botondja, és rövidesen esti riadókor azokra szálltunk föl, puskával, golyószóróval felfegyverkezve. Már nem emlékezem, hogy a román-magyar határ melyik pontjára vittek ki bennünket, ahol a román betörést kellett volna feltartóztatnunk. Annak érdekében, hogy harcba vethetők legyünk, gyorsan feleskettek bennünket. Kora hajnal volt még, teljesen sötét, amikor a nyári éjszakában kiáltás ébresztett fel: Regéczy, futásban az oszlop elejére, mert itt van az édesapja! (Édesapám a kassai hadtest vezető orvosa volt, és mivel éppen Erdélyen keresztül települtek hátra a kórházai, parancsnoki kocsijával beugrott az iskolába, elbúcsúzni a fiától, s onnan irányították utánunk. Szabályosan jelentkeztem, ahogy az egy ezredest megillet, megöleltük egymást, s legközelebb akkor találkoztunk, amikor 1948 szeptemberében súlyos betegen hazajött szovjet fogságból.

Az időközben beérkezett parancs szerint a növendékeknek részt kellett venniük a Telkibánya-Abaúj vár térségében létesítendő védelmi vonal elkészítésében. Szeptember 2-án megérkezett az elvonulási parancs, és a kisállomásra betolt szerelvénybe elkezdtük a bevagonírozást. Este 7 órakor indult a szerelvény. Nem gondoltuk, hogy ez a búcsú az iskolától. A sorozatos légitámadások, valamint egyéb katonai szerelvények által okozott közlekedési zavarok miatt 7-én érkeztünk Hidasnémetibe, és megkezdődött a kirakodás. Gyalogmenetben, teljes felszereléssel Telkibányára mentünk (16 kilométer) és elfoglaltuk a szállást egy üdülőben. Másnap a szállás rendbehozatala és a laktanyarend kialakítása következett.

A növendékek feladata kettős volt, egyrészt az erődvonal kiépítésének műszaki irányítása, másrészt partizántámadás elleni védelem. Az építési munkákat zömmel katonai szolgálatra alkalmatlan, de SAS-behívóval mozgósított emberek végezték. A hírek szerint Sátoraljaújhely térségében dobtak le ejtőernyős partizánokat, de mi nem találkoztunk velük.

---

[549] vitéz Major Jenő vezérezredes Emléktöredékek Visszaemlékezés az 1944. március és 1945. július közötti háborús eseményekre (Az idézett rész az áthelyezésére vonatkozó parancsból való, amikor is a Németországba vitt, magyar hadkötelezettek felügyelője lett.)

A műszaki munkák elkészítésének oktatása után megkezdődött a védővonal kitűzése. Az első lépésben harckocsiárkok elkészítésére kaptunk utasítást, majd megkezdődött a zászlóaljtámpontok kiépítése. A Debrecen környéki csaták idején a szovjet előretörése miatt október 11-én parancsot kaptunk a munka befejezésére és az azonnali elvonulásra. Másnap a málhát szekerekre pakolva gyalogmenetben elindultunk nyugati irányba. Október 15-én Sajópüspökibe értünk, ott szállásoltunk be, ahol az esti órákban értesültünk arról, hogy a kormányzó a harcok beszüntetésére adott parancsot. Másnap hajnalban továbbgyalogoltunk erőltetett menetben attól tartva, hogy az oroszok bekerítenek bennünket. Az esti őrséget az esetleges támadás veszélye miatt megerősítettük……"[550]

„…….Szeptember

1., péntek – A honvédeskü letétele után híre jár az erdélyi erődvonalak átépítésének. Éjfélkor riadó, mert a románok betörtek Nyárádtőnél. Bevetésre azonban nem kerül sor, csak a legénység megy.

2., szombat – Kijön az elvonulási parancs, felkészülés, délben bevagonírozás. Este 7-kor indul a szerelvény. A Hernád-völgy védelmi vonalának kiépítéséhez vezénylés. Erdély védelmét az oroszok gyors előretörése miatt a hadvezetőség már feladta. 3., vasárnap – Szászrégen, Déda, Szeretfalva, Dés az utunk. Az oroszok elfoglalják Sepsiszentgyörgyöt és Kézdivásárhelyt.

4., hétfő – Fürdés a Szamosban, s azután tovább a Zsibó-Nagybánya útvonalon. Az oroszok elfoglalják Gyergyószentmiklóst.

5., kedd – Útvonal: Szatmárnémeti-Királyháza. Átlépés a Tiszán. Találkozás a nagyváradi tüzér-hadapródiskola szerelvényével.

6., szerda – Útvonal: Nagyszőlős-Beregszász-Csap-Sátoraljaújhely, majd át Szlovákián. Estére Kassán kimenő.

7., csütörtök – Hidasnémetibe érkezés, kirakodás. Gyalogmenetben teljes felszereléssel (16 kilométer) Telkibányára. Szállás egy OTI-üdülőben.

8., péntek – A szállás rendbehozatala, szobaszemle. Csíkszereda elesik. 9., szombat – Műszaki előadás és oktatás a védővonal építéséről. 10., vasárnap – Templomba menetel a faluba.

11., hétfő – Megkezdődnek a védővonal építési munkálatai. Az emberek harckocsiárkokat ásnak. Elesik Nagyszeben.

12., kedd – Tovább folyik a munka. Elesik Székelyudvarhely. 13., szerda – Munka a védővonalon.

14., csütörtök – Elesik Marosvásárhely, őrraj riasztása, a környék átfésülése eredmény nélkül. Közben még egy lövés dördül, tartani kell a partizán veszély tol. Elkészül a szervezési táblázat és beosztás. Kivonulás szemrevételezni a védővonal helyét. 15., péntek – Elkészül a szervezési táblázat és a beosztás. Kivonulás szemrevételezni a védővonal helyét.

16., szombat – Kivonulás munkára. Elkezdjük a kitűzést. 17., vasárnap – Folytatódik a kitűzés. Elesik Temesvár és Arad.

[550] Emléktöredék: Regéczy-Nagy Lászlótól A marosvásárhelyi Magyar Királyi „Csaba királyfi" Honvéd Gyorsfegyvernemi Hadapródiskola 1941-1945

18., hétfő – Megkezdődik a zászlóalj támaszpontok kiépítése a védővonalon. Rajok feladata a kitűzés, azt kell befejezni a hó végéig. 19-30-ig – Folytatva a kitűzést minden nap. Elesik Nagybecskerek.

Október

1-10-ig – Megkezdődik a körletek kiépítése. A munkaszolgálatosok ásóval, csákánnyal dolgoznak.

11., szerda – A munka befejezése. Az oroszok gyors előretörése miatt nagy a veszély a bekerítésre. Gyorsan pakolás, a málhát szekerekre teszik.

12., csütörtök – Gyalogmenet. Útvonal: Gönc-Hidasnémeti-Tornanádaska. A falusiak tejet, vajat, túrót adnak.

14., szombat – Útvonal: Szin-Szinpetri-Josvafő-Aggtelek-Trizs. Szállás egy csűrben. Kecskemét elesik.

15., vasárnap – Útvonal: Kelemér-Serényifalva-Bánréve-Sajópüspöki. Horthy kapitulál. Szekereken folytatódik az út, de Hadházy alezredes megjelenik, leállítja az oszlopot, közli, hogy Szálasi átvette a hatalmat. Este szigorú őrségadás, mert az oroszok igen közel vannak.

16., hétfő – Szekéren tovább: Ózd-Hadoscsépány-Arló-Járdánháza-Borsodnádasd. Itt Frank alezredes leszállít mindenkit a kocsikról. Gyalog tovább Szentdomonkos-Pétervására. Minden faluban nyilasok vannak. Megtudjuk, hogy Dalnoki Miklós Béla altábornagy és Vörös vezérezredes átállt az oroszokhoz.

17., kedd – Menetvonal: Nádújfalu-Nemti-Kisterenye. Nemti lakossága nagyon kedvesen fogadja az alakulatot.

18., szerda – Menetvonal: Mátraverebély-Pásztó-Szurdokpüspöki-Jobbágyi, szekéren. 19., csütörtök – Pihenő Jobbágyiban. Mákostésztát lehet főzetni. 20., péntek – Menetvonal: Szarvasgede-Vanyarc-Bercel.

21. szombat – Gépkocsival lenne tovább, felkészülve várjuk a járműveket, de nem jönnek.

22. vasárnap – Frank alezredes megjelenik, eskütételhez sorakozás és felesketés Szálasira. Utána gépkocsira, menetvonal: Aszód-Budapest-Torbágy. Késő este egy sváb házban igen jó szállás.

23., hétfő – Szállás egy pelyvascsűrben. 24., kedd – Eltávozást lehet kapni Pestre. Elesik Makó.

25., szerda – A budapestiek szabadságot kapnak. Új szállás keresése, mert a csűrben rettenetes a hideg.

26., csütörtök – Délelőtt bevagonírozás, délben egy házban jó ebéd. Este ismét bombázzák Budapestet. Borzalmas tűzijáték.

27., péntek – Végre elindul a szerelvény, de csak Ácsig jut.

28., szombat – Nyílt pályán állás. Javítják a vágányokat, mert a vonalat szétbombázták. Délután körülbelül 3 kilométer tovább.

29., vasárnap – Vesztegelés. Este Komáromba, majd tovább.

30., hétfő – Befutunk Győrbe. A város szét van bombázva. Pár óra állás. A győriek hazamehetnek. Délután tovább Pápa felé.

31., kedd – Vaszaron megáll a szerelvény. Nagy a csürhe. Kápolnás százados a napostiszt, megelégeli és csuklót tart. Szalay százados négy kerékpárossal nekivág, hogy a gépkocsikat elhozza. Délután bemenetel Pápára, majd Celldömölkre. Itt bevonulnak a pesti

szabadságosok közül néhányan. Éjjel érkezés Szombathelyre. Az idevalósiak hazamehetnek. November 1., szerda – Délután tovább Vasvárra, útközben légiriadó. A huszárok Rábahidvégen leszállnak. A lövészek gépkocsin mennek Mikosdpusztára egy nagyon szép kastélyba. Prima szállás (gróf Czierernél).

Vasváron értesültünk arról, hogy az iskola felszerelésének áttelepítése szeptember 2-től kezdődően négy szerelvénnyel Szlovákián keresztül történt, és szeptember közepére a szerelvények megérkeztek Vasvárra. A vasúti szállítás közben a szerelvényeket több ízben partizántámadás érte, ezért a rajta utazó polgári személyeket tehergépkocsikkal Lévára, innen a balatonlellei honvédüdülőbe szállították, majd onnan tovább Vasvárra. A szerelvényeket Érsekújváron szőnyegbombázás érte, minek következtében igen nagy anyagi kár keletkezett. Vasvárról tehergépkocsikat kellett indítani a még menthető anyag beszállítására. A személyek elszállítását és az anyagmentést is Avar József százados végezte.

Az iskola parancsnoka még mindig Saád József alezredes, Altorjay ezredes frontszolgálata miatt……"[551]

Teljesen egyértelmű volt, hogy a német – magyar csapatok a kiépített védővonalakon próbáltak szilárd védelmet kialakítani.



A térség vasúti hálózata

Tették ezt annál is inkább, mivel az Alföld elesett és a védelem csak az Északi – Középhegység, a Duna – vonala lehetett. Az elesett területek csapatainak egy része is erre észak felé próbált hátrálni és a harcot folytatni. A nyílt téren már esélyük sem volt a százával támadó szovjet páncélosokkal szemben.

A támadók természetesen a folyóvölgyekben kiépített főközlekedési utak, vasutak mentén támadtak, mivel itt mind az előrejutás, mind az utánpótlás könnyebbnek látszott.

Az erősen leharcolt csapatok, a jelentős túlerőben támadó ellenséggel szemben, a védekezést és a visszavonulást ezekben a térségekben főként a Hernád, Bódva, Sajó – völgyén tudták megtenni.

Igen nagy jelentősége volt mind a közutaknak, mind pedig a vasúthálózatnak.

A Sajó-völgy iparának, bányászatának, közlekedésének igen nagy szerepe volt a háborús erőfeszítésekben. A diósgyőri, ózdi kohászati üzemek, jelentős fegyvergyártási kapacitás – diósgyőrben készültek a lövegcsövek – a rimamurányi, salgótarjáni kohászati kapcsolatok, a felvidék e részeihez közeli vas- és ásványbányák, papírgyárak, fakitermelés igen nagy jelentőséggel bírtak. Trianon után felértékelődtek a borsodi, ózdi barnaszénkészletek, melyek bányái szintén e térségben voltak.

A vasúti közlekedés és szállítás abban az időben meghatározó jelentőségű volt.

---

[551] Elekfy Tibor: Napi feljegyzéseim A marosvásárhelyi Magyar Királyi „Csaba királyfi" Honvéd Gyorsfegyvernemi Hadapródiskola 1941-1945

Itt említjük meg, hogy 1944. szeptember 22-e után, Sajókaza mellett, a Sajó-folyó árterén kialakított tábori repülőtérre települt a SG. 2. Stuka Geschwader (Ezred, Hans-Ulrich Rudel alezredes, ezredparancsnok) III. Gruppe-ja (osztály). Az alakulat, a már korszerűtlen, de még így is félelmetes, Ju-87D-5 változatot repülte.



Sajókaza tábori repülőtér, 1944. szeptember-október

Október közepe táján még ezen a repülőtéren voltak, mivel a Sajó hirtelen áradása ezekben a napokban volt, és a naplók szerint a víz elöntötte a gépeket. 8 napig nem tudtak bevetésre járni! 1944. október 19-én még innen felszállva támadtak Debrecen környéki célokat.[552]

Az Aranysas hivatkozott számában csak a SG. 2. Stuka Geschwader itteni működéséről esett szó, azonban visszaemlékezés alapján német vadászalakulat, vagy annak egy része is volt a kérdéses időben a sajókazai repülőtéren.[553]

A szemtanú szintén a miskolci Gépipari Középiskola III. éves diákja volt abban az időben és a barcikai Kiserőmű-telepen laktak. Emlékezete szerint a gépek száma 20…25 db lehetett. Mint fiatalok rendszeresen látogatták a repülőteret, figyelemmel kísérték az ott folyó munkát, annak ellenére, hogy ez haditerület volt, a németek nem bánták, ha a fiúk ott vannak!

A Sajó árvize emlékezete szerint október első harmadában volt. Emlékezett arra is, hogy a gépeket Szuhakálló felé, a magasabban fekvő területekre menekítették.

A történésekről beszélgetve közölte, hogy Sajókazinc és Barcika térségében német és román Me-109 vadászgépek, légiharcot vívtak, az időpontra sajnos nem emlékszik, de ez a román légierőnek a térségben végzett tevékenysége alapján 1944. szeptember 6.-a után bármikor lehetett. Erre nézve támpontot adhatnak, a következőkben összefoglalt – a térséget ért – légitámadások összesítései.

Az angol-amerikai stratégia a román kiugrás után a *„kibombázni Magyarországot a háborúból”* elv alapján épült fel és ezek után már nem csak a legnagyobb ipari objektumok, a fegyver- repülőgépgyártás, olajfinomítás, hanem a közlekedési csomópontok, a szállítás, a vasút, a hidak, repülőterek is a közvetlen támadások célpontjai lettek.

Horthy Miklós kormányzó 1944. október 15-i, sikertelen fegyverszüneti kísérlete, majd az ezt követő nyilsa hatalomátvétel, ezt a helyzetet még jobban súlyosbította.

[552] Aranysas, 2007. június 58. oldal Jákfalvy Z: Százezer rubeles vérdíj (Hans-Ulrich Rudel)

[553] id. Rónaföldi Zoltán és Begov Aladár visszaemlékezése

SZÁLASI FERENC KIÁLTVÁNYA
1944. október 16.

A Kormányzó úr visszavonult az államügyek vitelétõl, és tudomásul vette Lakatos Géza miniszterelnök és kormánya lemondását. A rendkívüli helyzetre és körülményekre való tekintettel hozzájárult ahhoz, hogy az államfõi kérdés rendelkezésére háromtagú kormánytanácsot alakítsak, valamint az államfõi hatalom gyakorlására vonatkozó javaslatnak elõterjesztése és törvényes formák között történõ elfogadása idõpontjáig magyar királyi miniszterelnöki minõségben ideiglenesen a kormányzói jogkört is gyakoroljam, nehogy a késedelembõl nemzetünkre és hazánkra súlyos kár és veszedelem származzék.

Budapest, 1944. október 16.

Szálasi Ferenc
miniszterlenök

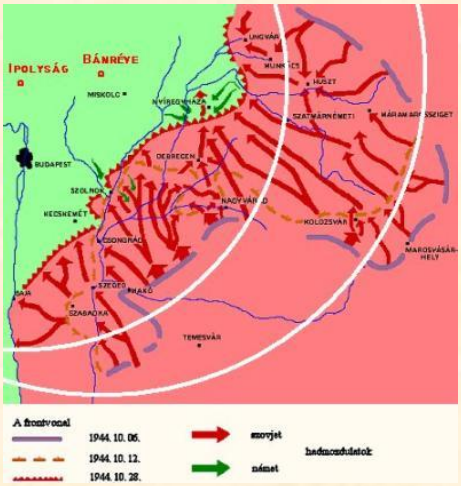
Ezeknek eredménye – sok más eseménnyel együtt - a visszaemlékezés 1944. október 21-ére vonatkozó része.[554]

A lényeges mennyiségi fölényben levő amerikai bombázók és vadászok megfékezésére már nem volt erő. A támadó bombázókat védő vadászerő jelentős része ennek megfelelően alacsonytámadási feladatokat hajtott végre, rombolva mind a közlekedési eszközöket, élőerőt, zavart keltve mind a katonai, mind a polgári személyek között.

Augusztus végétől a szövetséges hadászati légierő elsőrendű feladata lett Magyarországon a 2. és a 3. Ukrán Frontok támadásainak hadászati biztosítása.

Az USAAF és a RAF egyértelműen olaszországi bázisokról repülték feladataikat.

Ugyanettől az időponttól rendszeressé váltak a szovjet taktikai és hadműveleti bombázókötelékeinek magyar célpontok elleni támadásai, mivel ekkorra a szárazföldi hadműveletek is elérték országunk területét.[555]



A repülési szakkönyvekben általában 300 km távolságban szokás a szovjet taktikai bombázások támadási mélységét megadni. A térképen Rimaszombathoz viszonyítva megadtunk egy 200 és egy 300 km távolságkört. Ez alapján látható, hogy a mely területeken lehettek a támadás kiindulási repülőterei

A 200 km keleten Huszt-Munkács, délkeleti irányban Debrecen-Nagyvárad, déli irányban Csongrág-Kiskunfélegyháza.

A 300 km távolság a Tatár-hágóig, Kolozsvárig, Temesvárig tart!

---

[554] Visszaemlékezés 1944. október21.

[555] Pataky-Rozsos-Sárhidai: Légi háború Magyarország felett II. 169. oldal

A dátumok alapján egyértelműen kijelölhetők azok a területek, melyek az általunk vizsgált – 1944. október 31 – időpontban már szovjet megszállás alatt voltak.

A 2. Ukrán - a térképen délről Debrecen-Nyíregyháza felé, valamint Kolozsvár irányából támadó - Frontot az 5. légi hadsereg támogatta (Gorjunov repülő vezérezredes; 1100 db gép).

Ennek része volt az 5. gárda-csatarepülő- és az 5. gárda-vadászrepülőhadtest. A magyarországi bombázások zömét az A-20 Boston gép változataival végezték, jóval kisebb számban szerepelt a Pe-2; Il-4; DB-3F; B-26; Marauder és B-25 Mitchell, ill. C-47B gép a szovjet légierők állományában. A frontrepülők nagyobb részt Il-2/3m gépekkel bombáztak.

1944. szeptember 6 - 1945. január között ide osztották be, alárendeltségben, az I. román repülőhadtest 174 gépét, Emanoil Jonescu tábornok vezetésével. Ennek bombázóerejét az 50 He-111, Ju-88, S-79B Savoia gépek adták.[556]

A Sajó-völgyét az amerikai, és szovjet légitámadások mellett, a román bombázások is sújtották. A román repülők 1944. szeptember-december között, erdélyi, majd fokozatosan magyar célpontokra, 612 bevetést repültek, 805 felszállással, eközben 64 gépet vesztettek. 1945. január 6-án vonták ki őket Magyarországról és Szlovákiába települtek, ahol a háború végéig újabb 36 gépet vesztettek.

A 3. Ukrán Frontot Szugyec repülő vezérezredes támogatta, melybe 965 gép tartozott.[557]

A 4. Ukrán Front, amely az Északi-Kárpátokon próbált áttörni, a 8. légi hadsereggel működött együtt. (Zsdanov repülő altábornagy). Ennek kereteiben működtek a szovjet távolbombázó erők, melyek főleg éjszakai bevetéseket hajtottak végre.[558]

Az alacsonytámadások[559], valamint bombázások[560] részletes adatai a jelzett fejezetekben találhatók. A következő táblázatban a bővebb térséget ért, angol-amerikai bomba-, és repülőtámadásokat tüntettük fel.

Ezt kiegészítettük a visszaemlékezésben történt helyszínnel és időponttal. A piros színnel jelzett adatok a „Légi háború Magyarország felett” műben nem szerepeknek.

Helységnév	Időpont	Támadók
Miskolc	1944.6.2	15
Görömbölytapolca (Miskolc)	1944.8.22.	RAF

[556] Pataky-Rozsos-Sárhidai: Légi háború Magyarország felett II. 249. oldal

[557] Pataky-Rozsos-Sárhidai: Légi háború Magyarország felett II. 249. oldal

[558] Pataky-Rozsos-Sárhidai: Légi háború Magyarország felett II. 249. oldal

[559] Rónaföldi Zoltán: Légi események Bánréve légterében 1944. október. Amerikai vadászgépek alacsonytámadása

[560] Rónaföldi Zoltán: Légi események Bánréve légterében 1944. október. A község bombázása (Azóta néhány olyan lehetséges adalék is felmerült, amellyel a visszaemlékező írást kiegészítettük. Ezzel talán teljesebb lehet a kép. RZ)

Görömbölytapolca (Miskolc)	1944.8.23.	RAF
Miskolc	1944.8.28.	15
Diósgyőr	1944.9.13	8
Bánréve	**1944.10.21**	**15F**
Bélapátfalva	1944.10.21	15F
Edelény	1944.10.21.	15F
Miskolc (várostól nyugatra)	1944.10.21.	15F
Ózd[561]	1944.10.21.	15F
Sajószentpéter	1944.10.21	15F
Szilvásvárad	1944.10.21	15F
Verpelét	1944.10.21	15F
Recsk	1944.10.21	15F

8 → 8. AAF

15 → 15. AAF

15F → 15.AAF vadászgépeinek alacsonytámadása

RAF → Royal Air Force

? → kérdéses

A következő táblázatban a bővebb térséget ért, szovjet-román, bomba-, és repülőtámadásokat tüntettük fel

Ezt kiegészítettük a visszaemlékezésben történt helyszínnel és időponttal.

Helységnév	Időpont	Támadók
Miskolc	1944.8.22.	SZ
Miskolc	1944.8.23.	SZ
Eger	1944.10.28	SZ
Eger	1944.10.30.	SZ
Bánréve	1944.10. 31	SZ
Putnok	1944.12.12	R
Putnok	1944.12.13	R
Vadna	1944.12.13	R
Losonc	1944.12.19	R
Miskolc	1944.12.19.	SZ
Salgótarján	1944.12.19.	R
Rimaszombat	1944.12.19.	R
Losonc	1944.12.20	R
Fülek	1944.12.21.	R
Fülek	1944.12.21.	R
Losonc	1944.12.21.	R
Losonc	1944.12.23.	R
Losonc	1944.12.24.	R
Losonc	1944.12.25.	R
Bükkszenterzsébet	19944.12.?	SZ
Füzesabony	1944.12.?	SZ
Rozsnyó	1945.1.22	R
Rozsnyó	1945.1.23.	R

SZ – szovjet

R - román

[561] Kutatásaink szerint a jelezett napon Ózdot légitámadás nem érte. A pontos helyszín Bánréve-Sajórecske – személyvonat – melyet amerikai vadászgépek támadtak meg.

A MÁV iratai alapján a következő események nevesíthetőek, melyek a mi témánkhoz közvetlenül kapcsolódnak.

Helységnév	Időpont	Célpont
Miskolc	1944. 06. 02.	Légitámadás a miskolci Tiszai pályaudvarok ellen.
Miskolc	1944. 08. 28.	Bombatalálatok érik a miskolci Tiszai pályaudvart és rendezőt is. Az állomás vágányzatának nagyobb része elpusztul..
Ózd[562]	1944. 10. 21.	Légitámadás az ózdi állomás ellen
Bánréve	1944.10..31	Bombatámadás a bánrévei állomás ellen.

Ózdot - főleg a vasútállomást - ért légitámadásról sem 1944. október 21-én, sem október 31-én nem találtunk hiteles adatokat a légiháborúkkal foglalkozó művekben!

1944. október 31-én azonban hulottak bombák Ózdra, de nem ipari, vagy közlekedési objektumokra, hanem a Kőalja városrész utcáira, házaira. A későbbiekben belátható, hogy ez sem célzott bombavetés volt, hanem a szovjet gépet eltaláló légvédelmi lövedék olyan súlyos kárt tett a bombázóban, hogy a személyzet kényszervetést hajtott végre. Sem a gépet, sem a saját életüket ezzel nem tudták megmenteni!

„……1999. szeptemberének végén megváltozott a helyzet. Telefonon felhívott egyik ismerősöm és tájékoztatott, hogy jelentkezett nála egy szemtanú, aki információkkal rendelkezik egy Ózd mellett lezuhant amerikai bombázóról….

....Nagyon megörültem, mert a korabeli iratokban szerepelt egy amerikai bombázó gép eltűnése Ózd térségében, de tényszerű adatokkal ekkor még nem rendelkeztem a gép és személyzetének pontos azonosításához.

Néhány nap múlva megérkeztek a szemtanú, Fazekas József Úr, által látott esemény adatai:

"1944. október 31.-én 3 bombázógép Sajónémeti irányából közeledett Ózd felé, kb. 1500 méter magasságban. Az egyik gépet az un. "Drótos-hegyen" lévő gépágyú tűz alá vette és el is találta. A jobb oldali motorból azonnal erős füst tört elő, majd a gép 10 bombájának kioldása után zuhanni kezdett. A hatalmas madár az ózdi kohászat egyik telepén lévő koksztárolóba zuhant és felrobbant. A személyzet összeégett, így a temető gondnoka két koporsóba rakta a tetemeket és eltemette azokat.

Egy év múlva a sírt feltárták és a benne lévő testeket ismeretlen helyre szállították."

Tovább javította a sikeres kutatás lehetőségét az a tény, hogy a Csendőrség jelentése szerint azon a napon valóban történt egy ellenséges géplezuhanás abban a körzetben.

Az eddigi iratgyűjtéseimkor megszokott alaposságot szem előtt tartva, hozzáláttam a további információk gyűjtéséhez.

[562] A helyszín a MÁV irataiban is helytelen. Ózdot e napon nem érte támadás! 1944. október 31-én történt támadás Ózd település ellen, de a légvédelmi ütegek a támadó szovjet gépeket elűzték és egy gépet le is lőttek. A bombázás a lelőtt gépről történt és nagy valószínűséggel a találat utáni kényszervetés volt, mert csa a település szélét érték a bombák és nem a lényeges részeket.

Már másnap bejelentkeztem a Mezőcsáti Levéltár vezetőjénél, korabeli iratok vizsgálatára. Ebben a kis vidéki Fióklevéltárban őrzik ugyanis Borsod- Abaúj- Zemplén Megye Halotti Anyakönyveit, melyek átvizsgálása elengedhetetlen egy ilyen esemény tényszerű kivizsgálásához.

Október 17.-én hajnalban indultam el Mezőcsátra. Korán érkeztem, de a Levéltár munkatársait is annyira felvillanyozta jövetelem célja, hogy nyitva tartás megkezdése előtt munkához láthattam. A kiszolgálásra nem lehetett panasz, az egyik hölgy folyamatosan hozta a hatalmas poros köteteket. Közben a hölgyek egy szüleiktől hallott esetet is elmeséltek, miszerint Mezőcsát mellett is leszállt egy amerikai bombázó, de ezt az oroszok üzemanyaggal feltöltötték és ezután elrepült. Ezt az információt is lejegyeztem későbbi kutatásaim folytatásához. A nyitvatartási idő végéig 45 település, 1943-46 közötti haláleseteit sikerült tételesen átvizsgálni.

Kiderült, hogy az Ózdon lezuhant gép nem az általam keresett amerikai bombázó, hanem egy szovjet DB-3F vagy Pe-2-es repülőgép volt, ugyanis a legénység halálesetét név szerint is anyakönyvezték

IVANOV Peter Ivanovics 25 éves
CHARLES Jegor Vaszilovics
MUCHTAROV Michael Magovi
BAKTAROV Viktor Vaszilovics21 éves
OSZIPOV Michael Pavlovics 22 éves

Ezen kívül 5 magyar pilóta halálesetére is fény derült, valamint szintén 5 településen összesen 224 polgári személy halálesete következett be angol-amerikai légitámadások következtében.

Az amerikai gépnek azonban semmi nyomát nem találtam…..[563]

1944. október 31-én Bánréve bombázását Pe-2 gépek hajtották végre! A község és a vasút bombázására a gépek Ózd felől érkeztek![564]

A megfigyelt viselkedésük és a bombázás „pontossága” is arra utalnak, hogy bizonyos zavarodottság lehetett a kötelékben az előzmények miatt!

Bánréve felett megfigyelt számuk (5-6) nem egyezik az előzőekben megadottal, illetve az Ózd felett már elvesztett gép miatt, onnan már csak két gép repülhetett tovább. Ezek esetleg csatlakoztak egy másik rajhoz, ezért lett a számuk öt?

A személyzet létszáma, a Pe-2 típuson 3 fő, a DB-3F gépeken lehetett 5 fő.

Érdekes, hogy sem a MÁV történésekkel, sem egyéb repülési eseményekkel foglalkozó szakirodalom nem említi az Ózdot ért berepülést, illetve támadást 1944. október 31-én.!

[563] Kutatás egy 60 évvel ezelőtt lezuhant gép roncsai után. Jánkfalvi Zoltán cikke Aranysas 2004. december
[564]Rónaföldi Zoltán: Légi események Bánréve légterében 1944. október. A község bombázása.

A Sajó-völgyében a térkép, illetve más művek, visszaemlékezések alapján a következő dátumok azok, amelyek a szovjet megszállás kezdetei:

- Miskolc, 1944. december 3.
- Bánréve, 1944. december 20.
- Rimaszombat, 1944. december 21.

Bánrévén a háborús cselekményekkel kapcsolatosan katonák, polgári személyek is eltemetésre kerültek. Az 1944 végén történt faszesz- mérgezés itt eltemetett katona áldozatairól abban a fejezetben szólunk. A Bánrévei illetőségű, illetve az itt áthaladó kórházvonatokon elhaltakról itt nem írunk.[565]

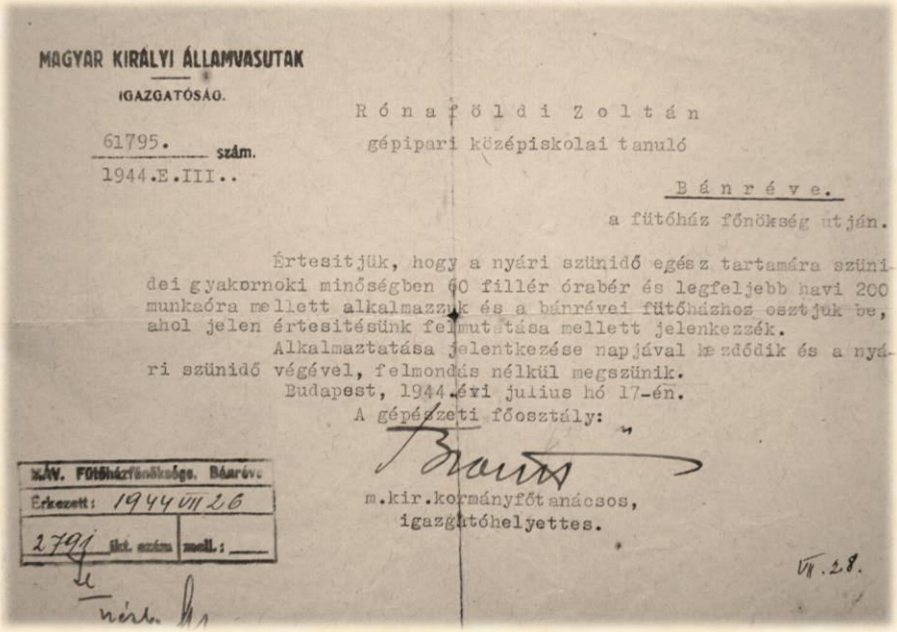
Az azonban a veszteségi kartonokról egyértelműen bizonyos, hogy 1944. október végén Bánrévén állomásozotta 102, 103. vasútépítő század, valamint a 7/17. légvédelmi figyelőőrs.[566]

[565] Részletesen Rónaföldi Zoltán: Múltba nézek…Bánréve. Fejezetek a telepólés és környezetének történetéből, című munkában.

[566] Egy következő fejezetben majd az 1944. november 14-i eseményekről is szó lesz. Itt és ekkor nagyjából 24 féle alakulatot lehetett azonosítani. Természetesen ezek jelentős része visszavonuló, átvonuló alakulat volt.

Amerikai vadászgépek alacsonytámadása a bánrévei személyvonat ellen. Bánréve – Sajórecske 1944. október 21.

„Mint bánrévei lakos, és a miskolci Gépipari Középiskola III. éves tanulója, kötelező nyári termelési gyakorlatomat, a bánrévei MÁV fűtőházban töltöttem el. [567] *Az iskolaév szeptemberben a közeledő front hatására már nem kezdődött el, így az akkori fűtőházfőnök, Szeles István/ engedélyével, tovább dolgoztam, mint gyakornok.*



MAGYAR KIRÁLYI ÁLLAMVASUTAK
IGAZGATÓSÁG.

61795. szám.
1944.E.III..

Rónaföldi Zoltán
gépipari középiskolai tanuló

Bánréve.
a fűtőház főnökség útján.

Értesitjük, hogy a nyári szünidő egész tartamára szünidei gyakornoki minőségben 60 fillér órabér és legfeljebb havi 200 munkaóra mellett alkalmazzuk és a bánrévei fűtőházhoz osztjuk be, ahol jelen értesitésünk felmutatása mellett jelenkezzék.
Alkalmaztatása jelentkezése napjával kezdődik és a nyári szünidő végével, felmondás nélkül megszünik.
Budapest, 1944. évi julius hó 17-én.
A gépészeti főosztály:

m.kir.kormányfőtanácsos,
igazgatóhelyettes.

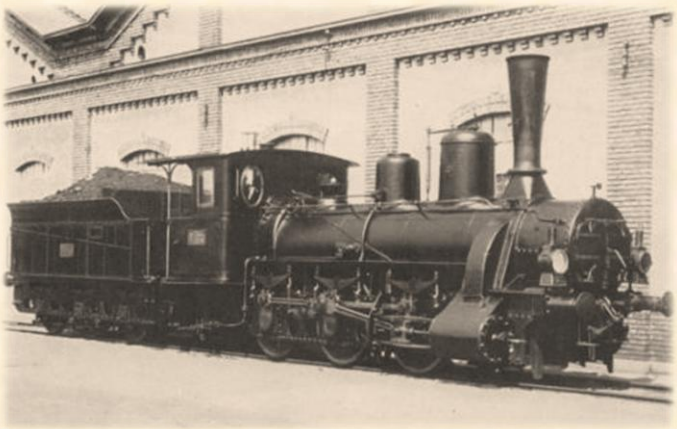
M.Á.V. Fűtőházfőnökség. Bánréve.
Érkezett: 1944 VII 26
2791 ikt. szám mell.: ____

VI.28.

MÁV nyári gyakorlat engedély[568]

A naponként többször is ismétlődő légiriadó alatti időt, a fűtőházon kívül, de legtöbbször a rozsnyói vasútvonalra kiinduló, menekülő vonaton töltöttük, igen sokan.

1944. október 21-én[569] *9 óra körül légiriadót jelzett a sziréna. A bánrévei állomáson lévő személyvonati szerelvénybe felszálltak azok, akik az állomáson dolgoztak, de részvételük nélkülözhető volt, valamint az állomásépületében lakó vasúti tisztek, és családtagjaik. A szerelvény emlékezetem szerint 8-9 darab, 2 tengelyes kocsiból állt, melynek közepében egy I-II. osztályú kocsi volt, a többi III. osztályú. A vasútállomási személyzet és a családtagok az I-II osztályú kocsiban helyezkedtek el.*



MÁV 326. sorozatú mozdony

A szerelvényt, az állomási tartalék, egy 326 sorozatú mozdony továbbította, az akkori rend szerint a rozsnyói vonalra.

A fűtőházi dolgoz6k közül sokan a fűtőház mellett szálltak fel, többek között, én is. Az I-II. osztályú kocsiba szálltam fel, mert ott volt a barátom, Csúzda János, aki az állomás épületében lakott, és a kassai Gépipari Középiskolába járt. Az említett kocsi folyosóján voltunk,

[567] id. Rónaföldi Zoltán visszaemlékezése
[568] id. Rómaföldi Zoltán gyűjteménye
[569] 1944. október 21. szombati nap volt (RZ)

közel az ajtóhoz. A vonat 9 óra 30 perc körüli időben indult el. Az abafalvi megálló után következő, Sajórecske környékén jártunk, mikor a barátom szólt:

P-38J vadászgép



- Nézd, mik jönnek ott?

Kinéztem az ablakon, s láttam, hogy DNy felől, emlékezetem szerint, két csoportban, 3 – 3, P-38 LIGHTNING típusú, kéttörzsű repülőgép jött egész alacsonyan. Az első gép átrepült a haladó szerelvény felett olyan alacsonyan, hogy láttam a pilóta bőrsapkás, szemüveges fejét. A másodtik gép már elkezdett lőni a mozdonyra.

Mi ekkor a másik oldalon leugrottunk a vonatról, mire a harmadik gép is elkezdett tüzelni. Több gép nem tüzelt, valamennyien tovább repültek.

A leugrásunk után láttam, hogy a mozdony teljesen gőzfelhőben van, a mozdony sípja szól, s a szerelvény lassulva halad tovább. Haladt addig, míg a gőz teljesen elfogyott s a szerelvény megállt.

Ekkor érkezett vissza a repülőkötelék, egy gép elszállt a szerelvény fölött és valamennyien ÉNy felé eltávoztak.

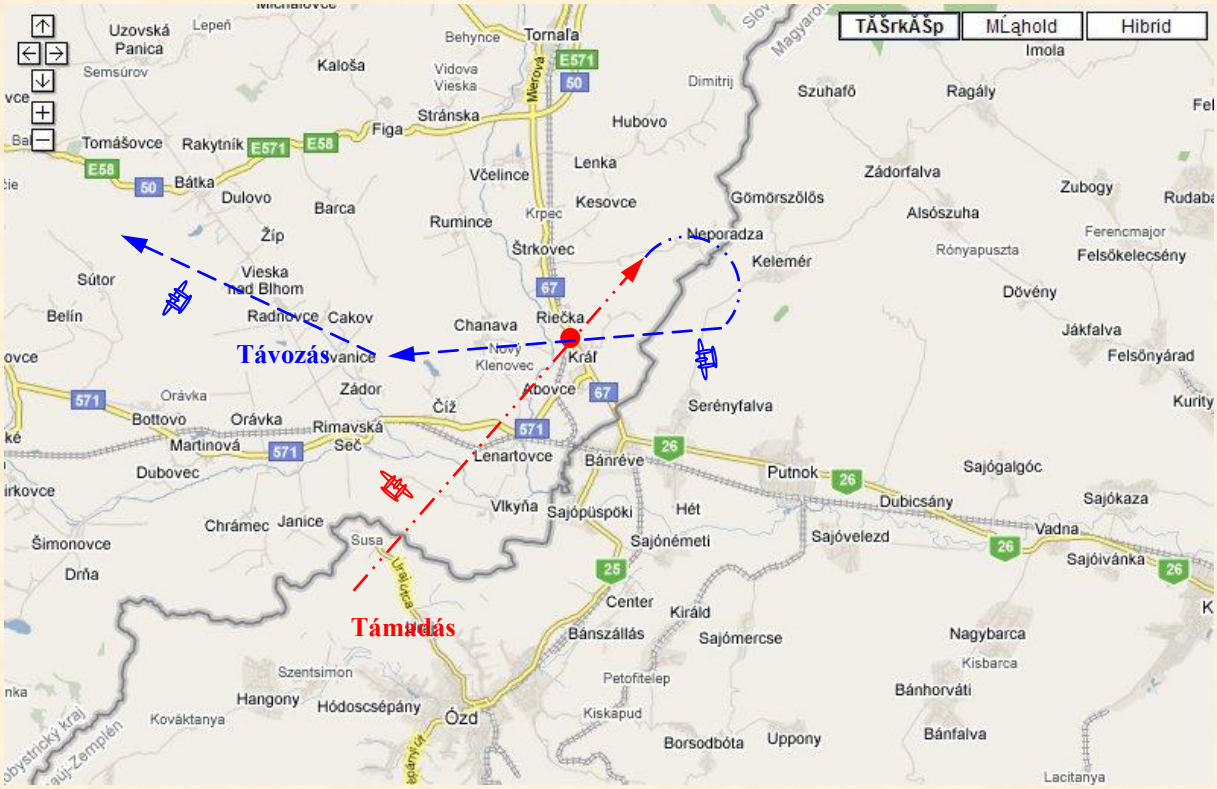
Ami utána következett az volt számomra a borzalom. A mozdonyon, a mozdony vezetője Szánt6 Béla, és fűtője, Juhász Géza, mindketten sajópüspöki lakosok, meghaltak. A mozdonyon tartózkodott még Takács József lakatos bánrévei lakos, aki súlyosan sérült. A testéből 28 db szilánkot operáltak ki, s ki tudja mennyi maradt benne élete végéig. Később láttuk, hogy a mozdonysátor tetején feküdt és ott halt meg, Katona Zoltán lakatos, hanvai lakos. Az esemény időpontja egyértelmű, mert az órám üvege az ugrás következtében eltört, s a mutató 10.[14] *- kor megállt. Végignéztük a szerelvényt és a mozdonyt, nagyon sok gépágyú- és géppuskalövedék érte. A fegyverek tűzereje olyan volt, hogy a mozdony álló- és hosszkazán, több helyen teljesen át volt lőve és azon távozott el a gőz és a víz. Sok olyan lövedék volt mely a mozdonykeretbe, a kerékpár abroncsaiba, valamint a tengelybe volt befúródva.*

Később tudtuk meg, hogy a síp azért szólt, mert a meghalt Katona Zoli karja és feje ráhanyatlott. A szerelvény teljes egészében végig volt lőve, kivételt képezett a középen elhelyezkedett I-II. osztályú kocsi.

Emlékezetem szerint a támadás következtében 3 halott és a szerelvény többi részén, 10-12 súlyos és könnyebb sérülés volt.

Nem sokkal később hallottam, hogy ezen az emlékezetes napon, az ország területén, az amerikai 15. Army Air Force, P-38 LIGHTNING típusú vadászgépei által végzett alacsony támadás során, több mint 100 db gőzmozdonyt lőttek üzemképtelenné.

Az akkoriban sokak által hallgatott angol rádió, a BBC, beszélt is a támadásokról, kihangsúlyozta, a támadások alkalmával szeretnék elkerülni az emberáldozatot. Céljuk volt a mozdonyokat, mint a szállítás vontatóerejét megsemmisíteni.”[570]



Az alacsonytámadás vázlata[571]

Az alacsonytámadásról és a 10 nappal későbbi, szovjet bombázásról szóló visszaemlékezés, 50 évvel később, 1994. november 17-én jelent meg a megyei napilapban.

A megjelenés után, az Északmagyarország újságírója, Oravecz János helyreigazításokat tett és megkérdőjelezett a visszaemlékezésben szereplő tényeket, adatokat!



A 15. AAF, 306. FW, 82. FG jelzéseit viselő P-38J vadászgép[572]

Ezért ezeket később részleteiben elemeztük és taglalásukat önálló írásban foglaltuk össze”[573]

---

[570] id. Rónaföldi Zoltán visszaemlékezése

[571] Térkép :www.terkepcentrum.hu

[572] A színezés Pataki -Rozsos--Sárhidai: Légiháború Magyarország felett, című művének leírása aéapján készült. Később az amerikai egység színes fényképei alapján beláttuk, hogy ez a színezés hibás!

[573] Rónaföldi Zoltán: Légiesemények Bánréve légterében. 1944. október Amerikai vadászgépek alacsonytámadása

A kutatásban messze jutottunk, már tudjuk, hogy a 82. FG. (vadászcsoport) mely századának tagjai repülték ezt a bevetést és név szerint is sikerült azonosítani pilótátákat, akik résztvevői voltak az alacsonytámadásnak.

Bánréve bombázása 1944. október 31.

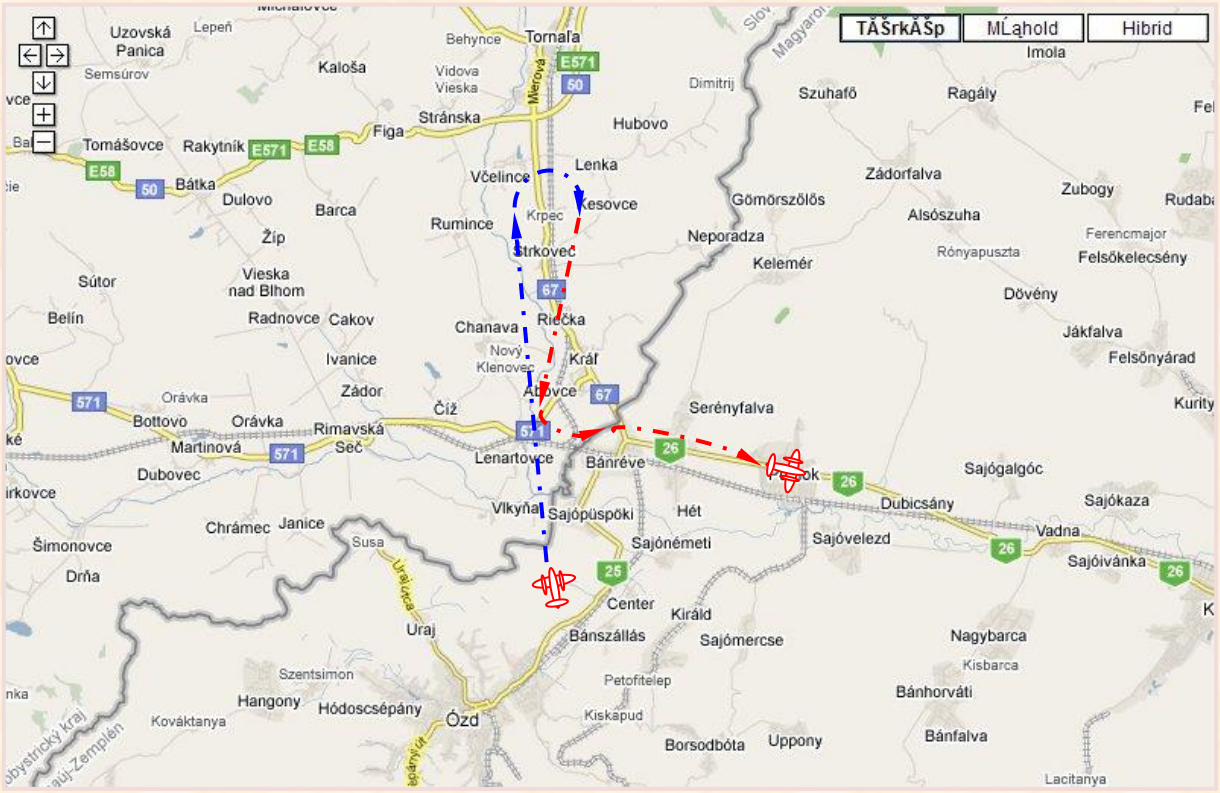
Ebben az időszakban a német és magyar seregek, valamint a kitelepített és a menekülő civil lakosság már csak északi irányban tudott visszavonulni, illetve menekülni. (Lásd az előző fejezet októberi térképét!)

A visszavonulás a Hernád- és a Sajó völgyén történt, vasúton és közúton egyaránt. A vasút és a közút szűk keresztmetszete óriási torlódássokjat okozott, gyakorlatilag éjjel- nappal vonultak az úton és ugyanilyen sűrűn jártak a vonatok is. A községen nem csak átvonultak, hanem bizonyos csapattestek beszállásolásra, pihentetésre is kerültek.

A zsúfolt visszavonulási útvonal miatt történt a másik repülős esemény, amely nagy és könnyű „prédát” igért.

Ez az előzőhöz képest 10 nap múlva következett be.[574]

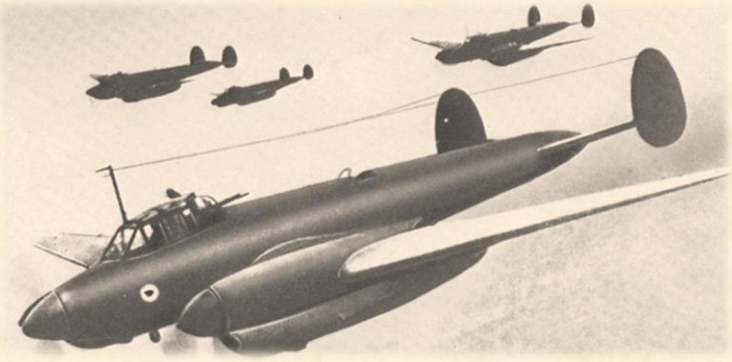
„A munka elosztása után, végezve a napi feladatot, úgy 9 óra körül, a csoportvezetőnk szólt Kovács István abafalvai lakatosnak és nekem, hogy el kell mennünk Lénártfalvára, mert a Sajó› parton lévő vízállomási szivattyúk közül az egyik meghibásodott. Abban az időben, a gőzmozdonyok megfelelő minőségű vízellátását, a Sajó partján fúrt kutakból lehetett biztosítani.



A légitámadás repülési vázlata

Vonat abban az időtájban nem közlekedett Fülek felé, így gyalog indultunk a közel. 3 km-es útnak, a szükséges szerszámok előkészítése után. A fűtőháztól, a Fülek-Rozsnyói vasútvonalat összekötő deltavágány felé indultunk a már levágott kukoricaföldön.

[574] id. Rónaföldi Zoltán visszaemlékezése. 1944. október 31. keddi nap volt, a reformáció ünnepe.



Pe-2FT
frontbombázók

Alig értük el a deltát mikor felhangzott Bánrévén a légiriadót jelző sziréna hangja. Folytattuk az utat, mikor repülőgép hangjára figyeltünk fel, s Ózd irányából alacsony repüléssel, 5-6 szovjet gép jelent meg. Már azóta különféle repüléssel foglalkozó szakkönyvben ráismertem, hogy a kérdéses repülőgépek Petljakov Pe-2 típusú, két motoros, két vezérsíkú, frontbombázók voltak.

Bánréve fölött átrepültek Tornalja irányába. Mi nagyon közelről láttuk a gépeket, azok felségjelzését, a vöröscsillagot. A gépek alig, hogy átrepültek felettünk, pár perc elteltével láttuk, hogy jönnek vissza. A repülési irány Bánréve volt, és ahogy fölé értek a bombák robbanásainak hangját hallottuk. Ezt követően nemsokára sűrű füst és por borította el a falut.

A munkát befejezve egy személyvonattal visszatértünk Bánrévére.

A vasútállomás Miskolc felőli végén a 6-12. vágány felé a bejárati váltókat tépte fel 2 bomba. A vasúti átjáró után a jelenlegi 26-os főútra, a temető és a vasúti telep közötti részen, 1 bomba.

A vasúti telep egy ikerlakása telitalálatot kapott, s összeomlott. Találatot kapott még a vasúti telepek melletti utcában Tóth Béla MÁV alkalmazott háza, s az is részben összeomlott. Ezután még 3 bomba esett ez utcában lévő lakások kertjeinek végében elterülő grófi szántóföldre, mely 1948-tól sportrepülőtér lett.

A támadás következtében a Tóth lakás fala rádűlt, s ott meghalt, Walter Ulhmann 46 éves német hadnagy, aki a bánrévei temetőben van eltemetve A hadnagy alakulatával visszavonulásban volt és pihenőben voltak elszállásolva a nevezett napon a községben.[575]

Súlyosan sérült a vasútállomáson Jenei[576] … (a keresztneve ismeretlen) a MÁV katonai üzem-század parancsnoka, valamint a MÁV telepi lakás pincéjében megbúvó Szabadkai Ödönné.

Az itt lévő katonai alakulatok a 102, és 103. vép. századok, valamint a 7/17. légvédelmi figyelőőrs. Ezt a később ismertetésre kerülő, fa-szeszes mérgezés veszteségi kartonjai alapján derítettük ki.

A bombatérképet mi rajzoltuk meg a találati helyek alapján. Ezt megvizsgálva láthatjuk, hogy ez nem a bombázás „magasiskolája” volt. Amennyiben a vasút lehetett a célpont,

[575] Sírjára az óta rátemettek. A sír a Rónaföldi János és Jánosné sírja melletti. Valamikor a 70-es 80-as években nagymamám még élt és a temetőben találkozott egy német családdal, akik akkor keresték fel a sírt. Nála érdeklődtek, mert a fejfa már nagyon régen olvashatatlan volt. Azokban az időkben sem a magyar, sem a német katona nem számított hősi halottnak, csak a szovjet, a román és a bolgár!(RZ)

[576] Ő a háború alatt egy vasutbiztosító alakulattal Bánrévére került és az állomás bombázása során súlyosan megsérült, később az egyik lábát amputálták.Az 1950-es években Szegeden a Vasutforgalmi Technikumban tanár, vagy a kollégiumban nevelőtanár volt?! A katonai szolgálata előtt forgalmi szolgákattevőként dolgozott Szegeden és Békéscsabán is. Husonyicza Gábor szíves közlése.

akkor igencsak elnézték a célokat. A repülési irány alapján összetéveszthetetlen célpontok voltak előttük. Leghamarabb a fűtőház, igen jelentős és jellegzetes épülettömbje, tőle néhány száz méterre a nagyméretű, emeletes vasútállomási épületek, a több száz méter hosszú állomási sínpálya rendszer, majd a szintén igen nagy kiterjedtségű pályafenntartási főnökség területe.

A bombázást csak az állomás sínjeinek keleti végén kezdték meg és ez által a károkat a lakóépületek szenvedték el, a nyolc bombából kettő az, ami fontos célt talált, de azt is hamar lehetett javítani.

A bombatérképen a találati helyeket vonallal kötöttük össze. Ez alapján valószínűsíthetjük, hogy 3 gép bombázott. Egy gép által vetett bombák eltalálták a bejárati váltók környezetét. Egy másik, valószínűleg elvétve a vasúti részt, bombázta a MÁV telepet és a mögöttes utcát. A visszaemlékezések szerint a temető melletti útkanyarulatban, katonai teherautók álltak meg a légitámadás sziréna jelzésére és a katonák, valamint polgári személyek is az ottani betonozott áteresz alatt húzódtak meg. A harmadik gép talán a katonai oszlopot támadta, de azt sem találta el.



Bombatérkép
Bánréve 1944. október 31.[577]

Az 1944. október 21-én történt, amerikai alacsonytámadásról és a 10 nappal későbbi bombázásról szóló visszaemlékezés az események után 50 évvel, 1994. november 17-én jelent meg a megyei napilapban.

[577] Térkép :www.terkepcentrum.hu

A megjelenés után, az Északmagyarország újságírója, Oravecz János helyreigazításokat tett és megkérdőjelezett a visszaemlékezésben szereplő tényeket, adatokat!

Ezeket később részleteiben elemeztük és taglalásukat önálló munkában foglaltuk össze. Ebben már számos egyéb adalékot is közölni tudunk, ami ezt a támadást részletesebben mutatja be.[578]

[578] Rónaföldi Zoltán: Légi események Bánréve térségében 1944 októberben. A község bombázása.

A „fa-szeszes” tartálykocsik megdézsmálása

1944 végén javában tartott a visszavonulás és a vasúton számolatlanul jöttek-mentek a szerelvények. Az előző fejezetekben már láttuk, hogy az ezt megelőző hetekben a vasutat és a községet már légitámadások során elérte a háború. November 14-én történt az esemény, nevezetesen a bánrévei állomásra érkezett egy szerelvény, melyben vasúti tartálykocsik is be voltak sorolva.[579]

Rövidesen elterjedt a hír a szolgálatban levő vasutasok, katonák között, hogy a tartálykocsikban alkohol található. Ez így is volt, csak azt nem értették sokan, hogy akkor minek a „halálfej" és a mérgezésveszélyre utaló felirat a kocsikon. Ezt úgy értelmezte az *„elszántabb és okosabb"* társaság, hogy ilyen módon, megtévesztéssel akarják megóvni a tartályokban levő alkoholt! Nos, ezek után megindult a „nép" és boldog-boldogtalan suttyomban csapolta és hordta a szeszt.

„Bánréve állomásán a katonaságnak szóló faszesz szállítmányt megdézsmálták. Mintegy kétszázan a metilalkoholtól mérgezést szenvedtek, közülük többen meghaltak. A súlyos sérülteket a rimaszombati kórházba szállították."[580]

Nagyapám, aki kárpátaljai származású volt és az ottani falepárló üzemeket gyerekkorától kezdve ismerte, figyelmeztetett jó néhány vasutast, *vigyázzatok, ez „fa-szesz", halálos méreg*! Természetesen rá sem hallgattak!

Néhány órával az alkohol elfogyasztása után igen sokan rosszul lettek, a tipikus tünet a látás elvesztése, igen gyorsan bekövetkezett, majd jött a keserves haldoklás! Az akkori zavaros helyzetben nem igazán volt a szerencsétlen embereknek segítség.[581]

Érdekes módon, erre az eseményre, két visszaemlékezésben is rátaláltunk. A szerző, Kiss György munkaszolgálatos ügyvéd, akiket vasúti szállítással, hoztak Erdélyből és Bánrévén, illetve a szomszédos Sajólénártfalván élte át ezt az eseményt, mint az alakulat felcsere. A másik Földes György őrvezető, akinek alakulata szintén ezen a vasútvonalon vonult a kérdéses időben.

…"Szerelvényünk néhány kilométerrel Sajólénártfalva (ma Lenartovce CSD) állomás előtt vesztegelt. Nem tudott előbbre jutni, mert a visszavonulás következtében, előttünk végig katonai alakulatokkal megrakott szerelvények vártak az indulásra.

Éjszaka volt. A szomszédos sínpárra egy vonat futott be. Kis idő múlva a befutott szerelvény mellett nagy mozgolódásra, igen élénk beszélgetésre lettem figyelmes. A mi vagonunkból is a keret néhány tagja leugrott és csak nagy sokára tértek vissza. Hangoskodtak, nyilván ittak, ezután csend lett. Elaludtam. Amikor reggel felébredtem, a felvigyázó egyik keret, Varga Károly őrvezető (civilben békési kubikus) könyörög, kéri segítségemet, mert már csak alig lát. . .

– Mi történt őrvezető úr magával, hiszen az előző nap még kutyabaja sem volt?

Az éjszakai szerelvény tartálykocsikból állt. A szomszédos szerelvényekről a különböző alakulatok katonái, hogy a tartálykocsikban lévő szeszt fasszolják, Varga is lement, vitte a

[579] id. Rónaföldi Zoltán visszaemlékezése. Részletesen, Rónaföldi Zoltán: Adalékok Bánréve történetéhez, 944. november 14. című munkában.

[580] MTI, 1944. november 20. hétfő

[581] id. Rónaföldi Zoltán visszaemlékezése

cimborák kulacsait is, és még az éjszaka, kissé felvizezve ittak, de ő a kávéjába is öntött ebből és most. . . Mutatom a kinyújtott kezemen az ujjaimat, de. . . ő már nem tudja megmondani, hány ujjat lát. . . Rögtön felötlött bennem, hogy az őrvezető nem szeszt, hanem faszeszt, metylalkoholt ivott és a mennyiséget is tekintve, válságos helyzetbe került.

Pillanatok alatt fellapoztam a Müller receptkönyvet és az olvasott ajánlás (natrium hydrocorum) alapján a századparancsnok útján elrendeltettem, hogy a fellelhető szódabikarbónát gyűjtsék össze, majd az ebből készített oldatot nyomban leitattam Vargával és egyidejűleg kértem a parancsnokot, hadd kíséreljem meg itt Sajólénártfalván megkeresni a községi orvost, hiszen Varga életveszélyben lehet!

Varga a parancsnok kedvence volt (a bajtársakhoz túlontúl szigorú, éppen ezért nem rokonszenveztek vele), ezért meghagyta, vigyem Vargát mindjárt magammal.

El is indultunk a sajólénártfalvai állomás irányába, de mielőtt még elértük volna az állomás épületét, feltűnt egy vöröskereszttel ellátott sebesültszállító kórház-vonat és így lépteimet – Vargát támogatva – arra irányítottam. Szerencsénkre a vonatnak is meg kellett állnia, így Vargát magam előtt tolva felkapaszkodtunk. A napos tiszt a kórház-vonat parancsnokához irányított. A törzstiszti rangot viselő parancsnok, külsőm után ítélve kollégájának nézett.

– Csak nem gondolod komolyan, – mondta – hogy én a frontról jövő kórház-vonat parancsnoka „ennek" a nyilvánvaló exitálásával rontani fogom a statisztikámat?

Megtagadom a felvételét, de egy gyors gyomormosást elvégezhetünk. Gyere, – szólt a segédtisztjéhez – majd hárman megcsináljuk.

És ebbe a „háromba" engem is beleértett. Lefektettük Vargát, majd csövet dugtunk a szájába. Közben előre–hátra kellett döntenünk, de már alig jött ki valami a szájából.

– Felszívódott! Vidd a legközelebbi PUP-hoz (pályaudvar-parancsncsnokság), hogy kórházba utalják.

– Igenis! – szabályos tiszteletadással.

Nem rontjuk a statisztikát, ez fontosabb, mint egy ember élet! Újabb jelentkezés a saját parancsnokomnál. Rövid tanácskozás a segédtisztjével. Kiállítják a menetlevelet. A parancsnokom egy tizedes lesz (a Debreceni Egyetem Madártani Intézetének az altisztje). A fiúk kiállnak az országútra, hogy lestoppoljanak egy gépkocsit, én leakasztom a mindig készenlétben lévő kenyérzsákomat. Az úttesten már emelik is fel Vargát egy tehergépkocsi platójára, mi ketten a tizedessel mellé telepszünk. Irány: Bánréve, az ottani PUP. Az őrvezető feltápászkodik, öklendezni kezd, mi ketten visszük a kocsi hátsó falához és tartjuk a fejét. . . Itt közlik, hogy a putnoki leánynevelő intézetbe – mely szükségkórház – kell mennünk, ahol már a kórház tele van metylalkoholos mérgezettekkel. Kezünkbe nyomják a papírt, melyet a tizedes vesz át, és indulunk is kifelé. A PUP-tól néhány lépésnyire az útelágazásnál egy marcona német katona – mellén pléhtábla „Gendarmerie" – irányítja a forgalmat. Németül szólítom meg.

– Lebensgefährlich, . . . – legyen a segítségünkre.

És valóban, az első járművet, egy kis DKW-t leállítja. Hárman ülnek benne. A szabad hely is tele van szajréval. Reménytelennek látszik az ügy, de szemrevételezik Vargát, magával tehetetlen állapotában és kiintenek a kocsiból, az egyik feltartja a hüvelykujját, és így mutatja, hogy egy személyt elvisznek, és máris csinálják a helyet. Most az én tizedesem ura a helyzetnek.

– Nem lehet Vargát úgysem megmenteni – mondja – de menjen vele, üljön maga be és vegye Vargát az ölébe.

Közben átadja az iratokat is. Visszamegy a századhoz és mindent jelent a hadnagy úrnak.

Elköszönünk egymástól.

Varga az ölemben ült a kórházig. Ebben a kényelmetlen helyzetben mintegy hat kilométert tettünk meg, amikor a kis DKW vezetője hirtelen fékezett.

– Hier sind wir, also schnell, schnell heraus, wir müssen weiter gehn.

Nagy nehézséggel állítottam fel Vargát az ölemből, kezét előrenyújtva, botorkálva kereste az utat. Csak néhány lépést kellett tennünk és máris az országos hírű leányintézetnek a kerítésén belül voltunk. Az egyemeletes, tornyos kis fogadóépület alagsorába irányítottak, ahol fertőtlenítő tusberendezés ontotta a forró vizet.

Néhány percet várnunk kellett. A gomolygó gőzben odaállították a szerencsétleneket, és azok, mint a collstock estek össze, eszméletüket vesztve, többé fel sem keltek. Hordágyon vitték el a hullákat. . . De Varga erős szervezete nem mondta fel a szolgálatot, ezt is kibírta. Eközben lefolyt az adminisztráció is. Tőlem elvették a menetlevelet és mint aki eleget tett a parancsnak, vissza akartak irányítani a századomhoz. Egy ismerős arc bukkant fel, a csabai kórház fiatal orvosa, dr. Sáró András, ide volt beosztva. Bár csak futólag ismertük egymást, most felismerve, a segítségemre sietett. Kértem, hogy tartsanak vissza és ha túléli az őrvezető úr az esetet, együtt hagyhassuk el a kórházat és együtt mehessünk vissza a századhoz.

. . (Természetesen – azóta, hogy elhagytuk a századot – ezzel ellentétes tervek foglalkoztattak.)

– Kevés a remény erre – mondta Sáró doktor – zsúfolt a kórház metylalkoholosokkal, nem áll rendelkezésre az antitoxin és így rengetegen exitálnak. A tartályvonat már hosszabb utat tett meg e vidéken és az utászok, tüzérek, gyalogosok nekiestek a könnyű prédának. . .

Aggodalmas arcomat látva dr. Sáró kieszközölte, hogy hivatalosan nem vesznek tudomást arról, hogy visszamaradok és az osztályán, a sebészeten, egy éjszakára a zsúfolásig megtelt kórházban ágyat is adott számomra. Vargát az épület másik szárnyán, egy emeleti tanteremben helyezték el, közvetlenül az ablak alatt. A helyiség padlózata szalmával volt fedve, itt és az alattunk lévő tornateremben is, kivétel nélkül metylalkoholosok fetrengtek.

Üvöltöttek, belső részeiket marta a méreg, szájuk habzott és semmit sem láttak már. . .

Másnap kora reggel felkerestem Vargát. Az ágyszomszédja az éjjel kiszenvedett. Megmerevedett tetemét akkor vitték ki. Varga is el volt készülve a legrosszabbra, mert át akarta adni a „Brieftaschniját", utolsó üzenetét feleségének, Jucikának és Családjának Békésre, a Kastélyzúgba. De azt ne mondjam el, hogy a faszesz áldozata lett. . .A látottak alapján nem volt könnyű Varga Károlyt bíztatni, hogy az erős szervezete, a gondos orvosi kezelés visszaadja életerejét, dehogy is veszem a pénztárcáját. Feleségének pedig majd odahaza személyesen meséli el, hogy milyen veszedelmet élt át. Inkább arról faggattam, mire is lenne szüksége, megpróbálom előteremteni. Úgy látszik, mindez hatott, mert nagy nehezen kinyögte, hogy sok uborkát szeretne enni. . .

Hoztam a piacról uborkát és napjában többször is ott voltam mellette. A kórház nem volt felkészülve a tömeges metylalkoholos beteg gyógyítására. Napközben is azt a tájékoztatást kaptam, hogy egy entitoxin (rézszulfát) előállításán dolgoznak, mely semlegesíti a mérgezést. . .

Eközben a kórházban sikerült előállítani az antitoxint és azok, akik ezt az időt sok-sok szenvedés árán át tudták vészelni, az ismételt injekciózás után lassan magukhoz tértek, foko-

zatosan visszanyerték a látásukat is. A biztos haláltól menekültek meg. A betegek között határtalan volt az öröm. Még néhány nap és teljesen felszívódik a méreg. Épp jó időre esett ez, mert a kórház is cihelődött. Mozgásban van az egész kórházi apparátus, rövidesen tovább kell menniük. Csak a súlyos betegeket viszik magukkal, ezért már előre kijelölték azokat, akiknek el kell hagyniuk a kórházat és vissza kell térniük az alakulatukhoz. Varga is az egyik reggel nagy, kitörő örömmel újságolta, hagy újra lát és egy–két nap múlva elhagyhatja a kórházat….

Mire Varga a kórházat elhagyhatta, nagy utat járhatott be. . . és ezt a maga módján közölte is velem.

– Nagyon hálás vagyok magának, az életben nem felejtem el, amit magának köszönhetek.

Alárendelem magam, bármit kérhet tőlem, hiszen ha a századnál magamra hagy, már rég a túlsó parton lennék. . .

Ez már nem a keretlegény hangja volt. . .”[582]

„ ….9-én csúnya esős idő. Jött a parancs a továbbmenésre, közeleg az orosz, lövi Miskolcot,vagonírozunk.

10-én indulunk Putnokra,

11-én megérkeztünk már, ekkor nemigen volt senkinek sem kenyere, Kovács Ferenc kiment a városba és találkozott sok vásárhelyivel, akik az ellonál voltak és adtak jó lágy kenyeret. Ő azt adott nekem is, nagyon jól esett, meg Kovács Palinak, ő is olyan éhes volt, csak úgy dülledt a szeme, de azért nemigen zúgolódott senki.

12-én munka a bajtársaknak, én meg Ferenc gubbasztunk, a vagonban. Hideg van, fázunk. Vonatkarambol volt Bánréve és Sajólénártfalva közt.

13-án ugyanez a munka tovább.

14-én indulunk Fülek felé. Sajólénártfalván álltunk tovább. Itt már javult a kosztunk, a sok magyar tehenekből jutott nekünk is 11 db, kaptunk egy kályhát is a vagonunkba. Kitapasztottam és tüzeltünk nagyon, hej milyen öröm volt ez!

15-én értünk Feledre. Itt meg egy szomorú eset történt a században több bajtársammal. Vették a legmérgesebb faszeszt, tudatlanul csinálták belőle a likőrt és itták, másnap már kettő meghalt, 5 meg beteg lett, de ezek meggyógyultak, de szegény őrmesterünket és egy őrvezetőt itt Feleden eltemették, mind a kettő makói volt, az őrmester Bakó Károly, az őrvezető Juhász József.

19-től december 1-ig vagyunk Balogfalán, itt már kezdett egy kicsit javulni a derekam, naponta vállaltunk egy kis dolgot is: Ferenc barátommal vágtuk a fát a konyhára, meg nekünk a kocsiba is. Itt lett 20-án kinevezve Kovács Pali barátom a tehenekhez felügyelőnek.

21-én jelentkeztem naposnak, Ferenc lett az ügyeletes, hogy a nyomorúságunkba ne együk hiába ezt a katona kosztot.

December 1-én indultunk Füleken keresztül Losonczon át Szlovákiába, mert már megint közeleg az orosz. Szlovákiába nagy meglepetés ért bennünket, több barátsággal voltak hozzánk, mint a magyar testvéreink, itt már adtak ennivalót ingyen is, egy kis dohányért meg

[582] Kiss György: Így láttam én, a szemtanú http://geza.kzoo.edu/~bognor/szemtanu/magyar.pdf

mindent lehetett venni, azt hittük mi alföldiek, hogy csak minekünk van, de itt aztán kisült, hogy hiába van minden, ha a nagyjaink nem férhetnek….."[583]

A fa-szeszt (metilalkohol), korábban falepárlásból nyerték, innen az elnevezés. A háborús években, többek között, a vadász-repülőgépeken használták (metanol befecskendezés), rövid idejű alkalmazásával a motor teljesítménye megnőtt, a sebesség jelentősen növelhető volt. A motor élettartama viszont a metanolos használat következtében katasztrofálisan lecsökkent. A *Messerschmitt Bf - 109 G* sorozatú vadászgépeken, 10 perc használat volt engedélyezve, hosszabb üzem esetén a motor véglegesen károsodott!

Később beszélték, de ezt hivatalosan nem erősítették meg, hogy a németek, néhány felvidéki településen ezerszámra palackoztak le a metilalkoholból, ezt hátrahagyták, szörnyű pusztítást végezve a szovjet katonák között, akik szintén hajlandóak voltak bármit meginni…

E témában is, és a bánrévei illetőségű hősi halottakról próbáltunk meg tájékozódni. A jelenlegi publikus adatbázisok azonban a születési, vagy lakhely szerinti keresést nem teszik lehetővé, egyébként is csak a II. világháborúra vonatkoznak. Ennek megfelelően át kellett kutatni a „Magyaországi hadszíntér" teljes anyagát, ahhoz, hogy a mérgezés áldozatairól, számukról, alakulataikról képet alkothassunk.[584]

Név	Rendfokozat	Alakulat	Születési adat	Anyja	Lakhely	Elhalálozás	Eltemetés
Ábrahám Ferenc	honvéd	X/2.ello.	Kozmás 1907. április 09.	Darvas Teréz	Kozmás	Putnok 1944. november 16..	Putnok 1944.11.18.
Ádám András	honvéd	55.bev.közp.	Szendrő nem ismert pontosan (1915. január 01. - 1915. december 31. között)	?	Sajószentpéter	Losonc 1944. november 16.	Losonc 33756
Ambrus Béla	honvéd	7/17.lgv. figyelőörs	Bánréve 1900.03.20.	Kovács Zsuzsanna	Bánréve	Bánréve 1944. 11.16	Bánréve 1944. 11.17 Sírhely: 28762
Armás Lajos	musz.	8112.kat.mu.szd.	nem ismert pontosan (1902. január 01. - 1902. december 31. között)	Köncs Borbála	Nevetlenfalu	Feled 1944. november 15.	Feled
Bagyinszki János	honvéd	23/II.zlj.	Kétbodony 1906. augusztus 14.	Pauló Zsuzsanna	?	Losonc 1944. november 16.	Losonc 33758
Bakó Károly[585]	őrmester	? vép. zlj.	?	?	Makó	Feled	Feled
Bárány Pál	musz.	8112.kat.mu.szd.	Csederes nem ismert pontosan (1906. január 01. - 1906. december 31. között)	Lukács Mária	Csederes	Feled 1944. november 15.	Feled
Barna György	tizedes	65.bev.közp.	Szabolcsveresmart, nem ismert pontosan (1898. szeptember 01. - 000000. kö-	Barna Julianna	Szabolcsveresmart	Putnok 1944. november 16.	Putnok

[583] FÖLDESI LAJOS őrvezető Háborús naplója http://nlvk.hu/hek/

[584] HM Katonai Hagyományőrző és Hadisírgondozó Osztály, Illésfalvi Péter és Szentváry-Lukács János

[585] Földesi Lajos háborús naplója

			zött)				
Béres Ignác	honvéd	10/2.ello.	Menaság 1906. szeptember 08.	Dénes Borbála	Menaság	Putnok 1944. november 16.	Putnok
Bodó Pál	honvéd	10/2.elló.	Csíkcsekefalva , nem ismert pontosan (1905. január 01. - 1905. december 31. között)	Babits Katalin	Csíkcsekefalva	Putnok 1944. november 16.	Putnok
Csang György	musz.	8112.kat.mu.szd.	Ökörmező, nem ismert pontosan (1903. január 01. - 1903. december 31. között)	Tempir Katalin	?	Feled 1944. november 15.	Feled
Csorba Gergely	musz.	8112.kat.mu.szd.	Batarcs, nem ismert pontosan (1906. január 01. - 1906. december 31. között)	Paul Mária	?	Feled 1944. november 15.	Feled
Csorba János	musz.	8112.kat.mu.szd.	Batarcs, nem ismert pontosan (1904. január 01. - 1904. december 31. között)	Stári Mária	Batarcs	Feled 1944. november 15.	Feled
Falcs János	honvéd	88.táb.tü.o.	?	?	?	Putnok 1944. november 14. után	Putnok
Farkas Gergely	musz.	8112.kat.mu.szd.	Turc, nem ismert pontosan (1904. január 01. - 1904. december 31. között)	Filumon Mária	?	Feled 1944. november 15.	Feled
Filep Károly	őrv.	7. ker.pság.	nem ismert pontosan (1921. január 01. - 1921. december 31. között)	?	?	Putnok 1944. november 17.	Putnok
Fórizs István[586]	honvéd	102. vép. szd	Ráckeve, 1912.03.27.	Muharos Eszter	?	1944. 1.16. ?	? Feled
Fórizs István[587]	honvéd	103.vép.zlj.	Ráckeve, 1912. március 27.	Moharos Eszter	Ráckeve	Bánréve 1944. november 16.	Bánréve
Gaál Rezső	honvéd	103.vép.zlj.	Kondorfa, nem ismert pontosan (1910. január 01. - 1910. december 31. között)	Gaál Katalin	?	Feled 1944. november 15.	Feled
Gang György	musz.	8112.kat.mu.szd.	Ökörmező, nem ismert pontosan (1903. január 01. - 1903. december 31. között)	Tenyik Katalin	?	Feled 1944. november 15.	Feled
Gláser Egyed	honvéd	103.vép.zlj.	Taksony, 1913. március 23.	Erst Rozália	?	Feled 1944. november 16.	Feled
Hajduk Miklós	musz.	8112.kat.mu.szd.	nem ismert pontosan (1902. január 01. - 1902. december 31. között)	Germán Mária	Turc	Feled 1944. november 15.	Feled
Huszár Zsigmond	honvéd	103.vép.zlj.	Majosháza, nem ismert pontosan	Józsa Eszter	?	Feled 1944. november 16.	Feled

[586] Két karton más adatokkal!

[587] Két karton más adatokkal!

			(1901. január 01. - 1901. december 31. között)				
Juhász József[588]	őrv.	? vép. zlj.	?	?	Makó	Feled	Feled
Jurácsik Ferenc	honvéd	103.vép.zlj.	nem ismert pontosan (1914. január 01. - 1914. december 31. között)	Kovács Ágnes	:Sári	Feled 1944. november 16.	Feled
Kalapács Károly	tizedes	107.vép.szd.	Mezőszilas, 1910. május 15.	Majsai Julianna	Pincehely	Putnok 1944. november 16.	Putnok 28787
Kálló Jenő	honvéd	55. bev. központ	Szendrő, nem ismert pontosan (1913. január 01. - 1913. december 31. között)	?	Szendrő	Losonc 1944. november 16.	Losonc 33755
Kamrás István[589]	honvéd	102. vép. szd	Kiskunlacháza 1901	Somodi Júlia	?	1944.11.16. Feled	1944. 11.17 Feled
Kamrás István	honvéd	103.vép.zlj.	Kiskunlacháza, 1901. január 14.	Somodi Júlia	Kiskunlacháza	Bánréve 1944. november 14.	Feled
Kicsinyku László	honvéd	481.táb.mu.szd.	Tornyospálca, 1912. augusztus 08.	Bortók Borbála	Tornyospálca	Putnok 1944. november 16.	Putnok 28798
Kis Rigó István	honvéd	103.vép.zlj.	Kecskemét, 1913. március 11.	Csordás Terézia	Lajosmizse	Feled 1944. november 16.	Feled
Kiss Ágoston	honvéd	103.vép.zlj.	Alsónémedi, nem ismert pontosan (1910. január 01. - 1910. december 31. között)	Nagy Margit	?	Feled 1944. november 15.	Feled
Kohán József	honvéd	103.vép.zlj.	Alsódabas, nem ismert pontosan (1913. január 01. - 1913. december 31. között)	Mikula Mária	?	Feled 1944. november 16.	Feled
Kohári József	honvéd	24.lösz.rakt.	Polgár, 1922. július 14.	Debrődi Margit	Nagytálya	Putnok 1944. november 16.	Putnok 28782
Koródi Kálmán	szkv.	10/2.elló	Tusnádújfalu, 1901. szeptember 17.	Ravasz Erzsébet	Tusnádújfalu	Putnok 1944. november 16.	Putnok 28787
Kovács István	honvéd	10/2.elló.	?	?	?	Putnok 1944. november 16.	Putnok 28788
Kovács Mihály	musz.	10/2.elló.	Sajószentpéteri, nem ismert pontosan (1904. január 01. - 1904. december 31. között)	Csaplár Julianna	Sajószentpéter	Putnok, 1944. november 16.	Putnok
Kovács Mihály	honvéd	65.bev.közp.	Mándok, nem ismert pontosan (1898. január 01. - 1898. december 31. között)	Hornyák Anna	Mándok	Putnok 1944. november 16.	Putnok
Kozma Albert	honvéd	10/2.elló.	Kozmás, 1904. november 30.	Dánél Julianna	Kozmás	Putnok 1944. november 16.	Putnok 28789
Kömény István	honvéd	10/2.elló.	Csekefalva, 1897. április 25.	Ványolás Rozália	Csekefalva	Putnok 1944. november 17.	Putnok 28785
Kusner Gyula	honvéd	52/III.zlj.	Páty, nem ismert ponto-	Fábián Erzsébet	Páty	Putnok 1944. nov-	Putnok 28781

[588] Földesi Lajos háborús naplója

[589] Kamrás István esetében is két kartont lehetett találni. Itt a halálozási helyszínben van ellentmondás.

			san (1912. január 01. - 1912. december 31. között)			ember 17.	
Kuti Gábor	szkv.	54.hír.zlj.	Tordas, 1914. március 22.	Taman Katalin	Tordas	Putnok 1944. november 17.	Putnok
László Ignác	honvéd	X.szé.von.o.	Csíkménaság, nem ismert pontosan (1898. január 01. - 1898. december 31. között)	Kudrás Julianna	Csíkménaság	Putnok 1944. november 16.	Putnok
Lehel Frigyes	főtőrm.	58. hv. zlj.	Mocsa, 1909. március 16.	Fehér Vilma	?	Putnok 1944. november 14. után	Királd
Lukács János	honvéd	VII. hír. zlj.	?	?	?	Csíz 1944. november 18.	Csíz 23476
Magyar Péter	honvéd	103. vép. zlj	1911. január 01. - 1911. december 31. között	Palotai Júlia	Lajosmizse	1944.11.15. Feled	Feled
Molnár István	őrv.	Hír.közp.isk.	Rákospalota, 1920. április 30.	Iványi Mária	Budafok	Putnok 1944. november 17.	Putnok
Nédó Aladár[590]	honvéd	103. vép. zlj.	Csepel 1913. február 24.	Kovács Karolin	Szigetszentmiklós	Feled 1944. november 16.	Feled
Obert Béla	honvéd	16/I.zlj.	nem ismert pontosan (1905. január 01. - 1905. december 31. között)	?	?	Putnok 1944. november 14. után	Putnok
Orbán Gyula	musz.	490.táb.mu.szd.	?	?	?	Putnok 1944. november 16.	Putnok
Petrován János	musz.	8112.kat.mu.szd.	nem ismert pontosan (1904. január 01. - 1904. december 31. között)	Perec Anna	Lipcsemező	Feled 1944. november 15.	Feled
Prodán Sámson	musz.	8112.kat.mu.szd.	nem ismert pontosan (1903. január 01. - 1903. december 31. között)	Dancs (Danos) Mária	Brassó	Feled 1944. november 15.	Feled
Putz Gábor	musz.	8112.kat.mu.szd.	Batarcs , nem ismert pontosan (1903. január 01. - 1903. december 31. között)	Rifer Mária	?	Feled 1944. november 15.	Feled
Ruzicska Lajos	?	490.mu.szd.	?	?	?	Putnok 1944. november 16.	Putnok 28779
Salló Albert	?	?	?	?	?	Putnok 1944. november 16.	Putnok 28796
Stefani Károly	honvéd	55.bev.közp.	Késmárk, 1902. június 25.	Szöllősi Mária	Sajószentpéter	Losonc 1944. november 16.	Losonc 33757
Szamulik Illés	musz.	8112.kat.mu.szd.	Iza, nem ismert pontosan (1901. január 01. - 1901. december 31. között)	Harban Mária	?	Feled 1944. november 15.	Feled
Szarka András	musz.	8112.kat.mu.szd.	Batarcs, nem ismert pontosan (1904. január 01. - 1904. december 31.	Csorba Mária	?	Feled 1944. november 17.	Feled

[590] A kartonon hibás dátum (1944. október 16.) helyesen 1944. november 16. Halasi László úr szíves közlése.

			között)				
Szőllős József	őrv.	7.élm.rakt.	Karancsalja, 1899. augusztus 30.	Pokronyi Erzsébet	Karancsalja	Csíz 1944. november 16.	Csíz 23475
Szudeczky Ferenc	musz.	8112.kat.mu.szd.	Kőrösmező, nem ismert pontosan (1911. január 01. - 1911. december 31. között)	Szudeczky Katalin	?	Feled 1944. november 15.	Feled
Tokos Gyárfás	honvéd	10/2.elló	Nagykápolnafalva, ?	?	?	Putnok 1944. november 16.	Putnok 28794
Tóth Albert	honvéd	52/3.hír.szd.	Mezőtúr, 1919. április 24.	Szappanos Eszter	?	Putnok 1944. november 17.	Putnok
Török Lajos	szkv.	?	nem ismert pontosan (1921. január 01. - 1921. december 31. között)	?	?	Rimaszécs 1944. november 16.	Rimaszécs
Vida György	musz.	8112.kat.mu.szd.	nem ismert pontosan (1904. január 01. - 1904. december 31. között)	Lelle Mária	Túrterebes	Feled 1944. november 15.	Feled
Volosin János	musz.	8112.kat.mu.szd.	nem ismert pontosan (1906. január 01. - 1906. december 31. között)	Jach Ilona	Felsőszár	Feled 1944. november 15.	Feled

Az MTI hivatkozott közleményéhez csak annyi megjegyzés tartozik, hogy gyakorlatilag a mérgezés időpontján, helyszínén és tényén kívül semmi sem pontos. A halálesetekkel kapcsolatosan a megfogalmazás szerint „többen” ez a való életben 63 személyt jelentett!!! Ebben a polgári áldozatok természetesen nincsenek benne.

A kimutatás szerint 24 féle alakulathoz tartoztak (két azonosítatlan mellett) az elhunyt katonák, ez is mutatja a visszavonulás és a vasúti szállítás mértékét!

A legnagyobb veszteséget a következő alakulatok szenvedték el: 102. ello, 8 fő. 103. vép. zlj. 11 fő. 8112. kat. mu. szd, 16 fő. E három alakulat több mint a felét adta a veszteségeknek, szemben a másik 19 alakulattal.

A bánrévei leventék szerencséje

„Akié az ifjúság, azé a jelen és a jövő!”

Leventeintézmény, leventemozgalom:

A testnevelésről szóló 1921. LIII. tc., illetve annak végrehajtási utasítása (9000/1921. VKM sz.) hozta létre. A leventeintézmény, leventemozgalom a hazafias neveést, a területrevízió gondolatának ápolását hangsúlyozta, és egyúttal formai jellegű katonai előképzést adott. Alapot nyújtott ehhez az országcsonkító trianoni békeszerződés, amely az általános hadkötelezettséget is tiltotta. Az 1921-es tv. értelmében minden ifjú 12 éves kortól 21 éves koráig – ha nem járt rendszeres testnevelés nyújtó iskolába – köteles volt leventefoglalkozásokon (heti 2, 3, 4 óra) megjelenni. A mulasztókat fegyelmivel, szüleiket pénzbírsággal büntették. A leventeintézmény, leventemozgalom a népművelés eszközeivel (előadás, műsoros est, énekkar, zenekar stb.) is propagálta céljait. A leventeintézmény, kötelező volta, vakfegyelmet kívánó tényleges tisztjei miatt általában nem volt kedvelt intézmény. A harmincas évek második felétől a leventeintézmény valóságos katonai kiképzése a háborús készülődés folyamatába kapcsolódott.



A leventemozgalom nem is volt népszerű, ezért vezetői, hogy vonzóbbá tegyék, a cserkészet néhány megoldását próbálták átvenni, de nem sok sikerrel. Ráadásul a militarista szellemnek ellenállni tudó cserkészetet magát is a Levente alá rendelték 1939-ben.



Leventeparancsnokok kiképző tanfolyama, Kecskemét, 1931[591]

A honvédelemről szóló 1939. évi II. tc. a leventekötelezettséget kiterjesztette az iskolai ifjúságra is a levente kiképzési kötelezettséget. A katonai előképzés 1941 nyarán nyerte el végleges szervezetét, amikor a kormányzó 1941. július 18-án rendeletileg, "Legfelsőbb Elhatározás" útján "az ifjúság katonás szellemű neveléséről és a testnevelés erőteljesebb végrehajtásáról" címmel szabályozta a kérdést. Felállították a Honvédelmi Minisztérium VIII. Csoportját "a testnevelési és sport vonatkozású ügyek intézésére". Mindebből az következett, hogy levente szervezet egyre inkább a hadsereg bujtatott kiképzőterepe lett.

Ennek irányát és elkötelezettségét jelezték a leventeintézmény külföldi kapcsolatai is, amelyek német, olasz fasiszta ifjúsági szervezetekhez kötődtek. Az 1939. évi II. tv. a leventemozgalmat kiterjesztette az egész ifjúságra, önkéntes alapon a 10–19 éves leányokra is.

---

[591] Romsics Imre: Kalocsa anno.. A fényképet nézve és a kiképzők-kiképzettek egyenruháit látva, ez bizony katonai szervezet! (RZ)

A leventeintézmény tragikus időszakát jelentette a II. világháború végső szakasza, amikor a nyilasok a leventék tízezreit kényszerítették a háborúba. Így került az életben maradottak egy része szovjet hadifogságba, nyugatra, vagy hazatértük után börtönbe. Az Ideiglenes Nemzeti Kormány 1945-ben felszámolta a leventeintézményt.

„Idézet a Leventekönyvből:

LEVENTE-KÖSZÖNTÉS:

Szebb jövőt!

LEVENTEFOGADALOM:

„Fogadom, hogy teljesítem levente-kötelességeimet, melyekkel Istennek, Hazámnak és honfitársaimnak tartozom! „

LEVENTETÖRVÉNYEK

1. A levente Istenfélő és hazájához mindhalálig hűséges.



Magyar „Tőkés" Bálint és
id. Rónaföldi Zoltán
Bánréve 1942.

2. A levente előjáróinak bizalommal és készségesen engedelmeskedik.

3. A levente kötelességét híven teljesíti.

4. A levente mindenkor igazat mond.

5. A levente lovagias.

6. A levente a zászlót és bajtársait sohasem hagyja cserben.

7. A levente legfőbb kincse a becsület.

A levente-kiképzési évet ünnepélyes istentisztelettel kell megkezdeni és befejezni. Ezeken a levente köteles megjelenni. "

„Korom miatt, leventének minősültem és az 1944-es visszavonuláskor hivatalosan elrendelték a község fiataljainak kötelező elvonulását. Családtagjaink kíséretében, a meghirdetésnek megfelelő ruházatban és felszereléssel, a községházán kellett jelentkeznünk. Egészen bizonyosan - számos társammal együtt - csak Nagy Elemér főjegyző[592], emberséges magatar-

[592] Nagy Elemér főjegyző, a körjegyzőség vezetője abban az időben. A községházán dolgozó Szeberényiné (Szeberényi Lehel író édesanyja) közbenjárására a községháza udvarán gyülekező leventéket elengedte és kioktatta őket az elrejtőzésre.

tása miatt, kerültük el az elhurcolást és a még rosszabbat. Talán neki köszönhetjük az életünket is, mert a gyülekező helyszínéről „a helyzet és a várható retorziók gyors felvázolása után" elküldött bennünket azzal, hogy próbáljunk meg elbújni. Az „elbújás" természetesen parancsmegtagadás volt és akkor már ez statáriális eljárás alá esett, ami az akkori nyilas rendszerben, azonnali, halálos ítéletet (felkoncolást) vont maga után.

A család és az ismerősök bújtattak bennünket, annak tudatában, hogy meg találásunk esetén nem sok jóra lehet majd számítani a csendőri és katonai hatóságok részéről. Emlékeim szerint 3…4 napig voltunk Takács Lali, Kalocsai (Kruppa) Ernő és én, az Ernőék csűrjében elbújtatva.

Később így is lett, ahogy ez várható volt, a csendőrök napokig kerestek, nyomoztak, de a baráti, családi kapcsolatok miatt már nem a megszokott alapos és kitartó lendülettel…., aztán szerencsére már ők is menekültek.

Számos korosztálybeli társunkat, Bánrévéről, Putnokról és a környékről, akik nem a bánrévei községháza udvarán gyülekeztek, elszállították. Így kerültek a harctérre a gépiparis osztálytársaim közül is jónéhányan. Kkésőbb tudtuk meg, hogy szánalmasan gyenge kiképzéssel és fegyverzettel bevetették alakulataikat a szovjet csapatok ellen Pozsony (Garam?) környékén, ahol igen sokan életüket vesztették.

Gépiparis osztálytársaim küzül is sokan kerültek elhurcolásra. A szerencsésebbeket nem gyalogsági harcra képezték ki a németek – iskolai képzettségüknek megfelelően -, hanem légvédelmi tüzérként kellett harcolniuk és szembenézniük a Németországot támadó angolszász bombázókkal és vadászgépekkel. Ezt örökíti meg az érettséginkre készített karikatúra tabló egy részlete is.''[593]



Időközben rátaláltunk vitéz Major Jenő vezérezredes visszaemlékezéseire, amelyből döbbenetes dolgok derültek ki.

[593] id. Rónaföldi Zoltán visszaemlékezése. (Emlékeim a miskolci Magyar Királyi Gépipari Középiskoláról)

„A honvédelmi miniszteri rendelet a parancsnokság törzsszemélyzetét az alábbi részekre szedte szét.

a) Az én vezetésem alatt megalakul egy kis törzs, németül tökéletesen tudó tisztekből és néhány legénységi állományú egyénből, mely összekötő szerepet fog betölteni a kiképzés céljából Németországba vezénylendő magyar csapatok és a Honvédelmi Minisztérium között. Én egyben eme csapatok fegyelmi elöljárója leszek, illetékes parancsnoki és legfőbb parancsnoki jogkörrel felruházva. Fegyelem szempontjából alám fog tartozni minden honvéd személy, aki Németországban tartózkodik. E célból az említett rendelet beoszt mellém 1 vezérkari tisztet, 1 segédtisztet, 1 személyügyi előadót, 1 hadbírát, 1 segédhivatal-vezetőt, 2-3 gépírót és 2-3 küldöncöt.

b) Az összes vezérkari tiszt, akikkel eddig együtt dolgoztam, azonnal elfoglalandó más központi beosztást kap.

c) Az eddigi főszállásmesteri hivatal különleges rendeltetéssel a Honvédelmi Minisztériumnak lesz közvetlenül alárendelt szerve, és azonnal kilép a 2. hadsereg-parancsnokság törzséből. Ez a rész ugyan nem volt benne a hozzám érkezett, írásbeli rendeletben, azonban volt főszállásmesterem jelentette, hogy erre közvetlenül kapott szóbeli parancsot.

d) A törzs maradéka a legidősebb tiszt parancsnoksága alatt felszámolja a volt 2. hadsereg-parancsnokság ügyeit, és ezután majd más beosztást kap. Egyben parancsot kaptam, hogy jelentkezzem a Honvédelmi Minisztériumban, ahol teendőim felől bővebb tájékoztatást kapok. Itt egy értekezleten az alábbiakról szereztem tudomást:

Feketehalmy-Czeydner vezérezredes november havában hosszabb berlini tartózkodása alatt a magyar kormány nevében írásbeli megállapodást kötött a német kormánnyal[, melynek fontosabb pontjai lényegükben a következők:

1. A magyar kormány a már kiürített és még birtokában lévő területek férfi lakosságából új felállítások céljaira Németországba küldi

a) a 21-33 éves, tényleges katonai szolgálatra kötelezett ifjakat,

b) a 24-35 éves, katonailag ki nem képzetteket csapatfelállítások céljaira,

c) 100 000 fő 34 éven felüli férfit segédszolgálat (lóápoló, munkásegységek, eü. és egyéb ellátó szolgálat) céljaira,

d) a 18-23 éveseket kiegészítésként csapatcélokra,

e) a 15-17 éves serdülőket, kik a „Hitlerjugend”-del együtt, velük azonos kiképzést és alkalmazás kapnak (légvédelmi és légoltalmi segédszolgálat, katonai előképzés, a legfiatalabb 15 évesek pedig „világnézeti” oktatásban részesülnek).

2. Az így kikerült, csapatszolgálatra alkalmas emberanyagból 4 magyar honvéd hadosztály és 4 magyar SS-hadosztály állítódik fel, utóbbiak csakis önkéntes jelentkezés alapján. Ezekben a felállításokban a szükséges oktatószemélyzetet, azaz századonként egy tisztet, szakaszonként egy altisztet és rajonként egy katonát a németek adják. Hasonlóképpen ők adják a kiképzéshez szükséges fegyverzetet és egyéb eszközöket, valamint a felállításhoz szükséges összes fegyverzetet és hadianyagot. A szervezés és kiképzés német mintára, német előírások, szabályzatok szerint történik.

3. A felállításra kerülő alakulatok csak a Friessner seregcsoporton belül, Magyarországon, a magyar föld védelmére kerülnek bevetésre, beleértve az SS-alakulatokat is.

4. A felállítandó honvéd- és SS-alakulatok magyar parancsnokok parancsnoksága alá kerülnek, magyar vezényleti nyelvük megmarad, a honvéd alakulatok eredeti egyenruhájukat viselik, az SS-ek a német egyenruhát magyaros megkülönböztető jelvénnyel kapják.

5. Kihelyezésre kerülnek még a katonai képző- és nevelőintézetek is. Ezek, valamint a csapatok is fajtájuknak megfelelő német alakulatokhoz kapcsoltatnak elhelyezés és élelmezés

tekintetében, és velük együtt végzik a kiképzést.

6. Ruházat, laktanyaberendezés (hordozható barakkok) tekintetében kívánatos, hogy a honvédség vigyen magával minél nagyobb pótkészletet. Ha ez kimerül, a németek adnak utánpótlást, az így kiadott német ruházatra azonban magyar felségjelek kerülnek.

7. Egyéb honvédségi és polgári anyag kitelepítése is folyamatba tétetik, külön megbeszélés szerint. A kihelyezett csapatok élelmezése részben a magyarok által természetben kiszállított anyaggal történik, részben pedig a két állam közti elszámolás előlegeként a németek bocsátják azt rendelkezésre.

....December havában még néhány alapvető kérdés került szőnyegre, melyeket – sajnos – az előző tárgyalásoknál elmulasztottak tisztázni. Nagyon kellemetlen volt szemben állni a hirtelen egybehívott értekezleten a szakelőadók nagy tömegével, akik már kész tervekkel jöttek, melyeket mi nem olvashattunk előre. Természetesen minden német szakelőadó elsősorban a német érdekeket tartotta szem előtt, amelyek igen gyakran ellentétben állottak a mieinkkel, vagy erősen érintették nemzeti önállóságunkat. Ezek a kérdések a következők voltak:

A német kívánság ez volt:

a) A kihozott magyar honvéd tegyen „hűségfogadalmat" Hitler Adolfra.

b) A magyar honvédet fegyelmileg az a német parancsnok fenyítse meg, aki az ellátást biztosítja az illető magyar egység számára.

c) A magyar honvéd felett német hadbíróság, német előírások szerint ítélkezzék. A tárgyaláson a tolmácson kívül egy magyar hadbíró vagy egyéb tiszt mint megfigyelő jelen lehet.

d) Magyar büntetett honvéd a büntetését német büntetőintézetben, német előírások szerint töltse le.

e) Magyar parancsnok az alája rendelt német katonáknak nem lehet fegyelmi elöljárója, tehát fegyelmileg nem is fenyítheti meg őket.

Ezek voltak e tárgyban azok a kirívóbb pontok, amelyek már az első elolvasásra fejünkbe kergették a vért, hiszen elfogadásukkal teljesen lemondtunk volna magyar mivoltunkról. A leghatározottabb ellenvetéssel éltem minden egyes felsorolt ponttal szemben. Ennek alapján a későbbi tárgyalások folyamán a „hűségfogadalmat" már nem említették, a többi pontokra ellenben gyakran visszatértek, míg végre február havában elfogadták ama folyton hangoztatott követelésemet, hogy magyar honvéd felett csak magyar fórum ítélkezhet, magyar törvények és előírások szerint.

....Az újoncalakulatok szakasz-, század-, zászlóalj- vagy osztály- és ezredkötelékbe szervezve érkeztek Németországba, megfelelő magyar oktatószemélyzettel. Fegyverzetük: századonként 8 puska, semmi több. Az iskolák hoztak magukkal csekély számú nehézfegyvert is. Ruházat általában teljesen lerongyolt, lehasznált, 2/10 értékű, ami normális körülmények közt már kiselejtezendő volna. Az emberanyag rosszul táplált, beteges külsejű, ápolatlan, mert a

német élelmezés kevés volta, tápértékének hiánya és szokatlan elkészítési módja, a zsír és fehérje hiánya a jobb táplálékhoz szokott magyar katona testi állapotát napok alatt lerontotta. A németek nyújtotta elhelyezés több helyen olyan volt, hogy a napi rendes mosakodást sem tette lehetővé. Az alsóruha hiánya pedig eltetvesedéshez vezetett. Meghűlések, tífusz-, gyanús esetek következtében több haláleset fordult elő. Nyelvismeret és tolmács hiányában alakulataink sok helyen magukra hagyatottaknak, sőt elhagyatottaknak érezték magukat, mert legelemibb kívánságaikat sem tudták kifejezésre juttatni. Ezért ilyen helyeken olybá tekintették őket, mint primitív lelkű és műveltségű embereket, akikkel csak kézjelek segítségével lehet érintkezni.

....A magyar alakulatok elhelyezése nagyon sok esetben nem a bajtársiasság jegyében történt. Kirívó, éles különbségek voltak észlelhetők a németek javára. Ez az eljárás a magyar alakulatra a másodrendűség bélyegét nyomta, és benne elkeseredést, gyűlöletet ébresztett. Annál is inkább, mert Magyarországon a német alakulatok általában jobb elhelyezést kaptak vagy erőszakoltak ki maguknak, mint saját csapataink. Az étkezést német szakácsok készítették a legtöbb helyen. A magyar szakács csak a kukta szerepét tölthette be a konyhán, holott rendszerint jobban tudott főzni, mint német társa. Csak ritka helyen volt lehetséges a magyarok részére külön főzni. Ennek oka a laktanyák hatalmas főzőberendezéseiben, 400-500 főre szóló üstjeiben keresendő, ahol nem volt lehetséges egy-egy ilyen üstöt kisebb létszámú csapat részére kisajátítani, mert a laktanya oly zsúfolt volt, hogy minden üst-literre szükség volt. A német kiképző személyzet nem állott azon a szinten, amelyet mi vártunk tőle. Sem elméletileg, sem gyakorlatilag nem tudott annyit, mint a mi kiképzőink.

Rendszerint súlyos sebesülésből felépült fiatal tisztek voltak, akik talán csak pár napig voltak harctéren, és máris bekövetkezett – talán éppen haditapasztalatlanságuk következtében – súlyos sérülésük. Ebből hosszas betegeskedés, műtét, kórházi ápolás, egészségügyi szabadság után felépülve, mint haditapasztalt oktatók állíttattak a csapatok elé. Igyekezetük sok, de korszerű oktatóértékük kevés volt. Hasonló értékű volt a kiképzésünkre rendelkezésre bocsátottak másik csoportja, az úgynevezett „átképzősök". Ezek különböző szakbeosztású katonákból – számvivők, nyilvántartók, papok, egészségügyi személyzet, raktárkezelők stb. – néhány hetes tanfolyamon harcos katonákká átgyúrt, rendszerint idősebb emberekből állottak, akik még az első világháborúban szagoltak utoljára puskaport, ha akkor is nem ugyanilyen szakszolgálatot teljesítettek.

Beosztott tábornokaimmal együtt majdnem kővé meredtünk, amikor 1945 január havában azt láttuk, hogy a német oktatók a rohamot hóborította, asztalsimaságú terepen oktatják úgy, hogy a rohamozók előbb csoportokban, majd kettesével, végül egyesével, futva, kis szökellésekkel közelítik meg 40-50 méterig a megrohamozandó ellenséges állást úgy, ahogy azt 1914 előtt békében oktattuk, de 1914-ben, a háborúban már másként csináltuk. Ehhez hasonlóan folyt az egész harcászati kiképzés, minden helyőrségben egyformán. Kétségbeesetten tiltakoztunk ez ellen, mert hiszen mi ismertük legkorszerűbben kiképzett ellenfelünknek, az orosznak a harceljárását, és meg tudtuk ítélni, hogy ez a kiképzés, amit a németek folytatnak, nem más, mint vágóhídra terelés az orosz harcmodorral szemben.

Az oktatás módja az volt, hogy a német oktató hosszasan elmagyarázta – természetesen németül – a tennivalókat. Ezt egy tolmácsként beállított ember – sokszor újonc, aki mindkét nyelvet beszélte – inkább rosszul, mint jól lefordította magyarra. Azután következett a vég-

rehajtás rosszul. Erre a német oktató kézzel-lábbal igyekezett magát megértetni és a hibát javítani. Ebből viszont a magyar ismét édeskeveset értett. Végeredményben eltelt az egész délelőtt a sok beszéddel, de gyakorlatban kevés eredménnyel. Csak ismételt, erőszakos felterjesztésekkel tudtam elérni, hogy a magyar oktatók oktassanak és ők vezessék a foglalkozást úgy, hogy a foglalkozás tárgyát előző napon beszélje meg egymás közt a magyar és a német oktatószemélyzet. A végrehajtásnál azonban a magyar parancsnokoljon, a német pedig csak felügyeljen. Hasonló volt a helyzet az iskolákban és tanfolyamokon is. A németek a német nyelvű oktatást óhajtották bevezetni, és csak hosszas tárgyalások után sikerült a magyar nyelvű előadásokat biztosítani.

Már az első szemléink alkalmával feltűnt, hogy mily kevés fegyver áll rendelkezésre a kiképzés céljaira. Egy újoncszázadból legfeljebb egy szakasz vonult ki 25-30 puskával, a többi fegyvertelenül várta, amíg átveheti a puskákat a fegyveres szakasztól. És miféle fegyverek voltak ezek? Elém került egy raj, melynek 10 emberénél négyféle puska volt, és pedig francia, belga, orosz és szerb zsákmányfegyver, különböző űrmérettel, tehát tölténnyel is és különböző csőhosszakkal. Nem volt sisak, hiányzott a gyalogsági ásó, a korszerű harc egyik legszükségesebb eszköze, hiányoztak a nehézfegyverek, csak néhány korszerűtlen páncéltörő ágyú, esetleg 1-2 aknavető állott egy-egy újonczászlóalj rendelkezésére.

Amikor ebbeli aggályomat fejeztem ki, hogy ily kevés és ily minőségű anyaggal nem lehet korszerű harcosokat a tervezett idő alatt kiképezni, azt válaszolták, majd ha a hadosztályok felállításra kerülnek, akkor kiadják a korszerű fegyvert, és azzal már csak rövid átképzésre lesz szükség. Eddigi tapasztalataink túlontúl megtanítottak bennünket arra, hogy ez csak levegőbe beszélés, mert eddig minden új hadosztályt azonnal be kellett vetni. Ott már nem volt idő újabb átképzésre. Amit az újonc nem tanulhatott meg, azt később már nem tudta pótolni, különösen ha nem is azokkal a fegyverekkel kapta a kiképzését, amelyeket a harcban kell majd kezelnie. Ekkor támadt az az érzésünk először, hogy ebből, a Németországba kihozott emberanyagból nem lesznek harcos hadosztályok, legalábbis arra az időre nem, amikor még Magyarországért, magyar földön bevethetők lesznek.

….A leventekérdés elintézése, de különösen végrehajtása ugyancsak szégyenletes emléke ennek az időszaknak.

Csak véletlenül tudtam meg, még január hónapban egy drezdai szemlém alkalmával, hogy a leventék kiszállítását ugyancsak megkezdték, és hogy azok egy része már be is érkezett Németországba, így Drezdába is. Felkeresvén őket egy laktanyában, azt láttam, hogy ezek a szegény 15-16 éves gyermekek teljesen lerongyolódva, piszkosan, tetvesen, kiéhezve, német SS-felügyelet alá kerültek. Ezek az SS ifjúsági vezetők azután megmosdatva, megnyírva, átöltöztették ezt a csoportot fekete, német ifjúsági egyenruhába, névjegyzékbe írták őket, és egyik ilyen áttisztogatott részükkel már meg is kezdték a német nyelv oktatását. Éppen az egytől tízig való számolásnál tartottak. Magyar tisztnek a színét sem láttam köztük. Végre hosszas keresgélés után előkerült egy gyámoltalan magyar tiszt, aki a leventéket a szállítás alatt vezette. Fogalma sem volt róla, hogy mi lesz ennek az ifjúságnak a sorsa, mert hazulról nem kapott semmi utasítást. Jelentése szerint a magyar határon átvette őket egy német SS ifjúsági vezető csoport, és ez hozta őket is. Megkérdeztem a német vezetőt is, mily utasítást kaptak a magyar ifjakra vonatkozóan. Ő is csak annyit tudott mondani, hogy a „Hitler Jugend”-del azonos módon fogják őket kiképezni és valószínűleg a német SS pótlására felhasználni.

Tudomást szereztem ezután több ilyen leventecsoportról, melyek részint Németországban bolyongtak gazdátlanul, ellátás nélkül, részint szétszakadozva kis csoportokra, egyes magyar alakulatokhoz csatlakoztak, részben pedig egyesével, vagy kettesével, német családokhoz munkára szétoszlottak. Mindezt több ízben jelentettem a Honvédelmi Minisztériumnak, onnan a németekkel történő, közös szabályozást kérve. Egyben megkértem az AHA-t is, hogy értesítsen ezeknek az ifjúsági csoportoknak a hollétéről, hogy magyar oktató és felügyelő személyzetet adhassak melléjük. Ily értelmű rendeletet adtam ki az összes németországi honvéd alakulat számára is. Végre sikerült az AHA-val megállapodni, hogy összegyűjti leventéinket Eger környékén lévő ifjúsági táborokba. A Honvédelmi Minisztérium is küldött ki egy szervet a leventék ügyének irányítására Andreánszky ifjúsági vezető személyében, aki éppen beérkezett Egerbe. Mindezekkel azonban a Németországba kiirányított ifjak összessége még nem került elő, és így fogalmunk sem volt róla, mennyi magyar levente hányódik még különböző helyeken.” [594]

Nos, ehhez aztán nem szükséges már kiegészítéseket tenni, az elhurcolt fiatalokra bizony reménytelen sors várt, ha a németek fennhatósága alá kerültek.

Ha viszont szovjet hadifogságba kerültek, akkor szintén többéves megpróbáltatás várt rájuk, amely - mint az idő bizonyította – egy szállal sem volt jobb az előzőnél.

Volt-e különbség a kettő között? Ennek eldöntését az olvasóra bízzuk…

[594] vitéz Major Jenő vezérezredes: Emléktöredékek Visszaemlékezés az 1944. március és 1945. július közötti háborús eseményekre

A község megszállása

A településen körjegyzőség működött. E mellett nagylétszámú csendőrörs települt, amely a körjegyzőséghez tartozó községeket és azok határait is ellenőrizte.

A hadihelyzet alakulásának a függvényében Bánrévén, mindig jelentős beszállásolt és átvonuló német és magyar egységek voltak. A vasút miatt, telepített, vasútüzemi század is itt állomásozott.

1944. augusztus végétől aztán erősen megváltozott a helyzet, hiszen az északi irányú visszavonulás, a front felé pedig az ellátás egyik jelentős útvonala lett mind a vasút, mind a közút a Sajó völgyében.

A térséget védő, erősen leharcolt csapatok, mint arról a korábbi részben már irtunk, szívósan védték a területet, de a szovjet nyomásnak ellent állni nem tudtak, ezért viszonylag csekély, de gyorsan mozgó alakulatrészekkel halogató – zavaró harcokkal késleltették az ellenséges csapatok előrenyomulását. *„Emlékeim szerint néhány német katona, motorkerékpárokkal, géppuskákkal, sorozatos állásváltásokkal, napokig problémát okozott a szovjeteknek.”*[595] Mindeközben a vasutakat a németek módszeresen rombolták és felszaggatták, illetve robbantással tették tönkre a fűtőház víztornyát és néhány mozdonyállását, az egészet nem sikerült tönkretenni.

A szovjet csapatok 1944. december 19-én (20-án?) éjjel szállták meg a községet. A bevonulásukat a házunk pincéjében éltük át. A falu elfoglalását nagy aknatűz előzte meg, emlékezetem szerint, majd ezután jelentek meg a katonák, akik házról-házra járva keresték az ellenséget és a mozdítható értékeket is.

A hírek megelőzték a szovjet csapatokat. A propagandisztikus „*mindenkit megölnek, mindenkit visznek Szibériába…”* és a valóság természetesen valahol középtájon volt. Jól tették azok, akik a fiatal lányokat, asszonyokat elbújtatták, és igyekeztek elrejteni értékeiket is.

„Emlékszem olyan esetre, amikor az oroszok kivittek bennünket – férfiakat, fiúkat – a falu nyugati végére, a Hóstyákon túlra, fedezékeket ásni, a német, és a szovjet tüzérség a fejünk felett lőtte egymást. Én Bálint bácsival (nagybátyám) voltam, mert őt is ide vezényelték, ezért egy kicsit jobban éreztem nagam, mint a többiek. Az egész fedezékásásnak egy magasabb rangú orosz tiszt vetett véget, aki gépkocsival haladt Lénártfalva felé. A tüzérségi tűzre megálltak ők is, majd az őrség katonáit magához rendelte és a harcok miatt az egész társaságot visszazavarta a faluba.”[596]

A *„málenkij robot”* a község lakosságát sem kímélte. Igen sokan, nők és férfiak, válogatás nélkül bekerültek a transzportokba, hogy szerencsés esetben évekkel később leromlott egészséggel kerüljenek haza.

„Azt, hogy a lakosságot kifosztották, hogy civileket (nőket, férfiakat) hadimunkára közvetlenül az arcvonalban is felhasználtak, hogy nőket erőszakoltak meg, ha megérteni nem is, de megmagyarázni a háborúval, civilizálatlansággal meg lehet valahogy.

[595] id. Rónaföldi Zoltán visszaemlékezése. A szovjet hadsereg gyalogsága páncélosok támogatása és jelentős túlerő képzése nélkül nem tudta azokat az erdményeket elérni, amit ekkor már elvártak tőlük. (RZ)

[596] id. Rónaföldi Zoltán visszaemlékezése

Azt azonban, hogy ártatlan civileket fogságba vessenek, rabszolgaként, túszként a birodalom belsejébe hurcoljanak, a török idők óta nem volt szokás.

Négy évtizeden át beszélni sem lehetett erről. Hallgatni illett, mint a sír, ezért aztán információk híján azt hittük, úgy vélte itt mindenki, hogy ez a "zsolcai eset" egyedi, csak az itt harcoló egységek parancsnokainak a bűne. Arról ugyan tudtunk, hogy egykét hónappal az itteni harcok után a környéken összeszedték a német nevű (de magyar!) embereket, és a Szovjetunióba vitték „málenkij robotra”(azaz egy kis munkára.) De hát erről sem "illett beszélni", ezekről sem tudtunk sokat. Csak most, majd félévszázaddal az események után, amikor enyhült a politikai szorítás, oldódtak a félelem görcsei, jelentek meg olyan újságcikkek, tanulmányok, könyvek, amelyekből kiderült, hogy a januárban a német nevűek deportálása előtt már a harcok során a Tiszántúlon, Észak- Magyarországon, Kárpátalján rendszeresen alkalmazták az oroszok az ilyenfajta "fogolyejtést". de megtették ezt az országban máshol is. A még mindig nagyon hiányos adatokból tudjuk, hogy körülbelül 250 ezerre tehető azoknak a magyaroknak a száma, akik az országban folyó harcok során, azt követően kerültek fogságba. E hatalmas tömeg jelentős része civil volt, akiket az utcákról szedtek össze.

Nyíregyházán november 2-án 2000 civil férfit fogtak össze. A Zsolcát elfoglaló, majd a Sajó – Boldva - völgyében harcoló 27. Hadsereg sokszor élt a hadifogoly-szerzésnek ezzel a módjával. Az Ózd környéki Csermely községből december 26-án 45 férfit, Kelemér, Serényfalva községekből további 30-35 fiatalt hurcoltak el. S még többet a ma Szlovákiához tartozó magyar községekből. A Bánréve szomszédságában fekvő Abafalváról 65 ember, Vámosbalogról (Velky Blh) 200 fő, de történt deportálás Sajószentkirály, Tornaalja. Sajólenke, Kövecses. Hubó nevű magyar községekből is.

Egy árulkodó dicsekvés Borsodból, amit egy magyar újság 1946. június 17-i számában közölt: A Magyar Kommunista Párt segítségével "negyvenezer Miskolc környéki civil fogoly érkezett a Szovjetunióból" (A kiemelés tőlem - Zs. S.)

Ezek a megdöbbentő számok –hamég, ha belevesszük a német nevűeket is - már kizárják azt, hogy itt csak néhány tiszt, tisztecske vétkéről lenne szó. Ezek a számok arról beszélnek, hogy a szovjet hadseregnek a nagypolitika által támogatott, megideologizált akcióiról van szó. Hiába tett olyan nyilatkozatot a szovjetvezetés és a frontparancsnok Malinovszkij is, hogy csak a hadi helyzet hozta őket Magyarországra, s ne féljen senki, mert jó lesz, vegye fel bátran mindenki a munkát, induljon meg a hivatalokban az élet stb. A valóságban a Vörös Hadsereg Sztálin direktíváit követte, melyeket Molotov fogalmazott meg 1943. június 17-én az angol külügyminiszterhez írt levelében:

"A szovjet kormány úgy véli, hogy azért a fegyveres segítségért, amelyet Magyarország Németországnak nyújtott... a felelőséget nem csak a magyar kormánynak kell viselnie, hanem nagyobb vagy kisebb mértékben a magyar népnek is. Szépen vagyunk ”kollektive” bűnös itt mindenki.

Azt persze már feledte, hogy a német-szovjet paktum idején, 1940-ben ő maga, Molotov javasolta, hogy lépjünk be a háborúba. Velük együtt támadjuk meg Romániát, mi vegyük vissza Erdélyt, ők pedig Besszarábiát veszik el Romániától. Ha nekik nyújtottunk volna "fegyveres segítséget" az nem lett volna megtorlásra okot adó bűn.[597]

[597] Zsíros Sándor A FRONT ALATT http://www.zsalex.hu/dokumentumok/a_front_alatt_b.pdf

A család és a MÁV telep lakóinak nagy-nagy szerencséjére nagyapám kárpátaljai, szentmiklósi születése folytán, igen jól beszélte a ruszin- ukrán nyelvet, ami a későbbiekben nem csak a családunknak, hanem a környezetünknek is nagyon nagy biztonságot hozott! Ráadásul fiatalkorában – még Kárpátalján – bőrös mesterséget tanult, ezért javítani tudta a katonák csizmáit, ami a szovjeteknél valami egészen különleges dolognak számított, ilyen módon általános védelem alatt állt a környezete.

A házakba sorozatosan csapatokat szállásoltak be és természetesen itt csak a szerencsén múlott, hogy hová milyen természetű katonák kerültek.

Bakó nagyapámék édesanyámat a királdi bányász ismerősök révén, az ottani bányában bújtatták – sokadmagával, hetekig. Az értékesebb dolgokat, ruhaneműt, étkészletet, stb. elrejtették, a pincében elásták, elfalazták. Csodák-csodájára az oroszok rátaláltak! Később az egyik szomszédnál viszont ráleltek egyes tárgyakra. Őt a fosztogatók, a kifosztott holmijából jutalmazták meg, az útmutatás fejében!

Kérdés: csak a fosztogatók voltak gazemberek, vagy azok a honfitársaink is, akik az ötleteket adták nekik?

A szovjetek természetesen a tönkretett, felszaggatott vasúti pálya azonnali rendbetételét követelték és ennek megfelelően mozgósították a lakosságot is. Számukra is létfontosságú volt a vasút, hiszen ezt az embertömeget és hadfelszerelést csak ez tudta biztosítani. Ennek megfelelően Bánrévén is történtek attrocitások. Azokat a vasutasokat, akik vonakodtak a parancsok végrehajtásától tettleg bántalmazták.[598]

A községből később 8 férfit és 2 nőt hurcoltak el szovjetek *„malenkij robot”*-ra.[599]

A település lakosságának katonai, valamint az innen elhurcolt zsidóság veszteségei e munkában nem szerepelnek. Erről más helyen lehet olvasni![600]

[598] id. Rónaföldi Zoltán visszaemlékezése

[599] Magyar Katolikus Lexikon.

[600] Rónaföldi Zoltán: Múltba nézek… Bánréve

Vasút közvetlenül a háború után

A németek, részben zsákmányként elhurcolt értékekkel megrakva, igen sok kocsit és mozdonyt nyugatra vittek. A Németországba, Ausztriába, Csehszlovákiába és más országokba elhurcolt MÁV gördülőanyag számáról pontos nyilvántartás nem készült. A Közlekedésügyi Minisztérium tudomása szerint 190 mozdony, illetve kb. 25 000—30 000 MÁV-kocsi volt Ausztria és Németország területén. Az Államvasutak elhurcolásból eredő veszteségeit egyéb adatok hiányában úgy állapította meg, hogy az 1938. évi állagból — a beszerzések, illetve selejtezések le- és beszámításával — kivonták az 1945. december 28-i rovancsolás alkalmával nyert számokat. Eszerint külföldre került 793 mozdony, 20 motorkocsi, 2058 személykocsi, 617 kalauzkocsi és 33 481 teherkocsi.

A németek, amit nem tudtak elhurcolni, azt kíméletlenül elpusztították. A mozdonyok, vagonok ezreit robbantották fel. Külön erre a célra kiképzett alakulatok, ahol idejük volt rá, speciális romboló szerkezetekkel felszántották a vágányokat. Az 1030 km hosszú kétvágányú pályából mindkét vágány 41%-ban (424 km), legalább az egyik 59%-ban (606 km) vált használhatatlanná. Az egyvágányú fővonali pályák 26%-a (684 km), a mellékvonalak 23%-a (918 km), az állomási vágányok 47%-a (1390 km) pusztult el. A rongálttá vált 3630 csoport kitérő az állag 26%-át tette ki. A magas építmények (felvételi-, lakó-, raktár, műhely-, vízházépületek stb.) légköbméterben mért állagának 28%-a súlyosan megrongálódott vagy elpusztult. A műtárgyak közül a rácsos vashidak 85%-a, köztük az összes Duna- és Tisza-híd elpusztult. A 14 alagútból öt vált járhatatlanná, a rendező pályaudvarok teljes romhalmazzá váltak, a víztornyok felét felrobbantották.

A gördülőanyag park hatalmas mértékű pusztulását jelzi, hogy a MÁV a felszabadult területeken 1945 februárjában csak 213 üzemképes és 547 üzemképtelen, áprilisban 434 működő és 843 megrongált mozdonnyal rendelkezett. A kocsi állag az 1945. május 12-én tartott rovancsolás szerint 722 üzemképes és 1745 roncs személykocsiból, illetve 5694 üzemképes és 7716 javításra szoruló tehervagonból állott. [601]

Megdöbbentőek a vasutat ért károk eredetére vonatkozó adatok, mert rávilágítanak, hogy az összes károsodás 63,2%-át a „szövetséges" német haderő okozta elhurcolásaival, módszeres alaposságú rombolásaival, 1,7% pedig a nyilasok pusztító tevékenységéből eredt. Ugyanakkor a szövetségesek harci cselekményei, melyeknek a németeknek dolgozó Államvasutak szükségszerűen kiemelt célpontját képezték, a károknak csupán 22,8%-át okozták és jelentősek voltak az egyéb eredetű károkozások — a nélkülöző, demoralizálódott lakosság fosztogatásai, rongálásai is (12,3%).

„ ...Frank népügyész: Igaz-e, ami az Ön 1945. májusi naplójegyzetében van, hogy az országból kitelepített anyagi javak kereken 15 000 vagont tesznek ki és Ön rendelkezik arról, e 15 000 vagonnal mi történkék?

[601] A MÁV-ot ért károk összegét 1946-ban hivatalosan 2 553 808 000 „aranypengőre" (1938-as értékben) becsülték. Jelentős pusztulást szenvedtek az üzemi magasépítmények (437 millió P) a felépítmények (409 millió P) és a hidak, átereszek (188 millió P). A legsúlyosabb károk azonban a MÁV gördülő anyagát érték. Az új Magyarország határain belül maradt vasúti járművek károsodását 236,6 millió P-re becsülték. Az elhurcolt járművek értékét a 2,5 milliárd P összkárba nem is számolták be teljes egészében és értéküket csak később sikerült viszonylag pontosan felbecsülni, 1 336 721 000 P-re. E korrigálással azonban a MÁV háborús kárai már 2 823 425 000 P-re rúgtak.

Szálasi: Igen. Az erre vonatkozó felvilágosításokat…
Frank népügyész: Köszönöm, nincs szükség felvilágosításokra! Csak azt kérdeztem, igaz-e, hogy 15 000 vagon anyag ment ki Magyarországról az Önök kitelepítési akciója során.
Szálai: Igen.”[602]

Dokumentumok bizonyítják, hogy a vasutak az ország egyes tájegységein más és más mértékben szenvedtek a pusztításoktól. A szovjetek által elsőként elfoglalt vidékeken, a Viharsarokban — így Orosháza környékén, illetve a SZCSV vonalain a forgalom újraindítása könnyen lehetséges volt, hiszen itt nem történtek olyan mértékű rombolások, mint a későbbi területeken. A legnagyobb akadályt a jelentősebb hidak pusztulása okozta. A Vörös Hadsereg a helyükre vagy a közelükben a katonai szállítások lebonyolítása érdekében provizóriumokat, vagyis ideiglenes, fából ácsolt hídszerkezeteket létesített.

A miskolci üzletvezetőség területén a németek elszomorító pusztítást végeztek, a vasút üzemét mégis gyorsan felvehették, mert az újjáépítés szervezetten, hatékonyan történt. Budapesten a pesti oldalon a felrobbantott főútvonalak felett átvezető hidak, illetve aluljárók okozták a forgalom felvétele előtt a legnagyobb akadályt. A budai oldalon, ahol a harcok másfél hónapon keresztül dúltak, az Óbuda—Dorog közti vonal viszonylag szerencsésen átvészelte a súlyos időket, viszont a Déli pályaudvar, a Kelenföldi állomás és a déli összekötő vasúti Duna-hidat Kelenfölddel összekötő vonalak hatalmas károkat szenvedtek.

Az ország utoljára felszabadult területein, a szombathelyi üzletvezetőség körzetében a németek robbantásokkal súlyosan megrongálták az állomásokat, műhelyeket, szertárakat, pályákat. Hasonló volt a GYSEV vonalainak állapota is. Megsemmisültek a hidak, a mozdony- és kocsiparkot vagy elhurcolták, vagy roncsként maradt vissza. A károsodások következtében a vasutak teljesítőképessége a felszabaduláskor alig 30%-át érte el az 1938. évinek. A vontatási létesítmények 55%-a, a műhelyi berendezések 40%-a sérült, illetve semmisült meg.

„…Meg kell még említenem, hogy az oroszok bejövetele után a miskolci üzletvezetőség területén fekvő vontatási telepeket és műhelyeket, teljesen feldúlt állapotban találtuk. Felrobbantották és elpusztították az összes fűtőházainkat, az összes fordítókorongokat, a fűtőházi víztornyot, és az összes vízállomásainkat is. Az így elpusztított fűtőházaink a következők:

Sátoraljaújhely, Szerencs, Miskolc, Füzesabony, Eger, Hatvan, Gyöngyös, Jászapáti, Barcika, Putnok, Bánréve, és Fülek.

Felrobbantották és elpusztították a vízállomási berendezéseket Sátoraljaújhelyen, Olaszliszka-Tolcsván, Szerencsen a miskolci fűtőháznál, Ernődön, Füzesabonyban, Vámosgyörkön, Hatvanban, Sajószentpéteren, Barcikán, Putnokon a bánrévei fűtőháznál Feleden és a füleki fűtőháznál.

A fűtőházaknál nem találtunk egy darab üzemképes mozdonyt sem, ellenben a miskolci műhelyben találtunk 21 db, a fűtőházainknál és vonalainkon pedig 16 db robbantás által súlyosan megsérült mozdonyt.

[602] Karsai Elek-Karsai László: A Szálasi per

Teljesen elpusztították, felrobbantották és felégették a miskolci MÁVműhelyt. Ugyancsak robbantás által elpusztították az összes fűtőházi fiókműhelyeinket is a munkagépekkel együtt.

Végül teljesen elpusztultak és kifosztattak az összes vontatási laktanyáink és az összes jóléti felszereléseink is…. "[603].

„ …A részletekbe bocsátkozva tisztelettel jelentem még, hogy a német üzemszázad az állomások felvételi épületeit, hivatali helyiségeit, raktárakat, rakodókat, keresztezéseket, kitérőket felrobbantották, a vonalakat felszántották, a kocsikat elhurcolták, azokat pedig, amelyeket elvinni nem tudták, tönkretették. Ugyanígy jártak az állomások épenmaradt részeiben lévő irodahelyiségek bútorai, irattárai és leltári tárgyai. A szolgálat ellátásához szükséges anyagok a pusztítás hatása alatt teljesen tönkrementek…

…Ilyen siralmas állapot után a visszamaradt vasutasság fellélegzett, amidőn a felszabadító Vörös Hadsereg az uralmat átvette és a helyreállító munkát minden eszköz igénybevételével megkezdte.

Vasutasaink, akik a szörnyű pusztítások hatása alatt megdermedtek, újra magukhoz térve, igyekeztek a Vörös Hadsereg által kijelölt helyreállító úton haladva a vasutakat forgalomképes állapotba hozni. A felvételi épületeket, irodahelyiségeket, váltóőrbódékat a szükséges mértékben berendezni, az állomás vágányzatát kiegészíteni, a tisztaságot és rendet helyreállítani, hogy a szörnyű fasiszta pusztításnak nyomait a lehetőség szerint eltüntesse, és új élet alapjait vesse meg, a vasutasság elsőrendű kötelessége volt. A magyar vasutas munkájában minden tekintetben bizalommal fordulhatott a szolgálatot teljesítő orosz vasutasokhoz is, akik szíves hozzáértéssel voltak irányító segítségére a nagy munkák elvégzésénél. E tevékenységben 1945. január 15-től kezdődőleg a kimagasló műszaki hozzáértéssel, a kollegális szeretettel, előzékenységgel és nagy megértéssel közösen dolgozott velünk Alekszej Ivanovics Kudrasov mérnök, alezredes úr, orosz vasúti igazgató. Hasonlóan vasutas vezérkarának minden egyes tagja…

… Bár nyitott mozdonyszínek mellett, de üzembe helyeztük a sátoraljaújhelyi, szerencsi, füzesabonyi, egri, hatvani, barcikai, putnoki, bánrévei és füleki vontatási telepeket is, úgy hogy ezen helyeken mindenütt folyik a mozdonyok kiszolgálása.

A felsorolt helyeken, állomásokon, mindenütt üzembe helyeztük a vízállomásokat is, úgy, hogy a mozdonyok vízvételezése akadály nélkül folyik. Részben megjavítottuk a vízállomások berendezéseit, részben pedig az egyes uradalmakból lefoglalt gőzkazánokkal látjuk el az oda szállított gőzszivattyúk üzemét.

Az összes fűtőházainknál jelenleg 120 db mozdony van állagban, ebből 74 db üzemképes, 46 db pedig javításban áll, az utóbbiból 10 db javítható, 36 db pedig a robbantástól annyira összeroncsolt mozdony, hogy ezeknek a helyreállítása fővizsgálatot és igen nagy helyreállítási munkát igényel. Mozdonyainkat, amelyek üzemben vannak az orosz vasút igazgatóság irányította ide. Ezek részben MÁV, részben orosz, részben C.F.R., részben pedig a MÁVAG-tól, részben pedig az Ózdi vasgyártól igénybe vett mozdonyok.

[603] Pálmány Béla: Dokumentumok a magyar közlekedés történetéből, 1945–1949

Üzembe helyeztük a sátoraljaújhelyi, miskolci, hatvani, egri, bánrévei és a füleki fűtőházi fiókműhelyeket is. A legszükségesebb munkagépekkel, amelyeket a romok alól ástunk ki és javítottunk meg.

A miskolci műhelyben is megjavítottuk a gőzkalapácsot és a roncsok alól kiásott munkagépekből helyeztük üzembe a műhelyt úgy, hogy az megkezdhette a robbantások által megsérült kocsik helyreállítását, melyek közül a folyó hóban több mint 100 db-ot üzembe is fogunk állítani. Ezen kívül a miskolci műhely gyártja az összes üzemek részére a szükséges szerszámokat. Rövidesen meg fog indulni a mozdony és a mozdonykazán javítása is.

A mozdonyszemélyzet részére Sátoraljaújhelyen, Miskolcon, Füzesabonyban, Hatvanban és Füleken pihenő laktanyákat állítottunk fel. Ezen kívül Miskolcon a laktanyával kapcsolatban megnyitottunk egy féregtelenítőt és fürdőberendezést is, amely éjjel-nappal üzembe áll és az utazó mozdony- és vonatkísérő személyzet bármikor használhatja. Végül a mozdonyszemélyzet és a fűtőház munkássága most már kevés kivétellel visszatért a fűtőházhoz, hogy a környékbeli falvakban lakók bejárását biztosítsuk, az orosz katonai vasútparancsnokság engedélyével Miskolc— Füzesabony, és Miskolc—Szerencs között naponta egy-egy munkásvonatpár közlekedését biztosítottuk. A fűtőházi személyzet élelmezésének megkönnyítésére a miskolci műhelynél és a fűtőházaknál az orosz katonai vasútparancsnokság segítségével felállítottuk a jóléti intézmény keretében a beszerző csoportokat. Ezeket előleggel láttuk el és a szállítások megkönnyítésére egy-egy állandóan a rendelkezésünkre álló bevásárló „G" kocsit kaptunk az orosz katonai parancsnokságtól.

Hogy a vasút vontatási konszolidációja terén ezen eredményeket elérhettük, az orosz katonai vasúti parancsnokság jóindulatú támogatásának és összes személyzetünk szaktudásának, szorgalmas munkájának és a magyar haza iránti szeretetének köszönhetjük…

..A németek 1944. december hó 2-án szertáraink nagy részét felgyújtották, más részét felrobbantották. Azokat a szertárakat pedig ahol az épület nem semmisült meg, teljesen kifosztották a németek. Ezáltal anyagszükségletünk általában minden szertárunknál 95—98%-al csökkent. A december 3-ika után rendelkezésünkre álló anyag mennyiséget, tehát a két-három %-ig terjedő anyagkészletet a romok alól mentettük meg.

A szertárak újraépítését az orosz hadsereg bevonulása után orosz segítséggel azonnal megkezdtük. A miskolci szertárban a leégett épületek pincéjében helyeztük a rendelkezésünkre álló kevés anyagot. Anyagkészletünk pótlásáról a körülményekhez képest az oroszok közreműködésével igyekeztünk gondoskodni. A legszükségesebb anyag kellő időben rendelkezésre álltak. Anyagbeszerzési lehetőségünk bár eléggé korlátoltak, mégis jelenthetjük, hogy az üzem biztosításhoz szükséges anyagokat az olajneműek kivételével, ha nagyon korlátolt mennyiségben is, de nagy erőfeszítések árán meg tudtuk szerezni. …

..Motorhajtánnyal, sínautóval vagy kézihajtánnyal nem rendelkezünk. Vonalbeutazásokat nagy ritkán tarthatunk az orosz vasúti igazgatóság sínautóján. Műszaki szempontból, ha magunkra leszünk hagyva, ez igen veszélyes helyzetet teremt ellenőrzés szempontjából, mivel sem a vonalat, sem hídjainkat, sem állomásainkat, sem személyzetünket ellenőrizni nem lesz módunkban. Holott árvíz-veszély veszedelmével is lehet rövidesen számolni. Addig is míg az említett eszközökkel rendelkezni módunkban fog állani, javaslom 2 személyautó beszerzéséről godoskodni, illetve ilyennek bérletéhez hozzájárulást adni méltóztassék.

A miskolci üzletvezetőség vezetője Barta Aladár üzletigazgató"[604]

A visszamaradt mozdonyokból 1945 elején a műhelyek az alábbi részletezés szerint összesen 484 darabot tudnak kijavítani, ha a javításhoz szükséges anyagmennyiség rendelkezésre lesz bocsátva.

A javításokat egyes műhelyek a következő arányban végeznék:

Északi főműhely	120
Istvántelki főműhely	120
Debreceni főműhely	90
Szolnoki főműhely	90
Szombathelyi főműhely	66
Összesen:	486

E javítási munkálatokhoz szükséges anyagmennyiség a következő: öntöttvas 1000 t; hengerelt vas 2500 t; egyéb acélanyag 2500 t; vörösréz 250 t; csapágyfém 90 t; bronz 100 t; egyéb fém 60 t; bőr anyag 6 t; gumi anyag 20 t; textil 10 t; tűzálló tégla 200 t; vegyi anyag 150 t; olaj 150 t; egyéb (festék stb.) 200 t.

A kocsiállomány javítására a következő tervezet született:

A visszamaradt kocsikból a MÁVműhelyek 5800 darabot, a magáncégek 5650 darabot tudnak kijavítani amennyiben az anyagot biztosítják.[605]

Északi főműhely	650
Istvántelki főműhely	1100
Dunakeszi főműhely	900
Debreceni főműhely	900
Ganz és Tsa	1800
Győri Vagongyár	1600
Wagon Lits	450
Orenstein és Koppel	250
Szolnoki főműhely	900
Szombathelyi műhely	900
Miskolci műhely	300
Székesfehérvári műhely	150
Roessemann	450
Vegyipari gépgyár	450
Oetl Vasöntöde	450
Összesen	11450

[604] A jelentés — közlekedési nehézségek miatt — 1945. március 4-én érkezett meg Budapestre, a MÁV Igazgatósághoz. Miután valamennyi érdekelt szakosztály tudomásul vette és a szükséges intézkedéseket (anyagszükséglet stb.) előjegyezte, a jelentést június 17-én irattározták.

[605] A KKM 1945 januárja óta szorgalmazta, hogy a MÁV Igazgatóság készítsen munkatervet az államvasutak újjáépítésére. Az Igazgatóság hatáskörének korlátozása miatt az üzletvezetőségek és külszolgálati főnökségek adatszolgáltatásai nélkül becslések alapján állította össze az államvasutak helyreállításának és beruházásának első programjavaslatát (MÁV lg. 1945—4405.). Ez a pályák, építmények és a járműállag kb. 50°/$_o$-os károsodását tételezve fel, a MÁV teljes „reorganizációját" 4 milliárd (1944 végi értékű) pengőre becsülte. A forgalom rendes lebonyolításához szükségesnek becsült 1500 mozdonyból, 3800 személy-, 1100 poggyász- és 40 000 teherkocsiból hiányzó 700 gőzöst, 140 motorkocsit, 20 villanymozdonyt, 2800 személy-, 1000 kalauz- és 20 000 teherkocsit, főként új beszerzésekkel akarta volna megvalósítani — az ipar korlátozott teljesítőképességére hivatkozva — több mint egy évtized alatt.

A KKM UTASÍTJA A FELSZABADULT TERÜLETEK MÁV ÜZLETVEZETŐSÉGEIT A HELYREÁLLÍTÁS ÉS AZ ANYAGGAZDÁLKODÁS ÖNTEVÉKENY VÉGZÉSÉRE (Debrecen, 1945. január 20.)

Valamennyi MÁV üzletvezetőségnek, Székhelyén.

Utasítom, hogy azoknak a vonalaknak helyreállítására vonatkozólag, melyekre nézve az orosz katonai parancsnokság nem adott ki rendelkezést, és amelyek még forgalomképesen helyreállítva nincsenek, készítsenek munkaprogramot a forgalom-képességet biztosító helyreállítási munkálatok tekintetében.

Ezen programmal kapcsolatban tegyen javaslatot a helyi orosz katonai parancsnoksággal való megbeszélés után — ha annak szüksége felmerül olyan értelemben is, hogy a szükséges felépítményi anyag híjján, mely kisebbrendű fontosságú vonal anyagából volna — átmenetileg — egyes nagyobb jelentőségű vonalak forgalomképes helyreállítása megoldható.

A helyreállítási munkálatokat a vonalak fontosságának és a helyreállítási lehetőségeknek szemelőtt tartásával foglalja sürgősségi sorrendbe.

Addig is, amíg az üzletvezetőségek felépítményi anyag, valamint üzemanyagszükségletének kielégítése központilag megszervezhető nem lesz, lépjenek az üzletvezetőségek egymással érintkezésbe a fontos üzemanyagok kicserélésének tekintetében. Ugyancsak tartsanak fent a szomszédos üzletvezetőségek egymással állandó összeköttetést abból a szempontból, hogy a személyforgalom hogyan volna egyes vonalakon megindítható és összehangolható. Az üzletvezetőségek munkájának összehangolása tekintetében az átmeneti időben az üzletvezetőségek öntevékenységére vagyunk utalva, elvárom tehát, hogy ezt minden eszköz igénybevételével — ha szükséges — időközi futárszolgálat bevezetésével is keresztülvigyék.

Az üzletvezetőségek tegyenek minden hó 1-én és 15-én jelentést forgalomképes vonalaikról, a személyforgalomról és annak menetrendszerű járatairól. A személyforgalomra vonatkozólag ebben a jelentésben közöljék azt is, hogy a személyforgalom rendszeres-e, illetve abban milyen anomáliák, akadályok (kiesések, késések) mutatkoznak. A debreceni üzletvezetőség ezt a jelentést tegye meg.

Az üzletvezetőségek a vonalaikon életbeléptetett személyjáratokat és azok előrelátható menetrendjét megfelelő módon hozzák a nagyközönség tudomására.

Tudomásomra jutott, hogy egyes üzletvezetőségek — önkényesen — tarifa emeléseket léptettek életbe. Tekintettel arra, hogy a tarifakérdés rendezése tekintetében kormányintézkedés fog történni, amely tarifarendezést az árak és bérek szabályozásával Összhangban fogja megoldani, az üzletvezetőségek ilyen intézkedései meg nem engedhetők. Különleges és kivételesen méltánylást érdemlő esetekben az üzletvezetőség forduljon minisztériumomhoz, a tarifaváltoztatás engedélyezése iránt.

Gábor József sk. kereskedelem és közlekedésügyi miniszter”[606]

[606] A körrendeletet a MÁV debreceni, miskolci, szegedi és pécsi üzletvezetőségei, valamint az orosházi kirendeltség kapták meg. Teljesítésére Gábor József február 4-én ismételt utasítást adott ki. (Az 1945. évi V. tc.-kel törvénybe iktatott fegyverszüneti szerződésben Magyarország kormánya és hadserege kötelezettséget vállalt, hogy a rendelkezésére álló szárazföldi, vízi és légi közlekedési eszközökkel segíti a szövetséges hatalmak csapat- és utánpótlási szállításait. Ennek értelmében az Államvasutak — más közlekedési vállalatokhoz hasonlóan — előbb, amíg az arcvonal legalább 100 km-re el nem távolodott, közvetlen szovjet katonai irányítás alá került,

A MÁV IGAZGATÓSÁG IDEIGLENES ÜZEMI BIZOTTSÁGÁNAK MEGALAKULÁSA (Budapest, 1945. január 27.)

„Valamennyi igazgatósági főosztálynak és osztálynak.

Mint a nagyobb szolgálati főnökségeknél, úgy az Igazgatóságnál is megalakult az ideiglenes „Üzemi Bizottság".

Feladata és célja a MÁV üzemének megindítása és annak minden körülmények között való fenntartása. Az új korszellemnek megfelelő szociális intézkedések megtétele és szoros együttműködése a többi MÁV üzemi bizottságokkal, a politikai pártokkal és az orosz hatóságokkal.

Az Üzemi Bizottság elnöke: Czipszer György, távollétében helyettese: Nádas Ödön. Tagjai: Dr. Galambos Lajos, Gara Aurél, Godó József, Gyomai Géza, Györké János, Kiss Ferenc, Dr. Lányi Géza, Lukács Gyula, Mándics Iván és Vértesi István.

Az ideiglenes igazgatósági üzemi bizottsággal minden főosztálynak és osztálynak teljes egyetértésben kell dolgoznia. Ezért elrendelem, hogy úgy a főosztály, mint az osztályvezetők minden jelentősebb általános érvényű rendeletet annak kiadása előtt beszéljék meg az üzemi bizottsággal és az elkészített rendeletet ugyancsak mutassák be. Ez a rendelkezés vonatkozik mind a személyzeti, mind a szakkérdésekre.

Míg az üzem teljesen meg nem indul, a főosztályok kötelesek naponként az elvégzett munkáról a bizottságot tájékoztatni.

A főosztályok és osztályok a bizottság bármely tagja részére kötelesek a kívánt felvilágosítást megadni és a bizottság részéről jónak látott intézkedéseket megtenni.

A bizottság minden tagjának egyenlő jogköre van.

A főosztály és osztályvezetőknek a fontosabb elvi jelentőségű ügyekben a bizottság véleményét feltétlenül ki kell kérniök.

A bizottság tagjai a szükséges intézkedéseket csak a főosztály, ill. az osztályvezetők közbenjöttével adják ki.

A Magyar Királyi Államvasutak Igazgatósága.

Zacharias vezető"[607]

A MÁV MISKOLCI ÜZLETVEZETŐSÉGÉNEK HELYZETJELENTÉSE A VASÚTI HÁLÓZAT ÜZEMBEHELYEZÉSÉRŐL (Miskolc, 1945. február 21.)

„ÁLTALÁNOS HELYZET

---

majd ezután az üzletvezetőségek polgári irányítása helyreállt, és a békeszerződés megkötéséig a SZEB ellenőrizte a MÁV működését és újjáépítését.)

[607] Ezekben a hetekben a felszabadított országrész szinte minden nagyobb üzemében, gyárában megalakult az Üzemi Bizottság. Különösen fontos volt ez a MA V Igazgatóságon, mert a vasútüzem beindításának és az Igazgatóság demokratikus szellemű átszervezésének hadászati jelentősége volt. Az üzemi bizottságokról szóló kormányrendelet — 5110011945. IpM (MK 5.) — csak 1945. február 15-én jelent meg, ezért a szervezeti hatásköri kérdéseket csak ideiglenesen vázolták. A rendelet megjelenése után, 1945. február 20-án a MÁV Igazgatóság 751/1945. sz. körrendeletében utasította a főosztályokat és a közvetlen felügyelete alá vont két budapesti üzletvezetőséget, hogy az ezután szolgálattételre je*lentkező alkalmazottakat csak a területileg illetékes vasúti ÜB előzetes hozzájárulásával állíthatja szolgálatba. Az igazgatósági ÜB a 9100.11945. KKM sz. rendelet (MK 1945.J49.) hatálybalépése, 1945. július 9. után beszüntette tevékenységét. (v.o. a 22. sz. dokumentummal.)* Czipszer György nevét Csanádi Györgyre változtatta.

A miskolci üzletvezetőség vezetését üzletigazgatói megbízatással, Őméltósága Iván Konstantinovics Kulagin 2. rangosztályba tartozó vontatási vezérigazgató, Barta Aladárt a debreceni üzletvezetőség üzletigazgatóját bízta meg 1944. évi december hó 11-én.

Az üzletvezetőség beszervezésével egyidejűleg az orosz hadsereg által megszállt vonalak újbóli megépítése és benépesítése vette kezdetét.

Ezen súlyos munkában, Őméltósága Kulagin tábornok úr irányítása mellett Viliin és Leluk, később Stukman alezredes Urak tevékenykedtek és útmutatásaik szerint sikerült az orosz katonasággal vállvetve, a magyar vasutassággal és munkássággal egyetemben a németek végítéletszerű pusztításainak nyomait megszüntetni.

A németek az állomásoknak és a vonalaknak összes sínjeit és váltóit, csekély kivétellel, mind felrobbantották. A talpfákat gépi erővel összetörték, az épületek 90 %-át és a hidakat felrobbantották és teljesen elpusztították. A raktárakat, szertárakat, műhelyi épületeket, a kocsikat és egyéb berendezéseket pertóleummal leöntve, felgyújtották és elégették a bennük levő anyagkészletekkel együtt.

A bevonult orosz csapatok megkezdték a részükre legszükségesebb dolgok, mint a vasutak, hidak és közutak helyreállítását, úgy hogy a német csapatok által végzett rombolások ellenére az orosz csapatok már másnap tovább tudtak haladni a városon keresztül.

Egyidejűleg megkezdődött a megrongált vasúti létesítmények szükség szerinti sürgős és gyors helyreállítása. Építmények, felépítmény, hidak stb.

A felszabadított vonalak helyreállítása közös erővel, az összes vasúti munkás és tisztviselő személyzettel, az orosz alakulatok közreműködésével és főképpen az oroszok vezetésével és kívánsága szerint, nagy gyorsasággal haladt előre és miként azt jelentéseinkben mindenkor részletesen közöltük, a csapatok előhaladása szerinti mértékben minden késedelen nélkül mindig idejében megtörtént. így forgalomképesen helyreállítottuk folytatólag a Füzesabony—miskolci vonal hídjait és átereszeit, a Miskolc—bánrévei, Miskolc—szerencsi vonalat és ezen vonalat hídjait és átereszeit, valamint természetesen ezen vonalakon a legszükségesebb épület-részeket is.

A nagyobb rácsos hidakat, így a zsolcai és barcikai, vadnai Sajó-hidakat, a hernádnémeti Hernád-hidat az általunk rendelkezésre bocsájtott munkaerővel ugyan, de teljesen az orosz alakulatok vezetésével és tervei szerint az oroszok állították helyre….”[608]

„Az orosz hadvezetőség a szorgalmas munkásainkat, tekintettel arra, hogy szétrombolt vonalat a megadott határidő előtt készítették el, összesen 24 000 P-vel honorálta, amit munkásaink jószíwel és örömmel vettek át.

A helyreállításban való tevékeny és hathatós közreműködésen kívül az orosz, katonai hatóságok lehetővé tették a személyzetnek a normális munka felvételét kilátásba helyezték a fizetések és nyugdíjak folyósítását, sőt a helyreállítási munkálatokban résztvett munkások részére már a bérösszegeket is folyósították. Eddig tehát, ha nem is simán és további nehézség nélkül, de mégis lehetőséget nyújtottak arra, hogy a személyzet sorsának javulására számíthasson és abban reménykedhessek.”

[608] Pálmány Béla: Dokumentumok a magyar közlekedés történetéből, 1945–1949 (Források a magyar népi demokrácia történetéhez 5. Budapest, 1981)

1945. februárban Bánrévén ismét tragikus esemény történt. id. Reményi Lajos fűtőházi dolgozót, a vasút területén, egy orosz katona lelőtte.

„Tudomásunk szerint, amit az én szüleimtől hallottunk, Lajos édesapja munkából ment haza a fűtőháztól. Mivel a vasúti telepen laktak, a fűtőházból az állomás irányában, két szerelvény között ment – szokás szerint. Állítólag az orosz katona részeg volt, azért lőtte le, hogy mit keres a két vagon között. Hiába magyarázta, hogy ott lakik a kolónián és letelt a műszakja, hazafelé tart.

Lajos nagyon sokat nyomozott ez ügyben, de mindenki, aki tudott a dologról ezt mesélte. Anyósom és Lajos nagyszülei is így mondták el. 1945. február 20-a körül történt a dolog.

Az oroszok bevitték a kaszárnya pincéjébe és csak másnap vitték a kórházba, mikor rájöttek, hogy kiről van szó, de sajnos már késő volt.”[609]

A MÁV MISKOLCI ÜZLETVEZETŐSÉG ÜZEMI BIZOTTSÁGA HATÁROZATILAG A BÉREK KIFIZETÉSÉRE SZÓLÍTJA FEL AZ ÜZLETIGAZGATÓT (Miskolc, 1945. március 1.)

„A központi Üzemi Bizottság mai, március 1-i ülésén a következő határozatot hozta:

Negyvennyolc órán belül a miskolci üzletvezetőséghez tartozó személyzet részére a március havi illetmények és bérek kifizetése haladéktalanul megtörténjen. Ellenkező esetben a központi Üzemi Bizottság az üzletvezetőség jelenlegi vezetőségének leváltása iránt a szükséges intézkedéseket megteszi.

Fenti határozatunkat bár nem tartozunk megindokolni, a közzel szemben fennálló felelősségünk tudatában az alábbiakkal indokoljuk:

Mi a Magyar Államvasutak szolgálatában álló alkalmazottak és munkások vagyunk, akik az Államvasutak felszólítására minden vonakodás nélkül azonnal szolgálatba álltunk. Nem akarjuk érdemeinket nagyítani, azonban olyan viszonyok között kezdtük meg szolgálatunk teljesítését, amikor ez a feladat lehetetlenségnek látszott. Kötelességünket erőnkön felül teljesítettük és teljesítjük. Ezzel szemben csak az a kívánságunk, hogy megélhetésünk a lehetőség szerint biztosítassék. Mi nem vagyunk okai annak, hogy egy bűnösen elkezdett háború után kötött fegyverszüneti szerződés értelmében, munkaerőnket az orosz főparancsnokság rendelkezésére kellett bocsájtani. Mi ezt a közös győzelem elérése céljából legjobb meggyőződésünkkel és szívesen tesszük, de mi mind hangsúlyozzuk, hogy a Magyar Államvasutak alkalmazottai és munkásai vagyunk.

Munkánkat a Magyar Állam- és Államvasutak érdekében értékesítjük. Ezért joggal elvárjuk illetményeink és béreinknek az esedékesség időpontjában való folyósítását. A mi megélhetésünk biztosítása az ország és a hadsereg legfontosabb üzemének a biztosítását jelenti. Aki ebben a kérdésben ellenkező álláspontra helyezkedik, az szabotást követ el, úgy a kialakuló magyar renddel, mint a fölszabadító és értünk küzdő vörös hadsereggel szemben.

Schworbauer Lajos s. k.
s. hiv. az ÜB elnöke”[610]

[609] Reményi Lajosné (Papp Erzsébet) szíves közlése

„Barta Aladár miskolci MÁV üzletigazgató 1945. április 4-én jelentette a KKM-nek, hogy előző napon a szovjet vasúti katonai alakulatok átadták a forgalmi szolgálat ellátását az addig kisegítő magyar személyzetnek a hatvan—miskolc—sátoraljaújhelyi és a miskolc—bánrévei vonalon (MÁV lg. 1945-10302).”[611]

1945. április 4-én adta át a szovjet hadsereg a Miskolc- Bánréve - Ózd vonal kezelését[612] a MÁV-nak, addig az, katonai felügyelettel üzemelt.

A MÁV ÚJJÁÉPÍTÉSÉRŐL SZÓLÓ KKM-BEN TARTOTT ÉRTEKEZLET JEGYZŐKÖNYVE Budapest, 1945. május 4.

„Karczag min. o. tan. az értekezletet megnyitja. Üdvözli a megjelenteket és az értekezlet célját ismertetve előadja, hogy az értekezlet az államvasutak újjáépítésének országos jelentőségű feladatával fog foglalkozni.

Bebrits főosztályvezető a kérdés részleteit ismertetve előadja, hogy az ország gazdasági életének megújhodása a közlekedési eszközök hiányában nemcsak pang, hanem e téien visszafejlődés tapasztalható. Míg azelőtt naponként 4400 kocsit raktak meg, ma havonként legfeljebb 3000 kocsit raknak meg, azaz az államvasutak kocsiforgalma naponként legfeljebb 100 kocsi.

Az államvasutak újjáépítésüket megkezdték és a lerombolt állapothoz képest máris sikerült jelentős eredményeket felmutatni. Nagy hiány van mozdonyokban, főleg pedig teherkocsikban. Az ország területén hozzávetően 20 000 db vasúti kocsira lehet majd számítani, futóképes állapotban azonban legfeljebb csak 5—8000 kocsi lesz. A többi kocsi nagyrésze javítást igényel. A visszamaradt mintegy 900 mozdonyból közel 100 van javításban és 300-on felül van a javításra váró mozdonyok száma. A trianoni Magyarországnak 1800 mozdonya mellett 45 000 teherkocsija volt. Ahhoz, hogy forgalmunkat a trianoni ország forgalmának megfelelően felfokozhassuk, elsősorban az üzemképes vasúti kocsik mennyiségét kell fokozni a sérült járművek helyreállításával. A legszükségesebb forgalom céljára naponként 600 kocsit kellene megrakni: 150 kocsit élelmiszerekkel, 150 kocsit újjáépítéshez szükséges anyagokkal és végül

---

[610] A Miskolci Üzletvezetőség Üzemi Bizottsága 1945. február 17-én tartotta első ülését. Mivel a Magyar Közlöny február 15-én megjelent számát és az ott kihirdetett üzemi bizottságokról szóló 51100 (1945) Ip. M. sz. rendeletét még nem kapták meg, maguk határozták meg az Üzemi Tanács működési és hatáskörét: képviseli az alkalmazottak érdekeit, hogy az őket megillető jogokat meg is kapják, viszont gondoskodik arról is, hogy az alkalmazottak minden tekintetben teljesítsék kötelességüket. Az ÜB határozatait javaslat formájában kívánta Barta Aladár üzletigazgató elé terjeszteni. Igényt tartottak az osztályfőnöki értekezleteken való képviseletre, az ügyiratokba való betekintésre, különösen személyi, fegyelmi és közellátási kérdésekben a véleménynyilvánításra. A legfőbb problémát a bérek és illetmények folyósítása jelentette, mivel a vasút elsősorban katonai szállításokat végzett, így bevételei nem voltak. Április 12-én az ÜB emiatt küldöttséget delegált a miniszterhez és Barta üzletigazgatót tette felelőssé a fizetések elmaradásáért és ezért lemondásra szólította fel. A kritikussá vált helyzetben a szovjet katonai parancsnokság közbelépett és Bartát, érdemeit elismerve, visszahelyezte állásába.

[611] Az üzletvezetőség egész vonalhálózatán a polgári forgalomirányításra a közölt dokumentum szerint került sor. A jegyzőkönyvet — amely az orosz nyelven fogalmazott szöveg egykorú eredeti magyar fordítása — Barta Aladár az előírásnak megfelelően felterjesztette Bánhidi Zoltánnak, a MÁV megbízott elnökének, aki azt tudomásul vette.

[612] Frisnyák Zsuzsa: A magyarországi közlekedés krónikája

300 kocsit szénnel. A 8 napos kocsifordulót figyelembevéve kereken 5000 kocsira volna szükség.

Ahhoz, hogy az üzemen kívül álló 10 000 vasúti teherkocsit és több mint 400 mozdonyt lehetőleg ez év végéig üzembe helyezhessük az államvasutak műhelyein és a mozdony és kocsi gyárakon kívül mindazokat a gyárakat is be kell kapcsolni a javítási munkába, amelyek eddig ilyen munkákkal nem foglalkoztak. Ezért szükségesnek tartja:

1. Tárcaközi bizottság felállítását, amelyben a Kereskedelem- és Közlekedésügyi Minisztérium, az Iparügyi Minisztérium, a Pénzügyminisztérium, az államvasutak, a Szakszervezeti Tanács és a vasutasok szakszervezete volnának képviselve.[1]

2. A gyárak és összes üzemek átállítását kocsi és mozdony javítására.

3. A kocsi és mozdony javításához szükséges anyagkészletek zárolását.

4. Orosz katonai parancsnokságok támogatását.

5. Sajtó bevonását propaganda céljából.

6. A szakszervezetek és üzemi bizottságok segítségét.

Megállapítja, hogy újjáépítésünket külföldi segítség nélkül önerőből is végre tudjuk hajtani.

Csaplár a Szakszervezeti Tanács kiküldöttje a kérdéshez hozzászólva mindenek előtt megemlékezik az államvasutak munkásságáról, akik nem törődve azzal, mikor kapnak fizetést és élelmet, önfeláldozóan végrehajtották a vasútvonalak legszükségesebb helyreállítását. Hasonló a helyzet a gyáraknál is. Kéri, hogy a kocsijavítási munkákba a gyárak minél szélesebb körben bekapcsolódjanak. Az újjáépítési munkákkal kapcsolatban véleménye szerint az üzemi bizottságok támogatására is szükség van, ezért kéri a MÁV üzemi bizottság hatáskörének mielőbbi rendezését. Szükségesnek tartja továbbá, hogy a vasút dolgozó munkásai mielőbb megkapják felemelt illetményüket és ellátásukhoz szükséges élelmiszereket. Úgy látja, hogy a kocsik továbbítása nem történik kellő gondossággal és kéri a forgalmi személyzet gyorsabb intézkedését, mert vannak kocsik, amelyek egyes vágányokon hosszabb időn át vesztegelnek. Rámutat végül arra, hogy a gyárak egy része azért nem tud megindulni, mert nem kapják meg az üzemvitelhez szükséges szénmennyiséget.

Kopasz az államvasutak képviseletében előtte felszólaló szavaiba kapcsolódva ugyancsak kéri, hogy a MÁV üzemi bizottságainak hatáskörét a minisztérium minél előbb állapítsa meg. A vasúti teherkocsik kihasználásával kapcsolatban megjegyzi, hogy a kocsik irányítását még az orosz katonai parancsnokságok végzik és a hosszabb kocsiveszteglést ennek folytán a MÁV személyzet még nem tudja megakadályozni. Ezek a nehézségek a későbbiekben meg fognak szűnni.

A mozdonyok és kocsik javítását a MÁV a felszabadítás pillanatától kezdve szorgalmazta és e téren a MÁVAG-gal és a kocsijavító gyárakkal már hosszabb idő óta tárgyalásokat folytatnak. A tárgyalásokon megállapítást nyert, hogy a MÁVAG a hátralékos 112 gőzmozdonyt kb. 1946. év végéig tudja leszállítani és ezzel mozdonygyártási kapacitása ki is merül. Mozdonyok javítását a MÁVAG nem vállalja, erre azonban szükség nem is lesz, mert az államvasutak a saját műhelyeikben ezt el tudják végezni, feltételezve, hogy a magángyárak a javításhoz szükséges alkatrészeket határidőre leszállítják. Az üzemen kívül álló kb. 12 000 db kocsit saját műhelyeikben ez év végéig nem tudják kijavítani. Tervezetük szerint a kocsik 50%-

át a magánipar bekapcsolásával kívánják kijavíttatni. Ez ügyben a gyárakkal tárgyalásokat folytattak és a következő megállapodásra jutottak:

1. Teherkocsi szerelő munkát vállalnak Ganz gyár, Győri Vagongyár, Vagon Lits, Orenstein és Koppel, Roessemann—Harmatta, Vegyipari Gépgyárak és Oetl gyár.

2. Alkatrészek javítását és gyártását vállalják a MÁVAG, Magyar acél, Radiátorgyár, Hirmann és végül a Bányagépek gyára.

3. A szerelő munkát végző gyárak a kocsi típusok kijelölését a MÁV-ra bízzák.

4. A gyárak mindenféle átalakítási és korszerűsítési munkát is vállalnak.

5. A munkafelvételt a MÁV és a gyár megbízottjából álló bizottság végzi a gyártelepen. A kiállított megrendelőlevél alapján történik a munkautalványozás, anyagvételezés stb.

6. A javításhoz szükséges alkatrészeket általában a MÁV adja a szerelő gyáraknak. A kocsijavító és üzemi anyagok ellátásáról a gyárak maguk fognak gondoskodni. Az alkatrész ellátást az új alkatrészek beszerzési nehézségeire való tekintettel cserejavítással fogja a MÁV biztosítani. A szállítóeszközökben mutatkozó hiányra az alkatrészek pótlását úgy oldják meg, hogy azok a MÁV és a szerelő gyárak között a legkisebb utat tegyék meg.

7. A MÁV a rendelkezésre bocsájtott alkatrészeket bizományba, érték nélkül utólagos leszámolás mellett adja át.

8. A kész munkákat és kocsikat a gyár és a MÁV képviselőiből alakult bizottság a gyár telepén veszi át. A végleges kocsiátvétel sikeres futópróbán történik.

9. A MÁV kiküldötte a részletkérdésekben a helyszínen azonnal intézkedik és az esetleg felmerülő vitás kérdéseket a gyár igazgatóságával megbeszéli. A javítás és szerelés ellenőrzését a MÁV a helyszínen eszközli.

Nem történt megállapodás az alábbi 3 függő kérdésben:

10. Nem nyilatkoztak a gyárak a javításos kocsik mennyiségére vonatkozóan. Ezzel kapcsolatban a kormánynak a fegyverszüneti ellenőrző bizottsággal együtt kell eldöntenie, hogy a jóvátételi munkákkal foglalkoztatott gyárak mily arányban végezhetnek kocsijavítási munkákat.

11. A költségek elszámolása a munkafelvételi megrendelőlevél alapján történnék oly módon, hogy a béreket időegységben adnák meg és azok összegét a számla folyósításakor érvényes bérek alapján állapítanák meg. A gyárak általában a megrendelés kiadásakor előleget kérnek.

12. A gyárak a gyártáshoz szükséges regié anyagszükségletről az összeállítást nem adták meg.

13. Végül személykocsik javítását elvállalta a Ganz gyár, Győri Vagongyár és Vagon Lits, sőt ez utóbbi gyár berendezésére és különleges szakmunkásainak foglalkoztatására tekintettel úgy nyilatkozott, hogy szívesebben vállalná személykocsik javítását.

Az előlegre vonatkozóan megjegyzi, hogy a gyárak a pénzügyminisztériumtól üzemük megindítására kaptak előleget, az államvasutak tehát nem adnának előleget, hanem a kijavított kocsik arányában folyósítanák a megállapodott összegeket, esetleg szó lehet a contó fizetésről.

Az anyag biztosítására nézve kívánatosnak tartaná azoknak az anyagoknak zár alá vételét vagy lefoglalását, amelyek belföldön nem lelhetők fel és csak külföldről volnának utánpótolhatok. A külföldről behozandó anyagokkal kapcsolatban kéri a kereskedelmi kormányzat támogatását, hogy azok mielőbbi behozatalát biztosítsa.

Kilátásba helyezi, hogy elsősorban azoknak a gyáraknak szénszükségletét biztosítanák a megjavított kocsiparkból, amelyek kocsi és mozdony javításokkal foglalkoznak.

Dr. Márton az Iparügyi Minisztérium részéről kijelenti, hogy szerinte az Országos Gazdasági Tanács hivatott arra, hogy megállapítsa, mely munkák elvégzése a fontosabb. Az anyagkészletek zárolásával kapcsolatban megjegyzi, hogy ez nem felel meg a szabad kereskedelem érdekeinek.

Lengyel a GYOSZ részéről megjegyzi, hogy az újjáépítési kormánybiztos nagyon sok olyan anyagot vett igénybe, amely a mozdony- és kocsijavításnál is felhasználható volna. Az anyagok zár alá vételét veszélyesnek tartja. Erre vonatkozóan az anyaghivatal volna meghallgatandó. Az iparvállalatoknak adott előleg aránylag csekély összeg volt és meghatározott célra szolgált. Szükségesnek tartja, hogy a MÁV a gyárak által kért előlegeket megadja. Kívánatos volna a gyáraknak a távbeszélő állomásokat biztosítani, mert annak hiánya a gyors adminisztrációt akadályozza. Nem javasolja, hogy alkatrészeket külföldről hozzanak be.

Forbáth az Iparügyi Minisztérium képviselője kijelenti, hogy a gyárak részére adott 25 000 000 P előleg arra sem volt elég, hogy a munkások fizetését kielégítse. A pénzügy minisztérium kilátásba helyezte nagyobb előleg biztosítását. Bár a közlekedésügy fontos program, mégis kéri tekintetbe venni a gyárak jóvátételi kötelezettségeit.

Risztics titkár a vasutas szakszervezet részéről helyesnek tartja az anyagok zár alá vételét a kocsik javításának biztosítása céljából és kilátásba helyezi a szakszervezet támogatását. Rámutat arra, hogy az üzemi bizottságok működését jobban ki kellene terjeszteni. Kéri a MÁV-ot, hogy az új kocsik megrendelésére vonatkozóan előzetesen a szakszervezetet is tájékoztassák.

Dr. Székely az Iparügyi Minisztérium bányászati közigazgatása részéről kéri a vasúti teherkocsipark mielőbbi szaporítását, mert a bányák széntermelését kocsik hiányában nem lehet a fogyasztó helyekre juttatni. Megjegyzi, hogy kb. 10 000 vagon szén van Pécs környékén, amit a kocsihiány miatt nem lehet elszállítani. Gondol arra, hogy elsősorban a Németország területére kihurcolt kocsikat kellene visszahozni.

Dr. Strommer titkár, aki az OGT részéről csak mint megfigyelő vesz részt, teljes mértékben egyetért Márton elvtárssal. A tárgyalt kérdésre vonatkozóan megjegyzi, hogy ez ügyben az Országos Gazdasági Tanács a leghivatottabb dönteni.

Filárszky min. főmérnök az iparügyi minisztérium részéről rámutat arra, hogy az elektromos művek napi szénszükséglete 110 vagon, ami május hónapban 150-re fog emelkedni, de további fokozódásra is lehet számítani. A Dunántúli Villamossági Rt. mielőbbi bekapcsolásával kapcsolatban 3 gépkocsira lesz szükség. Kéri a kereskedelmi kormányzat rendelkezésére álló 60 gépkocsiból 3 db-ot engedélyezni. Kijelenti, hogy a bánhidai erőmű távvezetékének helyreállítása után Budapest energia ellátás biztosított lesz. A mátravidéki erőműben a munkálatok folynak. Az első gépegység üzembehelyezése kb. 3 hónap múlva várható. A távvezeték nagyrészt sértetlen, de még nincs üzembe helyezve.

Kopasz min. osztálytanácsos kijelenti, hogy az újjáépítés — kocsikérdés. Vasúti kocsi hiányában még a jóvátételi kötelezettségeknek sem tudunk eleget tenni, mert nem tudjuk ellátni a jóvátételi munkákkal foglalkoztatott gyárakat a szükséges nyersanyagokkal, félkész produktumokkal, szénnel stb. Kijelenti, hogy az államvasúti műhelyek teljesítettek, vasár- és ünnepnapot sem kivéve, ugyanakkor amikor a magániparban még 6—8 órát dolgoznak csak naponként. A MÁV munkások első szabadnapja május 1. volt. Kéri a szakszervezeti tanács kép-

viselőjét, hogy a MÁV gördülőanyag mielőbbi kijavítása érdekében a szakszervezetek és üzemi bizottságok útján fejtsenek ki megfelelő propagandát a célból, hogy a munkásság a MÁV munkásokhoz hasonlóan többlet teljesítményt vállaljon. A külföldi behozatalra vonatkozóan megjegyzi, hogy a kész vagy félkész produktumokra nem gondolt, hanem csak nyersanyagra. A faanyag hiányra való tekintettel olyan intézkedés történt, hogy átmenetileg a súlyosan sérült fedett kocsikból nyitott kocsikat készítenek. Az új kocsik gyártásánál tekintettel lesznek arra, hogy a gyenge felépítményű vonalakon is a kocsikat kellően ki lehessen terhelni, ezért 4 tengelyű új kocsi beszerzésére gondolnak. A kocsik önsúlyának csökkentése érdekében a honvédelmi minisztérium által múltban kívánt túlzott követeléseket figyelmen kívül fogják hagyni. Szükségesnek tartja, hogy az energiát a fogyasztó helyekhez dróton szállítsák, ne pedig vasúti kocsin, különösen a rendelkezésre álló kis vasúti kocsipark mellett. Ezért kéri, hogy a bánhidai és mátravidéki erőmű mielőbb szállítson energiát Budapestnek.

Karczag min. osztálytanácsos az Iparügyi Minisztérium felszólalásával kapcsolatban megjegyzi, hogy szem előtt tartják a jóvátételi feladatokat is, de annak előfeltétele a közlekedés biztosítása. A kérdés eldöntéséhez nem tartja szükségesnek az OGT hozzájárulását. A széngazdálkodást úgy kell irányítani, hogy szenet elsősorban az elsőrangú munkákkal foglalkozó gyárak kapjanak.

A mozdony és kocsi javítási munkákhoz szükséges anyagokat mindenképpen biztosítani kell. Az Iparügyi Minisztérium feladata, hogy ezeket az anyagokat kevésbé fontos munkákra fel ne használják és azokat a MÁV illetve a javító gyárak minden további nélkül igénybe vehessék. A gyárak átállítását az Iparügyi Minisztériumnak szorgalmazni kell. Arra kell törekedni, hogy a mozdony és kocsi javító gyárakból azok a munkáltatások, amelyek a kevésbé foglalkoztatott gyárakban végrehajthatók, átadassanak. Szükségesnek tartja a sajtó bekapcsolását.

Bebrits főosztályvezető ismerteti a tárcaközi bizottság ügyrendjét, egyben bejelenti, hogy ennek keretében egy szűkebb végrehajtó albizottság alakul. Az értekezlet a kérdést hosszabban tárgyalta és az Iparügyi Minisztérium képviselője bejelentette, hogy a tárcaközi bizottság ügyrendjével kapcsolatos tervezethez észrevételeit a minisztérium írásban közölni fogja.

A bizottság szükségesnek tartja, hogy a gyárak a kocsijavító munkákhoz előleget kapjanak, ezért a Kereskedelmi Minisztérium a Pénzügyminisztériumtól 80 000 000 P összeget kér a MÁV részére rendelkezésre bocsájtani. Ebből a 40 000 000 P-t az Iparügyi Minisztérium, a szakszervezeti tanács és a MÁV bevonásával alakított bizottság bizonyos kulcs szerint az érdekelt gyárak között fog előlegként szétosztani, 40 000 000 P pedig a MÁV kocsijavításokhoz szükséges anyag fedezésére szolgálna.

Bebrits főosztályvezető szükségesnek tartja a vasúti teherkocsik mellett a gyümölcs és hűtőkocsik javítását is, mert a nehéz élelmezési viszonyok mellett a lakosság élelmezésében a nyers gyümölcs is nagy szerepet kell hogy játszón. Németország területéről véleménye szerint nem várhatunk nagyobb mennyiségű vasúti kocsit és mozdonyt, mert részben a német vasutak állapota 100%-kal kedvezőtlenebb a bombatámadások folytán a MÁV vonalhálózatánál, másrészt mert az ott talált gördülőanyag park hadizsákmánynak számít, amelyből elsősorban a háború által jobban sújtott országok lesznek kielégítve, így Franciaország, Belgium, Hollandia, Lengyelország, Jugoszlávia. Az igény szempontjából mi leszünk az utolsók. Rámutat többek között arra, hogy újjáépítésünkkel kapcsolatban nincs külföldi segítségre szükség Nem

vonatkozik ez azonban azokra az anyagokra, amelyek csak külföldről szerezhetők be. Az anyagok zárolását szükségesnek tartja a mozdony és kocsipark helyreállítása érdekében. Megállapítja, hogy az újjáépítési kormánybiztos nem igényjogosult azoknak az anyagoknak lefoglalására, amelyek a vasúti kocsik és mozdonyok helyreállításához szükségesek. Javaslatára az értekezlet megállapodik abban, hogy a Tárcaközi Bizottságot felállítsák az érdekelt minisztériumok és szakszervezetek bevonásával.

E bizottság hatásköre kiterjedne: •

1. A vasúti gördülőanyag javításával és gyártásával foglalkozó gyárak termelésének azonnali megindításán kívül az ezideig ilyen munkanemekkel nem foglalkozó üzemek átállításához és igénybevételéhez, valamint a gyárüzemek működésének ellenőrzésére szükséges intézkedések megtételére.

2. A vasúti gördülőanyag javítása és gyártása során felhasználásra kerülő anyagkészletek zárolásának és elosztásának módozatára vonatkozó intézkedések megtételére.

3. A szükséges lépések megtétele a tekintetben, hogy a Szövetséges Ellenőrző Bizottságnál eljárjon olyan gyárak terjes, vagy részleges felszabadítása iránt, amelyek gördülőanyagok javításának és gyártásának végrehajtásánál nagy fontossággal bírnak.

4. Gondoskodjék az illetékes hatóságoknál arról, hogy a rendelkezésre álló szénkészletből, ipari nyersanyagból és élelmiszerkészletből elsősorban azok a gyárak részesüljenek, amelyek a fent vázolt feladatok végrehajtásánál közreműködnek.

5. A Bizottság megfelelő sajtókampány szervezésével, valamint a szakszervezetek és üzemi bizottságok bevonásával az ország közvéleményét felhívja a közlekedés mielőbbi helyreállításának feladataira és a szükséges munkaerő munkába állítására."[613]

Jegyzőkönyv Kelt Miskolcon, 1945. május hó 12-én.

„A 2. ukrajnai front hadtápparancsnokának névszerint Vosztruhov vezérőrnagy elvtársnak f. évi május hó 7-én kiadott 4906 sz., valamint V.E.U. 2. által f. évi május hó 11-én kiadott 121/A. sz. rendeletek alapján alulírottak a következő tárgyú jegyzőkönyvet állítottuk összse:

1. A V.E.U. 25. alosztályának főnöke Romanyenkó N.M. igazgató-alezredes elvtárs átadja és Barta Aladár üzletigazgató úr moszkvai időszámítás szerint 1945. évi május hó 12-én 18 órakor átveszi a miskolci üzletvezetőség 85 km hosszú Miskolc—Sátoraljaújhely; 118 km hosszú Miskolc—Hatvan (kiz), 41 km hosszú Miskolc—Bánréve (bez), továbbá 12 km hosszú Vámosgyörk—Gyöngyös; 16 km hosszú Füzesabony—Eger, 6 km hosszú Miskolc—Diósgyőr-Vasgyár; 10 km hosszú Barcika—Ormospuszta; 10 km hosszú Bánréve—Ózdi, összesen 298 km hosszú vonalhálózatnak és 130 km hossznak megfelelő állomási vágányhálózatnak forgalmi, gazdasági és adminisztratív vezetését.

[613] Jelen voltak a KKM részéről: Bebrits Lajos főosztályvezető, Karczag Imre min. oszt. tan. fő-osztvez. helyettes, Rostásy István min. oszt. tanácsos, Metz István min. műszaki tanácsos, Szidarovszky János MÁV mérnök, dr. Lukachich-Matlekovich Aladár min. tanácsos, dr. Szirmay László MÁV titkár, dr. Szilágyi Mihály min. oszt. tanácsos, Haviár Győző min. oszt. tanácsos;

A fent említett vonalakon betartandó megengedett legnagyobb sebességet, valamint az állandó lassúmeneteket a V.E.U. 25. főnöke ez évi április hó 5-én kelt 121. sz. rendeletével közölte az érdekeltekkel.

Az Összes állomások helyhezkötött jelző, váltó és figyelmeztető berendezésekkel és a legszükségesebb egyéb felszerelésekkel és anyagokkal még 1945. évi április hó 12-én a V.E.U.
512 *25. állomás főnökei által a helybeli állomásfőnököknek jegyzőkönyvileg üzemképes állapotban átadattak.*

2. Az átadás idejében a miskolci üzletvezetőség a következő üzemi javakkal rendelkezett:

a) gőzmozdonyállag összesen: 65 db ebből: állomásított állag 51 db főjavítást igénylő és nem állomásított állag 14 db

b) kocsiállag összesen: 1640 db ebből: dolgozó 1500 db nem dolgozó 146 db rakott 1284 db üres 216 db

v)[614] *Fűtőházaknál mozdonyszén 1745 db*
fűtőolaj 60 tonna
kenőolaj 277 tonna
kőolaj 1500 tonna

h) A miskolci, füzesabonyi, sátoraljaújhelyi, barcikai és bánrévei fűtőházak felszereléseikkel biztosítják a mozdonyok rendes szerelését, kezelését, ezenkívül a miskolci fűtőház fiókműhelyével a mozdonyok futójavítását is. d) A vonalhálózaton összesen 12 jó karban levő víztermelő berendezés van.

3. A miskolci üzletvezetőség helybeli személyzetének a következőkben felsoroltak adattak át.

a) Az 1945. évi április 9-én készített átadási jegyzőkönyvben felsorolt vonalak és vágányhálózatok (másolatok csatolva)

b) Az 1945. évi április hó 12-én készítettt átadási jegyzőkönyvekben felsorolt fűtőházak, víztornyok, mozdonyok, vontatási felszerelések és szénraktárak (másolatban csatolva)

v) Az 1945. évi április hó 12-én készített átadási jegyzőkönyvben felsorolt értekezési berendezések (másolatban csatolva)

4. Pénzügyi helyzet: F. évi április hó 14-től kezdődőleg — folyó évi május hó 12-ig a gyűjtőpénztár összbevétele:

2 503 326,16 Pengő volt.

Az áprilisi munkabérek és illetmények kifizetésére: 1 200 310,34 Pengő használtatott fel.

A gyűjtőpénztár május hó 12-i maradványa: 1 304 015,82 P-t tesz ki. A kifizetésekre vonatkozó értékpapírok a miskolci üzletvezetőség számosztályának birtokában vannak.

Az üzletvezetőség részletes pénzügyi helyzetéről az 1945. évi május hó 12-én kelt és másolatban idecsatolt jegyzőkönyv számol be.

A jelen jegyzőkönyvből 6 orosznyelvű és 6 magyarnyelvű példány készült. Ezekből az első példányokat Kulagin tábornok úr a V.E.O. 25. parancsnoka, a másodpéldányokat Koszov tábornok úr a Z.R. főnöke, a harmadpéldányokat a budapesti MÁV Igazgatóság, a negyedik

[614] Az iratokon a felsorolás betűsorrenje az orosz ábc-nek megfelelő! (RZ)

példányokat a V.E.O. 25. főnöke, az ötödik példányokat a miskolci üzletvezetőség, a hatodik példányokat a miskolci üzletvezetőség vonatparancsnoksága kapja kézhez.

A miskolci üzletvezetőség vezetését 1945. évi május hó 12-én 18.00 órakor átadta.

HPOMAHEHKO igazgató-alezredes a V.E.U. 25. alosztály parancsnoka

A miskolci üzletvezetőség az irányítást 1945. évi május hó 12-én 18.00 órakor átvette.

Barta Aladár MÁV üzletigazgató"[615]

Budapest, 1945. június 27.

A MÁV IGAZGATÓSÁG KÖRRENDELETE A FORGALMI SZOLGÁLAT ELLÁTÁSÁNÁL TAPASZTALT NEHÉZSÉGEK MEGSZÜNTETÉSÉRŐL

„Valamennyi Üzletvezetőségnek!

Az orosz vasúti katonai parancsnokságok általános panasza, de saját megállapításaink szerint is, a forgalmi végrehajtó szolgálat ellátásánál nagyfokú közöny tapasztalható és aránytalanul sok a baleset.

Ennek következtében a vonatforgalom lebonyolítása nagyon vontatott: a vonatok menettartama igen hosszú, az állomásokon való tartózkodás ideje igen nagy, a pálya, de különösen a rendelkezésre álló kevés mozdony és kocsi gazdaságtalanul kihasználatlan. A mozdony és vonatkísérő személyzet pedig az indokolatlan ácsorgások miatt nagy távolléti idő alatt kevés teljesítményt végez.

Ennek megszüntetése országos érdek. Úgy a központi, mint az állomások vezetői és az ellenőrzésre hivatott alkalmazottak a forgalmi szolgálat ellátását tartsák fokozott felügyelet alatt. Ellenőrizzék, hogy a szükséges intézkedéseket, — vonatösszeállítás, kocsik ki- és besorozása, mozdony és csapat rendezések, mozdonyok kísérése és vonatra állítása, mozdonyok kísérése, engedély kérések, váltóellenőrzés és vágányvizsgálat megtartása, induló vonatok felírása, számadások előkészítése, átmenő kezelést végző vonatoknál árudarabok kikészítése, stb. — idejében megtették-e ? A vonatkeresztezések és megelőzések helyesen állapíttattak-e meg, nincs-e ezek miatt indokolatlan hosszabb tartózkodás? A kiadott rendelkezéseknek a végrehajtó személyzet megfelelő időben eleget tesz-e.

Különösen fontos, hogy az intézkedéseket előrelátással, körültekintéssel, a forgalom biztonságának szem előtt tartásával, kellő időben tegyék meg és így a sokszor tapasztalt ideges kapkodást elkerüljék.

A beható és alapos ellenőrzés egyúttal a helyes nevelés is.

Meg kell akadályozni, hogy illetéktelenek a szolgálat lebonyolításába beavatkozzanak; a felsőbbség által kiadott rendelkezéseket, melyek az illetékes orosz vasúti katonai parancsnokság hozzájárulásával adatnak ki, végre kell hajtani. Ha a végrehajtást egyes külszolgálati orosz vasúti katonai parancsnokságok meg akarnák akadályozni, udvarias, de határozott formában tudomásukra kell adni, hogy a rendelkezés az igazgatósági orosz katonai parancsnokság tudomásával adatott ki. Ha ennek dacára is lehetetlenné tennék a végrehajtást, az illető orosz parancsnok nevének és rangjának megállapítása után a leggyorsabb úton részletes jelentést kell tenni igazgatóság F.I. osztályához.

[615] Pálmány Béla: Dokumentumok a magyar közlekedés történetéből, 1945–1949 (Források a magyar népi demokrácia történetéhez 5. Budapest, 1981)

Meg kell követelni minden alkalmazottól a pontos és lelkiismeretes munkát, mert minden e téren tapasztalt nehézményt kérlelhetetlen szigorral tárgyalunk és minden mulasztást példásan fogunk megtorolni.

Meg kell értenie minden alkalmazottnak, hogy a meglévő és erősen korlátozott keretek között a lehető legnagyobb teljesítményre van szükség, hogy feladatainkat sikeresen megoldhassuk.

A forgalmi főosztály:
Szőllősy s.k. *főosztályvezető*[616]

A vasutak újjáépítése terén szinte mindenütt a Moszkvából hazatérő kommunista vezetők ragadták magukhoz a hatalmat. Gerő Ernő lett a közlekedési miniszter. A kommunista párt az emberei révén a vasút minden területére beszivárgott. A rendbetétel természetesen a korábbi vasutasokra hárult, erre a politikai munkások nem lettek volna képesek. A kommunista irányításnak azonban tagadhatatlanul lettek előnyei is. Ők számíthattak a szovjet hadsereg támogatására és anyagi eszközeire is, bár a javításokhoz szükséges mindennemű anyagot általában „rekvirálás" –sal kerítettek elő. Mindent, amit találtak egyébként hadizsákmánynak tekintettek a szovjetek, s ha ebből át is adtak a MÁV-nak dolgokat, akkor azt a Szovjetunió ajándékaként tüntették fel!

Rövidesen meghirdették az „Arccal a vasút felé" mozgalmat, amely sokak várakozásával ellentétesen eredményes lett. Itt a vasutasok jól felfogott érdeke vitte előre a dolgokat és ezt valószínűleg jelmondatoktól függetlenül is felvállalták volna.

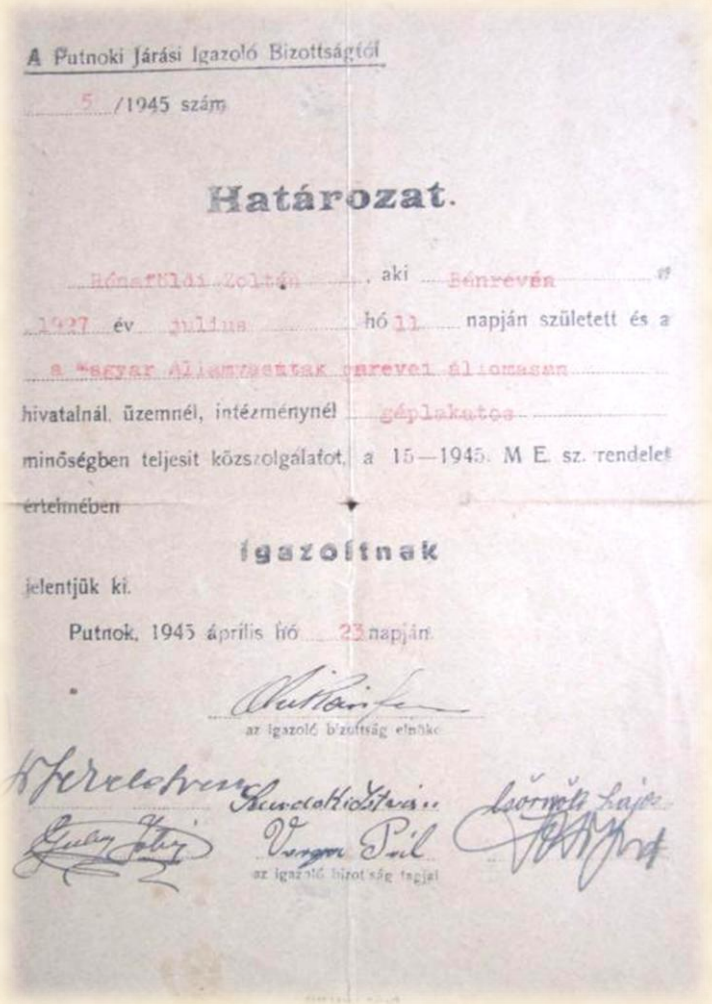
A második világháború után Magyarország geopolitikai helyzetének, külgazdasági-külpolitikai orientációjának megváltozása az ország közlekedési struktúráit sem hagyta érintetlenül.

Ismételten kialakultak a bécsi döntések előtti határok, a felvidék irányába vezető vasutakat elvágta az országhatár. A csehszlovák állam a Kassa irányában történő vasúti forgalmat a határ menti új pályaszakasz építésével oldotta meg. Bánrévére egy időben csak határt átlépő teherforgalom volt jellemző a Felvidék felé, majd napi egy személyszállító motorvonatot indítottak, de ennek technikai részét a CSD (Csehszlovák Vasút) rendezte. Maradt a Miskolc – Bánréve– Ózd vonal. Ebbe is beépítettek egy „deltát" amely Bánréve Sajópart-fürdő megállóhely után ágazott ki a Bánréve – Ózd vonalból és Pogonyipuszta előtt csatlakozott bele a Bánréve – Miskolc vonalba. A leágazásoknál váltókezelői őrházak voltak szolgálati helyként. Ezen a deltán jellemzően ózdi irányteher vonatok közlekedtek, illetve Budapest – Ózd, Ózd – Budapest napi két gyorsvonatpár, amely így nem járt be Bánrévére.

A határőrség ismét települt a községben. A vasútállomás régi épületében volt a magyar vámhivatal. A csehszlovák vámosok ismét a magyar oldalon teljesítettek szolgálatot, az állomásépület, határ felé eső végében.

A háború szenvedéseit aztán a „malenkij robot", a hadifogság, a vesztesek és győztesek rablásai, a jóvátétel, a hiperinfláció csak megtetézte. A valamikori erős pengő a múlté lett.

[616] Pálmány Béla: Dokumentumok a magyar közlekedés történetéből, 1945–1949 (Források a magyar népi demokrácia történetéhez 5. Budapest, 1981)



A Putnoki Járási Igazoló Bizottságtól

5 /1945 szám

Határozat.

Rónaföldi Zoltán, aki Bánrevén

1927 év julius hó 11 napján született és a

a Magyar Államvasutak pareyei állomásan

hivatalnál, üzemnél, intézménynél géplakatos

minőségben teljesit közszolgálatot, a 15—1945. M. E. sz. rendelet értelmében

Igazoltnak

jelentjük ki.

Putnok, 1945 április hó 23 napján.

az igazoló bizottság elnöke

az igazoló bizottság tagjai

Háború utáni igazolási eljárás határozata[617]



Százezer pengő
1945 október[618]



Tízmillió pengő
1945. novembe[619]***r***

[617] id. Rónaföldi Zoltán gyűjteménye

[618] www.mek.niif.hu

[619] wikipedia



Egymilliárd pengő
1946. március[620]



1946. június[621]



1946. június[622]

Fogalmazvány. - MÁV lg. 1945-9521.

„A fegyverszüneti szerződésben kötelezettséget vállaltunk, hogy minden lehetséges közlekedési eszközzel biztosítjuk a szövetséges hadseregek szállításait. Ennek érdekében a MÁV megállapodott Koszov vezérőrnaggyal a helyreállítandó vasútvonalak sürgősségi sorrendjében. A tervezet szoros kapcsolatban volt az államvasutak 1946. január 20-ig kidolgozott helyreállítási programjával (lásd a 33. sz. dokumentumot), ahol az államvasutak szempontjából sürgősen helyreállítandó vonalakat határozták meg, szélesebb körben. A tervezetet Koszov vezérőrnagy mellett megküldték a vasútépítő alakulatok munkájában elsősorban érintett budapesti, debreceni és miskolci üzletvezetőségeknek, közölve, mely vonalakra, hány zászlóaljat kapnak, és hogy irányításukat, szerszámokkal való felszerelésüket a munkák mielőbbi befejezése érdekében szorgalmazzák. Tájékoztatást kapott az első munkákban nem érintett szombathelyi, pécsi, és szegedi üzletvezetőség is. A MÁV áru- és személyforgalma lebonyolítása érdekében az 1 —5/a és6/a—8 jelű vonalakon kívül helyre kívánta még állítani a Hatvan—Salgótarján, a Miskolc—Bánréve, a Budapest— Kiskőrös—Kelebia, a Bánhida—Komárom Győr—Hegyeshalom, a Rákospalota—Újpest— Veresegyháza, a Budapest—Újszász—Szolnok, az Óbuda—Dorog—Tokod—Komárom, a Budapest —Kelenföld—

[620] wikipedia

[621] wikipedia (Az érték 10^{15} = 1 000 000 000 000 000 pengő!)

[622] wikipedia (Az érték 10^{20} = 100 000 000 000 000 000 000 pengő!) A pengő 10^{16}%-os hiperinflációja sokáig rekord volt, ezt 2008-ban döntötte meg a zimbabwei dollár 10^{108}%-kal. A világon valaha kiadott legnagyobb címletű bankjegy továbbra is a magyar százmillió bilpengős bankjegy, mely 100 trillió (10^{20}) pengőnek felelt meg, de értéke már forgalomba hozatalakor sem volt, ekkor gyakorlatilag már kizárólag adópengőben és árucserével zajlott a kereskedelem.

Pusztaszabolcs—Sárbogárd —Újdombovár és a Szombathely—Körmend—Szentgotthárd vonalakat is. Ezek a vasútvonalak a mellékelt térképen kék színnel vannak feltüntetve. A 6. Budapest—Bánhida—Celldömölk—Szombathely vonal helyreállítása eredetileg nem szerepelt a MÁV sürgősségi programjában, („kék színnel jelölt vonalak") július elején azonban ezt is felvették az azonnal helyreállítandók közé (MÁV lg. 1945—9521).”[623]



A kisméretű fordító helyreállítása Bánréve, 1945..[624]

A bánrévei fűtőházat a németek csak részben tudták felrobbantani, a 4, 5, 6. állások feletti tető és a kapukat tartalmazó első- és oldalfal semmisült meg. A fűtőház ezen megsérült részeit lebontották és csak az 1-3. állások maradtak meg.
Ugyancsak felrobbantották a mozdonyfordítót is

A bánrévei fűtőházat részben és a fordítókorongot – eredeti méretében 15,5 m – a há-



A felrobbantott kisméretű fordító helyreállítása 1945[625]

ború után helyreállították. A korábbi fordító csak régebbi típusú, viszonylag rövid mozdonyok mozgatását tette lehetővé. Később, amikor már a hosszabb mozdonyok is szolgálatban voltak,

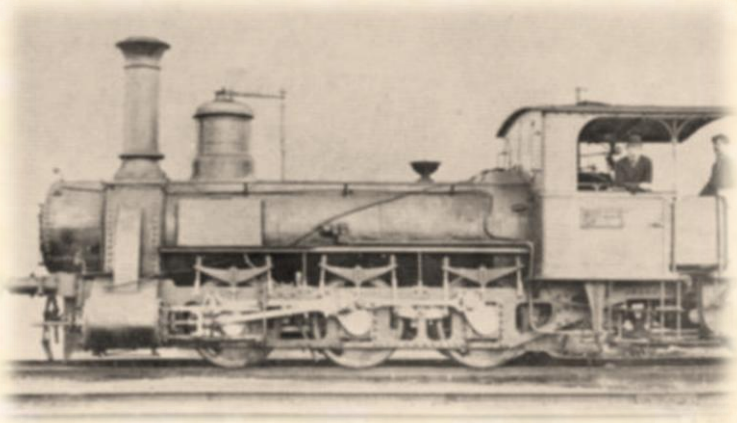
[623] Pálmány Béla: Dokumentumok a magyar közlekedés történetéből, 1945–1949 (Források a magyar népi demokrácia történetéhez 5. Budapest, 1981)

[624] id. Rónaföldi Zoltán gyűjteménye. A háttérben a fűtőház 4,5,6 mozdonyállásának hátsó fala látszik. A tető és az első fal a németek robbantásánál megsemmisült. Később ezt a részt elbontották és csak az első három mozdonyállás maradt meg. ez gyakorlatilag fele az eredeti fűtőháznak.

[625] id. Rónaföldi Zoltán gyűjteménye A képen ő is rajta van. A bejárási, ellátási gondok miatt a gépiparit csak később folytatta (1946/47. tanév) és fejezte be, addig gyakornokként tovább dolgozott a bánrévei fűtőháznál.

csak a szerkocsi lekapcsolásával és külön fordításával lehetett a feladatokat megoldani. Ez azonban rendkívül idő- és munkaerő-igényes volt.

1955-ben az Északi Járjavító átépítette a fordítót, 24 méteresre.



MÁV 335. sorozatú tehervonati mozdony C-n2, 62 685 N, 45 km/h, [626]

A mozdonyhiány pótlására 1945. január 15-én érkezik egy 335, 004. mozdony a miskolci fűtőháztól Bánrévére, melyet „testvére" is követi, 335,006. Ezeknek a mozdonyoknak a további sorsa, hogy meddig szolgáltak Bánrévén, nem ismeretes.[627]

A 335-ösök legnagyobb részét az 1930-as évek közepén selejtezték, néhány példányt a MÁV pedig iparvállalatoknak adott el. A második világháborút csak 3 példány élte túl. Tudunk tehát a 004, a 006. pályaszámúról, illetve az 1961-ben selejtezett 095. számúról, amely jelenleg felújítva a Vasúttörténeti Parkban található.[628]

Más forrás szerint a 335. sorozatnak a következő pályaszámú mozdonyai voltak 1951-ben Győrben állomásítva: 054, 066, 095, 104, 147.[629] A GySEV -től a működőképes 011, 013 és 019 pályaszámú járművek járműcserével 1950. végén a MÁV-hoz kerültek, ahol 1955-ig selejtezték ezeket.[630]

A MÁV HELYREÁLLÍTÁSI PROGRAMJA 1946. JANUÁR 20-IG Budapest, 1945. május 28.

I. PÁLYA HELYREÁLLÍTÁS

....A fenti legsürgősebb munkákkal párhuzamosan mielőbb rendbe kell hozni a: vác—szobi; hatvan—salgótarjáni; hatvan—miskolc—sátoraljaújhelyi; Bpest— cegléd—szolnok—debrecen—nyírábrányi; püspökladány—biharkeresztesi; szajol —lökösházi; cegléd—szegedi; bpest—kelebiai; budapest—pusztaszabolcsi—új dombóvár—gyékényesi; újdombovár—pécs—magyarbolyi;bpest—Székesfehérvár-—agykanizsai;Székesfehérvár—Celldömölk— Szombathely—szentgotthárdi; bpest —győr—hegyeshalomi; debrecen—nyíregyháza—záhonyi; miskolc—bánrévei; bpest—dorog—almásfüzitői vonalakat legalábbis oly mértékben, hogy egyik vágányuk a várható (redukált) forgalomnak akadálytalan ellátását biztosítsa. Olyan pályaszakaszokon, hol a nagy állomástávolság, erős emelkedés, vagy egyéb helyi okok miatt az

[626] Nagyvasúti vontatójárművek Magyarországon. Közlekedési Múzeum Budapest
[627] id. Rónaföldi Zoltán feljegyzései
[628] Dr. Bory - Mohácsi
[629] LocoClub www.lococlub.try.hu
[630] Wikipédia

egyvágányú forgalomban nehézségek mutatkoznak, ideiglenes forgalmi kitérőknek létesítését, esetleg a megszüntetett második vágánynak visszahelyezését tervezzük…. ”[631]

A háború után 1945.-ben a következő mozdonytípusok maradtak: 324, 326, 377, 376, valamint 441. típus tartalékszolgálatra. 1945-46-ban 8 darab 324. sorozatú mozdony volt Bánrévén.[632]

A későbbiekben uralkodó típus lett a 324. sorozat, de mellette megmaradt a 326. tartalékszolgálatra. Egy időben Bánrévén ismét szolgálatba állt 2 db 321. sorozatú mozdony is.

Aztán kezdődtek a „munkaversenyek”, ezek még *„Isten segítségével”* !



Mozdonylakatosok a bánrévei fűtőházban 1945
A mozdony egy 324-es.[633]

A MÁV ELNÖKÉNEK FELHÍVÁSA A SZEMÉLYZETHEZ A VASUTAS MUNKAVERSENY MEGINDÍTÁSÁRA Budapest, 1945. augusztus 1.

A háború végével, az üszkös romok eltakarítása után, megindult a helyreállítás és az újjáépítés nehéz munkája.

E munka első szakasza már lezárult. Megmutatta ebben a magyar nép és szűkebb körben a vasutasság is, hogy kitartó élniakarás van benne és fáradságot nem kímélve, minden erejének és akaratának megfeszítésével öntudatosan küzd és vesz részt az országépítés nehéz munkájában.

E munka ütemének fokozása érdekében megindítottuk a vasúti hálózat mentén egy nemes vetélkedést, a vasutasok versenyét.

[631] Pálmány Béla: Dokumentumok a magyar közlekedés történetéből, 1945–1949 (Források a magyar népi demokrácia történetéhez 5. Budapest, 1981)

[632] http://hu.wikipedia

[633] id. Rónaföldi Zoltán gyűjteménye. Felső sor: Szegedi József, Molnár Bertalan, Fellegi Mihály, Czikó Bálint, 2 ismeretlen, Szomszéd József, ismeretlen, középső sor: Maróti József, alsó sor: Nagy Károly, Takács József

Felhívom a személyzet figyelmét arra, hogy az „Arccal a Vasút felé" hirdetett vasutas verseny második és még komolyabb munkát igénylő része csak most következik.

Ebben a versenyben részt kell vegyen a személyzet minden tagja, minden egyes hazáját szerető és az ország újjáépítésében részt venni óhajtó alkalmazott a legkisebbtől — a legmagasabb vezetőig.

A verseny lebonyolítására a kereskedelem- és közlekedésügyi miniszter úr jóváhagyásával Országos Versenybizottság alakult, amely az egyes szakszolgálatoknál foglalkoztatott alkalmazottak részére az Igazgatóság szakosztályainak bevonásával a verseny kereteit és alapelveit ismertető „Útmutató"-kat készített és küldött meg az egyes szolgálati helyeknek.

Az „Útmutató"-k ismeretével törekedjék mindenki arra, hogy a fennálló lehetőségek határán belül mindenkor és minden munkahelyen — a személy- és vagyonbiztonság fokozottabb figyelembevételével — a lehető legnagyobb, s legjobb teljesítményt nyújtsa, hogy ezáltal a végső eredmény elérésében nemcsak részese legyen a közösség elismerésében, hanem az általa elért kivételes teljesítmény alapján, maga is, esetleg külön jutalomban részesedhessék.

Most, az elkövetkező hónapok megfeszített és fokozottabb munkájával kell tanúbizonyságot tennie minden alkalmazottnak arról, — bárhová is állította őt a sors — hogy hazája és kenyéradó gazdája, a vasúttal szemben törhetetlen hűséggel és egységes akarattal teljesíti kötelességét és küzd a jobb jövő reményében.

Isten segítsen Mindnyájunkat!
Az igazgatóság elnöke: Varga László[634]

A háború utáni inflációs és egyáltalán a teljesen kifosztott, nyomorúságos helyzetre mi sem jellemzőbb a következő jegyzőkönyvben található tényeknél.

A KIRÁLDI BÁNYAÜZEM CSEREMEGÁLLAPODÁSA A BÁNRÉVEI MÁV ALKALMAZOTTAKKAL Királd, 1946. március 21.

Megállapodás

Alulírott üzemvezetőség és üzemi bizottság megállapodik a bánrévei MÁV alkalmazottaival, mely szerint a bányamunkásságnak szénért cserébe élelmet hoznak a következő arányban:

1 q morzsolt tengeri 6 q szén
1 q árpa 7 q szén
1q búza 10 q szén
1 q búza kenyérliszt 14 q szén

[634] A felhívás megjelent a MÁV HL 1945j 12. számában, 1945. augusztus 4-én.
A Vasutas Verseny Országos Versenybizottsága, mint a verseny legfőbb irányítója, ellenőrzője, csúcsszerve;
a) összefogta, összehangolta a műhelyek, pályafenntartás, a vontatás, a forgalmi és kereskedelmi szakok üzletvezetőségenként értékelendő országos versenyét.
b) a versenyben minden vasutat mozgósított,
c) a verseny kérdésében közvetlenül eljárt a KKM-nél és az igazgatóságnál,
d) Kidolgozta a verseny kiértékelésének alapelveit, és részleteit,
e) Regisztrálta és feldolgozta a versenyben elért eredményeket,
/) Állandó összeköttetésben állt és adatokat szolgáltatott a KKM még meglevő csoportjának, g) A versenyben kiszélesítette és elmélyítette a pártok közötti együttműködést.

1 q búza O-ás liszt 17 q szén
1 q gabonaliszt 14 q szén
1 q árpaliszt 12 q szén
1 kg zsír 3,5 q szén
1 kg szalonna 2,5 q szén
1 liter étolaj 1,5 q szén

Az összes költségek 50%-a a bányát, 50%-a pedig a bánrévei fűtőház alkalmazottait terhelik.

Bánrévei Máv. Fűtőház részéről Kiss Pál s.k
Üzemi Bizottság. Kriston s.k.
Üzemvezetőség mb. Schubert s.k"[635]

A hároméves terv időszaka [636]

A VASÚTVONALAK, PÁLYAUDVAROK HELYREÁLLÍTÁSA, ILLETVE KORSZERŰSÍTÉSE

Vonalaink teljesítőképességének a szükséges mértékre való fokozása érdekében tervbe vettük Budapest—Ferencváros—Soroksár továbbá Hatvan és Miskolc között a még hiányzó második vágány megépítését. A Dorog—Tokod vidéki szén szállításának elősegítése érdekében megerősítjük a gyenge felépítményű Dorog—Tokod— almásfűzitői vonalat. Ugyanilyen célokat szolgálna a bánrévei delta vágány, továbbá Barcika és Miskolc között új, második vágány megépítése. A Budapest—szobi és a dombóvári vonalon a régi sínek kicserélését tervezzük és bár ez a munka a vonal teljes helyreállítását célozza, szükséges ez azért is, hogy az itt visszanyert megfelelő teherbírású, nehéz síneket a sínvégek levágásával és a sínek összehegesztésével felhasználhassuk a gyenge felépítményű vonalak megerősítésére.

A várható tranzit-forgalom jól lebonyolításának biztosítására előirányoztuk a nyugat-keleti és az észak-déli irányú fontos fővonalaink jó karba helyezését.

A vasútvonalak helyreállítására vonatkozó tervezetünkben a nagyobb, korszerű menetsebesség és teherbírás lehetővé tétele az, aminek mielőbbi elérésére törekszünk.

E munkák hitelszükséglete: 1000 pengőben

1947. évben	*4900.-,*
1948	*8500.-*
1949	*9200.-*
Összesen	*22 600.-*

A MÁV IGAZGATÓSÁG JELENTÉSE A MÁSODRANGÚ VONALAKON VALÓ SZÁLLÍTÁSOK FOKOZÁSA ÉRDEKÉBEN TETT INTÉZKEDÉSEIRŐL Budapest, 1947. október 11.

Jelentem, hogy

Ad.l. A II. rangú mozdonyok üzemképes állagának szaporítására minden intézkedést megtettem. A II. rangú mozdonyok tervszerű szaporításának kezdete óta 1947. június 23-tól 1947. szeptember 22-ig 50 db II. rangú mozdonnyal és 4 db motoroskocsival szaporodott.

[635] http://www.archivportal.arcanum.hu/kozos/opt
[636] 1947-49 az első hároméves terv időszaka (RZ)

Ad.2. A forgalomból kivont, mozgást akadályozó és egyelőre nem javítható, sérült- és roncskocsiknak eltávolítása a vágányokról egész hálózatunkban erős ütemben folyik. Eddig 5718 kocsit helyeztünk vágányon kívül és 368 roncskocsit selejteztünk. Ezenkívül több mozgóműhelyt állítottunk fel az üzemen kívül álló kocsik rendezése során hozzáférhetővé vált kevésbé sérült kocsik helyreállítása céljából. Ad.3. és 4. A másodrangú vonalak vontatási telepeit és berendezéseit oly mértékben helyreállítottuk, hogy jelenlegi állapotukban az őszi forgalom igényeit kielégítik.

Az ideiglenes állapotnak végleges berendezéssel való megszüntetése több helyen folyamatban van és ezek egy része még az őszi forgalom kiszolgálására rendelkezésre fog állni. így a megrendelt fővonali és HÉV vízdarukból, villamoshajtású körforgó és Worthington gőzszivattyúkból részszállítást várunk; befejezés előtt áll az északi fűtőházi 23 fordítókorong beépítése, Nagykanizsán egy Teudloff-Dietrich rendszerű szénszerelő berendezés építése, Nyíregyháza fűtőház részére szénkirakás és szén-szerelés céljaira egy gőz-markolódaru helyreállítása, a kétegyházai vízház és gépészeti berendezések újjáépítése. A közeljövőben elkészül a hegyeshalmi és békéscsabai fordítókorong és a sárvári vízház.

A borsodi szénmedencét kiszolgáló vontatási berendezések teljesítőképesebbé tétele céljából a miskolci fűtőházban folyamatban van a magas szénszerelő már üzembehelyezett 16 db buktatóján kívül további 16 helyreállítása, a fordítókorong hajtásának villamosítása. A kerékpársüllyesztőt már üzembe vettük. Bánrévén folyamatban van egy az eddiginél nagyobb teljesítményű szénszerelő gépi berendezésének kiegészítése és befejezés előtt áll a mozdonyszín helyreállítása. Barcikán üzembe helyeztük a vízházat, elkészült egy kisméretű mozdonyszín, a bánrévei szénszerelő üzembehelyezése után pedig a felszabaduló régi kisebb teljesítményű szerkezetet itt fogjuk használni.

Az igazgatóság elnöke:
Varga László"[637]

A háromeves terv, amely 1947-ben kezdődött el, és az ország újjáépítését, valamint a gazdaság élénkítését tűzte célul. Az erre az időszakra tett beruházási célok

Beruházási cél	3 év alatt	1947/48,	1948/49,	1949/50
	Millió forint			
I. Államvasutak				
1. Vasúti vonalak	88,1	18,2	33,2	36,7
2. Vasúti hidak	176,9	67,7	56,2	53,0
3. Távközlő és biztosító berendezések	103,0	22,3	37,1	43,6
4. Járművek újjáépítése	70,4	12,2	23,4	34,8
5. Új járművek beszerzése	57,7	5,5	14,3	37,9
6. Villamosítás	41,7	11,1	17,8	12,8
7. Műhelyek újjáépítése	72,9	17,5	24,9	30,5
8. Áruforgalmi berendezés	41,4	4,4	17,7	19,3
9. Vontatási telepek	70,2	16,8	20,7	34,7
Összesen:	724,3	175,7	245,3	303,3

[637] Pálmány Béla: Dokumentumok a magyar közlekedés történetéből, 1945–1949 (Források a magyar népi demokrácia történetéhez 5. Budapest, 1981)

A megvalósítás mértéke

Kimutatás a hároméves terv közlekedési beruházásairól (Mó Ft)

Ágazat	Helyesbített előirányzat	Teljesítés		Összesen		Az előirányzat %-ban
		1947. VIII. 1—1948. XII. 31.	1949. I. 1—1949. XII. 31.	folyóáron	terv Ft-ban	
MÁV	694,3	338,1	443,8	781,9	624,6	90,0
BSZKRT és más közforgalmú vasutak	229,2	15,7	170,1	185,8	148,5	64,6

Közforgalmú vasutak, normál nyomtáv (db).

Év	1937	1949
Gőzmozdony	1 874	2 096
Villanymozdony	53	62
Diesel mozdony	—	3
Mozdony összesen:	1 927	2 161
Motorkocsi	257	235
Személykocsi	3 985	3 314
Személyszállításra használt teherkocsi	—	600
(nyitott)	25 500	25 824
Teherk. (fedett)	16 410	16 175
Teherk. (tartály)	1 420	1 742
Egyéb	396	?
Teherkocsi össz.:	43 726	43 741
Podgyász és különleges kocsi	1 255	1 092

A célkitűzéseket a mozdony és kocsi hiány, a széntermelés alacsony volta erősen nehezítette.

1947-ben kísérlet történik az elhurcolt MÁV értékek visszaszerzésére.

A KÖZLEKEDÉSÜGYI MINISZTÉRIUM A NYUGATRA HURCOLT VASÚTI GÖRDÜLŐANYAGOK HAZAHOZATALÁNAK TÁMOGATÁSÁT KÉRI A KÜLÜGYMINISZTÉRIUMTÓL
Budapest, 1947. február 19.

Felkérem Miniszter Urat, hogy szíveskedjék az alább közlendő siralmas helyzetünk hangsúlyozásával a Magyarországon akkreditált angol és amerikai követeknél interveniálni aziránt, hogy az ausztriai és németországi angol és amerikai megszállási övezetekben található magyar származású vasúti gördülőanyag mielőbbi visszaadásánál és hazaszállításánál az illetékes megszálló hatalmak segítségünkre legyenek.

Az Egyesült Szövetséges Hatalmak kötelezettséget vállaltak aziránt, hogy minden lehető eszközzel elő fogják mozdítani a volt csatlós államok, így hazánk gazdasági fellendülését is. Gazdasági helyzetünk megszilárdulásának sarkalatos követelménye, hogy közlekedésünk mielőbb talpraállhasson, ennek viszont előfeltétele, hogy vasúti gördülő anyagaink közül elsősorban is azok kerüljenek vissza, amelyek akaratunk ellenére külföldre lettek hurcolva.

Jelenleg a magyar vasútvonalakon összesen 1721 mozdony, 3033 személy- és 45 855 teherkocsi van kisebb részben forgalomban, nagyobb részben pedig üzemképtelen, illetve roncs állapotban. E járóművek között szerepelnek a külföldi államok vasutainak tulajdonát képező" idegen kocsik, valamint a szovjet kormány különféle zsákmány kocsijai is.

Tekintettel arra, hogy a békekötéssel egyidejűleg kezdetét veszi az idegen államok tu-
524
lajdonát képező kocsik visszaadása is, így kötelezve vagyunk a fent említett járművek nagy hányadát kitevő idegen tulajdonú kocsikat visszaadni, úgyhogy a magyar vasúthálózaton ez utóbbiak figyelembe vételével mindössze 1024 db mozdony, 1688 személy- és 15 952 db teherkocsiállományra számíthatunk. Ez az állomány azonban magában foglalja az üzemképtelen állapotban lévő és roncs járműveket is, úgyhogy végső esetben hazai vasútforgalom lebonyolítása szempontjából mindössze 625 mozdony (az 1938-as állag 29%-a), 1159 db személykocsi (az 1938-as állag 24%-a) és 8453 db teherkocsi (az 1938-as állag 16%-a) jöhet csak figyelembe, amelylyel a vasútjainkra háramló feladatokat ellátni teljes mértékben képtelenség.

Értesüléseim szerint jelenleg még igen tekintélyes mennyiségű magyar eredetű vasúti gördülő anyag van a nyugaton megszállt országok amerikai, illetve angol övezeteiben, amelyek hazahozatala révén katasztrofális közlekedési helyzetünkön enyhíteni tudnánk.

Metz Bebrits Rostásy[638]

Aztán jönnek azok a „tisztogató” lépések, amelyek sokakat, köztük a családunkat is érintették. A MÁV ekkor elveszíti a szakképzett munkaerejének egy jelentős részét. A leépítés minden szolgálati szintet érint és így utólag látva erős politikai felhangjai is vannak. Az idézett anyag csak a „vagyoni helyzet” miatt síránkozik, de ez a folyamat nem csak a szegényeket érintette. Ez szellemi, fizikai leépítés egyszerre.

A MAGYAR VASUTASOK ÉS HAJÓSOK ORSZÁGOS SZABAD SZAKSZERVEZETE A LÉTSZÁMCSÖKKENTÉS SORÁN A VASUTASOK VAGYONI HELYZETÉNEK FIGYELEMBE VÉTELÉRE SZÓLÍTJA FEL A KÖZLEKEDÉSÜGYI MINISZTÉRIUMOT Budapest, *1947. április 18.*

Szakszervezetünk Központi Vezetősége az ország egész területén járva megállapította, hogy a vasutasság körében bizonyos fokú nyugtalanságot váltott ki a létszámcsökkentés végrehajtásánál az alkalmazottak gazdasági helyzetének figyelmen kívül hagyása.

Nevezetesen: elbocsájtásra került kifogástalan magaviseletű, jó szakmai tudással bíró fegyelmezett demokratikus felfogású alkalmazott tekintélyes számban olyan, aki nagyobb családos és teljesen vagyontalan. Ezeknek nagy része kétségbe esve néz a szomorú jövőbe. Élete delén túl akkor sem tudna már más szakmában elhelyezkedni és abba betanulni, ha arra mód és lehetőség volna. Ugyanakkor megmaradt a kötelékben igen sok olyan alkalmazott, akinek földbirtoka, szőlőbirtoka, önálló üzlete stb. van, vagyis nem létfontosságú a vasúti szolgálat.

Helyénvalónak tartanánk a visszavételnél, vagy az újabb felmondásoknál ezt a szempontot figyelembe venni olyan szellemű intézkedéssel, hogy azoknak az alkalmazottaknak a terhére, akik bebizonyíthatóan birtokosok, tehát bizonyos fokú anyagi jólétben élnek és így lakóhelyhez is vannak kötve, inkább teljesen vagyontalan, megfelelő lakóhelyhez nem kötött alkalmazottat tarthatna, illetve helyezhetne vissza állásába a MÁV. Azért is helyes volna ilyen

[638] Fogalmazvány. - UMKL Közi. M. 1/1. 1947-1343.

értelmű rendelkezés, mert gyakorlatból tudjuk, milyen hátránya van a vasúti szolgálatra, ha az alkalmazott néha 100 km-nél is nagyobb távolságból utazik szolgálata teljesítésére, vagy utazik szolgálatából lakóhelyére. Az ingyenes utazások nagy tömegét tenné fölöslegessé egyrészt, másrészt ezek az alkalmazottak a sok és hosszú utazástól és az otthon elvégzett nehéz munkától kifáradva veszik át szolgálatukat.

Megemlíthetjük még azt, hogy a naponkénti nagyobb távolságú utazás lehetetlenné teszi a szolgálati idő pontos betartását, a forduló szolgálatban pedig a szolgálatból való leváltást, amivel állandó zavart okoznak a szolgálat ellátásában.

Kérjük ezért megállapításaink figyelembevételével érdemi elbírálás és rendelkezés kiadását.

olvashatatlan aláírás Tarafás Kovács
pft. titkár vontatási titkár forg. titkár[639]

Aztán a krónikus mozdonyhiány pótlására megvásárolták az amerikai mozdonyokat, ezek 411. sorozatjelet kaptak, de a köznyelv csak „*Truman”-ként* aposztrofálta.

A MÁV AMERIKAI MOZDONYAINAK ISMERTETÉSE Budapest, 1947. május 4.

A MÁV forgalmi és vontatási szolgálata érthető élénk érdeklődéssel várja a közelmúltban vásárolt, amerikai eredetű mozdonyok megérkezését és üzembehelyezését. Az új menetrend felállításával a MÁV ismét tanújelét adta annak a rendkívüli, ereje határát megközelítő erőfeszítésének, amellyel az újjáépítés érdekeit szolgálni kívánja. Ebben az igyekezetben már nagy segítőeszközt fog nyújtani az a több száz „2-8-0 Consolidation type" jelzésű amerikai mozdony, amelyek első példányai most várják rendbehozatalukat s azután szolgálatba állításukat.

A szóbanlevő mozdonyok a 411 sorozatszámot fogják viselni a MÁV állagában. Ezek négycsatlós, 1-D tengelyelrendezésű, 16 tonna tengelynyomású mozdonyok, tehát a nehézfelépítményű pályáinkon való közlekedésre hivatottak. A mozdony túlhevítős, ikergépezetű, előnyös 1450 mm-es kapcsolt kerékátmérőjével teher- és személyvonatok továbbítására egyaránt alkalmas. Heusinger-vezényműve nálunk meghonosodott szerkezetet jelent, ugyanígy gépezete sem kíván szokatlan kezelést. A kazán 16 atmoszférás, 3,77 m-es rostélyfelülete kényelmesen kiszolgálható, kellő arányú gőzfejlesztő fűtőfelületével pedig valószínűleg alkalmas lesz szeneink fűtőértékének gazdaságos hasznosítására. A kazán vastűzszekrényű, hegesztett kivitelű, s ez szakszolgálatunknak bő alkalmat ad majd üzemi viselkedésének megfigyelésére, s a jövő elhatározásainkat befolyásoló tapasztalataink gyarapítására. A kazánszerelvények, noha amerikai eredetűek, kezelésük mégsem jelent a mozdonyszemélyzetnek kényelmetlenséget.

A mozdonyokat 1942. és 1943. évben három amerikai mozdonygyár építette, a célnak megfelelően lehető egyszerű kivitelben. Ez a jövő fenntartás szempontjából fontos körülményt jelent. Az építéshez felhasznált vas- és acélanyagok minőségét még nem ismerjük, de tudván

[639] Tisztázat. - UMKL Közi. M. 1/1. 1947-15372.
A minisztérium Ifi. vasútigazgatási osztályának a hátlapra írt megjegyzése: „Benti ügyben az előkészítő intézkedések megtörténtek, amennyiben a MÁV Igazgatóságot már előzőleg felhívtuk, hogy a MÁ V alkalmazottakról kimutatást terjesszen be, melyből ingatlan vagyonuk nagysága és helye pontosan kitűnik. Ezeknek az alkalmazottaknak folyamatos leépítéséről a Szolgálati Szabályzat által nyújtott lehetőségek keretén belül gondoskodni fogunk. A B-lista korrekció folyamán az alkalmazottak vagyoni helyzetét a szakvonali javaslat összeállításánál figyelembe vettük."

az amerikaiak nyersanyag-gazdaságáról és azokról a tökéletes, hatalmas berendezésekről, amelyek ott a vas- és acélgyártás rendelkezésére állanak, remélhetjük bizalomteljes várakozásunk teljesedését. Valószínű, hogy a vontatási és műhelyi szolgálat az idegen származású mozdonyok üzeme zavartalanságának biztosítása érdekében új feladatokkal is szembekerül. Ismerve azonban azok múltban is bebizonyított felkészültségét, tudjuk, hogy az új mozdonyok a MÁV céljai elérésében a legjobb időben érkeztek, valóban nagy segítséget jelentenek. [640]



411. 118 a Vasúttörténeti Parkban [641]

Az első példányokra oly nagy szükség volt, hogy még eredeti feliratokkal, nagyobb átalakítások nélkül helyezték őket üzembe. Későbbiekben az üzembe helyezés előtt felszerelték rájuk a MÁV-szabványú hamuláda- és füstszekrénylocsolót, a tűzoltócsavarzatot, a védház-oldalajtókat és a szabványos lámpatámokat. Szintén nagyon gyorsan megvalósult Nyitrai Ferenc javaslata nyomán a tolattyúk üresjárati nyomáskiegyenlítővel való felszerelése.

1948-ig összesen 484 db mozdony helyeztek üzembe. A mozdonyok a 411,001–484 sorozatjelet és pályaszámokat kapták. Huszonhat mozdony alkatrész-„donorként” funkcionált.

A mozdony a vasutas szokásoknak megfelelően becenevet kapott: *Truman* lett, Harry S. Truman akkori amerikai elnök után.

Bár a MÁV sok módosítást tett a mozdonyon, továbbá néhány kevésbé szerencsés részletet változatlanul is hagytak, a típus alapvetően jó konstrukciónak számított. Kazánjának arányai (a viszonylag nagy rostélyfelület) pedig ideálisak voltak a MÁVáltal hozzáférhető kis, mindössze 5000 kalóriás szénkeverékek eltüzeléséhez. A mozdonyokban alkalmazott acélanyag minősége is kiemelkedő volt, egy-egy – addig idehaza idegen – részletmegoldást pedig a magyar mozdonygyártás is átvett. Így a viszonylag rövid üzemidőre, háborús tömegtermeknek tervezett járművek még több évtizedig végeztek hasznos szolgálatot. Hátrányt a mozdony tengelyterhelése jelentett, mely Magyarországon az alkalmazhatóságát az erősebb felépítményű fővonalakra korlátozta.

---

[640] A MÁV részére 520 mozdonyt szerzett be az amerikai hadsereg hadifölöslegéből a Párizsba kiküldött kormánybizottság, Ajtay Dezső MÁV műszaki tanácsos vezetésével. Közülük 85 olajtüzelésű volt. A gőzmozdonyokért — állapotuktól függetlenül — 10 000 USA dollárt fizettünk, melynek fedezetét az amerikai kormány 15 millió dolláros árukölcsöne képezte. (MÁV lg. 1947-31772 és 29451).
Az ALCO 159 darab, a Baldwin 148 darab, a Lima 203 darab mozdonyt készített. A mozdonyok közül 425 db szén-, míg 85 db olajtüzelésű volt, azonban bármelyikre való átállás könnyen elvégezhető volt. Az első példányok 1947. májusában érkeztek hazánkba.

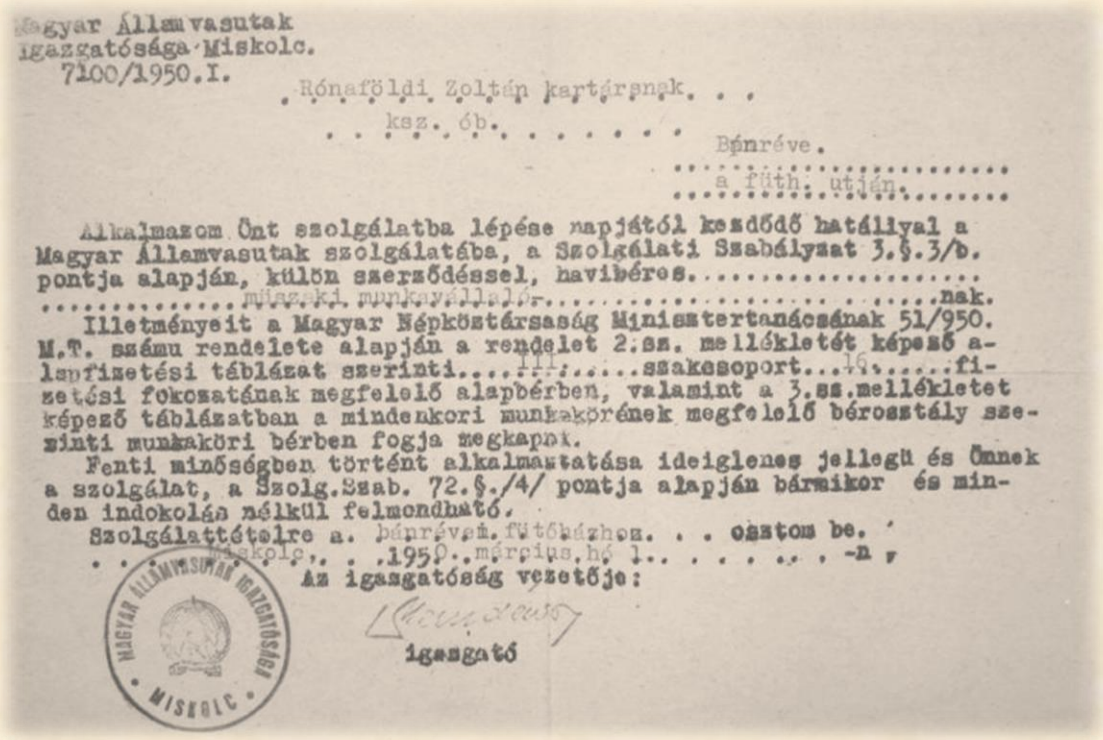
[641] http://hu.wikipedia

1950-től, a MÁV mozdonyai közül elsőként a 411 sorozatú mozdonyokon bevezették a vegyszeres, úgynevezett Antidur-vízlágyítást.

1960-tól a tehervonati légfékezés bevezetése nyomán a mozdonyok és a szerkocsik fékrendszerébe, a gyorsműködésű kormányszelep és a fékhenger közé tehervonati/személyvonati (Gz/Pz, illetve G/P) váltót szereltek.

A „Trumanok” selejtezése 1965-ben kezdődött, évente 15-30 mozdonyt selejtezték le. Az 1980-ra még megmaradt hat mozdonyt az azt követő három évben selejtezték le.

„1948. február 2. A Szovjetunió és Magyarország megállapodást köt a MÁV hadizsákmányként lefoglalt járműveiről. A Szovjetunió visszaad 10 ezer fedett és nyitott MÁV-teherkocsit. Vételárként a MÁV debreceni főműhelyében 6000 nyitott teherkocsit 1524 mm-es nyomtávolságúra építenek át. A MÁV lemond a vonalain 1945. szeptember 1-1947. december 31. között áthaladt szovjet jóvátételi és kereskedelmi szállítmányok fuvarköltségeiről. Ezen kívül a Szovjetunió ellenszolgáltatás nélkül visszaad 308 gőzmozdonyt, 408 személy- és 3428 teherkocsit. - Átadják a forgalomnak a Tótkomlós-Békéssámson közötti keskeny nyomtávolságú vasútvonalat.”[642]



Magyar Államvasutak
igazgatósága Miskolc.
7100/1950.I.

Rónaföldi Zoltán kartárnak. . .
ksz. ób.
Bánréve.
a fűth. után.

Alkalmazom Önt szolgálatba lépése napjától kezdődő hatállyal a Magyar Államvasutak szolgálatába, a Szolgálati Szabályzat 3.§.3/b. pontja alapján, külön szerződéssel, havibéres.....
.....műszaki munkavállaló.....nak.
Illetményeit a Magyar Népköztársaság Minisztertanácsának 51/950. M.T. számu rendelete alapján a rendelet 2.sz. mellékletét képező alapfizetési táblázat szerinti....III.....szakcsoport...16.....fizetési fokozatának megfelelő alapbérben, valamint a 3.sz.mellékletet képező táblázatban a mindenkori munkakörének megfelelő bérosztály szerinti munkaköri bérben fogja megkapni.
Fenti minőségben történt alkalmaztatása ideiglenes jellegü és Önnek a szolgálat, a Szolg.Szab. 72.§./4/ pontja alapján bármikor és minden indokolás nélkül felmondható.
Szolgálattételre a. bánrévei fűtőházhoz. . . osztom be.
. . . . . Miskolc, . . .1950. március hó 1. . . . . -n.
Az igazgatóság vezetője:
igazgató

MAGYAR ÁLLAMVASUTAK IGAZGATÓSÁGA MISKOLC

[642] FRISNYÁK ZSUZSA A magyarországi közlekedés krónikája (1750-2000) A szovjet típusú közlekedési modell A szovjet típusú közlekedési modell (1945-1968) - kronológia

2506

MAGYAR ÁLLAMVASUTAK
FŰTŐHÁZ VEZETŐSÉGE
BÁNRÉVE

Jogyzőkönyv.

...../:szolgálati hely:/
szolgálatában álló alkalmazott eskütételéről:
Az alant megnevezett dolgozó a következő szövegű esküt tette le:
"Én Rónaföldi Zoltán ...esküszöm, hogy a Magyar Népköztársasághoz, annak népéhez és Alkotmányához hű leszek; az Alkotmányt és az alkotmányos jogszabályokat megtartom; a hivatali titkot megőrzöm, hivatali elöljáróimnak engedelmeskedem, hivatali kötelességeimet pontosan, lelkiismeretesen és a nép érdekeinek szolgálatával teljesítem és minden igyekezetemmel azon leszek, hogy hivatali működésemmel a Magyar Népköztársaság megerősödését és fejlődését elősegítsem."

BÁNRÉVE ...1949.évi XI ...hó 21 ...nap.

Tanuk:

Az esküt tevő:

Az esküt vevő:

bélyegző és aláírás.
MAGYAR ÁLLAMVASUTAK
FŰTŐHÁZ VEZETŐSÉGE
BÁNRÉVE

I.sz. melléklet az 5086/1950.I.sz. rendelethez.

Másolat.

Rónaföldi Zoltán kartársnak
ksz. ób.

Bánréve.
amfüth. utján.

Alkalmazom Önt szolgálatba lépése napjától kezdődő hatállyal a Magyar Államvasutak szolgálatába, a Szolgálati Szabályzat 3.§. 3/b. pontja alapján külön szerződéssel, havibérre, műszaki munkavállaló...nak.

Illetményeit a Magyar Népköztársaság Minisztertanácsának 51/1950.M.T. számu rendelete alapján, a rendelet 2.sz. mellékletét képező alapfizetési táblázat szerinti III. ...szakcsoport 16. ...fizetési fokozatának megfelelő alapbérben, valamint a 3.számu mellékletet képező táblázatban, a mindenkori munkahelyének megfelelő béroszt ály szerinti munkakört bérben fogja megkapni.

Fenti minőségben történt alkalmaztatása ideiglenes jellegü és Önnek a szolgálat, a Szolgálati Szabályzat 72.§./4/ pontja alapján bármikor és minden indokolás nélkül felmondható.

Szolgálattételre a bánréve fűtőházhoz ...ezen hó.

Miskolc, 1950. március hó 1. -n.

Az igazgatóság vezetője: Dr. Andavári Ferenc igazgató.

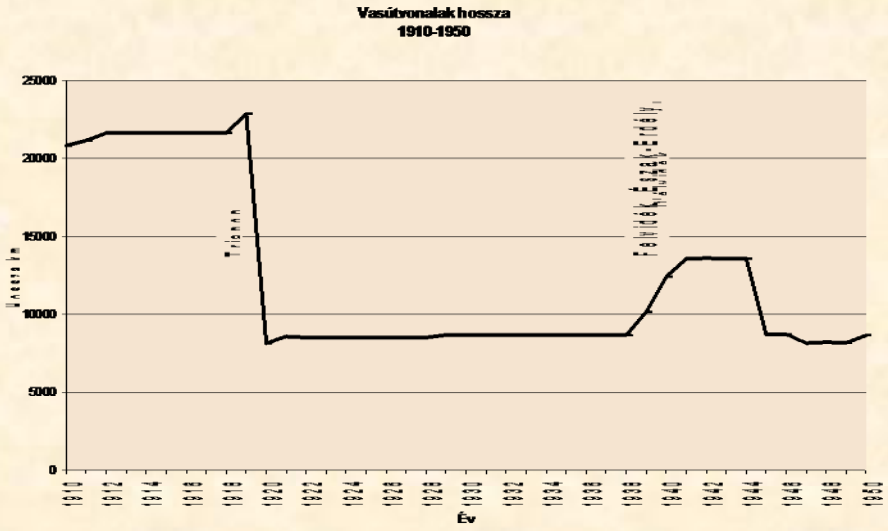


Sapkajelvény
1945-48

A háború után a korábban visszatért területek vasútjai ismét elvesztek és az Erdélyben végzett gigantikus méretű vasútépítések hasznát megint a románok élvezhették, annélkül, hogy a kezüket mozdították volna.

A 3410 km új építésű pálya, amely öt év alatt valósult meg – sokszor hihetetlenül nehéz környezeti viszonyok között, számtalan zseniális vasútépítési megoldással – ma is példaértékű.

A vonalhossz 1945 után 8691 km lett.



1950. februárban indult az „500 km”-es mozgalom. Ennek eredete szintén a Szovjetunióból eredt, mert itt a tehervonati mozdonyoktól napi 500 km teljesítményt vártak el. Az ottani nagyobb távolságok miatt náluk ez reális, nálunk irreális volt.

Az 1950-es évek meghozták a MÁV szigorú felügyeletét is, az ÁVO, később az ÁVH szakosztályai által. A MÁV-nál ekkor a „politikai tiszti” rendszer is működött.

„1945 után több jogszabály is született a formálódóban lévő új gazdasági berendezkedés védelmében. Ezek – különösen a forint bevezetésével összefüggésben meghozott 8.800/1946. M. E. számú rendelet, majd az első ötéves terv indulásához kapcsolódóan született 1950. évi 4. számú törvényerejű rendelet – lehetőséget teremtettek arra, hogy lényegében minden gazdasági bűntettet, szándékosan vagy gondatlanságból elkövetett cselekedetet politikai célzattal elkövetett bűncselekménynek tekintsenek, és ilyen módon üldözzenek. A büntetőjogi szabályok hivatalos összeállítása (BHÖ) szerint aktív szabotázst követett el az, aki a népgazdasági terv megvalósítását szándékos rongálással veszélyeztette, míg passzív szabotázst az

valósított meg, aki kártevő, ellenséges célzattal, akár tevőlegesen, akár mulasztással, akadályozta egy üzem, zavartalan és rendeltetésszerű működését. A „társadalmi", különösen az állami tulajdon védelme természetesen részét képezte a politikai rendőrség tevékenységének, amely a lehető legszélesebben értelmezte a szabotázs elleni harc fogalmát. Így a munkájuk az iparirányítást végző különböző minisztériumokra, hivatalokra és az egyes ipari üzemekre irányult, ezek „védelme" kiterjedt a kémekkel, terroristákkal, diverzánsokkal és általában minden ellenséges behatolással való küzdelemre is. Az objektum-elv, valamint a szabotázs fogalmának tág értelmezése tehát lényegében azt eredményezte, hogy – legalábbis az itt vizsgált időszakig – az ipari elhárítás voltaképpen az iparirányítás és az ipari termelés területén végzett belsőreakció-elhárítást jelentett.."

„ ...Az 1949-ben „önállósodott" Államvédelmi Hatóságon (ÁVH) belül a szabotázs elhárítás az I. (Hálózati, olykor Operatív Hálózatinak is nevezett) Főosztályon belül szerveződött meg. Az I/4. számmal jelölt szervezeti egység az ipar, a mezőgazdaság, a kereskedelem, a pénzügy és a közlekedés egész területén végzett hálózati-operatív munkát. 1950. december végén a mezőgazdasági, 1951 júniusában pedig a közlekedési elhárítást végző alosztályokat külön osztállyá szervezték, ettől kezdve az I/4. Osztály elhárító tevékenysége az iparra, a kereskedelemre és a pénzügyi szektorra terjedt ki…"

„ ...A szervezet megalakulásakor hat alosztályra tagolódott. Az I/4-a alosztály foglalkozott a nehéziparral, az I/4-b alosztály a könnyűiparral és az építőiparral, az I/4-c alosztály a kereskedelmi és a pénzügyi területtel. Az I/4-d alosztály végezte a mezőgazdasági elhárítást (ebből szerveződött meg az önálló mezőgazdasági osztály), az I/4-e alosztály a Közlekedési Minisztériumban, valamint a vasúti és országúti közlekedés területén, míg az I/4-f alosztály a hajózás és a polgári repülés objektumaiban dolgozott. (E két alosztályból hozták létre az önálló közlekedési elhárítási osztályt.) A „megtisztított profilú" szabotázselhárító osztály létszáma 1951 októberében 125 fő volt: ebből 105 fő vezető és operatív állományú tiszt, míg 20 fő adminisztratív munkát végzett. Az ÁVH megszüntetése, pontosabban a BM-mel való 1953-as összevonása előtt az osztályon már 147 ember dolgozott, ebből 129 fő operatív terüleen..."[643]

[643] Takács Tibor: Az ipari szabotázs elhárító szervezet 1956 és 1962 között

A lakosság kitelepítése a Felvidékről

Bánréve ismét határszéli település lett a háború után. A korábbi kiterjedt vasutakból 1938 után csak egy csekély töredék tért vissza. Most ez megint elveszett.

Ezen túl azonban a községnek és az ott élőknek szembesülniük kellett egy újabb tragédiával, amely nagyon sok embert, családot érintett.

Trianon óta egyetlen magyar kisebbség esetében fordult elő, hogy a többségi nemzet államapparátusa nyíltan tervbe vette teljes felszámolását, és a terv megvalósítása érdekében nem csupán jogfosztó törvényeket, rendeleteket, intézkedéseket foganatosított, hanem konkrét bel-és külpolitikai lépéseket is tett. A csehszlovákiai magyarsággal szemben a II. világháború utolsó szakaszában, illetve a háború befejezését követően Beneš köztársasági elnök, a koalíciós csehszlovák kormány, illetve a szlovák megbízotti testület München /és az első bécsi döntés/ "jóvátételének" jelszavával nem pusztán az 1938 előtti határok helyreállítására törekedett, hanem Csehszlovákia mintegy négymilliónyi nem szláv /német, magyar/ kisebbségeinek kitelepítését, elszállítását tűzte ki célul.



A Benes-dekrétumok alapján jöttek a kitelepítések Csehországba, majd a Magyarországgal lebonyolított lakosságcsere és lassan, de biztosan kezdetét vette egy folyamat, amit legegyszerűbben úgy lehet jellemezni, hogy az ország megtisztítása a magyar és a német nemzetiségű polgároktól.

A csehszlovák kormány vagonszám hurcoltatta ki azokat a szlovákiai magyarokat, kik nem reszlovakizáltak.

Eduard Benes a háború után Csehszlovákiában megteremtendő tiszta nemzetállam megvalósításáról, a nemzetiségi problémáról, a németek és magyarok kitelepítéséről többször, de más-más hangsúllyal nyilatkozott. A "transzfer"-t, a német kisebbség kitelepítésének gondolatát 1942-43 fordulóján a magyar kisebbségre is kiterjesztették. Az indokok hasonlóak voltak: "a jogos nemzeti önvédelem és a kollektív bűnökért járó kollektív megtorlás elve." A szövetséges nagyhatalmak - a Szovjetunió kivételével - támogatását azonban a magyarok kitelepítéséhez ebben az időszakban nem sikerült elnyerni (1943. december).

Beneš elnök a szlovákiai magyar lakosság kitelepítésének gondolatát teljes határozottsággal 1943 decemberében Moszkvában, a szovjet-csehszlovák barátsági, együttműködési és kölcsönös segítségnyújtási szerződéssel kapcsolatos tárgyalásain vetette fel. Maga a szerződés nem tartalmaz ugyan konkrét utalást a magyar lakosság Csehszlovákiából való kitelepítésére, de Sztálin és Molotov feltétlen támogatásáról biztosította az elnököt, ami megmutatkozott a magyar fegyverszüneti szerződés, a potsdami és a párizsi békekonferencia tárgyalásain is.

Ennek a rendeletsorozatnak az első állomása a különböző csehszlovákiai politika erők által 1945. március végén Moszkvában kidolgozott, s április 5-én Kassán nyilvánosságra hozott kormányprogram volt, amely egyértelművé tette, hogy az új csehszlovák állam a magyar nemzetiségű lakosság túlnyomó részét a kollektív bűnösség elve alapján hontalanságra akarja ítélni.

A tavasz folyamán a mintegy 450, többségében magyarlakta községben a közigazgatás vezetését biztosokra /komisszárokra/ bízták, s a magyar nemzetiségű lakosság részvételét a helyi tanácsokban megtiltották. Elbocsátották állásukból a magyar nemzetiségű közalkalmazottakat, majd a magánalkalmazottakat. A magyar nemzetiségűek tulajdonában lévő kis-és középüzemek nemzeti gondnokság alá kerültek.

A front áthaladását követően a csehszlovák polgári és katonai hatóságok igyekeztek olyan helyzetet teremteni, amely a magyar nemzetiségű lakosság tömeges Magyarországra költözését idézte elő. A városokban - Pozsonyban például a lakosság 90 %-át érintette - tömeges méreteket öltött a lakások igénybevétele, sok esetben a tulajdonosok internálásával egybekötve. A Duna másik oldalán lévő Ligetfalun 5000, a pozsonyi tölténygyárban pedig 4000 embert zsúfoltak össze. A rokonoknál, falvakban bujkálókat éjszakai razziákon fogdosták összse. Az internáló táborokban tarthatatlan állapotok uralkodtak. A falu lakóinak megtiltották, hogy élelmiszert adjanak el, vagy az internáltaktól bármit is vásárolva pénzhez juttassák őket.

"Csak a szlovák Vöröskereszt adat nekik reggel egy kis cukortalan feketekávét, délben híg levest. Négy hét alatt csak háromszor kaptak kenyeret. ... Orvos nem járhat ki hozzájuk, kezelésre pedig a városba nem lehet bejárni, mert nem adnak hídátlépési engedélyt..".

A tölténygyári táborban még szomorúbb a helyzet. Hatalmas fabarakkokban, ahol valamikor az internált zsidókat tartották a németek, a puszta földre terített papíroson fekszenek az internáltak, férfiak, nők vegyesen, mindenféle takaró nélkül, mivel ide azokat hozzák, akiket az utcán fognak le. Ezeknek gyenge élelmezés mellett naponta 12-14 óra hosszat nehéz munkát kell végezniük." Kassáról február-márciusban hétszáz magyar vezető állást betöltő embert távolítottak el, júliusig pedig mintegy húszezer magyar nemzetiségűt vittek el a városból.

A menekülésre kényszerítettek 1945 tavaszától tömegesen keresik meg a különböző hazai fórumokat, és a történtek ismertetésén túl a szlovákiai magyarság védelmét kérik. Beszámolóik nyomán riasztó kép bontakozott ki a szlovákiai eseményekről: "A magyarok üldözése Fülek vidékén - tájékoztatta a miniszterelnökséget Mónár Imre - a legféktelenebbül folyik. A köztisztviselőket áttették a határon, a magyarság vezetőit munkaszolgálatra vonultatták be, illetve internálták, a magyarokat minden állásból elbocsátják, a magyarok vagyona közpréda, és az elkeseredés óriási.

A Csehszlovákiába került magyarság kétségbeesetten várja, hogy a magyar kormány valamilyen közbelépése tűrhetetlen sorsát megjavítja.

"Bánréve község a menekültek elhelyezéséhez kéri a miniszterelnökség segítségét:

Szlovákiából a kiutasítás április 17-én vette kezdetét, és mind jobban fokozódó erővel a mai napig is tart. Bánréve községben eddig 229 család tartózkodik, a többi beérkezettről, főként elszállításukról a község a legnagyobb nehézségek árán gondoskodott."

Az 1938 után odakerült köztisztviselőket, tanárokat, papokat június elején - 50-60 kgos poggyásszal, éjszaka, csendőri kísérettel - tömegesen utasították ki az országból. A Csehszlovákiából menekült, illetve kiutasított magyarok - csakúgy, mint a többi szomszédos ország területéről érkezettek - ellátása és elhelyezése szintén a Népgondozó Hivatal hatáskörébe

tartozott. A kiutasítottak pontos számának megállapítását nehezítette, hogy a vidéken, rokonoknál, ismerősöknél tartózkodók ellátása ideig-óráig megoldottnak tűnt, így maguk az érdekeltek sem regisztráltatták magukat azonnal. A polgári menekültek esetében pedig még jelentkezési kötelezettség sem volt, így számukat csak becsülni lehetett. A Népgondozó Hivatal összesítő adatai szerint 1945. augusztus 31-én az ország területén 5154 szlovákiai magyar menekült közalkalmazott tartózkodott, a polgári lakosság számát ugyanebben az időben 5131 főben állapították meg. A folyamat felgyorsulását jelzi, hogy három héttel később, szeptember 18-án már 8387 kiutasított közalkalmazottat és 17 001 menekültet regisztráltak.

A lakosságcsere végül is többszöri megszakításokkal 1949 nyaráig tartott, igaz 1948 ősze után már csak az egzisztenciálisan fenyegetett magyar családok, s a Magyarországról önként kitelepülni akarók kisebb csoportja került "kicserélésre".

A II. világháború után a két ország közötti migráció összesített számadatai szerint Csehszlovákiából Magyarországra menekült, kiutasított, a lakosságcsere-egyezmény keretében áttelepült mintegy 90 000 személy, míg Magyarországot ennek "ellentételeként" hozzávetőlegesen 60 000 személy hagyta el."

A Magyarországra áttelepült szlovákiai magyarok jelentős része földműveléssel foglakozott, főleg a vagyonosabb, magasabb színvonalon gazdálkodók rétegeiből kerültek ki. Kétségtelen, hogy az áttelepültek között aránytalanul magas volt a közalkalmazottak, a jól képzett értelmiségiek száma. Az áttelepült szlovákiai magyarság beilleszkedését hosszú ideig késleltették azok a körülmények - svábok folyamatban lévő kitelepítése, a tulajdon biztonságának hiánya - amelyek közé Magyarországon kerültek.[644]

A Magyar Államrendőrség bánrévei határrendészeti kapitánysága

BIZALMAS!
Szám: 33/6-1946. Biz.
Tárgy: Magyarok deportálása a megszállt gömöri részeken
Rand. száma: 579.834/1946. IV-1. d. B. M. Melléklet: 3 drb.
A Magyar Belügyminisztérium Határrendészeti Osztály Vezetőjének!
BUDAPEST

Jelentem, hogy a deportálási tevékenység Bánréve határközség közvetlen közelébe érkezett, s így nagyobb események kipattanása bármelyik pillanatban várhatók. Kapitányságom részére szigorú készültséget rendeltem el, s ugyancsak a helybeli 2/6. Honvéd határvadász század is készültségben van. Nagy baj azonban, hogy sem a határvadász század, sem hatóságom többszöri felterjesztés dacára határmegerősítés céljából erősítést nem kapott, s állig felfegyverkezett csehszlovák legális és illegális erőkkel kellene – általuk kiprovokált határincidens esetén – szembeszállni. Hatóságom részére puskánként 20 töltény áll csupán rendelkezésre, a tisztek nagyobb részének még pisztolya sincs. Két pisztoly van mindössze, de abba megfelelő számú – 7.65-ös – töltények hiányoznak. Karhatalmi segítség iránt a miskolci főkapitányságot is megkerestem, onnan sem nyertem idáig választ. Egyedül csak a putnoki és ózdi

[644] Tóth Ágnes Telepítések Magyarországon 1945-1948 között

járási kapitányság gyér (s lőszerhiánnyal küzdő) segítségére támaszkodhatunk. Az Aggtelektől Domaházáig terjedő 70 kilométeres hosszú határsávon magyar részről kb. 380-400 ember állhat fel. Kérek ezért sürgős megerősítést, főleg anyagban (géppisztoly, puskatöltény, pisztoly, 7.65-ös pisztolytöltény).

A megszállt gömöri részeken Pálfalvi, Jánosi, Serka, Feled, Várgede és Sajószentkirály községeket körülzárták, s a lakosság deportálását megkezdték. Ugyanez az eset Rimaszécsnél is. Szórványosan újabb menekültek érkeztek. Legújabb hír szerint Csiz, Gortvakisfalud és Kerekgede községek egyidejű körülzárásával a deportálási tevékenységre ott is minden előkészület megtörtént. Az eszeveszett cseh deportálási téboly gátat nem ismer, nem számít előtte párt, vallás, érdem, vagy szimpátia. Jánosiból Bojtos Géza volt partizánvezért, ki 1944 telén zászlóalját az előretörő orosz csapatokhoz vitte át, is elvitték családjával. Pelsőcről 26, Rozsnyóról 88 magyar családot jegyzetek elő deportálásra. Pozsonyból azon hír érkezett, hogy a Gömörből deportáltak első transzportja odaérkezett, ott külön választották a férfiakat, külön a nőket és külön a gyermekeket, s így továbbították őket.

Említésre méltó hír az is, hogy az agyonhajszolt, üldözött, s vérig keserített magyarság helyenkint szabotázs cselekményeket hajt végre a deportálási módszerek eszközei ellen. Így Várgede és Gömörsid között két ízben meglazították a síneket az arra haladó üres teherszerelvények kisiklottak. Meg nem erősített hírek szerint a tajti csendőrlaktanyában ismeretlen egyén kézigránátot vágott be, több sebesülés történt.

Végül jelentem, hogy tegnap, folyó hó 11-én este 18 óra tájban váratlanul hatóságomhoz érkezett az Áttelepítési Kormánybiztosságtól Dr. Bója Lajos titkár, angol újságírókkal tájékozódva a helyzetről, több menekültet kihallgattak.

Bánréve, 1946. évi december hó 12-én.

A kapitányság vezetője:
Dr. Pallagi Dénes
r[endőr] f[ő]h[a]d[na]gy[645]

A Magyar Államrendőrség bánrévei határrendészeti kapitánysága

BIZALMAS!
Szám: 33/6-1946. biz.
Tárgy: Magyarok deportálása a megszállt gömöri részeken.
Rendelet száma: 579.834/1946. IV-1. d.
Melléklet: 1 drb.
A Magyar Belügyminisztérium Határrendészeti Osztály Vezetőjének,
BUDAPEST

Jelentem, hogy az utolsó 48 órában a deportálási tevékenység újabb területekre terjed ki. A gömörmegyei Oldalfalva, Gömörfüge, Baraczva, Felsőváły és Alsóváły községek kerültek sorra. Vett értesülések szerint Gömörfügéről 16, Barczáról 16, Felsőváły és Alsóváły községekből 32-32. családot hurcoltak el. Úgy észlelhető, hogy lassan sor kerül Gömör megye valamennyi magyar községére. Külső segítség híján a cseh sovinizmus és imperializmus eléri

[645] http://archivnet.hu/

egyik nagy célját: a határsáv magyartalanítását. E száraz, egyszerű jelentések mögött az egyéni emberi tragédiák sorozata bújik meg. Kisemberek egzisztenciái, hosszú emberélet során keservesen megszerzett ingóságai prédálódnak el. Ezekről felvett jegyzőkönyveket külön 689/5-1946. szám alatt fogom a Belügyminisztérium Határrendészeti Osztályának felterjeszteni. Korompai Pál földmíves szemtanú elmondta többek között, hogy Jánosi községet 60 csendőr és 80 katona zárta körül, ő alig tudott a gyűrűből kiszökni. Messziről látta aztán, hogy a cseh csendőrök miként hajtották el lovait, tehenét, ökrét, miként rabolták ki magtárát, s miként ölték le hízóját, melyet gépkocsira dobtak.

Így kifosztva, tönkretéve s ráadásul elhurcolva, nem csoda, hogy sokan öngyilkosok lettek. Többek közt Fülöp nevű kövecsesi gazdálkodó így járva, öngyilkos lett egész családjával együtt.

Feleden holtan tették ki őket a vagonból.

Az elhurcoltakat Feleden válogatják szét, és embertelen módon a családfőt, asszonyt s gyermeket külön veszik.

Átmenetileg az biztosítja az embereknek a deportálástól való menekülését, ha áttelepülési határozat van kezében. Ezeket egyelőre nem bántják.

A deportálási tevékenységben Tornalja vidékén Oravecz András járási főnök egyéni bosszútól fűtve vezető szerepet visz.

A helyzet továbbra is komoly.

Bánréve, 1946. évi december hó 16-án.

A kapitányság vezetője:
Dr. Pallagi Dénes
rfhdgy.[646]

A sátoraljaújhelyi határrendészeti kapitányság jelentése a szlovákiai magyarság deportálásáról

1947. január 25.
Magyar Államrendőrség sátoraljaújhelyi határrendészeti kapitánysága
6/biz.-1947. szám
Tárgy: szlovákiai magyarok deportálása
Magyar Belügyminisztérium
IV.1/d. Alosztály,
Budapest
Vigadó utca 2. III.

Jelentem, hogy a kapitánysághoz tartozó határsáv túloldali részéről január 22. óta tömegesen érkeztek menekülők a határszéli magyar falvakba. A magyar oldalon lévő Zemplénagárd, Karos, Pácin, Kisrozvágy, Láca és Ricse községekbe az utóbbi két napon mintegy háromszáz menekült érkezett.

Előadásaikból megállapítottuk, hogy a túlodali határsávban a szlovákok Királyhelmec, Kisrozvággyal szemben fekvő Géres, Kistárkány és Nagytárkány, továbbá Örös és Borsi községekben azokat, akik reszlovakizálásra jelentkeztek, valamint azokat, akiknek

[646] http://archivnet.hu/

birtokuk nem haladja meg az 5 kat. holdat, összegyűjtik, és ismeretlen helyre szállítják el. Az útbaindítás gyakorlatilag úgy történik, hogy egy teherautón két-három csendőr a kiszemelt család háza előtt megáll, egy hivatalos irat alapján felszólítja a lakókat, hogy azonnal szálljanak fel a gépkocsira. Az indulásig legfeljebb két perc áll rendelkezésre, úgyhogy az áttelepítendőnek annyi ideje sem marad, hogy az utazáshoz szükséges holmikat összeszedje.

Az íly módon összeszedetteket Tárkányba szállítják, ahol a vasúti kocsikba való berakodásig egy dohánybeváltó helyiségben tartózkodnak szigorú őrizet alatt

Ugyanakkor a községet is körülzárják, hogy senki se hagyhassa el lakóhelyét.

A magyar-csehszlovák határvonalon szlovák részről megerősített őrség áll, 50 m-enkénti felállítással 1 csendőr, 1 katona, 1 pénzügyőr és 1 partizán. Mint bizalmasan értesültünk, erre a megerősítésre azért volt szükség, mert a csendőrségben nem bíztak meg.

Az üggyel kapcsolatban felvilágosítást kértünk a csehszlovák áttelepítési bizottság sátoraljaújhelyi kiküldöttétől, aki kérésünkre elmondta, hogy jelenleg 500 család kerül a Szudétákba való kitelepítésre a már említett községekből.

A menekülők előadása szerint a közeljövőben kerül sor a kassai magyarság kitelepítésére, mivel - szlovák álláspont szerint - megélhetésük hiányos nyelvtudásuk és termelőeszközök hiánya miatt nincs biztosítva.

Január 24-én a miskolci határvadász zászlóalj utasítására a határt lezárta a honvédség, mivel a szlovák hatóságok betiltották a határon való átutazást. Ugyanakkor a kapitányság tudomására jutott, hogy az általunk kiállított alkalmi útilappal Szlovákiában tartózkodó két utast nem engedték vissza, ezek közül az egyiket, Kázmér Jánosnét, t[örzs]őrm[ester] feleségét már el is szállították Királyhelmecre.

A menekültek rendészeti és egyéb szempontokból való felülvizsgálására és ellátására a következő intézkedéseket léptettük életbe.

A helyi önkormányzati hatósággal érintkezésbe léptünk a menekültek szociális gondozásával kapcsolatban. Az említett magyar határmenti községek teljes mértékben felkészültek a menekültek befogadására és ellátására.

Mivel a 221.670/1946. IV. 12. B. M. sz. rendeletben előírt jelentkezésük a kapitányság székhelyén természetszerűleg nehézségekbe ütközik, a fent említett hat határszéli községbe hat szervet rendeltem ki adatfelvételre és igazolványok kiállítására. Ezek a szervek látják el átruházott hatáskörben a kapitányság rendészeti teendőit is, a panaszokat felveszik és a menekültek szűrését is végzik. A kapitánysággal, a községi elöljárósággal és a rendőrbiztosságokkal állandó összeköttetésben vannak.

Az összegyűjtött adatokat a kapitányság dolgozza fel, és esetenként terjesztjük fel.

Az említett szervek kirendelésében utólagosan kérem a hozzájárulást és részünkre a napidíj felszámítását engedélyezni.

Újabb eseményekről a jelentést esetenként, sürgős esetben táviratilag teszem meg.

Sátoraljaújhely, 1947. január 25-én.

Tamás Ferenc r. hdgy.
kapitányság vezetője helyett[647]

[647] http://archivnet.hu/ Jelzet: MOL XIX-B-10-1947-IV/12-532. folyószám, 281.770/1947, 8. doboz

A karancskeszi honvéd határvadász zászlóalj parancsnokság jelentése a szlovák deportálásokról

1947. január 29.
Magyar 9. honvéd határvadász-század
4. szám
„D".-1947.
Szlovák deportálásról jelentés.
Magyar 3. honvéd határvadász zászlóalj „D" tisztjének
Karancskeszi, 1947. évi január hó 29-én Salgótarján

Jelentem, hogy 1947. évi január hó 27-én Bussa, Rárósmulyad és Felsőzellő szlovákiai községeket szlovák partizánok, csendőrök és katonák körülzárták és a deportálást megkezdték.

Bussán 84 család, Rárósmulyadon 43 család kapta meg a deportálásról szóló hivatalos végzést. (Pridelovaci výmer). Felsőzellő községből kevés számú család került deportálásra. Számukat pontosan megállapítani nem tudtam.

A községek körülzárása következtében a deportálás elől csak nagyon kevesen tudtak Magyarországra menekülni. Nógrádszakál községbe Bussáról 12 személy, Rárósmulyadról 9 személy, Felsőzellőről pedig 1 személy tudott eddig átmenekülni. Mindhárom községbe a lakosság elszállítása még folyamatban van.

Megállapítottam, hogy a deportálások folyamán nem tartják be a szlovák kormány által kiadott 88/1945 számú elnöki dekrétumot (a dekrétum másolatát 1./ sz. alatt melléklem) elhurcolásra kerültek olyan anyák, akiknek 10 éven aluli gyermekük van.

Rárósmulyadról Jekkel Józsefné /szül. Vámos Irén/ 2 hónapos kisgyermekével, Péter Istvánné (szül. Vámos Piroska) hét éves és egy 8 hónapos gyermekével is az elhurcoltak között van. Jekkel Lászlóné egy 3 hónapos és egy 2 éves kis gyermekét a bizottsági orvossal megvizsgáltatta az elhurcolás előtt. A gyermekek betegek voltak. Ennek ellenére az orvos azt mondta, hogy takarja jó melegen be őket, elszállítható.

Az elhurcoltak között van Budai András 87 éves gazdálkodó is, valamint Schnaiker Endre községi kovács.

A fent említett rendeletben közölteket a felhozott bizonyítékok tanúsága szerint tehát nem tartják be.

A személyek elszállítása nyitott tehergépkocsikon történik. Azokat az ingóságokat, amelyeket a mellékelt útmutatás (2-es számú melléklet) szerint magával vihet, leponyvázott tehergépkocsikon viszik. A bevagonírozás Losonc vasútállomáson történik. Az onnan érkező hírek szerint ingóságaikat azonban innen már nem viszik velük tovább. A hátrahagyott ingóságokat az elszállításra nem kerülőknél kell hagyniuk, további intézkedésig.

Az elszállítások során a családokat különböző városokba jelölik ki, valamint a családtagokat is.

Vámos Mihály (házúr) rárósmulyadi fűszeres más városba lett szállítva, mint tüdőbeteg apja, leánygyermekét és feleségét szintén más városba szállították

Nagy Ferenc (Csaba), aki félszemére vak, más községbe került, mint nyomorék felesége és László fia, aki fél kezére béna, másik kezére pedig 60%-os háborús rokkant.

Birtokomban jutott Vámos Ilona kitelepítéséről szóló végzés (3. sz. melléklet), amelyen világosan kitűnik, hogy habár Alfréd nevű fia 1935-ben született, tehát 16 évnél fiatalabb, - mégis Kralowiczébe telepítették volna. Az elhurcolás elől azonban átmenekült Litkére.

A deportálásra került községekben a lakosság hangulata nagyon elkeseredett. Bussán a kitelepítő csendőrök ellen Palik József 27-én kb. 1/2 10 óra körül tettleg lépett fel. Dulakodás során két szlovák csendőrt agyonütött. A szlovák katonák a helyszínen agyonlőtték. 27-én éjjel a lövöldözések zaja többször áthallatszott Nógrádszakálba.

Felsőzellő községben Bella Gábor, aki a községben a legmódosabb gazda volt és szintén deportálásra került, elhurcolása előtt házát felgyújtotta. Szlovák katonák megbilincselve külön szállították el ismeretlen helyre.

1947. évi január hó 28-án Rárósmulyad községet körülzáró szlovák katonák közül 2, egy az elhurcolás elől elmenekült egyén üldözése közben az Ipolyon keresztül átjött Magyarországra. A határvonal mellett húzódó országúton tartózkodó magyar polgári személyeket a náluk lévő géppisztolyokkal akarták onnan távozásra kényszeríteni. Az azonnal a helyszínre érkező magyar katonák megérkezésének láttára visszahúzódtak az Ipolyon túlra. Megállapítottam, hogy a 2 szlovák katona ittas állapotban volt.

A fent említett három község elhurcolt lakosságát Tőrincs községen keresztül szállítják Losoncra. Tőrincs lakossága, látva az eseményeket, tömegesen özönlik át a határon. Ingóságaikat hozzák magukkal. A szerzett hírek, a látott események olyan hatással vannak a tőrincsi magyar lakosságra, hogy átözönlésüknek megakadályozására rábírni őket nem lehet. Olyan kijelentéseket tettek, hogy akadályoztatásuk esetén a szlovák határőrizeti szerveknek fegyveresen állnak ellen. László Pál átjövetelekor egy orosz mintájú puskát, benne 6 db töltényt adott át a 9/4 h[atár]v[adász] őrs parancsnokának. Valamennyi menekülő baltával és csákányokkal van felfegyverezve. Az átmenekülők számát nagy számuk miatt pillanatnyilag pontosan megállapítani nem lehet. A Tőrincsen szolgálatot teljesítő szlovák finánccok a vagyonmentést nem akadályozzák meg, sőt elősegítik. Így vált lehetővé, hogy a menekülők állatokat, kocsikat és mezőgazdasági gépeket is magukkal hoznak.

A 9. hv. sz[ázad]d p[arancsno]k. f. hó 28-án a kérdéses területen szemlét tartott. Jelentését csatoltan melléklem.

Jehocek Károly
szd. nyom[ozó] t[iszt[h[elye]tt[e]s[648]

A salgótarjáni honvéd határvadász zászlóalj parancsnokság jelentése a szlovákiai deportálásokról

1947. február 1.
M. 6. hv. zászlóalj parancsnokság D. tiszt
9. szám
D.-1947.

[648] http://archivnet.hu/ Jelzet: MOL XIX-B-10-1947-IV/12-101. folyószám, 4. doboz

Szlovákiai deportálásokat jelent
Honvéd Határőr Parancsnokságnak
(1. b. osztálynak)
Salgótarján, 1947. február hó 1-én Budapest

540

Január hó 27-től 31-ig megtartott szemlém alkalmával szerzett túloldali és a deportálásokkal kapcsolatos értesüléseim az alábbiakban jelentem:

7. hv. század sávjában:

Bánréve és Sajópüspöki között az országúton közlekedők egy hiányos öltözetben lévő nőt találtak, akit idegösszeroppanással előbb a közeli bányakórházba, majd Budapestre szállítottak. Későbbiekben elmondotta, hogy a deportálás elől és minden ingóságát visszahagyva, csak az utolsó pillanatban tudott elmenekülni.

Jéne községből majdnem az egész falu áttelepült. A menekülteket az ózdi járási főszolgabírói hivatalhoz irányították, ahol elszállásolásukról gondoskodtak. Jénéből az áttelepülést megelőzően csak december 10-én és Karácsony másnapján volt részleges deportálás. A jénei finánc parancsnokot azért, mert a magyarok átmenekülését elősegítette, a hírek szerint elmozdították állásából. A deportálást végző bizottság több tagja, valamint a bizottsághoz tartozó szlovákok zsidó vallású; így a menekültek egy részének hangulata zsidóellenes.

Harmac, Rimaszécs, Csizfürdő és Feled községekben a deportálások megtörténtek. A falvak körülzárását a csendőrség és a katonaság végzi. A kitelepítendők kiválasztását pedig a faluban lévő repülő-bizottság végzi, mely orvosi felülvizsgálat alapján történik. A környező falvak deportáltjainak vagonírozása és autóba rakása Feleden történik. Az elszállítandók a legminimálisabb élelmet vihetik magukkal. Eddig főként a nincsteleneket vitték el, de legutóbb már mindazokat a módosabb gazdákat, - melyek fehér cédulával rendelkeztek -, is elszállították. Kiknek az előbbi rendelkezés értelmében Magyarországra kellett volna települniük. A Magyarországra történő legális telepítés után ugyanis Szlovákiának az ott maradt ingatlanokért és földbirtokokért téríteni kellene, vagy kompenzációs alapon beszámítás alá esne; de jelen esetben a fehér cédulával rendelkező, módosabb magyar gazdák deportálása után földbirtokuk a szlovák állam tulajdonába megy át.

Jéne község egész lakossága február 11.-ére népbíróság elé lett idézve. A megidézettek között szerepelnek olyanok is, akik már két évvel ezelőtt meghaltak, vagy már évek óta nem laknak szlovák területen. Ilyen idézést Jénében csak 5 család nem kapott. Jénéből menekültek cigányok is. Látva azonban azt, hogy megélhetésükért itt is dolgozni kell, visszaszöktek. A visszaszökött cigányokat a szlovákok megverték.

Harmacon 8 családot azért, mert nem akartak elmenni, nagyon megvertek a csendőrök és betegen, részben eszméleten állapotban rakták őket gépkocsira.

Lénártfalváról 240 szekérrel jöttek át menekültek, s bár szlovák finánccokkal találkoztak, azok nem akadályozták meg az átkelést. Az átmenekültek előadása szerint 2-300 cseh koronáért a szlovák finánccok tovább engedték őket.

Január 27-én Tornaaljáról 180 kijelölt családból 60 családot deportáltak.

Rimaszécsen december 10-én - az első kitelepítés alkalmával - 60 család közül 14-et szállítottak szudéta területre. Rimaszécsen 28-an, vagy 29-en várják az ismételt deportálást. A rimaszécsi finánccparancsnok Sabek törzsőrmester. A felesége magyar származású és ő maga is szimpatizál a magyarokkal. Helyettese Riska szemlész. Mindkettőjükről az átmenekült ma-

gyarok elismeréssel szólnak. A rimaszécsi finánc őrs legdurvább beosztottja Adam finánc. Ugyanitt a csendőrparancsnok egy magyar ajkú, volt csendőr törzsőrmester, aki a legmesszebbmenőkig a szorult helyzetben lévő magyarok segítségére van.

Rimaszécsen január 29-ére várták az áttelepítést, amikor az összes korcsmákat bezárták.

Szécsen a deportálandó magyarok besúgója Forgony Béla susai lakos. A szlovákoknál kiváltságokat élvez, és a besúgásait a maga javára gyümölcsözteti.

A Darnya-i finánccok megengedik, hogy az átmenekülők minden ingóságukat magukkal hozhassák. Az ottani finánccparancsnok, pl. az egyik átmenekülőt utasította, hogy átjövetele után Hangonyban Domonkos szds. századparancsnoknál jelentkezzen. Az itteni finánccparancsnok engedélyt adott a faluban élő magyaroknak az átmenekülésre. 28-án délután Détér és Serke felöl több tehergépkocsi jelent meg, melyek valószínűleg a deportálást szándékozták végrehajtani. A Darnya-i finánccok a tehergépkocsik megjelenésekor az átmenekülést leállították, és a tehergépkocsik rövid idő után történt távozásukkor kijelentették, hogyha az átmenekülés ismét lehetséges lesz, a menekülőknek azt be fogják jelenteni.

Darnyán az a hír járja, hogy 28-án, 29-én kezdődik az áttelepítés. Az egész község nem nagy, csupán tanya jellegű. Az ottani finánccparancsnok megengedte, hogy 28-án 5 óráig a menekülni szándékozók ingóságaikat Magyarországra szállíthassák.

Egy Darnya-i gazda kijelentette, hogy inkább Magyarországon lesz kanász, mintsem a szlovákok cselédje legyen.

Détér, Simonyi és Serke január 29-én szlovák katonákkal már körül volt fogva. Ugyanez nap történt Gesztete kiürítése is. Gesztete kiürítése olyan gyorsan történt, hogy onnan menekültek csak szórványosan tudtak átjönni a határon.

Gesztete községből 86 családot vittek el. 4 családot hagytak vissza, akik dohánytermelési igazolvánnyal rendelkeztek. A szlovák katonaság megszállta a községet, és erőszakkal vitték el a magyarokat. Élelmezésükre 10 élő libát vihettek magukkal és libánként 15 kg szemes takarmányt. 5 tagú családig 1 q burgonyát, 5 családon felül annak dupláját vihették el. A községekhez tartozó tanyákon eddig már letelepedett szlovákok a deportált magyarok visszahagyott ingóságát, állatjaikat széthordják.

A szlovák finánccokat a Magyarországról átjáró csempészek a következőkről tájékoztatják:

A szlovákok a kitelepítéseket és a deportálásokat hagyják abba, mert magyar területen partizánokat toboroznak és rövidesen várható, hogy az így toborzott partizánok betörnek Szlovákiába. A szlovák finánc közlése szerint ezért erősítették meg a határt katonasággal. Továbbá kijelentette: Ha mi magyarok bementünk volna Szlovákiába, veszteséget okozhattunk volna nekik, de eredményt mégse érhettünk volna el.

Túloldalról származó hírek szerint Füleken a magyarság csoportokba tömörült, és állítólag segítségére akartak lenni Dálnoki Veress Lajos összeesküvésének.

8. hv. század sávjában:

Péterfaláról átmenekült ismeretlen nevű módos gazda jelentkezett a 8/1 hv. őrs parancsnokánál. Tudomása volt arról, hogy Szilváskő-pusztán (Magyarország) 11 család önként jelentkezett a Szlovákiába való kitelepülésre. Előadja továbbá, hogy bár 120 hold földje maradt odaát. Megy Szilváskőre, és az ott kitelepülésre váró szlovák családokat levetkőzteti és kikíséri a határra. Ott megadja nekik a Szlovákiában hagyott otthonának címét, és átteszi őket

a határon. A visszahagyott otthonukat pedig Szilváskő-pusztán a maga részére foglalja le. Ugyancsak a 8/1 hv. őrsön Farkas Viktor (Magyar[ország]) dobfenéki gazda előadta, hogy míg ő és családja otthonuktól távol voltak, a szlovákok minden terményüket és ingóságukat elhurcolták. Az otthon tartózkodó Zoltán nevű fiát pedig azért, mert pisztolyt találtak nála, ismeretlen helyre hurcolták; Dobfenéken csak egy pár magyar családot hagytak vissza, akik elfogadható orvosi bizonyítvánnyal rendelkeztek. Azonban azokat az öreg családokat, akik munkabíró fiatalokkal rendelkeztek, ugyancsak elhurcolták.

Péterfalán 8 nincstelen család lakott. Egész évi eltartásukról a módos Köböl család vállalt kezességet, és a kezesség fejében 70 000 cseh koronát ajánlottak fel. A szlovákok ezt nem fogadták el, és mind a 8 családot deportálták.

Péterfalát 16 csendőr szállta meg azzal, hogy mindaddig ottmaradnak, míg a deportáló bizottság a kijelöléseket végre nem hajtja. A csendőrség viszont a rájuk bízott feladatot nem hajtják végre. A péterfaliak ugyanis az ingóságaikat nyugodtan szállíthatják át a határon, személyileg azonban az utolsó pillanatig ott maradnak. Tanultak a Dobfenéken történtekből.

Jellemző a szlovákokra, hogy a gazda nélkül maradt otthonokból főleg az élelmet viszik magukkal és állítólag az ottani közellátásnak szolgáltatják be.

Az átmenekülők elhelyezéséről közigazgatási vonalon Zabarban és a határmenti magyar falvakban intézkedés történt. Tudomásom szerint a községi jegyzőknek össze kellett írni az átmenekülteket, lakhely és foglalkozás szerint és a Belügyminiszterhez jelenteniök kell.

Ceredi hv. őrs nyomozójának jelentése alapján:

Medveshidegkúton az áttelepülők jelentése szerint a faluban már csak 10-15 család maradt. Ezek részben azok közül adódnak, akik szlovákoknak írták magukat.

Medveshidegkútról áttelepültek ingóságainak áthozatalánál a 8/2 őrs határvadászai segédkeznek. Tekintettel arra, hogy Cered község a hidegkutiak rokonságából áll, a cerediek egy emberként állnak a határvadászokkal együtt a menekülők segítségére. A szlovák határőröket nappal nem lehet látni Medveshidegkúton. Medveshidegkútról eddig csak a már régebben kijelölt magyarokat deportálnak. Előbb az a hír járta, hogy csak az 50 holdon felüli gazdákat deportálják. Az eddigi deportálások során azonban a szlovákok a nincstelen gazdákat is elszállították, így ma már a nincstelenség sem biztosíték.

Az eddigi kitelepítések tapasztalataiból a következőket jelentem:

A kijelölt falvakat szlovák katonaság, csendőrség veszi körül. A községben pedig 4-5 főből álló bizottság jelöli ki a deportálandókat, akiket a bizottsághoz tartozó orvos felületesen megvizsgál.

Medveshidegkútról Ceredre átmenekülő magyarokat a község lakossága pártfogásba veszi. A menekülteket a községben lakó rokonsága szállásolja el, míg jószágaikat e célra megnyitott 2 községi istállóban helyezik el.

Általánosságban tapasztalható, hogy az áttelepültek jószágai minőségben jóval az itthoniak felett állnak.

Tekintettel arra, hogy a menekültek legtöbbjének a földje magyar oldalon van, kijelentették, hogy addig, amíg odaát szlovákok lesznek, nem mennek át. Cereden eddig még minden menekültnek sikerült lakást biztosítani. Általában hajléktalan menekült az egész határsávban csak elvétve jelentkezik, így a rendőrség beavatkozása legtöbb esetben szükségtelen. Cereden az elszállásolás céljaira igénybe vehető még a községi iskola és a községháza üres termei.

Vecseklőbe nem régen helyeztek egy cseh bírót, aki kijelentette, hogy egy magyar sem fog Vecseklőn maradni. Azzal dicsekszik, hogy egyedül ő fog a községben maradni. Erre többen, köztük Víg Barnabás vecseklői menekült kijelentette, hogy: „Te is addig maradsz Vecseklőn, amíg én és bányász társaim Rónáról vissza nem szökünk Vecseklőre."

Tajtiban lakó és Róna-bányán dolgozó bányászok felterjesztést intéztek a szlovák belügyminiszterhez Pozsonyba és kérték áttelepítésüket Magyarországra. Válasz eddig nem érkezett.

A Tajti-i fináncok kijelentették a Róna-bányán dolgozó bányászoknak, hogy addig nem engedik át munkahelyükre, míg a Rónán elkészített és a Gortva völgyébe szánt finánc őrbódét át nem viszik. A jelentés alapján a 8/3 őrs az elkészített őrbódét lefoglalta, és ugyancsak a Gortva völgyében, de magyar részről felállította.

Vecseklőről a hírek szerint január hó 31-én kezdődött meg a deportálás. Ezt megelőzően az átmenekülni szándékozók Róna-bányán, Róna faluban és Zagyván lakás után néztek.

9. századnál:

a 9/5 őrs viszonylatban Busán az ottani magyarok a deportálásnak nem akartak eleget tenni, és a szlovák karhatalmat megtámadták. A szlovák katonaság az ellenállókkal szemben géppisztolyokat használtak. Az eddigi értesülés szerint az összetűzésnek 5 magyar halottja és 20 sebesültje van.

Törincset és Busát január 29.-én hajnali 3 órakor a deportálandó magyarok felgyújtották. A gyújtogatás során 2 polgári egyén és 1 szlovák rendőr életüket vesztették.

A 9. hv. század nyomozójának a század viszonylatában a deportálásokkal kapcsolatos értesüléseit, ill. jelentését a z[ászlóa]lj pk. úr január hó 31.-én a Határőr Parancsnokságnak személyesen jelentette.

A határőr Parancsnokság telefonon adott azon parancsát, hogy az átmeneküléseket minden körülmények között - ha kell, a kiképző század bevetésével is -, meg kell akadályozni; a gyakorlatban végrehajtani nem lehet. Sem a felvilágosítás, sem a rábeszélés a menekülőket tervükben megakadályozni nem tudja, fegyvert pedig a határvadász sorsüldözött honfitársára nem fog.

4 drb. Melléklet

Szabó alhdgy.
D tiszt[649]

A miskolci honvéd határvadász zászlóalj parancsnokság szlovákiai helyzetjelentése 1947. február 3.

Magyar 2. honv. hv. zlj. parancsnokság. D. tiszt
51. szám.
P. 1947.
Szlovákia helyzet jelentés felterjesztése.
Magyar honvéd határőrség parancsnokság (I. b. osztály)
Miskolc, 1947. évi február hó 3-án.Budapest

[649] http://archivnet.hu/ Jelzet: MOL XIX-B-10-1947-IV/12-402. folyószám, 11.001/eln., 6. doboz

Jelentem, hogy a 2. honv. hv. zlj. határsávjával átellenes oldalon a szlovák hatósági közegek az egész magyarlakta területen erőszakos elhurcolásokat hajtanak végre.

A hozzám beérkezett jelentések szerint az összes magyarlakta községekből már nemcsak egy ízben hajtottak végre erőszakos elhurcolásokat, hanem ezt megismételve mindaddig csinálják, míg csak találnak egy magyar embert.

Óriási átszivárgások vannak a határon az egész zlj. területén. Tömegesen hozzák a még el nem hurcolt egyének kevés ingóságaikat. Ezen vagyonmentési munkálatot a szlovák katonaság és csendőrség nagyban kihasználja oly értelemben, hogy a menekülők kevés ingóságait nagy összegekért engedik át a határon. Az átmenekülők kihallgatásakor egyöntetűen vallják, hogy egy 40-50 kg csomagért a szlovák csendőrök és fináncok valamint katonaság 1000-3000 cseh koronát is elkérnek.

A magyar rádió, valamint több újság közölte, hogy Bánrévénél Szlovákiából ezres tömegek menekülnek át a határon. Igaz, hogy az átmenekültek száma nagy, azonban úgy az újságcikk, mint a rádió bemondása nem fedi a valóságot, mert az eddig beérkezett jelentések szerint az átmenekültek száma kb. 200-250 fő. Ez a szám természetesen a legutóbbi menekülésekkel kapcsolatos.

Tudomásom szerint a bánrévi rendőrkapitányság 1945. évi május hó 1-től 820-830 drb igazolványt adott ki menekültek számára.

Értesültem arról is, hogy az utóbbi időben a szlovákok, illetve cseh hatóságok már nem csak magyar családokat hurcolnak el, hanem oly szlovák egyéneket is, akik az 1938-as visszacsatolás után nem menekültek el cseh-szlovák területre. Pl. erre a velkenyei volt szlovák finánc parancsnok helyettes családja.

[olvashatatlan aláírás]
Fhdgy
zlj. D. tiszt

Újabb népvándorlás indult meg Csehszlovákiából a putnoki járás községei felé.

„A Szabad Magyarország írja: A csütörtökre virradó éjszaka ismét, valóságos népvándorlás indult meg Csehszlovákiából a putnoki járás községei felé. Egyetlen hosszú karavánban 500 magyar kelt át a határon. Nagyrészt szekéren jöttek, maguk előtt hajtván állataikat és magukkal hozva állataik egy részét. Az új menekültek elmondták, hogy Csíz, Hamva és Lénártfalva községeket teljesen körülzárta a csehszlovák csendőrség, katonaság és más karhatalmi alakulatok, Ezért Ahafalva, Velkény és a szomszédos falvak lakossága az éjszaka leple alatt, népvándorlásszerűen Bánréve felé indult meg. A putnoki járásban igen nagy a zsúfoltság, Az összlakosság egyharmadát teszik ki a menekültek. A járás területén tartózkodik még az a 600 menekült is, aki egy érvel ezelőtt 50 kilós csomaggal a hátán szökött át a hat áron. Újabban 2300 menekült csatlakozott hozzájuk. Az élelmezés megoldása egyre súlyosabb. A hatóságok mindent elkövetnek a menekültek élelmezésének biztosítására. Nagy gond azonban az, hogy az állatokat is el kell látni takarmánnyal, A putnoki járás főjegyzőjének levelet mutatott fel az Abafalváról menekült varga István gazda. A levél, amelyet ifj, Varga István írt, jan, 29~ről van keltezve a csehországi Lionóról. A levélben többi között ezt írja;

"Kedden reggel 4-kor érkeztünk meg ide és 9 órakor kezdődött a vásár. Úgy árulnak bennünket, hogy nálunk a marhákat szokás."[650]

A bánrévei határrendészeti kapitányság február havi helyzetjelentése 1947. február 24

A Magyar Államrendőrség bánrévei határrendészeti kapitánysága

Bizalmas!

Szám: 12/1947. biz.

Tárgy: Határszéli helyzetjelentés felterjesztése a bánrévei határrendészeti kapitányságtól 1947. évi február hóra vonatkozólag

Rendelet száma: 574.812/1946. IV-12. B. M.

Mellékelt: 1 drb.

A MAGYAR BELÜGYMINISZTÉRIUM HATÁRRENDÉSZETI OSZTÁLY VEZETŐJE!

BUDAPEST

A február havi határszéli helyzetjelentést az alábbiakban terjesztem fel:

A Gömör megyei deportálásról Belügyminiszter Úrnak állandóan jelentést tettem. Ma már az a helyzet, hogy a Csehszlovákiához került gömöri részek 75-80%-a a deportálási tevékenység áldozatává vált. Nem akasztotta meg a népellenes akciót a közbejött béke aláírása sem. Az említett területről (1. mellékelt térkép)[1] a lakosság kb. 40%-át vitték fel, más 15-20%-a pedig földönfutóvá válva bujdosásba indult, vagy átszökött Magyarországra. A menekültek segélyezése a közigazgatási szervek hathatós támogatásával történik, két ízben amerikai UNRRA bizottság járt kinn a helyzet megismerése céljából. A tömeges átmenekülés nagy feladatot rótt a határrendészeti szervekre, melyek nem csak a megszűrés, jelentkezés felvétel nagytömegű munkáját kellett végeznie, hanem fel kellett mutatnia a határsávbeli járások területén letelepült, de hatóságomnál nem jelentkezett menekülteket is. E tényről a Belügyminiszter Úrnak külön-külön, állandóan jelentést teszek. A deportálási tevékenység jelenleg a rozsnyói körzetben folyik s fenyegeti a nagyrőcei (jolsvai) járást is. A szomszédos salgótarjáni és hidasnémeti határrendészeti kapitányságokkal állandó érintkezésben állok. Előbbi, a Nógrád megyei részek kiürítését közölte hatóságommal, utóbbi pedig értesített arról, miszerint Abaújtorna megye elszakított részein ezideig ily akció nem indult meg.

A bánrévei magyar határzóna lakossága – bár lelkileg elő volt készülve rá, (különösen az ózdi munkásság) – mégis nagy felháborodással, tiltakozással, elkeseredéssel fogadta a második trianoni, illetve párizsi békekötés hírét. Itt, ahol ez az igazságtalan határ ismét a kettényírt földek elevenébe vág, érzékenyebbek is az emberek ezen problémák iránt, mit egyébként a népellenes deportálások ténye határozott gyűlöletté fokoz a szomszédállam iránt.

A Gömör megyei magyar etnikum sorsa – tekintve, hogy a békeokmány nem alkalmaz kisebbségvédelmi intézkedéseket s a nagyhatalmak közbelépése elmaradt – megpecsételtnek látszik.

[650] MTI, *1947. február 7. péntek*

Végül jelentem azoknak a hírhedt egyéneknek a névsorát, kik a túloldali magyarság életét jelen időben sanyargatás, besúgás, vagy egyéb, cselekmény folytán különösképpen megkeserítik:

1./ Medve Imre NB. politikai osztályvezető, Rozsnyó
2./ Papik Fülöp járási főnök Nagyrőce
3./ Kristofik nevű 60 éves tímárJolsva
4./ Polomszky János községi bíró Jolsva
5./ Fábry Ferenc 37 éves kereskedő Jolsva
6./ Gregor István 50 éves földműves Mikolcsány
7./ Lesták nevű munkás 50 éves Mikolcsány
8./ Benkó nevű 50 éves földműves Mikolcsány
9./ Kruspir László 60 éves tanító Süvete
10./ Bene Jankó Ferenc tanácstag Licze
11./ Szögedi János 40 éves földműves Licze
12./ Miklós Béla, Servák 58 éves Licze
13./ ifj. Miklós Béla,Servák 28 éves Licze
14./ Székely István,Pápaszemes 50 éves, bányász Licze
15./ Janik Vince 46 éves községi bíró Licze
16./ Havran István 42 éves útkaparó Licze
17./ Krajnyák János községi bíró Licze
18./ Kovács Lajossegédjegyző Licze

Jelentésemet 1 drb. melléklettel felterjesztem.

Bánréve, 1947. évi február hó 24-én

A kapitányság vezetője:

Dr. Pallagi Dénes
rfhdgy.[651]

A kitelepítettek közül jó néhány család telepedett le Bánréve községben, főleg azok, akiknek rokonságuk is itt volt. Emlékeim szerint sokan, életük végéig, méltatlan körülmények között éltek, teljesen vagyontalanul. Közöttük épp úgy megtalálhatók voltak a korábbi gazdag családok, mint a szegényebb, köztisztviselők, tanítók, vagy az egyszerű földművesek.

Mindezek után a hivatalos csehszlovák hirdetmény szövege:

Hirdetmény a csehszlovákiai magyarok kötelező munkaszolgálatáról

Polgárok!

[651] Jelzet: MOL XIX-B-10-1947-IV/12-551. folyószám, 8. doboz

A háborús károk helyreállítása, főleg pedig népünk szociális helyzetének megjavítása érdekében, kormányunk az 1945. évi 88. számú elnöki dekrétum alapján - kétéves terve keretén belül - elrendelte az ország összlakosságára a kötelező munkaszolgálatot.

Ezen kötelezettség Önöket is, mint leendő egyenjogú állampolgárokat terheli és helyénvaló, hogy az országépítés munkájában mindnyájunk jólétének biztosítása érdekében részüket kivegyék.

Ennek alapján országunk cseh területein - ahol legnagyobb a munkáshiány - lesznek munkába állítva. Anyagi kárt nem fognak szenvedni, és új munkahelyükön sokkal előnyösebb anyagi és kulturális viszonyok közé kerülnek, mint eddigi lakhelyükön éltek.

A kötelező munkaszolgálat időtartama 1 év, s hogy munkahelyükre családostól lesznek kirendelve, történik ez saját szociális érdekükben, hogy családjukkal együtt legyenek, és keresetüket, amely lényegesen előnyösebb, mint eddigi jövedelmük, közösen, és feltétlen megelégedésükre hasznosíthassák.

Jövedelmeik főbb pontjai a „Pridelovaci výmerben" bennfoglaltatnak, és minden igénybevett munkaerő egyenként az ott felsoroltakat hiánytalanul kapja. Érdekeik legcsekélyebb megsértése esetén forduljanak az ott illetékes hatóságokhoz bizalommal, és panaszaik azonnal orvosolva lesznek, annál is inkább, mert kormányunk szigorúan súlyt helyez arra, hogy dolgozó polgárai megelégedését bírja, ami a munkakedv fokozását is hozza magával.

Kormányunk igazságos jószándékáról új lakhelyükön meg fognak győződni, és ezért semmilyen ellenséges propagandának ne higgyenek.[652]

A szlovákiai magyar kérdés megoldására vonatkozó kormánytervek iratanyaga 1989 őszéig csak az engedéllyel kutatható, bizalmasan kezelt dokumentumok csoportjába tartozott. Részben ezzel is magyarázható a témát körülvevő némaság. De az már figyelemreméltó, hogy ezt a némaságot lényegében nem törte meg az 1989-es politikai változás sem. Napjaink szlovák történetírása ugyani, ha szól is ezekről az eseményekről, akkor is igen visszafogottan teszi, s a tényeket most is a saját nemzeti történelmi értékrendje szerint taglalja és értékeli. A szlovák történetírás változatlanul jogosnak tartja az 1945 utáni nemzetállam megteremtésére irányuló törekvéseket, amivel tovább élteti azt az 1918 után megfogalmazott, történetinek aligha nevezhető elméletet, amely szerint a Duna vonalától, illetve az 1918-as határoktól északra élő, magukat magyaroknak valló tömegek - kis kivétellel – nem, etnikai magyarok", hanem elmagyarosított szlávok (szlovákok). Ennek értelmében az 1945 utáni „magyartalanítási" politika csupán olyan történelmi igazságtételnek tekinthető, melynek következményeképpen az „eltévelyedettek" visszatérhetnek őseit: nemzetébe.

Az 1945-ben újjáalakult Csehszlovák Köztársaság bel- és külpolitikájának központi kérdése a szláv nemzetállam megteremtése volt, melynek megvalósulását azonban Csehországban a német, Szlovákiában pedig a magyar nemzetiség megléte akadályozta. Ennek megfelelően a cseh politikai életet a németellenesség, a szlovákiait a magyarellenesség uralt. Míg azonban a köztársaság német lakosságának kitoloncolása a győztes hatalmak egyhangú engedélyével megvalósulhatott, a kollektív bűnösség vádjával megbélyegzett dél-szlovákiai ősho-

[652] http://archivnet.hu Jelzet: MOL XIX-B-10-1947-IV/12-402. folyószám, 6. doboz

nos magyarok kitoloncolásának tervét a nyugati nagyhatalmak - a Szovjetunió pártfogása ellenére is - elvetették és a kérdés államközi megoldására tettek javaslatot.

A korabeli szlovák politikai életben a szlovákiai magyar nemzetiség felszámolására kidolgozott javaslatok, tervek és rendeletek *„a szlovákiai magyar kérdés végleges rendezése”* címszó alatt szerepeltek.

Nocsak-nocsak, alig ért véget a II. világháború, ahol többek között a német végső megoldás (endlösung!) ellen harcol Európa és a világ egy jelentős része és máris itt az új „végső megoldás” amely ellen a győzteseknek semmi kifogásuk nincs!

Itt is bizonyosodik, hogy semmi sem változott. „Vae victis” (Jaj a legyőzöttnek) és a győztes igazsága az egyedüli igazság.

Pedig Szlovákia ugyanúgy Hitler és országa mellett állt, mint hazánk, vagy egy kicsit még „elszántabban” képviselte azt az eszmét. Ők már az 1939-es lengyelországi háborúban is jeleskedtek a németek oldalán, azután a Szovjetunió megtámadása során ugyancsak csapatokat küldtek a keleti frontra, konzekvensen és sokkal előbb elkezdték a zsidóság irtását, a csehek protektorátusba taszításakor tisztán fasiszta államot alapítottak és nem vállalták korábbi államszövetségi népükkel a közösséget.

A csehek, megszállásuk után, teljes ipari kapacitásukat a németek szolgálatába állították és teljes erővel dolgoztak, egészen a háború végéig. A Skoda és az egyéb nagynevű cégek ontották a fegyvert Hitkernek. Nem igazán hagyták ezt abba a háború után sem és még ma is az egyik legnagyobb fegyvergyártó és exportáló ország. A SEMTEX plasztik robbanóanyag is az ő művük, amellyel a terrorizmus „kimagasló” eredményeket tud produkálni.

Ebbe a „csomagba” sorolták a szlovákiai magyarok egyes csoportjainak kitoloncolását, az egyezményes lakosságcserét, a reszlovakizációt, a csehországi kötelez ő munkaszolgálatot, a deponálót, valamint a magyarok kis közösségekben - egy-két családonként - való szételepítését a krónikus munkaerőhiánnyal küszködő Csehországban, továbbá a hontalannak nyilvánított szlovákiai magyarok elkobzott ingó és ingatlan vagyonának kiutalását a kolonizációra jelentkezett, kizárólag „szláv” nemzetiségű kérelmezők között. Ezen kívül a déli határ mentén felmerült egy 15-20 km mélységű „magyartalanított” övezet létesítésének a kérdése is, amit csak a ki- és betelepítések elhúzódása és az 1948-as hatalomváltás akadályozott meg.

A magyarkérdés 1945 utáni rendezésében kiemelt hely illeti meg az egyezményes lakosságcserét. A szlovák történetírás is szól az egyezményről, ismerteti - a szlovák nemzet szempontjából jelentősnek minősített eredményeit, ám részleteivel eddig nem foglalkozott. A Csehszlovák Köztársaság és Magyarország között 1946. február 27-én aláírt egyezmény értelmében Szlovákiából annyi - a szlovák hivatalok által kiválasztott - személy költözött át kötelezően Magyarországra, ahány a történelmi Magyarország északi vármegyéiből zömmel a 18. század folyamán a Nagyalföldre telepedett, s ott szlovák nemzettudatát megőrzött magyar állampolgárságú személy kérte a repatriálását Szlovákiába.

A csehszlovákiai magyarokat 527 transzporttal, ezen belül 827 vasúti szerelvénnyel szállították Csehszlovákiából Magyarországra. A vasúti kocsik száma 49 571 volt. A szerel-

vények több mint 80%-a Párkány-Szob, a többi Sátoros-Somoskőújfalu, Lénártfalva-Bánréve, Kenyhec-Hidasnémeti, Szlovákújhely-Sátoraljaújhely között lépte át a határt.[653]

A fejezet első bekezdésében leírtakat sajnos módosítanunk kell. Volt még egy másik nemzet is, amely a háború végső szakaszában embertelenül elbánt a magyarokkal. Ez pedig a titói – jugoszlávia. Itt a partizánok tízezerszámra ölték meg a vajdasági magyarokat, amelyet sem akkor, sem most nem szeretnek felemlegetni!

Borzalmas módon ez csaknem hasonlóan megismétlődik az 1990-es években, akkor már nem a magyarokkal, hanem más „jugoszláv” államalkotó nemzetiségekkel szemben, Európa közepén, a televíziók egyenes adásaitól végigkísérve és a világ, vezető hatalmainak tehetetlen asszisztálásával.

Úgy látszik sem az emberiség, sem a politikusok nem képesek arra, hogy gyorsan és racionálisan cselekedjenek.

Az ijesztő mindkét esetben, hogy ezt a csehek, szlovákok, szerbek követték el, akik magukat egyenértékű európainak, fejlett gondolkodású nemzetnek tartják.

[653] A (CSEH)SZLOVÁKIAI MAGYAROK TÖRTÉNETE
http://www.tankonyv.sk/detail.php?theme=2&chron=6

Vasút az 1950-es és 1960-as években Bánrévén

A közlekedési infrastruktúra rövid újjáépítési periódusa (1945-1948) után a szovjet közlekedési modell irányítási-működési jellemzőinek hazai meghonosítása kerül napirendre. A modell magyarországi adaptálását már 1945 után, a közlekedési infrastruktúra újjáépítésének időszakában megfigyelhetjük, de a folyamat 1949-ben gyorsult fel az 1950-es évek elejére vált valamennyi ágazat jellemzőjévé.

A közlekedési infrastruktúra rövid újjáépítési periódusa (1945-1948) után a szovjet közlekedési modell irányítási-működési jellemzőinek hazai meghonosítása kerül napirendre. A modell magyarországi adaptálását már 1945 után, a közlekedési infrastruktúra újjáépítésének időszakában megfigyelhetjük, de a folyamat 1949-ben gyorsult fel az 1950-es évek elejére vált valamennyi ágazat jellemzőjévé.

A szovjet közlekedési modell irányítási-működtetési rendszere átalakítja az ország közlekedési rendszerének hagyományos szervezeti formáit, szabályozórendszerét, tulajdonviszonyait és egy új struktúrát épít ki. Bevezetésével az állampárt azt ígérte, hogy a korábbi korszakra jellemző, Azt gondolták, a szocializmusban nem létezik közlekedési versen, mert az állam a tervezés révén a leghatékonyabban szervezi meg a szállítási feladatokat. Valóban, a szocialista Magyarországon a közlekedési kapacitások és szállítási igények közötti eltérés sokáig elfedte a közlekedési verseny létét. A verseny ugyanis nem szűnt meg, csak más - államigazgatási - szintre tolódott. Immáron nem közlekedési vállalatok, közlekedési ágazatok versengtek egymással, hanem főhatóságok, minisztériumok harcoltak egymás ellen a szállítási kapacitások birtoklásáért, a felettük való rendelkezés jogáért.

Ebben a versenyben a győzelem nem attól függött, hogy az adott szállítási feladatot ki tudja a legolcsóbban, a leggyorsabban megoldani, hanem az uralmi viszonyok döntötték el. A fuvaroztatók pozícióját főhatóságuknak az állami érdekstruktúrában elfoglalt helyzete szabta meg. Azok kapnak előbb teherkocsikat, akiknek a terményeit az állampárt a többiekétől fontosabbnak minősíti. Azok utazhatnak külföldre, akiknek utazását az állampárt népgazdasági érdek miatt fontosnak nyilvánítja.

Rangsorok léteznek: a személy-, de az áruszállításban is megjelennek a kiváltságok.

Az újjáépítést követően a közlekedésügy nem tartozott az elsődleges politikai kérdések közé. A közlekedéspolitikát nem a közlekedési tárca, hanem néhány szervezet (Országos Tervhivatal, Népgazdasági Tanács stb.) tárgyalásai, osztozkodásai, kompromisszumos gyakorlata alakította ki. Mivel a korszak közlekedésirányítási struktúrája nem egy Magyarországon kiérlelt koncepció alapján, hanem a szovjet minta másolásával jött létre, a közlekedési ágazatok működőképességének napi biztosítása érdekében az irányítási struktúrát viszonylag sűrűn változtatták.

Az átszervezések általában a vállalati, végrehajtási és irányítási funkciók összemosását hozták magukkal, egy szervezetbe vonták össze az állami irányítást és a vállalati végrehajtást.

Az 1950-es évek tervutasításos gazdálkodása megváltoztatta az ország korábbi termelési struktúráját. A strukturális változások egyik következménye: egységnyi nemzeti termék előállításához jóval nagyobb mértékű áruszállítás kapcsolódott, mint 1938 előtt.

Ez a teljesítménynövekedés azonban nem a kedési hálózatok műszaki fejlesztéséből adódott, hanem a meglévő infrastruktúra erőteljesebb működtetéséből - az úgynevezett rejtett tartalékok feltárásából. A tervutasításos rendszer működése túlfűtött szállítási keresletet támasztott, azáltal, hogy újratermelte a szállítási hiányt. A szovjet közlekedési minta és a tervgazdálkodás gyakorlatának működési zavarait a vasúti áruszállítás válságai (1952, 1956, 1963-1965) jelzik.[654]



Vasutasnap 1953
A beszédet mondja Bial Bertalan
az igazgatóság politikai tisztje.[655]

1949. március 15-én a MÁV gyakorlatilag az állam részévé vált, vezérigazgatósága egyúttal a Közlekedési és Postaügyi Minisztérium (KPM) főosztályának is számított. Az irányítási és végrehajtási funkciók összemosása mögött az a feltételezés állt, hogy egy forradalmi párt által irányított államban nincs érdekta-goltság. A vasút-politikai osztályok hálózata szervezte a tisztogatásokat.

Az Államvédelmi Hatóság (ÁVH) 1953 végére közel tízezer vasutasról vezetett nyilvántartást. 1953. március 25-26 közötti éjszaka az ÁVH összehangolt akcióval egyszerre 239 vasutast hurcolt el otthonából, azzal a váddal, hogy 1945 előtt a magyar állambiztonság megbízásából is tevékenykedtek, megfigyelték és jelentették a vasúton zajló eseményeket. A Sztálin halála utáni belpolitikai fordulat azonban már nem kedvezett egy ilyen monstre koncepciós vállalkozásnak, az internáltak túlnyomó többségét vádemelés nélkül hazaengedték.[656] A vasutas társadalmat ért ságtalan meghurcoltatások miatt erkölcsi felháborodás erőteljesen jellemzi az 1956-os forradalom napjait.



Az 1950-es évek elején használt
vasutas egyenruha gomb[657]

A szocialista vasút működésének 1953 előtt sokat gált jellemzője volt a munkaverseny. A két legjelentősebb, legnagyobb hírnévre szert tett mozgalom a 2000 tonnás mozgalom és az 500 km-es mozgalom volt, lyet egy magasabb rendű munkamódszernek állítottak be. A kommunista rendszer több vonal építésébe kezdett bele, elsősorban nehézipari fejlesztésekhez kapcsolódóan. Tervezték

[654] Frisnyák Zsuzsa: A vasúti közlekedés jellemzői és válsága 1949-1953 között.

[655] id. Rónaföldi Zoltán gyűjteménye. (Bial Bertalan bányászból lett vasúti politikai tiszt!)

[656] Az igazság azonban az, hogy először mindannyiukat Kistarcsára internálták, mindenféle bírósági tárgyalás nélkül. Innen Recskre kerültek át és csak jó félév után engedték valamennyiüket szabadon.

[657] A sapkajelvény is ez volt, csak az színesben. A jelvényt és a gombot az akkori népköztársasági címerből kreálták. (RZ)

egy belső vasúti körgyűrű megépítését a dunaföldvári híd bekapcsolásával. Sok terv csak terv maradt, a megkezdett építkezések is rendszerint pénzhiány miatt maradtak abba. 1959-től indultak meg az első vonalbezárások, amely a nyugati és déli határ mentén található, Trianon által kettévágott kisforgalmú vasútvonalak felszámolásával járt.



500 km-es mozgalom plakátja[658]



1950. .02. 09 – 08. 9. [659]
Mozdonyvezető tanfolyam a Ferencvárosi fűtőházban
Ülősor-középen: Hegyvári János gyakorlati oktató, Merényi János Bp.Ig. vontatási osztály főnöke, Pataki ? politikai tiszt

Egy „gyöngyszem” az 1950-es évek elejéről, amely Bánrévét is érinti.

[658] www.bedo.hu
[659] id. Rónaföldi Zoltán gyűjteménye. (első álló sor jobbról a 7. id. Rónaföldi Zoltán)

„Háromszázhetven pályamunka érkezett az Újságíró Szövetség pályázatára

Az Újságíró Szövetség választmányának hétfői ülésén hirdették ki a Sztálin generalisszimusz 70, születésnapja alkalmából meghirdetett pályázat eredményét. Összesen 370 pályamű érkezett be. A díjnyertes pályaművek közül kiemelkedik: Lódi Ferenc (Szeged) költeménye, Tóth Miklósné (Berzik) írása, Nyeső István (Pesthidegkút/) és Balogh István (Bánréve) elbeszélése.”[660]



Bánréve fűtőház, fűtőházi víztorony és a 324. 1880 mozdony 1953-ban[661]





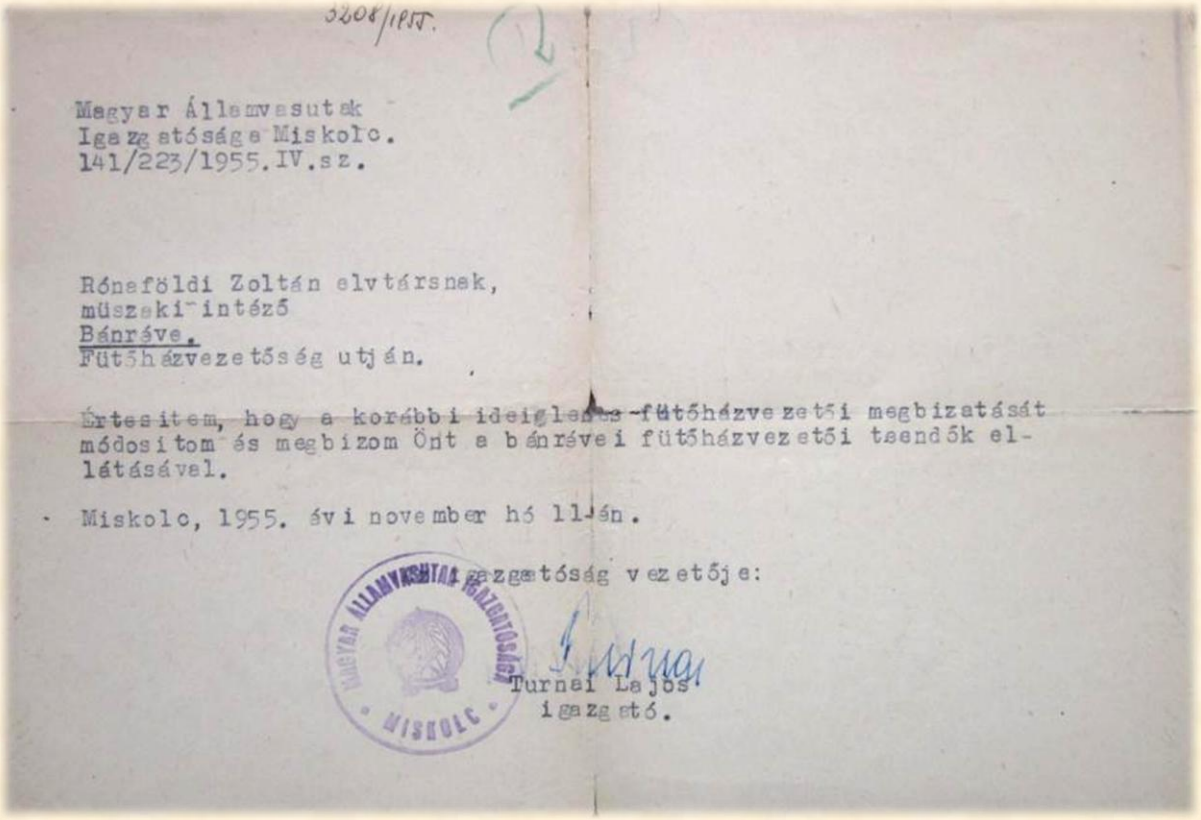
id. Rónaföldi Zoltán a műszaki tiszti szakvizsga után

[660] MTI, *1949. december 21. szerda*

[661] id. Rónaföldi Zoltán gyűjteménye. A fűtőházi víztorony abban az időben már raktárként működött, az új pedig, a vasútállomás mellett volt.



Pályaépítés valamikor az 1950-es években
Bakó György főpályamester a képen,
már nyugdíjasként, de ismét munkában[662]



3208/1955.

Magyar Államvasutak
Igazgatósága Miskolc.
141/223/1955.IV.sz.

Rónaföldi Zoltán elvtársnak,
műszaki intéző
Bánréve.
Fűtőházvezetőség utján.

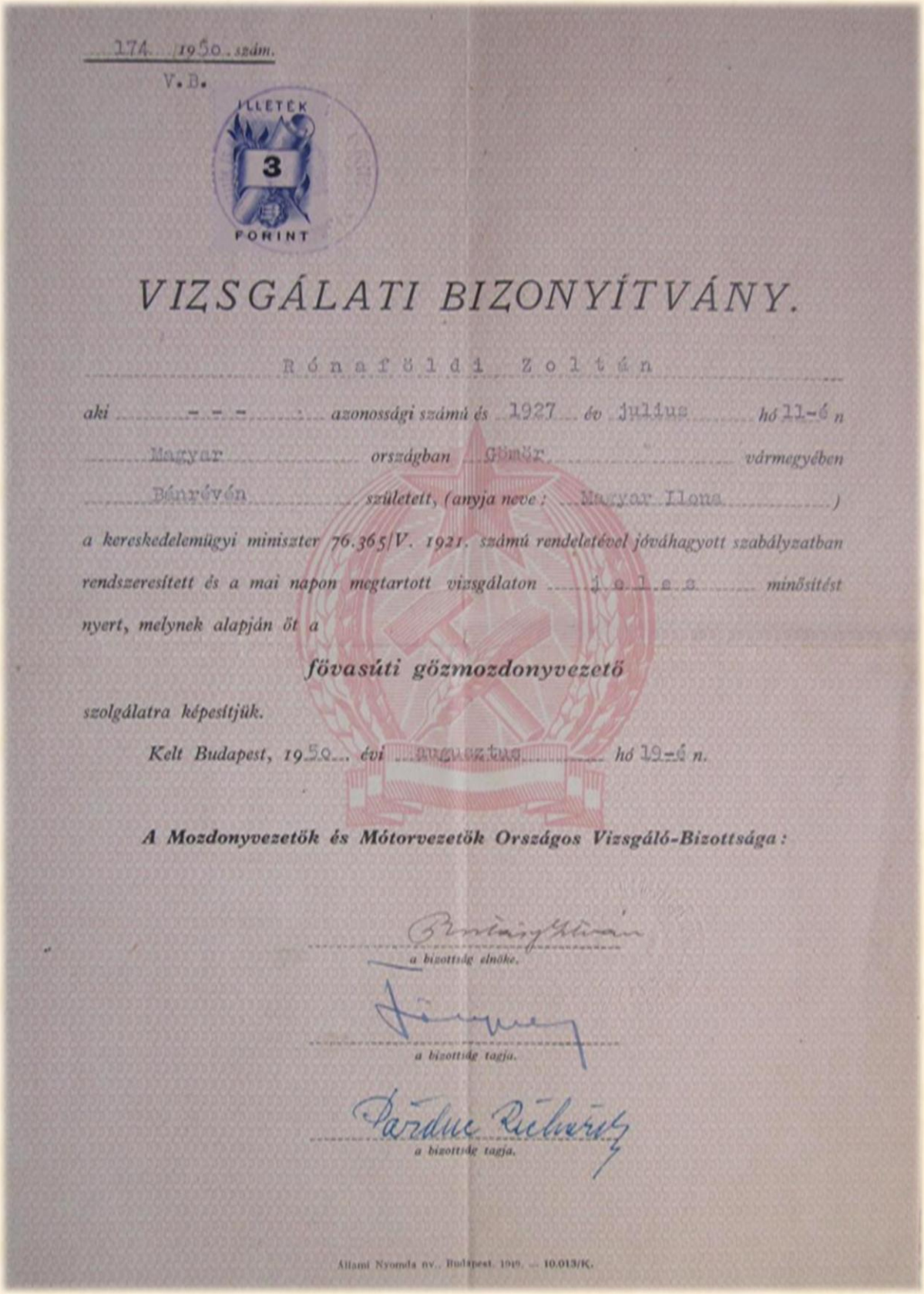
Értesitem, hogy a korábbi ideiglenes fűtőházvezetői megbizatását módositom és megbizom Önt a bánrévei fűtőházvezetői teendők ellátásával.

Miskolc, 1955. évi november hó 11-én.

Igazgatóság vezetője:

Turnei Lajos
igazgató.

[662] id. Rónaföldi Zoltán gyűjteménye. Bakó György 1950-től az apósom. 1947-ben nyugdíjazták, majd az 1950-es évek végéig, tekintettel a pályaépítési szakemberek hiányára, a MÁV nyugdíjaként foglalkoztatta. Részt vett több borsodi vasúti építésben, korszerűsítésben, de a legnagyobb munkája a Budapest – Pusztaszabolcs irányában épített új vasút építése volt. Dolgozott a Sztalinvárosi vasút építésénél is.



174. 1950. szám.

V. B.

ILLETÉK 3 FORINT

VIZSGÁLATI BIZONYÍTVÁNY.

Rónaföldi Zoltán

aki - - - azonossági számú és 1927 év július hó 11-én

Magyar országban Gömör vármegyében

Bánrévén született, (anyja neve: Magyar Ilona)

a kereskedelemügyi miniszter 76.365/V. 1921. számú rendeletével jóváhagyott szabályzatban rendszeresített és a mai napon megtartott vizsgálaton jeles minősítést nyert, melynek alapján őt a

fővasúti gőzmozdonyvezető

szolgálatra képesítjük.

Kelt Budapest, 1950. évi augusztus hó 19-én.

A Mozdonyvezetők és Mótorvezetők Országos Vizsgáló-Bizottsága:

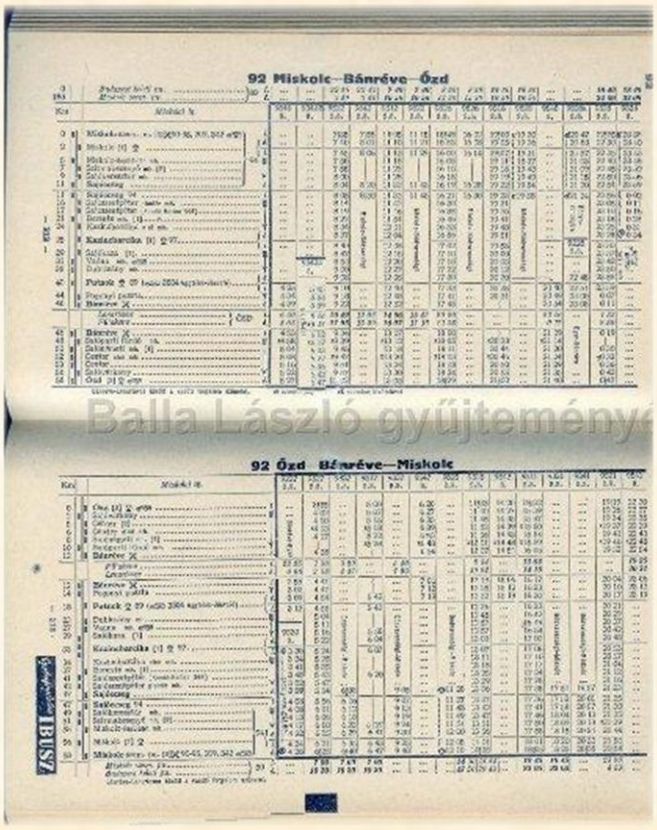
a bizottság elnöke.

a bizottság tagja.

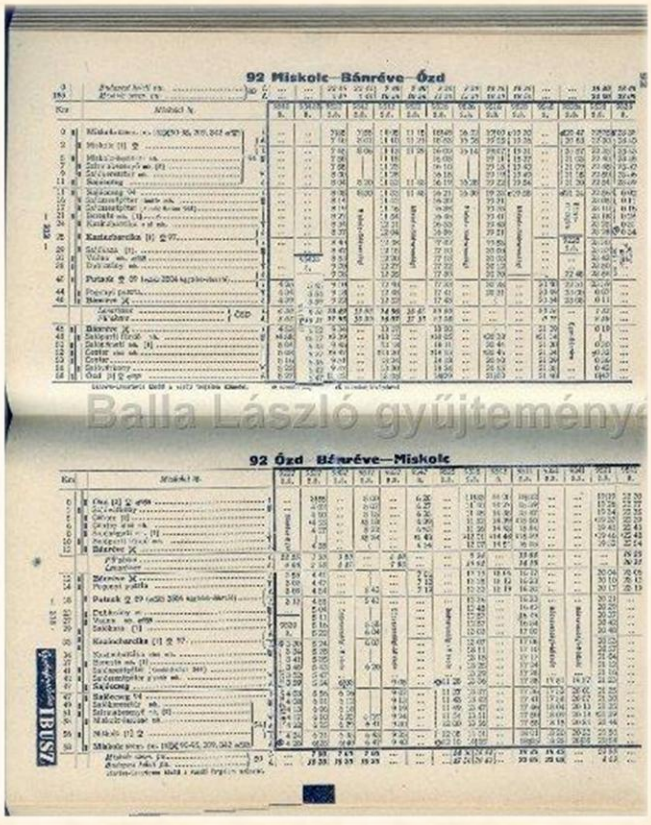
a bizottság tagja.

Állami Nyomda nv., Budapest. 1949. — 10.013/K.

id. Rónaföldi Zoltán „fővasúti" gőzmozdonyvezeti bizonyítványa



Menetrend 1950, nyári[663]



Menetrend 1950, nyári[664]

[663] Balla László www.vasút.hu
[664] Balla László www.vasút.hu



324.1543. a fűtőházi irodák és a személyzeti laktanya előtt 1953-54[665]

A bánrévei fűtőháznál volt szolgálatban, az 1950-es években – a mozdonyhiány pótlására – a 321. és a 335.[666] sorozat néhány mozdonya.[667] A 335-ösök bánrévei szolgálatáról az előzőekben már volt szó, ahol a pályaszámokat is megadtuk.

A MÁV Ik. osztályú, később 321 sorozatú mozdonya, hegyipályai szerkocsis, gyorsvonati gőzmozdony volt.
Előre számítva az eredményre, a kompaund mozdonyokat (Ik osztály) összehasonlítva a telített gőzű ikerhengeresekkel (Ih osztály, 320 sorozat), jobb eredményt értek el, - azaz kisebb volt a szén- és vízfogyasztásuk, azonos kazánméret mellett teljesítőképesebbek voltak, stb. - ezért a MÁV 1897-ban 15 db Ik. osztályú mozdonyt rendelt a MÁV Gépgyártól, azután 1898-ban még hármat.



321. sorozatú mozdony. Bánréve fűtőházi vágány 1952-53 2C-n2v, 67 022 N, 75 km/h[668]

A kazán kevesebb tűzcsővel készült, viszont ezek hosszabbak voltak, mint az Ih sorozaté. A forgóváz még előbbre került és ez által nőtt a tengelytávolság. Végeredményként a mozdony így az Ih-nál hosszabb lett. A forgóváz csapja pedig oldalirányú játékot kapott. Az Ik. osztályú mozdonyokat a hegyvidéki pályaszakaszokra osztották be.

A MÁV második számozási rendszerében az Ik. osztály 661-678 pályaszámait kapták. 1911-től a 321.001-018 pályaszámokat viselték.

---

[665] id. Rónaföldi Zoltán gyűjteménye. A 321.013. és 017. mozdonyok voltak itt állományban.

[666] A 335. sorozatjelzést a MÁV a CSD-től átkerült mozdonynál egy ideig megtartotta, majd 1958-ban 331. sorozatra változtatta, bár ezt a sorozatszámot egy más mozdonyra korábban már kiadták.

[667] Dr. Bory - Mohay

[668] id. Rónaföldi Zoltán gyűjteménye

A képen jól látható, hogy ez a mozdony körtolattyús kialakítású volt. Az, hogy meddig működött a bánrévei fűtőház kötelékében egyelőre nem ismeretes. A fénykép 1952-53-ban készült. Személyvonati szolgálatot láttak el selejtezésükig, amelyre 1958. márciusban és decemberben került sor.

Egy 1943-as kimutatás szerint Miskolcon, a következő pályaszámú mozdonyok voltak a 321. sorozatból: 001, 003, 005, 007, 008, 013, 015, 016, 017. 1951-ben ezekből a 013, 015, 017. átkerült Sátoraljaújhelyre.[669]

A különbözet az az a 001, 003, 005, 007, 008, 016. a bánrévei fűtőháznál állt szolgálatban.

A másik típus, amely szintén a háború okozta veszteséget volt hivatva pótolni a bánrévei fűtőháznál a 335. típusú 004. és 006. számú mozdony volt. A mozdonyt a kasseli Henschel und Sohn építette 1905-ben, a Porosz Államvasútaknak. Az I. világháború után a csehszlovákokhoz került. Itt kapta a 335.004. azonosítót. 1939-ben a megszűnt Csehszlovákiából a Szlovák Államvasutaké lett, ahol selejtezték és eladták a diósgyőri gyárnak ócskavasként.

1945-ben a mozdonyt felújították és miskolci állományban a Bánréve – Miskolc vonalon közlekedett. (335. sorozatjellel!) 1945. január 15-én a mozdony átkerült a bánrévei fűtőház mozdonyállományába. Ugyancsak Bánrévére került a mozdony „testvére” a 335.006. pályaszámú is. Az, hogy meddig voltak Bánrévén csak következtetni tudjuk a következuők alapján:

1945. július 6-án már visszakerült a diósgyőri kohászat mozdonyállományába. Ekkor is a 335. sorozatjelet viselte. 1952-ben a diósgyőri mozdonyokat és a vasútüzemet átvette a MÁV, így a mozdony ismét visszakerült, MÁV 335. sorozatként. 1958-ban a MÁV 331. sorozatra változtatta, de ezt a jelet egyszer már kiosztották. 1960. 03. 18-án selejtezték ezt a mozdonyt és utána beolvasztották. A másikról nincs információ.[670]



MÁV 331. sorozatú (335.) tehervonati mozdony. 001. pályaszám.
1C-n2v, 69 062 N, 65 km/h.[671]

A háború utáni években néhány 460. sorozatú – volt csehszlovák – mozdony még szolgálatban maradt Bánrévén. Ezek közül egyet 1945-ban átadtak Miskolcnak. Ezek egészen a 40-es évek végéig itt vontattak (501, 502, 503, 504, 505, 506, 507, 508, 509.), amikor aztán az 503 és 504. 1948-ban átkerültek Sátoraljaúlyhelyre.

[669] LocoClub www.lokoclub.try.hu
[670] Mohay-Dr.Bory-Fojtán: A miskolci fűtőház története.
[671] Közlekedési Múzeum. Nagyvasúti vontatójárművek Magyarországon.

A helyzet normalizálódása hozta magával, hogy a bánrévei mozdonypark „sokszínűsége” lassan megszűnt és a jellemző típus a 324. sorozst mozdonyai lettek.

Így például 1946-ban az akkor működő 195 db 324-esből 8 db Bánrévére volt beosztva.[672] Az 1951-es kimutatás szerint ide voltak állomásítva a 004, 033, 137, 145, 156, 167, 214, 258, 295, 326, 1544. pályaszámú mozdonyok. Ez ekkor már 11 darab mozdony.

A bánrévei fűtőház mozdonyai és személyzete végezte a személy- és teherszállítási feladatokat az 1950-es években, illetve az 1960-as évek elején a Miskolc – Bánréve – Ózd vonalon. Abban az időben csak a napi két gyorsvonatpár vontatását végezte 327. típusú mozdonyokkal, a sátoraljaújhelyi személyzet. Ennek oka, hogy nem volt az állományunkban alkalmas mozdonytípus.[673]

A MÁV 324 sorozata volt a legnagyobb darabszámban épített magyar mozdonytípus, melyet több eltérő alsorozatban gyártottak. Megszületésük pillanatában sem számítottak sem a legerősebb, sem a leggyorsabb mozdonyoknak és nem voltak a gőzmozdony-flotta „sztárjai”, zászlóshajói – mégis évtizedekig a MÁV vonóerő-állományának gerincét alkották és a gőzöskorszak végéig a legfontosabb mozdonyok közé tartoztak, melyeket minden vonattípus továbbítására felhasználtak.

A XIX. század fordulóján a megnövekedett teherforgalom miatt az akkor gyártás alatt lévő IIIq. osztályú (később 325 sorozatú) mozdonyok teljesítménye már nem volt megfelelő. Ezért elhatározták egy új, nagyobb teljesítményű és sebességű mozdonytípus kifejlesztését. A síkvidéki vonalak tehervonatainak továbbításához a 14,4 t tengelyterhelésű vonalakon a három kapcsolt kerékpár által biztosított kb. 53,2 tonna tapadási tömeg továbbra is elegendőnek látszott. Ugyanakkor a szükséges nagyobb teljesítményű és méretű kazán, valamint a nagyobb sebesség megkövetelte nyugodtabb futás érdekében a három kapcsolt kerékpárú futóművet elöl és hátul egy-egy Adams–Webb-rendszerű futókerékpárral egészítették ki. Így a mozdony 1'C1' „Prairie” tengelyelrendezésű lett, hasonlóan a röviddel korábban beszerzett IIIs. és IIIt. osztályú (322 és 323 sorozatú) mozdonyokhoz.

A mozdonyokkal lefolytatott próbamenetek alapján bebizonyosodott, hogy a IIIu. osztályú mozdonyok megfelelnek a velük szemben támasztott követelményeknek. A MÁV valamennyi elsőrangú vonalán korlátozás nélkül közlekedhettek és legnagyobb sebességük miatt személy- és kisebb sebességű gyorsvonatok továbbítására alkalmasak voltak. Ezért a sorozatgyártás azonnal elindult és még 1909-ben összesen tíz, a rákövetkező évben pedig már 92 db készült el a budapesti MÁV Gépgyárban.

A mozdonyok egységára felszereltségtől függően 112 500…117 151,– korona volt, felszereltségtől függően némi szórással.

A MÁV részére újonnan utoljára 1922–1923-ban szállítottak 40 db 324-est, részben a háborút követően elveszett 324-esek, részben a korszerűtlen gépek pótlására.

Az elkészült 324-esek túlnyomó része a szomszédos országok vasútjaihoz került, de egyszerű, mértéktartó és a céloknak megfelelő szerkezetükkel ott is kivívták a szakemberek elismerését és hosszú évtizedekig láthatóak voltak a vonatok élén.

[672] hu.wikipedia.org/wiki/MÁV_324

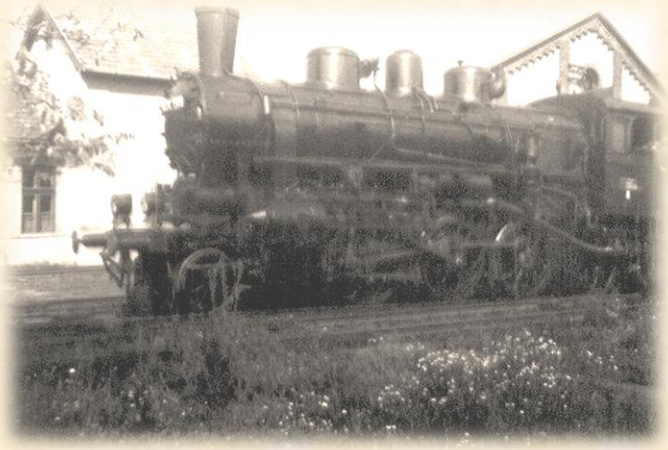
[673] id. Rónaföldi Zoltán visszaemlékezése

Az 50-es, 60-as években még dolgozott bánrévén egy 326. sorozatú mozdony is, mint állomási tartalék. Ez valószínűleg a 133, vagy a 447. pályaszámúak közül valamelyik, mert ezek voltak ide helyezve a 40-es évek közepétől.

1951-ben még egy 376. sorozatú mozdony is a bánrévei fűtőházhoz tartozott, ez volt a 009. pályaszámú.

A szocialista munkaversenyek világa és a tervszámoknak való minden áron megfelelni akarás egy igen káros rendszert honosított meg a javítóüzemekben. A javítási átfutási idők történő javítása érdekében 1960-tól a nagyjavításra beérkező mozdonyok pályaszámtábláit leszerelték és azt egy-egy frissen elkészült példányra szerelték fel. Így papíron a mozdony akár pár nap alatt megújulhatott. A mozdonykönyvekben a beavatkozást „Főjavítás a XXX,XXX pályaszámú mozdony fődarabjainak felhasználásával" bejegyzéssel eufemizálták – ha egyáltalán beleírták. Természetesen ehhez a trükkhöz szükség volt néhány, alkatrésznyerés érdekében szétszerelt példányra is. Ez az – egyébként illegális – gyakorlat rendkívül megnehezítette a mozdonyok nyilvántartását, ezért a „gyorsjavítás" rendszerét 1964. nyarán rendeletileg megszüntették.

A 411 sorozatú mozdonyok üzembe állításával a 324 sorozatú mozdonyok fokozatosan a nagyobb terhelésű mellékvonalakra kerültek át, majd a tartalékok szerepét töltötték be, egészen a 70-es évekig.



1957, vagy 1958, bánrévei fűtőház, a víztorony(már visszabontott állapotban), irodák[674]



Korszerűbb fordító az 1960-as évek elején A kép jobb oldalán a "szentér" egy része látható.[675]

[674] A fűtőházi víztorony visszabontása ekkorra már megtörtént, a medencerészt teljesen lebontották, az épület alacsonyabb lett és raktárként működött.

[675] id. Rónaföldi Zoltán gyűjteménye.



A fűtőházi irodák előtt Balról-jobbra Scsavniczky József segédhivatal-vezető, Sáfrány Elemér segédhivatalnok, Fellegi Mihály műhelyvezető[676]



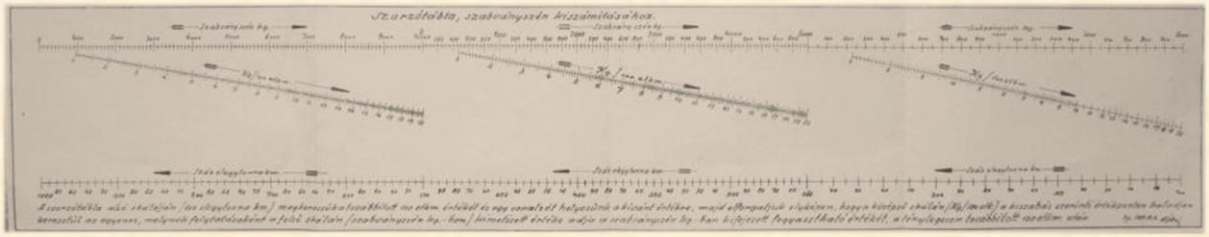
A 24 m méretű fordító[677]



Id. Rónaföldi Zoltán, Bánréve Fűtőház az 1960-as évek eleje

[676] id. Rónaföldi Zoltán gyűjteménye (Fellegi Mihály műhelyvezetőnek elévülhetetlen érdeme volt, hogy 1944. év végén, a visszavonuláskor és harácsoláskor a fűtőház műszaki felszerelésének igen jelentős részét megbízható embereivel elrejtette és így megmentette.)

[677] id. Rónaföldi Zoltán gyűjteménye



MÁV számítási segédlet a szénmennyiség meghatározásához[678]

Magyar Államvasutak
Igazgatósága Miskolc.
145/181/1955.IV.sz.

Rónaföldi Zoltán elvtársnak,
műsz.intéző, fűtőházvezető
Bánréve.

F. évi december hó 27-én fűtőházánál tartott ellenőrzésünk alkalmával megállapitottuk ezt, hogy ugy a müszaki adminisztrációs munkák elvégzése, valamint a fűtőháznál a folyamatos munka elvégzése terén jó munkát végzett, osztályunk annál is inkább értékeli munkáját, mivel huzamosabb idő óta müszaki beosztott nélkül végzi munkáját.
Munkájáért elismerésünket fejezzük ki és egyben 400.- azaz Négyszáz forint pénzjutalomban részesitjük.
A kiadmány kézhezvétele után azonnal állitson ki 3.sz. jegyzéket aláirva 400.- forintról és azt osztályunknak külön postával terjessze fel.

Miskolc, 1955. évi december 28-án.

Az igazgatóság vezetőjének megbizásából:

Lengyel Gyula
müszaki felügyelő
osztályvezető.



Vasutasnap Bánréve az állomás előtti téren

Az 1950-es években a termelő üzemek, a stratéguiailag fontos szállítási ágazatok is, de gyakorlatilag minden, előbb az ÁVO, majd az ÁVH ellenőrzése mellett dolgoztak! Az államvédelemnél az ipari üzemeknek, a MÁV-nak is külön felügyeleti részlege volt. Ez azt jelentette, hogy az ÁVH területileg illetékes tisztjei időről-időre megjelentek a szolgálati helyeken és informálódtak. Ennek volt kötelező, el nem kerülhető része, amely a szolgálati főnökség hatáskörébe tartozott, de a „besúgó” rendszer már akkor is nagyon jól

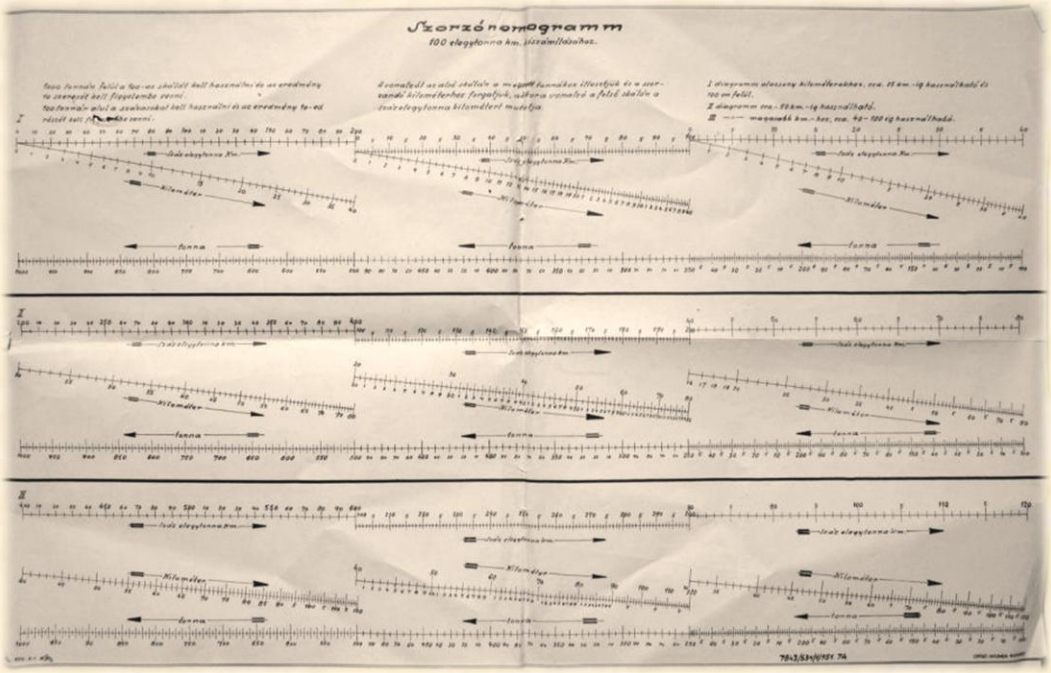
[678] id. Rónaföldi Zoltán gyűjteménye

működött. Ezekben az esetekben azoknak a szolgálati főnökségeknek volt szerencséjük, ahová olyan tisztek jártak információt gyűjteni, akik különbséget tudtak tenni lényeges és lényegtelen között. Ahová olyanok kerültek, akiknek viszonylag „nagyon szerény" volt a műveltségük, ráadásul még karrieristák is voltak, azok bizony sokszor és nagyon sok kellemetlenséget okoztak!



Vasutasnap Bánréve 1955.[679]
Balról-jobbra: Király Lajos, Nyíri Béla, Rónaföldi Zoltán

A Rákosi-rezsim szovjet típusú, sztálinista személyi kultuszának túlkapásai, a koncepciós perek, a bebörtönzések, a „nagy félelem" korszaka a magyar társadalomban roppant nagy, de „mélyre fojtott" indulatokat generált. A személyi kultusz baljós évei Sztálin 1953-as halálával nemcsak Magyarországon, hanem a szovjet blokkon belül is enyhülni látszottak. 1953-ban a reformpárti Nagy Imre került a miniszterelnöki székbe, de Rákosi Mátyás Moszkvában folytatott „intrikái" hatására ismét visszakerült régi pozíciójába. 1955-ben Hegedűs András lett a miniszterelnök. Az 1956. júniusi MDP kongresszuson váratlanul leváltották Rákosit és helyére Gerő Ernő került. Ez a személyi változás azonban már nem volt elegendő a társadalomban felgyülemlett feszültségek újbóli elfojtására.



MÁV számítási segédlet, elegytonnakilométer[680]

[679] id. Rónaföldi Zoltán gyűjteménye
[680] id. Rónaföldi Zoltán gyűjteménye

„…Az 1956. október 23-án, Budapesten kitört a forradalom, amely visszhangra talált az ország számos pontján, főleg a vidéki városokban. A forradalom két fő bázisa megyénkben Miskolc és Ózd volt. Október 22-én a miskolci Nehézipari Egyetemen megalakult a Diákparlament, amely a megye első forradalmi gyűlése volt.

A Diákparlament október 23-a után a forradalom egyik fő szervezője lett. 11 pontból álló kiáltványukban követelték a Varsói Szerződésből való kilépést, új kormány alakítását és a szovjet csapatok kivonását az országból. A Diákparlament vezetése alatt diákok járták a megyét és a munkástanácsokat, nemzetőrséget hoztak létre, gyűléseket tartottak Kazincbarcikán, Bánrévén és a megye kisebb településein. Élelmiszert gyűjtöttek a budapesti szabadságharcosoknak és többen Budapestre mentek segíteni a pesti forradalmat. November 2-án megalakították az „Észak- és Kelet-magyarországi Nemzeti Tanácsot", és az egyetemen belül belső és külső őrséget állítottak fel….”[681]

„Az október 23-ra meghirdetett veszprémi egyetemi értekezletre készülve a hangulat olyan feszült volt a Miskolci Rákosi Mátyás Nehézipari Müegyetemen, hogy hétfőn reggel, október 22-én, megszűnt a tanítás. Egyetemi gyűlések indultak meg - reggel még tanulóköri szinten, majd évfolyami szinten. Végül is október 22-én délután 3 óra körül egy összegyetemi gyűlés kezdődött meg, ahol a hangulat egyre élesebbé vált. Az egyetem végül is elfogadott egy egyetemi programmot, amely nagyrészt a negyedéves gépészmérnökhallgatók tizenkét pontjából állt. Délután öt körül már miskolci munkások is megjelentek. Az egyetem egy kéttagú küldöttséget (Édes Pál, Jaszlics Iván) választott meg a veszprémi gyűlésen való képviseletre. Az egyetem rektora, Dr. Sályi István, a küldöttségnek kölcsönözte szolgálati Tatraplan kocsiját sofőrrel együtt. A küldöttség még megállt éjfél körül a miskolci színháznál, amely a városban reformközpont volt, majd felhajtottak Budapestre. Miután mindkét küldött budapesti volt, ott kivárták a reggelt, megálltak a budapesti Műegyetemen, koordinálták Marián őrnaggyal a programjukat. Marián őrnagy magadta a miskolciaknak hogy lehet majd egy katonai telefonvonalon a budapesti eseményekről tudomást kapni.”[682]

1956. október 25-én, miközben a DIMÁVAG küldöttsége és Földvári Rudolf Budapesten Nagy Imrével tárgyalt, Miskolcon az Egyetemvárosban megalakult egész Borsod irányítására a megyei munkástanács, amely azonnal állást foglalt a sztrájk mellett, az üzemeket pedig munkástanácsok alakítására szólította fel. A felhívás nyomán az elkövetkező napokban szerte Borsodban munkástanácsok vették át nemcsak az üzemek, hanem a települések irányítását is.

A megyei munkástanács október 26-án a rendőrkapitányság elfoglalása után a megyei tanács épületébe költözött át, ezzel is szimbolizálva a forradalom helyi erőinek hatalomátvételét. Hiába látott hozzá a munkástanács azonnal karhatalom szervezéséhez, nem tudta megakadályozni a második, október 27-i népítéletet, amelynek következtében a megyei munkástanács vezetősége szétesett. Ugyanezen a napon érkezett vissza a fővárosból a DIMÁVAG küldöttsége. Értesülve a városban történtekről, másnap újraválasztották a gyár kultúrtermében

---

[681] BorsodAbaúj-Zemplén megye története (Bodnárné Moldován Éva, Somorjai Lehel, Tóth Péter AZ 1956-OS FORRADALOM ÉS SZABADSÁGHARC BORSOD-ABAÚJ-ZEMPLÉN MEGYÉBEN)

[682] Wikipedia Az 1956-os forradalom Budapesten kívüli eseményei. (A szerző téved! 1953-ban Nagy Imre miniszterelnök megszüntette az egyetem Rákosíról való elnevezését! Ekkortól Nehézipari Műszaki Egyetem. RZ)

a megyei munkástanácsot, amit október 29-én kibővítettek. A megyei tanács apparátusát alárendelték a munkástanácsnak, programjuknak a 21 pontot tekintették.

„Ózdon a városban megerősödött a forradalmi rend, a munkástanács akarva-akaratlanul átvette a széthullott közigazgatás teendőit, elsősorban a közellátást, és a közrend fenntartásának felügyeletét. Katonaviselt férfiakból megszervezték a Nemzetőrséget, s a rendőrkapitányság szinte teljes állománya is a munkástanács irányítása alá helyezte magát. Rövidesen jelentkeztek a horgonyi és a bánrévei határőrség küldöttei, akik jelezték, hogy szeretnének részt vállalni a város és környéke rendjének megőrzésében.

Az október 28-án tartott hatalmas gyűlésen és felvonuláson a két őrs katonái, tisztjeik vezényletével zárt rendben vettek részt. Egyenruhájukon, sajkájukon a vörös csillag helyén piros-fehér-zöld kokárdát viseltek.

Amikor november második felében Ózdra is megérkeztek a szovjet csapatok, óhatatlanul megindult a kádári-rend megszervezése.”[683]

Miskolcon a fellázadt tömeg megostromolta a megyei rendőrkapitányság épületét és ott több ÁVH-s tisztet megöltek. Ózdon is véres események voltak, mert itt is ÁVH-s, és rendőrtiszt, valamint egy ügyészségi nyomozó volt az áldozat.

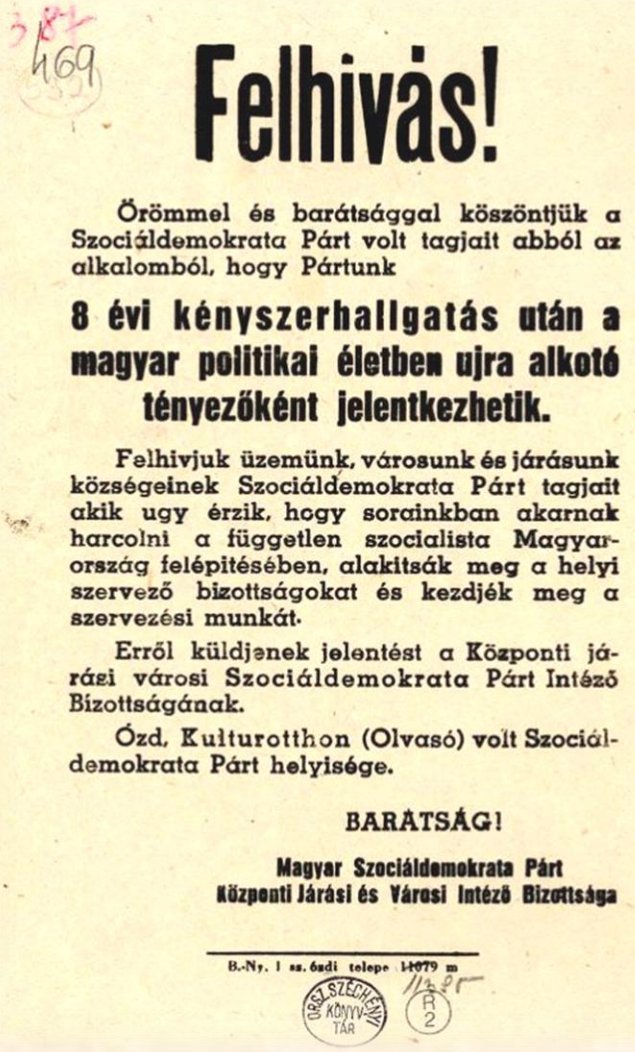
1956 forradalma Bánrévén nem okozott akkora felfordulást, mint néhány egyéb helyen. Itt is megalakították a MÁV munkástanácsot. A nagyobb szabású események Miskolcon, valamint Ózdon történtek. Édesapámat, mint fűtőházfőnököt, csak az mentette meg a beválasztástól, hogy akkor ő volt kiszemelve a sátoraljaújhelyi fűtőház vezetőjének és áthelyezése folyamatban volt. Ezért a munkástanácsba való beválasztását leszavazták. A későbbi retorziókat így elkerülte. Sátoraljaújhelyre pedig 1957-ben egy igazgatósági kollégáját helyezték ki, akit el kellett tüntetni „szem elől”, hogy az 1956-os szereplése feledésbe merüljön. Így mi maradtunk Bánrévén.

Bánrévén egyesek az iskolások felvonulását szervezték a forradalom első szakaszában, melyet a község katolikus papja akadályozott meg azzal, hogy a politikai demonstráció nem a gyerekek dolga! Ő volt Koncz Lajos, aki később Bánrévén az iskolaigazgatót mentette meg, aki egy ideig a plébánián lakott.[684]

---

[683] Szakács József http://www.56osszovetseg.hu Erre vonatkozóan a bánrévei őrssel kapcsolatosan semmiféle megerősítést nem találtunk. Mivel itt a forradalom után nem történtek felelősségre vonások, ezért úgy gondoljuk, hogy ez nem fedi a valóságot. Egyéként számos bánrévei visszaemlékező szerint a határőr laktanyához fegyverért érkező ózdiakat a parancsnokok elutasították. Sem fegyvert, sem embert nem adtak a megmozdulásokhoz. (RZ)

[684] Az ’56-os forradalom és a katolikus egyház http://ujember.katolikus.hu „Koncz *Lajos* (Korompa, Szepes vm., 1919. aug. 31.-): teológiai tanár, kanonok. - 1937: a salgótarjáni Chorin Ferenc Reálgimn-ban éretts., a teolt a KPI növ-eként a Pázmány Péter Tudegy. hittud. karán végezte. 1942. XI. 8: rozsnyói egyhm-s pappá szent. 1943: teol. dr. Sőregen, Szentsimonban kp., Rozsnyón teol. tanár, 1944-45: ppi titkár, levtáros. 1945: Ragályban adm., majd a salgótarjáni áll. gimn. hittanára, 1948: Hejcén a kassa-rozsnyói ap. kormányzóság irodavez-je. 1951: Bánrévén, 1958: Hangonyban, 1970: Serényfalván plnos. 1971. VIII: az egri hittud. főisk. fundamentális tanára, 1976-88: a bpi Hittud. Akad. Levelező Tagozatának meghívott tanára, 1978-84: az egri szem. rektora. 1978: knk., 1985: sajószentpéteri c. prép. - *M: Teol. Évkv.* Bp., 1975. (A kinyilatkoztatás teol. megújulása szunkban) - *A mi Krisztusunk.* Uo., 1975. - *A mi Istenünk.* Uo., 1978. - *A Krisztus-esemény.* Uo., 1980. - *Schütz Antal emlékkv.* Uo., 1982. (Schütz Antal, a dogmatikus) -*Kinyilatkoztatás és hit.* Uo., 1982. - *M. kat. alm. 2.*



Felhivás!

Örömmel és barátsággal köszöntjük a Szociáldemokrata Párt volt tagjait abból az alkalomból, hogy Pártunk

8 évi kényszerhallgatás után a magyar politikai életben ujra alkotó tényezőként jelentkezhetik.

Felhivjuk üzemünk, városunk és járásunk községeinek Szociáldemokrata Párt tagjait akik ugy érzik, hogy sorainkban akarnak harcolni a független szocialista Magyarország felépitésében, alakitsák meg a helyi szervező bizottságokat és kezdjék meg a szervezési munkát.

Erről küldjenek jelentést a Központi járási városi Szociáldemokrata Párt Intéző Bizottságának.

Ózd, Kulturotthon (Olvasó) volt Szociáldemokrata Párt helyisége.

BARÁTSÁG!

Magyar Szociáldemokrata Párt
Központi Járási és Városi Intéző Bizottsága

B.-Ny. I sz. ózdi telepe 1-1079 m

OSZ. SZÉCHÉNYI KÖNYVTÁR R 2

„A faluban az elrendelt kijárási tilalom miatt még a szokottnál is nagyobb csend volt szakánként. Ahogy besötétedett jól lehetett hallani, hogy a csehszlovák oldalon elindultak a harckocsik és a teherautók és egészen közel jöttek a határhoz. Virradatkor látótávolságon kívülre mindig visszahúzódtak. Várták a lehetőséget egy „internacionalista" bevonulásra?

Ózdi röplap[685]

A családunknak igen jó kapcsolata volt a K. családdal. K. Feri határőrtiszt volt akkor Bánrévén és emlékezetem szerint parancsnok, vagy helyettes volt. Az események elején a csehszlovák határőr kollégái egy lommal váratlanul „átrántották" a határon és néhány napig egy közeli település jának fogdájában őrizték, senki sem tudta, hogy mi történt vele. Később elengedték, de nem adtak magyarázatot a cselekedetre. Személyes bosszú lehetett?

A hazai, illetve az illegálisan hallgatott Szabad Európa Rádióból[686] *próbáltunk tájékozódni a helyzetről. A hazai adók napokig szinte csak zenét (egy-két hanglemezt játszottak folyamatosan) sugároztak és csak a kormány, hivatalos felhívásait tették közzé. A Szabad Európa Rádió már sokkal többet elárult az eseményekről, de akkor – szemben a mai visszaemlékezésekkel – igen sok volt az olyan jellegű biztatás, amit nem követtek tettek a segítők részéről. Ezt kicsit később „uszításnak" nevezték és egy része természetesen az is volt.*

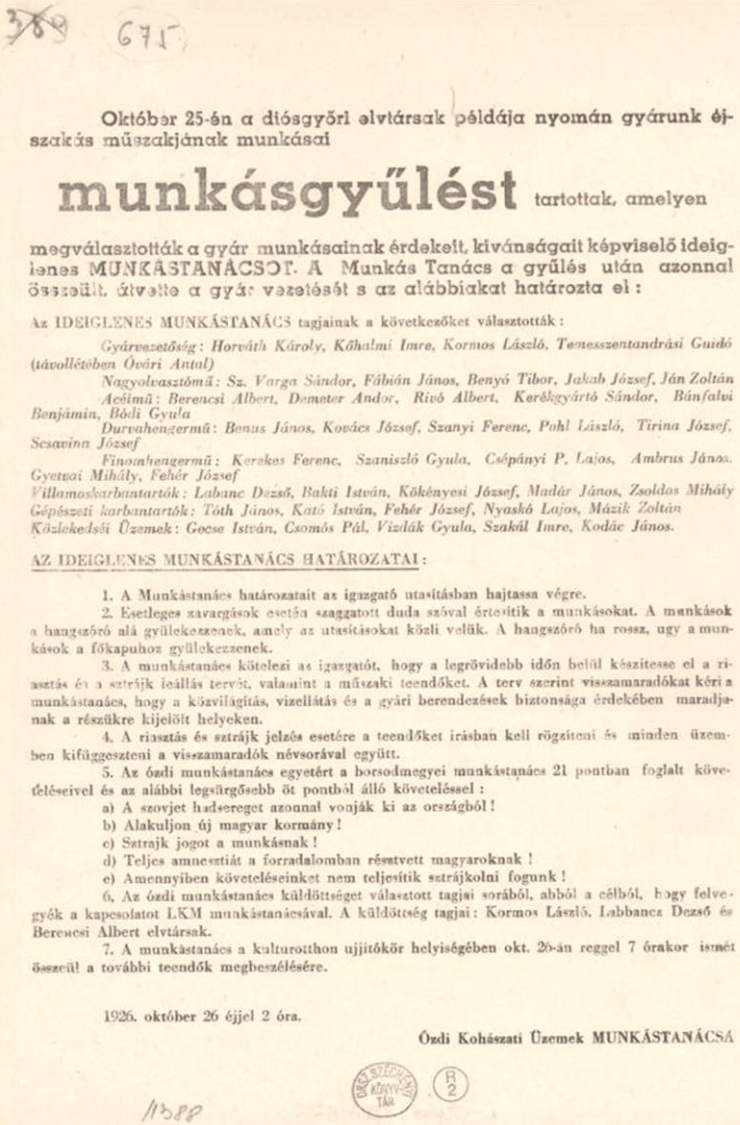
---

köt. Uo., 1988. (A papnevelés és papképzés 1945-85) - *Modern katolicizmus.* Írta Prohászka Ottokár. Szerk., vál., kísérő tanulm. Uo., 1990. - Betűjelei: K. L.; KL. (Új Ember) 88" Magyar Katolikus Lexikon

[685] http://www.56osszovetseg.hu

[686] Az Amerikai Egyesült Államok támogatásával 1951. május 1-jétől Münchenben működő rádióadó. Műsorait a szovjet blokk nyelvein sugározta. A magyar nyelvű adások Dessewffy Gyula vezetésével 1951. október 6-án indultak. A rádió célja a vasfüggöny mögött élő népek függetlenségi harcának segítése, támogatása politikai, gazdasági, társadalmi és szórakoztató műsorokkal, amelyek pontos, tárgyilagos tájékoztatást adtak Közép-Európa népei számára a keleti és a nyugati világ eseményeiről. Ellentmondásos szerepet játszott az 1956-os forradalom idején azzal, hogy mindvégig támadta Nagy Imrét, és hogy felelőtlenül katonai segítséget ígérve további kitartásra biztatta november 4-e után is a fegyveres harcosokat. A SZER magyar osztálya 1993. október 31-ig működött Münchenben.

Egy pár nap múlva a magyar rádió is valamelyest magára talált és már legalábba két hanglemezen kívül polgári üzeneteket is továbbított, az emberek, családok próbáltak hírt adni magukról, főleg arról, hogy hová mentek és hol próbálnak meg kikötni.



Október 25-én a diósgyőri elvtársak példája nyomán gyárunk éjszakás műszakjának munkásai

munkásgyűlést tartottak, amelyen

megválasztották a gyár munkásainak érdekeit, kívánságait képviselő ideiglenes MUNKÁSTANÁCSOT. A Munkás Tanács a gyűlés után azonnal összeült, átvette a gyár vezetését s az alábbiakat határozta el:

Az IDEIGLENES MUNKÁSTANÁCS tagjainak a következőket választották:

Gyárvezetőség: Horváth Károly, Kőhalmi Imre, Kormos László, Tenesszentandrási Guidó (távollétében Óvári Antal)

Nagyolvasztómű: Sz. Varga Sándor, Fábián János, Benyó Tibor, Jakab József, Ján Zoltán

Acélmű: Berencsi Albert, Demeter Andor, Rivó Albert, Kerékgyártó Sándor, Bánfalvi Benjámin, Bódi Gyula

Durvahengermű: Benus János, Kovács József, Szanyi Ferenc, Pohl László, Tirina József, Scsavina József

Finomhengermű: Kerekes Ferenc, Szaniszló Gyula, Csépányi P. Lajos, Ambrus János, Gyetvai Mihály, Fehér József

Villamoskarbantartók: Labanc Dezső, Bakti István, Kökényesi József, Madár János, Zsoldos Mihály

Gépészeti karbantartók: Tóth János, Kató István, Fehér József, Nyaskó Lajos, Mázik Zoltán

Közlekedési Üzemek: Gecse István, Csomós Pál, Vizdák Gyula, Szakál Imre, Kodác János.

AZ IDEIGLENES MUNKÁSTANÁCS HATÁROZATAI:

1. A Munkástanács határozatait az igazgató utasításban hajtassa végre.
2. Esetleges zavargások esetén szaggatott duda szóval értesítik a munkásokat. A munkások a hangszóró alá gyülekezzenek, amely az utasításokat közli velük. A hangszóró ha rossz, úgy a munkások a főkapuhoz gyülekezzenek.
3. A munkástanács kötelezi az igazgatót, hogy a legrövidebb időn belül készítesse el a riasztás és a sztrájk leállás tervét, valamint a műszaki teendőket. A terv szerint visszamaradókat kéri a munkástanács, hogy a közvilágítás, vízellátás és a gyári berendezések biztonsága érdekében maradjanak a részükre kijelölt helyeken.
4. A riasztás és sztrájk jelzés esetére a teendőket írásban kell rögzíteni és minden üzemben kifüggeszteni a visszamaradók névsorával együtt.
5. Az ózdi munkástanács egyetért a borsodmegyei munkástanács 21 pontban foglalt követeléseivel és az alábbi legsürgősebb öt pontból álló követelésével:
   a) A szovjet hadsereget azonnal vonják ki az országból!
   b) Alakuljon új magyar kormány!
   c) Sztrájk jogot a munkásnak!
   d) Teljes amnesztiát a forradalomban résztvett magyaroknak!
   e) Amennyiben követeléseinket nem teljesítik sztrájkolni fogunk!
6. Az ózdi munkástanács küldöttséget választott tagjai sorából, abból a célból, hogy felvegyék a kapcsolatot LKM munkástanácsával. A küldöttség tagjai: Kormos László, Labbancz Dezső és Berencsi Albert elvtársak.
7. A munkástanács a kulturotthon ujjitókör helyiségében okt. 26-án reggel 7 órakor ismét összeül a további teendők megbeszélésére.

1926. október 26 éjjel 2 óra.

Ózdi Kohászati Üzemek MUNKÁSTANÁCSA

A vasutasok, főleg az utazó személyzet, munkájából eredően sokfelé megfordult, sok mindent látott, illetve hallott. Ezeket az információkat azután szimpátiájuknak, habitusuknak megfelelően adták tovább, tehát sokoan sokfélét beszéltek. Nem igazán lehetett eligazodnia dolgokon, erre ráadásull mind a kormányszervek, mind a párt is rátett és az összevisszaságot növelték az elején. Az ember azt sem tudta, hogy kinek higyjen, érdemesebb volt csak a munkával törődni ebben a zavaros helyzetben.

Ózdi röplap[687]

A határőr laktanyánál itt is megjelentek diákok, munkások Ózdról, de a tiszteknek sikerült őket meggyőzni, hogy fegyvereket nem adhatnak ki, és ilyen módon itt nem lett konfliktus, vérengzés.”[688]

1956. november 4-én hajnali 5 óra 20 perckor sugározta először a Kossuth rádió Nagy Imre szózatát, melyben a miniszterelnök bejelentette, hogy a szovjet csapatok támadást intéztek Budapest ellen a törvényes, demokratikus magyar kormány megdöntése céljával. A beszéddel Nagy egyértelművé kívánta tenni, hogy nem ő hívta be a szovjeteket. Ez volt Nagy Imre utolsó rádióbeszéde. A beszédet a stúdió elfoglalásáig többször megismételték.

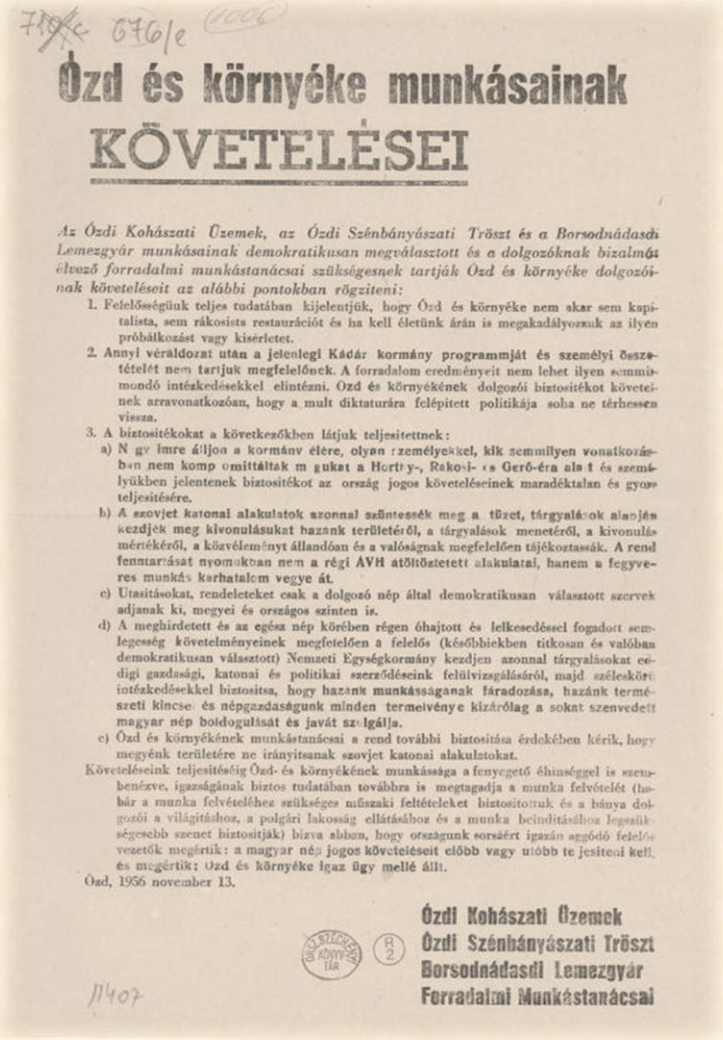
Miskolcon november 5-én a munkástanács eredménytelenül tárgyalt a várost megszálló szovjet csapatok parancsnokságával, így valamennyiüket letartóztatták és Kárpátaljára szállították. A helyi pártvezetést azonban meghátrálásra kényszerítette az általános sztrájk, így

687 http://www.56osszovetseg.hu

688 id. Rónaföldi Zoltán visszaemlékezése.

november közepétől szabadon engedték a munkástanács letartóztatott vezetőit, sőt bevonták őket a város és a megye irányításába. A december 9-én megtartott aktívaülésen indította meg a helyi MSZMP a végső leszámolást a munkástanáccsal.

Mivel a szovjetek (okkal) nem bíztak a magyar fegyveres testületekben, rögtön a november 4-i agressziót követően kárpátaljai börtönökbe szállították a forradalom - általuk őrizetbe vett - vezetőit, illetve akiket fegyveres cselekmények elkövetésével vádoltak (így a Debreceni Forradalmi Bizottmány, a Borsod Megyei Munkástanács vezetőit, a Szombathelyen őrizetbe vett Széna téri fegyveres csoport, a bányászbrigád tagjait, veszprémi egyetemistákat stb.).



Ózd és környéke munkásainak

KÖVETELÉSEI

Az Ózdi Kohászati Üzemek, az Ózdi Szénbányászati Tröszt és a Borsodnádasdi Lemezgyár munkásainak demokratikusan megválasztott és a dolgozóknak bizalmát élvező forradalmi munkástanácsai szükségesnek tartják Ózd és környéke dolgozóinak követeléseit az alábbi pontokban rögzíteni:

1. Felelősségünk teljes tudatában kijelentjük, hogy Ózd és környéke nem akar sem kapitalista, sem rákosista restaurációt és ha kell életünk árán is megakadályozzuk az ilyen próbálkozást vagy kísérletet.
2. Annyi véráldozat után a jelenlegi Kádár kormány programmját és személyi összetételét nem tartjuk megfelelőnek. A forradalom eredményeit nem lehet ilyen semmitmondó intézkedésekkel elintézni. Ózd és környékének dolgozói biztosítékot követelnek arravonatkozóan, hogy a mult diktatúrára felépített politikája soha ne térhessen vissza.
3. A biztosítékokat a következőkben látjuk teljesítettnek:
   a) Nagy Imre álljon a kormány élére, olyan személyekkel, kik semmilyen vonatkozásban nem kompromittáltak magukat a Horthy-, Rákosi- és Gerő-éra alatt és személyükben jelentenek biztosítékot az ország jogos követeléseinek maradéktalan és gyors teljesítésére.
   b) A szovjet katonai alakulatok azonnal szüntessék meg a tüzet, tárgyalások alapján kezdjék meg kivonulásukat hazánk területéről, a tárgyalások menetéről, a kivonulás mértékéről, a közvéleményt állandóan és a valóságnak megfelelően tájékoztassák. A rend fenntartását nyomokban nem a régi AVH átöltözteteti alakulatai, hanem a fegyveres munkás karhatalom vegye át.
   c) Utasításokat, rendeleteket csak a dolgozó nép által demokratikusan választott szervek adjanak ki, megyei és országos szinten is.
   d) A meghirdetett és az egész nép körében régen óhajtott és lelkesedéssel fogadott semlegesség követelményeinek megfelelően a felelős (későbbiekben titkosan és valóban demokratikusan választott) Nemzeti Egységkormány kezdjen azonnal tárgyalásokat eddigi gazdasági, katonai és politikai szerződéseink felülvizsgálásáról, majd széleskörű intézkedésekkel biztosítsa, hogy hazánk munkásságának fáradozása, hazánk természeti kincse- és népgazdaságunk minden termelvénye kizárólag a sokat szenvedett magyar nép boldogulását és javát szolgálja.
   e) Ózd és környékének munkástanácsai a rend további biztosítása érdekében kérik, hogy megyénk területére ne irányítsanak szovjet katonai alakulatokat.

Követeléseink teljesítéséig Ózd- és környékének munkássága a fenyegető éhinséggel is szembenézve, igazságának biztos tudatában továbbra is megtagadja a munka felvételét (habár a munka felvételéhez szükséges műszaki feltételeket biztosítottuk és a bánya dolgozói a világításhoz, a polgári lakosság ellátásához és a munka beindításához legszükségesebb szenet biztosítják) bízva abban, hogy országunk sorsáért igazán aggódó felelős vezetők megértik: a magyar nép jogos követeléseit előbb vagy utóbb teljesíteni kell, és megértik: Ózd és környéke igaz ügy mellé állt.

Ózd, 1956 november 13.

Ózdi Kohászati Üzemek
Ózdi Szénbányászati Tröszt
Borsodnádasdi Lemezgyár
Forradalmi Munkástanácsai

Ózdi röplap[689]

Egy szovjet belügyi jelentés szerint 1956. november 15-ig 846 főt szállítottak a munkácsi, ungvári, sztriji börtönökbe. A börtönökben szovjet állambiztonsági tisztek hallgatták ki a foglyokat, de a szovjetek Magyarországon is folytattak kihallgatásokat, sőt már november 4-én hozzákezdtek a forradalom idején szétesett hálózatuk újjászervezéséhez. A Kádár-kormány tagadta, hogy magyar foglyokat a Szovjetunióba hurcoltak volna. A foglyok Szovjetunióba szállítása, különösen az 1944-1945-ös emlékekre tekintettel, rendkívüli riadalmat keltett Magyarországon. Az elhurcoltak december végéig hazatérhettek Magyarországra.

A vasutasok a helyzetnek megfelelően dolgoztak, a vonatok jártak. A vonatok személyzete hozta általában a hírt a miskolci és az ózdi történésekről is, mivel a rádióban nem mindig a tények hangzottak el. 1956. december 11–12. - Országos sztrájk, szünetel a vasúti forgalom, nincs tömegközlekedés. Ehhez Bánrévén is csatlakoztak a vasutasok.

„Emlékezetem szerint Bánrévéről senkit sem ért komolyabb, direkt retorzió sem az események alatt, sem utána. Természetesen néhányan, akik itt is hangadó szerepet vállaltak, a MÁV későbbi életében nem igazán tudtak már haladni és jobbnak látták más területen dolgozni.

689 http://www.56osszovetseg.hu

96 398

1956

Vasutas fiatalok, ifjúmunkások!

Az elmúlt események következtében nehéz helyzetbe került az ország. Lakások sérültek meg, családok ezrei maradtak tüzelő nélkül. Nehézségek vannak a szállítások körül. A szenvedéseket csökkenteni, a sérült lakásokat újjáépíteni, az életet jelentő termelést beindítani, az ország vérkeringését, a vasutat teljes üzembe állítani, ez most a feladat.

Mi most azt mondjuk, halogatás nélkül kezdjünk a munkához, a károk helyreállításához! Sok ezer magyar család fedél nélkül és tüzelő nélkül fogadja a hideg telet. Ne késlekedhessen egyetlen egy szállítmány sem miattunk.

Mi, ifjúmunkások, munkánkkal akarjuk segíteni az ország, népünk szebb és jobb jövőjének felépítését. Alkotó munkára van most szükség!

Vasutas fiatalok!

Az ország vérkeringését a vasút teljes beindulása teszi lehetővé. Több élelem jut a városnak, több iparcikk a falunak, több tüzelő a fűtetlen otthonokba.

Fiatalok! Ennek érdekében munkátokkal biztosítsátok, hogy minden szolgálati helyen biztosítva legyen a közlekedés! Alakítsatok munkabrigádokat!

Vasútforgalmi dolgozók, vasútépítők, vontatási és műhelyi fiatalok! Indítsunk harcot a magyar vasút biztonságos közlekedéséért!

MAGYAR FORRADALMI IFJÚMUNKÁS SZÖVETSÉG
Ideiglenes Vasutas Intéző Bizottsága

SZEGED KÖNYVTÁR R 2

A szovjetek november 4-i bevonulása után – a napra már nem emlékszem pontosan, de az biztos, hogy vasárnap volt – egy nyitott katonai teherautó fordult be az utcánkba, tele szürke hás, acélsisakos szovjet katonával. A bánrévei tanácselnököt keresték, aki akkor Székely gely volt és néhány házzal lakott mellettünk. Később kiderült, hogy hivatalosan keresték, gyar tolmáccsal és azoknak a névsorát kérték az elnöktől, akik részt vettek a forrdalomban. Gergely bácsi kijelentette, hogy a községben nem volt semmiféle olyan megmozdulás, det, amely miatt bárkit is el kellene vinni, ezért aztán „üres kézzel" távoztak.

Az Ózd-Miskolc közúton aztán számtalanszor vonultak gépkocsizó alakulatok mindkét irányban. Jól emlékszem az oszlopok elején – végén haladó géppuskás autókra…

A MÁV, ha lehetett, a saját berkein belül rendezte a dolgokat, nem volt jellemző a bíróságra adás, alacsonyabb beosztáts, és egyéb humánusabb fegyelmező eszközöket alkalmaztak. Akik viszont részt vettek a fegyveres harcban, azoknak nem volt kegyelem…"[690]

„Bánrévén számos esetben vonultak át szovjet alakulatok. Mi a vasúti sormpó melletti szolgálati lakásban laktunk. Egy alkalmommal éjaszaka vonultak át a szovjetek. A sorompómál megálltak és a szolgálatban levő két vasutast a parancsnokuk elé vezették. A két „halálra vált" embertől végül is csak ilyen formán megkérdezték, hogy jó irányba mennek-e Ózd felé.

A katonai oszlopok méretére jellemző volt, hogy az eleje már bőven fennt volt a szarvaspusztai kanyarban a vége meg még valahol a falu másik végén lehetett.

A bánrévei vasutasok a vasúti szállítmányokat és anyagokat próbálták meg védeni a fosztogatóktól.Két – háromfős járőröket szerveztek a vasúti terület ellenőrzésére. Ilyen formán jelentősebb fosztogatások, rongálások itt nem történtek. Édesapám is résztvett a vasúti anyagok őrzésében."[691]

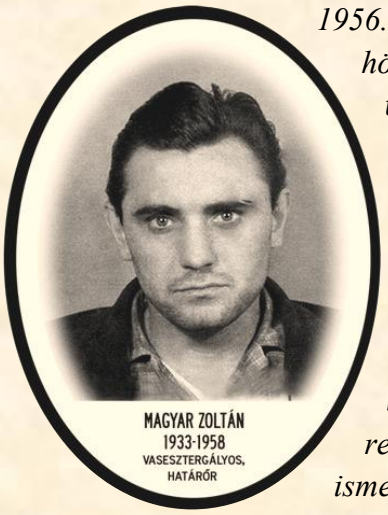
1957 év folyamán a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium fennhatósága alá tartozó vállalatokból, intézményekből az 1956-os forradalom alatt végzett tevékenység miatt eltávolítanak 2193 személyt. Ebből művezető, vagy ennél magasabb beosztású dolgozó: 379 fő. Az ország egész területén foglalkoztatott gépkocsivezetők közül, a forradalom alatt tanúsított magatartása miatt 1759 főnél (3%) tesznek javaslatot a gépjárművezetői engedély visszavonására. A tárca területén létrejött forradalmi bizottságokban és munkástanácsokban 8946 fő vett részt. Közülük elbocsátottak 1293, alacsonyabb beosztásba helyzetek 534, letartóztattak 125 dolgozót.

Viszont az országban, mind a környezetünkben súlyos ítéletek születtek. A hozzánk közeli Ózdon két határőr is belekerült az 1956-os eseményekbe. Ózdon a susai határőr őrs katonái tevékenyen is részt vettek a fegyverek kiadásában, illetve a fegyveres eseményekben.

„Magyar Zoltán a forradalom idején az Ózd melletti Susán teljesített határőrszolgálatot. a határőrőrsön volt szolgálatvezető.

[690] id. Rónaföldi Zoltán visszaemlékezései.

[691] Vidó Miklós szíves közlése.



1956. október 29-én reggel több teherautóval civilek érkeztek az őrshöz, akik arra hivatkozva, hogy Ózdon az ÁVH-sok lövik a tüntetőket, fegyvert, lőszert, segítséget kértek a határőröktől. Magyar a raktárat felnyitotta, s onnan fegyvert, lőszert, kézigránátokat adott ki a civileknek, akik kérték a határőröket, hogy ők is tartsanak velük. Végül Magyar és több katona felültek az egyik gépkocsira, és ők is bementek a városba. A kaszinó előtti téren ekkor már zajlott a népítélet, egy ÁVH-s tisztet már felakasztottak. Magyar ezt látva visszaindult az őrsre. Útközben beült egy katonai gépkocsiba, amelyik Cs. Nagy Zsigmond rendőrtisztet vitte a munkástanácsra. A főtérre érve a tömeg felismerte Cs. Nagyot, kirángatták az autóból és őt is meggyilkolták. Magyar Zoltán a lincselésben nem vett részt. 1956. novemberében leszerelt, és letartóztatásáig a szakmájában dolgozott tovább.

Később letartóztatták és mégis halálra ítélték gyilkosság vádjával és szervezkedésben való részvétel miatt. 1958. október 22-én kivégezték. Élt 25 évet."[692]

„Varga Péter 1956. október 29-én Susán teljesített határőr szolgálatot. Itt érte a hír, hogy az ÁVH-sok lövik az ózdi tüntetőket. 1956. október 29-én reggel több teherautóval civilek érkeztek az őrshöz, akik arra hivatkozva, hogy Ózdon az ÁVH-sok lövik a tüntetőket, fegyvert, lőszert, segítséget kértek a határőröktől. Ekkor több teherautó indult a laktanyából a városba, az egyiken Varga Péter is a civilekkel tartott. A kaszinó előtti téren volt, amikor gépkocsival odavitték Horváth József ÁVH-s hadnagyot. Varga a feldühödött tömeg haragja elől a gépkocsiból menekülni próbáló Horváthot fegyvere tusával leütötte. A tömeg ezt követően a földön fekvő embert agyonverte, és lábánál fogva felakasztották egy fára. Varga a téren tartózkodott még akkor is, amikor Cs. Nagy Zsigmond rendőr századost agyonverték, majd szintén felakasztották. 1956. december 12-én leszerelt, majd ezt követően megnősült. Az Ózdi Kohászati Művek kemenceépítő részlegénél helyezkedett el segédmunkásként.



Szervezkedésben való részvétel és gyilkosság vádjával halálra ítélték. Élt 25 évet. 1958. október 22-én kivégezték.

A helyzet nehezen, de konszolidálódott. Ezután ismét a munka töltötte ki a napokat, de a súlyos ítéletekről és letartóztatásokról az egész ország értesülhetett.

1957 év folyamán a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium fennhatósága alá tartozó vállalatokból, intézményekből az 1956-os forradalom alatt végzett tevékenység miatt eltávolítanak 2193 személyt. Ebből művezető, vagy ennél magasabb beosztású dolgozó: 379 fő. Az ország egész területén foglalkoztatott gépkocsivezetők közül, a forradalom alatt tanúsított magatartása miatt 1759 főnél (3%) tesznek javaslatot a gépjárművezetői engedély visszavonására. A tárca területén létrejött forradalmi bizottságokban és munkástanácsokban 8946 fő vett

[692] http://www.56osszovetseg.hu

részt. Közülük elbocsátottak 1293, alacsonyabb beosztásba helyzetek 534, letartóztattak 125 dolgozót.[693]

A *„2000 tonnás mozgalom”,* szovjet mintára készült, és lényege a mozdonyok kiterhelésének növelése volt. Ennek egy szép példája 1949. augusztus 23-án történt, amikoris Miskolcról indítottak Hatvanba egy tehervonatot (160 tengely, 2018 tonna), 411,196 pályaszámú mozdonnyal. A mozdonyt Hatvanban túlterheléses meghibásodás miatt le kellett állítani, mivel a kazán tűzcsövei megolvadtak!!! Ekkortól számolták a munkaverseny kezdetét! A fiaskót természetesen nem propagálták, a mozdonyvezető és a fűtő Kossuth-díjat kapott!!![694]

No hát…



Vasutasnap Bánréve 1956.[695]
Balról-jobbra: Farkas László Lénártfalva állomásfőnöke (Csehszlovákia), Rónaföldi Zoltán fűtőházfőnök,Pável … CSD Zólyom igazgató, Fűzi István MÁV Igazgatóság, Havasi András állomásfőnök, Székely Gergely tanácselnök, ismeretlen

Ennek ellenére a mozgalom, bármi áron, de tovább folytatódott, a fénykép tanúsá



Érdemes Vasutas kitüntetés



324. 1550 személyvonati szolgálat Bánréve 1960, Mag László és Széles Lajos a képen[696]

A fűtőház 1945 után többször lett „élüzem”, azaz számított mutatói alapján, a MÁV elvárási szintjeit, maximálisan teljesítette. Ez csak kiváló, fegyelmezett, dolgos mélyzettel volt elérhető. A dolgozók, mozdonyvezetők, fűtők Bánrévéről és annak akár 15…20 km-es körzetéből szerveződtek.

[693] KPM adatok
[694] Mohay-Dr.Bory-Fojtán: A miskolci fűtőház története
[695] id. Rónaföldi Zoltán gyűjteménye
[696] id. Rónaföldi Zoltán gyűjteménye



Vasutasnap, Bánréve, 1957[697]
Ünnepi irányvonat. Balról – jobbra: Vitkó László, Kövér Imre, Ismeretlen, Hajesz Tihamér, Benkő István, Szaplonczai Gyula, RónaföldiZoltán, 4 ismeretlen, Makkai István, Ismeretlen
Révay István, Papp István, Mészáros Barna

A bánrévei fűtőház a minimálisan szükséges személyzettel rendelkezett csak, néha még annyival sem. Apa maga végezte a vízminőségi, olaj és minden olyan vegyi vizsgálatot, ami elő volt írva, mert labor és személyzet ott és akkor nem volt. A műszaki feladatokban sem volt megtámogatva túl sok szakemberrel.

Emlékszem, sokszor éjszakába nyúlóan végezete otthon a szabályzatok kiegészítését, ami akkoriban a régi könyvekbe, az új szöveg ledarabolásával és beragasztásával történt.

Sokat dolgozott és emlékeim szerint sokat és sokaknak segített a tanulmányi gondjaiban is. Abban az időben az arra érdemes és akaró fiatalok közül többen tanultak középfokú intézmények esti, levelező tagozatán a fűtőháztól. Ezek a fiatalok bizony segítséget igényeltek, mert az elnehezedett kezek nem igazán birkóztak meg a betűírással, a rajzokkal és a számítási feladatok is sokszor gondot okoztak. Mégis sokan leérettségiztek, illetve végezték el a vasútgépészeti technikumot.



Sajópart, Bánréve[698]

Bár a gyerekkori emlékezetem már erősen véges, néhány vév, akik a fűtőháznál, mint egészen fiatalok dolgoztak. Kálvin Jóska, Ríz István, Tábori Pista, Körtvési Sanyi, Szabadkai Péter…A hét három napján iparitanulók is voltak szép számmal, akikiből aztán a szakma, kedvére válogathatott majd. Akkor a községben nagyon sok fiatal volt. A sportkör, színjátszókör, a két könyvtár, a vasutas klub, a sportrepülőtér, a körzetesített iskola, a határőr őrs mind, mind vonzotta a gye-

[697] id. Rónaföldi Zoltán gyűjteménye
[698] id.Rónaföldi Zoltán gyűjteménye. A felvétel az 1950-es évek végén készült.

rekeket, fiatalokat. A 60-as évek elejéig a Sajópart egy különleges strandolási, kikapcsolódási lehetőség volt. Csónakház – még a régi ózdi vizicserkészeké. A Sajó még nem szabályozva, nem gátak között felgyorsítva, kanyarulatainak levágása nélkül, barátságos környezetével kiváló horgász, kajakos, strandolós helynek számított. A kiránduló családok, szinte minden nyári délután a vízparton voltak, hétvégeken ehhez jöttek az Ózdról nagy számban érkezők. A vonatok nem *„Sajópart vízmű”,* hanem *„Sajópart fürdő”* megállóhelyen álltak meg.



A repülőtér

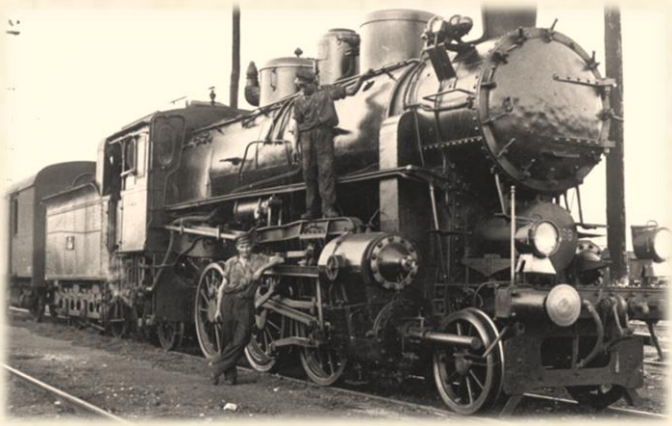
A repülőtér egy különleges hely volt, ami a gyerekeket, fiatalokat különösen vonzotta. Az itt folyó munka, a nyári repülős, ejtőernyős táborok életre szóló élményt adtak sokunknak.[699] A vasutas szakszervezet is kiválóan működött. Volt a községnek „Bánrévei Vasutas” néven labdarúgó csapata is. Nyaranta többször is különvonatok indultak Hajdúszoboszlóta, Budapestre, de még a Balatonhoz is az itt élő vasutasokkal és családtagjaikkal.


Adattáblázat a MÁV fontosabb mozdonysorozatairól.

MÁV fontosabb gőzmozdonyai.
Adatok összefoglalása (MÁV segédlet)[700]

[699] Rónaföldi Zoltán: Múltba nézek…Az ózdi cserkészrepülés története.
Rónaföldi Zoltán: Múltba nézek…Az ózd-bánrévei sportrepülés és ejtőernyőzés története

[700] id. Rónaföldi Zoltán gyűjteménye



324. 1568 Bánréve 1961. A képen Gecse István mozdonyvezető és Bárdos Bálint fűtő[701]

A bánrévei fűtőház 1962 szeptemberében szűnt meg, egy erőltetett centralizálási koncepció kapcsán először csak részben, majd teljes egészében. A vezetés és a szakemberek jelentős része áttelepült a kazincbarcikai, majd ennek felszámolása után Berentére, ahol egy új építésű, de már csak korlátozott befogadóképességű, modern, egy vágányos mozdonyszín épült, melyben mindössze két mozdony fért el.

A Bánrévén maradtak – kocsivizsgálók, néhány mozdonylakatos, egypár mozdonyszemélyzet – a barcikai, majd berentei főnökség hastásköre alá tartoztak. A Miskolc- Ózd vasútvonalon egyre több 411. sorozatú, majd a fővonalakról kiszorulva a 424. sorozatú gőzmozdonyok vették át a főszerepet.



Ezek csak a legkisebb terhelhetőségű pályákon nem vették át a vontatási feladatokat. A bánrévei 324-esek a tartalék szerepét látták el még jó pár évig, majd egymás után selejtezésre kerültek. Lassan ezen a vidéken is lezárult egy korszak, a gőzmozdonyoké…

A 324. 1345. mozdony a bánrévei fűtőház előtt. A mozdony mögött látszik az akkor még meglevő víztorony, jobbra pedig a fűtőház 3. állásának ajtaja.[702]

[701] id. Rónaföldi Zoltán gyűjteménye. (Gecse István „néhai apósa” Szántó Béla mozdonyvezető volt, akit az 1944. október 21-én történt, Bánréve - Sajórecskei légitámadásnál az amerikai vadászgépek, alacsonytámadás során, többekkel együtt, megöltek)

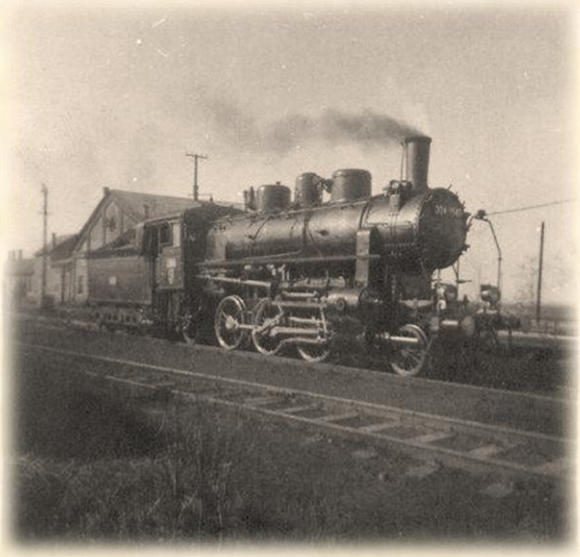
[702] id. Rónaföldi Zoltán gyűjteménye (A 324.1543. mozdony országos „tisztasági” versenyt nyert!)



324. 1543. Bánréve fűtőház
A fűtőházi homlokzat egy része
és az 1. állás bejárata.[703]



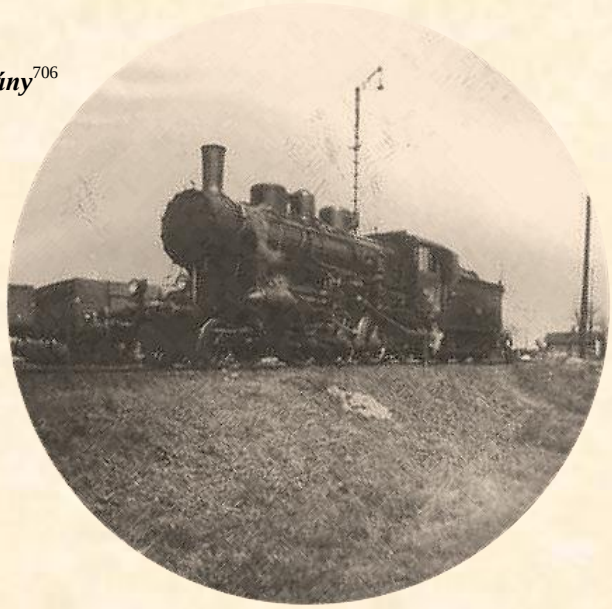
Fűtőházi dolgozók Bánrévén[704]
A 324-1543 mozdony oldalán állnak:
Lőrinc János, Német István, Scsavniczki József, Fellegi Mihály, ism.fűtő.
Földön állnak: Orbán Márta, Szaplonczai Gyula, Molnár Bertalan, Martos György Mező Pál, Szegedi József



324.1543. Bánréve 1953-54.
Fűtőház a háttérben és a fordító[705]

[703] id. Rónaföldi Zoltán gyűjteménye
[704] id. Rónaföldi Zoltán gyűjteménye
[705] id. Rónaföldi Zoltán gyűjteménye. A fűtőházi víztorony itt már vissza van bontva.

Bánréve salakoló vágány[706]





Bánréve salakoló vágány

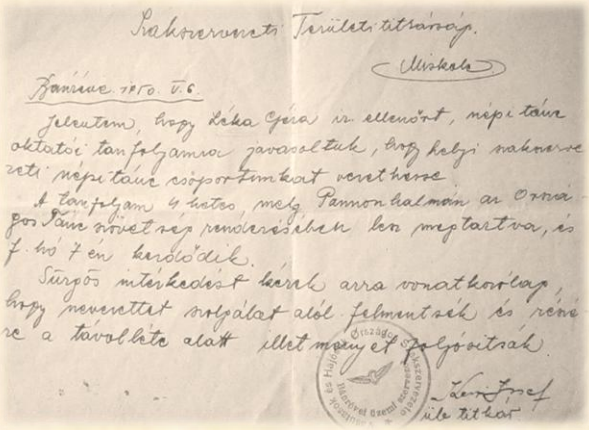


Balról-jobbra: Scsavniczky József segédhivatal vezető, ismeretlen, id. Rónaföldi Zoltán Bánréve, az 1950-es évek közepén. Baloldalt hátul az állomás melletti víztorny.

A bánrévei fűtőháznál dolgozott Léka Géza (1928-2003),1944-1950 között, mint segédhivatali főirodakezelő.

[706] id.Rónaföldi Zoltán gyűjteménye. A salakolóvágány a mai Szabadság utcának a vasútállomás utáni oldalán volt.

Szakszervezeti levél[707]

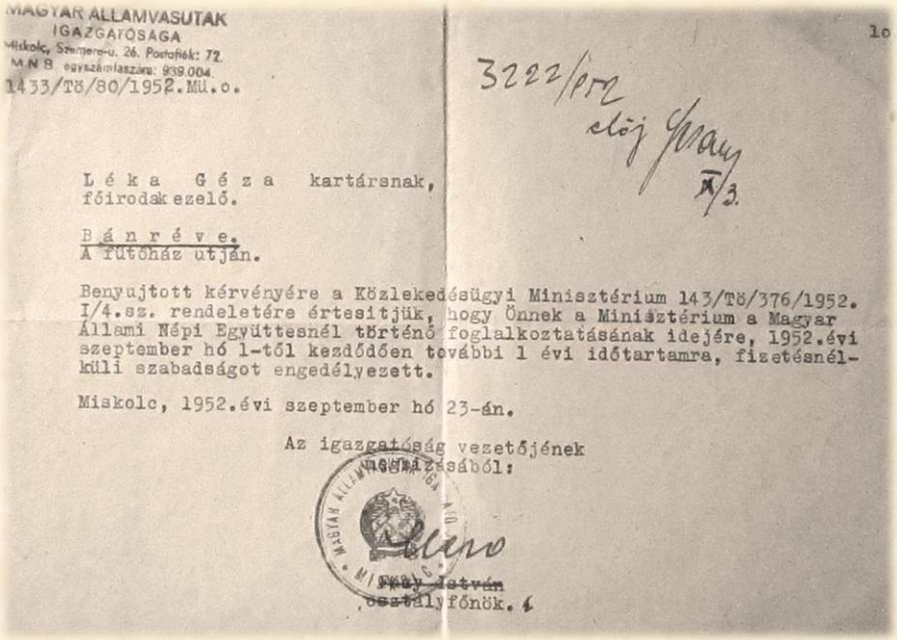


Tánctehetségére hamar felfigyeltek és 1950. szeptember 1-től lett, az akkor megalakult, Magyar Állami Népi Együttes táncosa, miközben a vasúttól még további két esztendeig fizetés nélküli szabadságon volt. 1953-ban szentesítette végleges áthelyezés a Közlekedési és Postaügyi Minisztérium.

Nem sokkal később már a párizsi, brüsszeli, amszterdami képesújságok is megírták róla, hogy korábban Bánrévén volt vasutas.



Léka Géza, a Magyar Állami Népiegyüttes vezető táncművésze az 1950-es évek elején készült fényképen



MAGYAR ÁLLAMVASUTAK
IGAZGATÓSÁGA
Miskolc, Szemere-u. 26. Postafiók: 72
M N B egyszámlaszáma: 939.004
1433/T8/80/1952.Mü.o.

3222/952

Léka Géza kartársnak,
főirodakezelő.

Bánréve.
A fűtőház után.

Benyujtott kérvényére a Közlekedésügyi Minisztérium 143/T8/376/1952. I/4.sz. rendeletére értesitjük, hogy Önnek a Minisztérium a Magyar Állami Népi Együttesnél történő foglalkoztatásának idejére, 1952.évi szeptember hó 1-től kezdődően további 1 évi időtartamra, fizetésnélküli szabadságot engedélyezett.

Miskolc, 1952.évi szeptember hó 23-án.

Az igazgatóság vezetőjének
megbízásából:

[illegible]
osztályfőnök.

MÁV engedély Léka Géza részére[708]

Léka Géza világhírű néptáncosként az egész világot bejárta az együttessel. Gyakran hazalátogatott Bánrévére és ilyenkor a fűtőházi munkatársait mindig felkereste.

[707] Léka Géza író szíves engedélyével
[708] Léka Géza író szíves engedélyével

"Egyszerű, de ízes és kifejező táncmódja, szuggesztív színpadi egyénisége, főleg Rábai Miklós és Náfrádi László koreográfiáiban, szóló- és epizódszerepeiben érvényesült (Ecseri lakodalmas, Fonó, Barcsai szeretője, illetve Végvári vitézek). 1969 után a Duna Művészegyüttesnél volt műsorközlő és versmondó. Szerepelt a „Szerelem" című filmben"[709]

Hála a számítógépeknek és a régi filmek elkötelezett híveinek, ezért a *you tube*-on megtalálhatók az *Ecseri lakodalmas (1952*) és a *Cigánytánc (1955)* című filmek, melyben Léka Géza az egyik főszereplő. Érdemes megtekinteni!

Fia, Léka Géza író, akinek sok-sok írása felidézi a bánrévei nagyszüleit, gyerekkorát, a község számos lakóját és történéseit.[710]



Sapkajelvény

Mozdonyvezető sapka



Aztán eljött az önálló bánrévei fűtőház leépítésének ideje is.

Édesapám, mint kazincbarcikai, majd berentei fűtőház (vontatási) főnök felügyelte a Bánrévén maradt fűtőházi dolgozókat (mozdonyfelvigyázó, karbantartók, kocsivizsgálók, villanyszerelők, stb). Ugyancsak ide tartoztak a vonalra beosztott tartalékmozdonyok személyzetei is. Ilyen módon még évekig tartott a kapcsolat a korábbi emberekkel is. A berentei vontatási főnökség alapját a kazincbarcikai fűtőház állománya képezte, de apám, akit lehetett hozott magával Bánrévéről.

A berentei átszervezést és építkezést az akkori időszakban végzett bányászati fejlesztésekből finanszírozta a MÁV. A berentei szénosztályozó modernizált kiszolgálását a bányászati vezetés szorgalmazta a MÁV vezetésnél.

A szénpályaudvaron végzendő tolató, kocsirendező szolgálatra a GANZ MÁVAG által gyártott, M44 sorozatú diesel-villamos mozdonyok kerültek beszerzésre. Abban az időszakban is már naponta több száz szénnel rakott vagont kellett mozgatni, illetve a bányászati iparvágányokról bevinni Berentére, ott az osztályozás után a szenes vagonokat vonatba szervezni és továbbítani. Az 1970-es évek végétől – a bányászati korszerűsítések miatt – a Borsodi Szénbányák már 5…6 millió tonna szenet termelt éves szinten, ennek jelentős része bekerült a berentei osztályozóba. A bányászat hanyatlásával, amely az 1990-es évek elejére esik a vasúti szénszállítás egyre kisebb volumenű lett.

A berentei fűtőházban is lassan elérték a gőzmozdonyok a selejtezésüket. Az M44 típusú diesel-villamos mozdonyok hétköznapokon a berentei szénosztályozó vagonrendezéseit

---

[709] Magyar Színházművészeti Lexikon

[710] Az érdeklődőknek ajánlom a google-on ifj. Léka Géza írásait, amelyek Bánrévével is foglalkoznak, az "Őrjárat egy mondat körül", a "Hegyvidéki beszéd", "Gondolatok a lomtárban" amely a Hitel idei februári számában jelent me

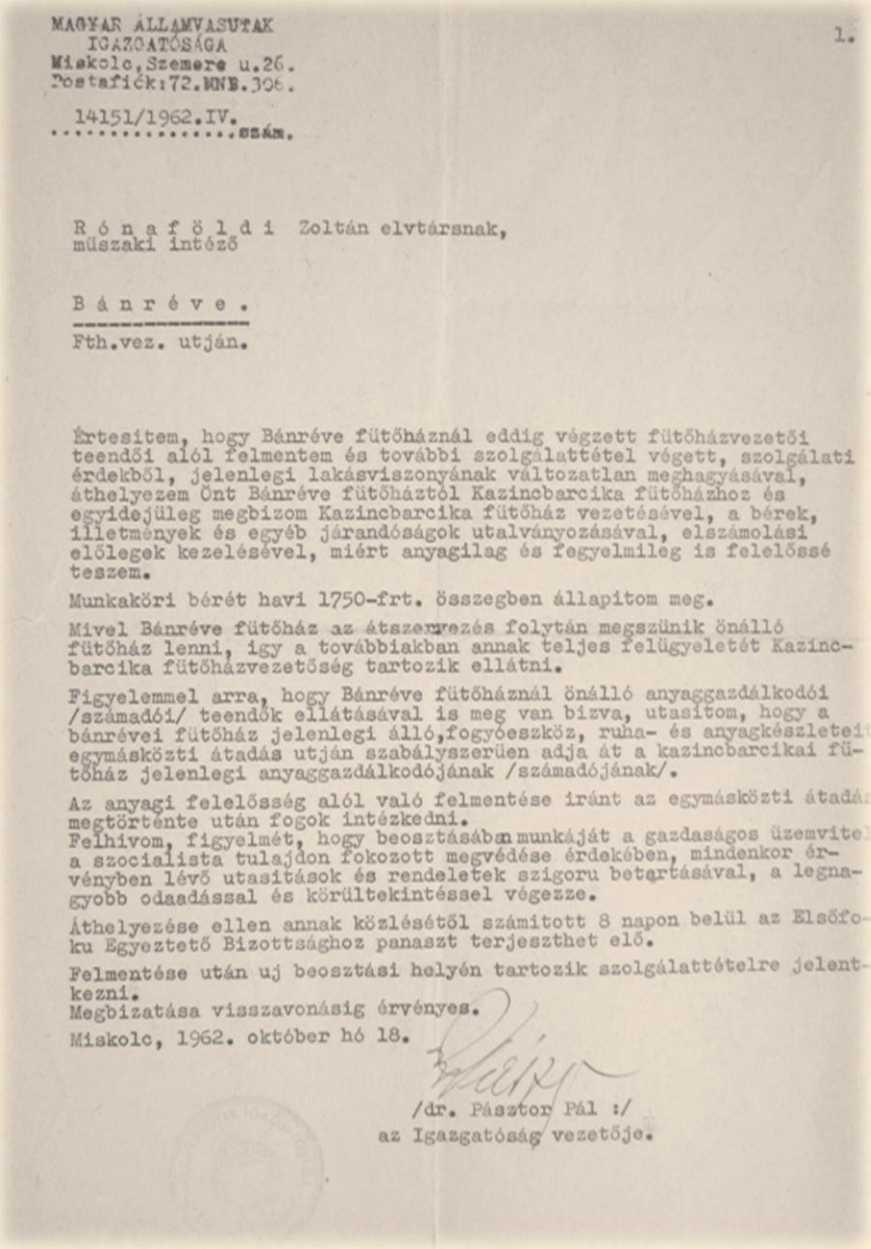
g. Az óta kiadásra került a „Puskás dekázik" című könyve is! (RZ)

végezték, de munkaszüneti napokon, irányvonati teher-szolgálatban, kiváló vontatási jellemzőkkel, iker-kapcsolásban, sokfelé megfordultak észak és kelet-Magyarországon.

Aztán ez a fűtőház is egyre sorvadt és már messze nem élt meg olyan életkort, mint az elődei, hiszen később vasúti kocsijavító lett csupán, majd évtizedekig, funkció nélkül állt.

Megérte?

Erről az erőltetett centralizálási törekvésről, az ebből származó erkölcsi – anyagi károkról egy külön fejezetet lehetne írni…..



MAGYAR ÁLLAMVASUTAK
IGAZGATÓSÁGA
Miskolc, Szemere u.26.
Postafiók:72.MNB.396.

14151/1962.IV.
.....szám.

1.

R ó n a f ö l d i Zoltán elvtársnak,
műszaki intéző

B á n r é v e .

Fth.vez. utján.

Értesitem, hogy Bánréve fütőháznál eddig végzett fütőházvezetői teendői alól felmentem és további szolgálattétel végett, szolgálati érdekből, jelenlegi lakásviszonyának változatlan meghagyásával, áthelyezem Önt Bánréve fütőháztól Kazincbarcika fütőházhoz és egyidejüleg megbizom Kazincbarcika fütőház vezetésével, a bérek, illetmények és egyéb járandóságok utalványozásával, elszámolási előlegek kezelésével, miért anyagilag és fegyelmileg is felelőssé teszem.

Munkaköri bérét havi 1750-frt. összegben állapitom meg.

Mivel Bánréve fütőház az átszervezés folytán megszünik önálló fütőház lenni, igy a továbbiakban annak teljes felügyeletét Kazincbarcika fütőházvezetőség tartozik ellátni.

Figyelemmel arra, hogy Bánréve fütőháznál önálló anyaggazdálkodói /számadói/ teendők ellátásával is meg van bizva, utasitom, hogy a bánrévei fütőház jelenlegi álló,fogyóeszköz, ruha- és anyagkészleteit egymásközti átadás utján szabályszerüen adja át a kazincbarcikai fütőház jelenlegi anyaggazdálkodójának /számadójának/.

Az anyagi felelősség alól való felmentése iránt az egymásközti átadás megtörténte után fogok intézkedni.
Felhivom, figyelmét, hogy beosztásában munkáját a gazdaságos üzemvitel a szocialista tulajdon fokozott megvédése érdekében, mindenkor érvényben lévő utasitások és rendeletek szigoru betartásával, a legnagyobb odaadással és körültekintéssel végezze.

Áthelyezése ellen annak közlésétől számitott 8 napon belül az Elsőfoku Egyeztető Bizottsághoz panaszt terjeszthet elő.

Felmentése után uj beosztási helyén tartozik szolgálattételre jelentkezni.
Megbizatása visszavonásig érvényes.

Miskolc, 1962. október hó 18.

/dr. Pásztor Pál :/
az Igazgatóság vezetője.

A bánrévei fűtőház leépítése



A bánrévei fűtőház helye a bontások után[711]

Az 1970-es évek elején újra megkezdték a fűtőházak átszervezését s így a berentei fűtőház Miskolc kirendeltsége lett, aztán meg semmi!

A Bánrévén maradt épületeket, fűtőház, szertár, stb. az 1990-es évek elején bontották el, az oda vezető vágányrendszerrel együtt. A fordítót betömték.



Berentei fűtőház[712]



A berentei fűtőház[713]

[711] Google Earth

[712] id. Rónaföldi Zoltán gyűjteménye

[713] id. Rónaföldi Zoltán gyűjteménye (Ez már csak egy szerény utánzata a valamikori „körfűtőházaknak”.



M 44. 089. eredeti (sötétzöld) festéssel, Berente[714]

M44. eredeti festéssel[715]





Borsodi Szénbányák Központi Szénosztályozó Berente. Osztályozott szén vágányok[716]

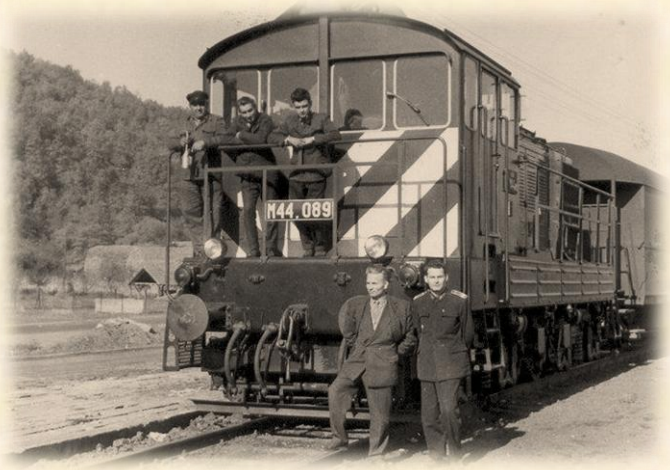
[714] id. Rónaföldi Zoltán gyűjteménye

[715] Én egy sokkal sötétebbzöld tónusú festésre emlékszem!

[716] Rónaföldi Zoltán bányászati főmérnök gyűjteménye. A felvétel az osztályozó bontása előtt készült. Ezt is már csak a fénykép és az emlékezés őrzi.



M44. mozdony motor kiemelés Berentee[717]



D3 javítás utáni próbamenet. Jósvafő 1968. Mozdonyon állnak: Széles Lajos, Bence Bálint, Turcsányi Zoltán. Mozdony előtt: Lovass Pál, Rónaföldi Zoltán.[718]



Amikor a berentei szénosztályozóhoz még napi 300…400 vagon szén érkezett az 1980-as években…[719]

[717] id. Rónaföldi Zoltán gyűjteménye
[718] id. Rónaföldi Zoltán gyűjteménye
[719] Rónaföldi Zoltán gyűjteménye

… és ennek egy jelentős része vasúton tovább is ment a felhasználókhoz.[720]





Az elbontott vagon-buktatósori vágányok környezete[721]



Berente rendezőpályaudvar jelenleg…

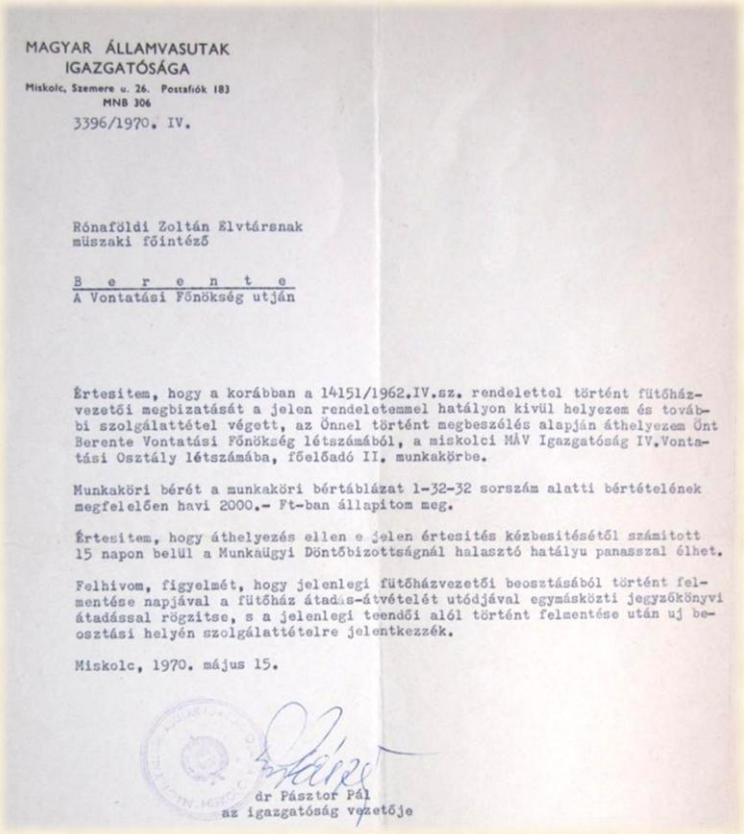
[720] Rónaföldi Zoltán gyűjteménye

[721] Rónaföldi Zoltán gyűjteménye. A felvétel az osztályozó bontása előtt készült. A buktatókon napi 400-500 vagon is megfordult.



Kiváló Vasutas kitüntetés

Berentén sem maradt mára már sok minden, a szénpályaudvart, a volt vontatási főnökségi épületek elbontották, a szénosztályozót is. Már csak az erőmű áll, de már nem termel áramot, lebontása csak idő kérdése.



MAGYAR ÁLLAMVASUTAK
IGAZGATÓSÁGA
Miskolc, Szemere u. 26. Postafiók 183
MNB 306
3396/1970. IV.

Rónaföldi Zoltán Elvtársnak
műszaki főintéző

B e r e n t e
A Vontatási Főnökség utján

Értesitem, hogy a korábban a 14151/1962.IV.sz. rendelettel történt fütőházvezetői megbizatását a jelen rendeletemmel hatályon kivül helyezem és további szolgálattétel végett, az Önnel történt megbeszélés alapján áthelyezem Önt Berente Vontatási Főnökség létszámából, a miskolci MÁV Igazgatóság IV.Vontatási Osztály létszámába, főelőadó II. munkakörbe.

Munkaköri bérét a munkaköri bértáblázat 1-32-32 sorszám alatti bértételének megfelelően havi 2000.- Ft-ban állapitom meg.

Értesitem, hogy áthelyezés ellen e jelen értesités kézbesitésétől számitott 15 napon belül a Munkaügyi Döntőbizottságnál halasztó hatályu panasszal élhet.

Felhivom, figyelmét, hogy jelenlegi fütőházvezetői beosztásából történt felmentése napjával a fütőház átadás-átvételét utódjával egymásközti jegyzőkönyvi átadással rögzitse, s a jelenlegi teendői alól történt felmentése után uj beosztási helyén szolgálattételre jelentkezzék.

Miskolc, 1970. május 15.

dr Pásztor Pál
az igazgatóság vezetője

Aztán lassan a berente vontatási főnökség is…

Még egy adalék Bánréve vasútjához. Érdekesen alakult a Sajó bánrévei vasúti hídjának sorsa is.

„A II. világháborús események folytán a hidat felrobbantották, de csekély sérülése miatt a szerkezet megerősítése után újra forgalomba helyezhető volt, és 5 x 18 tonnás terhelésre

megfelelt a szerkezet. A Sajó folyón a nagy árvizek levonulása miatt 1960-ban árvízvédelmi töltések épültek. Ekkor a töltések közötti vonalrészt 1,5 m-rel megemelték, és még három vasbeton teknőhidat építettek az árterületre. A vasútvonalon jelentkező nagy forgalom, és a nagy terhelés erősen igénybe vette a hidat, a hossztartókban fáradási repedések keletkeztek, valamint a vonal villamosítása is elő volt irányozva, amely esetben a híd nem felelt volna meg az ekkor szükséges űrszelvénynek. Ezért épült fel az 1987 októberében átadott alsópályás, oszlop nélküli szimmetrikus rácsozású, kéttámaszú acélszerkezet, ami a 60 m-es nyílásával a legnagyobb kéttámaszú híd a Miskolci Igazgatóság területén. A próbaterhelést 3 db M62 sorozatú Szergej becenevű mozdonnyal végezték el.''[722]

[722] Pulisch József: Vasúti műtárgyak Magyarországon http://vasutihid.hu/publsajo.html

Bánréve Fűtőház dolgozói az 1950-60-as években

Itt még sok kutatnivaló van. A felsorolt neveket részben a családi iratok, fényképek, apám visszaemlékezései alapján rögzítettem. Nagy segítségemre voltak viszont azok a bánrévei vasutasok, vasutas családtagok, akik a „Bánréve és a vasút” című munkát a honlapom elolvasták. Nagyon nagy segítséget kaptam a névsor összeállításában Demeter Ferenc, Körtvési Sándor és Ruszkay Gyula uraktól. Az ő általuk kigyűjtött névsoroknál ezt a lábjegyzetben is jelezni fogom. Remélem, hogy egyre több nevet sikerül még majd azonosítani.

Mozdonyvezetők[723]
Ágoston Sándor
Ambrus István
Antal József
Babus László
Birkás József
Czene János
Csuzda László
Dékány Géza id.
Dékány Géza ifj.
Demeter Ferenc
Fehérpataki László
Fenyvesi Gyula
Fodor Zoltán
Gecse István
Gergely László (helyesen Jenő)
Guzi József
Hajdu Jenő (helyesen József)
Hajesz Tihamér
Hendrik Zoltán
Kanta Vilmos
Kerek László (helyesen Mihály)
Keszi József
Király Lajos
Kisfalvi József
Kruppa Ernő
Mag László
Német István
Papp Géza
Papp József
Sáfrány Aladár
Szalkó Béla
Szamosi László
Szaplonczai Gyula
Széles Gyula
Széles Lajos
Takács Gyula
Talián Béla
Tolnai Árpád
Tóth László I.
Tóth László II.
Vanyó Ferenc

[723] Demeter Ferenc, Körtvési Sándor, Ruszkay Gyula

Fűtők[724]	Egyéb forrásból
Beniczki István	Anderkó József
Bukó András	Bárdos Bálint
Gergely Árpád	Czikó Bálint
Jokkel László	Lőrinc János
Ríz József	Veres István

Előfűtő
Radnóti József

Lakatosok[725]	Egyéb forrásból
Balogh József	Maróti József
Bencze Bálint	Molnár Bertalan
Bozsik Gyula	Nagy Károly
Kövér László	Szomszéd József
Liszkai József	Tábori István
Németh István	Takács József
Pacsinta István[726]	
Ríz János	
Szabatkai Péter (helyesen Szabadkai)	
Szimel Gáspár	

Esztergályos[727]
Somogyi Antal

Művezetők[728]
Fellegi Mihály
Szegedi József

Mozdonyfelvigyázók[729]
Kovács József
Nagy Lajos
Tóth Lajos

Reszortosok[730]
Hajesz Tihamér
Szaplonczai Gyula

[724] Demeter Ferenc, Körtvési Sándor, Ruszkay Gyula
[725] Demeter Ferenc, Körtvési Sándor, Ruszkay Gyula
[726] Helyesen Pacsuta István
[727] Demeter Ferenc, Körtvési Sándor, Ruszkay Gyula
[728] Demeter Ferenc, Körtvési Sándor, Ruszkay Gyula
[729] Demeter Ferenc, Körtvési Sándor, Ruszkay Gyula
[730] Demeter Ferenc, Körtvési Sándor, Ruszkay Gyula

Irodai dolgozók (segédhivatal)	Egyéb forrásból
Benkő Istvánné	Scsavniczki József
Körtvési Sándor	Sáfrány Elemér
Tóth Andrásné	Léka Géza

Széntéri munkások
Gubicsko Barna
Gyurán Béla
Klenics József
Varga József

Szertár
Oláh Károly

Villanyszerelő
Krasznahorkai László

Kocsivizsgáló
Nagy Károly

Bánréve Fűtőházhoz állomásított mozdonyok

Először is a MÁV által alkalmazott mozdonyszámozási[731] rendszerekről röviden, hogy az adatok egyértelműek legyenek.

1. Első számozási rendszer (1868-tól)

A MÁV első, 1868-tól érvényes számozási rendszerében a járművek folyamatos számozását gyakorlatilag a mozdonyok állományba vételük sorrendjében kapták, a mozdonyok típusától és származásától (gyári új, vagy magánvasutaktól átvett) függetlenül.

Emellett a mozdonyok 1874. január 1-jétől osztályjelzést is kaptak, amely egy római számból és egy kis latin betűből áll. A római szám a mozdony felhasználási területére, illetve kapcsolt kerékpárjainak számára utalt. A latin kisbetűk pedig a típusok állagba vételének sorrendjére utal. Az első típus nem kapott latin kisbetűt, míg a második „a”-t a harmadik „b”-t, stb. (pl.: II. oszt., IIa. oszt., IIb. oszt., stb.) Az első mozdonyosztályok jelentései:

- I. osztály: gyorsvonati mozdonyok
- II. osztály: személy és vegyesvonati mozdonyok (később: két kapcsolt kerékpárú személy-, vegyes- és tehervonati mozdonyok)
- III. osztály: három kapcsolt kerékpárú tehervonati mozdonyok (később: három kapcsolt kerékpárú személy-, vegyes- és tehervonati mozdonyok)
- IV. osztály: négy kapcsolt kerékpárú (hegyi pálya) mozdonyok
- V. osztály: másodrangú (mellék-)vonali mozdonyok
- VI. osztály: a gömöri iparvidék mozdonyai (később a VIm. osztály: hat kapcsolt kerékpárú *Mallet-rendszerű* mozdony)
- VII. osztály: harmadrangú (keskeny nyomtávolságú) mozdonyok

Később az alábbiakkal bővült:

- VIII. osztály: poggyászteres (*'Elbel-rendszerű*) mozdonyok
- IX. osztály: két kapcsolt kerékpárú szerkocsis mellékvonali mozdony
- X. osztály: omnibusz-vonati (kis befogadóképességű mellékvonali személyvonati) mozdonyok
- XI. osztály: mint a X.
- XII. osztály: C tengelyelrendezésű helyiérdekű vasúti szertartályos gőzmozdonyok
- XIII. osztály: 1B tengelyelrendezésű helyiérdekű vasúti szertartályos gőzmozdonyok

2. Második számozási rendszer (1891-től

Az 1891-ben bevezetett második számozási rendszerben az osztályjelölés megtartása mellett az azonos osztályú járműveket 1–5 jegyű pályaszám csoportokba sorolták:

Osztály	Pályaszám
I.	1 – 1000
II.	1001-2000
III.	2001-4000
IV.	4001-5000
másodrangú	5001-5900

[731] Wikipédia

harmadrangú 5901-6000

Az OMÁV[732]-tól átvett mozdonyok számára új osztályokat jelöltek ki: a XIV. – XVIII. osztályokat. A szertartályos mozdonyokat, köztük az *Engerth-rendszerű* (támasztó szerkocsis, azaz a szertartályos és szerkocsis kivitel közötti átmenetet jelentő) mozdonyokat a szerkocsis mozdonyokkal azonos, de „T" előtaggal ellátott osztályokba átsorolták:

Osztály	Osztály
XIV.	T II.
XIVa.	T IIa
XIVb.	T II.b
XIVc.	T III.
XV.	T IIIa.
XVa.	T IIIb.
XVI.	T IV.
XVII.	X IV.
XVIII.	T IVa.

Az X., XI., XII. és XIII. osztály TV. osztályba való átsorolása végül elmaradt, vélhetően a típusok eltérő jellege miatt. Ezen kívül a harmadrangú mozdonyokat a VII. osztályból a XX. osztályba sorozták át, helyükre közúti-vasúti („tramway"-) mozdonyokat soroltak.
1900-ban az *Va. osztályú* (később *370 sorozatú*) mozdonyok várható darabszáma miatt új, 7001-gyel kezdődő pályaszám tartományt nyitottak, továbbá a III. osztályon belül átszámozásra volt szükség a *IIIq. osztályú* (később *325* sorozatú) mozdonyok növekvő száma miatt.
1907-től az ún. „motorpótló" mozdonyok számára új osztályjelöléseket és pályaszám csoportot vezettek be: Az osztályjel egy „M"-előtaggal és utána római számokkal jelölve a kapcsolt kerékpárok számát. A pályaszám csoport pedig 10001-gyel kezdődött.
A rendszert egyes hazai magánvasutak is átvették, sőt azt a MÁV-nál jóval tovább is használták.

3. A harmadik számozási rendszer (1911)

Az 1891-ben bevezetett második számozási rendszer sem bizonyult hosszabb távon használhatónak. Egyrészt még így sem volt egyszerűen áttekinthető a rendszer, másrészt egyes osztálycsoportokban (II. és III.) a kiadható kisbetűk – elsősorban a magánvasutak államosításával átvett számos mozdonytípus miatt – kezdtek „elfogyni". Emiatt döntött a MÁV egy új, az eddigiektől gyökeresen eltérő számozási rendszer bevezetéséről. A legfontosabb különbség az, hogy a mozdonyok pályaszáma eddig önállóan is egyetlen mozdony egyedi jelzése volt, így a mozdony azonosításához nem volt szükség az osztályjelzés megadására is, az csupán tájékoztatást szolgálhatta. Az új rendszerben viszont a sorozatjel a mozdony azonosításának szerves része és a pályaszám csak a mozdonysorozaton belüli azonosítást szolgálta és alapesetben mindig 001-gyel kezdődött. A másik lényeges különbség, hogy a sorozatjel három arab számjegyből képződött, melynek - a korábbiakhoz képest több jelentést hordozott. A sorozatjel

- első számjegye a kapcsolt kerékpárok számát jelöli

[732] Osztrák-Magyar Államvasút

- a második két számjegy pedig a mozdony tengelyterhelésére, valamint szerkocsis, illetve szertartályos voltára utal:

Tengelyterhelés	Szerkocsis	Szertartályos
> 14,42 t	01–14	15–19
(12,36–14,42 t)	20–41	42–50
(10,30–12,36 t)	51–59	60–69
≤ 10,30 t	70–74	75–84
keskeny nyomközű	85–89	90–99

A tengelyterhelésre a mozdony egyes vonalakon való közlekedtethetősége miatt volt szükség: érdekes és jellemző, hogy milyen nagy jelentősége volt ennek a teljes hazai vasúttörténet folyamán. Az átszámozásnál a régi, elavult típusokat az adott tartomány végére, míg az újabbakat az elejére sorolták. A különleges mozdonyok kétjegyű sorozatjelet kaptak, így:

Sorozat	Megnevezés
10-19	motorpótló gőzmozdonyok egy hajtott tengellyel
20-29	motorpótló gőzmozdonyok két hajtott tengellyel
30-39	motorpótló gőzmozdonyok három hajtott tengellyel
40-49	fogaskerekű gőzmozdonyok
50-79	villamos mozdonyok (1932-ig)
80-89	belsőégésű motoros sorozatok
90-99	tűznélküli (gőztárolós) gőzmozdonyok

4. A tervezett 1926-os módosított pályaszámrendszer

Az első világháború után a MÁV mozdonyainak többsége idegen vasutakhoz került. Az itthon maradt mozdonyok pályaszám csoportjai eléggé hézagossá, nehezen áttekinthetővé váltak. Emellett az egyes típusok darabszáma is meglehetősen lecsökkent, így lehetővé vált egy olyan „beszédes” pályaszámrendszer létrehozása, ahol a pályaszám csoportok a mozdonysorozatokon belül az egyes alváltozatok kivitelére is utalnak. A sorozatjelek változatlansága mellett a tervezett pályaszám csoportok az alábbiak lettek volna:

A MÁV 1926-ban bevezetésre tervezett, módosított, harmadik számozási rendszer, pályaszám csoportjai		
	Telített gőzű	Túlhevített gőzű
Ikergépezetű, sík tűzszekrényes	001–250	501–700
Ikergépezetű,	251–300	801–999

Brotan-kazános		
Kompaund gépezetű, sík tűzszekrényes	301–475	701–750
Kompaund gépezetű, Brotan-kazános	476–500	751–800

Mint látható, a pályaszám tartományok nagysága figyelembe vette az egyes kiviteli változatok darabszámát is. Az 1926. január 1-jétől bevezetni tervezett rendszerbe fel kívánták venni az újonnan beszerzésre kerülő mozdonyokat is, viszont nem érintette volna a selejtezésre kijelölt típusokat. Az átszámozást végül főleg politikai okokból nem hajtották végre - az eredeti, "lyukas" pályaszám tartomány megtartása a helyzet, és az egész békeszerződés ideiglenes, el nem fogadott voltára utalt. A szisztémát végül a MÁV korlátozottan mégis alkalmazta:

- a 342 sorozatúból átépített 315 sorozatú mozdonyok pályaszámainál,
- a Duna–Száva–Adria Vasúttól átvett mozdonyok besorolásakor (bár ez esetben – ismeretlen okból – a sík tűzszekrényes túlhevítős kompaund mozdonyokat 901-gyel kezdődően számozták) és
- a második világháború során „repartíciósként” állagba vett (leginkább a ČSD állagából származó)
- a MÁV-nál új típust jelentő,
- a MÁV-nál már létező típusú, de korábban MÁV-tulajdonban nem szerepelt,
- egykor MÁV-tulajdonú, de időközben átépített mozdonyok állagba vételekor.

5. Szerkocsik

A gőzmozdonyok szerkocsijai a hozzá kapcsolt mozdony sorozat- és pályaszámát, a sorozatjel előtt betűvel kiegészítve az alábbiak szerint:

- A, B, C, … betűkkel a 14,42 t tengelyterhelést meghaladó normál nyomtávú szerkocsiknál,
- a, b, c, … betűkkel a 14,42 t tengelyterhelést meg nem haladó normál nyomtávú szerkocsiknál,
- [a], [b], [c],… betűkkel a keskeny nyomtávú szerkocsiknál

373 sorozat



Sorozat	Korábbi típus, osztály	Elren-dezés	Vonóerő (N)	Sebesség (km/h)	Szolgálati tömeg (t)	Tengely-terhelés (t)	Gőz-nyomás (bar)	Hajtókerék (mm)	Gyártó
373	VI.	C-n2 OOO	40025	45	25,5	8,64	8,8	1322	MLWB Mödling, Sigl Wien és Wiener Neustadt MÁV Gépgyár, Weitzer Arad.

Gyári szám	Eredeti besorolás és pálya-szám	Gyártás éve	Gömöri Vasúthoz kerültek	Új soro-zatjel 1891	Sorozatjel és pálya-szám 1891	Bánrévei állományba kerülés időpontja*	Sorozatjel és pálya-szám 1911	Selejtezés
17	VI.136	1874	1874	VI.	VI.5081	1894-95	373.001	1927.05.27.
18	VI.137				VI.5082		373.002	1911
19	VI.138				VI.5083		373.003	192?
20	VI.139				VI.5084		373.004	1927.07.14.
21	VI.140				VI.5085		373.005	1926.06.18
22	VI.141				VI.5086		373.006	1924

* Következtetések alapján

374. sorozat



Sorozat	Korábbi típus, osztály	Elren-dezés	Vonóerő (N)	Sebesség (km/h)	Szolgálati tömeg (t)	Tengely-terhelés (t)	Gőz-nyomás (bar)	Hajtókerék (mm)	Gyártó
374	V.	C-n2 OOO	40466	45	25,77	8,64	8,5	1202	MLWB Mödling,

Gyári szám	Eredeti besorolás és pálya-szám	Gyártás éve	Gömöri Vasúthoz kerültek	Új soro-zatjel 1891	Sorozatjel és pálya-szám 1891	Bánrévei állományba kerülés időpontja*	Sorozatjel és pálya-szám 1911	Selejtezés
14	V.142	1874	1894-95	V.	V.5019	1894-95	374.019	1911
15	V.143				V.5020		374.020	1911. M.Faker.R**

16	V.144				V.5021		374.021	1920.07.30.

* Következtetések alapján
**Eladva Bécsi Magyar Fakereskedelmi Rt., Szászrégen

335. sorozat



Sorozat	Korábbi típus, osztály	Elrendezés	Vonóerő (N)	Sebesség (km/h)	Szolgálati tömeg (t)	Tengelyterhelés (t)	Gőznyomás (bar)	Hajtókerék (mm)	Gyártó
335	III.	C-n2 OOO	62685	45	39,95	13,70	8,5	1221	Sigl Wien és Wiener Neustadt MÁV Gépgyár,

Gyári szám	Eredeti besorolás és pályaszám	Gyártás éve	Új sorozatjel 1891	Sorozatjel és pályaszám 1891	Bánrévei állományba kerülés időpontja	Sorozatjel és pályaszám 1911	Selejtezés
?	III.?	1869-1878	III..	III.?	1945.01.15.	335.004	1945.06.06. Diósgyőri Kohászat, 1955?
?	III.?			III.?		335.006	1945.06.06. Diósgyőri Kohászat, 1955?

326. sorozat



Sorozat	Korábbi típus, osztály	Elrendezés	Vonóerő (N)	Sebesség (km/h)	Szolgálati tömeg (t)	Tengelyterhelés (t)	Gőznyomás (bar)	Hajtókerék (mm)	Gyártó
326	III.e.	C-n2 OOO	62132	45	39,6	13,2	10,0	1221	Sigl Wiener Neustadt, MÁV Gépgyár, WLF Floridsdorf, Krauss Linz, Mf.d.StEG Wien,

									Wöhlert Berlin

Gyári szám	Eredeti besorolás és pálya-szám	Gyártás éve	Új soro-zatjel 1891	Sorozatjel és pálya-szám 1891	Bánrévei ál-lományban	Sorozatjel és pálya-szám 1911	Selejtezés
?	III.e?	1882-1897	III.e	?	1930	326.?	?
?	III.e?			?		326.?	?
?	III.e?			?	1943.	326.133	?
?	III.e?			?		326.447	?
?	III.e?			?	1950-60	326.?	?

321. sorozat



Sorozat	Korábbi típus, osztály	Elren-dezés	Vonóerő (N)	Sebesség (km/h)	Szolgálati tömeg (t)	Tengely-terhelés (t)	Gőz-nyomás (bar)	Hajtókerék (mm)	Gyártó
321	Ik.	2C-n2v ooOOO	67022	75	57,7	14,3	13	1606	MÁV Gépgyár

Gyári szám	Eredeti besorolás és pálya-szám	Gyártás éve	Új soro-zatjel 1891	Sorozatjel és pálya-szám 1891	Bánrévei ál-lományban	Sorozatjel és pálya-szám 1911	Selejtezés
?	Ik.?	1897-1899	Ik.	?	1951	321.001	1958.03. 1958.12.
?	Ik.?			?		321.003.	
?	Ik.?			?		321.005	
?	Ik.?			?		321.007	
?	Ik.?			?		321.008	
?	Ik.?			?		321.016	

376. sorozat



Sorozat	Korábbi típus, osztály	Elren-dezés	Vonóerő (N)	Sebesség (km/h)	Szolgálati tömeg (t)	Tengely-terhelés (t)	Gőz-nyomás (bar)	Hajtókerék (mm)	Gyártó
376	TVa	1C1-n2vt oOOOo	43635	50	46,4	9,3	12	1040	MÁV Gépgyár

Gyári szám	Eredeti besorolás és pálya-szám	Gyártás éve	Új soro-zatjel 1891	Sorozatjel és pálya-szám 1891	Bánrévei ál-lományban	Sorozatjel és pálya-szám 1911	Selejtezés
?	Ik.?	1910-1924	TVa	?	1938-44	376.?	?
?	Ik.?			?		376.?	?
?	Ik.?			?		376.?	?
?	Ik.?			?	1951	376.009	?

375. sorozat



Sorozat	Korábbi típus, osztály	Elren-dezés	Vonóerő (N)	Sebesség (km/h)	Szolgálati tömeg (t)	Tengely-terhelés (t)	Gőz-nyomás (bar)	Hajtókerék (mm)	Gyártó
375	TV	1C1-h2t, 1C1-n2vt oOOOo	48783	60	51,7	10,4	12	1180	MÁV Gépgyár

Gyári szám	Eredeti besorolás és pálya-szám	Gyártás éve	Új soro-zatjel 1891	Sorozatjel és pálya-szám 1891	Bánrévei ál-lományban	Sorozatjel és pálya-szám 1911	Selejtezés
?	TV	1907-1952	TV	?	1927. május	3765?	?
?	TV			?		375?	?
?	TV			?		375.?	?
?	TV			?		375.?	?
?	TV			?		375.?	?
?	TV			?		375.?	?
?	TV			?	1929. április	375.?	?
?	TV			?		375.?	?
?	TV			?		375.?	?
?	TV			?		375.?	?
?	TV			?		375.?	?
?	TV			?		375.?	?
?	TV			?	1930. február	375.?	?
?	TV			?		375.?	?
?	TV			?		375.?	?
?	TV			?		375.?	?
?	TV			?		375.?	?
?	TV			?		375.?	?
?	TV			?	1933. január	3765?	?
?	TV			?		375?	?
?	TV			?		375.?	?
?	TV			?		375.?	?
?	TV			?		375.?	?
?	TV			?		375.?	?
?	TV			?	1943	375.601	?
?	TV			?		375.834	?
?	TV			?		375.846	?
?	TV			?		375.895	?

?	TV			?	1946	375.?	?
?	TV			?		375.?	?
?	TV			?		375.?	?

355. sorozat



Sorozat	Korábbi típus, osztály	Elrendezés	Vonóerő (N)	Sebesség (km/h)	Szolgálati tömeg (t)	Tengelyterhelés (t)	Gőznyomás (bar)	Hajtókerék (mm)	Gyártó
355	IIIb.	C-n2 OOO	55475	45	35,35	12,17	7,0	1285	Sigl Wienwe Neustadt

Gyári szám	Eredeti besorolás és pályaszám	Gyártás éve	Új sorozatjel 1891	Sorozatjel és pályaszám 1891	Bánrévei állományban	Sorozatjel és pályaszám 1911	Selejtezés
?	IIIb.	1865-69	IIIb.	IIIb.?	1919-ig	355?	?
?	IIIb.			IIIb.?		355.?	?
?	IIIb.			IIIb.?		355.?	?

377. sorozat



Sorozat	Korábbi típus, osztály	Elrendezés	Vonóerő (N)	Sebesség (km/h)	Szolgálati tömeg (t)	Tengelyterhelés (t)	Gőznyomás (bar)	Hajtókerék (mm)	Gyártó
377	XII	C-n2t OOO	46000	45	29,3	9,85	10,0	1110	MÁV Gépgyár, Krauss Linz, Weitzer Arad, Mf.d.StEG Wien

Gyári szám	Eredeti besorolás és pályaszám	Gyártás éve	Új sorozatjel 1891	Sorozatjel és pályaszám 1891	Bánrévei állományban	Sorozatjel és pályaszám 1911	Selejtezés
?	XII.?	1885-1924	XII.	XII.?	1911-20	377?	?
?	XII.?			XII.?		377.?	?
?	XII.?			XII.?		377?	?

A Bánréve-Ózd vonal normál nyomtávúra átépítése után először a Rimamurány-Salgótarján Vasmű Rt tulajdonát képező 377. sorozatú mozdony végezte a vontatást, mivel a vonal HÉV kategóriájú volt.
A vonalnak a MÁV-hoz kerülése után, amikor az még csak másodrendűnek minősült, a Bánrévére állomásított 377. sorozatú mozdonyok vették át a szolgálatot

325. sorozat



Sorozat	Korábbi típus, osztály	Elrendezés	Vonóerő (N)	Sebesség (km/h)	Szolgálati tömeg (t)	Tengelyterhelés (t)	Gőznyomás (bar)	Hajtókerék (mm)	Gyártó
325	IIIq.	C-n2v OOO	66708	60	42,5	14,2	13,0	1440	MÁV Gépgyár

Gyári szám	Eredeti besorolás és pályaszám	Gyártás éve	Új sorozatjel 1891	Sorozatjel és pályaszám 1891	Bánrévei állományban	Sorozatjel és pályaszám 1911	Selejtezés
?	IIIq.?	1892-1907	IIIq.	IIIq.?	1943-51	325.042	1958-60
?	IIIq.?			IIIq.?		325.050	
?	IIIq.?			IIIq.?		325.131	
?	IIIq.?			IIIq.?		325.158	
?	IIIq.?			IIIq.?		325.192	

441. sorozat



Sorozat	Korábbi típus, osztály	Elrendezés	Vonóerő (N)	Sebesség (km/h)	Szolgálati tömeg (t)	Tengelyterhelés (t)	Gőznyomás (bar)	Hajtókerék (mm)	Gyártó
441	IV.	D-n2 OOOO	75144	30	47,86	13,15	8,5	1085	Sigl Wien, Wiener Neustadt

Gyári szám	Eredeti besorolás és pályaszám	Gyártás éve	Új sorozatjel 1891	Sorozatjel és pályaszám 1891	Bánrévei állományban	Sorozatjel és pályaszám 1911	Selejtezés
?	IV.?	1870-1874	IV.	IV.?	-1943*	441.006 441.017 441.028	1958-60

*A három pályaszámon szereplő mozdony 1943 után már Miskolcon volt.

Ezek közül egy volt Bánrévén.

220. sorozat



Sorozat	Korábbi típus, osztály	Elrendezés	Vonóerő (N)	Sebesség (km/h)	Szolgálati tömeg (t)	Tengelyterhelés (t)	Gőznyomás (bar)	Hajtókerék (mm)	Gyártó
220	Ia.	2B-n2 ooOO	44420	90	48,8	14,15	12,0	1826	MÁV Gépgyár, Sigl Wiener Neustadt, WLF Floridsdorf

Gyári szám	Eredeti besorolás és pályaszám	Gyártás éve	Új sorozatjel 1891	Sorozatjel és pályaszám 1891	Bánrévei állományban	Sorozatjel és pályaszám 1911	Selejtezés
?	Ia.	1885-1905	Ia.	Ia.?	1939-1945*	220.132	1950-1952
?	Ia.			Ia.?		220.161	
?	Ia.			Ia.?		220.165	
?	Ia.			Ia.?		220.193	

*Itt a fellelhető adatok és a bánrévei fűtőházi „öregek” emlékei eltérőek! A Wikipédia szerint a 220. mozdonyok (4 db) Pelsőc Főtőházhoz tartoztak.A „bánrévei” emlékezet szerint Bánréve Fűtőházhoz tartoztak, mert itteni személyzet vezette ezeket.
Elképzelhető azonban az a változat is, hogy a négy mozdony tényleg Pelsőcre volt állomásítva, de vezényelt bánrévei személyzet dolgozott velük. Én ezt a változatot látom reálisnak, a Felvidéki vasutak visszatérte után!

460. sorozat



Sorozat	Korábbi típus, osztály	Elrendezés	Vonóerő (N)	Sebesség (km/h)	Szolgálati tömeg (t)	Tengelyterhelés (t)	Gőznyomás (bar)	Hajtókerék (mm)	Gyártó
460	423. (Idegen eredetű!, ČSD, repartíciós mozdonyok)	1D1-h2t oOOOOo	75341	50	71,2	12,4	13,0	1150	BMMF Prága, PČM, ČKD, Skoda

Gyári szám	Eredeti besorolás és pályaszám	Gyártás éve	Új sorozatjel 1891	Sorozatjel és pályaszám 1891	Bánrévei állományban	Sorozatjel és pályaszám 1911	Selejtezés

?	ČSD 423.?	1921-1946	-	-	1939-195?	460.501	
?	ČSD 423.?			-		460.502	
?	ČSD 423.?			-		460.503	1948 Sátoraljaújhely
?	ČSD 423.?			-		460.504	1948 Sátoraljaújhely
?	ČSD 423.?			-		460.505	
?	ČSD 423.?			-		460.506	
?	ČSD 423.?			-		460.507	
?	ČSD 423.?			-		460.508	
?	ČSD 423.?			-		460.509	

331. sorozat



Sorozat	Korábbi típus, osztály	Elrendezés	Vonóerő (N)	Sebesség (km/h)	Szolgálati tömeg (t)	Tengelyterhelés (t)	Gőznyomás (bar)	Hajtókerék (mm)	Gyártó
331	Idegen eredetű!	2C-n2 ooOOO	64354	80	604	13,7	13,0	1500	Sigl Wiener Neustadt

Gyári szám	Eredeti besorolás és pályaszám	Gyártás éve	Új sorozatjel 1891	Sorozatjel és pályaszám 1891	Bánrévei állományban	Sorozatjel és pályaszám 1911	Selejtezés
?	-	1902-1903	-	-	1945-	331.001	?

324. sorozat



Sorozat	Korábbi típus, osztály	Elrendezés	Vonóerő (N)	Sebesség (km/h)	Szolgálati tömeg (t)	Tengelyterhelés (t)	Gőznyomás (bar)	Hajtókerék (mm)	Gyártó
324	IIIu.	1C1-h2 oOOOo	67493	75	61,7	14,4	12,0	1322	MÁV Gépgyár

Gyári szám	Eredeti besorolás	Gyártás éve	Új sorozatjel	Sorozatjel és pálya-	Bánrévei állományba	Sorozatjel és pálya-	Selejtezés

	és pálya-szám		1891	szám 1891	kerülés időpontja*	szám 1911	
?	IIIu.	1909-1923	III.u	IIIu.?	1946 8 darab, 1951 11 darab.	324.003	?
?				IIIu.?		324.033	?
?				IIIu.?		324.137	?
?				IIIu.?		324.145	?
?				IIIu.?		324.156	?
?				IIIu.?		324.167	?
?				IIIu.?		324.214	?
?				IIIu.?		324.258	?
?				IIIu.?		324.295	?
?				IIIu.?		324.326	?
?				IIIu.?		324.1544	?
				IIIu.?	50-es, 60-as években**	324.1345	?
?				IIIu.?		324.1543	?
?				IIIu.?		324.1550	?
?				IIIu.?		324.1568	?
?				IIIu.?		324.1880	?

*A könyvben található fényképeken már sok ismételten átszámozott mozdony látható az 1950-es 60-as években.!
**Bánrévei fényképek, feljegyzések alapján azonosítva.

Bánréve fűtőház fennállása alatt az itt állomásított, és azonosított mozdonyok száma

Sorozatszám	Mennyiség (db)
220.	4
321.	6
324.	16
325.	5
326.	5
331.	1
335.	2
355.	3
373.	6
374.	3
375.	32
376.	4
377.	3
441.	3
460.	9
Összesen	**102**

Bánrévével kapcsolatos vasutak egyéb mozdonyai

Ezek a mozdonyok a Miskolc-Bánréve- Fülek, a Bánréve – Ózd, a Bánréve – Dobsina és az egyéb gömöri vasutakon vontattak. Jónéhányuk esetleg Bánrévén is megfordulhatott, különféle vonatokkal.

238. sorozat



(Személyvonati mozdony)

(A mozdonyok kezdetben személyvonati szolgálatot láttak el, később1918-19-ig, már csak tehervonatokkal közlekedtek a Miskolc – Bánréve – Fülek vonalon.)

Sorozat	Korábbi típus, osztály	Elrendezés	Vonóerő (N)	Sebesség (km/h)	Szolgálati tömeg (t)	Tengelyterhelés (t)	Gőznyomás (bar)	Hajtókerék (mm)	Gyártó
238	II.	1B-n2 oOO	40652	55	38,6	13,0	8,5	1510	Sigl Wiener Neustadt

Gyári szám	Eredeti besorolás és pályaszám	Gyártás éve	Új sorozatjel 1891	Sorozatjel és pályaszám 1891	Miskolci állományba kerülés időpontja*	Sorozatjel és pályaszám 1911	Selejtezés
?	II.?	1869-1873	II.	238.	1873?	238.?	1927-ig

* Eddig nem tudtuk kideríteni, hogy a MÁV-hoz beszerzett 15 db mozdonyból mennyi volt Miskolcon. A 15 db mozdony pályaszámai: 27, 32–34, 88–92, 97–98, 105–107 és 129.

236. sorozat



(Személyvonati mozdony)

(Miskolc – Bánréve vonal személyvonati szolgálat.)

Sorozat	Korábbi típus, osztály	Elrendezés	Vonóerő (N)	Sebesség (km/h)	Szolgálati tömeg (t)	Tengelyterhelés (t)	Gőznyomás (bar)	Hajtókerék (mm)	Gyártó
236	IIa.	1B-n2 oOO	39240	60	36,64	12,5	6,5	1598	Sigl Wien és Wiener Neustadt

Gyári szám	Eredeti besorolás és pálya-szám	Gyártás éve	Új soro-zatjel 1891	Sorozatjel és pálya-szám 1891	Miskolci állományba kerülés időpontja*	Sorozatjel és pálya-szám 1911	Selejtezés
?	IIa.?	1865-1867	IIa.	236	1894-95	236.?	1911

* A Magyar Északi Vasút 1868-as csődje után került a MÁV állományába az eredetileg 3-8. pályaszámú, később 1101-1106. pályaszámú mozdonyok. Azt, hogy ezek közül mikor és melyikek kerültek Miskolcra még nem tudtuk kideríteni.

320. sorozat



(Hegyi pálya gyorsvonati mozdony
(A mozdonyok közül 3 darab tartozott Miskolchoz és tehervonati szolgálatot végzett több vonalon, így a Miskolc – Bánréve Fülek vonalon is.)

Sorozat	Korábbi típus, osztály	Elren-dezés	Vonóerő (N)	Sebesség (km/h)	Szolgálati tömeg (t)	Tengely-terhelés (t)	Gőz-nyomás (bar)	Hajtókerék (mm)	Gyártó
320	Ih.	2C-n2 ooOOO	65295	45	57,2	13,9	13,0	1606	MÁV Gépgyár

Gyári szám	Eredeti besorolás és pálya-szám	Gyártás éve	Új soro-zatjel 1891	Sorozatjel és pálya-szám 1891	Miskolci állományba kerülés időpontja	Sorozatjel és pálya-szám 1911	Selejtezés
?	Ih.?	1892-1896	Ih.	Ih.?	1894	320.?	1932-1934

Az eredeti pályaszámokkal (641-649) készült mozdonyokat a fiumei vonalra szánták. Ott a kissugarú ívek miatt nem váltak be. Átkerültek a Salgótarján – Ruttka vonalra, majd Ceglédre. 3 darab jutott Miskolcra.

41. sorozat



(Fogaskerekű mozdony)
(A mozdonyok a Tiszolc – Breznóbánya - Zólyombrézó vonalon közlekedtek.)

Sorozat	Korábbi típus, osztály	Elren-dezés	Vonóerő (N)	Sebesség (km/h)	Szolgálati tömeg (t)	Tengely-terhelés (t)	Gőz-nyomás (bar)	Hajtókerék (mm)	Gyártó

41.	TIVb.	D2+2Z-n4t OOOOoo	83974	25/12	71,9	14,5	12,0	1050	WLF Floridsdorf

Gyári szám	Eredeti besorolás és pálya-szám	Gyártás éve	Új soro-zatjel 1891	Sorozatjel és pálya-szám 1891	Tiszolci állományba kerülés időpontja	Sorozatjel és pálya-szám 1911	Selejtezés
?	TIVb.?	1896-1900	TIVb.	TIVb.4281	1896	41.001	1962
?	TIVb.?			TIVb.4282		41.002	
?	TIVb.?			TIVb.4283		41.003	
?	TIVb.?			TIVb.4284	1901	41.004	

Trianon után a mozdonyok a ČSD állományába kerültek, a 403.5 sorozatba.

370. sorozat



(Mellékvonali mozdony)
(A mozdonyok a tiszolci, valamint Miskolc – Bánréve – Fülek vonalakon közlekedtek teher-vonati szolgálatban.)

Sorozat	Korábbi típus, osztály	Elren-dezés	Vonóerő (N)	Sebesség (km/h)	Szolgálati tömeg (t)	Tengely-terhelés (t)	Gőz-nyomás (bar)	Hajtókerék (mm)	Gyártó
370	Va.	C-n2v OOO	48077	50	30,6	10,3	12,0	1180	MÁV Gépgyár

Gyári szám	Eredeti besorolás és pálya-szám	Gyártás éve	Új soro-zatjel 1891	Sorozatjel és pálya-szám 1891	Miskolci és a tiszolci állományba kerülés időpontja	Sorozatjel és pálya-szám 1911	Selejtezés
?	Va.	1897-1908	Va.	Va.?	1898 után	370.?	1951-től

A z állományok mennyiségére eddig nem tudtunk adatokat szerezni.

384. sorozat



(Mellékvonali mozdony)
(A mozdony Nyustyára volt állomásítva 1894-ben.)

Sorozat	Korábbi típus, osztály	Elrendezés	Vonóerő (N)	Sebesség (km/h)	Szolgálati tömeg (t)	Tengelyterhelés (t)	Gőznyomás (bar)	Hajtókerék (mm)	Gyártó
384	XIII.	1B-n2t és C-n2vt oOOo OOO	45812	40	29,17	9,90	12,0	960	Krauss München, átépítette MÁV Gépgyár

Gyári szám	Eredeti besorolás és pályaszám	Gyártás éve	Új sorozatjel 1891	Sorozatjel és pályaszám 1891	Nyustyai állományba kerülés időpontja*	Sorozatjel és pályaszám 1911	Selejtezés
?	XII.	1884	XII.	XII..?	1894	384.?	1924

*1894-ben Pozsonyba került.

20. sorozat



(Mellékvonali mozdony)

Sorozat	Korábbi típus, osztály	Elrendezés	Vonóerő (N)	Sebesség (km/h)	Szolgálati tömeg (t)	Tengelyterhelés (t)	Gőznyomás (bar)	Hajtókerék (mm)	Gyártó
20.	X.	B-n2t és B-n2vt OO	25914	30	16,51	8,26	12,0	856	MÁV Gépgyár

Gyári szám	Eredeti besorolás és pályaszám	Gyártás éve	Új sorozatjel 1891	Sorozatjel és pályaszám 1891	Dobsinai állományba kerülés időpontja	Sorozatjel és pályaszám 1911	Selejtezés
?	X.?	1883	X.	X.?	1911-1918	20.?	1921-1929

359. sorozat



(Tehervonati mozdony)

Sorozat	Korábbi típus, osztály	Elren-dezés	Vonóerő (N)	Sebesség (km/h)	Szolgálati tömeg (t)	Tengely-terhelés (t)	Gőz-nyomás (bar)	Hajtókerék (mm)	Gyártó
359.	IIIc.	C-n2 OOO	48893	45	31,15	12,0	8,0	1390	Sigl Wiener Neustsdt

Gyári szám	Eredeti besorolás és pálya-szám	Gyártás éve	Új soro-zatjel 1891	Sorozatjel és pálya-szám 1891	Füleki állományba kerülés időpontja	Sorozatjel és pálya-szám 1911	Selejtezés
?	IIIc.	1873	IIIc.	IIIc.?	?-1919-ig	359.?	1921-1929

275. sorozat



(Mellékvonali személyvonati mozdony)

Sorozat	Korábbi típus, osztály	Elren-dezés	Vonóerő (N)	Sebesség (km/h)	Szolgálati tömeg (t)	Tengely-terhelés (t)	Gőz-nyomás (bar)	Hajtókerék (mm)	Gyártó
275.	22.	1B1-h2t oOOo	31392	70	35,9	10,1	13	1220	MÁV Gépgyár

Gyári szám	Eredeti besorolás és pálya-szám	Gyártás éve	Új soro-zatjel 1891	Sorozatjel és pálya-szám 1891	Pelsőci állományba kerülés időpontja	Sorozatjel és pálya-szám 1956	Selejtezés
?	22.	1922-1930	-	-	1938-1944	275.?	
?			-	-		275.?	
?			-	-		275.?	
?			-	-		275.?	

403. sorozat



(Idegen eredetű tehervonati mozdony

Sorozat	Korábbi	Elren-	Vonóerő	Sebesség	Szolgálati	Tengely-	Gőz-	Hajtókerék	Gyártó

	típus, osztály	dezés	(N)	(km/h)	tömeg (t)	terhelés (t)	nyomás (bar)	(mm)	
403.	kkStbB270, DSA 140, 434.1.	1D-h2 oOOOO	94176	60	68,0	14,4	13.0	1300	BrDa Slany, Skoda Plzen, BMMF Prága, WLF Floridsdorf MÁVAG

Gyári szám	Eredeti besorolás és pálya-szám	Gyártás éve	Új sorozatjel 1891	Sorozatjel és pálya-szám 1891	Füleki állományba kerülés időpontja	Sorozatjel és pálya-szám 1956	Selejtezés
?	kkStbB270, DSA 140, 434.1..	1917-1922	-	-	1938-1944	403.?	?

421. sorozat



(Hegyipálya tehervonati mozdony)

Sorozat	Korábbi típus, osztály	Elren-dezés	Vonóerő (N)	Sebesség (km/h)	Szolgálati tömeg (t)	Tengely-terhelés (t)	Gőz-nyomás (bar)	Hajtókerék (mm)	Gyártó
421.	IVc.	D-n2 OOOO	88133	40	56,2	14,3	13	1220	MÁV Gépgyár

Gyári szám	Eredeti besorolás és pálya-szám	Gyártás éve	Új sorozatjel 1891	Sorozatjel és pálya-szám 1891	Füleki állományba kerülés időpontja	Sorozatjel és pálya-szám 1956	Selejtezés
?	IVc.	1895	IVc.	IVc.?	1938-1944	421.001	?
?			IVc.	IVc.?		421.003	
?			IVc.	IVc.?		421.013	
?			IVc.	IVc.?		421.021	
?			IVc.	IVc.?		421.026	

651. sorozat



(Hegyipálya tehervonati mozdony)

Sorozat	Korábbi típus, osztály	Elren-dezés	Vonóerő (N)	Sebesség (km/h)	Szolgálati tömeg (t)	Tengely-terhelés (t)	Gőz-nyomás (bar)	Hajtókerék (mm)	Gyártó
651.	VIm.	CC-n4v OOOOOO	112164	50	71,5	12,1	16	1220	MÁV Gépgyár

Gyári szám	Eredeti besorolás és pálya-szám	Gyártás éve	Új soro-zatjel 1891	Sorozatjel és pálya-szám 1891	Füleki állományba kerülés időpontja	Sorozatjel és pálya-szám 1956	Selejtezés
?	VIm.	1909-1914	VIm.	VIm.?	1938-1944	651.?	1956
?			VIm.	VIm.?		651.?	
?			VIm.	VIm.?		651.?	

M 120.2 motorkocsi



(könnyű, mellékvonali motorkocsi)

Sorozat	Korábbi típus, osztály	Elren-dezés	Teljesítmény (kW)	Sebesség (km/h)	Szolgálati tömeg (t)	Erőátvitel	Hajtókerék (mm)	Gyártó
M 120.2.	M 120.2 ČSD	1A oO	48	54	8,0	Benzinmotoros, mechanikus, négyfokozatú váltó. Kardánhajtás	850	Tatra Koprovnice

Gyári szám	Eredeti besorolás és pálya-szám	Gyártás éve	Új soro-zatjel 1891	Sorozatjel és pálya-szám 1891	Kassai állományba kerülés időpontja	Sorozatjel és pálya-szám	Selejtezés
?	M 120.2	1928-1929	-	-	1938-1944	M 120.2.?	

A motorkocsik a ČSD állományból kerültek át, a mennyiségük nem ismert.
A motorkocsik, többek között, a Feled-Rimaszombat, Pelsőc-Nagyszlabos, Bánréve-Rozsnyó vonalakon is közlekedtek.
1945 után részben visszakerültek Csehszlovákiába, egy részüket a MÁV máshová helyezte el.

Cmot (130.2)



(mellékvonali motorkocsi)

Sorozat	Korábbi típus, osztály	Elren-dezés	Teljesítmény (kW)	Sebesség (km/h)	Szolgálati tömeg (t)	Erőátvitel	Hajtókerék (mm)	Gyártó

Cmot	M 130.2 ČSD	1A oO	74	60	12,6	Benzinmotoros, mechanikus, négyfokozatú váltó. Kardánhajtás	880	Tatra Koprovnice

Gyári szám	Eredeti besorolás és pálya-szám	Gyártás éve	Új soro-zatjel 1891	Sorozatjel és pálya-szám 1891	Kassai állományba kerülés időpontja	Sorozatjel és pályaszám	Selejtezés
?	M 130.2 ČSD	1933-1935	-	-	1938-1944	Cmot//220	
?			-	-		Cmot//221	
?			-	-		Cmot//222	
?			-	-		Cmot//223	
?			-	-		Cmot//224	

A motorkocsik, többek között, a Feled -Rimaszombat, Pelső -Nagyszlabos, Bánréve-Rozsnyó vonalakon is közlekedtek. 1945 után részben visszakerültek Csehszlovákiába, egy részüket a MÁV máshová helyezte el.

Cmot (232.2)



(mellékvonali motorkocsi)

Sorozat	Korábbi típus, osztály	Elren-dezés	Teljesítmény (kW)	Sebesség (km/h)	Szolgálati tömeg (t)	Erőátvitel	Hajtókerék (mm)	Gyártó
Cmot	M 23.2 ČSD	Bo	88	60	17,7	Benzinmotoros, villamos	880	Tatra Studenka

Gyári szám	Eredeti besorolás és pálya-szám	Gyártás éve	Új soro-zatjel 1891	Sorozatjel és pálya-szám 1891	Kassai állományba kerülés időpontja	Sorozatjel és pályaszám	Selejtezés
?	M 130.2 ČSD	1933-1934	-	-	1938-1944	Cmot/240	
?			-	-		Cmot//241	
?			-	-		Cmot//242	
?			-	-		Cmot//243	
?			-	-		Cmot//244	
?			-	-		Cmot//244	

A motorkocsik, többek között, a Feled-Rimaszombat, Pelsőc-Nagyszlabos, Bánréve-Rozsnyó vonalakon is közlekedtek. 1945 után részben visszakerültek Csehszlovákiába, egy részüket a MÁV máshová helyezte el.

Cmot 250.



(dizel-villamos mellékvonali motorkocsi)

Sorozat	Korábbi típus, osztály	Elren-dezés	Teljesítmény (kW)	Sebesség (km/h)	Szolgálati tömeg (t)	Erőátvitel	Hajtókerék (mm)	Gyártó
Cmot	M 242.0 ČSD	Bo	118	65	23,5	Dizel villamos	880	ČKD Praha

Gyári szám	Eredeti besorolás és pálya-szám	Gyártás éve	Új soro-zatjel 1891	Sorozatjel és pálya-szám 1891	Kassai állományba kerülés időpontja	Sorozatjel és pályaszám	Selejtezés
?	M 242.0 ČSD	1937-1938	-	-	1938-1944	Cmot//250	

A motorkocsik, többek között, a Feled-Rimaszombat, Pelsőc-Nagyszlabos, Bánréve-Rozsnyó vonalakon is közlekedtek. 1945 után részben visszakerültek Csehszlovákiába, egy részüket a MÁV máshová helyezte el.

Sigl 1374. sorozat („Ózd” és „Nádasd”)



(1000 mm nyomtávú gőzmozdony!)

Sorozat	Korábbi típus, osztály	Elren-dezés	Vonóerő (N)	Sebesség (km/h)	Szolgálati tömeg (t)	Tengely-terhelés (t)	Gőz-nyomás (bar)	Hajtókerék (mm)	Gyártó
1374	?	C-n2 OOO	?	?	?	?	?	?	Sigl Wiener Neustadt

Gyári szám	Eredeti besorolás és pálya-szám	Gyártás éve	Új soro-zatjel 1891	Sorozatjel és pálya-szám 1891	Ózd RMST állományba kerülés időpontja	Sorozatjel és pálya-szám 1956	Selejtezés
1058. ? 1059.? 1060.?	1374	?	?	?	1872-73?	?	?

Az „Ózd” és a „Nádasd” nevű mozdonyok a Rimamurány-Salgótarján Vasmű Rt tulajdonát képezték. A Bánréve – Ózd vonalon, annak 1000 mm-es nyomtávolságú idejében, 1881-től, e két mozdony vontatta a vonatokat egészen a normál nyomtávra való átépítésig.

377. sorozat



(normál nyomtávú gőzmozdony)

Sorozat	Korábbi típus, osztály	Elrendezés	Vonóerő (N)	Sebesség (km/h)	Szolgálati tömeg (t)	Tengelyterhelés (t)	Gőznyomás (bar)	Hajtókerék (mm)	Gyártó
377	XII.	C-n2t OOO	45989	45	27,4	9,2	10,1	1110	MÁV Gépgyár

Gyári szám	Eredeti besorolás és pályaszám	Gyártás éve	Új sorozatjel 1891	Sorozatjel és pályaszám 1891	Ózd RMST állományba kerülés időpontja	Sorozatjel és pályaszám	Selejtezés
17	1374	1898 Arad	XII..	XII.5420	1898.02.05.	OKÜ 27. 1940, OKÜ 377.27 196?	1969

A Rimamurány-Salgótarján Vasmű Rt tulajdonát képezte a mozdony
A Bánréve – Ózd vonalon, HÉV idejében, vontatott vonatokat egészen a vonalnak a MÁV-hoz kerüléséig.

Fűtőházfőnökök, állomásfőnökök, pályamesterek Bánrévén

A bánrévei fűtőház kirendeltségének vezetői	
Obholczer Gyula[733]	1919-ben biztosan!
Barna Árpád	(1917? 1919)-1932[734]
Oláh Lajos	
Székely Gergely	

Az önálló fűtőház főnökei	
Székely József	1938-
Szeles István	-1944-1947
Kalló Barna	1947-
Nyíri Béla	
Kálvin István	
Mohácsi Gyula	
Gál Lajos[735]	1951-1952
Szabó Béla	
Martos György	-1954
Rónaföldi Zoltán[736]	1954-1962

Állomásfőnökök	
Velt Vilmos[737]	1872?-
Robitsek Gyula	1873-1880[738]

[733] A Tanácsköztársaság alatt tanúsított magatartása miatt később bebörtönözték, elbocsátották, nyugdíját megvonták. (RZ) Lásd a fejezet befejező idézetét!

[734] Husonyica Gábor szíves közlése. (Barna Árpád Putnokon lakott. Géplakatos tanulmányait Iglón, a középiskolát is Iglón végzett. Az I.világháborúban a vasutas ezredben teljesített szolgálatot. Dolgozott a miskolci, az egri, a dobsinai fűtőházakban.1917-1932 között a bánrévei fűtőház vezetője volt.) 1917-től bizonyosan nem lehetett folyamatosan ő a főnök, mert az 1919-es események miatt Obholczer Gyulát, mint fűtőház vezetőt marasztalták el. Barna Árpád valószínűleg ez után kezdhette meg ott a szolgálatot. (RZ)

[735] Szegényparaszti családban született Sepsiszentgyörgyön 1913. október 13-án. Anyja neve Dancs Ilona. Elemi és polgári iskoláit Tiszafüreden végezte, majd géplakatosnak tanult. Az elkövetkező években több helyen dolgozott. Volt nyomdai munkás, kifutó, napszámos. 1942-ben sikeres mozdonyvezetői vizsgát tett. 1944-től a ferencvárosi fűtőház mozdonyvezetője, 1951-től a bánrévei, 1952-től pedig a fővárosi Hámán Kató fűtőház vezetője volt. 1955 áprilisában nevezték ki a balassagyarmati fűtőház főnökévé. 1936 óta volt szervezett munkás. 1945-től MKP, 1948-tól pedig MDP-tag volt. 1956-ban tagja, majd egyik elnökhelyettese lett a Városi és Járási Ideiglenes Forradalmi Nemzeti Tanácsnak. 1957. február 12-én vették őrizetbe. A Budapesti Katonai Bíróság 1958. március 22-én 1 év börtönbüntetésre és 1 év részleges jogvesztésre ítélte.

[736] id. Rónaföldi Zoltán 1944 nyarától, mint IV. évfolyamos gépiparista, dolgozott a bánrévei fűtőházban, gyakornokként. 1944 őszén a háború miatt a Miskolci Magyar Királyi Állami Gépipari Középiskolában már nem kezdődött tanév, ezért az érettségit csak 1947-ben tudták letenni. Ezután ugyanitt folytatta a munkát. Mozdonylakatos, a műszaki tiszti vizsga előkészítéseként először fűtő, majd mozdonyvezetői tanfolyamot végez. (Ferencvárosi Fűtőház) 1952-ben katonai szolgálat, majd vontatási tiszti vizsga. A diósgyőrifűtőházban műszaki tiszt. 1954-től a bánrévei fűtőház főnöke, az után a kazinbarcikaié, majd a berenteié. Ezek megszűnte után a miskolci igazgatóság IV. osztályán dolgozik, majd rövid idő múlva a miskolci vontatási főnökség dizelmozdony reszortosa, nyugdíjazásáig. A szolgálatot főfelügyelői rangban fejezte be. (id. Rónaföldi Zoltán: Emlékeim a Miskolci Magyar Királyi Állami Gépipari Középiskoláról)

[737] Husonyica Gábor szíves közlése.

[738] 1880-ban még őt jelölték meg állomásfőnökként, további adatot nem találtunk vele kapcsolatban. Mellette dolgozott Bánrévén ebben az időben Berényi József, mint tisztviselő.

Bistey Rezső	1899[739]-
Salamon István	1903[740]-
Moldován Zoltán	1914-1917[741]
Grantner Vilmos	1926[742]-1933
Ragyák ?	1933-1934[743]-
Munka Bertalan	
Kovács ?	
Csúz Sándor	
Bándi Kornél	1944.10.31. biztosan[744]
Lakos Zsigmond	1944 után?
Gál Ferenc	1948-53[745]
Savcsák Jenő	
Esztergomy György	1946-47[746]
Szabó János	1947-48[747]
Gyöngyösi Géza	
Liszkai János	
Kőrösi Pál	1955 előtt ?
Havasi András	1956 nyarán biztosan
Benkő István	1960-64
Liszkai János	1966 után ?
Farkas Antal[748]	
Balázs Pál[749]	1967-68
Hortobágyi János	1968[750]-

[739] Bistey Rezső 1877-ben született Izbugyaradványon. Iglón szerezte meg a gimnáziumi érettségit, a vasúti tiszti tanfolyamot Budapesten végezte el 1899-ben Bánrévén, majd Sátoraljaújhelyen dolgozott. 1918 - 1933 állomásfőnök Jászapátin. Elhunyt: 1951.
http://www.sulinet.hu/oroksegtar/data/telepulesek_ertekei/Jaszapati/pages/Jaszapati_kepekben

[740] Husonyica Gábor / www.vasutallomasok.hu/

[741] Husonyica Gábor szíves közlése.

[742] Husonyica Gábor szíves közlése.

[743] Egy Bánrévén, 1934-ben készült fényképen szerepel. (id. Rónaföldi Zoltán gyűjteménye) A képet egy korábbi fejezetben bemutattuk.

[744] Husonyica Gábor szíves közlése. (Bánréve bombázása 1944. 10. 31. lásd az erről szóló fejezetben!) (RZ)

[745] Husonyica Gábor / www.vasutallomasok.hu/

[746] Esztergomy György MÁV tiszt. Az 1946 előtti években Miskolc rendező pályaudvaron, illetve Mezőcsáton dolgozott állomásfőnökként. 1946-47-ben volt Bánrévén állomásfőnök. Utána a miskolci Tiszain szintén állomásfőnök, ott is halt meg 1949-ben. Forrás: veje, Serényi János Pál

[747] Szabó János vasúti tiszt: 1916-ban Budapesten született, 1939-1940 vasúti tisztképző tanfolyam Budapesten. 1940-1941 Diósgyőr, vasúti tiszt, gyakornok, 1942-1945 Jolsva (ma Szlovákia) állomás főnöke. 1945-ben kitelepítették Csehszlovákiából Bánrévére. 1945-1946 Bánréve, vasúti vám ügyintéző. 1946-1948 Bánréve állomásfőnöke. 1948-1966 Szuhakálló állomásfőnöke, közben 1963-1965-ig, Berente szénpályaudvart is, mint állomásfőnök irányította. 1966-1969 Ózd állomásfőnöke, 1969-1976 Kazincbarcika állomásfőnöke, 1976-ban nyugdíjba ment, Kazincbarcikán éltek. Forrás: ifj. Szabó János

[748] Husonyica Gábor közlése. Farkas Antal: született Jemin 1910.09.19.(An: Papp Magdolna). MÁV szolgálatba lépett.1935.03.27. Meghalt 1968.01.?

[749] Husonyica Gábor szíves közlése. Balázs Pál: Eger 1920.06.05. Bakó Julianna MÁV szolgálatba lépett 1940.03.11. (Nagyapám lánytestvérének fia, édesanyám unokatestvére RZ)

[750] Husonyica Gábor szíves közlése. Hortobágyi János: Sátoraljaujhely 1920.08.30.(An: Szmarzsik Erzsébet), MÁV szolgálatba lépett.1938.09.09.

Dobák Ferenc[751]	
Sándor Árpád	-1996.11.1
Halász Lászlóné	1996.11.1 – 2001. 12. 31[752]
Révai István	2002.01.01 -

Pályamesterek	
Pál János	1919-1922[753]
Várkonyi Sándor	1922-1930
Bakó György	1930-1947
Nagy István	1947-…
Terge Lajos	
Balázs György[754]	1962-1972/73
?	
Szmerek Lajos	

„Méltóságos Alispán Úr!

Hozzám intézett szám nélküli bizalmas rendeletének visszaterjesztése mellett tisztelettel jelentem, hogy ez ügyben személyesen érintkezésbe léptem a putnoki és bánrévei jegyzőkkel és csendőr őrsparancsnokokkal és az ezektől beszerzett információk de saját észleleteim alapján is van szerencsém a következőket jelenteni.

A kommunizmus alatt leginkább Putnok és Bánréve községekben fordultak elő kilengések, mert csak ezen községekben mételyezték meg az idegen izgatók a népet s így járásom többi községei egyáltalában figyelembe nem jönnek.

ad.l. kérdés/ Oly egyének, akik alaposan gyanúsíthatok a bolsevista propagandában való részvétellel, sajnos meg nem nevezhetők, mert daczára annak, hogy többen súlyos börtönbüntetést szenvedtek el, sőt elítélésük alkalmával büszkének vallották magukat,az elszenvedett fogság után most nagyon meghunyászkodó életet mutatnak és olyan adatokat, melyek az ellenkezőt bizonyítanák, beszerezni nem lehet.

ad.3 .kérdés/ Ezen kérdésre már több nevet jelenthetek,akik meggyőződésem szerint még most is lelkes hívei a kommunizmusnak, de hogy' annak szolgálatában állanak-e, azt bizonyítani nem lehet, azonban ha a kommunizmus kitörne, ezek bizonyára az első között lennének, akik a veres zászló alá sietnének.

Elsők között szerepelnek legelső sorban; ….

---

[751]Husonyica Gábor szíves közlése. Dobák Ferenc, Galgóc 1926.09.23.(An:Fazekas Erzsébet).MÁV szolgálat kezdete:1947.09.03.

[752] Husonyica Gábor szíves közlése.

[753] Husonyica Gábor szíves közlése. (Pál János főpályamester,1866, Csíz. MÁV szolgálatba lépett 1882. Pályamunkás, katona,1890 ismét pályamunkás, pályaőr.1896.csoportvezető előmunkás, - szorgalmas, megbízható - pályafelvigyázó helyettes lesz.1905 pályafelvigyázó. Balassagyarmat, Magyarnándor, Fülek. Innen menekül 1919-ben, de a csehek elfogták és Miskolcra majd Kassára vitték, fogságban van, majd Bánrévére kerül.1922-ben nyugdíjazták.

[754] Nagyapám lánytestvérének fia, édesanyám unokatestvére (RZ). Az Eger – Putnok vasútvonalon volt pályamester, innen helyezték Bánrévére, majd visszakerült Felnémetre, szintén pályamesternek, 1972-73-ban már ismét ott dolgozott.

....10./ Obholczer Gyula foglalkozás nélküli bánrévei lakos. Ez Bánrévén MÁV. fűtőházi főnök volt. Azonban kommunista viselkedése miatt fogházbüntetésre ítélték, állását és nyugdíját is elvesztette. Feleségével él, mivel már idősebb ember, nincsen keresete, abból élnek, amit felesége kézimunkával keres. Ez az ember mondotta, amikor a Bánrévén megtartott tárgyalás után elítélték és elvezették: "Lesz még kikelet." Jelenleg egy megtört tehetetlen ember benyomását kelti, azonban annyira el van keseredve, hogy biztosra lehet venni, hogy ő lenne az első agitátor, ha a veres uralom életre kelne….

1927.április 9.

181. Jelentés a kommunista propagandával gyanúsítható személyekről"[755]



Emléktabló Bistey Rezső nyugalomba vonulása alkalmából, 1933. Jászapáti



Ragyák … állomásfőnök
Bánréve 1934



[755] Nagy Károly – Tóth Péter – Seresné Szegőfi Anna: Régi históriák: Ózd és környéke múltjának írott forrásai:helytörténeti olvasókönyv. Ózd: Ózdi Népművelési Intézmények, 1984 (Ózdi honismereti közlemények 4.)[!1986] ([Miskolc]:B-A-Z M. Lvt. Soksz.).



Bakó György főpályamester
Bánréve, 1930-1947

A Rónaföldi család és Bánréve

A Rónaföldi család vasúti szolgálatának kezdete a Rónaföldi (Ruszin), a Magyar „Tőkés” és a Bakó családoknál kezdődik.

A család sorsa az 1896 utáni időszaktól kezdve, szorosan kapcsolódik a vasúthoz. *id. Magyar „Tőkés”Bálint* az első a sorban, aki vasutas lett.[756]



id. Magyar „Tőkés” Bálint
igazolványképe nyugdíjazása után

A szolgálat részletes adatai a Magyar – család történeténél megtalálhatók, mivel fennmaradt a szolgálati lapja, melyet nyugdíjazásakor megkapott. .



MAGYAR KIRÁLYI ÁLLAMVASUTAK.

Szolgálati táblázat.

Család- esetleg előnév: Magyar — Kereszt—személy—név: Bálint

Az első kinevezési okmány száma és kelte: 20856 1896 évi augusztus hó 18-án

Szolgálatba lépés ideje: 1896 évi augusztus hó 20-án

Nyugdíj-jogosultságának kezdete: 1897 VII. 1. napjától

Hivatalos esküt tett: 1896 VII/5

Nyugdíj anyakönyv II kötet 27 lap-szám. 13962 1915

Születési

év	hó	nap	ország	megye-kerület	helység	Honosság	Községi illetőség	Vallás	Állapot (nőtlen, nőtlen, özvegy, elvált)	Jegyzet
1876	December	20	Magyar	Bereg Ungvár Munkács Beregszász	Dubicsány	Magyar	Dubicsány	Református	nős	

A véderőt illető viszonya.

Szerzett évfolyam	Kiadó hadiszerhelyi ezred vagy csapattest: száma	megnevezése	Honvédségi csapat: száma	megnevezése	Szabadságoltatott	Tartalékba lépett	Katonai rangja (rend: fokozata)	Pótartalékos	Tényleges hadkötelezettségének eleget tett-e vagy nem?	Felmentve s mily czimen?	Népfölkelési járás: száma	megnevezése	Jegyzet
1892	34	gyalog	10	gyalog	1894	1897	tizedes	nem	igen	—	31	Nyíregyházi járás	

Iskolai képzettség: Elemi iskola

Nyelvismeret: olvas: magyar, ir: magyar — beszél: magyar, fogalmaz: magyar

Szolgálati táblázat

A területek elcsatolásakor visszatértek Dubicsányba, nem vállalták a csehszlovákságot. Ezután költöztek Bánrévére, ott is temették el 1934-ben.

A fiúk kivétel nélkül a MÁV szolgálatot választották. János, Bálint, Balázs, Lajos, István mind vasutasok lettek. A négy legidősebb fiú az I. világháborúban már részt vett, legtöbbjüket a MÁV hadiszolgálatra rendelte, ezért a tényleges katonai szolgálat alól mentesültek. Vezényléssel azonban sok helyen megfordultak a monarchia akkori területén. Ilyen módon szolgáltak Fiumében, Trientben (Trento), Csapon, Munkácson, stb.



Magyar „Tőkés” Bálint
MÁV üzemi altiszt[757]

János, Miskolcon élt és teljesített MÁV szolgálatot. Velük viszonylag kevés kapcsolata volt a családnak, mivel nem Bánrévén éltek.

[756] 1896. augusztus 18. az első kinevezési dátum a szolgálati táblázaton.

[757] A kép a CS. és Kir. 34. Magyar gyalogezred története (Bp 1937) könyvből származik



Károly-csapatkereszt

Ugyancsak Bánréve községben lakott Magyar Bálint és családja. Bálint bátyánk az I. világháború kitörésekor éppen tényleges katonaidejét töltötte 1912-től a *CS. és Kir. 34. magyar gyalogezrednél*. Az ezred (*Vilmos Császár Gyalogezred*, alapítva 1734-ben!) székhelye Kassán volt, kivéve a 34/II. zászlóaljat, akik Bosznia-Hercegovina, Rogatica városának helyőrségében voltak, kihelyezett szolgálaton.

Mivel ő ebben a zászlóaljban szolgált, részt vett a szerb hadszíntér ütközeteiben, ahol 1914. október 3-án a Staroglavica-Viogor melletti harcokban megsebesült. Aznap a zászlóalj 3 halottat és 12 sebesültet veszített, nagyon nehéz, hegyi terepen vívott küzdelemben. 1914. december 26-án visszatért alakulatához és azzal együtt ment az olasz hadszíntérre 1915. május 25-én. Itt az Isonzó folyó mellett Tolmein (St. Luzia, Lom) térségében harcolt az alakulat. Ott is több ütközetben vett részt. 1915. szeptember 13-án a MÁV hadi-szolgálatra rendelve, felmentette a katonai szolgálat alól. Kitüntetései: Károly csapatkereszt, Sebesülési érem, Háborús emlékérem, 1912-1913. évi mozgósítási emlékérem, Osztrák háborús emlékérem. Nyugdíjazásáig a MÁV szolgálatában állt, felesége Soltész Ilona, Bánrévén vannak eltemetve.



Magyar Balázs
MÁV forgalmi
altiszt



Magyar „Tőkés” Lajos[758]

Balázs, az I. világháború idején már vasúti szolgálatban állt, a MÁV-nál és vezényléssel Boszniától, a dél-tiroli vidékig mindenhol megfordult. Később Bánrévén telepedett le ő is, mivel Trianon után nem írta alá a csehszlovák állampolgársági nyilatkozat, ezért szlovák származású felesége és gyermekei megtagadták, nem költöztek vele magyar területre!

Magas életkort ért meg, korábbi családjától és két lányától, teljesen elszakadt, sem ő, sem ők nem keresték meg a későbbiekben egymást, Bánrévén van eltemetve.

Magyar „Tőkés” Lajos, a miskolci MÁV Járműjavító kovácsmestere, az Isonzónál szerzett sebesülésébe (1917) halt bele 1922-ben. Sebesülése után már nem dolgozott, a fejlövés golyóját nem tudták eltávolítani, ez a hátralévő néhány évében embertelen kínokat okozott számára. Ő szintén a *CS. és Kir. 34. Magyar gyalogezrednél* teljesített szolgálatot. Sajnálatos

[758] A kép a CS. és Kir. 34. Magyar gyalogezred története (Bp 1937) könyvből származik

módon az ezred emlékkönyvébe az adatai nem kerültek bele, csak a fényképe. A dubicsányi temetőben nyugszik

A legfiatalabb fiú Magyar István a két háború közötti időben lett vasutas. Kezdetben Borsod és Gömör –megyei szolgálati helyekkel. A háborút ő sem úszta meg, de az már a II. világháború volt

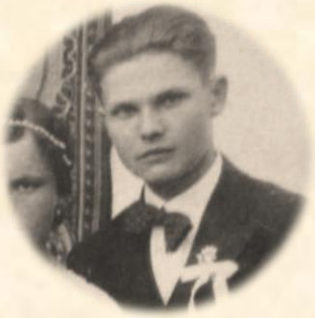


Magyar „Tőkés" István
Kerény, vezényléses szolgálat
(Bácska, Zombor-Újverbász-Óbecse vasútvonal))
1941.

A vezényléses szolgálat az aktív MÁV szolgálatban levőknek a II. világháborút megelőző terület-visszacsatolások alkalmával megismétlődött! (Felvidék, Rozsnyó, Kerény, ….)

Pista bátyánk a II. világháború után Borsodban dolgozott, különféle MÁV beosztásokban és innen ment nyugdíjba, majd igen szép kort ért meg egészségben és szellemi frissességben, 92 évesen halt meg Budapesten.

Az 1911. évi vasúti sematizmusban három *Magyar „Tőkés"* név szerepel. (id. Magyar „Tőkés" Bálint, ifj. Magyar „Tőkés" Bálint, Magyar „Tőkés" Balázs)



Margit néni (Magyar Margit) első házasságából született fia – Sztahó László – szintén vasutas volt. A Felvidék visszatérése után[759] őt a MÁV a rozsnyói vasútállomásra vezényelte. Vonatrendezés közben érte halálos üzemi baleset 1941-ben, melynek részleteit a család soha sem ismerte meg.

Sztahó László

Rónaföldi (Ruszin) nagyapámról az elózmények részletes összefüggései a *Rónaföldi család* című munkában, a *Ruszin-család* történeténél találhatók.A Ruszin család 1919 után a Munkács melletti Szentmiklóson maradt – és a terület elcsatolások miatt - Csehszlovákiában élt tovább. Nagyapám nem vállalta a *„csehszlovákságot"*, ezért Magyarországra települt Trianon után. Vasúti szolgálatra jelentkezett. Előbb Sátoraljaújhelyen, majd Miskolcon, később Bánrévén teljesített szolgálatot.

Nagyapámnak első házasságából 2 leánygyermeke született, akik Miskolcon éltek. Felnövésükig gondoskodott róluk anyagilag, látogatta őket. Ezt aztán meg is hálálták, mert

[759] 1938. november 2. után.

később még temetésére sem jöttek el, gyakorlatilag semmi kapcsolat nincs velük! Nagymamámmal, Magyar Ilonával[760] kötött házassága után Bánrévén laktak a régi iskola utcájában, azzal majdnem szemben. Édesapám 1927-ben még ott született. Később a MÁV altiszti telepen kaptak lakást, mivel akkor a MÁV-nál a vezénylés és szolgálatba helyezés – családos embernél – egyúttal szolgálati lakást is jelentett!



Rónaföldi (Ruszin) János
és családja
1933

Nagyapám forgalmi szolgálatos volt, gyakorlatilag nyugdíjazásáig. Nagyanyám a háztartást vezette, nevelte apámat, gondozta a kertet, az állatokat és művelte még azt a kis földet is, ami rendelkezésükre állt.



Rónaföldi Zoltán
MÁVigazolványkép
1933

Apám az elemi iskolát, 1933 és 1939 között Bánrévén végezte el. Tanítói voltak Boronkai József és vitéz Szusz Ferenc, valamint Gaál Károly, abban az időben. A bánrévei „régi” iskola az volt, amely még két tanteremmel az 1960-as évek elején is működött. Az iskolaudvaron készült a csoportkép.



Cserkész-igazolvány
kép Rónaföldi Zoltán
1937

Az első osztállyal külön tanító foglalkozott, a 2,3,4. osztatlan volt, ugyanígy az 5,6. osztály is. Ez utóbbiba már viszonylag kevesen jártak, mert az 5.-től már más iskolákba - középiskola, polgári – lehetett iratkozni.

Az elemi iskola után került apám Putnokra a Polgári Iskolába. Az iskolai évek alatt csatlakozott a cserkészmozgalomhoz.

[760] A Magyar család

Putnok akkor jelentős iskolai székhely, járási központ volt. Az elemi iskola mellett itt működött a polgári iskola, valamint a gazdasági felső leánynevelő intézet, amely országos hírű volt. Ugyancsak itt volt a Hungária malom is.



1941. 07. 11.
a bánrévei katolikus templom előtt



Elemi iskolai 2. osztály 1935.
Bánréve, iskolaudvar[761]

A polgári iskola után felvételt nyert a miskolci Gépipari Középiskolába. Ezt 1942-ben kezdte el. A középiskolában –tekintettel az akkori „bejárás" lehetőségeire, internátusi ellátást kapott, ami abban az időben jelentős havi összegbe került.



Putnok vasútállomás[762]

[761] id. Rónaföldi Zoltán gyűjteménye. (az ülő első sorban balról az első Rónaföldi Zoltán)
[762] www.képkönyvtár.hu



Putnok vasútállomás
Zvara Zoltánnal
1941



Hungária gőzmalom
Putnok[763]

A háború már tartott akkor, de még minden távol volt…..

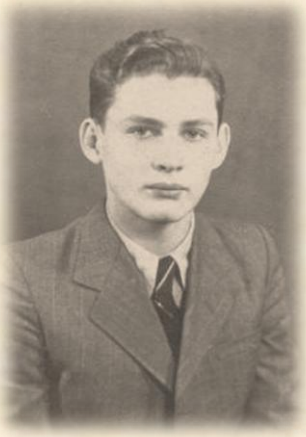


Magyar Királyi
gazdasági felső leánynevelő
intézet, Putnok[764]

[763] www.képkönyvtár.hu
[764] www.képkönyvtár.hu



Polgári fiú- és leányiskola
Putnok 1935[765]



Nagy szeretettel gondolt vissza igazgatójára, vitéz Pataky Tivadar gépészmérnökre, tanáraira, diáktársaira – akikkel haláláig tartotta a kapcsolatot, az utolsó évtizedben már évente találkoztak. Az akkori oktatásról, az iskolában megkövetelt fegyelemről, a gyakorlati képzésről csak a legjobbakat tudta mondani és azoknak az embereknek az életpályája ezt bizonyította is!

Elsős gépiparista diákként.
A kép 1942-ben készült



A miskolci Gépipari Középiskola

Az 1938. szeptember 29-én megkötött müncheni egyezményben a nyugati hatalmak hozzájárultak ahhoz, hogy Hitler bekebelezze a németlakta Szudéta-vidéket. A magyar és

[765] www.képkönyvtár.hu

lengyel területi követelésekről csak az egyezmény függelékében volt szó. Eszerint Magyarországnak és Lengyelországnak a csehszlovák kormánnyal való kétoldalú tárgyalások útján lett megkísérelni a területi problémák megoldását, s amennyiben 2 hónapon belül nem születne megállapodás, akkor az ügy a konferencia résztvevői elé kerül. A magyar kormány október 3-ai jegyzékében követelte, hogy a kétoldalú tárgyalásokat október 6-án kezdjék meg Komáromban. Október 5-én megkezdődött a magyar szabadcsapatok, az úgynevezett "rongyos gárda" átdobása. Ez a családot is érintette, hiszen a Ruszin rokonság változatlanul Szentmiklóson élt.



Ruszin Györgyné,
Bánréve MÁV telep
1940.

Az első bécsi döntés után alig négy és fél hónappal, 1939. március 15-én Kárpátalja egész területe Magyarországhoz került. Az országgyarapodás öröme határtalan volt, de így érezte ezt az itteni magyarok jelentős része is.

Ez év húsvétján elutaztak nagyapámék és meglátogatták a sok éve nem látott családot. Édesapám mindig emlegette – 12 éves volt akkor – az ottaniak görögkatolikusok voltak. Elvitték őket a húsvéti misére, amely valami hihetetlen hosszúságú volt, emlékei szerint több mint öt órán át tartott.

Látva az ottani elég siralmas gazdasági helyzetet, Ruszin dédnagymamát Kárpátalja visszacsatolása után vették magukhoz, és hozták el Bánrévére. Aki 1944. novemberi haláláig itt élt köztük és a bánrévei temetőben nyugszik.

A családi legenda mindmáig megőrizte a történetet vele kapcsolatosan. 1944. október 31-én, amikor a szovjetek megbombázták a települést, ő egyedül volt a vasúti telepi lakásban. Nagyon rosszul hallott, amikor a bombázók átrepültek a község felett, ezt ő csak valami halk zajként észlelte. Amikor visszafordultak és bombázni kezdtek, ezt ő kopogtatásnak hallotta a bejárati ajtón. Amikor a közeli – majdnem kertszomszéd vasúti házat találat érte, majd a szomszéd utcában a Tóthék házát is, akkor mama komolyan megijedt, mert a légnyomás rázta az ajtókat, ablakokat. Az elmondása szerint *„valakik be akartak jönni, az ajtón, dörömböltek, rázták, de ő belülről nyomta és sikerült is megtartani…”* Szegény nemsokára meghalt.



Rónaföldi Zoltán
Érettségi tablókép
1947

Apám, mint bánrévei lakos, a kötelező nyári termelési gyakorlatait a helyi MÁV fűtőházban, illetve az ózdi kohászat járműgyártó műhelyében töltötte el, ami meghatározó lett életében, hiszen a tanulmányai befejezése után, nyugdíjazásáig, vontatási szolgálati területen, vasutasként dolgozott.

A Gépipari Középiskolai érettségi az akkori MÁV-nál is igen jó ajánlólevél volt. Folytatva a családi hagyományokat, a MÁV-nál helyezkedett el, megjárva azt a szolgálati utat, amely a szükséges vontatási gyakorlathoz elengedhetetlen volt abban az időben. Akkoriban az előmenetelnek szükséges feltétele volt a szakirányon eltöltött gyakorlati idő.

Meg kellett tehát szerezni a szükséges műhelygyakorlatot, amely egy gőzmozdonyokat üzemeletető fűtőházban minden részegységre, szerkezeti elemre kiterjedt, azaz a kazánjavítástól, a fékszerkezetig, a mozdonyt kiszolgáló segédberendezéseken át az üzemvitelig terjedt.

Ezek után lehetett vonali gyakorló szolgálatot teljesíteni mozdonyfűtőként és csak így lehetett jelentkezni mozdonyvezetői kiképzésre. A mozdonyvezetői tanfolyamot 1950. 02 09.-1950. 08. 19. között a Budapest – Ferencvárosi Fűtőházban végezte el.

Sikeres mozdonyvezetői tanfolyam és vizsga után letette a vontatási szakszolgálati vizsgát és MÁV műszaki tisztté nevezték ki. A bánrévei fűtőházban dolgozott különböző beosztásokba

1950-ben kötött házasságot Bakó Klárával, akit gyermekkorától fogva ismert. Mind az elemi, mind a polgáriban iskolatársak voltak. Bánrévén éltek.



Bakó Klára
Polgári Iskola Putnok
1943

Apósa, másik nagyapám, Bakó György MÁV főpályamester volt Bánrévén, ők a pályafenntartási telep szolgálati lakásában laktak abban az időben. Bakó György a pályamesteri feladatokat az abaúji MÁV vonalakon kezdte, a Szerencs-Hidasnémeti pályaszakaszon. 1930-ban helyezték Bánrévére, és mint főpályamester 1947-ig teljesített itt szolgálatot. Az 1940-es évek elején családjukban a gyerekek közül már csak Klára és öccse, Laci éltek. A többi gyerek korábban, betegségben elhunyt. Zoli és Éva kiskorukban, Gyurka azonban már fiatal felnőttként, cukorbetegségben, végzős tanítóképzősként halt el. A gyerekek elvesztése a Bakó család egész életére kihatott és nagyban hozzájárult nagyapámék viszonylag korai halálához.

A Bakó családból is több fiú, valamint a lányok férjei a MÁV szolgálatában álltak.

A háború a családjaink anyagi helyzetét is alapvetően meghatározta, mert az addigi bankba tett megtakarítások eltűntek, az áthaladó front pedig, főleg az oroszok részéről, a személyes anyagi javakat is alaposan megkurtította. Az infláció, a politikai rendszer instabilitása mind, mind a gondokat növelték.

Az 1950-es évek eleje aztán a családunkra nézve is megpróbáltatásokat hozott. Bakó nagyapát kényszernyugdíjazták, jelképes összeggel. Rónaföldi nagyapát szintén nyugdíjba tették. Ez viszont azt jelentette, hogy a korábbi szolgálati lakásokat napok alatt ki kellett üríteni, időt sem hagyva a normális megoldások keresésének!

Az élet fonáksága már csak, hogy aztán, amikor az 1950-es években rájöttek, hogy a MÁV sem igazán működhet csupán *„megbízható politikai”* alapon, akkor Bakó nagyapát is visszahívták nyugdíjasként vasútépítési, felújítási munkák vezetésére. Olyan „*stratégiai* „vasútépítéseken vett részt, mint a sztálinvárosi, a pusztaszabolcsi és számos egyéb Budapest környéki, dunántúli vonalak kialakítása. Ilyen módon hónapokat volt távol és betegeskedő nagymamám gondozása is édesanyámra hárult.



Rónaföldi nagyapa 1960

Rónaföldi nagyapának szintén állást kellett keresnie nyugdíjasként, mivel megélhetésük veszélyben volt. Ekkor helyezkedett el a putnoki tüzéptelepen éjjeliőrként, ahol váratlan haláláig dolgozott.

Édesapámat 1952-ben áthelyezték a MÁV diósgyőri fűtőházához, amely a kohászati üzem területén volt abban az időben. Miskolcon lakást igértek, de mivel ezt aztán nem tudták biztosítani, 1953-ban visszahelyezték a bánrévei fűtőházhoz.



Bakó nagyapa, 1940-es évek

1954-ben kinevezték a bánrévei fűtőház vezetőjének és lakást is kapott a vasúti telep, repülőtér felé eső részén épült kétlakásos ikerházában.



Én, és Klára húgom Bánrévén jártunk általános iskolába, 1964-ig, Kazincbarcikára való költözésünkig.

Édesapám 1962-ig a bánrévei fűtőház főnöke volt, majd előbb a barcikai fűtőház vezetője, a fűtőház Berentére települése után ott is vontatási főnök -1970-ig.

Édesanyánk igazolványképe
az 1960-as évek eleje

Az 1960-as évek elején gyors egymásutánban meghaltak Bakó nagyapáék, utánnuk Rónaföldi nagyapa is. Elköltözésünk után (1964) Bánrévével a kapcsolat egyáltalán nem szűnt meg, mert Rónaföldi nagymama, a Magyar családból Irma és Balázs bácsi még ott éltek. Szintén itt maradt haláláig Bakó Laci is. Keresztapáék – Dr. Várady Gyula és családja – szintén itt laktak. A rokonságot nagyon gyakran látogattuk és mindig jól éreztük magunkat velük.

Apa azután 1970-1973. között a miskolci MÁV Igazgatóság, IV. osztályán munkavédelmi főelőadóként dolgozott. A „mozdonyközeli” munka mindig jobban érdekelte, ezért aztán váltott és 1973-tól 1988 szeptemberéig a miskolci Vontatási Főnökség dízelmozdony reszortosa volt.



Klári és én
Bánréve, 1957

Számos kitüntetés birtokosa, *Kiváló Dolgozó* (7 alkalommal), *Érdemes vasutas* (1958), *Kiváló Vasutas* (1985), *Kiváló Újító Bronz Fokozat (1978), Kiváló Újító Ezüst Fokozat (1983)*

A Közlekedéstudományi Egyesület tagjaként, halála előtti betegségéig aktív résztvevője a helyi szervezet „senior” tagozatának. MÁV és helytörténeti kutatásokkal foglalkozott és gondozta a család korábbról megmaradt iratait, fényképeit.

id. Rónaföldi Zoltán volt a családban az utolsó, aki még a vasútnál dolgozott. 1988-ban szakadt meg az a „szál”, ami az aktív MÁV szolgálathoz fűzte a családunkat az 1896-os évtől kezdődően.

A kezdet tehát 1896. augusztus, ez bizony csaknem 100 év! Mostanra mindegyikük a bánrévei temetőben, a valamikori „megbecsült” vasút pedig az állandó problémák és a küszködés mindennapjait éli, méltatlan politikai, gazdasági csatározások színtere…



id. Rónaföldi Zoltán, előadás a Közlekedéstudományi Egyesület miskolci rendezvényén, valamikor az 1980-as években.



Kiváló Újítók kitüntetése



A Miskolci Vontatási Főnökség dízelcsarnoka, ahol Apám, a sok korábbi hányattatás után, megtalálta a lelki békét, egészen nyugdíjazásáig



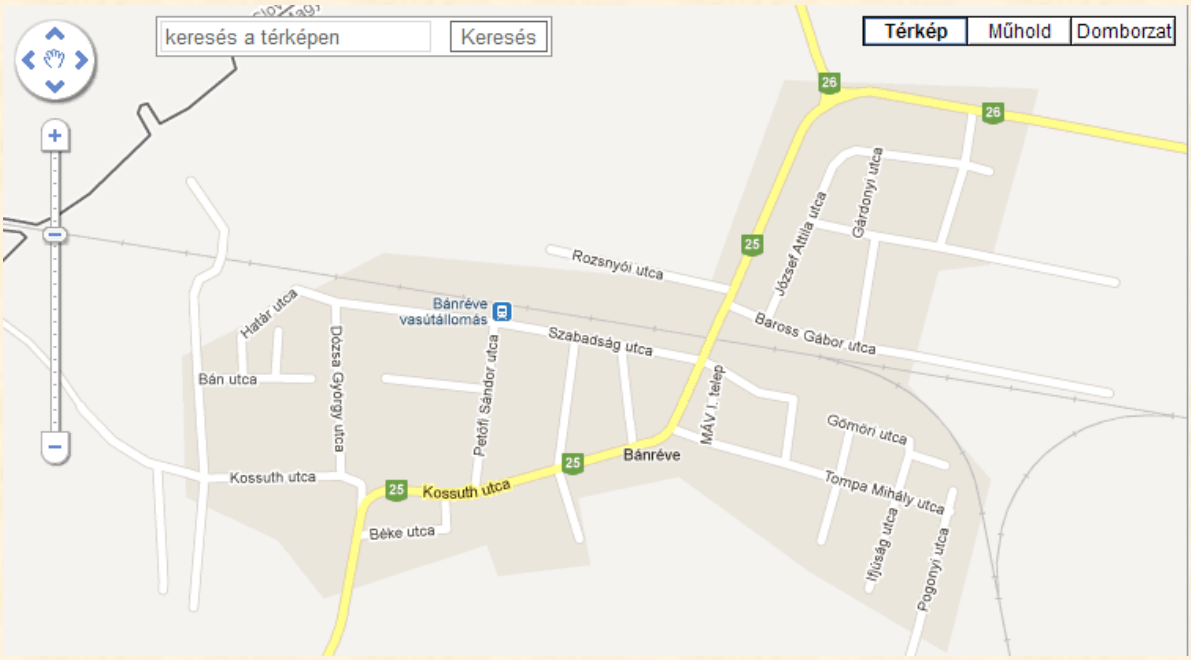
Kassai kirándulás, apa (balról a második) már nyugdíjasként, kollégáival

Vasutas családok Bánrévén és környékén, az 1950-60-as években

Ahogy én emlékszem! Zárójelben a gyerekek nevei, egyáltalán nem biztos, hogy jól emlékszem, hiszen az elköltözésünk óta eltelt 50 év.

A listát az akkor iskolába járó gyerekek, a szomszédok, az ismerősök, az akkori utcákban lakókat emlékezetben felidézve állítottam össze, bizonyára messze nem teljes! A vasutasokat hol ide, hol oda helyezték, és ha ez a munkába járást Bánrévéről, vagy annak környezetéből nem tette lehetővé, akkor költözni kellett!

A lista a mostani utcanevekkel készült.



Tompa Mihály utca

- ✓ Vasúti ikerház (temető melletti útkanyarnál)

  - ✓ Várkonyi János és családja
    (Bözsi néni, Feri, Jóska, Zsuzsi)
    Feri később vasúti tiszt, Jóska agronómus, Zsuzsi?

  - ✓ Rónaföldi Zoltán és családja
    (Rónaföldi Zoltánné Bakó Klára, Zoli, Klári)
    Zoli később gépészmérnök, Klári tanítónő.

    Előtte Mikoláék – politikai tiszt, Martos György, fűtőházfőnök
    Később Balázs Pál és családja (Pali, Edit, Lóri)
    Utána Hortobágyi János, majd Liszkai Jánosék.
    Most:?

- ✓ Emeletes –négylakásos vasúti ház.

- ✓ Földszint:
  - Fellegi Mihály (Miklós)
  - Váradi Pál (Rezső, Kati)
- ✓Emelet
  - Német István (Pista, Laci)
    Később: Gergely Jenő (Mari)
  - Látó János (János)

Tompa Mihály utca tovább

- ✓ Maksiék ?
  Korábban Kovács János – Miklós János (Tibi)
- ✓ Kosztur György
- ✓ Székely Gergely
- ✓ Nagy István (Árpi, Ili, Jóska, Mari, Sanyi, Ági)
- ✓ Tóth Béla (Béla)
- ✓ Szabadkai Ödön (Éva, Mari, Peti)
- ✓ Beniczki István (Margit)
- ✓ Molnár Pál (egy lányra emlékszem, aki talán Kanadába ment férjhez?)
- ✓ Erky Kázmér (Kazi, Laci)
- ✓ Borsányi József

✓Segédtiszti telep (MÁV telep I.)

- ✓ Lebombázott ház (lakatlan, 1944-ben Szabadkai Ödönék laktak az egyik felében, amikor a bombatalálat érte))

- ✓ Kerek Mihály (Laci, Gyuri)
- ✓ Kisfalvi Árpád (Gyuri, Mari)

- ✓ Krasznahorkai László (Laci és volt egy lánytestvére?)
- ✓ Papp István (Ili, Pista)

- ✓ Romhányi Gyula (Éva, Gyuri)
- ✓ Lerch László (Laci, Márti, János)

- ✓ Csúzda János (János és ?)
- ✓ Pásztor Lajos (Lali, Ági, Béla)

- ✓ Székely Dezső (Dezső, Ági?)
- ✓ Györkefalvi Imre (két fiú, Imre és „Öcsi”)

- ✓ Altiszti telep (MÁV telep II.)
  - ✓ Ruszkay Gyula (Gyuszi)
    Utána Bihari Vendel (Vendel, ?)
  - ✓ Tóth László (Erika)
  - ✓ id. Tóthék majd Tóth András (egy kisgyerekre emlékszem)
  - ✓ Baranyi György (Gyuri)
  - ✓ Szaplonczai Gyula (Laci)
  - ✓ Baranyi Sándor és családja (Sanyi, talán egy lánytestvére is volt?)
    korábban Reményi Lajos
  - ✓ Szegedi József (lányukra emlékszem)
  - ✓ Jolsvai József (két fiú)
  - ✓ Szűcsék István (Négy fiúra emlékszem, Bandi, Jóska és két kicsi)
  - ✓ Körtvési Sándor (Sanyi és Zita)
- ✓ Pogonyi utca
  - ✓ Mezey Ferenc (Feri, Margó)
  - ✓ Vitkó László
  - ✓ Viczényi ?
  - ✓ Klemen ?
  - ✓ Ríz István
- ✓ Gömöri u.
  - ✓ Pálfalvi Zoltán (Zoli, Sanyi)
  - ✓ Papp Lajos (Lajos, István, Erzsébet → Reményi Lajosné)
- ✓ Kossuth u.
  - ✓ Szépfalvi Lajos
  - ✓ Zalaváry Zoltán (Éva és Jóska)
  - ✓ Kovács Miklós (Miklós)
  - ✓ Ruszkay Gyula (Gyuszi)
- ✓ Ady Endre u.
  - ✓ Müller József (Jóska)
  - ✓ Talján Béla (Béla és az öccse)

- ✓ Kanta Vilmos és családja (Marika)

- ✓ Petőfi Sándor u.
  - ✓ Kálvin István (Pista, Jóska)
  - ✓ Baranyi György (Mari, Erika)

- ✓ Szabadság u.
  - ✓ Szabó László
  - ✓ Vidó Mihály (Miklós, István)
  - ✓ Tolnai Árpád)?, ?)
  - ✓ Klárikék (a fiú ipari tanulóként a fűtőháznál dolgozott, Lenkét, még gyerekként, halálra gázolta egy vonat, valamikor az 50-es évek végén)
  - ✓ Gyöngyösi Zoltán (Zoli)
  - ✓ Bakó György (Laci, Klára)
  - ✓ Magyar Bálint (Erzsébet és lánya Szabó Erzsébet)

- ✓ Béke u.
  - ✓ Széles Lajos (két lány, Erzsike és Rózsika)
  - ✓ Liszkai József (Józsi és egy lánytestvére?)

- ✓ Dózsa u.
  - ✓ Széles Gyula (Gyuszi)
  - ✓ Guziék (Marika)
  - ✓ Haraszin Károly (Gitta?)

- ✓ Rákóczi u.
  - ✓ Fábiánék
  - ✓ Cserhátiék
  - ✓ Magyar Balázs
  - ✓ Kruppa István (Margit)

- ✓ Pályafenntartási lakótelep (? utca)
  - ✓ Nagy István
  - ✓ Birkás József (két fiú)
  - ✓ Szabó ?
  - ✓ ?
  - ✓ Balázs György (Csaba és Kati)

- ✓ Futballpálya mellett (Rozsnyói u.)
  - ✓ Hajdú József (?)
  - ✓ Makkai ?
  - ✓ ?
  - ✓ ?
  - ✓ ?
  - ✓ Gubicskó Barna (két fiú?)

- ✓ Sportpálya régi öltöző
  - ✓ Molnár ? (?)

- ✓ Régi állomás épület
  - ✓ Keszi Zoltán (Márta, Zoli, ?)
  - ✓ Ambrus István (Ági, Pötyi)
  - ✓ Várnai József (1940-50-es évekig)
  - ✓ Simon Dezső dr. (vasúti orvos is volt) (László, Dezső, Zsuzsa, Attila, Ildi)

- ✓ Állomásépület
  - ✓ Állomásfőnökök: Benkő István (Laci, Pisti)
  - ✓ id. Csúzda ? (unokái Benkő Kálmán és Pisti)
  - ✓ Gaál Ferenc (Feri és lánytestvére),
  - ✓ Czakó ?

- ✓ Az állomásépület után
  - ✓ Molnár ? (Marika)

- ✓ József Attila u.
  - ✓ Takács József (Lajos, Tibi, József, Mária)
  - ✓ Nagy Károly
  - ✓ Német István (Laci, Pisti)
  - ✓ Kaszás ? (Feri, ?)
  - ✓ Ruszó Kálmán (Kálmán, ?)

- ✓ Kossuth utca

- ✓ Liszkai János (Jancsi, Ildi)

Akiket nem tudok utcához kötni:

- ✓ Mészáros család (Barna és Lajos)
- ✓ Kovács István,
- ✓ Kovács Géza,
- ✓ Látó Géza,
- ✓ Rétháti Tibor,
- ✓ Bikkiék,
- ✓ Kasubáék, (talán a pályafenntartási lakótelep, Gyuri?)
- ✓ Révayék,
- ✓ Hajesz Tihamér (Gitta?)
- ✓ Papp Lajos,
- ✓ Papp István,
- ✓ Turcsányi Zoltán

Sajópüspöki

Szántó Béla (Margit),
Gecse István (Pisti),
Papp József (Mari, Ildi),

Serényfalva

Anderkó József,
Veres István (Mari),
Sáfrány Elemér,
Bencze Bálint,
Varga ?

Putnok

Fehérpataki László (Erzsébet, Borbála),
Scsavniczky József (Jóska)



Vidó Mihály

Ruszkay Gyula





Fellegi Mihály

Sáfrány Elemér





Scsavniczky József



Székely Gergely



Széles Lajos

Gecse István





Bárdos Bálint



Széles Lajos,
Bence Bálint,
Turcsányi Zoltán

Léka Géza



Néhány kép











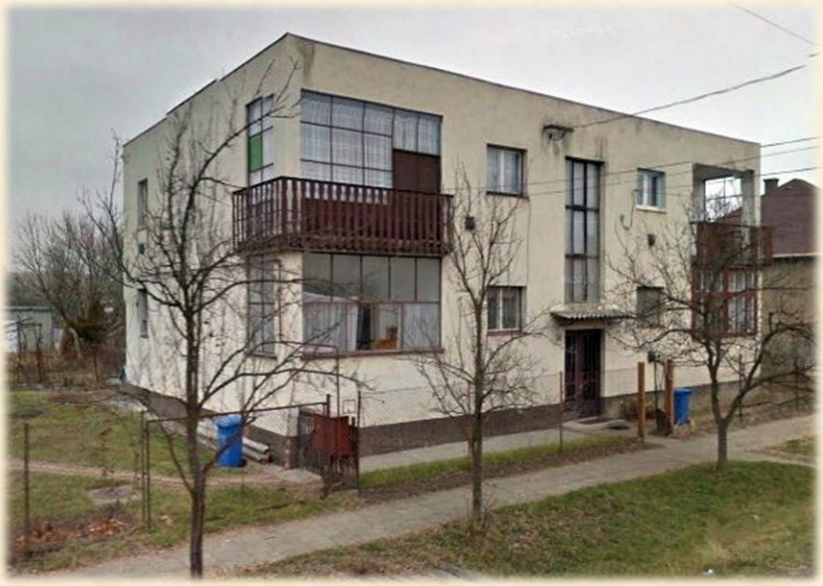


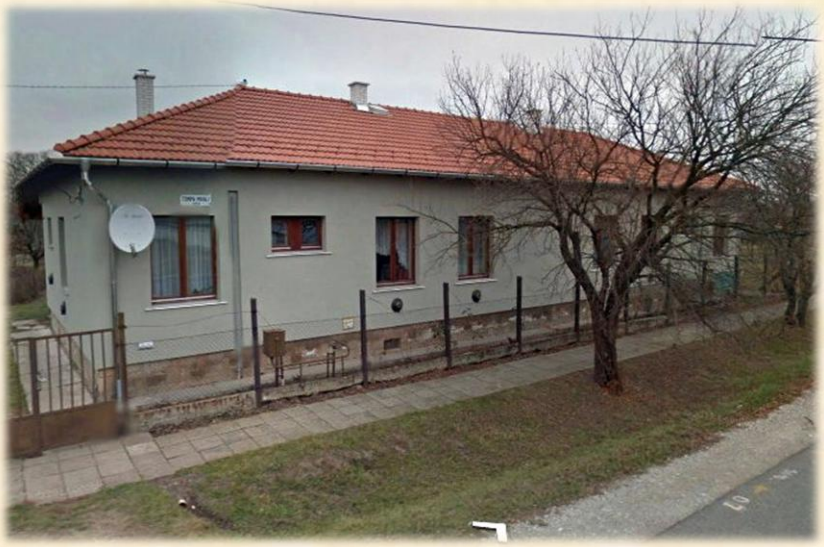



























Baross Gábor u.
Miskolc - Bánréve vonal
Gömöri u.
Aradi u.
Tompa Mihály u.
Kolozsvári u.
Ipacsfai u.
Pogonyi u.
Delta vágány töltése
Bánréve - Ózd vonal



A szerzők

„Nem tehetjük, hogy ne mondjuk
el azt, amit láttunk és hallottunk.”

Apostolok cselekedetei 4: 20.

Édesapám, id. Rónaföldi Zoltán nyugalmazott MÁV műszaki főfelügyelő, 1927-ben született Bánrévén. A család, anyai ágán (Magyar család), a férfiak mindannyian a vasút szolgálatában álltak, zömében forgalmi szakterületen, MÁV altiszti, segédtiszti, tiszti rangban. Nagyapa, Rónaföldi (Ruszin) János szintén MÁV forgalmi altiszt volt.



Apa az elemi iskoláit Bánrévén végezte el. A polgári iskolát Putnokon. Ezek után tanult a miskolci Gépipari Középiskolában.

Mint bánrévei lakos, és a miskolci Gépipari Középiskola III. éves tanulója, kötelező nyári termelési gyakorlatait, Ózdon a kohászati jármű műhelyben és a bánrévei helyi MÁV fűtőházban töltötte el.

Az iskolaév 1944. szeptemberben a közeledő front hatására már nem kezdődött el, így az akkori fűtőházfőnök, Szeles István engedélyével, tovább dolgozott, mint gyakornok.

A háborús időszak végén leventekorú fiatal, több háborús történést személyesen átélt, szemlélője volt különleges eseményeknek, melyek főleg a vasúttal és a községgel kapcsolatosak.

Később, természetesen a MÁV-nál helyezkedett el, megjárta azt a szolgálati utat, amely a szükséges vontatási gyakorlathoz elengedhetetlen volt abban az időben. A műhelymunkák után, az utazószolgálat következett, először mozdony-fűtőként, majd Budapest – Ferencvárosban a mozdonyvezető képzés következett. Ezek után a letett vontatási szakvizsgával vált műszaki tisztté.

Katonai szolgálatát Budapesten a rákospalotai légvédelmi tüzéregységnél töltötte. Ebben az időszakban volt éppen a legkiélezettebb helyzet Jugoszláviával.

Ez után a MÁV bánrévei, majd diósgyőri fűtőházában beosztott tiszt 1952 július-1953 május között.[766] Ismét a bánrévei fűtőházban dolgozik.

1954-től 1962-ig a bánrévei fűtőház főnöke, majd a kazincbarcikai fűtőház vezetője. Ennek megszűnése után a Berentén létesített telephelyen is vontatási főnök, 1970-ig. 1970-1973. között a miskolci MÁV Igazgatóság IV. osztályán munkavédelmi főelőadó. 1973-1988. szeptemberéig a miskolci Vontatási Főnökség dízelmozdony szakág technológusa.

Nyugdíjazásakor MÁV műszaki főfelügyelő.

Számos kitüntetés birtokosa, Kiváló Dolgozó (7 alkalommal), Érdemes Vasutas (1958), Kiváló Vasutas (1985), Kiváló Újító Bronz Fokozat (1978), Kiváló Újító Ezüst Fokozat (1983)

[766] 1952-ben vette át a MÁV a diósgyőri gyári vasútüzemet, a fűtőházat és az 1000 mm-es bányavasutat is. Rónaföldi Zoltán: A borsodi és ózdvidéki ipar- és bányavasutak rövid története.

A Közlekedéstudományi Egyesület tagja, aktív résztvevője a helyi szervezet „szenior” tagozatában végzett munkának, MÁV és helytörténeti kutatásokkal foglalkozott.

Súlyos betegségben, 2009. szeptember 4-én elhunyt.

Az ő gyűjteménye, a családi emlékek, a sok-sok beszélgetés eredménye ez a munka. Sajnos az összeállításban betegsége miatt már csak kis részben tudott közreműködni, de a lényeg tőle származik. Az, hogy ezt az anyagot elkezdtük rendezni és írni, neki köszönhető, övé az érdem.

A közösen elkezdett munkát, kutatásokat már én fejeztem be és én írtam le.



Én 1951-ben születtem Bánrévén. A Bakó család révén, anyai ágon is a vasúthoz kötődtünk, mert nagyapa főpályamesterként vezette a bánrévei pályafenntartási főnökséget 17 éven át.

Az általános iskola 1-7. osztályait Bánrévén végeztem el. A család Kazincbarcikára költözése miatt a 8. osztályt az ottani, Május 1. úti Általános Iskolában fejeztem be. Középiskolai tanulmányaimat a Ságvári Endre Gimnázium és Szakközépiskola, bányaelektrolakatos szakközépiskolai szakán végeztem és 1969-ben érettségiztem.

Az egyetemi tanulmányok előtt 1 évig katonai szolgálatot töltöttem Szegeden a 21. önálló páncéltörő tüzérosztálynál (MN 3793)..

1975-ben védtem diplomámat, a miskolci Nehézipari Műszaki Egyetem gépészmérnöki karán. Gépgyártástechnológus, szerszámozási szakos mérnök lettem. A középiskolai szakmai élmények hatására ezután a Borsodi Szénbányáknál álltam munkába. Különböző helyeken és munkakörökben dolgoztam, 1982-től főmérnökként, egészen a vállalat 1993. év végi megszűnéséig.

1994-2004. között a Nord Holding Kft műszaki igazgatója voltam. 2004-től egyéni vállalkozásában (RZ TERV Mérnöki Vállalkozás) terveztem, gyártattam, szakértettem.

2008-ban nyugdíjba vonultam, korkedvezménnyel, de vállalkozásában továbbra is folytatom a mérnöki munkát. Aztán a jogszabályi változások miatt nem lettem nyugdíjas, ismételten 2013-ban, ímmáron másodszor is, véglegesen nyugdíjas lettem.

Az Országos Bányászati és Kohászati Egyesület tagja vagyok, amely szakmai szervezetkén, de az évszázados bányászati-kohászati hagyományok őrzőjeként is jelentős munkát végez.

Társaimmal, évekkel ezelőtt létrehoztuk a *„Bányagépészet a Műszaki Fejlődésért Alapítvány”* –t, hogy tobábbvigyük a szakma hagyományait, megoldásokat keressünk a jelenkor problémáira és a lehetőségekhez mérten támogassuk a szakma pályakezdő, fiatal mérnökeit.

Egyéb munkáim és elfoglaltságaim mellett helytörténeti, had- és repüléstörténeti anyagokat gyűjtök. Folytatom a családi anyagok gondozását, rendezését.

Már elkészült az ózdi cserkészrepülés, valamint a bánrévei sportrepülés és a repülőtér történetével foglalkozó munka is. Ezeken kívül kutatom Bánréve fellelhető történeti, írásos anyagait, melyet rövidesen rendezni tudok majd.

Mindezek mellett sikerült feldolgozni a borsodi és ózdvidéki szénbányászat eseményeit egy kronológiában, az itteni ipar- és bányavasutak történetével foglalkozó munkám is elkészült.

Hiszem, hogy az elődeink munkája, tehetsége, szorgalma nélkül ma nem tartanánk itt. Sokkal előbbre lehetnénk, ha hazánkat sok súlyos megpróbáltatás nem érte volna az elmúlt évszázadokban, de amit elődeink tettek az nem kevés.

Függelék

1874. évi XVIII törvénycikk

a vaspályák által okozott halál vagy testi sértés iránti felelősségről

1. § *Ha valamely, habár a közforgalomnak még át nem adott vaspálya üzeménél valaki életét veszti, vagy testi sértést szenved, az ezáltal okozott károkért az illető vaspálya-vállalat felelős, kivéve, ha a vállalat bebizonyitja, hogy a halált vagy a testi sértést elhárithatlan esemény (vis major), vagy egy harmadik személynek elhárithatlan cselekménye, melyet a vaspályatársulat megakadályozni képes nem volt, vagy a megholtnak, illetőleg a sérültnek saját hibája okozta.*

2. § *A vaspálya-vállalat kártéritési kötelezettsége az 1. § eseteiben a következőkre terjed ki:*

1. Testi sértés esetében a gyógyitás költségeinek megtéritésén kivül azon vagyoni hátrányokat is tartozik a vállalat kárpótolni, melyek a sérülés következtében a sérültre, annak ideiglenes vagy állandó keresetképtelenségéből vagy keresetképességének csökkenéséből hárulnak.

2. Halál esetében a vállalat az előbbi pontban meghatározottakon kivül a temetés költségeit is tartozik megfizetni; azon kivül pedig, ha az elhalt egyén valakinek eltartására vagy neveltetésére törvénynél vagy törvényes gyakorlatnál fogva volt köteles, ennek tartási és illetőleg neveltetési költségei is, a mennyiben azok a halálozás következtében tőle elvonatnának, a vállalat által fizetendők.

3. § *Oly szerződés vagy kikötés (szolgálati szabályok), mely által a jelen törvényben megállapitott felelősség előzetesen megszüntetik vagy megszoritttatik, joghatálylyal nem bir.*

4. § *A kártérités összegét a fennforgó viszonyok számbavételével, a biró belátása szerint állapitja meg. A biró határoz a felett is, vajjon köteles-e a vállalat biztositékot adni, mily nemü és mily értékü legyen az.*

Az elmaradt vagy csökkent keresménynek, illetőleg tartási és neveltetési költségnek megtéritése, a mennyiben a felek egyezség utján másként nem intézkednek, mint havonkinti előzetes részletekben fizetendő évi járadék itélendő meg.

5. § *A kötelezett vaspálya-vállalat az évi járadéknak birióság általi megállapitása után is jogositva van annak megszüntetését vagy alábbszállitását kérni, ha azon körülmények, melyek a megállapitás indokául szolgáltak, lényegesen megváltoztak. Hasonlóul jogositva van a sérült is, az évi járadék felemelését, vagy ha az megszüntetetett volna, annak ujabb megitélését kérni, ha azon körülmények lényegesen megváltoznak, melyek annak megállapitásánál, lejebbszállitásánál vagy megszüntetésénél irányadók voltak.*

6. § *A vaspálya-vállalat viszkereseti joga, a vasuti balesetért felelős közegei ellen, ezen törvény által nem érintetik.*

7. § *A jelen törvény értelmében támasztandó kártéritési perek azon e. f. kir. törvényszék előtt inditandók, a melynek területén a kereset alapjául szolgáló baleset történt.*

8. § *Több kárvallottnak kártéritési követelései, melyek a vaspálya üzemében történt ugyanazon eseményből származó sérülések és illetőleg halálesetek folytán támasztatnak, egy keresettel is érvényesithetők.*

Az eljárásnál az 1868. évi LIV. tc. 144-151. §-ai követendők.

9. § *A kártéritési követelések sérüléseknél a baleset bekövetkeztétől, halál esetében pedig a halálozás időpontjától számitandó 3 év alatt évülnek el.*

10. § *A bűntett vagy vétkes gondatlanság megbüntetésére vonatkozó büntető törvények és szabályok a jelen törvény által nem érintetnek.*

11. § *Jelen törvény 1. §-ban nem érintett károk megtéritésére nézve továbbra is a fennálló törvények, szabályok és gyakorlat követendő.*

660

12. § *Jelen törvény kihirdetése után azonnal hatályba lép s annak végrehajtásával az igazságügyi és közmunka- s közlekedési ministerek bizatnak meg.*[767]

1883. évi XXII. törvénycikk

az 1872. évi X. tc. érvényen kivül helyezéséről s a rimamurány-salgótarjáni vasmü részvénytársasággal, a tiszolcz-vashegyi vasut kiépitésének mellőzése s ezzel összefüggő egyéb kérdések rendezése tárgyában kötött szerződés beczikkelyezéséről

1. § *A gömöri iparvasutak hálózatának kiegészitéséről szóló 1872. évi X. tc. érvényen kivül helyeztetik.*

2. § *A rima-murányi-salgótarjáni vasmű részvény-társasággal a tiszolcz-vashegyi vasut kiépitésének elejtése s az ebből folyó következmények, valamint az államkincstárt az 1870. évi XXXII. tc. által engedélyezett bánréve-nádasdi vasut tekintetében megillető tulajdoni jognak a nevezett vasmű-részvénytársaságra való átruházása iránt 1882. évi ápril hó 27-én megkötött szerződés - azon megjegyzéssel, hogy a XII. pontban foglalt határidő a nevezett társaság utólagos nyilatkozata által 1883. márczius hó végeig meghosszabbittatott - jóváhagyatik és beczikkelyeztetik.*

3. § *A pénzügyminister felhatalmaztatik, hogy ezen szerződés értelmében a bánréve-nádasdi vasuttársulat által kibocsátott, az államkincstár birtokában levő s ingó államvagyonként kezelt egyenként 200 frtról o. é. szóló 882 darab, tehát összesen 176,400 frt. névértékü B) jegyü részvényt a már lejárt szelvényekkel együtt a rima-murány-salgótarjáni vasmű-részvénytársaságnak szabad tulajdonába átadhassa.*

4. § *A közmunka- és közlekedési és a pénzügyi ministerek felhatalmaztatnak, hogy a gömöri iparvasutak engedélyezése alkalmából, az az 1871. évi XXXVII-ik és 1873:XL. tc. által beczikkelyezett szerződések értelmében kamatbiztositást vállalt többi magánérdekeltséggel a kamatbiztositási kötelezettségnek megváltása fejében, összesen 300,000 frt erejéig kiegyezhessenek olykép, hogy ezen összegből mindenik fél kamatbiztositási kötelezettsége arányában reá eső részt az államkincstár javára egyszer s mindenkorra készpénzben fizesse le s az ezen biztositási viszonyból folyó mindennemű jogai és követeléseiről az államkincstár javára véglegesen mondjon le.*

Az ezen egyezséghez netalán nem járuló felekkel szemben az eredeti szerződésben kikötött eljárás lesz érvényesitendő.

5. § *E törvény kihirdetése napján lép hatályba, s végrehajtásával a közmunka- és közlekedési és a pénzügyi minister bizatik meg.*

---

[767] 1000 év törvényei. http://www.1000ev.hu

Szerződés,

mely egy részről a magy. kir. közmunka- és közlekedési és a m. kir. pénzügyi ministerek, másrészt pedig a rima-murány-salgótarjáni vasmü részvénytársaság, mint a rima-murányvölgyi vasmüegyesület jogutódja közt, a következőkben köttetett;

1. § *A szerződő felek kölcsönösen megállapodnak abban, hogy az 1872. évi X. tc. által létesittetni rendelt tiszolcz-vashegyi iparvasut kiépitése mellőztessék s az ezen vasut által elérni kivánt gyáripari czél az alábbi 2. §-ban kikötött módon biztosittassék.*

2. § *A rimamurány-salgótarjáni vasmű részvény-társaság kötelezi magát Nyustya, - illetőleg Likér és a gömöri Vashegy (zeleznik) között egy vaskötél-pályát saját költségén legkésőbb a hatósági engedély elnyerését közvetlenül követő két év alatt kiépiteni, s ezen általa létesitendő és üzemben tartandó kötélpályán a m. kir. kincstár vaskő-szállitmányait is, a közte és a m. kir. államkincstár közt egyidejüleg létrejött külön szerződésben megállapitott módozatok mellett és feltételek alatt továbbitani.*

3. § *A rimamurány-salgótarjáni vasmű részvény-társaság, mint a bánréve-nádasdi vasut összes A) jegyü részvényeinek birtokosa kötelezettséget vállal az iránt, hogy az 1870:XXXII. törvénycikk által beczikkelyezett engedélyokmánynak reá, mint az eredeti engedélyes jogutódjára való visszaruházását, e vasut részvény-társaságának közgyülése által hozandó s a m. kir. közmunka- és közlekedésügyi minister által jóváhagyandó határozat utján kieszközlendi, s mint a bánréve-nádasdi iparvasut ily módoni engedélyszerü tulajdonos magára vállalja a bánréve-nádasdi vasut részvénytársasának minden függő tartozásait, s ezen vasut üzletének összes koczkázatait is.*

A magyar kormány pedig ugyanezen vasutnak a fentidézett engedélyokmányának 16. §-a alapján a kincstár birtokában levő B) jegyü 882 darab egyenként 200 o. é. frtról szóló részvényeit, ezek összes szelvényeivel együtt a jogérvényes átruházási határozat kieszközlése után azonnal s minden megtérités nélkül a rimamurány-salgótarjáni vasmű részvénytársaságnak megsemmisités végett kiszolgáltatandja.

4. § *A rimamurány-salgótarjáni vasmű részvény-társaság kötelezi magát továbbá arra is, hogy a bánréve-nádasdi vasutnak Bánrévétől Ozdig terjedő, jelenleg keskeny vágányu részét a m. kir. közmunka- és közlekedési ministerhez a B) jegyü részvények kiszolgáltatását követő hat hó alatt jóváhagyás végett bemutatandó terv szerint saját költségén, s az emlitett terv jóváhagyásától számitandó két év alatt széles vágányura átalakitandja ugy azonban, hogy az átalakitandó bánréve-ózdi vasutvonal czenter-ózdi részének pályatestén a széles vágányu felépitménynyel együttlegesen a keskeny vágányu felépitmény is csatlakozásban a czenter-bánszállási keskeny vágányu bányavasuthoz elhelyeztessék, illetőleg továbbra is fenmaradhasson.*

Ha a rimamurány-salgótarjáni vasmű részvény-társaság a bánréve-ózdi vonalrészek átalakitását széles vágányura, a kikötött időre befejezni elmulasztaná, - vagy az e körüli munkálatokat hiányosan hajtaná végre, ez esetben a m. kir. kincstár jogositva van a szükséges tervszerü munkálatokat, s illetve a hiányok pótlását a rimamurány-salgótarjáni vasmű részvénytársaság költségére bárki által foganatosittatni, s e részbeni összes kiadásait a társulat bármely vagyonából behajtani.

5. § *Az átalakitott bánréve-ózdi széles vágányu vasut vonalat a szerződő társaság azonnal az engedély hátralevő egész tartamára a magyar államvasutaknak üzletkezelés végett átadandja az államvasutak igazgatóságával kötendő külön szerződés mellett, mely szerződésre nézve általában kiköti, hogy abban részére az 1880:XXXI. tc. 8. §-ában foglalt kedvezmények és ezeken felül a m. kir. államvasutak által üzletbe vett más iparvasutaknak netalán engedélyezett további kedvezmények is biztosittassanak, beleegyezvén egyuttal, hogy a m. kir. államvasutak igazgatóságával kötendő üzletvezetési szerződés alapján minden további meghallgatása nélkül a m. államvasutak üzletvezetési jogosultsága a bánréve-ózdi vasutvonal terhére a központi telekkönyv megfelelő szolgalmi jegyzékébe bevezettethessék.*

6. § *A bánréve-nádasdi iparvasutnak az 1870:XXXII. tc. által beczikkelyezett engedélyokmánya a fentebbi 3. §-ban kikötött átruházás bekövetkeztével olykép módosul, hogy az állam beváltási és szállományi joga csupán a bánréve-ózdi széles vágányura átalakitandó vasutvonalra tartatik fenn, mig az ózd-nádasdi keskenyvágányu vonalrész mint bányavasut minden tartozékaival és a bánréve-nádasdi vasuton jelenleg található összes forgalmi eszközökkel együtt a rima-murány-salgótarjáni vasmű részvénytársaság feltétlen tulajdona marad, ugyanazon részvénytársaságot egyrészt az ózdi pályaudvar közös használata, s másrészt a czenter-ózdi vonal pályatestén elhelyezendő, illetve továbbra is felmaradandó keskeny vágány kizárólagos használata is a beváltási vagy szállományi jog érvényesitése esetére is minden bér vagy járadék terhe nélkül mindenkorra megilletvén.*

7. § *Az előző megállapodásoknak megfelelően a bánréve-nádasdi vasut központi telekkönyvének oly módoni kiigazitása lesz a szerződő társaság által mielőbb kieszközlendő, mely szerint e telekkönyv csupán a bánréve-ózdi széles vágányu vasutra vonatkozólag maradjon fenn, s ebben az állam beváltási és szállományi joga a módositott engedélyokmány alapján s értelmében a fenti megszoritásokkal együtt kitüntettessék, az ózd-nádasdi pályavonal pedig mint bányavasut és a szerződő társaság korlátlan magántulajdona ebből lejegyeztessék, illetőleg töröltessék.*

8. § *A jelen szerződés 1. §-ában foglalt határozmány folyományakép a szerződő felek kölcsönösen megszüntetik mindazon jogaikat, illetőleg kötelezettségeiket, melyek a tiszolczvashegyi iparvasutra vonatkozólag köztük létrejött szerződési megállapodásokban gyökereznek, ugy hogy az ezen vasutra nézve köztük fennállott szerződéses viszonyból folyólag semminemü igényeket sem a multra, sem a jövőre nézve egymás irányában nem támaszthatnak.*

A magyar állam pedig teljesen és végképen lemond a rima-murányvölgyi vasmű egyesület által a gömöri iparvasutakra nézve az 1874:XXXVII. tc. által beczikkelyezett szerződéssel, valamint az 1873. évi február 27-én kelt kötelező nyilatkozattal tiz évre elvállalt évenkénti 20,700 frtnyi kamatbiztositás iránti követeléséről, ugy a multra, mint a jövőre nézve, miért is a most idézett szerződésből és nyilatkozatból folyólag sem a magyar állam a rima-murány-salgótarjáni vasmű részvénytársaság ellenében, sem viszont e részvénytársaság, a m. kir. állam irányában semminemü jogokat és kötelezettségeket, sem a multra, sem a jövőre nézve nem származtathat, egyuttal pedig a szerződő társulat azon igazgatótanácsban képviseltetési jogosultságát, mely az 1871:XXXVII. tc. által beczikkelyezett szerződés 12. §-ában részére biztosittatott, a m. kir. államra átruházza.

9. § *A szerződő ministerek a fentebbi megállapodásokból folyólag kötelezik magukat:*

a) a rima-murányvölgyi vasmű-egyesülettel a tiszolcz-vashegyi iparvasut tekintetében létrejött szerződéses megállapodások alapján a m. kir. államkincstár javára 30,000 o. é. forint évenkénti illeték és 315,000 o. é. frt kártalanitási összeg erejéig;

b) a bánréve-nádasdi vasut engedélyokmányának 18. és 19. §-ai alapján a m. kir. államkincstár javára 176,367 frt és 6%-os kamatai erejéig; végre

c) a gömöri iparvasutak kamatbiztositását illetőleg létrejött, s az 1871:XXXVII. tc. által beczikkelyezett szerződés, valamint az 1873 február 27-én kelt kötelező nyilatkozat alapján a m. kir. államkincstár javára tiz éves időtartamra évente 20,700 frtnyi összeg erejéig a rima-murányvölgyi vasmű-egyesületnek, időközben a rima-murány-salgótarjáni vasmű-részvénytársaság tulajdonába szállt ingatlanságaira s bánya-vagyonaira, illetve a bánréve-nádasdi vasutra bekebelezett zálogjogok feltétlen törlését a jelen szerződés jogérvényre emelkedését közvetlenül követő hat hét alatt telekkönyvileg bekebeleztetni.

***10. §** Ezen szerződés s az annak alapján kiállitandó mindennemü okmányok bélyeg- és illetékmentesek.*

***11. §** A jelen szerződésből támadható peres ügyek eldöntésére s a perenkivüli birói lépések megtételére egyedül illetékes bíróságul a szerződő felek szabad tetszése szerint választandó bármely Budapesten székelő kir. járásbirósága és a sommás eljárás, - a feltétlenül rendes utra tartozó peres ügyek eldöntésére pedig a Budapesti kir. törvényszék illetékessége köttetik ki.*

12. A jelen szerződés a rimamurány-salgótarjáni vasmű-részvénytársaságra nézve a részvénytársaság közgyülésének jóváhagyásával, a m. kir. államkincstárra nézve pedig a törvényhozási jóváhagyás után válik jogerejüvé; a szerződő társaságnak jogában áll azonban a jelen szerződéstől elállani azon esetben, ha az törvényhozásilag f. é. junius 15-ig egészben jóvá nem hagyatnék.

Azon esetre pedig, ha jelen szerződés bármely okból jogerőre nem emelkednék, kölcsönösen kiköttetik, hogy annak tartalmából az általa megszüntetni szándékolt korábbi szerződéses jogokra és kötelezettségekre semminemű jogkövetkeztetést vonni ne lehessen, hanem azok a jelzett esetben változatlanul hatályban maradjanak.

Melynek nagyobb hitelére ezen szerződés két egyenlő példányban irásba foglalva a szerződő felek által két tanu előtt aláiratott.[768]

[768] 1000 év törvényei. http://www.1000ev.hu

1907. évi L. törvénycikk

a magyar királyi államvasutak évi fizetéssel biró alkalmazottai illetményeinek rendezéséről

I. FEJEZET

Állandó illetmények és előmenetel

1. § *A magyar királyi államvasutak szolgálatában álló tisztviselők kilencz fizetési osztályba soroztatnak, a többi évi fizetéssel alkalmazottak pedig harmincznégy fizetési csoportba osztatnak, a mely besorozást, illetve beosztást a jelen törvény kiegészitő részét képező A. és B. alatt mellékelt táblázatok tüntetik fel.*

Ugyanezek a táblázatok tüntetik fel azt, hogy az egyes állások mely fizetési osztályba, illetve fizetési csoportba tartoznak, feltüntetik továbbá az állásokkal egybekötött alapfizetést, a fizetésemelkedésre igényt adó szolgálati időnek (várakozási időnek) mérvét, végül azt, hogy a fizetéssel mily összegü lakáspénz jár.

Azok az állások, a melyek a jelen törvény hatálybalépte után rendszeresittetnek, rendszeresitésük alkalmával az állami költségvetés határozatai szerint sorozandók a megfelelő fizetési osztályokba, illetőleg fizetési csoportokba.

2. § *A jelen törvény hatálya alá tartozó államvasuti alkalmazottak az A. és B. táblázatokban feltüntetett állásokba kinevezés utján jutnak, a kinevezési okmány állapitja meg azt a fizetési osztályt, vagy fizetési csoportot, illetve fizetési fokozatot, a melybe a kinevezés történt.*

A magasabb fizetési fokozatokba, magasabb fizetési osztályokba, illetve fizetési csoportokba, figyelemmel a 3. és 4. § határozataira, előléptetés utján jut az államvasuti alkalmazott.

A kinevezések és előléptetések rendszerint az év május és november havának 1-évei foganatositandók.

3. § *Az évi fizetés élvezetével egybekötött állásra való kinevezés az A. táblázat legutolsó fizetési osztályának, illetve a B.táblázat megfelelő fizetési csoportjának legalsó fizetési fokozatába történhetik.*

Kivételnek a következő esetekben van helye:

1. a mérnökök és a fogalmazók kinevezésénél, a kik az A. táblázat VIII. fizetési osztályának 3-ik fizetési fokozatába nevezendők ki;

2. valamely más hazai vasut állami kezelésbe vétele esetén, midőn az átvett alkalmazottak legfeljebb azokba a fizetési osztályokba, fizetési csoportokba és fizetési fokozatokba sorozandók, a melyekben a rendszeresitett fizetések az átvétel idejében élvezett fizetés összegével egyenlő; ha pedig a táblázatokban ily fizetés megállapitva nincs, a besorozásra nézve esetről-esetre véglegesen a kereskedelemügyi minister határoz;

3. ha a kiváló képzettségü egyéneknek a vasuti szolgálatban való alkalmazása a vasuti szolgálat érdekében kivánatos; ily kinevezés csak a kereskedelemügyi minister által, illetve az ő engedélyével történhetik.

Az elnök és az igazgatók kinevezésére vonatkozó és ezidőszerint érvényben levő szabályokat jelen törvény nem érinti.

4. § A jelen törvény kiegészitő részét képező A. táblázat IX., VIII. és VII. fizetési osztályaiba tartozó tisztviselők a táblázatban megállapitott várakozási idők elteltével a legközelebbi magasabb fokozatba, illetve fizetési osztályba, időszaki előléptetés utján jutnak s ehhez képest minden tisztviselőnek igénye van arra, hogy a megállapitott várakozási idők elteltével a VII. fizetési osztály 1. fokozatában rendszeresitett fizetést elérhesse, a mérnök és segédtitkárnak pedig arra, hogy minden további fokozatban három éves várakozási idő eltelte után a VI-ik fizetési osztály első fokozatában rendszeresitett fizetést elérhesse.

A VI., V., IV. és III fizetési osztályokba való előléptetés, valamint az V., IV és III. fizetési osztály magasabb fizetési fokozataiba való jutás csak a mindenkori üresedések arányában történhetik és ily előléptetésre igény nem biztosittatik; a VI. fizetési osztályba tartozó főellenőrök azonban az ebben a fizetési osztályban rendszeresitett magasabb fizetési osztályokba négy-négy év után lépnek elő.

A VII. fizetési osztályba tartozó tisztviselőknek ebben a fizetési osztályban eltöltött tizenegy szolgálati év után 300 K, és tizenhat szolgálati év után további 300 K korpótlékra van igényük. Ez a korpótlék mindenben a fizetés természetével bir és magasabb fizetési osztályba való előléptetés esetén a fizetési többlet erejéig beszüntethető.

A B. táblázatban felsorolt alkalmazottak az egyes fizetési csoportok magasabb fizetési fokozataiba e táblázatban megállapitott várakozási idők eltelte után lépnek elő.

A B. táblázatban felsorolt alkalmazottaknak az alacsonyabb fizetési csoportból a megfelelő magasabb fizetési csoportba való előléptetése az eddig élvezett fizetéshez legközelebb álló magasabb fizetéssel történik. Ez az előléptetés, kivéve a soronkivüli előléptetések eseteit (8. §), a rendszeresitett állások számához képest a rangsor, illetőleg a szakvizsga letételének sorrendjében történik.

A B. táblázat alsóbb fizetési csoportjaiból a megfelelő magasabb fizetési csoportba, a jelen törvény életbelépte után kinevezett személyzet csak külön szakvizsga letételének igazolása után léptethető elő. E szakvizsgára vonatkozó szabályzatot a kereskedelemügyi minister rendeleti uton állapitja meg.

5. § A várakozási idők a jelen törvény 2. §-ának utolsó bekezdésében meghatározott napoktól számitandók; ha a kinevezés vagy előléptetés nem ezeken a napokon történt, a várakozási idő a kinevezés vagy előléptetés idejét követő május, illetve november 1-től számittatik.

6. § Az előlépésre vagy a korpótlékra a jelen törvény 4. §-ában, valamint az A. és B. táblázatokban megállapitott igény csak jogerős fegyelmi határozattal vonható meg. A várakozási időnek ily meghosszabbitása csak határozott időre szólhat, mely félévnél rövidebb és két évnél hosszabb nem lehet, s azzal a joghátránnyal jár, hogy ez az idő a közvetlenül következő előlépésre vagy korpótlékra való igény megállapitásánál nem számit. A további előlépésre vagy korpótlékra a fegyelmi büntetés nem hat ki és a magasabb illetmény akként utalványozandó, mintha fegyelmi eljárás nem jött volna közbe.

7. § Ha az időszakos előléptetésre igénnyel biró alkalmazott ellen, igénye megnyiltának időpontjában, fegyelmi eljárás van folyamatban, a magasabb illetmények folyósitása az eljárás jogerős befejezéséig függőben tartandó. Ha az eljárás nem fejeztetik be oly fegyelmi határozattal, a mely a várakozási idő meghosszabbitásának, vagy a szolgálatból való elbocsátásának büntetésére szól, a magasabb illetmények attól a naptól teendők folyóvá, a melytől azok különben jártak volna.

8. § *A jelen törvény 4. §-ában, valamint a A. és B. táblázatokban biztositott időszakos előléptetésen kivül, rendkivüli szolgálatok és kiváló képesség esetén, az állami költségvetésben e czélra engedélyezett hitel keretén belül, soronkivüli előléptetésnek is van helye.*

A soronkivüli előléptetés az A. táblázatban felsorolt tisztviselőknél, azokban a fizetési osztályokban, a melyeken belül várakozási idők vannak megállapitva, a várakozási idők megröviditésével történik. Ez a megröviditès minden egyes esetben a megállapitott várakozási idő felén tul nem terjedhet.

A várakozási idők megröviditésével soronkivül előléptethetők száma, az ugyanabban az évben a várakozási idők letelte alapján időszaki előléptetésben részesülő tisztviselők 25%-át nem haladhatja meg. Azon fokozatokban, a melyekben várakozási idő megállapitva nincs, az előléptetés kizárólag érdem, képesség és rátermettség szerint történik.

A B. táblázatban felsorolt alkalmazottak soronkivüli előléptetése, csak a magasabb fizetési csoportokban beálló üresedés esetén és pedig az alacsonyabb fizetési csoportból a megfelelő magasabb fizetési csoportba való sorolással történik. (4. §)

9. § *Az évi fizetéssel kinevezett alkalmazottaknak természetbeni lakásra vagy arra a lakáspénzre van igényük, mely az A. és B.táblázatokban megállapitott mérvekben az állomásuk helyére nézve érvényes lakáspénzosztály szerint jár.*

A lakáspénzek szempontjából az állomáshelyek öt osztályba soroztatnak.

A I. lakáspénzosztályba tartoznak: Budapest, Fiume és a magyar szent korona országain kivül fekvő állomáshelyek;

a II. lakáspénzosztályba tartoznak a Budapesten kivül fekvő üzletvezetőségi székhelyek;

a III lakáspénzosztályba tartoznak a kereskedelemügyi minister által a pénzügyministerrel egyetértőleg megállapitott nagyobb vasuti góczpontok és rendelkező állomások;

a IV. lakáspénzosztályba tartoznak az I-III osztályokba nem tartozó törvényhatósági joggal felruházott és rendezett tanácsu városok, végül

az V. lakáspénzosztályba tartoznak mindazok a községek és telepek, melyek az I-IV. lakáspénzosztályokba nem sorozhatók.

A kereskedelemügyi minister felhatalmaztatik, hogy a pénzügyministerrel egyetértőleg a jelen szakasz szerint a II. lakáspénzosztályba az üzletvezetőségi székhelyeken kivül oly nagyobb városokat is felvehessen, melyekben a lakásbérek magas volta ezt indokolttá teszi.

A kezelőnők részére eddig érvényben lévő lakáspénzek mértéke továbbra is érvényben marad.

10. § *Az államvasuti alkalmazottak a nekik természetbeni lakásul kijelölt helyiségeket elfogadni kötelesek.*

Az egyes alkalmazottak állásának megfelelő természetbeni lakás lakhelyiségeinek számát és azok méreteit a kereskedelemügyi minister szabályzatilag állapitja meg, mely szabályzatban egyszersmind megállapittatnak azoknak a pótlékoknak összegei is, a melyek valamely alkalmazottat megilletik arra az esetre, ha a kijelölt természetbeni lakás helyiségeinek száma és méretei a szabályzat megállapitásának nem felelnek meg.

11. § *Az államvasuti alkalmazott fizetése, havidija, napidija vagy napibére le nem szállitható.*

12. § *A Budapesten beosztott nős vagy családos alkalmazottak évi fizetésének és lakpénzének együttes összege, ha az annyi nem volna, 1,300 koronára kiegészitendő.*

13. § A jelen törvény kiegészitő részét képező A. és B. táblázatban megjelölt szolgálati minőségekben végzendő szolgálatok ellátására havidijjal, napidijjal vagy napibérrel alkalmazottak, abban az esetben, ha három éven át megszakitás nélkül kifogástalanul teljesitenek szolgálatot, továbbá, ha az illető évre megállapitott állami költségvetésben rendszeresitett megfelelő állások közül a szükséges számu állás üresedésben van, és végül, ha az általuk betöltendő álláshoz megkivánt kellékeket beigazolták, évi fizetés élvezetével egybekötött állásra, végleges minőségben kinevezendők.

II. FEJEZET

Vegyes és átmeneti intézkedések

14. § A jelen törvény hatálya alá tartozó államvasuti alkalmazottak az A. és B. táblázatnak abba a fizetési osztályába, illetve abban a fizetési csoportjába sorozandók, a mely fizetési osztályba, illetve fizetési csoportba sorozott állás a jelen törvény hatályba léptének idejében elfoglalt állásuknak (szolgálati minőségüknek) megfelel.

Az A. táblázatba tartozó tisztviselők az egyes fizetési osztályokon belül általában azokba a fizetési fokozatokba soroztatnak, a mely fizetési fokozatban a jelen törvény hatálybaléptének idejében vannak.

A B. táblázatba tartozó alkalmazottak az egyes fizetési csoportok keretén belül általában a fizetési fokozatokba soroztatnak, a melyekben a fizetés az alkalmazottaknak a jelen törvény hatálybaléptének idejében élvezett fizetésénél közvetlenül magasabb. Az esetre, ha ezen az alapon a besorozás valamely alsóbb fizetési csoport két utolsó fokozatába eső oly fizetést eredményez, a mely fizetés a szolgálati minőségnek megfelelő magasabb fizetési csoport valamely fokozata részére is meg van állapitva, a besorozás ezen magasabb fizetési csoport illető fokozatába történik. Azoknál az alkalmazottaknál, a kik a jelen törvény hatálybaléptének idejében fizetésükön felül korpótlékot is élveznek, a besorozásnál a korpótlék a régi fizetéshez hozzászámitandó.

15. § Az utolsó kinevezéstől vagy előléptetéstől a jelen törvény hatályba léptéig eltöltött szolgálati idő, a mennyiben az a jelen törvény határozatai szerint magasabb illetményekre igényt ad, az igények egyénenkinti megállapitásánál olykép veendő számba, mintha az a jelen törvény hatályának tartama alatt telt volna el.

Ehhez képest a jelen törvény hatálya alá tartozó államvasuti alkalmazottaknak a jelen törvény hatálybaléptétől kezdve az a fizetés (korpótlék) és az a lakáspénz jár, a melyet részükre, figyelemmel az utolsó kinevezéstől vagy előléptetéstől eltöltött és az igényt adó szolgálati időre, a jelen törvény állapit meg.

16. § A következő esetekben a besorozás, valamint ezzel kapcsolatban a magasabb fizetésre igényt adó szolgálati idő számitása a 14. és 15. §-ban foglalt határozatoktól eltérőleg történik.

1. A felső ipariskolát végzett s a jelen törvény hatálybaléptekor érvényben levő illetményszabályzat szerint az államvasuti altisztek létszámába tartozó művezetők, továbbá a vontatási, pályafentartási, épitési és egyéb szakszolgálatban levők az A.táblázatnak abba a fizetési osztályába és fizetési fokozatába sorozandók, a melyben a rendszeresitett fizetés az illető művezető legutóbb élvezett fizetésével és netáni korpótlékának összegével egyenlő; ha

pedig a fizetési táblázatban ily fizetés megállapitva nincs, a besorozás a legközelebbi magasabb fizetésnek megfelelő fokozatba történik.

2. Azok a mozdonyfelvigyázók, főművezetők, a kik a jelen törvény hatálybalépte idejében az államvasuti altiszti fizetési táblázat I. fizetési osztályának 3. fokozatába való sorozás mellett évi 2.400 K fizetést élveznek, a jelen törvény kiegészitő részét képező B. táblázat 4. fizetési csoportjának 2. fizetési fokozatába (2.800 K), azok mozdonyfelvigyázók, főművezetők pedig, a kik az államvasuti altiszti fizetési táblázat II. fizetési osztályának 1. fokozatában évi 2.200 K fizetés és évi 200 K korpótlék élvezetében vannak, a B. táblázat 2. fizetési csoportjának 5. fizetési fokozatába (2.800 K) sorozandók.

A B. táblázat 1. fizetési csoportjának 2. fizetési fokozatába sorozott mozdonyfelvigyázóknál, főművezetőknél azonban az utolsó kinevezés vagy előléptetés idejétől eltelt szolgálati idő, e fizetési csoport magasabb fokozatában rendszeresitett fizetésre való igény szempontjából olykép számitandó, mintha a besorozás az 1. fizetési csoport 1. fizetési fokozatába történt volna.

3. A B. táblázat 4., 7., 9., 11. és 16. fizetési csoportjába tartozó alkalmazottak közül azok, a kik a jelen törvény hatálybalépte idejében az államvasuti altiszti fizetési táblázat III. fizetési osztályának 3. fizetési fokozatába történt sorozás mellett évi 1.200 K fizetést élveznek, az emlitett fizetési csoportok 3. fizetési fokozatába (1.400 K) sorozandók.

Az a szolgálati idő azonban, mely ezeknek az alkalmazottaknak utolsó kinevezése vagy előléptetése óta eltelt, az egyes fizetési csoportok magasabb fizetési fokozataiban rendszeresitett fizetésre való igény szempontjából olyképen számitandó, mintha a besorozás alkalmával a megfelelő fizetési csoport 2. fizetési fokozatába soroztattak volna.

4. A B. táblázat 22. és 26. fizetési csoportjaiba tartozó alkalmazottak közül azok, a kik a jelen törvény hatálybalépte idején az államvasuti szolgák fizetési táblázata III. fizetési osztályának 3. és 2. fokozatában évi 800 vagy 700 K fizetést élveznek, a jelen törvény kiegészitő részét képező B. táblázat 22., illetve 26. fizetési csoport 1. fizetési fokozatába (1.000 K) soroztatnak, a magasabb fokozatokban rendszeresitett fizetésre való igény szempontjából azonban várakozási idejük 1907. évi május hó 1-től számitandó.

5. A besorozás alkalmával a B. táblázat 35. fizetési csoportjába sorozott őrök közül azok, a kik jelen törvény hatályba lépte idejében évi 660 K fizetést élveznek, e fizetési csoport 3. fizetési fokozatába (800 K) sorozandók, a magasabb fokozatokban rendszeresitett fizetésre való igény szempontjából azonban várakozási idejük 1907. évi május hó 1-től számitandó.

6. A besorozás alkalmával a B. táblázat 35. pontjába sorozott őrök közül azok, a kik jelen törvény hatálybalépte idejében 720 K fizetést és évi 60 K korpótlékot élveznek, a 35. fizetési csoport 4. fizetési fokozatába (900 K) sorozandók.

7. A kezelőnők közül azok, a kik pénztárt kezelnek, vagy önálló számadást vezetnek és e törvény szerint 1300, illetőleg 1400 korona fizetéshez jutnak, a felsőbb fizetési csoportba sorozandók, várakozási idejük azonban 1907. évi május hó 1-től számitandó.

***17. §** Az előző szakaszok értelmében foganatositott besorozások után, azoknak az államvasuti alkalmazottaknak, kik természetbeni lakást nem élveznek, arra a lakáspénzre van igényök, melyet a jelen törvény 9. §-a és a törvény kiegészitő részét képező A. és B. táblázatok megállapitanak.*

Azok az alkalmazottak, a kik a jelen törvény hatálybaléptének idejében magasabb lakáspénzt élveznek, mint a mennyi őket a jelen törvény határozatai értelmében megilletné, a

magasabb lakáspénzt mindaddig megtartják, mig magasabb lakáspénzosztályba sorozott állomáshelyre áthelyeztetnek vagy előléptetés utján oly fizetés élvezetébe jutnak, a mely fizetéssel összekötött lakáspénz, addigi lakáspénzükkel egyenlő vagy annál magasabb.

***18. §** A jelen törvény 14. és 16. §-ai értelmében foganatositott besorozás alapján járó fizetések (korpótlékok) és lakáspénzek azoknak az államvasuti alkalmazottaknak is kiutalványozandók, a kik ellen a jelen törvény hatálybaléptének idejében fegyelmi eljárás van folyamatban. Ha azonban ezeknek az alkamazottaknak a jelen törvény 15. §-ában foglalt határozatok értelmében egyszersmind igénye volna a magasabb fizetési fokozatban rendszeresitett fizetésre, illetve lakéspénzre, a magasabb fizetésnek, illetve lakáspénzek megállapitása és folyóvá tétele a fegyelmi eljárás jogerős befejeztéig függőben tartandó.*

Ha a fegyelmi eljárás nem oly fegyelmi határozattal fejeztetik be, a mely az előléptetésre vagy korpótlékra igényt adó várakozási idő meghosszabbitásának vagy a szolgálatból való elbocsátásának büntetésére szól, a magasabb összegü fizetés (korpótlék), illetve lakáspénz attól a naptól teendő folyóvá, a melytől az különben járt volna.

***19. §** Azokra az alkalmazottakra, a kik a jelen törvény hatálybalépte előtt hozott jogerős fegyelmi határozat folytán az előléptetésből ki vannak zárva, a jelen fejezet határozatai akkép alkalmazandók, hogy az az időtartam, melyen át a fokozatos előléptetésből való kizárás tartott volna, a magasabb fizetésre (korpótlékra), illetve magasabb lakáspénzre igényt adó időbe nem számit.*

***20. §** Az alkalmazottak személyi pótlékai a jelen törvény határozatai alapján nyert fizetési többlet erejéig beszüntetendők, és ujabb személyi pótlékok törvényhozási felhatalmazás nélkül nem engedélyezhetők.*

Az A. táblázatba sorozott s jelen törvény hatálybalépte idején rendszeresitett fizetésükön felül korpótlékot élvező tisztviselők korpótléka a 14. és 15. §-ok szerint foganatositott besorozás alapján nyert fizetési többlet erejéig szintén beszüntetendő.

***21. §** Az alkalmazottaknak a jelen törvény szerint járó magasabb fizetés 1907. évi julius 1-től, a magasabb lakáspénz pedig azokon az állomáshelyeken, a hol a lakbérnegyed julius 1-vel nem esik össze, az emlitett napot követő lakbérnegyed első napjától utalványozandó.*

***22. §** Az előző határozatok szerint járó magasabb illetményekre nincs igényük azoknak az alkalmazottaknak, a kik 1907. évi julius 1-én már nincsenek tényleges szolgálatban.*

***23. §** Az előző határozatok alapján az 1907. év folyamán foganatositott kiadások, az 1907. évi költségvetés XIX. fejezet 11. czim terhére számolandók el.*

***24. §** Az 1907. évi julius hó 1-ével a magyar királyi államvasutak alkalmazottainak illetményeiről szóló szabályzatnak jelen törvény határozataival ellenkező rendelkezései hatályukat vesztik.*

***25. §** Felhatalmaztatik a pénzügyminister, hogy a jelen törvény kiegészitő részét képező A. és B. táblázatokban feltüntetett illetmény-mérvek és a jelen törvény II. fejezetében foglalt határozatok megfelelő alkalmazásával a m. kir. állami vasgyáraknál alkalmazott személyzet illetményeit 1907. évi julius 1-től kezdődő hatálylyal rendeleti uton szabályozhassa; - e szabályozás végrehajtásával az 1907. évben felmerülő kiadások fedezésére legfeljebb 130. 130 koronát vehessen igénybe s a tényleg felhasznált összegeket az 1907. évi állami költségvetés "Rendes kiadások" XVIII. fejezet 26. czim 1. rovatán elszámolhassa.*

***26. §** Jelen törvény kihirdetése napján lép életbe. Végrehajtásával a kereskedelemügyi és pénzügyi ministerek bizatnak meg.*

1914. évi XVII. törvénycikk

a vasúti szolgálati rendtartásról

I. FEJEZET

Általános szabályok

***1. §** A törvény kiterjedési köre. Meghatározások.*

A jelen törvény a magyar szent korona országainak területén üzemben tartott összes közforgalmu géperejü vasutakra és alkalmazottaikra kiterjed.

A jelen törvénybne "alkalmazott" alatt a vasuti vállalat személyzetének (2. §) minden tagját; "fellebbvalók" alatt azokat a személyeket, a kiknek az egyes vasutak szervezeti szabályai szerint az alkalmazott felett rendelkezési vagy felügyeleti joguk van; "szolgálati főnökség" alatt az egyes vasutak által szolgálati főnökségnek minősitett szolgálati helyeket; "szolgálati főnök" alatt e szolgálati helyek vezetőit; "felsőbbség" alatt pedig mindazokat a szolgálati főnökségeket és fellebbvalókat kell érteni, a kiknek az alkalmazott közvetlen szolgálati főnöksége felett rendelkezési vagy felügyeleti joguk van.

***2. §** A vasut személyzete.*

I. A vasutak személyzete állandó és ideiglenes alkalmazottakból áll.

1. Állandó alkalmazottak:

a) a tisztviszelők;

b) az évi fizetéssel biró egyéb alkalmazottak;

c) azok a havidíjasok, napidíjasok, napibéresek és munkások, a kik legalább három év óta állanak megszakitás nélkül ugyanannak a vasutnak szolgálatában és az 5. és a 6. §-ban megszabott kellékeknek megfelelnek.

2. Ideiglenes alkalmazottak:

a) azok a havidíjasok, napidíjasok, napibéresek és munkások, a kik három évnél rövidebb idő óta állanak a vasutnak szolgálatában;

b) azok, a kiket a vasut külön szerződéssel alkalmazott.

II. Havidíjas, illetőleg napidíjas az az alkalmazott, akit az 1907. évi L. törvénycikk kiegészitő részét képező "A" táblázatban megjelölt szolgálati minőségben végzendő szolgálatok ellátására havidíj vagy napidíj élvezete mellett alkalmaztak.

III. Napibéres az az alkalmazott, a kit napibér élvezete mellett az 1907. évi L. törvénycikk mellékletét képező "B" táblázatban megjelölt szolgálati minőségekben végzendő szolgálatok ellátására, felvételi okmánnyal alkalmaztak.

IV. Munkás az az alkalmazott, a kit munkabér élvezete mellett, állandóan szükséges szakszerü munkák végzésére alkalmaztak.

V. A nem szakszerü munkára, rövid időre, vagy csak kisegitésképen alkalmazott napszámosokra e törvény rendelkezései ki nem terjednek.

VI. Mind az állandó, mind az ideiglenes személyzet tagjait a büntetőtörvények alkalmazása szempontjából úgy kell tekinteni, mintha közhivatalnokok volnának.

***3. §** A szolgálati idő megszakitatlansága.*

A 2. § I. 1. c) pontja szempontjából a szolgálati időt megszakitás nélkülinek kell tekinteni, ha egy évben az épitési és pályafentartási szolgálatban alkalmazott munkás legalább 200, a

műhelyi munkás legalább 210, a vontatási munkás és a kisegitő fékező legalább 240, a többi munkás, napibéres, napidíjas és havídíjas pedig legalább 270 napot szolgál.

Szolgálatban töltött időnek számit a fegyvergyakorlaton vagy a szabadságon töltött idő, a póttartalékosnak katonai kiképzésen töltött ideje, valamint az az idő is, mely alatt a munkás betegség miatt nem tehet szolgálatot és táppénzben részesül. Másnemü s tényleges katonai szolgálatban töltött idő az állandóvá tételhez szükséges időbe be nem számit ugyan, de a szolgálat folytonosságát meg nem szakitja.

***4. §** A személyzet nyilvántartása, szolgálati és minősitési táblázatok, rangsorok.*

A személyzet nyilvántartására, a szolgálati táblázatok és rangsorok vezetésére vonatkozó rendelkezéseket az egyes vasutak szolgálati szabályzata (56. §) állapitja meg.

A szolgálati főnökségeknek az alájuk tartozó alkalmazottakat magában foglaló rangsorok egy hiteles példányát évente egyszer meg kell küldeni; az ezekbe való betekintést az alkalmazottaknak lehetővé kell tenni.

Amennyiben a vasut alkalmazottairól minősitési táblázatokat vezet, minden alkalmazottnak joga van, évenként egyszer saját minősitéséről tudomást szerezni.

II. FEJEZET

Az alkalmazás feltételei

***5. §** Az alkalmazás általános feltételei.*

I. A vasut szolgálatába csak oly egyént lehet felvenni, aki a következő minősitési kellékeknek megfelel:

1. magyar állampolgár;

2. 18. életévét már betöltötte, de 35. életévét a felvétel időpontjában meg nem haladta;

3. szellemileg és testileg ép, vasuti szolgálatra alkalmas és mindezt vasuti orvos bizonyitványával igazolja;

4. az illető szolgálatra nézve megszabott iskolai képzettsége van.

II. Nem lehet felvenni azt, aki csőd vagy gondnokság alatt áll, a csőd vagy a gondnokság megszüntetéséig; aki ellen bűntett, vagy nyereségvágyból elkövetett vétség miatt birói eljárás van folyamatban mindaddig, amig a biróság megszüntető végzést vagy felmentő itéletet nem hozott; aki bűntett vagy vétség miatt szabadságvesztésbüntetésre lett itélve, a büntetés kiállásáig vagy elévüléséig, kivéve ha a büntetést a biróság feltételesen felfüggesztette, vagy ha az egész büntetés királyi kegyelem utján elengedtetett; aki hivatalvesztésre szóló, vagy oly itélet hatálya alatt áll, amelylyel a közhivatalnak, vagy szolgálatnak elvesztése, mint törvény szerint következő hatály van egybekötve; vagy aki erkölcsi tekintetben egyébként kifogás alá esik.

III. Az I. bekezdés rendelekezései alól a következő kivételeknek van helye:

1. A 18 évnél fiatalabb, de legalább is 14. életévet betöltött ifjut is fel lehet venni:

a) műhelybe tanonczul, ha irni olvasni tud és a számtan alapműveleteiben jártas;

b) a forgalmi, a pályafentartási és a szertári szolgálathoz kiképzés végett és kisegitésül, ha legalább is a középiskola négy osztályának vagy az ezzel egyenlő rangú iskolának sikeres elvégzését igazolja.

2. 35-ik életévének betöltése után is fel lehet venni:

a) azt a kiváló képzettségű egyént, akinek a vasuti szolgálatban való alkalmazása a vasuti szolgálat érdekében kivánatos; ily kinevezés csak a kereskedelemügyi minister által, vagy az ő engedelmével történhetik;

b) oly egyént, aki korábban már a vasutintézetnek állandó alkalmazottja volt és a szolgálatból nem büntetésből való elbocsátás (34. §) vagy létszámból való törlés (54. §) folytán vált ki. Az ilyen alkalmazott korábbi fizetési fokozatának utolsó helyére soroztatik.

3. 35-ik életévének betöltése után is és a mennyiben a megfelelő szakismeretekkel rendelkezik, tekintet nélkül előképzettségére fel lehet venni;

a) azt, a ki közvetlenül megelőzőleg az állami szolgálatban, vagy a jelen törvény hatálya alá eső más vasut szolgálatában állott;

b) a jelen törvény hatálya alá eső vasutak által fentartott leszámoló hivatal alkalmazottját abban az esetben, ha a leszámoló hivatal feloszlik, vagy ha abból egyes vasutak kilépnek;

c) oly egyént, a kit külön szerződés mellett alkalmaznak.

IV. A polgári alkalmazásra igényjogosult katonai altisztek alkalmazására vonatkozó jogszabályokat ez a törvény nem érinti.

***6. §** Az alkalmazás különös kellékei.*

Állandó alkalmazottá csak az lehet, a ki az általános kellékeken felül (5. §) kimutatja, hogy a szolgálati álláshoz szükséges szakismereteket megszerezte, illetőleg a megszabott szakvizsgákat sikeresen letette.

A szakvizsgák rendszeresitése és szabályozása, a mennyiben erre nézve a kereskedelemügyi minister rendelettel nem intézkedik, az egyes vasutak hatáskörébe tartozik.

***7. §** Képesités.*

Tisztviselői és tisztviselő-gyakornoki állásra, - a mennyiben a törvény műszaki, jogi, államtudományi vagy orvosi képzettséget nem kiván, - csak oly egyént lehet alkalmazni, a ki legalább valamely főgymnasium, főreáliskola vagy ezekkel egyenrangú tanintézetben végbizonyitványt (érettségi bizonyitványt) kapott és a vasuti tisztképző tanfolyam, vagy ennek helyébe lépő intézet szabályszerü elvégzésével a megszabott képesitő vizsgát is sikerrel letette.

A számviteli és anyagszerkezelési szolgálatban tisztviselői és tisztviselőgyakornoki állásra oly egyént is ki lehet nevezni, aki az előző bekezdésben említett középiskolai képzettség mellett az államszámviteltani államvizsgát és ezenkivül a megszabott szakvizsgát sikerrel letette.

Műszaki hivatalnoki és műszaki hivatalnok-gyakornoki állásra ki lehet nevezni azt, a ki a felső ipariskolát rendes hallgatóként elvégezte s végbizonyitványt kapott és ezen kivül a megszabott gyakorlati szakvizsgálat sikerrel letette.

Az egészségügyi szolgálathoz orvosi állásra csak azt lehet kinevezni, a ki az orvostudori oklevelet megszerezte.

A műszaki képzettséget igénylő szakszolgálathoz csak azt lehet kinevezni, a ki a műegyetemet, vagy a selmeczbányai m. kir. erdészeti és bányászati akadémiát vagy a kereskedelemügyi minister által ezekkel egyenrangunak elismert más főiskolát elvégezte s a kinek abból a szakból, melynek ismerete az illető állásra megkivántatik, oklevele van.

Külföldi egyetemen szerzett orvosi vagy mérnöki oklevél alapján csak azt lehet kinevezni, a kinek oklevelét honositották.

A jogi vagy államtudományi képzettséget igénylő szakszolgálathoz a tenni valók természetéhez képest a magyar szent korona országaiban szerzett ügyvédi oklevél, jogtudományi vagy államtudományi tudorság, de legalább is a jogi és államtudományi tanfolyam szabályszerű bevégzése és a szabályszerű jogtudományi, vagy az államtudományi államvizsgálat sikeres letétele szükséges.

Az évi fizetéssel biró egyéb alkalmazottak képesitését az egyes vasutak szlgálati szabályzata (56. §) állapitja meg.

***8. §** Eskü és fogadalom.*

I. Az állandó alkalmazott szolgálati esküt, az ideiglenes alkalmazott pedig szolgálati fogadalmat tesz.

II. Az állandó alkalmazottak szolgálati esküje a következő:

"Én ..... esküszöm a mindenható és mindentudó Istenre, hogy Ő császári és apostoli királyi felségéhez, Ő Felsége uralkodó házához, a magyar szent korona országainak alkotmányához hű maradok, a tövényeket, törvényes rendeleteket, szolgálati szabályokat lelkiismeretesen és hiven megtartom, a közérdeket és a szolgálat érdekeit mindenkor szem előtt tartom, fellebbvalóim iránt engedelmességgel viseltetem és utasításaikat pontosan teljesitem.

A vasutüzleti rendtartás által reám ruházott tennivalókban hiven, pontosan és odaadással eljárok; a vasuti üzlet biztonsága, rendessége és szabályszerűsége, nemkülönben a táviró- és távbeszélő-szolgálat szabályszerű ellátása érdekében minden lehetőt megteszek.

A mennyiben a vasuti táviró állami és magántáviratok továbbitására is felhasználtatnék, az erre vonatkozólag már kiadott vagy még kiadandó szabályokat is pontosan megtartom.

Őrködni fogok továbbá a felett, hogy a szolgálati szabályokat és utasitásokat mások is megtartsák.

A hivatali titkot megőrzöm, a vasuti hadi forgalmat illető összes ügyeket, az erre vonatkozó segédeszközöket és intézkedéseket, akár saját tapasztalataim, akár mások közlése folytán szereztem azokról tudomást, mindenkivel szemben titokban tartom és teljes erőmből meg fogom akadályozni, hogy arra nem hivatottak ezen ügyekről, illetve segédeszközökről és intézkedésekről tudomást szerezhessenek. Isten engem ugy segéljen."

III. Az ideiglenes alkalmazottak szolgálati fogadalma a következő:

"Én ..... becsületemre fogadom, hogy a reám ruházott tennivalókat lelkiismeretesen teljesitem, a szolgálat érdekeit szem előtt tartom, a törvényeknek, rendeleteknek, szolgálati szabályoknak és fellebbvalóim utasitásainak engedelmeskedem.

A vasutüzleti rendtartás által reám ruházott tennivalókban hiven, pontosan és odaadással eljárok; a vasuti üzlet biztonsága, rendessége és szabályszerűsége, nemkülönben a táviró- és távbeszélő-szolgálat szabályszerű ellátása érdekében minden lehetőt megteszek.

A mennyiben a vasuti táviró állami és magántáviratok továbbitására is felhasználtatnék, az erre vonatkozólag már kiadott és még kiadandó szabályokat is pontosan megtartom.

Őrködni fogok továbbá a felett, hogy a szolgálati szabályokat és utasitásokat mások is megtartsák.

A hivatali titkot megőrzöm, a vasuti hadi forgalmat illető összes ügyeket, az erre vonatkozó összes segédeszközöket és intézkedéseket, akár saját tapasztalatait, akár mások közlése folytán szereztem azokról tudomást, mindenkivel szemben titokban tartom és teljes erőmből meg fogom akadályozni, hogy arra nem hivatottak ezen ügyekről, illetve segédeszközökről és intézkedésekről tudomást szerezhessenek."

***9. §** Az eskü és fogadalom letétele.*

A szolgálati esküt minden állandó alkalmazott az állandó alkalmazás kezdetének időpontjában, a forgadalmat pedig minden ideiglenes alkalmazott a szolgálatra való első jelentkezés alkalmával a szolgálati főnök kezébe azonnal letenni köteles.

Azt, a ki az esküt, vagy a fogadalmat letenni vonakodik, úgy kell tekinteni, mint a ki az alkalmazásról önként lemondott és a létszámból törölni kell (54. §).

III FEJEZET

Az alkalmazottak jogai és kötelességei

***10. §** Az alkalmazottak általános kötelességei.*

Minden alkalmazott köteles a szolgálati tennivalóira vonatkozó szabályzatokat és utasitásokat lelkiismeretesen elsajátitani. Ezek nem tudásával az alkalmazott nem mentheti magát.

Az alkalmazott köteles a reábizott ügyeket és tennivalókat hiven, becsületesen és gondosan, legjott tudása és tehetsége szerint a kellő időben ellátni, kartársait pedig szolgálatuk ellátásában tőle telhetően támogatni.

Az alkalmazott köteles a szolgálat érdekeit szolgálaton kivül is szemelőtt tartani és előmozditani s az általa észlelt károkat vagy fenyegető veszélyeket minden rendelkezésére álló eszközzel elháritani.

***11. §** A fellebbvaló általános kötelességei.*

A szolgálati főnök felelős a reá ruházott ügykör rendes ellátásáért, gondoskodik arról, hogy az alája rendelt alkalmazottak a szolgálatot rendesen és gyorsan végezzék.

A szolgálati főnök köteles alárendeltjeit a szolgálatukra vonatkozó utasitásokkal ellátni. A szolgálati főnök és a fellebbvaló köteles alárendeltjeit tennivalóikra kioktatni, köztük a munkát egyenletesen és igazságosan megosztani, köteles továbbá a fegyelmet fentarti és alárendeltjeivel szemben erélyes és határozott, de jóakaró, igazságos bánásmódot tanusitani és működésüket részrehajlatlanul elbirálni. Az alárendeltek önérzetét sértő bánásmód tilos.

Sem a szolgálati főnöknek, sem a fellebbvalónak alárendeltjeitől nem szabad ajándékot, sem oly szolgálatot elfogadnia, a mely őt kötelességellenes elnézésre indithatná. Hasonlóképen tilos az alárendelteket a hivatalos szolgálaton kivül más szolgálatra használni.

Szolgálati vétségeket, melyek fegyelmi eljárás vagy a büntető törvények alá eshetnek, a fellebvaló, vagy a szolgálati főnök az intézkedésre illetékes felsőbbségnek azonnal bejelenteni köteles.

***12. §** Az alkalmazott magatartása fellebbvalóival és szolgálati társaival szemben.*

Az alkalmazott fellebbvalóinak tisztelettel és a szolgálatban engedemességgel tartozik, szolgálati társaival szemben pedig összeférhető és a szolgálatban támogatásra kész magatartásra köteles.

A szolgálati meghagyásokat az alárendelt rendszerint közvetlen fellebvalójától, vagy szolgálati főnökétől kapja, de köteles azokat a meghagyásokat is teljesiteni, melyeket a felsőbbségtől közvetlenül nyer. Ily meghagyásokat ellenkező utasitás hiányában közvetlenül fellebbvalójával, vagy szolgálati főnökével haladéktalanul közölnie kell.

Ha az alárendelt abban a meggyőződésben van, hogy a közvetlen fellebbvaló, a szolgálati főnök vagy a felsőbbség valamely meghagyása a fennálló törvényekkel, utasitásokkal vagy rendeletekkel ellenkezik, vagy a meghagyás végrehajtása a forgalom biztonságát veszélyezteti, indokolt aggályainak azonnal kifejezést adni köteles. Ha a közvetlen fellebbvaló, a szolgálati főnök vagy a felsőbbség meghagyását mégis fentartja, az alárendelt azt késedelem nélkül végrehajtani köteles, de irásbeli utasitást kérhet, a melyet a fellebbvaló, a szolgálati főnök vagy a felsőbbség meg nem tagadhat.

***13. §** Az alkalmazott panaszjoga.*

Az alkalmazott szolgálati ügyét illető panaszával és kérelmével közvetlenül, külső közbenjárás igénybevétele nélkül szolgálati uton szóval vagy irásban fordulhat közvetlen szolgálati főnökéhez, a ki őt meghallgatni és mielőbb intézkedni köteles.

Ha az alkalmazott szolgálati főnökének valamely intézkedését magára nézve sérelmesnek tartja, az intézkedés ellen tizenöt napon belül a felsőbbséghez intézett irásbeli panaszt nyujthat be szolgálati főnökénél, mely azonban a sérelmesnek vélt intézkedés végrehajtását nem gátolhatja.

A szolgálati főnök ily esetben, valamint akkor is, ha az alkalmazott kérelmének avagy panaszának kielégitése hatáskörét meghaladná, az ügyet megvizsgálás és döntés végett legkésőbben egy hónap alatt az illetékes felsőbbség elé terjeszteni köteles.

A felsőbbségnek a panasz folytán tett intézkedései ellen további panasznak helye nincsen.

***14. §** Magatartás idegenekkel szemben.*

Az alkalmazott köteles a közönség irányában szolgálati kötelességei korlátain belül, minden részrehajlás nélkül előzékenyen eljárni.

Az alkalmazott a szolgálatánál fogva teljesitendő cselekményekért ajándékot vagy jutalmat sem maga, sem más részére nem kivánhat.

A pálya feletti őrködésre rendelt, valamint a közönséggel való érintkezésre hivatott alkalmazott szolgálatát a fennálló külön utasitásokhoz képest a megszabott egyenruhában vagy a megszabott megkülönböztető jellel ellátva köteles teljesiteni.

***15. §** Szolgálati érintkezés.*

Szóbeli jelentéseket, külön felhivás nélkül, csak a közvetlen fellebbvalóhoz vagy szolgálati főnökhöz lehet intézni, a ki azokat, ha szükséges, a szolgálati főnök vagy a felsőbbség elé terjeszti.

Irásbeli jelentéseket és beadványokat a szolgálati főnökség utján kell a felsőbbség elé terjeszteni.

E szabálytól eltérni csak az utasitásokban megjelölt esetekben lehet, továbbá akkor, ha erre az alkalmazott külön meghagyást nyert, vagy a késedelem veszélylyel jár s végül irásbeli beadványokat nézve az esetben is, ha a szolgálati főnök az alkalmazott beadványát a felsőbbséghez felterjeszteni vonakodik. Ily kivételes esetekben azonban a beadvány másolatát a szolgálati főnökhöz is be kell adni.

***16. §** Szolgálati beosztás.*

Minden alkalmazott köteles abban a munkakörben és azon a helyen tenni szolgálatot, amelyet neki képzettségére és szakismereteire való tekintettel fellebbvalója kijelöl.

Az alkalmazottat beleegyezése nélkül csak szolgálati érdekből vagy a fegyelmi bíróság jogerős határozata alapján (31. § I. 2. c)lehet áthelyezni.

Az áthelyezés költségeinek viseléséről a szolgálati szabályzat (56. §) rendelkezik, mely az áthelyezés módozatait is szabályozza.

Arra az alkalmazottra, a ki az uj munkakört vagy szolgálati helyet az erre kitűzött időn belül el nem foglalja, a 17. és 54. §-ok rendelkezéseit kell megfelelően alkalmazni.

A szolgálati hely és beosztás megállapitásánál, úgyszintén az áthelyezésnél a szolgálat érdeke irányadó. E mellett azonban az alkalmazott érdekeire, különösen gyermekei iskoláztatásának megkönnyitésére is a lehetőség szerint méltányos tekintettel kell lenni.

Az alkalmazott köteles szolgálati helyén vagy annak közelében lakni. Ha ott megfelelő lakást egyáltalában nem vagy csak javadalmazásával arányban nem álló bérért kaphatna, a szolgálati főnök megengedheti az alkalmazottnak, hogy a szolgálati helyétől távolabb eső, de könnyen megközelithető helyen lakhassék, feltéve, hogy ez a szolgálat érdekeivel nem ellenkezik.

Az alkalmazott a részére kijelölt természetbeni lakást elfogadni és ha felsőbbség rendeli, azt záros határidő alatt kiüriteni és rendelkezésre bocsátani köteles.

***17. §** A szolgálatból való távollét.*

Az alkalmazott szolgálati főnökének vagy fellebbvalójának engedelme nélkül szolgálatát, szolgálati helyét, állomáshelyét és állandó lakóhelyét szolgálati idején kivül sem hagyhatja el és magát a szolgálatban más által nem helyettesittetheti.

Az engedelemben megjelölt időn túl elmaradni nem szabad.

Az alkalmazott eltávozását szolgálati főnökének vagy fellebbvalójának előzetesen bejelenteni köteles akkor is, ha birói, közigazgatási vagy katonai hatóság előtt kell megjelennie.

Engedelem nélküli igazolatlan távollét idejére sem fizetés, sem más illetmény nem jár.

Ha az alkalmazott ellen ily távollét miatt eljárást tettek folyamatba, utólagos igazolásnak van helye, melynek elfogadása esetében távolmaradásáért őt joghátrány nem érheti.

Megbetegedés esetében a követendő ejárásra nézve az egyes vasutak szolgálati szabályzata irányadó.

A fegyvergyakorlatra való bevonulás esetében a 2. § I. 1. a) és b) pontjában felsorolt alkalmazottak fizetésüket és laképénzüket az idő alatt is változatlanul megkapják, a 2. § I. 1 c) pontjában emlitett alkalmazottak, ha nősek vagy családos özvegyek, vagy ha háztartásukban vagyontalan és keresetképtelen szüleiket, testvéreiket vagy oly családjaikat tartják el, akiknek eltartására törvényesen kötelezve vannak, a fegyvergyakorlat tartama alatt havidijuk, napidijuk, vagy napibérük felét kapják.

***18. §** Hivatalos munkaidő.*

Az alkalmazott köteles a megállapitott egész munkaidőt a szolgálatnak szentelni. Fellebbvalói meghagyására rendes munkakörébe nem tartozó, de képzettségének és szakismereteinek megfelelő tennivalókat is köteles végezni.

Munkatorlódás, sürgősség vagy egyéb rendkivüli viszonyok esetében az alkalmazott köteles a rendes munkaidőn túl is, külön dijazásra való igény nélkül, szolgálatot teljesiteni.

A 2. § I. 1. c) és I. 2. a) pontjában megjelölt napibéresek és munkások által teljesitett rendkivüli munka külön dijazásának eseteit, mértékét és kulcsát a kereskedelemügyi minister rendelettel állapitja meg.

Rendes körülmények között a legnagyobb munkaidő tartamára és a legkisebb pihenőidőre vonatkozó szabályokat (26. §) figyelmen kivül hagyni nem szabad.

***19. §** Ittasság bejelentése.*

Minden alkalmazott józan életet folytatni és szolgálat közben szeszes italtól tartózkodni köteles. Ha valamelyik alkalmazotton akár szolgálatának megkezdése előtt, akár szolgálata közben itasság jelei mutatkoznak, erről a többi alkalmazott mihelyt észreveszi, köteles a fellebbvalónak, illetőleg a szolgálati főnöknek haladéktalanul jelentést tenni.

Ittas alkalmazottaknak a szolgálattétel megkezdését vagy folytatását megengedni nem szabad.

***20. §** Felelősség.*

Minden alkalmazott személyesen és vagyonával is felelős a reá ruházott szolgálati tennivalók kifogástalan ellátásáért, különösen a forgalom biztonságára szolgáló rendszabályok szigorú megtartásáért, az árú- és pénztárkezelés szabályszerűségeért, a gondozására bizott leltári és berendezési tárgyak karbantartásáért, megőrzéseért és az intézeti anyagok takarékos felhasználásáért.

Az alkalmazott a szolgálatából kifolyólag őrizete alá kerülő, valamint a vasut által fuvarozás végett átvett javakért a vasut irányában vagyoni felelősséggel tartozik és a szándékosan vagy gondatlanságból, akár cselekvéssel, akár mulasztással okozott, vagy el nem háritott károkat és hiányokat megtériteni köteles.

Ha a kár vagy a hiány többek vétkességéből származott, mindannyian vétkességük arányában, ha pedig a részesek vétkességének aránya meg nem állapitható, állandó illetményeik nagysága arányában tartoznak kártérítéssel.

A hivatalból megállapitott károk és hiányok értékét, a mennyiben készpénzben meg nem térittetnek, szolgálati uton, birói közbenjárás nélkül kell levonni a kötelezett állandó illetményeiből, ha ő a hivatalos kármegállapitásba belenyugszik. Ha a kötelezett a hivatalos kármegállapitásba bele nem nyugodnék, vagy ha a vasut a kötelezett egyéb vagyonából kiván kielégitést, a kártéritési követelést csak a törvény rendes utján lehet érvényesíteni.

***21. §** Hivatali titoktartás.*

Az alkalmazott köteles a hivatali titkot mindenkivel szemben még a szolgálati viszony megszünése után is megőrizni.

Ehhez képest az alkalmazottnak a felsőbbség külön, irásbeli felhatalmazása nélkül tilos ügyiratokból, tervekből, okmányokból és más, nem a nyilvánosságra szánt hivatali iratokból bármit is közzétenni, vagy akár magánosokkal, akár az illető ügy intézésére nem hivatott alkalmazottakkal, hivatalokkal vagy hatóságokkal közölni.

Az üzleti könyvekbe, tervekbe, ügyiratokba, az erre hivatott alkalmazottakon kivül betekintést engedni a felsőbbség engedélye nélkül senkinek sem szabad.

A hivatali titok megsértését követi el az alkalmazott akkor is, ha valamely reá nem tartozó szolgálati ügyről meg nem engedett módon tudomást szerez.

Az alkalmazott oly tényekre nézve, melyeket szolgálatánál fogva titokban tartani köteles, a bíróság előtt is csak akkor tehet vallomást, ha felsőbbsége őt e részben a hivatali titoktartás kötelessége alól felmentette.

***22. §** Jóléti intézetekbe való belépés.*

Az alkalmazott köteles az egyes vasutak külön szabályaiban megjelölt nyugdíjintézetbe, nyugbérpénztárba, vagy ugyanily rendeltetéssel más néven fennálló intézetbe, az ez intézetek alapszabályaiban foglalt feltételekhez képest belépni.

E jóléti intézetek tagsági dijait és járulékait a vasut az alkalmazott illetményeiből levonhatja. (25. §).

A kereskedelemügyi minister, a jelen törvény aláső vasutak alkalmazotai nyugdij és nyugbér biztosításának ügyét rendeleti uton szabályozza.

***23. §** Az alkalmazott ellen elkövetett büntetendő cselekmények.*

Az az alkalmazott, a ki ellen szolgálatának gyakorlása közben vagy szolgálati kötelességeire vonatkozólag bárki becsületsértést vagy más bűncselekményt követett el, erről a felsőbbségnek haladéktalanul jelentést tenni és a mennyiben magáninditványra üldözendő cselekményről van szó, irásban nyilatkozni köteles, hogy a bűnvádi eljárás megindítását kivánja-e? A felsőbbség, ha a cselekmény hivatalból üldözendő, vagy a sértett a bűnvádi eljárás megindítását kivánja, a kir. ügyészségnél a bűnvádi feljelentést megteszi és magáninditványra üldözendő cselekmény esetében a sértett fél irásba foglalt inditványát oda megküldi.

678

***24. §** Mellékfoglalkozás.*

Az alkalmazott mellékfoglalkozását elvállalásakor a felsőbbségnek azonnal bejelenteni köteles.

Tilos minden olyan mellékfoglalkozás elvállalása, a mely az alkalmazott hivatali állásának tekintélyével vagy a szolgálat érdekeivel és a szolgálati kötelességek lelkiismeretes teljesítésével össze nem egyeztethető, vagy a mely által érdekeltségi viszony keletkeznék.

A mellékfoglalkozás megengedhetőségének kérdésében a felsőbbség határoz, mely az alkalmazottat az előbbi bekezdésben emlitett okokból a már megkezdett mellékfoglalkozástól is eltilthatja. Az alkalmazott a mellékfoglalkozást meg nem engedő vagy eltiltó határozat ellen, közlésétől 15 napon elül panasszal élhet; panasznak nincs felfüggesztő hatálya. A panasz felett a vasut igazgatósága végérvényesen dönt.

Az alkalmazottnak nem szabad a felek részére a vasuthoz intézendő beadványokat készitени és a feleket a vasuttal szemben képviselni.

Az alkalmazott azt is köteles felsőbbségének bejelenteni, ha háznépének tagja kereskedelmi vagy iparüzletet kiván folytatni. A felsőbbség az ily mellékfoglalkozást csak akkor tilthatja meg, ha az illető üzlet az alkalmazott hivatali állásának tekintélyével össze nem egyeztethető, vagy általa érdekeltségi viszony keletkezik. A felsőbbségnek ily tiltó határozata ellen a 13. § értelmében van panasznak helye, melynek a tilalom végrehajtására felfüggesztő hatálya van.

***25. §** Levonások az illetményekből.*

I. Az alkalmazottak illetményeit az egyes vasutak külön szabályai állapitják meg.

II. Hasonlóképen az egyes vasutak külön szabályai állapitják meg, mennyiben van az alkalmazottaknak és családjuk tagjainak igényük mérsékelt áru vagy szabad utazási és szállitási vagy egyéb kedvezményekre.

III. Az alkalmazott állandó illetményeiből csak a következőket és az alábbi sorrendben szabad levonni:

1. az illetményekből levonandó közszolgáltatásokat;

2. a 22. §-ban emlitett jóléti intézetek tagsági dijait és járulékait;

3. a vasutnak a szolgálati viszonyból származó követeléseit, beleértve a hivatalból megállapitott károkat és hiányokat, az egyes vasutak szolgálati szabályzatában megállapitott mértékben, továbbá az 1907:XIX. törvénycikk értelmében az alkalmazottól levonható járulékokat; valamint a rendbüntetés vagy a fegyelmi büntetés gyanánt kiszabott pénzbirságokat;

4. a zálogjoggal biztosított követeléseket, a végrehajtási eljárásban meghatározott korlátok között;

5. a vasutak kebelében vagy az alkalmazottak körében létesült és a 22. §-ban nem emlitett jóléti intézmények, jótékonyczélu egyletek és szövetkezetek követeléseit, ideértve ezen egyletek tagsági dijait.

IV. Az összes levonások havonként, az egy hónapra járó fizetésnek és - a lakáspénzt ide nem értve - fizetés természetével biró egyéb illetményeknek 50%-át meg nem haladhatják.

V. A lakpénzben nem részesülő alkalmazott által bérelt vasutintézeti vagy állami lakás bérét az alkalmzott illetményeiből foglalástól mentes részüknek 75%-a erejéig lehet levonni.

VI. A fizetési előlegből származó követelések rangsorára, valamint a lakpénz lefoglalására nézve a végrehajtási eljárás szabályai irányadók.

VII. Az 1907. XLIX. törvénycikk alapján kiadott vasuti szolgálati rendtartás életbelépése előtt keletkezett oly kölcsönköveteléseket, a melyek kielégitésére nézve az addigi szabályok szerint a hivatalból való levonás kedvezménye állott fenn, az alkalmazott illetményeiből a jelen törvény életbelépte napján még fennállott tartozás összegének erejéig az emlitett szabályoknak megfelelő módozatok szerint lehet levonni.

***26. §** Pihenőidő.*

Az alkalmazottaknak megfelelő pihenőidőre van igényük.

A munkában eltöltött idő átlaga általában több nem lehet, mint a pihenőidő átlaga. A munkaidő átlagának kiszámitásánál alapul egy hónapnál hosszbb időt nem szabad venni.

A szolgálattételt felváltás nélkül csak akkor lehet megengedni, ha a szolgálat egy részében jelenlétre vagy készenlétre szoritkozik és egyhuzamban legalább hat órai pihenőidő éjjelre esik. Ily szolgálat mellett kéthetenként egyszer 24 órai teljes pihenőt kell adni.

A pihenőidőbe nem lehet beszámitani a jelen törvény 27. §-a alapján igénybe vett szabadságidőt; továbbá a mozdony- és vonatkisérő személyzetnél a szolgálat átadására és átvételére, valamint a szolgálat helyétől a lakhelyig és visszamenetelre szükséges időt abban az esetben, ha az alkalmazott nem lakhatik szolgálati helye (telepállomása) közelében.

Az egyhuzamban megkivánható szolgálati idő leghosszabb és a pihenőidő legrövidebb tartamát, figyelemmel az egyes vasutak jellegére, a vonalak helyi és forgalmi viszonyaira valamint a szolgálat követelményeire, a fentebbi elvek alapján a kereskedelemügyi minister rendelettel szabályozza.

A jelen § rendelkezései a 18. § második bekezdésében foglalt szabályt nem érintik.

***27. §** Szabadság.*

I. Bizonyos szolgálati idő után minden alkalmazottnak - a mennyiben azt rendkivüli viszonyok ki nem zárják igénye van szabadságra, még pedig naptári évenkint:

1. tisztviselőknek:

az első 10 évi szolgálat alatt 14 napra.

a 20-ik szolgálati évig 21 napra;

a 20-ik évet meghaladó szolgálat után 28 napra;

2. a többi évi fizetéses alkalmazottaknak:

az első 10 évi szolgálat alatt 8 napra;

a 20-ik szolgálati évig 10 napra;

20 évet meghaladó szolgálat után 14 napra;

3. havidijasoknak és napidijasoknak, napibéreseknek és munkásoknak 3 évi szolgálat után 8 napra.

II. Három napnál nem hosszabb szabadságot indokolt esetben a szolgálati főnök engedélyezhet alárendeltjeinek, ha ezt a szolgálat érdeke megengedi. Ha azonban e szabadság helyettesitési költségeket okoz, ennek engedélyezése a felsőbbség hatáskörébe tartozik. Ha az egy naptári évben igénybe vett rövid szabadságok napjainak száma, összege hat napot meghalad, a hat napot meghaladó részt az évi rendes szabadságidőbe be kell számitani.

III. A szabadság igénybevételének idejét az illetékes felsőbbség határozza meg. A szabadságot csak a szolgálati ügyek szabályszerű átadása után szabad megkezdeni. Az illetékes felsőbbség a szabadság megszakitását fontos szolgálati érdekből bármikor elrendelheti. Az alkalmazott megszakitott szabadságidejének hátralévő részét, amennyiben lehetséges, utóbb, de csak ugyanabban a naptári évben veheti igénybe.

IV. A biztositott szabadságokba a fegyvergyakorlaton és betegségben töltött idő nem számitódik be, a betegség után az üdülés céljaira igénybe vett távollét idejét azonban a biztositott szabadságba be kell számitani.

***28. §** Politikai jogok.*

Az alkalmazott törvényadta politikai jogait saját meggyőződése szerint, szabadon gyakorolhatja.

Az alkalmazottat fellebbvalójának vagy más alkalmazottnak nem szabad semminemű módon befolyásolnia oly irányban, hogy valamely politikai párthoz csatlakozzék, annak körébe belépjen, ülésein részt vegyen vagy valamelyik jelöltre szavazzon vagy ne szavazzon, vagy a szavazástól tartózkodjék, sem pedig megakadályozni abban, hogy politikai jogait gyakorolhassa.

Az alkalmazottat azért, mert politikai jogait a törvényes határok között bizonyos irányban gyakorolta, bárminemű hátránynyal sujtani tilos.

***29. §** Egyletek.*

Az alkalmazottak körében bármilyen egyesületet és intézményt, a jótékonycélú szövetkezeteket is ideértve - csak a kereskedelemügyi minister előzetes engedélyével szabad alapitani.

Az alkalmazottak körében alakuló bármilyen egyesület alapszabályait az érdekelt vasutigazgatóság utján, annak véleményével ellátva jóváhagyás végett a kereskedelemügyi ministerhez kell felterjeszteni.

A kereskedelemügyi minister, amennyiben nem a 22. § alá eső intézetről vagy pénztárról van szó, az alapszabályokat a belügyministerrel, Horvát-Szlavonországokban a bánnal egyetértve hagyja jóvá. Oly egyesületek alapszabályait, amelyeknek működési köre kizárólag Horvát-Szlavonország területére terjed ki, a kereskedelemügyi ministerrel egyetértve a bán hagyja jóvá.

A kereskedelemügyi ministert a vasutigazgatás érdekei szempontjából minden ilyen egyesülettel szemben főfelügyeleti jog illeti meg, s jogában áll neki azokat, ha alapszabályaiknak meg nem felelő irányban működnek, a belügyministerrel, Horvát-Szlavonországokban a bánnal egyetértve feloszlatni. Oly egyesületek feloszlatásának joga, melyek alapszabályainak jóváhagyása a bán ügykörébe esik, a kereskedelemügyi ministerrel egyetértve a bánt illeti.

Az alkalmazottak nem lehetnek olyan egyesületek tagjai, a melyeknek törekvései haza - vagy nemzetellenesek, vagy a melyeknek törekvései a kereskedelemügyi minister megitélésére szerint - a vasuti szolgálat érdekeivel össze nem egyeztethetők.

IV. FEJEZET

Szolgálati vétségek

***30. §** Szolgálati vétség.*

Szolgálati vétséget követ el az alkalmazott (1. és 2. §), ha a törvényben vagy a szoglálati szabályzatban és utasitásokban, vagy szolgálati rendeletekben megszabott szolgálati kötelességét megszegi, vagy hanyagul teljesiti, vagy ha akár a szolgálatban, akár a szolgálaton kivül bűncselekményt követ el, vagy állásához nem méltó magaviseletet tanusit.

***31. §** Rend- és fegyelmi büntetések.*

I. Csekélyebb szolgálati vétség rendbüntetéssel, súlyosabb szolgálati vétség fegyelmi büntetéssel büntetendő.

1. Rendbüntetések:

a) megintés;

b) pénzbirság, mely az alkalmazott évi fizetésének (keresetének) 2%-át meg nem haladhatja.

2. Fegyelmi büntetések:

a) feddés;

b) pénbirság, mely az alkalmazott évi fizetésének (keresetének) 5%-át meg nem haladhatja;

c) áthelyezés;

d) az előléptetésre vagy korpótlékra jogositó várakozási időnek meghosszabbitása, fél évtől két évig terjedhető időre;

e) elbocsájtás a szolgálatból.

II. A büntetést a szolgálati vétség súlyához, a felmerült súlyosbitó vagy enyhitő körülményekhez képest, a szolgálati vétség esetleges ismétlésének az előidézett nagyobb vagy kisebb veszélynek, az okozott kár nagyságának, valamint az alkalmazott egész szolgálati magaviseletének figyelembe vételével kell kiszabni.

III. A pénzbirságot az alkalmazott illetményeiből való levonás (15. §) útján kell behajtani. A havonkénti levonás a havi fizetés (kereset) 10%-át meg nem haladhatja. Nem áll ez a korlátozás arra az estre, ha az alkalmazás a határozat jogerőre emelkedése után megszünik.

IV. A pénzbirságokat a vasúttal kapcsolatos jóléti intézetek (22. §) javára kell forditani. Ily intézetek hiányában a pénzbirságok hovaforditásáról a kereskedelemügyi minister rendelkezik.

V. Az elbocsájtás az összes illetmények, a szolgálati cim és a szolgálati viszonyból eredő összes egyéb jogok elvesztését vonja maga után, ideértve az alkalmazottnak és hozzátartozóinak nyugdijra, nyugbérre és végkielégitésre való igényeit.

A fegyelmi bíróság elbocsátást megállapító határozatában különös méltánylást érdemlő okokból kimondhatja, hogy az elbocsátás a végellátási igény tekintetében az elbocsátásra

ítéltnek hozzátartozóira nem jár az előbbi bekezdésben megjelölt következménynyel. Ebben az esetben az ellátási igény a jogosultakat úgy illeti meg, mintha az elbocsátásra ítélt a szolgálat kötelékéből végleges szolgálatképtelenség alapján vált volna meg.

VI. Az I. 2. b.)-d.) pontok alatt felsorolt fegyelmi büntetések közül egyszerre több büntetést is lehet alkalmazni, de csak abban az esetben, ha a d) pont alatti büntetés egymagában a fegyelmi vétség megtorlására nem mutatkozik elegendőnek, a szolgálatból való elbocsájtás pedig tekintettel az enyhítő körülményekre túlszigorú büntetés lenne.

***32. §** Rendbüntetés alkalmazása.*

Rendbüntetést a felsőbbség és a szolgálati főnök alkalmazhat alárendeltjeivel szemben.

Rendbüntetés kiszabása előtt az alkalmazottat a terhére rótt szolgálati vétségre nézve meg kell hallgatni. A rendbüntetés kiszabása ellen a 13. § értelmében panasznak van helye, melynek azonban felfüggesztő hatálya nincs.

Ha a panasz alapos, a kirótt és beszedett rendbirságot vissza kell téríteni.

Az ellenőrzés céljára a kiszabott rendbüntetésekről a szolgálati vétség megjelölése mellett nyilvántartást kell vezetni.

Egyebekben a rendbüntetések kiszabására vonatkozó hatáskört és eljárást az egyes vasutak szolgálati szabályzata állapitja meg.

***33. §** Fegyelmi büntetéssel büntetendő szolgálati vétségek.*

Fegyelmi büntetéssel büntetendő szolgálati vétségek különösen:

1. a szolgálatba való felvételnél oly körülménynek eltitkolása, mely a felvételnek akadályul szolgált volna;

2. botrányos magaviselet;

3. ittasság, mely a szolgálat teljesitésében akadályozta az alkalmazottat;

4. a szolgálatban vagy szolgálaton kivül oly aljas vagy erkölcstelen cselekmény elkövetése melynek folytán az alkalmazott eddig viselt állására illetőleg szolgálati beosztására méltatlanná vált;

5. hütlen vagy szabálytalan pénztárkezelés, továbbá nyereségvágyból eredő csalárd vagy szabálytalan eljárás és minden oly cselekmény vagy mulasztás, amelylyel az alkalmazott akár az intézetnek, akár a feleknek vagy alkalmazottaknak, vagy az államkincstárnak kárt okozott, vagy a melyet kárositási szándékkal követett el;

6. a szolgálati fegyelemnek megsértése, vagy az alárendeltnek bántalmazása;

7. a szolgálati engedelmességnek vagy a szolgálat teljesitésének megtagadása;

8. a szolgálati kötelességnek súlyosabb beszámitás alá eső megszegése;

9. a szolgálat teljesitése közben gondatlanságból elkövetett oly cselekmények vagy mulasztások, melyek:

a) a forgalom, a pálya és tartozékai, vagy személyek és árúk biztonságát veszélyeztetik:

b) többszöri rendbüntetések után is megismétlődnek;

10. érvényben álló szolgálati utasitás vagy rendelet valamely rendelkezésének szándékos, vagy gondatlanságból eredő súlyosabb megszegése;

11. a tömeges munkamegszüntetésben (sztrájk) való részvétel vagy a szolgálatnak tömegesen jelentkező lanyha teljesitése abból a célból, hogy a forgalom megnehezittessék, vagy megakasztassék (passiv resistentia) úgyszintén az ezekre irányuló izgatás, bujtogatás, vagy összebeszélés;

12. az alkalmazottnak erőszakkal vagy fenyegetéssel oly célból való befolyása, hogy valamely egyletbe belépjen, vagy abból kilépjen;

13. az alkalmazott befolyásolása vagy korlátozása politikai jogainak a jelen törvény 28. §-ában biztositott szabad gyakorlatában;

14. oly bűncselekmény elkövetése, a mely a szolgálati kötelességet is érinti.

***34. §** Az elbocsátás esetei.*

Az alkalmazottnak a szolgálatból fegyelmi büntetésképen való elbocsátását csak a 33. §-ban felsorolt szolgálati vétségek miatt lehet kimondani.

A 33 § 1. pontjában ütköző szolgálati vétség estében az alkalmazottat, ha felvétele óta legalább 10 év telt el és ezen idő alatt szolgálatát kifogástalanul teljesitette, a jelen törvény 5. §-ában felsorolt valamely felvételi akadály miatt szolgálatából nem lehet elbocsátani.

Ha az alkalmazott elbocsátása ezen törvény rendelkezései ellenére történt, az elbocsátás alkalmazott magánjogi igényeit a törvény rendes útján érvényesitheti.

Az alkalmazott nem léphet a törvény rendes útjára, ha a jelen törvényben biztositott fellebbezéssel nem élt.

V. FEJEZET

Fegyelmi eljárás

***35. §** Fegyelmi bíróságok.*

A 2. § I. 1. a) és b) pontja alá eső alkalmazottakra, valamint a 2. § I. 1. c) pontja alá eső havidijasokra és napidijasokra bármely fegyelmi büntetést, a 2. § I. 1. c) pontja alá eső napibéresekre és munkásokra pedig a fegyelmi bntetésképen való elbocsátását - az 50. § esetén kivül - csak szabályszerű fegyelmi eljárás során lehet kiszabni.

A vasutigazgatók, igazgatóhelyettesek, üzletigazgatók és üzletvezetők fegyelmi ügyeinek tárgyalására nézve a vasutak külön szabályai irányadók.

A többi állandó alkalmazottak fegyelmi ügyeinek tárgyalására - kivéve az állandó napibéresek és munkások fegyelmi ügyeit - az egyes vasutaknál a szükséges számban elsőfokú és egy-egy másodfokú fegyelmi bíróságot kell felállitani.

Az állandó napibéreseknek és munkásoknak fegyelmi uton való elbocsátása felől külön fegyelmi bíróság határoz.

Az elsőfokú fegyelmi bíróság és az előbbi bekezdésben emlitett külön fegyelmi bíróság az elnökön kivül, fele részben a vasut igazgatása által a vasut alkalmazottai köréből kinevezett, fele részben pedig az illető fegyelmi bíróság alá tartozó alkalmazottak által saját körükből titkos szavazás utján választott tagokból áll. E fegyelmi bíróságok elnökeit a vasut igazgatósága nevezi ki.

Az alkalmazottak a vasut szolgálati szabályzatában a szolgálati ágak és az alkalmazás minősége alapján meghatározott csoportok szerint az illető csoportba, esetleg csoportokba tartozó alkalmazottak közül választják a fegyelmi bíróságnak választás alá eső tagjait.

Ha az alkalmazottak a fegyelmi bíróságnak választandó tagjait a szolgálati szabályzatban meghatározott idő alatt meg nem választják, a fegyelmi bíróságot kinevezés utján kell kiegésziteni.

A másodfoku fegyelmi bíróság tagjait az elnök kivételével, a vasut igazgatósága a vasut alkalmazottjai köréből, elnökét és ennek helyettesét pedig a kereskedelemügyi minister a m. kir. vasuti és hajózási főfelügyelőség tagjai sorából nevezi ki.

A fegyelmi bíróságok tagjainak megbizatása az egyes vasutak szolgálati szabályzatában meghatározott időtartamra szól.

Fegyelmi büntetéssel büntetett alkalmazottat a büntetés jogerőre emelkedésétől számitott 10 éven belül a fegyelmi bíróságok tagjává nem lehet kinevezni, sem megválasztani; ha mégis megválasztanák, e választás semmis s az utána legtöbb szavazatot nyert alkalmazottat kell megválasztottnak tekinteni.

***36. §** A fegyelmi bíróságok tagjai.*

A fegyelmi bíróságok kinevezett és választott tagjai birói tisztükben szolgálati kötelességükből kifolyólag kötelesek eljárni.

A fegyelmi bíróságok tagjai tisztük elfoglalása előtt esküt tesznek arra, hogy birói tisztükben a törvények, törvényes rendeletek és szolgálati szabályok értelmében hiven, lelkiismeretesen és részrehajlatlanul fognak eljárni.

Az eskü szövege a következő:

"Én ..... esküszöm a mindenható és mindentudó Istenre, hogy fegyelmi birói tisztemben személyválogatás, érdekeltség és mindenirányu elfogultság nélkül, kérést, jutalmat, kedvezést, kedvkeresést, félelmet és gyülöletet félretéve, a törvények, tövényes rendeletek és szolgálati szabályok értelmében hiven, lelkiismeretesen és részrehajlatlanul fogok eljárni. Isten engem ugy segéljen!"

A másodfoku fegyelmi bíróság elnökétől és helyettesétől az esküt a kereskedelemügyi megbizottja minister vagy veszi ki.

A fegyelmi bíróságok, az elnököt is beleszámitva, páratlan számu tagból álló tanácsban határoznak. Az egyes tanácsokba az elnökön kivül a tagokat felerészben a kinevezett, felerészben a választott tagok sorából kell beosztani. A határozathozatalban a választott tagok közül azok vesznek részt, akik a terhelttel egy csoportba (35. §) tartoznak.

A fegyelmi bíróságok tagjaira nézve az együtt alkalmazást kizáró rokonsági és sógorsági viszony tekintetében a királyi bíróságokra vonatkozó szabályokat, arra nézve pedig, hogy a biró elfogultság vagy érdekeltség okából, mely ügyek elintézéséből van kizárva, a bűnvádi perrendtartás szabályait kell megfelelően alkalmazni.

A fegyelmi bíróságok hatáskörét, illetékességét és szervezetét egyebekben az egyes vasutak külön szabályai állapitják meg.

***37. §** Fegyelmi eljárás elrendelése; fegyelmi vizsgálat; vizsgáló biztos.*

A fegyelmi eljárást a kereskedelemügyi minister, a m. kir. vasuti és hajózási főfelügyelőség és az egyes vasutak szolgálati szabályzatában meghatározott felsőbbség rendelheti el.

A fegyelmi eljárás vizsgálatból és birósági tárgyalásból áll.

A fegyelmi vizsgálatot mellőzhetni, ha a tényállást birói vizsgálat vagy valamely szolgálati ágnak jegyzőkönyvileg foganatositott szakvizsgálata már előzőleg kideritette.

A fegyelmi vizsgálatot állandó vizsgáló biztosok foganatositják. Az állandó vizsgáló biztosokat kifogástalan szolgálati multtal biró, minden tekintetben megbizható alkalmazottak sorából a vasut igazgatósága nevezi ki.

A vizsgáló biztosnak eskütétele, valamint az elfogultság vagy érdekeltség okából való kizárása tekintetében a fegyelmi bíróságok tagjaira vonatkozó rendelkezéseket (36. §) kell megfelelően alkalmazni.

A fegyelmi eljárás vagy a vizsgálat elrendeléséről az alkalmazottat a terhére rótt vétség közlése és a vizsgáló biztos megnevezése mellett irásban értesiteni kell.

A fegyelmi vizsgálat czélja azoknak az adatoknak kideritése és azoknak a bizonyitékoknak beszerzése, a melyek szükségesek arra, hogy azok alapján a további eljárásra nézve határozni lehessen.

A vizsgáló biztos kihallgatja a terheltet, a pananoszt és a tanukat. A szükséghez képest szakértőt is hallgathat meg.

Eskü alatt hallgatja ki a vizsgáló biztos azokat a tanukat, akik az ügyre nézve döntő jelentőségű vallomást tesznek, ha megesketésük ellen nincsen aggály.

A tanuk esküje a következő:

"Én ..... esküszöm a mindenható és mindentudó Istenre, hogy minden körülményre nézve, mi iránt megkérdeztettem, legjott tudomásom és lelkiismeretem szerint a tiszta és teljes valóságot vallottam és semmit azokból, a mik a kédésekre tartoznak és a mikról tudomásom van, el nem hallgattam. Isten engem úgy segéljen!"

***38. §** Eljárás a vizsgálat befejezése után.*

A fegyelmi vizsgálat iratait a vizsgálatot elrendelő felsőbbségnek kell bemutatni, mely szükség esetében a vizsgálat kiegészitését rendeli el.

A felsőbbség a vizsgálat eredményéhez képest az eljárást megszünteti vagy rendbüntetés kiszabása iránt intézkedik, vagy pedig az ügyet fegyelmi tárgyalásra utalja. A felsőbbség intézkedéséről a vizsgálat eredményének közlése mellett, a terheltet irásban kell értesiteni.

***39. §** Fegyelmi tárgyalás.*

A fegyelmi bíróság az ügyet szóbelileg, a nyilvánosság kizárásával tárgyalja.

A vádat az az alkalmazott képviseli, a kit a felsőbbség erre kijelöl.

A vizsgáló biztos a vádat nem képviselheti és sem védő, sem szakértő nem lehet. A vád képviseletére nem lehet kijelölni azt az alkalmazottat, a kire nézve azoknak a kizáró okoknak valamelyike áll fenn, a melyeket a bűnvádi perrendtartás a kir. ügyészség tagjaira nézve felsorolt.

A terhelt a tárgyalást megelőzőleg 8 napon belül a fegyelmi iratokat megtekintheti, azokból jegyzeteket készithet és a tárgyalás határnapjáig védőiratot nyujthat be.

A terhelt védelmét tényleges szolgálatban álló s a fegyelmi bíróság székhelyén beosztott vasuti alkalmazottra vagy pedig ügyvédre is bizhatja. A védőt a védelem tekintetében a terhelttel egyenlő jogok illetik. a fegyelmi bíróság a védő részére semmiféle dijazást nem állapithat meg s a mennyiben a védő vasuti alkalmazott, a terhelttől dijazást nem fogadhat el.

A fegyelmi bíróságnak joga van a panaszost, a tanukat és a szakértőket is a tárgyalásra megidézni, kihallgatni és megesketni.

A felsőbbség képviselője, a terhelt és védője a tárgyaláson jelen lehet, de elmaradásuk a tárgyalás megtartását nem akadályozza. Ha azonban a szolgálatból való elbocsátást kellene kiszabni és a terhelt sem védőiratot nem adott be, sem a tárgyaláson személyesen vagy védő által képviselve meg nem jelent: a tárgyalásra uj határnapot kell kitüzni s erről a ter-

heltet azzal kell értesiteni, hogy a bíróság az uj határnapon a tárgyalást mindenesetre meg fogja tartani.

***40. §** A fegyelmi határozat meghozatala.*

A fegyelmi bíróság tagjai az eljárás és a tárgyalás eredményének gondos mérlegelésével a törvények, a törvényes rendeletek és a szolgálati szabályzat alapján lelkiismeretük és meggyőződésük szerint nyilvánitják véleményüket és szavazatukat.

A határozatban a fegyelmi bíróság vagy felmenti a terheltet, vagy megállapitja a szolgálati vétséget és kiszabja a büntetést. A mennyiben a terhelt állásától illetményeinek részben való beszüntetésével volt felfüggesztve (48. §), a fegyelmi bíróság a visszatartott illetmények tekintetében is határoz.

***41. §** A fegyelmi határozat kihirdetése és kézbesitése.*

A fegyelmi bíróság határozatát az elnök élőszóval s az inkokok lényegesebb pontjainak felemlitése mellett azonnal kihirdeti.

E mellett a határozatot indokaival együtt legkésőbb nyolcz napon belül a terheltnek és a fegyelmi eljárást elrendelő felsőbbségnek minden esetben irásban is kézbesiteni kell.

Ha a határozatot a terheltnek saját keézhet nem lehet kézbesiteni, a szolgálati rendeletek közlésére nézve az egyes vasutaknál fennálló gyakorlat szerint közhirré kell tenni, hogy a fegyelmi bíróság a terhelt ügyében határozatot hozott. A közzétételtől számitott nyolcz nap elteltével a határozatot kézbesitettnek kell tekinteni.

***42. §** Fellebbezés.*

A fegyelmi bíróság határozata ellen úgy a fegyelmi eljárást elrendelő felsőbbség, mint a terhelt élhet fellebbezéssel. A fellebbezést a határozat kézbesitésétől számitott nyolcz nap alatt kell benyujtani vagy a fegyelmi bíróságnál a határozat kihirdetésekor élőszóval kell bejelenteni.

Ha a fellebbezési határidő alatt fellebbezést nem jelentettek be, a fegyelmi határozat a fellebbezési határidő elteltével jogerőre emelkedik. A szabályszerű időben beadott fellebbezésnek a végrehajtásra felfüggesztő hatálya van.

Az állandó napibéresek és munkások fegyelmi bíróságának határozata ellen fellebbezésnek nincs helye s e határozat kihirdetésével jogerős.

***43. §** A másodfokú fegyelmi bíróság határozata.*

A másodfokú fegyelmi bíróság az elsőfokú fegyelmi bíróság határozatát vagy helybenhagyja, vagy annak megváltoztatásával az ügy érdemében határoz, avagy az elsőfokú határozat feloldásával uj eljárást vagy az eljárás kiegészitését rendeli el.

A másodfokú fegyelmi bíróság határozata kihirdetésével jogerőssé válik.

***44. §** A fegyelmi határozatok végrehajtása.*

A fegyelmi határozatokat jogerőre emelkedésük után a vasutigazgatóság nyomban végrehajtani köteles.

Az ellenőrzés czéljára a kiszabptt fegyelmi büntetésekről a szolgálati vétség megjelölése mellett nyilvántartás kell vezetni.

***45. §** Ujrafelvétel.*

A fegyelmileg elbocsátott alkalmazott annál a fegyelmi bíróságnál, mely ügyében elsőfokú határozatot hozott, az ügy ujrafelvételét kérheti:

a) ha az elbocsátást kimondó határozat jogerőre emelkedésétől számitott egy év alatt a fegyelmi eljárásban nem használt oly uj bizonyitékot hoz fel, a mely javára kedvezőbb határozatot eredményezett volna;

b) ha az elbocsátás valamely büntetendő cselekmény alapján történt s az e miatt folyamatba tett büntető eljárásban a bíróság jogerős megszüntető vagy felmentő határozatot hozott, a határozat jogerőre emelkedésétől számitott harmincz nap alatt.

Ujrafelvételt kérhet az elbocsátott alkalmazott halála esetében az emlitett határidőkön belül az ő házastársa vagy gyermeke is, ellátási igényének érvényesitése végett.

Az elsőfokú bíróságnak az ujrafelvétel kérdésében hozott határozata ellen a 42. § szerint fellebbezésnek van helye.

Ha a bíróság az ujrafelvételnek helyt ad, az ügy érdemében a fegyelmi eljárás szabályai szerint jár el és uj határozatot hoz.

Az elbocsátó határozat hatályon kivül helyezése esetében az uj határozat jogerőre emelkedésével az alkalmazottat állásába vissza kell helyezni, vagy a hozzátartozók végellátását folyósitani kell.

***46. §** A fegyelmi eljárás részletes szabályai.*

A fegyelmi eljárás részletes szabályait az egyes vasutak szolgálati szabályzata állapitja meg.

***47. §** Fegyelmi jog az ideiglenes alkalmazottak fölött.*

A fegyelmi jogot a 2. § I. 2. a) és b) pontjai alá ső alkalmazottak fölött, valamint az elbocsátás kivételével a 2. § I. 1. c) pontja alá eső napibéresek és munkások fölött a rendes fegyelmi eljárás és fegyelmi bírósági tárgyalás kizárásával, az a fellebbvaló gyakorolja, a kit a kinevezés vagy a felvétel joga megillet.

E fegyelmi jog gyakorlásának módját az egyes vasutak külön szabályai határozzák meg.

***48. §** Felfüggesztés.*

A fegyelmi eljárás elrendelésével egyidejüleg vagy az eljárás folyamán a fegyelmi eljárás elrendelésére jogosult felsőbbség az alkalmazottat a szolgálattól felfüggeszti, ha az illetőnek a szolgálatból való haladéktalan eltávolitását a forgalom biztonsága vagy más szolgálati érdek megköveteli.

Ha a késedelem veszéllyel jár vagy szolgálati érdekből haladéktalan intézkedés szükséges, az alkalmazottat a szolgálatból a fegyelmi eljárás elrendelésére nem illetékes fellebbvalója is eltávolithatja és pedig a fegyelmi eljárás megindítását megelőzőleg is, de köteles erről a fegyelmi eljárás elrendelésére a szolgálati szabályzat szerint illetékes felőbbséghez haladéktalanul jelentést tenni.

A felfüggesztett alkalmazott fizetését vagy bérét 50% erejéig be lehet szüntetni.

A felfüggesztett alkalmazott a felfüggesztés tartama alatt egyenruhát nem viselhet, szolgálatot nem teljesithet és állomáshelyéről engedély nélkül el nem távozhatik.

***49. §** Eljárás büntetendő cselekmény esetében.*

Ha a fegyelmi eljárás tárgyává tett cselekmény a szolgálati vétségen kivül büntetendő cselekmény (bűntett, vétség vagy kihágás) ismérveit is feltünteti, a fegyelmi eljárás megindítására jogosult felsőbség - amennyiben ezt a szolgálat érdekében vagy közérdekből szükségesnek tartja - a büntetendő cselekményről a kir. ügyészséget vagy a bütnető eljárásra hivatott közigazgatási hatóságot a büntető eljárás megindítása végett szükséges adatok közlése mellett értesiti.

Ha a felsőbbség megitélése szerint a szolgálati vétség már tisztán fegyelmi szempontból is a szolgálatból való elbocsátást teszi indokolttá, a fegyelmi vizsgálatot a büntető eljárásra való tekintet nélkül lefolytatja és az ügyet az illetékes fegyelmi bíróság elé utalja, egyszersmind értesiti a fegyelmi bíróságot, hogy a büntető eljárás folyamatba tétetett-e.

A fegyelmi bíróság az elbocsátást a büntető eljárásra való tekintet nélkül kimondhatja; ha azonban azt állapitja meg, hogy a szolgálati vétség a szolgálatból való elbocsátást tisztán fegyelmi szempontból nem indokolja, a további fegyelmi eljárást a büntető ügy jogerős befejezéséig függőben tartja.

Az elsőfokú fegyelmi bíróságnak halasztó határozata ellen fellebbezésnek van helye.

***50. §** A vasut igazgatósága, mint kivételes fegyelmi bíróság.*

A vasuti igazgatósága, mint kivételes fegyelmi hatóság, a rendes fegyelmi eljárás mellőzésével, fegyelmi büntetésképpen azonnal beálló hatállyal elbocsáthatja a szolgálatból azokat az alkalmazottakat, a kiket a 33. § 11. pontjában meghatározott szolgálati vétség terhel.

Ily módon az elbocsátást a szolgálati vétség elkövetésétől számitott három hónap eltelte után nem lehet kimondani.

Az elbocsátást irásbeli határozatban kell kimondani s abban az elbocsátás alapjául szolgáló tényt meg kell jelölni.

Az elbocsátó határozat meghozatala után nyomban végrehajtandó.

A határozatot az alkalmazottnak saját kezéhez kézbesiteni kell. Ha a határozat nem kézbesithető, azt a szolgálati rendeletek közlésére nézve az egyes vasutaknál fennálló gyakorlat szerint közzé kell tenni.

A jelen szakasz alapján kimondott elbocsátásnak ugyanaz a joghatálya van, mint a fegyelmi bíróság által kimondott elbocsátásnak.

Az elbocsátó határozat ellen a 42. §-ban megszabott határidő alatt birtokon kivül fellebbezésnek van helye.

A kereskedelemügyi minister a m. kir. vasuti és hajózási főfelügyelőség vezetése alatt állandó fegyelmi bíróságot rendel ki, mely a jelen szakasz alapján történt elbocsátások, illetőleg az azok ellen benyujtott fellebbezések felett, mint az ezekre az esetekre szervezett külön fegyelmi bíróság, végérvényesen határoz. Ezen fegyelmi bíróság határozata a vasutra is kötelező.

Azokat az alkalmazottakat, kiket a 33. § 11. pontja alá eső szolgálati vétség miatt mint felbujtókat, izgatókat vagy szervező bizottsági tagokat bocsátottak el, a vasutak szolgálatába többé egyáltalán nem lehet felvenni.

VI. FEJEZET

A szolgálati viszony megszünése

***51. §** Lemondás.*

Bármely alkalmazott, ha ellene fegyelmi eljárás nincs folyamatban, állásáról bármikor önként lemondhat és a szolgálat alól felmentését kérheti.

A felmentést a szolgálat alól csak a hátralékos ügyek elintézése, számadástétel, az alkalmazottakra bizott értékek, leltári tárgyak stb. szabályszerű átadása és az esetleg okozott kár megtéritése után lehet megadni. Ha az alkalmazott most emlitett kötelezettségének meg-

felelt, legkésőbb a felmondásra megállapitott határidő leteltével (53. a felmentést neki meg kell adni.

Az állásáról lemondó alkalmazott szabályszerű felmentéséig szolgálati tennivalóit híven és pontosan ellátni köteles.

A ki állásáról önként lemondott, az a felmentéssel a szolgálati czím és egyenruha viselésének jogát és úgy saját személyére, mint családjára nézve a végellátási igényt elveszti.

***52. §** Kilépés.*

Tekintet nélkül a szolgálatképességre, kiléphet a szolgálatból:

a) az az állandó alkalmazott, a ki a vasut külön szabályaiban megállapitott legmagasabb kort már elérte;

b) a ki fizetésével egyenlő, vagy az illető vasuttal kapcsolatos végellátási intézet alapszabályai szerint általa elérhető legnagyobb végellátásra már igényt szerzett.

Kilépésnek helye van megállapitott szolgálatképtelenség esetében is. A szolgálatképtelenséget megállapitottnak lehet tekinteni akkor is, ha az alkalmazott 365 naon belül, bár megszakitásokkal, legalább 300 napig - a kár betegség, akár pedig testi vagy szellemi fogyatkozás miatt - szolgálatot nem tehetett.

***53. §** Felmondás.*

1. A vasut az állandó alkalmazottnak a szolgálatot felmondhatja:

1. ha a vasut külön szabályaiban megállapitott legmagasabb kort már elérte;

2. ha fizetésével egyenlő vagy a vasuttal kapcsolatos végellátási intézet alapszabályai szerint általa elérhető legnagyobb végellátásra már igényt szerzett;

3. ha a felmondási határidőt meghaladó szabadságvesztés büntetésének kitöltése végett a szolgálatból távozni kénytelen;

4. ha ellene jogerősen csődöt nyitottak vagy őt tékozlás miatt gondnokság alá helyezték.

II. Az évi fizetéses állandó alkalmazottnak a szolgálatot megállapitott szolgálatképtelensége esetén is fel lehet mondani (52. § utolsó bekezdés).

III. Ha az évi fizetéssel nem biró állandó alkalmazott a betegsegélyző pénztári ellátás időtartamára vagy azon időpontotn túl beteg, a meddig neki a vasuttól állandó illetmény jár, szolgálatát az ellátás vagy az illetmény beszüntetésének napjával felmondottnak kell tekinteni. Az ilyen alkalmazottat még félévig a nyilvántartásban meg kell hagyni, s ha ezen idő alatt munkaképessé válik és szlgálatra jelentkezik, út ujból alkalmazni kell.

IV. Az ideiglenes alkalmazottnak a szolgálatot bármikor, minden indokolás nélkül fel lehet mondani.

V. Felmondási határidő:

1. az évi fizetéses alkalmazottra nézve a felmondást követő hónap első napjától számitott három hónap;

2. a havidijas állandó alkalmazottra nézve a felmondást követő hónap első napjától egy hónap;

3. a napidijas és napibéres állandó alkalmazottra és állandó munkásra nézve a szerint, a mint a felmondás a hónap első vagy második felében történik, az illető hónap tizenhatodik vagy a következő hónap első napjától kezdődő félhónap;

4. az ideiglenes alkalmazotta nézve a szombati nappal lejáró 14 nap.

***54. §** Törlés a létszámból.*

A létszámból minden további eljárás nélkül hivatalból törölni kell:

1. azt, a ki a hivatali eskü vagy fogadalom letételét megtagadja;

2. azt a tisztviselőt vagy évi fizetéssel biró egyéb alkalmazottat, a ki a szolgálatból engedély nélkül távozik vagy elmarad, avagy a részére kijelölt munkakört vagy szolgálati helyet elfoglalni vonakodik és a hozzá intézett felhivás ellenére - a felhivás kézbesitésétől számitott három nap alatt - elmaradását nem igazolja vagy szolgálattételre nem jelentkezik; ha a felhivás nem kézbesithető, a szolgálati főnökség előtt ismeretlen helyetn tartózkodó alkalmazottat a szolgálati rendeletek közlésére nézve az egyes vasutaknál fennálló gyakorlat szerint kell a jelentkezésre felhivni, mely esetben a felhivás a közzététel napján kézbesitettnek tekintendő;

3. az előző 2. pont alatt fel nem sorolt mindazokat a többi alkalmazottakat, kik a szolgálatból engedély nélkül három napig igazolatlanul kimaradtak;

4. azt, a ki a 29. § utolsó bekezdése alapján tilalmazott egyesületből felhivásra 15 napon belül ki nem lép.

Azt az alkalmazottat, a kit a bíróság hivatalvesztésre vagy a viselt hivatal vagy állás elvesztésére itélt, vagy a ki ellen fegyelmi uton vagy az 50. § alapján a szolgálatból való elbocsátást mondták ki, a határozat jogerőre emelkedésétől kezdődő hatálylyal a létszámból szintén törölni kell.

A létszámból való törlésnek az alkalmazott jogai szempontjából ugyanaz a joghatálya van, mint a büntetésből elbocsátásnak.

***55. §** Jogorvoslat felmondás és törlés esetében.*

Ha a felmondás vagy a létszámból való törlés szabályellenesen történt, az elbocsátás alkalmazott magánjogi igényeit a törvény rendes utján érvényesitheti.

VII. FEJEZET

Záró határozatok

***56. §** Részletes szolgálati szabályzatok.*

Minden vasut köteles e törvény életbelépésétől számitott hat hónapon belül a jelen törvény alapján részletes szolgálati szabályzatot kidolgozni és a kereskedelemügyi ministerhez felterjeszteni.

A szolgálati szabályzatoknak, valamint későbbi módositásaiknak érvényességéhez a kereskedelemügyi minister jóváhagyása szükséges.

A vasutak a jelen törvény szabályaitól a kereskedelemügyi minister jóváhagyásával csak annyiban térhetnek el, a mennyiben intézkedéseik azokkal ellentétben nem állanak, hanem azokat csak kiegészitik vagy a személyzetet kedvezőbb elbánásban részesitik.

Alsóbbrendű vasutakra és azokra a vasutakra nézve, a melyek hálózatához a magyar szent korona országainak területén tul terjedő vonalak is tartoznak, a kereskedelemügyi minister egyéb eltéréseket is engedélyezhet.

***57. §** Birság a törvény rendelkezéseinek meg nem tartása esetében.*

A kereskedelemügyi minister azokat a vasutakat, a melyek a jelen törvény rendelkezéseit meg nem tartják, esetenkint 4000 koronáig terjedhető rendbüntetéssel fogja sujtani.

A kiszabott rendbüntetéseket a közadók módjára kell behajtani és az illető vasuttal kapcsolatos végellátási intézetek javára forditani.

Ily intézetek hiányában a kiszabott rendbüntetés hováforditásáról a kereskedelemügyi minister esetről-esetre rendelkezik.

***58. §** Hatályon kívül helyezés.*

E törvény életbeléptével az 1907. évi XLIX. törvénycikk és az annak alapján kibocsátott vasuti szolgálati rendtartás hatályát veszti.

Ugyanettől az időponttól kezdve az eddigi vasuti szolgálati rendtartásnak más jogszabályokban emlitett rendelkezései helyett a jelen törvény megfelelő rendelkezéseit kell érteni.

***59. §** Életbeléptetés.*

Jelen törvény kihirdetése napján lép életbe és végrehajtásával a kereskedelemügyi minister bízatik meg[769]

[769] 1000 év törvényei. http://www.1000ev.hu

1917. évi VI. törvénycikk

a vasuti hadi adóról és a szállítási okiratok (fuvarlevelek, felvételi elismervények, rakjegyek) bélyegilletékének felemeléséről

I. FEJEZET

A vasuti hadi adóról

1. § *A közforgalmú vasutak tekintet nélkül arra, hogy szállítási adó fizetésére kötelesek vagy az alól mentesek, az alábbi 4. §-ban megjelölt vasutak kivételével, kötelesek a polgári gyors- és teherárú szállításért járó és a kezelési illetéket, az esetleges hídvámot, átszállítási illetéket, szállítási adót magában foglaló díjakon, úgyszintén bármely az árú továbbításáért és a kocsikiállításért járó díjon felül ezeknek 30%-át vasuti hadi adó címén beszedni és ezt az adót az állampénztárba beszolgáltatni. Az árú továbbítására nem vonatkozó, hanem kizárólag a vasút másféle teljesítményeért járó díjak és illetékek után hadi adó nem szedetik.*

A katonai dijszabásban részes közforgalmú vasutak kötelesek a katonai személy-, podgyász- és árúdíjszabás alapján lebonyolított forgalom után a vitel-, illetőleg szállítási díjakon felül ezeknek 30%-át vasuti hadi adó címén beszedni és az állampénztárba beszolgáltatni.

A vasuti hadi adót az illető díjakhoz hozzá kell számítani és azokkal együtt kell beszedni.

2. § *A magyar szent korona országain kívül eső területekkel való forgalomban, valamint ilyen területeknek a magyar szent korona országain át irányuló egymásközti forgalmában a vasuti hadi adó csak a magyar szent korona országainak vasútvonalaira eső vasuti díjak után fizetendő.*

Ha a magyar szent korona országainak határához a magyar szent korona országainak területén legközelebb eső állomás területe nem foglalja magában a határvonalat, úgyszintén ha a magyar szent korona országainak vasutai idegen állam területét, vagy ha a külföldi vasutak a magyar szent korona országainak területét érintik, a pénzügyminiszter a kereskedelemügyi miniszterrel egyetértőleg állapítja meg, hogy a határhoz legközelebb fekvő magyar állomástól a magyar szent korona országainak határáig terjedő, illetőleg a belföldi területet érintő külföldi vasútvonalakon az azokra eső szállítási díj után mennyiben van vasúti hadi adó lerovásának és beszedésének helye.

3. § *A pénzügyminiszter felhatalmaztatik, hogy a kereskedelemügyi miniszterrel egyetértőleg az alábbi esetekben a vasuti hadi adó egy részének beszedését, illetőleg az állampénztárba való beszolgáltatását elengedhesse és az elengedés feltételeit megállapíthassa.*

a) A vasuti hadi adó legfeljebb fele részének beszedése, illetőleg beszolgáltatása elengedhető az üzletüket az Osztrák-Magyar monarchia mindkét államára kiterjesztő fővasutaknak magyar vonalaik után abban a mértékben, amely ahhoz szükséges, hogy a magyar és osztrák vonalaikon alkalmazott árúdíjszabás egységessége fenntartassék. Az adórészlet keretében, amelynek beszolgáltatása elengedtetik, ezek a vasutak saját számlájuk javára eső díjemelésre kaphatnak engedélyt.

b) A vasúti hadi adó legfeljebb fele részének beszolgáltatása elengedhető a jelen törvény 1. §-ának hatálya alá eső többi önálló kezelésben álló közforgalmú vasutaknak abban a

mértékben, amelyben kiadásaiknak a háború következtében beállott emelkedése folytán saját számlájuk javára eső díjemelésre van szükségük, hogy helyzetük ne rosszabbodjék.

c) A jelen törvény 1. §-ának hatálya alá eső azon, más vasút kezelésében levő helyi érdekű vasutaknak, amelyeknek az alapszabályok értelmében felosztásra kerülő bevételei azokban az években, amelyekben a vasuti hadi adó beszedetik, nem voltak elegendőek arra, hogy elsőbbségi részvényeik után 5% osztalékot fizethessenek, a vasuti hadi adó legfeljebb fele részének beszolgáltatása elengedhető, de csak oly mértékben, amily mértékben a díjemelésre a jelenleg fennálló engedélyokiratok és az azokat kiegészítő okmányok még módot nyujtanak, és csak annyiban, hogy az illető évben elsőbbségi részvények után 5% osztalékot fizethessenek.

A katonai díjszabások után beszedett vasúti hadi adó legfeljebb fele részének beszolgáltatása az a), b) és c) alatt említett esetekben szintén elengedhető.

A b) és c) pontok alatt foglalt rendelkezések alapján akár a polgári, akár a katonai díjszabás tekintetében történt adóelengedésekről a kormány a törvényhozásnak évenkint, még pedig legkésőbb az elengedést követő év végéig indokolt jelentést tartozik tenni.

***4. §** A jelen törvény 1. §-ában foglalt rendelkezések nem vonatkoznak a közuti vasutakra, továbbá a Budapest székesfőváros területéről kiinduló villamos üzemre berendezett és közúti vasútszerű forgalmat közvetítő helyi érdekű vasutaknak a székesfőváros területére eső vonalrészein eszközölt gyors- és teherárú szállítására.*

***5. §** A vasutak önkezelési szállítmányai a vasuti hadi adó alól mentesek.*

A viszonosság feltétele alatt a vasuti hadi adó nem szedendő és nem szolgáltatandó be azon díjtételek után, amelyek a kölcsönös kereskedelmi és forgalmi viszonyoknak Ő Felsége uralkodása alatt álló többi országokkal való szabályozása tárgyában Budapesten 1907. évi október hó 8-án kötött és az 1908. évi XII. törvénycikkbe iktatott szerződés X. Cikkének második bekezdése értelmében a két államvasúti igazgatóság között és a szakminiszterek által jóváhagyott egyezményben az említett szerződés idejére leköttettek.

A pénzügyminiszter a kereskedelemügyi miniszterrel egyetértőleg a vasuti hadi adó alól mentességet engedélyezhet a cs. és kir. hadi vasutakon történő áruszállításokra nézve.

Az előző bekezdésben említett miniszterek felhatalmaztatnak, hogy azon díjszabások tekintetében, amelyek idegen pénzértékben vannak megállapítva, a vasutaknak megengedhessék, hogy a vasuti hadi adónak a szállítási díjakhoz való hozzászámítását bármikor visszavonásig mellőzhessék, feltéve, hogy a hadi adónak legalább fele részét az államkincstárba beszolgáltatják.

Elsőrangú élelmicikkek, tüzelőanyag és vetőmag-szállítmányokra nézve, továbbá egyéb fontos közgazdasági érdekből a pénzügyminiszter a kereskedelemügyi miniszterre egyetértőleg szükség esetén elengedheti a vasúti hadi adó legfeljebb felerészének beszedését és beszolgáltatását.

***6. §** A kereskedelemügyi miniszter felhatalmaztatik, hogy arra az időre, amely alatt a vasúti hadi adó fizetendő, a jelen törvény 3. §-ában említett vasúti vállalatoknak törvényes vagy engedélyokirati legmagasabb díjszabásaik túllépését megengedhesse.*

***7. §** A vasúti hadi adót a pénzügyigazgatóság (adófelügyelő) veti ki.*

A kivetett adó jogossága és helyessége körül keletkező vitás kérdésekben, amennyiben azok nincsenek a jelen törvény által a pénzügyminiszter, illetőleg kereskedelemügyi miniszter hatáskörébe utalva, fellebbezésnek van helye a közigazgatási bizottság adóügyi bizott-

ságához, ez utóbbinak határozata ellen pedig panasznak a m. kir. közigazgatási bírósághoz.

A pénzügyminiszter felhatalmaztatik, hogy a Budapest székesfőváros területéről kiinduló, villamos üzemre berendezett és közúti vasútszerű forgalmat közvetítő helyi érdekű vasúti vállalatok vasúti hadi adóját azoknak kérelmére és velük történt megegyezés alapján a jelen törvény 4. §-ában foglalt rendelkezésekre való tekintettel átalányösszegben végérvényesen megállapíthassa.

***8. §** A vasúti hadi adó után semmiféle más állami vagy helyhatósági adó, illetőleg pótadó ki nem vethető.*

***9. §** A vasúti hadi adó beszedéséért és beszolgáltatásáért a vasúti vállalatok tulajdonosai, valamint ezek igazgatói és kirendelt képviselői egyetemlegesen felelősek.*

Az 1-3. §-ban foglalt rendelkezések megszegése jövedéki kihágás, amelyért az első bekezdésben említettek az 1909. évi XI. tc. IX. fejezetében szabályozott jövedéki büntető eljárás útján a megrövidített adó 10-20-szoros összegével büntetendők.

II. FEJEZET

A szállítási okiratok (fuvarlevelek, felvételi elismervények, rakjegyek) illetéke

***10. §** A vasúti forgalomban minden olyan küldemény felől kiállított fuvarlevéltől, amely küldeményre egy egész vasúti kocsi vétetik igénybe, vagy amely küldeménynek súlya 5000 kg-nál nem kisebb, 1 K 20 f bélyegilletéket kell leróni.*

Ugyancsak 1 K 20 f bélyegilletéket kell leróni minden egyes fuvarlevéltől a folyamhajózási forgalomban is, ha a küldeménynek súlya 10,000 kg-nál nem kevesebb.

Minden egyéb fuvarlevéltől 30 fillér illeték rovandó le.

Ezen rendelkezések szerint kell az illetéket leróni a fuvarlevél helyett a küldemények kíséretére rendelt minden más iratra (pl. szállítóvevényre) is.

A fuvarlevélnek vagy kísérő iratnak az árúk felsorolására szolgáló minden betétlapjától ugyanolyan illeték fizetendő, mint magától a fuvarlevéltől.

A fuvarlevél másod- és többi példánya és minden másolata illetékmentes.

A vasúti fuvarlevelektől a fentiek szerint járó bélyegilletéket kincstári bélyegzett ürlapok használata által kell leróni; ehhez képest a vasúti forgalomban fuvarleveleket egyedül kincstári ürlapon szabad kiállítani.

Más fuvarlevelekre és a fuvarleveleknek az árú felsorolására szolgáló minden betétlapjára és a fuvarlevelek helyett a küldeménynek kíséretére rendelt más iratokra a fentiek szerint lerovandó illetéket bélyegjegyekben kell leróni s azokat köteles a szállítóvállalatok felelősség terhe alatt saját pecsétjükkel felülbélyegezni.

Az előző bekezdés szerint lerovandó illetékekért a feladó és a szállító vállalat egyetemlegesen felelős.

Az, hogy oly élőállatküldemények, amelyek nem külön tartályokban szállíttatnak, mennyiben tekintendők az ezen szakasz első vagy második és mennyiben a harmadik bekezdésében meghatározott illeték alá eső küldeményeknek, rendeleti úton fog megállapíttatni.

***11. §** Oly küldemény után kiadott minden átvételi jegytől, melyet fuvarlevél vagy más a fuvarlevelet helyettesítő irat nem kísér, 20 f bélyegilletéket kell leróni.*

Ugyanezen illetéket kell leróni az olyan folyamhajózási küldeményről kiállított rakjegy után is, amely küldeményről külön fuvarlevél vagy más ehhez hasonló irat nem állíttatott ki.

***12. §** Oly fuvarlevelek vagy azokkal azonosnak tekintendő iratok, amelyek a magyar szent korona országain kívül feladott küldeményeket kísérnek, a 10. §-ban meghatározott illetékek alól mentesek még akkor is, ha a küldemények a magyar szent korona országaiba vannak rendelve. Ezen illetékek helyett azonban az átvevőnek az ilyen küldemény kiszolgáltatásáról szóló elismervénye után, ha a küldemény rendeltetési helye a magyar szent korona országai területén fekszik, a jelen törvény 10. §-a szerint a fuvarlevelektől járó 1 K 20 f, illetve 30 f illetékkel egyenlő mérvű illetéket kell fizetni.*

Ezekre az elismervényekre az illetéki díjjegyzék 102. tétele b) pontjában engedélyezett feltételes illetékmentesség megszüntettetik.

Az ezen §-ban megállapított illetékért a küldemények fuvarozását a magyar szent korona országaiban teljesítő fuvarozók a küldemény átvevőjével egyetemlegesen felelősek. A fuvarozónak azonban joga van arra, hogy az általa lerótt illetékkel a küldeményt megterhelhesse.

A pénzügyminiszter felhatalmaztatik, hogy a birodalmi tanácsban képviselt királyságok és országok pénzügyminiszterével a bélyeg- és közvetlen illetékek, fogyasztási bélyeg és díjak iránt kötött és az 1899. évi XLVI. törvénnyel becikkelyezett egyezmény hatálya alatt az Ausztriából származó küldeményeknél az első bekezdésben említett elismervények illetékét leszállíthassa oly összegre, amely az Ausztriában a fuvarokmány után fizetendő illetéknek a hozzászámításával azt az összeget éri el, amely a magyar szent korona országaiból Ausztriába szóló hasonló küldemények fuvarokmánya után a 10. § értelmében jár. Ugyanaz áll a hivatkozott egyezmény tartama alatt a Boszniából és Hercegovinából a magyar szent korona országaiba irányított küldeményekre nézve is.

***13. §** A pénzügyminiszter felhatalmaztatik, hogy közérdekből az élelmiszer-küldeményekre nézve a fuvarlevelek után a 10. § szerint lerovandó 1 K 20 f bélyegilletéket addig, amíg ez elkerülhetetlenül szükséges, a rendeletileg megállapítandó feltételek mellett 30 fillérre mérsékelhesse.*

***14. §** A 10-13. §-ok rendelkezései nem terjednek ki:*

a) a m. kir. posta által szállított küldeményekre;

b) oly küldeményekre, amelyeket kizárólag fuvarosok emberi vagy állati erő által hajtott szállítási eszközökön szállítanak;

c) küldeményekre a tengeri-, tavi és tutajforgalomban.

Az ezen §-okban megjelölt küldeményekről szóló szállítási okiratokra nézve az eddigi szabályok érintetlenül hagyatnak.

***15. §** A jelen törvény II. fejezetének 10-14. §-aiban foglalt határozmányok ellen elkövetett cselekmények és mulasztások büntetésére nézve a bélyeg- és illetéki szabályok és törvények irányadók, illetve, amennyiben ezek a törvények és szabályok nem intézkednek, az 1909. évi XI. törvénycikk 93. §-ában foglalt rendelkezéseket kell alkalmazni.*

Az ezen törvény II. fejezetének 10-14. §-aiban foglalt rendelkezések alapján a bélyeg és illetéki törvények és szabályok 34., 35. §-ai, valamint az illetéki díjjegyzék 78. tételének A. b) pontja, a 101. tétel d. bb), a 89. tétel VI. b), a 32. tétel 2. c) pontja, nemkülönben az 1887. évi XLV. tc. 15. § hatályon kívül helyeztetnek.

III. FEJEZET

Zárórendelkezések

16. § *A pénzügyminiszter felhatalmaztatik, hogy a vasuti hadi adó (I. fejezet) kivetése, beszedése, beszolgáltatása, behajtása és biztosítása körüli eljárást, továbbá a törvény II. fejezetének 10-14. §-aiban meghatározott illetékek lerovási módját és idejét, valamint a kincstári fuvarlevél-ürlapok kiállítását és kezelését, ez utóbbit mégis a kereskedelemügyi miniszterrel egyetértően rendeleti úton szabályozhassa.*

17. § *Ezen törvény I. fejezetének rendelkezései 1917. évi február hó 1-től kezdve érvényesek és a vasúti hadi adót 1917. évi február hó 1-től kezdődő hatállyal kell leróni. Amennyiben e naptól kezdve az egyes vasúti vállalatok addig a napig érvényes díjtételeiket és díjaikat a jelen törvény rendelkezéseire való tekintettel felemelték, ez a körülmény a vasúti hadi adó kivetésénél megfelelően figyelembe veendő. A törvény II. fejezetének életbeléptetési idejét a pénzügyminiszter rendelettel állapítja meg.*

A pénzügyminiszter felhatalmaztatik, hogy a kereskedelemügyi miniszterrel egyetértőleg különösen figyelemreméltó esetekben egyes forgalmakra nézve a vasuti hadi adó beszedésének kezdő időpontját elhalaszthassa.

A törvény I. fejezetének rendelkezései 1920. évi február 1-én hatályukat vesztik.

A törvény végrehajtásával a pénzügyi és kereskedelemügyi miniszterek bizatnak meg.[770]

[770] 1000 év törvényei. http://www.1000ev.hu

Tárgy- és névmutató

"

"c" rendszerű felépítmény, 178
"Csertova" viadukt, 204
"Podgyel" viadukt, 204
"Teplicza" viadukt, 204

”

„500 km”-es mozgalom, 529
„6 csillag rendszerű” mozdonyszín, 290, 384
„a legbátrabb város, 335
„a szlovákiai magyar kérdés végleges rendezése”, 548
„Arccal a vasút felé”, 514
„c” jelű sín, 124
„fa-szesz”,, 474
„gyűrű alakú” fűtőház, 383
„hajózható” folyók, 354
„haldámy”, 258
„kibombázni Magyarországot a háborúból”, 456
„körvasúti”, 354
„Légi háború Magyarország felett”, 458
„lóvasút“, 185
„magyartalanított” övezet, 548
„malenkij robot”, 433, 495, 514
„málenkíj robot”, 493
„Miskolczi üzletvezetőség”, 310
„munkaversenyek”,, 519
„repartíciós” mozdonyok, 394
„szertár”,, 384
„Tító”, 268

1

1. Bécsi döntés, 411
1. magyar hadsereg, 448, 449, 450
1. Ukrán Front, 447
1.számú páncélvonat, 71, 106
10. pályaszámú mozdony, 272
1000 mm nyomtáv, 221, 254, 272, 296, 615
1000 mm nyomtávolság, 244, 268, 270
1000 mm-es nyomtáv, 221, 267, 276, 615
1000 mm-es nyomtávolságú vasút, 221, 267
102. számú páncélvonat, 345
10-es pályaszámú mozdony, 272
12. számú páncélvonat, 349
120.2 könnyű, mellékvonali motorkocsi, 213
130.2, majd Cmot mellékvonali motorkocsi, 213
1374. sorozat, 615
14. sorszámúmozdony, 259
15. AAF, 459, 466
15. Army Air Force, 465
16. számú iparvasúti mozdony, 267
16-os számú gyári mozdony, 267
17m-es belméretű fűtőház, 382, 384
1848/49-es polgári forradalom és szabadságharc, *65*
1911. évi sematizmus, 316
1912-1913. évi mozgósítási emlékérem, 625
1926-os módosított pályaszámrendszer, 595
1939, 185, 406, 439, 440, 441, 484, 548, 627, 631
1940-41 tele, 426
1944. december 20, 462
1944. december 21, 462
1944. december 3., 462
1944. november-december, 449
1944. október, 447, 456, 457, 458, 460, 461, 466, 576
1944. október 15, 396, 456
1944. október 21, 457, 460, 463, 464, 471, 576
1944. október 21., 464
1944. október 25, 396
1944. október 31, 458, 460, 461, 468, 469, 471
1944. október 31., 468, 631
1944. október 31.-, 460
1956. december 11–12. - Országos sztrájk, 569
1B1-h2t, 210, 611
1B-n2, 134, 607
1B-n2t, 208, 610
1'C1', 560
1C1-h2, 255, 397, 604
1C1-h2t, 211, 393, 394, 600
1C1-n2vt, 203, 255, 599, 600
1C-n2v, 559
1D1-h2t, 394, 603
1D-h2, 211, 612
1E-h2, 398

2

2. magyar hadsereg, 448, 449
2. számú mozdony, 259
2. Ukrán Front, 447, 448, 449, 450
2. világháború, 141, 354
2/6. Honvéd határvadász század, 534
20 sorozat, 390
20. sorozat, 208, 209, 610
2000 tonnás mozgalom, 573
22. sorozat, 210
220. 132, 74, 76, 392, 603
220. 161, 275, 392, 603
220. 165, 86, 150, 392, 603
220. 193, 94, 392, 603
220. sorozat, 135, 212, 389, 392, 603, 605, 614

23. számú fogaskerekű mozdony, 261
232.2, majd Cmot 240-244 mellékvonali motorkocsi, 213
236., 134, 608
236. sorozat, 134, 607
238., 134, 607
238. sorozat, 607
24 m méretű fordító, 562
242.0. majd Cmot 250. dizel-villamos mellékvonali motorkocsi, 213
27. számú mozdony, 259
275. sorozat, 210, 611
275.sorozat, 210, 611
2-8-0 Consolidation type, 525
2'B, 392
2B-n2, 392
2C-n2v, 210, 558, 599

3

3. hadosztályparancsnokság, 339
30. számú mozdony, 120, 215, 269, 367, 419, 454, 598, 619
315. sorozat, 596
320. mozdony, 135
320. sorozat, 135, 558, 608
321. .007, 599
321. 001, 120, 210, 211, 526, 534, 543, 558, 559, 594, 595, 599
321. 003, 559
321. 003., 599
321. 005, 559, 599
321. 007, 210, 559
321. 008, 210, 559, 599
321. 013, 210, 212, 518, 558, 559
321. 015, 210, 559
321. 016, 210, 559, 599
321. 017, 559
321. 018, 558
321. sorozat, 135, 210, 211, 398, 519, 558, 559, 599, 605
3211. 017, 559
322. sorozat, 424, 560
323. sorozat, 560
324. .137, 605
324. .326, 605
324. 003, 599, 605
324. 004, 560
324. 033, 560, 605
324. 1345, 576, 605
324. 137, 120, 560, 597
324. 145, 74, 367, 560, 605
324. 1543, 558, 576, 577, 605
324. 1543. mozdony, 577
324. 1544, 560, 605
324. 1550, 255, 605
324. 1550. mozdony, 573
324. 156, 51, 560, 605
324. 1568, 605
324. 1568. mozdony, 576
324. 167, 560, 605
324. 1880, 94, 96, 100, 107, 108, 109, 110, 123, 136, 141, 221, 248, 251, 279, 384, 385, 390, 391, 554, 605, 662
324. 214, 72, 560, 605
324. 258, 560, 605
324. 295, 605
324. sorozat, 135, 136, 255, 396, 397, 398, 519, 554, 558, 560, 561, 573, 576, 577, 604, 605
324.1543. mozdony, 558, 576, 577
324-1543 mozdony, 577
325. 042, 390, 602
325. 050, 390, 602
325. 131, 390, 602
325. 158, 390, 391, 395, 602
325. 192, 120, 154, 390, 597, 602
325. sorozat, 141, 389, 390, 392, 560, 594, 602, 605
326. 133, 135, 391, 561, 599
326. 447, 135, 391, 561, 599
326. sorozat, 134, 135, 384, 389, 390, 391, 392, 464, 519, 560, 561, 598, 599, 605
327. sorozat, 136, 560
33. számú mozdony, 26, 261, 516
331., 558, 604, 605
331. 001, 559, 604
331. sorozat, 135, 398, 559, 604
335. 004, 559, 598
335. 006, 559, 598
335. sorozat, 133, 518, 558, 559, 598, 605
342. sorozat, 596
355., 209, 601, 605
355. sorozat, 135, 388, 601
359. sorozat, 209, 610
36. számú mozdony, 269
370. sorozat, 208, 594, 609
373 sorozat, 120, 387
373., 94, 118, 119, 120, 121, 130, 597, 605
373. sorozat, 597
373. 001, 118, 121, 597
373. 002, 119, 120, 254, 597
373. 003, 120, 212, 597
373. 004, 120, 518, 597
373. 005, 120, 210, 597
373. 006, 118, 121, 391, 518, 597
373. sorozat, 119, 120, 387, 597
374 sorozatú mozdony, 118
374., 119, 120, 210, 597, 598, 605
374. 019, 120, 124, 518, 597
374. 020, 120, 597
374. 021, 120, 212, 598
374. sorozat, 118, 135, 210, 387, 597
375 sorozat, 393, 394
375., 203, 253, 254, 261, 349, 393, 600, 601, 605

375. 601, 254, 392, 600
375. 834, 392, 534, 535, 600
375. 846, 254, 392, 569, 600
375. 895, 254, 392, 600
375. sorozat, 135, 254, 255, 258, 389, 392, 393, 394, 600
376 sorozat, 394
376., 211, 349, 393, 599, 600, 605
376. 009, 211, 388, 394, 561, 600
376. sorozat, 135, 211, 388, 389, 394, 519, 561, 599
377., 259, 601, 605, 616
377. sorozat, 602
377. sorozat, 135, 254, 258, 296, 324, 519, 601, 602, 615, 616
377. sorozatú, 388
377. sorpzat, 254, 296, 324, 388, 389
384. sorozat, 208, 609
39. gyaloghadosztály, 336

4

4. számú fogaskerekű mozdony, 260
4. számú mozdony, 260
4. számú páncélvonat, 349
4. Ukrán Front, 448, 449
40. hadosztály, 335, 336
40. számú mozdony, 258
403. sorozat, 211
403.sorozat, 211, 611, 612
41. sorozat, 207, 608
41.001, 609
41.002, 609
41.003, 609
41.004, 609
411. sorozat, 136, 255, 525, 526, 527, 561, 573, 576
421. sorozat, 211, 612
421.001, 612
421.003, 612
421.013, 612
421.021, 612
421.026, 612
421.sorozat, 211, 212, 612
423.0 sorozat, 394
423.0. sorozat, 394
424. sorozat, 136, 255, 298, 412, 576
43. számú mozdony, 268
441. 006, 602
441. 017, 210, 391, 558, 602
441. 028, 262, 391, 602
441. sorozat, 298, 389, 390, 519, 602, 605
460 sorozat, 394
460., 603, 604, 605
460. 501, 395, 559, 595, 604
460. 502, 395, 559, 604
460. 503, 395, 512, 559, 604
460. 504, 395, 559, 604
460. 505, 72, 73, 211, 395, 559, 604
460. 506, 395, 412, 559, 604
460. 507, 395, 559, 604
460. 508, 395, 559, 604
460. 509, 395, 559, 604
460. sorozat, 135, 212, 389, 394, 395, 405, 559, 603
485. sorozat, 268
49. számú mozdony, 259

5

5. gárda-csatarepülő hadrest, 458
5. gárda-vadászrepülőhadtest, 458
5. légi hadsereg, 458
52. sorozat, 83, 396, 397, 398, 406, 417
54. számú mozdony, 261

6

6 állásos körfűtőház, 385
6. német hadsereg, 448
65. gyalogezred, 318
651. sorozat, 212
651.sorozat, 212, 612, 613

7

7. sz. páncélvonat, 340, 341
760 mm-es nyomtávolság, 270

8

8. AAF, 459
8. légi hadsereg, 458
8. német hadsereg, 448, 449
8. pályaszámú mozdony, 271
8. számú páncélvonat, 349
82. FG. (vadászcsoport), 467

9

9. pályaszámú mozdony, 270
96^6 iparvasúti mozdony, 269
96^6. szerkezetszámú mozdony, 268

A,Á

A 028 pályaszámú fogaskerekű mozdony, 262
A Debreceni, Miskolci és Szegedi Üzletvezetőség vonalai, 306
a feled-tiszolczi, 174
A Hódos-patak völgyében működő bányák, 268
a pelsőcz-murányi helyi érdekű vasút, 38
a tiszolcz-vashegyi, 177
A-20 Boston, 458
A25 036, 262

Aa kocsi, 139
Aba sorozatú kocsi, 140
Abafalva, 377, 414, 465, 469, 494
ABar kocsi, 140
Abaúj, 60, 63, 441, 452, 461, 632
ABh, 137
Abt Román-féle vegyes fogasrúdas-rendszer, 203
acélsín, 97
Aczél Péter, 221
aczélhengergyár, *54*
aczélkerék, *52*
aczéllöveg (ágyúgolyó), *52*
Adams–Webb-rendszerű futókerékpár, 560
Aggteleki-karszt, 449
Ágoston Sándor, 589
Ágoston Szász-Coburg-Gothai herceg, 149
ágyazás, 97
ágyúrakodó rámpa, 290
Ajka, 303
Ajnácskő, 71, 73
Alacska, *53*
alacsonytámadás vázlata, 466
alacsonytámadások, 458
ALCO, 526
Alföld, 89, 96, 97, 452
Alföld-Fiumei vasút, 95
alföldi vasút, 94
államadóssági kötvények, 92
Állami Vasművek, 149
államosítás, 95, 98
állampolgári nyilatkozat, 356
állampolgársági izonyítvány, 362
államvasút, 80, 325
államvasútak miskolczi gépműhelye, *52*
állati erővel vontatott kocsik, *85*
állomásfőnök, 326, 617
Alsóábrány, *68*
Alsó-Hámor, *52*, *53*
Alsósajó, 40, *185*, *200*, *314*
Alsóvály, 535
Alsózsolca, *68*
altisztek, 279, 301, 302, 385, 667, 672
Ambrus István, 589, 642
amerikai, 524, 525
amerikai bombázó, 460, 461
amerikai légitámadás, 255, 456, 458, 460, 461, 466, 471, 523, 525, 526, 545, 576
amerikai mozdony, 525
Amerikai vadászgépek, 458, 463, 466
Anderkó József, 590, 643
Andrásfalva, *51*
Andrássy, 30, *150*, *185*
Andrássy család, 149
Andrássy Dénes, 24, 33, 40, 48
Andrássy Géza, 16, 23, 33, 45, 48
Andrássy Géza gróf, *55*
Andrássy György, 19, 21, 30, 33, 36, 148
Andrássy György gróf, 148
Andrássy Gyula, 111
Andrássy Manó, 18, 27, 149, 150
Andrássy Manó gróf, 55, 148, 150
AndrássyManó, 82
Andrássy-vasművek, 149
Anglia, 45, 48
angol, 49, 97, 148, 333, 334, 360, 401, 410, 440, 441, 456, 458, 461, 466, 494, 523, 524, 535
angol-amerikai stratégia, 456
Anina, 303
Antal József, 589
Antalvölgye, 34
Antidur-vízlágyítás, 527
Apáthy István, 334
Apostolok cselekedetei, 655
Apponyi Albert, 111
Arad, 90, 95, 96, 118, 119, 210, 259, 289, 303, 337, 389, 453, 597, 601, 616
Arad- Temesvár, 91
aradi mozdonygyár, 259
Arad-körösvölgyi vasút, 96
arad-kőrösvölgyi vasút, 221
Arad-temesvári vasút, 95
arany búzaszál, *10*
arany sasszárny, *10*
arany-, ezüst-, vas- és kőszéntelepek, 93
Aranysas,, 456
aranyszarvas, *10*
arató-, kaszáló- és cséplőgépek, *52*
árbocfa, 96
Arló, *54*, *68*, 222, 234, 235, 252, 254, *454*
áruforgalom, 325, 361
Aszód-b.-gyarmat-losonczi vonal, 315
Áttelepítési Kormánybiztosság, 535
Auguszta Péter, 48
Ausztria, 42, 47, 48, 91, 92, 98, 99, 352, 361, 440, 497
ÁVH, 433, 529, 530, 552, 563
ÁVO, 433, 529, 563
ÁVT Gépgyára, 388
Az Egyesült magyarhoni üveggyár, 44

B

B” lista, 364
B-25 Mitchell, 458
B-26; Marauder, 458
Babus László, 589
Bach-huszárok, 64
Bácska, 333
Bácska- Zombor-Újverbász-Óbecse vonal, 626
Baglyasalja, *51*
Baja, 94, 333, 447

Bajcsy-Zsilinszky Endre, 407
Bak, 37
Bakó, 3, 5, 276, 417, 477, 495, 555, 619, 620, 622, 624, 632, 633, 638, 656
Bakó család, 632
Bakó György, 276, 555, 620, 622, 632, 641
Bakó György főpályamester, 555
Bakó Károly, 477
Bakó Klára, 632
BAKTAROV Viktor Vaszilovics, 461
Balassagyarmat, 88, 115, 313, 315, 335, 336, 341, 356, 360, 361, 367, 369, 419, 423, 449, 620
balassagyarmati fűtőház, 618
balassagyarmat-losonci vonal, 418
Balassagyarmat-Losonci vonal, 419
Balaton, 91, 441
Balázs György, 620, 641
Balázs Pál, 619, 638
Baldwin, 526
baleset, 25, 420, 513, 626, 659, 660
Balkán, 39, 42, 43, 318, 400
Balla ászló, 278
Balla László, 125, 132, 137, 138, 216, 217, 279, 281, 282, 283, 284, 285, 286, 319, 320, 359, 363, 364, 366, 370, 413, 426, 427, 428, 429, 436, 437, 438, 557
Balog, 36, 48, 70, 314
Balogfala, 29, 192, 418, 419
Balogh József, 590
Bán patak, *53*
Bán völgye, *53*
Bánát, 93, 333, 406, 407
Bándi Kornél, 619
Bandrovszky Béla lovag, 155
Bánfalva, *53*
Bán-Horvát, *53*
Bánhorváti, *68*
Bánlaky József, 336, 339, 340
Bánó József, 155
Bánréve, 2, 3, 5, 7, *8*, 9, 10, 12, 13, 15, 33, 48, 49, *53*, *54*, *59*, *66*, *67*, 68, 71, 73, 87, 88, 94, *95*, *114*, 115, *116*, *117*, 118, 121, 122, 123, *124*, 125, 126, 131, 133, 134, 135, 136, 137, 148, 152, *154*, 155, 156, 157, 158, 159, 167, 169, *170*, *171*, 173, 174, 177, 178, 179, 180, 182, 184, *185*, *186*, 187, 188, *189*, 191, 192, 193, 199, 200, 201, 211, 212, 215, *220*, *221*, 222, 223, 224, 229, 230, 231, 232, 234, 244, 245, 247, 251, 252, 253, 254, 255, 256, 258, *259*, *267*, 270, 272, 273, 274, 276, *277*, 278, 279, 280, 286, *288*, *289*, *296*, 298, 299, 301, 303, 304, 308, *313*, *314*, 328, 329, *333*, 335, 336, *337*, 339, 341, *342*, 345, 347, *348*, *353*, 354, 356, *357*, 359, 360, 361, 364, 365, 366, 367, 368, 369, 370, 371, 372, 373, 374, 375, 376, 377, 378, 379, 380, 384, 385, 386, 387, 388, 389, 390, 391, 392, 393, 394, 395, 397, 398, 405, *406*, *411*, 412, 414, 416, 417, 418, 419, 420, 424, 425, 429, 432, 433, 434, 441, 442, 443, 444, *450*, 452, *454*, 458, 459, 460, *461*, *462*, 463, 464, 465, 466, 468, 470, *471*, 472, 474, *475*, *477*, 478, 479, 480, 485, 486, 493, *494*, 495, 496, 498, 499, 500, 504, 505, 506, 511, 512, 514, 516, 517, 518, 519, 520, 521, 522, 532, *533*, *534*, *535*, *536*, 540, 544, 545, *546*, 549, 550, 553, 554, 558, 559, 560, 562, 563, *564*, 565, 566, 567, 569, 571, *573*, *574*, *576*, 577, 578, 579, 580, 582, 586, 588, 589, 592, 602, 603, 605, 607, 608, 609, 613, 614, 615, 616, 617, 618, 619, 620, 621, 622, *623*, 624, *625*, 626, 627, *628*, *631*, 632, 633, 634, 638, 655, 656, 660, 661, 662, 663
BÁNRÉVE, 9, 11
Bánréve - Ózd –Nádasd, 247
Bánréve – Dobsina, 186
Bánréve – Dobsina vasútvonal, 201
Bánréve – Dobsina vonal, 201, 278, 607
Bánréve – Feled, 279
Bánréve – Feled – Rimaszombat – Tiszolc – Breznóbánya – Besztercebánya -Zólyom, 279
Bánréve – Fülek, 186
Bánréve – Fülek vonal, 279, 390
bánréve- füleki, 164
Bánréve fűtőház, 554
Bánréve – Losonc vonal, 397
Bánréve – Miskolc, 189
Bánréve – Miskolc vonal, 115, 514, 559
Bánréve – Nádasd vasútvonal, 253
Bánréve–nádasdi iparvasút, 251
Bánréve - Ózd, 244
Bánréve – Ózd, 221
Bánréve – Ózd, 251
Bánréve - Ózd - Nádasd, 221, 267
Bánréve – Ózd – Nádasd vonal, 278
Bánréve - Ózd - Nádasdi Iparvasút, 272
Bánréve – Ózd vonal, 278, 393, 514, 607, 615, 616
Bánréve – Pelsőc - Dobsina, 279
Bánréve - Rozsnyó vonal, 411
Bánréve – Rozsnyó vonal, 392, 393
Bánréve – Sajórecske, 463
Bánréve salakoló vágány, 578
Bánréve állomás, 280, 286
Bánréve állomás bővítése, 280
Bánréve bombázása, 468
Bánréve bombázása 1944. 10. 31, 619
Bánréve fűtőhá, 577
Bánréve fűtőház, 211, 286, 384, 387, 388, 392, 395, 605
Bánréve Fűtőház, 562, 592, 603
Bánréve Fűtőházhoz állomásított mozdonyok, 592
Bánréve– Rozsnyó vonal, 394
Bánréve Sajópart-fürdő, 514
Bánréve salakoló vágány, 578
Bánréve vasútállomás, 299, 301
Bánréve vasúti csomópont, 278, 288
Bánréve-Dobsina, 185
Bánréve-Dobsina vonal, 304
bánréve-dobsinai, *164*, *167*, *174*, *178*

bánréve-dobsinai iparvasút, 34
Bánréve-dobsinai vonal, 314
bánréve-feled-füleki, 166, 173
Bánréve-Fülek vonal, 424
bánréve-füleki, 156, 159, 169, 174, 178
bánréve-füleki vonal, 166, 174
Bánréve-Fülek-Somoskőújfalu vonal, 274
bánrévei „régi" iskola, 627
bánrévei csomópont, 304
Bánrévei fényképek, 605
bánrévei fűtőház, 561
bánrévei fűtőház, 124, 212, 279, 280, 293, 304, 381, 384, 385, 387, 388, 392, 395, 396, 397, 418, 464, 498, 517, 519, 522, 534, 554, 558, 559, 560, 561, 576, 581, 582, 603, 618, 632, 633, *655*
bánrévei fűtőház elrendezése, 385
bánrévei fűtőház leépítése, 581
bánrévei határrendészet, 534, 535, 545
bánrévei katolikus templom, 628
Bánrévei katolikus templom, 359
Bánrévei Levente Egyesület, 367
bánrévei leventék, 483
Bánrévei MÁV Alkalmazottak Olvasóköre, 367
bánrévei MÁV fűtőház, 464
Bánrévei Máv. Fűtőház, 521
bánrévei mozdonypark, 560
Bánrévei Önkéntes Tűzoltóegyesület, 367
Bánrévei Polgári Lövész Egyesület, 367
bánrévei rendőrkapitányság, 544
bánrévei sportrepülés, *656*
bánrévei szénszerelő, 522
bánréveifűtőház, 574
bánréve-miskolczi, 162
bánréve-nádasdi, 177, 222, 229, 230, 231
Bánréve-nádasdi vonal, 95
Bánréve-Ózd, 259
Bánréve-Ózd vonal, 255, 419, 602
bánréve-ózdi, *231*
bánréve—ózdi vonal, 280
Bánréve-ózdi vonal, 314, 418, 419
Bánréve-Ózdi vonal, 419, 420
Bánréve—Ózdi vonal, 511
bánréve-razsnyói, 169
Bánréve-Rozsnyó, 185
Bánréve-Rozsnyó vonal, 212, 613, 614, 615
bánréve-rozsnyó-dobsinai, 166, 173
bánréve-rozsnyói, 156, 169
Bánrévével kapcsolatos vasutak egyéb mozdonyai, 606
Bánszállás, 87
Bányagépek gyára, 508
Bányagépészet a Műszaki Fejlődésért Alapítvány, *656*
bányák széntermelése, 509
bányamunkásság, 520
bányapolgár, 20, 21, 28
bányászat, *51*, *55*, *185*, *580*
bányászati – kohászati alapanyagok, *86*
bányászati fejlesztések, 580
bányászati iparvágányok, 580
bányaváros, *55*
Baraczva, 535
Baradna, 23, 34
Baranyi György, 640, 641
Baranyi Sándor, 640
Bárca-Tornanádaska vonal, 424
Barcika, *67*, 303, 304, 397, 456, 498, 521, 522
barcikai fűtőház, 633
Barcika—Ormospuszta vonal, 511
Bárdos Bálint, 576, 590, 645
Barkóczi Jolán, 88, 115, 154
Barna Árpád, 370, 618
barna kőszén, 151
barnakőszén, *51*
barna-kőszéntelepek, *54*
barnaszén- és vaskőtelepeket, *52*
báró *Bruch*, *64*
báró Luzsénszky, 19
báró Prónay, 19
báró Radvánszky Antal, *62*
Baross Gábor, *67*, *123*
Baross-alagút, 53
Barta Aladár, 501, 506, 511, 513
Barta Aladár üzletigazgató, 501, 506, 511
Bartha Albert, 333
Barthó, 19, 336
Barthó Zsuzsanna, 335
Basó, 15
Bátkay, 15
Báttaszék-dombovár-zákányi vonal, 95
Batthyány Tivadar, 112
BBC,, 466
Bebek, 15
Bécs, 59, 61, 66, 89, 90, 91, 93, 97, 102, 318
Bécs, illetve az osztrákhatár-magyar tengerpart, továbbá Eszék és Törökország, 89
Bécs, illetve osztrák határ-Krakó, 89
Bécs-Buda-Kolozsvár postavonal, *59*
Bécs-Buda-Nagybányai vonal, *59*
Bécs-Gloggnitz, 91
Bécs-győri vonalak, 89
bécsi, 210
bécsi döntés, 135, 212, 311, 375, 390, 407, 409, 410, 411, 412, 532
bécsi döntés/, 532
bécsi döntések, 399, 514
bécsi mérföld, 61, 85, 93, 124, 186, 223, 278, 402, 403, 434
bécsi öl, *85*
Bécs-Pozsony-Budapest-Cegléd-Szolnok-Arad; Cegléd-Debrecen-Tokaj; Debrecen-Nagyvárad, 90
Bécs-Sopron-Nagykanizsa -Eszék, 93

Bécsújhely, 93, 118, 134, 135, 209, 210, 244
Bécsújhelyi Mozdonygyár, 388
Bécsújhely-Sopron, 93
Bécs-Zágráb és Zágráb-eszék, 92
Begov Aladár, 456
Bejey, 15
Békés, *9*
Bélapátfalva, *68*, *316*, *459*
Belgium, 46, 407, 510
Belgrád, 93, 333, 334, 337
Belházy János, 232, 235, 239, 241
Beliczky József, 340
belsőégésű motoros sorozatok, 595
Bence Bálint, 584
Bencze Bálint, 590, 643
Bencze László, 323
Benes, 376, 402, 403, 532
Beneš, 532
Benes-dekrétumok, 532
Beniczki István, 590, 639
Benkár, 19
Benkár Pál, 232
Benkő István, 574, 619, 642
Benkő Istvánné, 591
Bercsényi főgenerális, *58*
Berdárka, 71
Berencsik K. József, 268
Berente, 53, 576, 580, 583, 633
berentei főnökség, 576
berentei fűtőház, 580, 582, 618
Berentei fűtőház, 582
berentei szénosztályozó, 580
berentei vontatási főnök, 580
berentei vontatási főnökség, 580
Berényi József, 122, 184, 186, 618
berlini „egyenlegezőhely", 395
Bernecebaráti, 348
Berznóbánya, 152
Bessemer féle aczél-gyártás, 151
Bessenyő és Szirma-Bessenyő, *53*
Beszterce, 334
Besztercebánya, 94
Betlér, 19, 75, *157*, 185, *200*, *314*
betléri, a berzétei, a gombaszögi és a vígtelkei vasgyárak, 149
Bettlér, 170
B^h II. osztályú személykocsi, 140
Bial Bertalan, 552
Bihari Vendel, 640
Biharpüspöki, 303
Bikás, 205
Bikkiék, 643
billet, universal-vas, *54*
Birkás József, 589, 641
Bistey Rezső, 619, 621
Bisztra, 35
BKVT 418, 273
Bleichert, 23
Blum Sámuel, 45
Bmn kocsi, 138
B-n2t, 259, 610
B-n2vt, 208, 610
BNL, 269, 270
Boczkó Dániel, 232
Bodenbach-Brünn-Olmütz, 92
Bodmer rendszere, *89*
Bodrogi Imre, 370
Bódva, *53*, *337*, *353*, *450*, *455*
*Bombatérké**p***, 471
Bonovits-féle aljzat, 97
Borbély Lajos, 20, 37, 241, 242
Borbély Maczky Emil, 371, 415
Boronkai József, 627
Boros Béla, 259
Boros Béni, 221
Bors nemzetség, *54*
Borsányi József, 639
Borsod, 48, 50, *60*, *67*, *117*, 126, *151*, 191, 304, *359*, 367, 377, 415, *441*, *461*, 494, 565, *626*
Borsod Megyei Munkástanács, 569
BorsodAbaúj-Zemplén megye, 565
Borsod-Gömör- és Abaujtorna-vármegye, 376
borsodi bányavidék, 87
Borsodi Levéltári Füzetek, 367
Borsodi Szénbányák, *116*, 580, *583*
borsodi vasutak, 325
Borsodmegye, *51*, *52*
Borsodnádasd, *68*, 87, *221*, *222*, *266*, *267*, *268*, *269*, *270*, 274, 275, 353, 367, *454*
borsodnádasdi és somsályi bányák, 268
borsodnádasdi fűtőház, 269
Borsodnádasdi Lemezgyár, 267, 268
Bosznia, 45, 320, 625
Bosznia és Herczegovina, 47
Bosznia-Hercegovina, 352, 625
Bozsik Gyula, 590
Bölcskey Károly, *63*
Brandeis, 93
Brassó, 334
BrDa Slany, 211
Breitfeld & Danek, 394
Brellich János, 153
Breuer Mihály, 232
Breuer-féle tolatómozdony, 185
Breznóbánya, *205*, *313*, *314*, *315*
Breznóbánya-vereskõi vonal, 315
Bruck-Győr-Újszőny, 93
Buccari, 96
Budapest, 30, 33, 41, 42, 44, 66, 67, 71, 74, 89, 90, 91, 92, 93, 97, 108, 111, 119, 258, 278, 289, 307, 321,

322, 329, 333, 337, 345, 347, 349, 365, 366, 390, 391, 393, 397, 398, 424, 425, 426, 441, 449, 450, 454, 457, 498, 503, 504, 506, 509, 510, 513, 514, 516,ﾇ517, 518, 519, 521, 522, 523, 524, 525, 536, 540, 543, 555, 565, 568, 619, 626, 632, 633, 655, 663, 666, 693, 694
Budapest – Ferencvárosi Fűtőház, 632
Budapest – Ózd, 514
Budapest-Bécs,, 89
Budapest-Bécs, ill. Osztrák határ, 89
Budapest-Csáktornya-Polstrau- országhatár, 94
Budapest-Galicia határa, 89
budapesti MÁV Igazgatóság, 512
Budapest-Kolozsvár, 89
Budapest-magyar tengerparti városok, 89
Budapest-Miskolc vasútvonal, *66*
Budapest-Miskolc-Kassa-Eperjes, 92
Budapest-Morvaország, illetve Szilézia határa, 89
Budapest-Nagykanizsa-Poltschach, 93
Budapest-Nagyszeben, 89
Budapest-Ruttka fővonal, 304
Budapest-Szolnok, 91
Budapest-Vác, 91
Budapest-Zimony, 89
Buda-Székesfehérvár-Győr, 90
Bujanovics Sándor, 155
Bukó András, 590
Bukovina, 47
Bulgária, 45
Burdavölgy, 81
Bükk, *53*, *55*, *449*
BVK vegyiművek, 433

C

C-2n, 119, 120, 130
C-47B, 458
CC-n4v, 212, 613
Cegléd- Kecskemét- Szeged, 91
Cegléd-Félegyháza, 92
Cegléd-Szeged-Temesvár;, 93
Cegléd-Szolnok-Püspökladány-Debrecen-Miskolc-Kassa, 94
Center, 87, 234, 235, 252, 254, 258, 262, 303, 419
Ch kocsi, 137
Chamberlain, 401
CHARLES Jegor Vaszilovics, 461
Chikán Gábor, 244, 269, 270, 271
címertartó, 11
Civitas Fidelissima, 405
Civitas Fortissima, 335
ČKD, Adamov, 394
Clemenceau, 345, 346
Clementisz, 19
Cmn kocsi, 139
Cmot (130.2), 613
Cmot (232.2), 614
Cmot 250., 213, 614
Cmot//241, 614
Cmot//242, 614
Cmot//243, 614
Cmot//244, 614
Cmot//250, 615
Cmot/240, 614
Cn kocsi, 139
C-n2, 134, 135, 209, 210, 244, 391, 518, 597, 598, 601, 611, 615
C-n2t, 254, 259, 296, 389, 601, 616
C-n2v, 208, 389, 602, 609
C-n2vt, 208, 610
Coburg, 19, 22, 23, 30, 31, 33, 35, 37, 48, 74, 77, 78, 149, 204
Coburg-Koháry herczeg, 30
Concordia, 19, 23, 30, 39, 81, 82, *185*
cölöp, *11*
ČSD, 390, 603, 604, 609, 613, 614, 615
ČSD, 390, 394, 596
Czakó, 642
Czékus, 19
Czene János, 589
Czenter, *54*, 222, *231*, *314*
czenteri és a karni kőszénbányaművek, 222
Czibur, 19
Czikó Bálint, 519, 590

Cs

CS. és Kir. 34. magyar gyalogezred, 625
CS. és Kir. 34. Magyar gyalogezred, 625
Cs. k. szab. déli vasút, *94*
cs. k. szab. déli vasút., *93*
Cs. k. szab. pest-losonc-zólyomi vasút- és kőszénbányatársaság, 94
Cs. k. szabadalmazott osztrák államvasúttársaság, 92
cs. kir. szab. osztrák kereskedelmi és ipar-hitelintéze, 108
Cs. kir. szab. pest—losonc—besztercebányai vasút és kőszénbánya társulat, 153
családi pótlék, 300, 302
Csány, 62, 85
Csap, 337, 412, 448, 453, 624
csapat- és anyagszállítás, 318
Csata, 315, 347, 353
Csata-balassagyarmati, 315
csavar, szeg, szegecs, *52*
Csehország, 547
csehszlovák, 136, 211, 212, 335, 337, 345, 346, 349, 355, 356, 357, 375, 377, 394, 401, 402, 404, 405, 406, 411, 432, 514, 532, 533, 534, 537, 544, 546, 559, 567, 625, 631
Csehszlovák Köztársaság, 354, 547, 548
csehszlovák vámosok, 357, 514

Csehszlovák, a Román, a Szlovén, a Horvát és a Szerb Nemzeti Tanácsok., 333
Csehszlovákia, 333, 352, 355, 401, 404, 405, 411, 440, 532, 573, 626
Cseh-Szlovákia, 352
csendőr, 327, 355, 376, 486, 536, 538, 539, 540, 544
csendőrség, 301, 326, 327, 347, 359, 373, 419, 420, 540, 542, 544
Csendőrség, 327, 460
Cserencsény, 33, 34
cserkészek, 328, 379
Cserkész-igazolvány, 627
Csermely, 494
Csernus,, 19
Csernyus Andor, 153
Csetnek, 17, 32, 34, 35, 36, 40, 71, 185, *205*, *314*
Csetnekvölgyi h. é. vasút részvénytársaság, 205
Csetnekvölgyi h.-é. vasút r. társaság, 205
Csetnekvölgyi rézhámorok, 205
Csiz, 377, 535
Csíz, 443, 544, 620
Csízfürdő, 360, 375
Csobánka, 35
Csoma, 28, 29, 80, 192
csónakház, 575
Csonka Gyula, 420
Csucsom, 27
Csúz Sándor, 619
Csúzda János, 464, 639
Csuzda László, 589

D

D kalauzkocsi, 143
D2+2Z-n4t, 207, 609
D3 javítás, 584
Daladier, 401
Danis János dr, 28
Dapsy Viktor, 184, 239
Darányi Kálmán, 400
Darnya, 49, 541
DB-3F, 458, 461
De Sevres-féle sín, 97
Debrecen, *59*, *66*, *90*, 92, *94*, *105*, 115, *122*, *447*, *448*, *453*, *456*, *457*, *458*
Debrecen- Nagyvárad, 92
debreczen-miskolczi, 108
Dédes, *68*
Dékány Géza id, 589
Dékány Géza ifj, 589
Dékány Zoltán, 370
Dél-Gömör, 355
delta, 136, 356, 412, 470, 514, 521
deltavágány, 412, 469
dél-tiroli vidék, 320, 625
Demeter Ferenc, 589, 590
Demuth K. József, 27
deportálási tevékenység, 534, 535, 545
Derencsényi, 15
Deresk, 33, 35
Dernő, 16, 24, 40, 72, 74, *185*
dernői vasgyár, 30
Dessewffy Aurél gróf, *91*
Deutsche Reichsbahn, 398
Diákparlament, 565
Diesel mozdony, 185
diesel-villamos mozdony, 580
DIMÁVAG, 565
Diósgyőr, 51, *52*, 53, 60, 61, *68*, 87, *97*, 268, 337, 367, 368, 415, 455, *459*, 511, 559, 619
diósgyőri fűtőház, 633
Diósgyőri Fűtőház, *655*
diósgyőri gyár, *52*
diósgyőri kohászat, 559
diósgyőri nagy vas- és aczélgyár-telep, *52*
diósgyőri papirgyár, *53*
diósgyőri papírgyár, *60*
diósgyőri uradalom, *61*
Diósgyőri Vasgyár, 268
diósgyőri, ózdi és nádasdi vasgyárak, *52*
diósgyőrifűtőház, 618
diplomás tisztviselő, 298
Disznós-Horvát, *55*
dizelesítés, 136
dízel-hidraulikus, 269
dízelmozdony reszortos, 633
D-n2, 212, 390, 602, 612
Dobák Ferenc, 620
Dobrapatak, 71
Dobrapataka, 34
dobsina, 21, 22, 25, 26, 30, 37, 71, 73, 74, 191, 199
Dobsina, 17, 18, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 30, 31, 33, 34, 35, 36, 40, *66*, 71, 74, 78, 82, 88, 115, 118, 121, 123, 152, 155, 169, *178*, *185*, *186*, 188, 199, *200*, 201, 203, 208, *214*, 215, 304, *313*, 314, 373, *413*, 416
dobsina-bánrévei, 174
dobsina-bánrévei vonal, 166
Dobsina—Fülek vonal, 152
dobsinai Couburg üzemek, 185
dobsinai fűtőház, 279, 618
dobsina-sztraczenai drótkötélpálya, 82
Dövény, *55*
Dr Horvát Ferenc, 306, 307
Dr. BOROVSZKY SAMU, 16
Dr. Bory - Mohácsi, 518
Dr. Bory - Mohay, 558
Dr. Bory Endre, 110, 111, 121, 244, 311, 312, 316
Dr. Kalmár Antal, 280
Dr. Kotsis Iván, 358
dr. Markó Sándor, 45, 47

Dr. Pallagi Dénes, 535, 536, 546
dr. Pósch Dezső, 47
dr. Radvánszky Károly, 45
dr. Sáró András, 476
dr. Stroussberg Bethel, 166
dr. Stroussberg-féle consortium, 166
Dr. Székely, 509
Dr. SZIKLAY JÁNOS, 16
Dr. Várady Gyula, 633
Drázus-patak, 27
Drótos-hegy, 460
Dub, 45, 46
Dub Albert, 45
Dubicsány, *55*, 624
Duna balpartján, 90, 91
Duna jobbpartján, 90, 93
Dunántúl, 633
Duronelli Lajos, *63*
durva lemezek, *54*
DVM 7 dizelmozdony, 261

Dz

Dzx kocsi, 139

E,É

Edelény, *59*, *67*, *68*, *315*, *459*
Edison, *67*
EEV/ESE III, 143
Eger, *57*, *59*, *61*, *63*, *66*, *313*, *315*, *459*, *491*
egri 20. könnyű hadosztály, 432
Éjszak-magyarországi egyesített Kőszénbánya-Társaság, *51*
eklektikus, 290
előléptetési rendszer, 280
Elrendezés, 120
elsővilágháború, 111, 307
első bécsi döntés, 394, 631
Első erdélyi vasút, 95
Első Erdélyi Vasút, 115
Első korszak, *89*
első lakáspénzosztály, 289
Első Magyar Papiripar Részvénytársaság, 42, 43
Első magyar pozsony-nagyszombati vasút, *89*
Első Magyar–Gácsországi Vasút, 390
első osztályú pálya, 355
első számozási rendszer, 593
első vasúti törvény, *89*
első világháború, 273, 325, 388, 391, 595
elsőrangú vonal, 560
elsőrendű, 16, 28, 107, 137, 215, 457, 499
élüzem, 573
Emanoil Jonescu, 458
EMGV, 390
emlékmű., 328
Emőd, 86
Eperjes-tarnovói vonal, 95
Épület és Közmûfenntartó Fõnökség, 307
Erdély, 60, 319, 334, 337, 352, 406, 407, 408, 409, 410, 411, 429, 431, 448, 450, 452, 453, 474, 494, 529
Érdemes vasutas, 573, 634, 655
Érdemes Vasutas, *655*
Erdőköz, 205, 314
Erdőköz, 203, 207
Erky Kázmér, 639
Ernőd, *68*
Érsekújvár, 334
Észak – Magyarország, *57*
Északi Járműjavító, 518
északi vasútvonalak, 354
Északi-középhegység, 449
Északmagyarország, 466, 472
Észak-magyarország, 278
Észak-Magyarország, *62*
Eszék-Zimony-országhatár, 93
Esztergom, 61, 87, 92, 361, 406
Esztergomi György, 619
Esztergom-Pozsony, 92
Etelka-vasolvasztó, 149
éttermek, 304
Európa, 150, 440, 548
ezüstcölöp, 10

F

fahid, 222
Farkas, 19
Farkas Antal, 619
Farkas László, 573
fa-szesz, 473, 478
Fáy Gusztáv, 19, 232, 235, 239, 241, 242
Fáy László, 28
Fazekas József, 460
Fazekaszsaluzsány, 33
Fazola Henrik, *60*
Fehérpataki László, 589, 643
Fehértemplom, 303
fejedelmi kurírok, *58*
Fekete Pál, 49
Feketelehota, 17
fékrendszer, 97
fékszerkezet, 632
Feled, 12, 49, 155, 169, 173, 186, 188, 192, 193, 194, 195, 198, 212, 215, 256, 314, 341, 342, 359, 360, 376, 417, 418, 419, 424, 429, 477, 478, 479, 480, 481, 482, 498, 535, 536, 540, 613, 614, 615
Feled – Tiszolc, 186
Feled – Tiszolc vasútvonal, 198
Feled – Tornaalja - Bánréve vonal, 359

Feled -Rimaszombat vonal, 614
feled-nyustyai, 156, 169
Feled-Rimaszombat vonal, 212, 418, 613, 614, 615
Feled-rimaszombati vonal, 418
Feled-Rimaszombati vonal, 418, 419
Feled-Rimaszombat-Rimaszécs-Bánréve vonal, 418
feled-tiszolczi, *159*, 166, *174*, *178*
Feled-tiszolczi, 173
feled-tiszolczi vonal, 166, 167
Feled-tiszolczi vonal, 314
Feledy, 15
Félegyháza-Szeged, 92
Fellegi Mihály, 396, 519, 562, 577, 590, 639, 644
felső magyarországi vasút-hálózatnak, 151
Felső-Hámor, *52*
Felső-Kelecsény, *55*
Felső-Magyarország, *55*, 152
felső-magyarországi bányavidék, 152, 304
Felső-Nyárád, *55*
Felsősajó, 185
Felső-Sajó, 71
Felső-Szkálnok, 33
Felsőváły, 535
Felső-zsolca, *68*
felvidék, 397, 412, 455, 514
Felvidék, 10, *58*, *149*, 218, 304, 320, *334*, 346, 373, 376, 392, 403, 405, *411*, *412*, 424, 426, 429, *449*, *514*, 531, *626*
Felvidék visszatérése, 403
felvidéki vasutak, 279
Felvidéki vasutak, 387, 603
felvidéki vasútvonalak, 278
felvigyázók, 26, 104
felvonulási terv, 318
Fenyves, 204, 205, 314
Fenyvesi Gyula, 589
Ferdinand Vix, 334
Ferdinands Nordbahn, 93
Ferenc József, *64*, *93*, *149*, 280, *318*
ferencvárosi fűtőház, 618
Ferencvárosi fűtőház, 553
Ferencvárosi Fűtőház, 618
Ferraris, 24, 40
Feymann László, 47
Ficzere László, 395
Finomhengermű, 268
Fischer Dániel, 18, 30
Fiume, 91, 96, 105, 289, 624, 666
Flack Viktor, *59*
Fluck Ede, 153
Fodor Zoltán, 589
fogaskerekes vasút, 258
fogaskerekű gőzmozdonyok, 595
fogaskerekű mozdony, 207, 608
fogaskerekű vasút, 260
fordító, 518, 582
fordítókorong, 290, 383, 384, 397, 517, 522
Forgách Antal, 154
Forgách Gyula, 45
Forgalmi főnökség, 313
forrasztó, *54*
Forró-Puszta, 23
Földes György, 474
FÖLDESI LAJOS, 478
Földvári Rudolf, 565
főpályamester, 276, 620, 622, 632
fővasút, 325
fővonal, 96, 97, 98, 100, 115, 118, 124, 248, 296, 357
Franchet d'Esperey tábornok, 333
Franciaország, 87, 400, 510
Francziaország, 46
Frisnyák Zsuzsa:, 506, 552
front, 397, 464, 494, 533, 632, 655
frontszállítások, 396
fuvarlevél, 99
Fügedy, 15
Fülek, 48, *51*, 54, *57*, *66*, 71, 88, 115, 118, 121, 134, *148*, 155, 156, 157, 158, 169, 170, 173, 174, 178, *186*, 188, 192, 193, 195, 209, 211, 212, 215, 247, 254, 256, *278*, 304, *313*, 314, 336, 373, 375, 417, *459*, *469*, *477*, 498, 499, 500, *533*, 541, 620
Fülek-bánrévei vonal, 418
Fülek-Bánrévei vonal, 418, 419, 420
fülek-hatvani, 162
füleki fűtőház, 498
füleki vonal, 71, 73, 80, 152, 179, 186, 191, 304, 373, 412
Fülek-Miskolc vonal, 210, 304
Fülek-Rozsnyói vonal, 469
fütõház, 313
fűtő, 299, 385, 387, 465, 573
fűtőhá, *655*
fűtőház, 117, 121, 279, 280, 290, 291, 365, 382, 383, 384, 385, 386, 387, 388, 398, 464, 469, 471, 493, 498, 499, 500, 505, 512, 517, 518, 521, 522, 553, 554, 558, 559, 561, 562, 566, 573, 576, 577, 579, 580, 581, 582, 618, 632, 633, 655
Fűtőházfőnök, 617
fűtőházi fiókműhely, 500
fűtőházi víztorony, 554
Füzesabony, 313, 459
Füzesabony—Eger vonal, 511
Fűzi István, 573

G

G kocsi, 141
Gaál Ferenc, 642
Gaál Károly, 370, 627
Gaál Sámuel, 122

Gábor József kereskedelem és közlekedésügyi miniszter, 502
Gajdár, 48
Gál Ferenc, 619
Gál János, 370
Gál Lajos, 618
Gál Miksa, 47
Galícia, 319
Galiczia, 45, 47
gamma21 freeweb, 449, 450
Ganz, 40, 501, 508
GANZ MÁVAG, 580
Garadna, 335
Garam, 70, 74, 449, 486
Garamberzencze-selmeczbányai vonal, 314
Garamvidék, 34
Garamvölgye, 205
Garamvölgyi vasút, 205
gazdasági felső leánynevelő intézet, 628
Gazdasági Lapok, 153
Gazdasági Tanács, 58
Gecse István, 576, 589, 643, 645
gelsei Guttmann testvérek, *55*
gépcsere, 247
Gépipari Középiskola, *655*
Gergely Árpád, 590
Gergely Jenő, 639
Gergely László, 589
Gerlicze, 35
Gerő Ernő, 514, 564
Ggh gyümölcsszállító kocsi, 143
Gh kocsi, 141
Gicze, 33, 205, 314
Giczey, 15
Giesche, 27
Gizella-állás, 449, 450
Gn hűtőkocsi, 142
Goliát-sín, 97
Góliát-sín, 97
Golyóhegy, 82
Gombaszög, *200*, *314*
Google Earth, 275, 582
Gorjunov repülő vezérezredes", 458
Gortva, 28, 70, 543
Gortvakisfalud, 535
*Gölniczvölg**y***, 22, 24, 82
Gömör, *9*, *10*, *11*, 14, 15, 16, 18, 20, 25, 26, 28, 29, 32, 35, 38, 42, 48, 49, 54, *60*, 69, 70, 74, 78, 79, 83, 95, *115*, 116, 117, 120, 122, 124, 148, 149, *150*, *151*, 152, 176, 178, 189, 191, 192, 195, 205, 206, 304, *346*, *354*, *355*, *359*, 377, 378, 415, 429, *441*, 535, *545*, *626*
Gömör – Kishont, 15, 16, 69
gömör – kishonti területek ipara, *51*
Gömör és Kishont vármegye, 433
Gömör és Kis-Hont vármegye, 33, 354
Gömör vármegye, 10, 15, 16, 18, 25, 32, 36, 42, 70
Gömör~ és Kishont vármegye, 432
Gömörfüge, 535
gömöri, 356
gömöri cserépedény, 32
gömöri és szepességi vastermelők, 19
Gömöri faipar részvénytársaság, 45
gömöri fazekasok, 32
gömöri iparvasút, 278, 660, 663
gömöri iparvasutak, 149, 154, 155, 164, 168, 169, 176, 177, 178
Gömöri iparvasutak, 95
gömöri iparvidék, 118, 119, 121, 149, 593
gömöri magnezit, 48
Gömöri Miklós, 29
Gömöri pályaudvar, 117, 122, 124, 129, 191
gömöri útviszonyok, 70
gömöri vasipar, 30
gömöri vasmű-társulat, 19
Gömöri vasművelő társulat, 30
Gömöri vasművelő társúlat, *54*
Gömöri Vasút, 116, 154
gömöri vasutak, 21, 54, 85, 86, 87, 88, 96, 115, 118, 120, 124, 135, 151, 154, 155, 166, 168, 169, 173, 176, 177, 178, 185, 186, 188, 191, 205, 212, 215, 278, 320, 325, 432, 535, 545, 593, 607, 660, 661, 662, 663
Gömöri vasutak, 132, 147, 152, 186, 215, 216, 217
Gömör-Kishont, 14, 16, 29, 34, 48, 49, 74, 78, 79, 83, 205, 206
Gömör-Kishont megye, 149
Gömör-Kishont vármegye, 16, 17, 26, 33, 36, 49, 74, 78, 79
Gömörmegye, 17, 29, 30, 31, 36, 37, 191
Gömörmegye ipara, 16
Gömörsid, 397, 535
Gömörvár, 10
Gömörvég, 203, 204, 205, 207, 314
Gömöry, 19
Görzsöny József, 261
gőzgépek, *52*
gőzmozdony, 106, 185, 222, 230, 258, 259, 382, 465, 632
gőzmozdonyok vízellátása, 384
gőzmozdonyvezeti bizonyítvány, 556
gr. Serényi János, *63*
Graham Bell, *66*, *67*
Grandpierre Attila, 9
Graner Antal, 122
Grantner Vilmos, 619
Grassalkovich Antal herceg, *62*
Grnh teherkocsi, 142
Gróf Andrássy Dénes, 40
gróf Forgách, 19
gróf Serényi János, *62*
Grundmann Frigyes dr, 28
Gubicsko Barna, 591

Gubicskó Barna, 642
Gusztáv-akna, 234, 254
Guzi József, 589
Guziék, 641
Günther, 31

Gy

Gyarmatvár, 375
gyors- és darabáruk, 99
gyorskocsi, *86*
gyorsvonat, 98, 392
gyorsvonati mozdony, 392, 593
Gyöngyös, 313
Gyöngyösi Géza, 619
Győr, 412
győri program, 412
Győri Vagongyár, 501, 508
Györkefalvi Imre, 639
Győr-sopron-ebenfurti vonal, 95
GySEV, 518
GYSEV, 498
Gyurán József, 591
Gyürky, 37, 42, 44
Gyürky Pál, 37, 44

H

Háborús emlékérem, 625
Habsburg, 6
Hacsav, 41
hacsava-burdai sodronykötélpálya, 81
hadi gazdálkodás, 325
hadi vasuti osztályok, 162
hadiforgalom, 326
hadikölcsön-kötvény, 325
hadimozdony, 398
hadiüzem, 320
Hadoscsépány, 454
hadsereg főparancsnokság, 327
hadügyministerium, 162, 172, 230
hadügyminisztérium, 327
Hajdu Jenő, 589
Hajdú József, 642
Hajesz Tihamér, 574, 589, 590, 643
Halász Lászlóné, 620
hálókocsi, 97
Halske, 27
Hámán Kató fűtőház, 618
Hámor, *53*, *68*
Hámos László, 45, 48, 204
Hámos Pál, 41
Hangony, *53*, *54*, *221*, 373
Hangony völgye, *53*
Hangonyi, 15
Hangonyvölgy, 71
Hangony-völgy, 275
hangony-völgyi, *54*
Hans-Ulrich Rudel, 456
Hanva, 375, 465
Haraszin Károly, 641
harctéri szolgálat, 320
Hardy-féle légűrfék, 268
Haricza, *53*
Harkács, 71, 73
Harmadik Birodalom, 398
Harmadik korszak, *92*
Harmadik lakáspénzosztály, 289
harmadik számozási rendszer, 594
harmadrangú osztály, 593, 594
Hárskút, 74, 75
határállomás, 215, 357, 378
határőr laktanya, 568
határőr őrs, 574
határőrség, 514, 543
Hatvan, 59, 61, 62, 63, 66, 85, 94, 95, 105, 274, 278, 289, 303, 306, 368, 440, 449, 498, 500, 521, 573
Hatvan-Jászberény-Szolnok, 106
hatvan—miskolc—sátoraljaújhelyi vonal, 506, 518
Hatvan—Salgótarján vonal, 516
Hatvan-szolnoki és a Miskolc-bánrévei vonal, 94
Hau Franciska, *63*
Hauda Nándor, 195
Havas József, 153
Havasi András, 573, 619
He-111, 458
Hegedűs András, 564
Hegyessy Sándor, 45
hegyi jellegü pályák, 96
hegyi pálya gyorsvonati mozdony, 608
hegyi pálya mozdonyok, 593
hegyipálya gyorsvonati mozdonyok, 135
hegyipálya mozdony, 211
hegyipálya tehervonati gőzmozdonysorozat, 390
hegyipálya tehervonati mozdony, 612
hegyipálya, gyorsvonati mozdony, 210
hegyipályai szerkocsis, gyorsvonati gőzmozdony, 558
Hegyvári János, 553
hegyvidéki személyvonati mozdony, 390, 391
Heincz, 19
Heinzelmann, 22, 38, 39, 80, 81, *185*, 205
Heinzlmann-féle vasgyár, 204
Hejőcsaba, *68*
Helyi Érdekű Gőzvasutak, 383
Helyi érdekü vasut, 97
helyi érdekű vasút, 81, 325
helyi érdekü vasutak, 96, 117, 249, 250
Helyi Érdekű Vasutak, 383
helyiérdekű vasút, 221
helyiérdekű vasúti szertartályos gőzmozdonyok, 593

Helytartótanács, *60*
Hendrik Zoltán, 589
Hercz Zsigmond, *67*
Hering Samu, 34
Hernád-hid, 504
Hernádvölgy, 397
Hernád-völgy, 469
Hernádvölgyi Magyar Vasipari Rt, 259
Hét, 320, 373, 374, 418, 424
Hétesi-völgy, 260
HÉV, 215, 222, 251, 254, 259, 273, 274, 296, 307, 522, 602, 616
Heves, 48, 274, 441
Hevessy Bertalan, 45
Hevessy László, 45
Hickisch Ernő, 122
Hidasnémeti, 61, 314, 335, 361, 366, 378, 454, 549, 632
Hieronymi Károly, 280
híradástechnika, *66*, *68*
Hirmann, 508
Hirsch, 43
Hisnyóviz, 18
Hisnyóvíz, 38
hisnyóvízi vasgyár, 38
hisnyóvízi-vashegyi sodronykötélpálya, 81
Hitler, 401, 405, 408, 430, 431, 488, 490, 548, 630
hivatalnokok, 93, 162, 172, 279, 376, 385
Hizsnyóviz, 205, 314
Hizsnyóvíz, 185
Hnyilecz, 27, 75
Hódoscsépány, *68*, 87, *269*
Hódos-patak, 268
hóeke, 171
hó-eke, 158
Hoffmann, 203, 204
Hollán Ernő, 152, 153
Hollandia, 48, 407, 510
Homok- és Kis-Terenne, *51*
homok, bánya- vagy folyamkavics, 97
Homonna, 313, 335
Hont, 152, 348, 354
Honvéd Vezérkar, 406, 429, 444
Honvédelmi Minisztérium, 484, 487, 491
honvédség, 162, 172, 231
Horka, 43, 199
Hornbacher, 42
Horthy, 375, 401, 414, 415, 430, 431, 454
Horthy Miklós, 440, 456
Horthy Miklós kormányzó, 375, 401
Hortobágyi János, 619, 638
Horváth Lajos, 338, 340, 341, 342, 345
Horvátország, 327, 352
Hosszúrét, 19, 71, 115
Hoszszúrét, 148
Hradek, 71, 82
hrádeki bányák, 185
Hrussó, 71
Hubó, 494
Hudich József, *63*
Hughes, *67*
Hungária gőzmalom, 46, 629
Hungária malom, 628
Huppert Manó, 37, 48
Husonyica Gábor, 618, 619, 620
Huszár emlékmű, 431
Huszár Lajos, *63*
husziták, *55*
Hütter Károly, *65*

I,Í

I – II. osztályú személykocsi, 137
I. osztály, 26, 44, 108, 149, 173, 227, 230, 303, 312, 320, 323, 325, 329, 332, 334, 345, 402, 403, 411, 458, 513, 518, 521, 530, 543, 559, 593, 624, 625, 639, 675, 676
I. osztályban, 230
I. román repülőhadtest, 458
I. világháború, *68*, *85*, 119, 135, 297, 317, *318*, 319, 320, 323, 325, *327*, 328, 329, *332*, *333*, 334, 335, *356*, 559, 624, *625*
I.h.osztály, 135
Ia. osztály, 392
id .Rónaföldi Zoltán, 380
id .Rónaföldi Zoltán, 300, 359, 379
id. Magyar „Tőkés" Bálint, 5, 316, 626
id. Reményi Lajos, 505
id. Rómaföldi Zoltán, 464
id. Rónaföldi Zoltán, 3, 255, 258, 276, 278, *296*, 303, 304, 334, 356, 362, 379, 380, 388, 389, 392, 395, 411, *412*, 433, 440, 442, 444, 464, 466, 469, 474, 485, 486, 493, 495, 515, 517, 518, 519, 552, 553, 554, 555, 556, 558, 560, 561, 562, 563, 564, 568, 571, 573, 574, 575, 576, 577, 578, 582, 583, 584, 618, 619, *628*, *634*, *655*
id. Tőkés Magyar Bálint, 624
id.Rónaföldi Zoltán, 574, 578
idegen eredetű tehervonati mozdony, 611
ifj. Magyar „Tőkés" Bálint, 316, 322
igazolási eljárás, 515
Igló, 34, 75, 164
II. József, *62*
II. osztály, 15, 134, 163, 173, 215, 230, 275, 306, 312, 322, 323, 402, 405, 440, 441, 457, 458, 464, 478, 484, 485, 521, 548, 586, 593, 594, 607, 625, 626, 640, 669
II. osztályban, 230
II. Rákóczi Ferenc postavonalai, 58
II. Rákóczy Ferencz, 15, 18
II. világháború, 328
III., 59, 173, 230, 312, 443, 456, 464, 536, 594, 598, 655
III. *Károly*, 59
III. német páncéloshadtest, 448

III. osztály, 59, 133, 134, 173, 209, 210, 230, 275, 312, 387, 388, 390, 391, 400, 443, 456, 464, 536, 593, 594, 598, 599, 605, 655
III. osztályban, 230
III. osztályú mozdony, 118
III. osztályú személykocsi, 138, 143
III. osztályú, szakaszos, személykocsi, 136
III. páncélvonat, 345
III. sz. páncélvonat, 343
III. számú páncélvonat, 338, 340, 341, 342, 345
III.. *Károly és Mária Terézia*, *60*
III.b osztály, 134, 209, 210, 388
III.b. osztály, 134, 387
III.c osztály, 209
III.e osztály, 390
IIIe. osztály, 391
IIIe. osztályú, 391
III-ik osztály, 161
II-ik osztály, 161
IIIq. osztály, 390, 560, 594
IIIs. osztály, 560
IIIt. osztály, 560
IIIu. osztály, 560
II-od rendü államvaspályák, 170
II-odrendü államvaspályák, 158
Ik osztály, 210
Ik. osztály, 210, 211, 558, 599, 600
iker-kapcsolás, 581
Il-2/3m, 458
Il-4, 458
Illésfalvi Péter, 478
ipar, *60*, *92*, *108*, *170*, *355*
iparvasút, *52*, *53*, *54*, *55*, *115*, *176*, *178*, *185*, *258*, *266*, *268*
iparvasutak, 117, 191, 195, 388
Iparvasutak, 206
Ipoly, 88, 115, 152, 315, 335, 347, 348, 352, 353, 354, 360, 374, 443, 449
Ipolyberzencze, 313, 315
Ipolyberzencze-katalinhutai és los.-gácsi, 315
Ipolyság, 278, 313, 315, 449
Ipolyság-Egeg-Szalatnya vonal, 418
Ipolyság-Egeg-Szalatnyai vonal, 418
Ipolyság-korponai vonal, 315
Ipoly—Sajó völgyi Vasút, 152
Ipoly—Sajóvölgyi Vasút, 88, 115
ípoly-sajóvölgyi vasút, 150
irányvonati teher-szolgálat, 581
Isonzó, 625
I-ső osztály, 161
Italien, 318
IV. osztály, 148, 159, 230, 312, 365, 367, 368, 390, 448, 534, 535, 536, 537, 539, 543, 545, 593, 594, 602, 618, 655, 670
IV. osztályban, 230
IVANOV Peter Ivanovics, 461
IX. osztály, 593
Izsó Miklós, *55*

J

Jakab Mihály, 334
Jákfalva, *55*
Jákófy, 15
Jakóts Ádám, 271, 272
Jánkfalvi Zoltán, 461
Jankovich, 19
Jankovics Antal, *51*
Jánoky, 15
Jánosfalvy, 15
Jánosi, 535
Jánossy, 15
Janovitz Gyula, 44
járási központ, 628
Járdánháza, *54*, *454*
járműjavító egységek, 385
Jászapáti, 619
Jenei, 470
Jenéi Soma, *67*
Jokkel László, 590
Jolsva, 27, 28, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 41, 73, 204, *205*, *314*, *546*, 619
Jolsvai József, 640
Jolsvay, 15
József nádor, *89*
Ju-87D-5, 456
Ju-88, 458
jugoszláv, 408, 443, 549
Juhász Géza, 465
Juhász József, 477
Julier Ferenc, 321, 322
Jurasko Jakab, 78, 83, 205, 206
Jz teherkocsi, 141

K

Kaczola bányatelep, *55*
Kalauzkocsi gyorsvonathoz 1894, 125
Kalló Barna, 618
Kalmár Imre, 47
Kalocsai (Kruppa) Ernő, 486
Kálvin István, 618, 641
Kamarai Praefectura, *60*
Kamody Miklós, 57, 58, 62, 125
Kamody Miklós:, *57*
Kanta Vilmos, 589, 641
kapitalista gazdaság, *66*
Kápolna, *53*, *61*, *63*
Kaposvár, 289, 303, 368
Karácsony Tamás, 221, 247, 267

Karácsony Tamás:, 115
Karancsalja, *51*
karancs-keszi, *51*
Karczagi Tibor, 117
Karola-állás, 450
Karola-vonal, 449, 450
Károly csapatkereszt, 625
Károly-csapatkereszt, 625
Károlyfalvi József, 411
Károlyi Mihály, 333, 335, 337
Károlyi-kormány, 335
Károly-kohó, 149
Károlyváros, 91
károlyvárosi szárnyvonal, 93
Kárpátalja, 320, 403, 404, 405, 406, 411, 429, 450, 494, 495, 631
Kárpát-medence, 85, 352
Kárpátok, 96, 319, 320, 447, 448, 452, 458
Karsai Elek, 498
Karsai László, 498
Karszt, 96
karui kőszénbánya, 231
Kassa, 29, 57, 59, 60, 61, 62, 63, 67, 71, 74, 75, 89, 92, 102, 105, 122, 148, 152, 289, 313, 314, 316, 322, 335, 346, 356, 360, 402, 403, 407, 426, 450, 453, 464, 514, 532, 533, 537, 625
kassai, *58*, *59*, *108*, *150*, *314*, *452*
kassai Gépipari Középiskola, 464
Kassa-Krakó, 89
Kassa-Legenye-Alsómihályi- Sátoraljaujhely vonal, 424
Kassa-Miskolc vonal, 424
kastély, *55*, *150*, *294*
Kasubáék, 643
Kaszás, 642
Katona Zoltán, 465
katonai beszállásolás, *62*
katonai előképzés, 484, 487
katonai felügyelet, 506
katonai mozgások, *86*
katonai szállítmányok, 395, 397
katonai üzem-század, 470
katonai vezetés alá helyezés, 396
katonasírok, 328
katonaszállitás, 162, 230
katona-szállitás, 172
Katona-szállitás, 172
Kattovicz, 24
kavaró, *54*
kavics-ágy, 97
Kaza, *67*, 116
Kazai posta:, *58*
kazánjavítás, 632
kazántisztítás, 387
Kazár, *51*
kazinbarcikai fűtőház, 618
Kazincbarcika, 433, 619, 633, 656
Kazincz, 53
Kazincz patak, *53*
kazinczi kőszénbánya, *53*
Kazinczy Ferenc, *62*
Kecső, 31
kedvező időjárás, *86*
Kelemér, 454, 494
keleti vasúttársaság, *93*
Keményfi Róbert, 355
képkönyvtár, 140, 143, 329, 628, 629, 630
Képviselőházi irományok, 286, 290, 291, 293
kéregöntvén, 97
Kerek László, 589
Kerek Mihály, 639
Kerekgede, 535
Kerény, 626
Kerepeczy, 15
kereskedés, *150*
Keresztúr-Barcs, 94
Kéri Árpád, 370
keskeny nyomtáv, 10, 29, 53, 55, 83, 206, 258, 268, 272, 527, 595, 596, 661, 662
keskeny nyomtávolság, 593
Keszi József, 589
Keszi Zoltán, 642
kétállásos mozdonyszín, 384
kézi kocsi, 171
kézifék, 118, 121
kézi-kocsi, 158
kiegyezés, *65*, *66*, *67*, *95*, *98*, *148*
Kikinda-Pancsova, 93
Kincses /Kohár/ Pál, 370
kinevezett alkalmazottak, 299, 387
Királd, *55*, 87, *316*
Király Lajos, 564, 589
kis befogadóképességű mellékvonali személyvonati mozdonyok, 593
Kisantant, 400, 401
kisegítő víztorony, 387
Kisegítő víztorony, 388
Kisfalvi Árpád, 639
Kisfalvi József, 589
Kishont, 10, 149, 355, 359
Kis-Hont, 304
kisméretű fordító, 517
Kisnehe, 9
Kiss György, 474, 477
Kiss Pál, 521
Kissebes, 303
Kisterenye, 66, 274, 303, 304, 313, 454
Kis-Újszállás, 96
Kiváló Dolgozó, *634*, *655*
Kiváló Újító, *634*, *655*
Kiváló Vasutas, *634*, *655*

Kiváló Vasutas kitüntetés, 586
Kladno, 93
Klárikék, 641
Klemen, 640
Klenócz, 34, 35, 36
Knorr-rendszerű túlnyomásos légfékberendezés, 268
Knöpfler Károly, 46
kocsirendezeő, 304
kocsivizsgálók, 382, 385, 576, 580
Koháry, 15
kohászati üzem, 148, 259, 296, 633
Kohen Jakab, 153
Kokova, 33, 34, 35, 36, 45, 46, 71, 75
Komárom, 289, 361, 366, 402, 406, 417, 516, 631
komáromi tárgyalások, 402
kompaund, 208, 390, 558, 596
kompaund elrendezés, 390
koncesszió, 92, 94
Kondó, *53*
Konrád János, 122
Kordina Zsigmond, 390
Korizmics László, 153
korona, 28, 30, 34, 37, 45, 46, 75, 77, 204, 280, 289, 297, 326, 367, 391, 560, 666, 668, 670, 673, 690, 692, 695
korszerűbb fordító, 561
Kosa Zakariás, *60*
Kossuth, 19, 91, 111, 414, 640, 642
Kossuth Ferenc, 288, 289
Kossuth Ferencz kereskedelemügyi miniszter, 288
Kossuth Lajos, *91*
Kossuth rádió, 568
Kossuth-díj, 573
Koszov tábornok, 512
Kosztur György, 639
Kotzmann Pál, 232
Kovács, 150, 477, 546, 619
Kovács Ágnes, 150
Kovács Géza, 643
Kovács István, 259, 469, 643
Kovács István L, 259
Kovács János, 47, 639
Kovács József, 590
Kovács Miklós, 640
kovácsolt és aczélöntésű hajóalkatrészek, *52*
Kőalja városrész, 460
kőbányai telep, *89*
könyvtár, 574
körfűtőház, 383
Körmöcbánya, 94
Kőrösi Pál, 619
Körtvélyesi Sándor, 640
Körtvési, 589, 640
Körtvési Sándor, 574, 589, 590, 591
körzetesített iskola, 574
kőszénbánya, *51*, *53*, *55*, *231*
Kövecses, 414, 494
Kövér Imre, 574
Kövér László, 590
Kövesd, 62, 86
közlekedés, *52*, *57*, *60*, *66*, *85*, *92*, *101*, *149*, *231*, *249*, *347*, *455*, *506*, *552*
Közlekedési és Postaügyi Minisztérium, 552, 579
Közlekedési Főnökség, 306
közlekedési gépműhely, 258
közlekedési minisztérium, 167, 174
Közlekedési Múzeum, 396
Közlekedési Műzeum:, 119, 120
Közlekedéstudományi Egyesület, *634*, *656*
Közlekedésügyi Minisztérium, 497, 507
közmunka, vám-, híd-, révpénzek, *62*
Központi magyar vasút, *90*
Központi Szénosztályozó, 583
Központi Vasúti és Közlekedési Közlönyben, 121
köztisztviselői fizetés, 298
közúti közlekedés, 318
község címere, *10*
KPM, 552
Krakkó, 319
Krassó-Szörény, 86
Krasznahorkai László, 591, 639
Krauss, 135, 208, 388, 598, 601, 610
Krauss Linz, 135
Krauss München, 208
KRB, 392
Kristófmező, 82
Krivángyetva, 303
Kronprinz Rudolf-Bahn, 392
Kruppa Ernő, 589
Kruppa István, 641
Kubinyi, 19, 44, 203, 204
Kudlovich András, *63*
Kudrasov mérnök, 499
Kuhinka, 36, 37
Kuhinka István, 36, 44
Kulagin tábornok, 504, 512
Kun Béla, 346
Kuntaplócza, 39
Kuntapolcza, 205, 314
Kurittyán, *55*
Kz teherkocsi, 142

L

L 45H, 270
L45H, 269
L45H01 román mozdony, 272
Lagzi István, 443
Lahodnik, 48
lakáspénz, 288, 289, 664, 667, 669
Lakatos Rudolf, 262

lakbér illetmény, 299
Lakos Zsigmond, 619
lakosság kitelepítése, 531
lakosságcsere, 532, 534
Landwehr-miniszterium, 327
Lange Tivadar, 26, 27
Lányi Pál, 18, 30
Lászlófalva, *53*
Látesz Sándor, 122
Látó Géza, 643
Látó János, 639
Légi háború Magyarország felett, 457
légitámadás repülési vázlata, 469
légvédelmi tüzéregység, 655
Lehota, 71
Léka Géza, 578, 579, 580, 591, 645
Lemberg-Brody, 319
Lénártfalva, 384, 469, 573
lengyel, 441, 444
lengyel menekültek, 439, 440, 441, 442
Lengyel menekültek, 440
Lengyelország, 60, 89, 259, 321, 333, 401, 402, 407, 440, 442, 510, 631
Lerch László, 639
levente, 485, 490, 491
Levente, 484
leventeintézmény, 484, 485
leventekötelezettséget, 484
leventemozgalom, 484
Lezár György, *63*
Lichtenstein Sándor, 337
Licze, 33, 39, 205, 314, 546
LIGHTNING, 465
Likér, 20, 23, 37, 185, 198, 303, 314, 316, 661
Likér-vashegyi sodronykötélpálya, 80
likér-vashegyi sodronypálya, 80, 83, 206
Lima, 526
Linder Béla, 333
Lindner Herman, 36
Lissava-Oravica-Báziás, 93
Liszkai János, 619, 643
Liszkai József, 590, 641
Lloyd George, 333
LocoClub, 135, 210, 211, 212, 254, 390, 392, 395, 518, 559
Loisch Ede, 241, 242
lombard királyság, 93
Lombard középolaszországi vasúttársaság, 94
Lombard-velencei középolaszországi vasúttársaság., 93
Lónyay Menyhért, 20, 37
Lórántffy, 15
Losonc, *59*, *66*, 88, *95*, 115, 152, 153, 254, *278*, 303, 306, *342*, *343*, *347*, 352, *353*, 360, 417, 419, 425, 426, 432, 433, *440*, *459*, 538
losonci 23. gyalogezred, 432, 433
losonci gyalogezred, 432
losonci vasúttársulat, 153
Losoncz, 71, 106, 289, 313, 315
Losoncz-gácsi vonal, 315
Losoncz-Oderbergi vonal, 152
Losoncz-rimakokovai vonal, 315
Lovas Leopold, 71
Lovass Pál, 584
Lőcse, 75
lőcsei és kassai postavonal, *58*
Löffler János, *63*
Lőrinc János, 577, 590
Lubenyik, 31
Lukovits István, 232
Lukrics Antal, 232, 235
Lukrits Antal, 239, 241

M

M 120.2 motorkocsi, 613
M 44. sorozat, 583
m. kir. központi állampénztár, 108, 159
m.kir. 23. gyalogezred, 432
M.Kir.Államvasutaktól, 375
M41., 136, 255
M44 sorozat, 580
M44. sorozat, 580, 583, 584
M62, 255, 587
M62., 136
Madarász András, 31, 40
Mag László, 255, 573, 589
magán-vasutak, 388
Magda Pál, 85
magnezit-gyárak, 37
Magyar – család, 624
Magyar „Tőkés”, 3, 316, 624, 626
Magyar „Tőkés” Balázs, 316, 325, 361, 380, 626
Magyar „Tőkés” Bálint, 485, 624
Magyar „Tőkés” Lajos, 323, 625
Magyar „Tőkés” Margit, 334
Magyar acél, 508
Magyar Állami Népi Együttes, 579
Magyar Állami Népiegyüttes, 579
Magyar Államrendőrség, 534, 535, 536, 545
Magyar Államvasutak, 115, 116, 118, 119, 154, 273, 505
Magyar általános kőszénbányatársaság, *55*
Magyar Asszonyok Nemzeti Szövetsége Bánrévei Helyi Szervezete, 367
Magyar Balázs, 356, 625, 641
Magyar Bálint, 370, 625, 641
Magyar Életrajzi Lexikon, 395
Magyar épitő r.-társulat Csetnekvölgyi h.-é. vasút épitési vállalata, 205
Magyar északi vasút, 94
Magyar Északi Vasút, 115, 608

Magyar északkeleti vasút, 95
magyar gőzmozdonygyártás, 325
Magyar Ilona, 627
Magyar István, 626
Magyar k. államvasutak, 94
Magyar Katolikus Lexikon, 495, 567
Magyar keleti vasút, 95
magyar kir. államvasutak, 98
magyar kir. bányakincstár, *52*
Magyar Királyi Állami Vasgyárak, 393
Magyar királyi Államvasutak, 118
Magyar Királyi Államvasutak, *90*, 318, 325, *383*, 503
magyar királyi bányakincstári vasgyárak, *55*
Magyar Királyi gazdasági felső leánynevelő intézet, 629
Magyar Királyi Határőrség, 357, 358
Magyar Királyi Honvédség, 400
Magyar Királyi Vámőrség, 357, 358
Magyar Királyság, 352
Magyar Kommunista Párt, 494
magyar kormány, 94, 347, 494
Magyar központi vasút, 92
Magyar Központi vasút, *92*
magyar mérföld, *85*
Magyar mérnök- és építész-egylet, 97
Magyar mérnök és építészeti egyesület, *89*
Magyar mérnöki és építészegyleti közlöny, 124
Magyar nyugati vasút, 95
Magyar személykocsik képei, 137, 138, 139, 140
Magyar Színházművészeti Lexikon, 580
Magyar Távirati Iroda, 338, 360, 368, 428
Magyar Tudományos Akadémia, 150
Magyar Vasutak Térképe, 411
Magyar vasutasok a világháborúban, 329
Magyar Vasúti Évkönyv, 145, 180, 182, 184, 187, 192, 196, 235, 236, 238, 240, 242, 247, 248
Magyar Vöröskereszt Egylet, 441
magyar-cseh-azlovak határ, 360
magyar-csehszlovák határ, 355
Magyar-gácsországi vasút, 95
Magyar–Lengyel Menekültügyi Bizottság, 441
Magyarok deportálása, 534, 535
Magyarország, 6, 15, 16, 46, 55, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 66, 85, 89, 92, 119, 120, 126, 148, 149, 192, 193, 198, 201, 222, 253, 270, 278, 280, 325, 333, 334, 346, 352, 354, 356, 359, 396, 400, 401, 402, 404, 405, 406, 407, 408, 409, 411, 414, 430, 431, 440, 441, 449, 452, 457, 458, 466, 487, 489, 494, 497, 502, 514, 527, 532, 533, 534, 541, 544, 545, 548, 551, 581, 587, 626, 631
magyarországi postahálózat, *59*
magyarországi vasutak hálózata, *66*
magyartalanítás, 547
Major Jenő, 452, 486, 491
MÁK, 87
Makkai, 642
Makkai István, 574
Makoviczky Péter, 46
Malatinszky Sándor, 268, 269
Málhegy, 185
Mallet-rendszer, 593
Mallett, 212
Mandel, 203, 204
Mandello, 116
Mansfeld Pál, 41
Márai Sándor, 402, 403
Marchegg-Pozsony--Budapest-Cegléd-Szolnok, 92
Mária Terézia, *59*
Mariazel, 97
Markó József, 37, 47
Markó Pál, 35, 47
Markovits Ignác, 259
Marosvásárhely, 334
Maróti József, 519, 590
Martin-aczél, *54*
Martiny János, 44
Marton Kálmán, 241
Márton Kálmán, 239, 242
Martonháza, 205, 314
Martos György, 577, 618, 638
Második korszak, *91*
Második lakáspénzosztály, 289
második számozási rendszer, 593
második világháború, 259, 299, 307, 398, 400, 514, 596
másodrangú (mellék-)vonali mozdonyok, 593
másodrangú mozdonyok, 118
másodrangú osztály, 522, 593
másodrangú pályák, 118, 119, 121
másodrangú vonal, 118, 119
másodrendü, 96, 156, 171, 229
másodrendű, 125, 133, 137, 169, 178, 215
másodrendü vasút, 96
Masznikó, 42, 43
Mátra, *51*, *55*, 115, *449*
Mátra-Novák, *51*
Mátra-Szele, *51*
Mattheidesz Károly, *62*
Mattuglie-Fiume, 94
Matyasovszky János, 232
MÁV, 3, 5, 6, 107, 110, 111, 112, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 123, 124, 130, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 154, 178, 185, 203, 207, 208, 209, 210, 211, 212, 213, 215, 221, 222, 244, 247, 251, 254, 255, 258, 259, 267, 268, 269, 273, 274, 276, 289, 296, 299, 304, 306, 307, 316, 320, 322, 323, 324, 325, 326, 327, 329, 350, 361, 364, 375, 384, 385, 386, 387, 388, 389, 390, 391, 392, 393, 394, 395, 396, 397, 412, 417, 419, 420, 460, 461, 464, 470, 471, 497, 499, 501, 502, 503, 505, 506, 507, 508, 509, 510, 511, 513, 514, 516, 518, 519, 520, 521, 523, 524, 525, 526, 527, 529, 552, 555, 558, 559, 560, 563, 566, 569, 571, 573, 575, 579, 580, 593, 594, 595, 596, 597, 598, 599, 600,

601, 602, 603, 604, 607, 608, 609, 610, 611, 612, 613, 614, 615, 616, 619, 620, 621, 624, 625, 626, 627, 632, 633, 634, 639, 640, 655, 656
MÁV altiszti telep, 442, 627
MÁV elnöke, 279
MÁV építészek és tervezők, 384
MÁV építmények, 384
MÁV Északi Főműhely, 324
MÁV forgalmi altiszt, 5, 625, 655
MÁV Gépgyár, 118, 119, 134, 135, 208, 210, 211, 212, 254, 255, 388, 390, 391, 392, 394, 560, 597, 598, 599, 600, 601, 602, 603, 604, 608, 609, 610, 611, 612, 613, 616
MÁV Gépgyár Budapest, 119
MÁV gördülőanyag, 497, 510
MÁV hadi alkalmazása, 318
MÁV hadiszolgálat, 624
MÁV hadi-szolgálat, 320
MÁV hadi-szolgálat, 625
MÁV Igazgatóság, 392, 501, 573, 633, 655
MÁV Igazgatóság, IV. osztály, 633
MÁV lakótelep, 299
MÁV műszaki gyakornok, 298
MÁV műszaki tiszt, 632
MÁV számítási segédlet, 563, 564
MÁV telep, 495, 631
MÁV üzemi altiszt, 322, 325, 369, 380, 624
MÁV üzemi bizottság, 507
MÁV üzletigazgató, 506, 513
MÁV. fűtőházi főnök, 365, 621
MÁVAG, 258, 259, 269, 499, 507, 508, 612
MÁVAG Gépgyár, 258, 259
MÁV-fékező, 420
MÁVfontosabb gőzmozdonyai, 575
MÁVigazolványkép, 627
MÁV-szabvány, 526
MÁV-tisztviselő, 298
MÁVXII. osztályú, mellékvonali szertartályos mozdony, 296
Mayer József, 48
MDP, 564, 618
Me-109, 456
Meczenzéf, 313
megengedett sebesség, 121
Megyaszó, *59*
Méhy, 15
Meleghegy, 47, 71, 73
mellékvonali jellegű, 117
mellékvonali motorkocsi, 613, 614
mellékvonali mozdony, 609, 610
mellékvonali mozdonytípus, 393
mellékvonali személyvonati mozdony, 611
Melléte, 33
Menetrend, 279, 281, 282, 283, 284, 285, 363, 366, 413, 427, 428, 429, 435, 436, 437, 438, 557
menetrendi térkép, 216, 217
Merényi János, 553
mérföld, *85*, *91*, *124*, *186*, *189*
Mersits Ignácz, 232
Mészáros, 643
Mészáros Barna, 574
Mezey Ferenc, 640
Mező Pál, 577
Mezőcsát, *68*, *461*
Mezőhegyes, 303
Mezőkeresztes, *68*
Mezőkövesd, *63*, *68*
Mezőnyárád, *68*
Mezőnyék, *68*
Mezőtúr-Szarvas, 94
mezőtúr-szarvasi, 108
Mf.d. StEG, 135
Migend Dezső, 323
Miglész, 33
Mihalik Dezső, 45, 232, 235, 239
miiskolci fűtőház, 387
Miklós János, 639
Miklóssy, 41
Miklovits Ferenc, 232
Mikola, 638
Mikolcsány, 33, 546
Miksitz József, 122
Miller, 27, 48
Miskiolc – Bánréve vonal, 152
Miskolc, 12, 59, *60*, 61, 62, *63*, *66*, 67, 85, *86*, 88, *89*, 91, 92, *94*, *95*, 105, *106*, 110, 111, *114*, 115, *116*, *117*, 118, 121, 122, 123, *124*, 125, 126, 129, 132, 133, 134, 136, 137, 148, 152, *154*, *178*, *189*, 191, 210, 211, 221, 244, *247*, 254, 267, 274, 278, 293, 296, 298, 303, 304, 308, 311, 312, 316, 318, 335, *337*, 338, 339, 340, 341, 342, 345, *349*, 353, 356, 357, 360, 365, 367, 368, 369, 371, 372, 384, *385*, *387*, 390, *397*, 411, 415, 418, 424, 425, 426, *440*, 441, 449, 450, 456, *458*, *459*, *460*, *462*, 464, *470*, 477, *494*, 498, 500, 501, 503, 504, 505, 506, 511, 514, 516, 521, 534, 543, 559, 560, 565, 568, 571, 573, 576, *582*, 587, 602, 607, 608, 609, 618, 619, 620, 621, 624, 626, 630, 633, 655
Miskolc - Bánréve, 178
Miskolc - Bánréve - Fülek, 178
Miskolc – Bánréve – Fülek, 278
Miskolc – Bánréve – Fülek – Losonc – Ipolyság - Párkány, 278
Miskolc – Bánréve – Fülek – Salgótarján – Hatvan - Budapest, 278
Miskolc – Bánréve – Fülek –Losonc – Zólyom – Rutka - Zsolna, 279
Miskolc – Bánréve - Fülek vonal, 411
Miskolc – Bánréve – Fülek vonal, 397
Miskolc – Bánréve – Fülek vonal, 607
Miskolc – Bánréve – Fülek vonal, 609

Miskolc – Bánréve – Ózd vonal, 136, 560
Miskolc – Bánréve Fülek vonal, 608
Miskolc – Bánréve– Ózd vonal, 514
Miskolc - Bánréve vonal, 296
Miskolc – Bánréve vonal, 607
Miskolc – Fülek vonal, 278
Miskolc - Losonc, 440
Miskolc - Ózd, 247
Miskolc- Bánréve - Ózd vonal, 506
Miskolc— Füzesabony vonal, 500
Miskolc- Kassa, 91
Miskolc- Ózd vonal, 576
Miskolc Pest útvonal, *86*
Miskolc—Bánréve conal, 516
Miskolc-Bánréve- Fülek vonal, 607
miskolc—bánréve vonal, 506, 518
Miskolc—Bánréve vonal, 511
Miskolc-Bánréve-Dobsina, 148
miskolc—bánrévei vonal, 506
Miskolc—Diósgyőr-Vasgyár vonal, 511
Miskolc-füleki vasút, 191
Miskolc—Hatvan vonal, 511
miskolci 13. gyalogezred, 433
miskolci 19. könnyű hadosztály, 432
miskolci fűtőház, 85, 86, 117, 121, 123, 124, 279, 318, 385, 498, 518, 573
miskolci Gépipari Középiskola, 456, 464, 628, 655
miskolci Gőzmalom, *67*
miskolci hadtest, 403, 432
miskolci járműjavító, 323
miskolci kereskedők, *61*
Miskolci Magyar Királyi Állami Gépipari Középiskola, 618
miskolci Magyar Királyi Gépipari Középiskola, 486
miskolci MÁV Járműjavító, 625
miskolci MÁV Üzletvezetőség, 123
miskolci MÁVműhely, 499
miskolci posta, *60*
miskolci postaállomás, *61*
miskolci régi fűtőház, 384
miskolci Rendező pályaudvar, 122
miskolci üzletvezetőség, 316
Miskolci Üzletvezetőség, 110, 111, 121, 132, 244, 311, 506
miskolci Vontatási Főnökség, 633, 655
miskolc—kassai vonal, 152
Miskolc-Putnok, 95
Miskolc-Sátoraljaujhcly vonal, 424
Miskolc—Szerencs vonal, 500
Miskolcz, 29, 42, 157, 158, 169, 170, 171, 289, 313, 314, 315
Miskolcz., 29
Miskolcz-Bánréve, 157, 158, 169, 170, 171
Miskolcz-Bánréve) vonal, 156, 157, 169
Miskolcz-diósgyõri vonal, 315
miskolcz-füleki vonal, 29
miskolcz—füleki vonal, 280
Miskolcz-füleki vonal, 314
miskolczi, *52*, *106*, *108*
miskolczi pályaudvar, *52*
Miskolczi üzletvezetõség, 312
miskolcz-kassai, 108
Miskolcz-mezõcsáthi vonal, 315
Miskolcz-tornai vonal, 315
Misz Viktor, 122
Mittelhauser, 345, 347
Mk 45 dizel-hidraulikus mozdony, 270
Mk45, 269, 270
Mk45 sorozatú dízelmozdony, 269
MLWB - Maschinen-, Lokomotiv- und Wagenbauanstalt,, 120
MLWB Mödling, 119, 120, 130, 210
Mnisány, 28
Moesz Miksa, 45
Mohácsi Gyula, 618
MohácsPécs, 92, 94
Mohács-Pécs, 91
Mohács-Pécs-Szigetvár- Istvándi- a fiumei vonalig, 91
Mohay László, 110, 111, 244, 268
Mohay-Dr. Bory-Fojtán, 85, 86, 117, 280, 318
Mohay-Dr. Bory-Fojtán:, 117, 318
Mohay-Dr.Bory-Fojtán, 382, 559, 573
Moldován Zoltán, 619
Molnár Bertalan, 370, 519, 577, 590
Molnár Pál, 639
Morse-távíró, 67
Morszky Bódog gróf, 155
Mosonmagyaróvár, 269, 406
motorkocsik, 212, 613, 614, 615
motorpótló gőzmozdonyok, 595
motorpótló mozdony, 594, 595
mozdony, 117, 118, 119, 120, 123, 130, 158, 169, 170, 171, 178, 229, 230, 231, 258, 259, 260, 261, 268, 269, 270, 296, 303, 324, 518, 576, 655
mozdony vezető, 465
mozdonyfelvigyázó, 299, 387, 580, 668
mozdonyfordító, 517
mozdonyforduló idő, 395
mozdonyfűtő, 632
mozdonysátor, 465
mozdonyszámozási rendszerek, 593
mozdonyszín, 279, 286, 383, 522, 576
mozdonyvezető, 231, 255, 259, 261, 268, 360, 382, 387, 397, 573, 576, 632, 655
Mozdonyvezető tanfolyam, 553
mozdonyvezetői tanfolyam, 632
mozdonyvezetők, 112, 299, 385, 387
Mozdonyvezetők Központi Segély Egylete, 112
Mozdonyvezetők, Vasútüzemi Dolgozók Segélyező Egyesülete, 112
mozgó posta, 171

mozgóposta, *66*, *160*
Mödling, 118, 120, 121, 597
Mödling mozdony, 120
MPV, 138
MTI, 359, 360, 361, 366, 367, 368, 369, 371, 372, 373, 374, 375, 376, 377, 378, 379, 413, 416, 417, 418, 419, 420, 424, 425, 426, 427, 429, 432, 434, 474, 545, 554
MUCHTAROV Michael Magovi, 461
Múcsony, *55*
Munka Bertalan, 619
Munkács, 337, 356, 360, 402, 403, 406, 411, 457, 624, 626
munkás, *51*, *54*, *546*
munkásgyarmat, *54*
munkavédelmi főelőadó, 633
Murány, 17, 18, 19, 32, 33, 34, 37, 38, 48, 51, 71, 73, 74, 188, 191, 204, 205, 215, 660
Murányalja, 205, 314
Murányi Unio, 18, 30
Murányi Unió, 18
Murány-patak, 17
Murányvölgy, 19, 74, 204
Murányvölgyi h. é. vasút részvénytársaság, 205
Mussolini, 401, 415
műhelygyakorlat, 632
műhelyi munkások, 293
Müller József, 640
műszaki főfelügyelő, 655
Mütan, 120

N

Nadabula, 36
Nádasd, 12, 52, *54*, *66*, 95, 215, *220*, *221*, *222*, 223, 231, 234, 235, 244, 245, *247*, 252, 253, 254, 256, 266, *267*, 272, 273, 276, 278, 296, 615, 660, 661, 662, 663
Nádasd,, *54*, *66*
nádasdi lemezgyár, *54*
Nádasdy, 30
Nádasdy Tamás, 31
Nagy Elemér főjegyző, 485
Nagy Elemér körjegyző, 432
Nagy Imre, 565
Nagy István, 370, 620, 639, 641
Nagy Károly, 16, 365, 519, 590, 591, 621, 642
Nagy Károly császár, 16
Nagy Lajos, 345, 590
Nagy-Barcza, *53*
Nagykanizsa-Lajta-Szt.-Miklós -országhatár, 94
Nagy-Kürtös, 152
Nagyrőcze, 205, 314
Nagyrőcze, 18, 31, 33, 35, 204
Nagyszabos, *205*, *314*
Nagy-szlabos, 205
Nagyszlabosi papírgyár, 205
Nagyszombat, 90, 333
Nagyszombat-Kanizsa, 89
Nagyszuha, 33
Nagyvárad, 94, 289, 303, 447, 448, 457
Nagyvárad-Csaba, 94
Nagyvárad—Erdély, 153
Nagyvasúti vontatójárművek Magyarországon, 207, 208, 209, 210, 211, 213, 214, 254, 388, 389, 390, 391, 392, 393, 394, 397, 398, 518, 559
Nagyveszverés, 34
Nagyvisnyó, 273, 316
Nándorhuta, *315*
Nandrás, 39
Nasztraj, 33
Návay Gyula, 232
Návay Gyula, 179, 232, 235
Negyedik korszak, 95
negyedik lakáspénzosztály, 289
négykerekü mozgó postakocsi, 160, 171
Nehe, 9
Nehézipari Egyetem, 565
Nehézipari Központ, 268
Nehézipari Műszaki Egyetem, 565, 656
Nehrer Mátyás, 31
Nekézseny, 52
Német Birodalmi Vasút, 398
német és magyar csapatok, 397
Német István, 577, 589, 639, 642
német vasutascsoport, 396
Németbogsán, 303
Németh István, 590
Németország, 47, 48, 396, 400, 401, 404, 405, 407, 408, 424, 430, 440, 494, 497, 509, 510
Nemti, *51*, *454*
Nemzetes vitézlő Boko Mihály, *58*
Nemzeti Múzeum, 150, 152
Népgazdasági Tanács, 551
Neumann Lajos, 340
Neumann Rafael, 205
Nógrád, 50, 151, 152, 304, 441, 545
Nord Holding, *656*
normál nyomtáv, 137, 207, 215, 244, 252, 254, 256, 258, 259, 260, 261, 272, 274, 296, 396, 523, 596, 615, 616
normál nyomtávolságú hév, 245
November 14, 474

Ny

nyári gyakorlat, 258
nyári gyakorlat engedély, 464
nyersvas, 98, 148, 151
Nyiregyháza-ungvári vonal, 95
Nyíri Béla, 564, 618
Nyitra, 289, 402
Nyomóállványos személykocsi, 138

Nyomtáv, 120
Nyögő – patak, *53*
Nyustya, 23, 28, 35, 37, 81, 178, 195, 198, 208, 303, 313, 314, 316, 609, 661
nyustyai, *156*, *169*
Nyustya-Likér, 313
nyustya-tiszolczi, 169

O,Ó

Obach, 39
Obholczer Gyula, 365, 618, 621
Ochtina, 17, 28, 36, 37, 40, 41, 71, 82
Oderberg, 94
Oetl gyár, 508
Ojtozon át Romániába, 91
okmány- (illeték) bélyeg, *64*
Okolicsányi Gáspár, 232, 235
ÓKÜ, 259, 261, 268
ÓKÜ Közlekedési gépműhely, 261
Oláh Károly, 591
Oláh Lajos, 618
Oláhpatak, 148, *185*
Oldalfalva, 535
OMÁV, 594
Ónod, *59*, *60*, *68*
Oravecz János, 466, 472
Orbán Márta, 577
ordinária, *58*
Orenstein és Koppel, 508
Orlay, 15
Oroszország, 47, 87, 320
Orsova, 97
Országhatár-Eszék (pápa-keszthelyi szárnyvonallal),, 91
Országhatár-pozsonyi vonal, 89
Országos Bányászati és Kohászati Egyesület, *656*
Országos Magyar Bányászati és Kohászati Egyesület, 116
Országos Tervhivatal, 551
országzászló, 379
országgyülés, 98, 100, 155, 222
országgyűlés, *89*, *91*, *102*, *221*
Osgyán, 33, 71, 75, 150
OSZIPOV Michael Pavlovics, 461
osztálymérnökség, 307, 313
Osztálymérnökség, 307
Osztálymérnöksége, 313
Osztályozott szén vágányok, 583
Osztrák – Magyar Monarchia,, *55*
Osztrák háborús emlékérem, 625
Osztrák-Magyar Államvasút, 594
osztrák-magyar államvasúttársaság, 98
Osztrák-Magyar Államvasúttársaság krassó-szörényi vasművei, 149
osztrák–magyar közös hadsereg, 324
Osztrák-Magyar Monarchia, 87, 318, 333, 346
Osztrák–Magyar Monarchia, 323
Ózd, 12, 18, 19, 28, 51, *54*, 65, *66*, *67*, *68*, 71, 73, 87, 115, 136, 148, 191, 215, *220*, 221, *222*, 223, *231*, 234, 235, 241, 244, 245, *247*, *251*, 252, 253, 254, 255, 256, 257, 258, *259*, 260, 261, 262, 263, 267, 268, 269, *270*, 272, 273, 274, 276, 278, 280, 286, *296*, 298, 303, 314, 337, 357, 365, 367, 373, 374, 375, 393, 418, 419, 420, 423, 429, 434, 443, 454, 455, *459*, *460*, 461, *470*, *494*, 499, 506, 514, 534, 540, 545, 560, 565, 571, 575, 576, 602, 607, 615, 616, 619, 621, 632, 655, 661, 662
ózd - borsodnádasdi, 247
Ózd – Budapest, 514
Ózd – nádasdi vonal, 278
Ózd környéki bányák, 87
Ózd-Bánréve vonal, 393
Ózd-Borsodnádasd keskenynyomtávú vasútvonal, 274
ózdi kohászat, 257, 258, 460
ózdi kohászat járműgyártó műhely, 632
ózdi kohászat vasútjai, 257
Ózdi Kohászati Üzemek, 268, 269
ózdi Sturmann Márton, 19
Ózdi Sturmann Márton, 18
Ózdi Városi Múzeum, 221, 258, 259, 260, 261, 267
ózdi vas- és aczélgyár, *54*
Ózdi Vasgyár, 115
Ózd-Kisterenye HÉV, 274
Ózd-Kisterenye-Salgótarján, 274
Ózd-Nádasd, 222, 267

Ö,Ő

önálló fűtőház, 124, 385
Őrház, 96
összeütközés, 420
Ötödik korszak, 95
ötödik lakáspénz-osztály, 289
Özd, 337, 460

P

P-38J vadászgép, 465
Paar, 59
Paar generális postamester, *59*
Pacsinta István, 590
Padova, 333
pajzstartók, 11
Pál János, 620
Pálfala, 49
Pálfalva, 304
Pálfalvi, 535
Pálfalvi Zoltán, 640
PALLAS Nagy Lexikon, *88*, *100*
Pálmány Béla, 499, 504, 513, 514, 517, 519, 522
Pályaépítés, 555
pályaépítés- fenntartás, 304

Pályafenntartási és Építési Osztályok, 306
Pályafenntartási Fõnökség, 306, 307
pályafenntartási főnökség, 299, 304, 471
Pályafenntartási Hivatal, 306
pályafenntartási szolgálat dolgozói, 290
pályafenntartási telep, 632
pályafentartás, 164, 227
pályaigazgatóság, 161, 225
pályamenti távíróhálózat, *66*
pályamester, 298, 617, 632
pályamesteri szakág, 298
pályaszám, 118, 121, 135, 210, 211, 244, 254, 269, 273, 388, 393, 518, 559, 560, 561, 573, 608
pályaudvar, 97
pályaudvar-parancsncsnokság, 475
páncélvonat, 323, 324, 325, 338, 339, 340, 341, 342, 343, 344, 345, 349
Pápai István, 63
Papp Ábrahám, 72
Papp Béla, 259
Papp Géza, 589
Papp István, 574, 639, 643
Papp József, 589, 643
Papp Lajos, 261, 640, 643
Papp Lajos ifj., 261
Parádi József, 357
Parasznya, *53*
Párizs, 334
párizsi békekötés, 545
Partium, 337, 352, 406, 407
Pásztor Lajos, 639
Pataky-Rozsos-Sárhidai:, 458
PČM, 394
Pe-2, 458, 461
PE-2, 470
Pécs, 86, 93, 94, 289, 333, 368, 509
Pécs-Eszék, 93
Pejacse-vics Károly, *62*
Pekár, 36
Pelsõcz, 200, 313, 314
Pelsõcz-murányaljai vonal, 314
Pelsõcz-nagyszabosi vonal, 314
Pelső -Nagyszlabos vonal, 614
Pelsőc, 86, 188, 201, 202, 205, 210, 215, 254, *337*, 353, 360, 392, 414, 417, 535, 603
Pelsőc – Murány vasútvonal, 201, 202
Pelsőc – Nagyszlabos vasútvonal, 201, 202
pelsőci fűtőház, 392
Pelsőc-Nagyszlabos vonal, 212, 613, 614, 615
Pelsőc-Rozsnyó vonal, 424
Pelsőcz, 15, 34, 37, 41, 45, 71, 72, 204
Pelsőcz-murányi vasút, 204
Pelsőcz-nagyszlabosi vasút, 205
Pelsűcz, 43
pengő, 148, 274, 297, 298, 369, 377, 514, 515, 516
Pennár Lajos, 370
pénzügyminiszterium, *52*
perecesi bánya, 268
pereczesi bányatelep, *52*
Perlasz, 33
pest, *89*, *94*, *106*
Pest, 62, 66, 85, 86, 91, 94, 102, 105, 106, 150, 153, 247
Pest—Eperjes Gyorskocsi Intézet, *62*
Pest-Gyöngyös-Miskolc-Kassa-Eperjes útvonal, *86*
Pesti Napló, 150
Pest—Kassa vonal, 153
pest-kőbányai próbavasút, *89*
Pest-Losonc, 94
pest—losonc—besztercebányai vasút, 153
Pest—losonc—besztercebányai vasút, 153
pest—losonci vaspálya, 154
pest—losonci vasút, 154
Pest—losonci vasút, 153
pest—losonci vasútvonal, 153
pest-losonczi vasút, 151
Pest-losonc-zólyomi vonal, 94
Pest-Miskolc közötti út, 86
pest—miskolci vonal, 153
Pétervására, 275, 454
Petljakov, 470
Petrozsény, 303
Pfaff Ferenc, 124
Pichler, 44
pihenő laktanyák, 500
Pitypalatty, *53*
Plettrich, 15
Ploszkó, 23
Pogony, *67*
Pogonyipuszta, 136, 378, 514
Pogonyi-puszta, 298
poggyászteres (*'Elbel-rendszerű*) mozdonyok, 593
Pohorella, 31, 37, 315
Pokorágyi, 15
Polgári fiú- és leányiskola, 630
polgári iskola, 628
Polgári Iskola, 627
Polgári Iskola Putnok, 632
polgári iskolai tanár, 298
polgári kitelepítés, 396
Polom, 23, 81
Polonka, 34, 74
pólya, *10*, *11*
Pongyelok, 32, 33
POÓR István, 325
Poprád, 164
Poprócs, 23, 81
Porosz Államvasútak, 559
posta, *56*, *58*, *59*, *60*, *61*, *62*, *63*, *64*, *65*, *66*, *68*, *161*, *171*, *225*, *249*, *300*, *301*
postabélyeg, *64*

postai tisztségviselők, *59*
postaigazgatóság, *63*, *65*, *172*
posta-igazgatóság, 249
postairoda, 160
postajárat, *58*, *59*
postakezelés, 160, 171
postalovak, *59*
postások, *58*, *59*, *63*, *65*, *66*
postatérkép, *59*
Postavonalak 1848-49, 64
Postavonalak az 1500-as években, 57
pozserováci béke, *59*
Pozsony, 59, 61, 62, 90, 91, 97, 208, 209, 289, 303, 334, 335, 402, 486, 543, 610
Pozsony-Marchegg, 91
Pozsony-Rózsahegy-Kassa vonal Kassáról Vilmány-Tállya-Tokaj-Nánás-Böszörmény-Debrecen postavonal, *59*
Pozsony-Szt.-György, 90
Prága, 334, 347, 376, 603, 612
Prairie, 560
Preisz Móric, 153
Pricc Sándor, 370
Prónay Albert, 153
Pulisch József", 222
Pulisch József:, 587
Pulszky Ferencz, 155
PUP, 475
Puskás Tivadar, *66*, *67*
Puskás Tivadar és Ferenc, *66*
Pusztaszabolcs, 633
Puthon Rudolf báró, 155
Putnok, 9, 35, 37, 46, 48, *59*, *62*, 63, *67*, 88, *95*, *106*, 115, 125, 130, 131, 191, 303, 304, *314*, 315, *337*, 341, *342*, 353, 360, 364, 365, 367, 368, 371, 373, 374, 375, 378, 397, 414, 418, 419, 420, 424, 434, *450*, *459*, 475, 477, 486, 498, 499, 534, 544, 618, 620, 627, *628*, *629*, *630*, *632*, 633, 643, 655
Putnok (Putnock)-Losonc vasútvonal, 353
Putnok vasútállomás, 628
putnoki leánynevelő intézet, 475
putnoki polgári iskola, 424
Püspöki, 9
Püspökladány-Debrecen, 94
Püspökladány-Nagyvárad, 94
püspökladány-nagyváradi, 108

Q

Q kocsi, 273
QNV 13 személykocsi, 272, 273
Quittner, 203, 204

R

Radiátor-gyár, 508
Radistyán, *53*
Radnóti József, 590
Radvánszky, 45, 62, 63, 87, 116
Radvánszky Antal báró, *63*
Radvánszky Béla báró, 55
Radvánszky Béla, báró, 116
Radvánszky család, 116
Radvánszky Géza báró, *55*
RadvánszkyGusztáv, 35
Radvánszky-Mandelló féle társaság, 87
Radványi, 36
RAF, 457, 458, 459
Ragályi Gyula, 420
Ragyák, 619
Ragyák …,, 370
Rákóczi, *58*, *59*
rakománysúly, *86*
Rákos, 22, 39, 71, *97*
Rákosbánya, 185
Rákosi Mátyás, 564, 565
Rákosi-rezsim, 564
raktár, 290, 301
Rann-Zapresic- Sziszek-Goldovó, 94
Ráth Károly, 41
Rathgeber, 136, 137
Ratkó, 23, 28, 34, 35, 71, 73
Ratkószuha, 28
Recsk, 459
Recsky, 15
Rédova, 18, 27
református templom, 380
reformkor, *63*, *85*
reformkor nemzeti törekvései, *63*
Regécz-Breczenheim Ferdinánd herceg, *62*
Regéczy-Nagy László, 453
régi állomásépület, 296, 300, 301
Reményi Lajos, 640
Reményi Lajosné (Papp Erzsébet), 505
Reményi Schneller Lajos, 396
Reményik Sándor, 214
rendes járat, *58*
repartíciós, 596
Répás, 71
repülőtér, 575
Resica, 97
Restér, 71
részvények, 92, 108, 163, 165, 166, 168, 226, 227, 228, 249
részvénytársaság, 94, 176
Rétháti Tibor, 643
Révai István, 620
Révai Nagylexikon, *55*
Révay István, 574
Révayék, 643
revizionista szervezetek, 405

Rima, 48, *51*, 70, 75, 192, *259*, 339, *353*, 371, 373, 378, 418, *450*
RIMA, 185, 259
Rimabrézó, 18, 33
Rimai coalitio, 30
Rimai Coalitio, 18, 19, 30
Rimai Coalitió, 18
Rimamamurány - Salgótarján Vasmű RT, 221, 267
Rimamurány, 20, 30, 40, 54, 77, 87, 263
rimamurányi bányák, 87
Rimamurányi társulat, 24
Rimamurányi Vasmű, 65
Rimamurányi Vasmű Rt, 274
Rimamurányi Vasmű Rt., 274
Rimamurányi Vasműegylet, 221, 267
Rimamurány-Salgótarján Vasmű Rt, 602, 615, 616
Rimamurány-salgótarjáni, 26, 40, 77
Rimamurány-Salgótarjáni r.-t., 37
Rima-Murány-Salgó-tarjáni Részvény-Társaság, *51*
Rimamurány-salgótarjáni Vasmű, 149
rimamurány-salgótarjáni vasmű r. t, 19
Rimamurány-salgótarjáni vasmű-részvénytársaság, 20, 37, 38
Rimamurány-Salgótarjáni vasmű-részvénytársaság, *54*
Rima-Murány-Salgótarjáni Vasmű-részvénytársaság, 244
Rimamurány-Salgótartjáni Vasmű, 20
Rimamurány-Salgótartjáni Vasmű-részvény-társaság, 20, 37
Rimamurányvölgyi Vasmű, 221
rimamurányvölgyi vasműegyesület, 19
Rimaszéc, 341
Rimaszécs, 71, 88, 115, 192, 193, 314, 418, 419, 420, 443, 535, 540
Rimaszombat, 29, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 46, *59*, 71, 75, 167, 174, *198*, 199, 254, 304, *313*, *314*, 316, *342*, *343*, 353, 360, 366, 376, 418, 419, 431, 432, 457, *459*, *462*, 474
Rimaszombat-Feled vonal, 424
rimaszombati államadó-hivatall, 167
Rimavölgy, 195
rimavölgyi, 167, 174
Rimay, 15
Ringhoffers Waggonfabrik, 391
Ríz István, 640
Ríz János, 590
Ríz József, 590
RMST, 215, 221, 244, 254, 267, 615, 616
Robitsek Gyula, 122, 184, 186, 618
Rochfalva, 36, 44
Roessemann—Harmatta, 508
Rogatica, 625
Rokkfalussy, 15
Róma, 333
román bombázások, 458
román repülők, 458
Románia, 41, 45, 334, 352, 355, 407, 408, 409, 410, 430, 440, 447
Románia „kiugrása”, 447
Romhányi Gyula, 639
Romsics Imre, 484
Róna Pál, 184, 195
Rónaföldi, 85, 370, 633
Rónaföldi (Ruszin), 3, 356, 362, 369, 624, 626
Rónaföldi (Ruszin) János, 5, 356, 362, 369, 627, 655
Rónaföldi család, 623, 624, 626
Rónaföldi Zoltán, 2, 7, 9, 85, 255, 258, 328, 329, 458, 461, 466, 553, 564, 573, 574, 583, 584, 585, 618, 627, 628, 631, 638
Rónapatak, 23, 28, 81
Rongyosgárda, 405, 406
Rongyosgárda jelvénye, 406
Roth Antal, 37
Rothschild báró, *55*
Rothschild-csoport, *89*, *90*
Rottenbiller, *63*
Roxer Gyula, 37
Roxer Pál, 36
Róza-állás, 450
Rózsahegy, 46
Rózsay Miksa, 232
Rozsnyó, 15, 18, 21, 23, 27, 28, 29, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 40, 41, 47, 63, 71, 73, 75, 88, 115, 118, 121, 149, 152, 155, 156, 159, 167, 169, 173, *178*, *185*, 199, *200*, 202, 211, 215, 304, *313*, *314*, 335, 345, 360, 377, *395*, *412*, 413, 414, 415, 417, 426, *459*, 464, 535, 545, *546*, 566, *626*, 642
Rozsnyó – Fülek vonal, 412
Rozsnyó- Fülek vonal, 392
Rozsnyóbánya, 185
rozsnyó-dobsinai, 156, 159, 169, 173
rozsnyói vonal, 412
rúd-, abroncs- és gépvas, *54*
Rudabánya, 149, 343
Rudna, 40
Rudóbánya, 52, *55*
rudóbányai vaspörkölő, *52*
Rudolf – segélyegyesület, 111
Rudolf-laktanya, 303
Ruffinyi Jenő, 25
Russland, 318
Ruszin család, 626
Ruszin Györgyné, 631
Ruszin-család, 626
Ruszkay Gyula, 589, 590, 640, 644
Ruszó Kálmán, 642
Ruttka, 289, 313, 315
RZ, 36, 374, 392, 397, 431, 464, 470, 484, 493, 512, 521, 552, 565, 580, 618, 619, 620, 656
RZ TERV Mérnöki Vállalkozás, *656*

S

S-79B Savoia, 458
Sáfrány Aladár, 589
Sáfrány Elemér, 562, 591, 643, 644
Sagószentkirály, 414
Ságvári Endre Gimnázium és Szakközépiskola, *656*
Sajó, *9*, 23, 43, 48, *53*, 54, *55*, 70, 75, 115, *116*, *117*, *124*, 148, 191, 199, 201, *221*, *222*, 335, *337*, *343*, *352*, *353*, 371, 372, 373, 374, 375, 384, 387, 418, 419, 424, *449*, *450*, 452, *456*, *462*, *469*, 493, *494*, 575, *587*
Sajó – völgy, 455
Sajó bánrévei vasúti hídja, 586
Sajó völgy, 353, 469
Sajó völgyi vasút, 278
Sajó-Ecseg, *53*
Sajó-Galgócz, *55*
Sajógömör, 343, 344, 414
Sajóháza, 413
Sajó-hid, 504
Sajó-Ivánka, *53*
Sajókaza, *59*, *62*, *116*, 125, 130, *314*, 341, 373, *456*
Sajó-Kaza, *55*
Sajókaza tábori repülőtér, 456
Sajókazinc, 456
Sajókazinci Kőszénbánya, 87
Sajó-Keresztúr, *53*
Sajókirályi, 414
Sajólénártfalva, 377, 418, 474, 475, 477
Sajólenke, 494
Sajónémeti, 371, 373, 374, 419, 460
Sajó-Németi, *55*
Sajópálfalva, 414
Sajópart, 574
Sajópart fürdő, 575
Sajópart vízmű, 575
sajópüspöki, 465
Sajópüspöki, 115, 369, 371, 373, 379, 424, 453, 454, 540, 643
Sajópüspöki., 454
Sajórecske, 465
Sajórecskei légitámadás, 576
Sajószentkirály, 369, 377, 494, 535
Sajószentpéte, *68*
Sajószentpéter, *63*, *67*, *68*, 125, 130, 304, *314*, *337*, 340, 341, 371, 419, *459*, 498
Sajó-Szentpéter, *53*
Sajószöged, *68*
Sajóvámos, *68*
Sajóvárkony, 87
Sajóvölgy, 337, 343, 397, 446
Sajó-völgy, 116, *117*, *124*
Sajó-völgy, 455
Sajó-völgy, 458
Sajó-völgye, 449
sajóvölgyi, 167, 174
sajóvölgyi biztositó csoport, 167, 174
Sajóvölgyi Vasutak, 88
Sajóvölgyi villamossági részvénytársaság, 47
salakolótér, 384
Salamon István, 619
Salgótarján, 66, 221, 247, 263, 267, 273, 274, 278, 303, 304, 315, 335, 337, 341, 347, 353, 360, 361, 366, 367, 368, 406, 421, 449, 459, 538, 540, 602, 608
Salgó-tarján, 51
Salgó-Tarján, *51*
Salgótarján – Kisterenye, 273
Salgótarján – Ruttka vonal, 608
Salgótarján-Budapest-Losonc-Zólyom, 94
Salgó-Tarjáni Szent István Kőszéntársulat, 152
Salgótarjáni Vasfinomító, 150, 221, 267
Salgótarján-ruttkai vonal, 315
Samuel Morse, *66*
Sándor Jenő, 620
Sánkfalvy, 15
sapkajelvény, 552
Sapkajelvény, 529, 580
SÁRHIDAI Gyula, 325
Sárkány, 82
Sárkány J. Károly, 39
Sárkány József Károly, 39
Sárkány-féle társulat, 22
Sáros, 60
sasszárny, 11
Sátoraljaújhely, 210, 313, 348, 354, 356, 395, 406, 440, 450, 452, 453, 498, 500, 559, 566, 619, 626
Sátoraljaujhely-Csap vonal, 424
Sátoralja-Újhely-Legenye-Mihályi, 96
Sátoraljaúlyhely, 559
Savcsák Jenő, 619
Sávoly, 71
Schmidt Titus, 241, 242
Scsavniczki József, 577, 591
Scsavniczky József, 562, 578, 643, 644
Sebespatak, 40
Sebesülési érem, 625
segédberendezés, 632
Selejtezés, 120
Selmeczbánya, 313, 315
Serényfalva, 450, 494
Serényi, 62, 63, 67, 294, 337, 374, 379, 419
Serényi Béla, 37, 46, 48, *67*
Serényi gróf kastélya, 379
Serényi János Pál, 619
Serényi kastély, 294
Serényi László, 46
Serényifalva, 454
Serka, 535
Siemens, 27

Sigl, 118, 119, 134, 135, 209, 210, 244, 272, 390, 597, 598, 601, 602, 603, 604, 607, 611, 615
Sigl, Wien és Wiener Neustadt,, 119
síkvidéki tehervonati mozdony, 390
síkvidéki vonalak, 560
Simon Attila, 355
Simon Dezső dr, 642
Simonyi, 49, 541
sin, tartó gerendák, *54*
Sina, 89, 90, 91, 115
Sina báró, *89*
Sina- és Rothschild-csoport, *90*
Sina-csoport, *91*
Sina-féle társaság, 91
Siófok, 91
Sirovy, 375, 376
Skoda, 394, 548, 603, 612
Sobochleben, 93
sodrony-kötélpálya, 185
Sodronykötélpályák, 80
Soltész Ilona, 625
Somogyi Antal, 590
Somsály-bánya, 267
Sopron, 87, 91, 92, 93, 95, 289, 335, 361, 366, 368, 405, 441
Sopron-Katzelsdorf, 91
Sopron-katzelsdorfi vonal, 92
Sopron-Nagykanizsa., 93
Sopron-pozsony-vágvölgyi vonal, 95
sorompóőri szolgálat, 304
sportkör, 574
sportrepülőtér, 470, 574
St. Luzia, Lom, 625
Staroglavica-Viogor melletti harcok, 625
Steinbrück-Zágráb-Sziszek, 93
Stiff Károly, 232, 239, 241
Stromfeld Aurél, 346
Stroussberg Bethel Henrik, 155
Sturmann, 18, 19
Sturmann Márton, 18
Suba János, 327, 359
súlyvagon, 87
Sumjácz, 34
Susány, 32, 71
Sütheő István, 48
Süvete, 33, 546

Sz

Szabad Európa Rádió, 567
Szabadalmazott osztrák-magyar államvasúttársaság, 93
Szabadka, 289, 333, 334, 412
Szabadkai Ödön, 639
Szabadkai Ödönné, 470
Szabadkai Péter, 590
szabadságharc, *58*, *59*, *65*, *66*, *92*
Szabó Béla, 618
Szabó Endre, 48
Szabó György, 184, 232, 235, 239
Szabó János, 619
Szabó László, 641
Szabolcsi Antal, *62*
Szájbély Gyula, 41
Szajol-Arad, 94
szajol-aradi, 108
szakaszmérnök, 298
Szakszervezeti Tanács, 507
SZÁLASI FERENC, 457
Szalkó Béla, 589
szállítási díj, 99, 692
Szalócz, 157, 170
Szamosi László, 589
Szamuely Tiborr, 346
Szandecz, 75
Szánt6 Béla,, 465
Szántó Béla, 576, 643
Szapáry Gyula, 20, 37
Szaplonczai Gyula, 574, 577, 589, 590, 640
szárnyvonal, 88, 91, 115, 152
szarvas, 11
Szeberényi Lehel író, 485
Szeberényiné, 485
Széchenyi, 19, *67*, *91*, *92*, *95*
Széchenyi István gróf, *91*
Széchy család, 10
Széchy Mária, 15
Szeged, 92, 94, 289, 303, 333, 366, 425, 447, 448, 554
Szeged- Szabadka, 92
Szegedi József, 370, 519, 577, 590, 640
Szegedi Üzemvezetőség, 307
Szeghető, 27
Szeiffert Antal, 29
Székely, 48, 370, 546, 618
Székely Dezső, 639
Székely Gergely, 370, 571, 573, 618, 639, 644
Székely József, 618
Székesfehérvár, 90, 91, 93
Székesfehérvár-Újszőny, 93
Szelcze, 34
Széles Gyula, 589, 641
Szeles István, 464, 618
Szeles István/, *655*
Széles Lajos, 255, 395, 573, 584, 589, 641, 645
személy és vegyesvonati mozdonyok, 593
személy-, vegyes- és tehervonati mozdonyok, 593
személyforgalom, 98, 272, 273, 325, 326, 385, 502
személyszállítás, *85*
személyszállitó kocsi, 158, 171
személyszállító vonat, 97
személyvonat, 98

személyvonati mozdony, 134
személyvonati szolgálat, 559
személyzeti laktanya, 558
Szénássy, 48
Szénássy Gyula, 27
Szendrő, *68*
Szendrőlád, *68*, 335
szénpályaudvar, 580
szénszerelő gép, 522
Szénszerelő serleges felvonó, 386
Szent István Kőszénbányatársulat, 153
Szent Miklósi Uraság, *9*
Szentdomonkos, 275
Szentendre, 273
széntér, 384, 561
széntér és rakodó, 384
Szente-Varga Domonkos, 289
Szent-Háromság, 27
Szent-Iványi Árpád, 45
Szent-Iványi József, 45
Szentmiklós, 356, 495, 626, 631
Szentpéter, 53
Szentpéter-fiumei vonal, 95
Szentváry-Lukács János, 478
Szepes, 16, 60, 152, 189, 205, 566
Szepes-Gömöri Érchegység, 189
Szepesi főpostamester, *58*
Szepesség, *164*
Szepesy András, 35
Szépfalvi Lajos, 640
Szepsi Lajos, 260, 267
Szepsi Lajos főmester, 260, 267
Szerbia, 41, 45, 47, 320, 352
Szered, 90
Szerémség, 333
Szerenc, 313
Szerencs, 59, 60, 303, 313, 368, 425, 498, 632
Szerencs-Hidasnémeti pályaszakasz, 632
szerkocsi, 230, 268, 518
Szerkocsik, 596
szerkocsis gőzmozdonyok, 383
szerkocsis mellékvonali mozdony, 593
szertár, 384, 582
szertartályos mozdony, 268
Szigetvári István, 337
Szihalom, 62, 85
Szikszó, *61*, *68*, *314*
Szilézia, 319
Szilvásvárad, *68*, *316*, *459*
Szimel Gáspár, 590
színjátszókör, 574
Szinva, *52*, *53*
Szinva patak, *53*
Szinva-völgy, *52*
Szirk, 22, 23, 39, 80, 185
szirki rakodó, 185
Szirmabesenyő, *68*
Sziszek-magyar tengerpart, 89
Szkárosy, 15
Szkrád, 96
Szlabos, 42, 43, 71
Szlovák Államvasutak, 559
Szlovák deportálás, 538
szlovák partizánok, 397
Szlovákia, 150, 334, 405, 407, 410, 411, 448, 458, 477, 543, 547, 548, 619
Szlovénia, 352
Szmerek Lajos, 620
Szob, 88, 115, 360, 361, 366, 549
Szobránc, 335
szocialista munkaversenyek, 561
szocialista rendszer, 299
szolgák, 279, 385
szolgálati főnökség, 121
szolgálati lakás, 299, 387
szolgálati lakáss, 299
Szolgálati táblázat, 624
Szolnok, 66, 90, 93, 94, 97, 289, 385, 448
Szolnok - Arad, 91
Szolnok-Budapest, 93
Szolnok-Debrecen- Szatmár, 91
szolnok-debreczeni, 108
Szolnok-Nagyvárad, 94
Szomszéd József, 519, 590
Szontagh, 37, 40
Szontagh Pál, 37, 40
szovjet, 447, 448, 449, 450, 452, 453, 455, 457, 458, 459, 461, 462, 470, 478, 485, 486, 493, 494, 506, 532, 551, 552, 573
Szovjet, 448
szovjet bombázás, 466
szovjet hadifogság, 485, 491
szovjet közlekedési modell, 551
szovjet légitámadás, 458
szovjet minta, 551
szovjet taktikai bombázások, 457
Szovjetunió, 395, 396, 400, 407, 408, 410, 514, 527, 532, 548
szövetséges hadászati légierő, 457
Sztaho László, 412, 626
Sztálinváros, 633
Sztaniszlovszky Venczel, 31
sztrájk, 279, 364
Szugyec repülő vezérezredes, 458
Szuha, 23, 32
Szuha patak, *55*
Szuhakálló, 456
Szuha-Kálló, *55*
Szűcsék István, 640

T

T IVb. osztályú fogaskerekű mozdony, 207
Tábori István, 590
Takách Miklós, 386
Takács Bence, 262
Takács Gyula, 589
Takács József, 370, 465, 519, 553, 590, 642
Takács Lali, 486
Takács Tibor, 530
Talián Béla, 589
Talján Béla, 640
talpfa, 97, 156, 157, 170, 177, 223
Tamás Ferenc, 537
Tanácsköztársaság, 325, 332, 337, 342, 346, 350, 364, 618
Tapolcsány, 52
tapolcsányi, upponyi és nekézsenyi vasérczek, *52*
Tar László, 420
tarifapolitika, 123
tartalékmozdony, 580
tartalékszolgálat, 391
Távbeszélő előfizetők, *68*
Távirda, 172
távírda, 67
távirdaigazgatóság, 160
távirda-igazgatóság, 160
távirda-igazgatóság, 172
távirda-igazgatóság, 172
távirda-igazgatóság, 225
távírdatiszt, *67*
távirda-vezeték, 160, 225
távirda-vezetékek, 160, 225
távíró, *66*, *67*, 304
távíróhálózat, *66*
teheráru rakodó és raktárépület, 221
tehergépkocsi, 185
teher-hegyipálya, személyvonati mozdony, 389
teherkocsi, 98, 158, 171, 273, 349, 551
tehervonat, 394
tehervonati mozdony, 209, 390, 391, 393, 394, 395, 397, 398, 518, 559, 611
tehervonati szolgálat, 136, 211, 390, 609
Teleki Pál, 408, 414, 441
Telgárt, 74
Temesvár, 61, 66, 93, 97, 289, 453
Temesvár-Józsefváros, 303
tengely-nyomás, 123, 178
tényleges katonai szolgálat, 624
Terge Lajos, 620
Terray István, 232
tervgazdálkodás, 552
tervutasításos gazdálkodás, 551
Thomas-acélsínek, 97
Tibolddaróc, *68*, *450*
tirefond, 97
Tiso, 405
Tisza István, 116, 280, 367
Tiszai pályaudvar, 124, 460
Tiszai Vaspálya Társulat, *66*
Tiszai-pályaudvar, 105
Tiszakeszi, *68*
Tiszántúl, 115
tiszavidéki vaspályatársaság, 108, 109
Tiszavidéki vasút, *93*, *94*
Tiszavidéki Vasút, 105, 107, 117, 123, 152
Tiszavidéki Vasúttársaság, 105
Tiszolc, 86, 123, 185, 188, 198, 199, 208, 210, 215
Tiszolc – Breznóbánya -Zólyombrézó vonal, 608
Tiszolc – Vashegy, 244
Tiszolc fűtőház, 123
Tiszolcz, 16, 23, 24, 26, 31, 32, 34, 35, 36, 37, 44, 46, 48, 71, 73, 74, 81, 155, 156, 169, 177, 191, 195, 198, 203, 313, 314
tiszolczi mészkőbánya, 26
tiszolczi vasgyár, 23
Tiszolc-Zólyombrézó vonal, 207
tiszolcz-rhóniczi, 176, 177
tiszolcz-vashegy, 177
tiszolcz-vashegyi, 176
tiszolcz-vashegyi sodronykötélpálya, 81
tiszti és segédtiszti lakások, 299
tisztviselők, 26, 172, 298, 300, 301, 375, 664, 665, 666, 667, 669
Tivald Attiláné, 112
Tokaj, *59*, *66*, *90*, 115, *450*
Tolmein, 625
Tolnai Árpád, 589, 641
Torna, *53*, *148*, *151*, *313*, *314*, 345, 353, *441*
Torna megye, 149
Tornaalja, 304, 337, 359, 376, 377, 379, 414, 494
Tornaija, 443
Tornalja, 200, 314, 335, 336, 343, 344, 345, 470, 536
Tornallya, 34, 75, 360, 377
Tornallyay Zoltán, 45
Tóth Ágnes, 534
Tóth András, 640
Tóth Andrásné, 591
Tóth Árpád, 346
Tóth Béla, 470, 639
Tóth Lajos, 365, 590
Tóth László, 640
Tóth László I., 589
Tóth László II, 589
tölgyfatalp, 97
Török, 19
török uralom, *89*
Törökország, 45
történelmi Magyarország, 548
törvénycik, 102

törvénycikk, 102, 104, 105, 106, 107, 110, 116, 154, 164, 168, 169, 176, 177, 178, 222, 224, 230, 231, 248, 251, 300, 302, 303
Trefort Ágoston, *91*
Trencsén, 289, 333
Trianon, 6, 218, 273, 278, 311, 329, 351, 354, 355, 356, 361, 362, 373, 388, 391, 400, 405, 410, 411, 432, 455, 484, 506, 532, 545, 553, 609, 625, 626
Trient, 624
Triest, 90
Truman, 525, 526
Turcsányi Zoltán, 584, 643, 645
Turcsok, 22, 39, 81
tűznélküli (gőztárolós) gőzmozdonyok, 595
TV. osztály, 203, 393, 394, 594
TVa. osztály, 394
TVV, 136

U,Ú

új mozdonytelep, 286
Újantalvölgy, 36, 37, 44
újság, *65*, *494*, *544*
Újságíró Szövetség, 554
Ujszász-Vámosgyörk vonal, 424
Újszőny-Székesfehérvár, 93
Újváry Márton, 195
Ung, 335, 353, 403
UNRRA, 545
Uppony, 52
USAAF, 457
Utassi V. Károly, 259
utazószolgálat, 304
Uza, 15

Ü,Ű

üzemi altiszt, 322, 325
Üzemi Bizottság, 503, 505, 521
üzemvitel, 632

V

V., 95, 118, 119, 124, 193, 312, 345, 368, 387, 450, 502, 597, 670, 683
V. osztály, 118, 119, 121, 124, 210, 259, 593
V.a. osztály, 208
Va. osztály, 208, 594
Vác-Balassagyarmati vonal, 419
Vác-Esztergom, 92
Vadász Sándor, 339
Vadna, *53*, *67*, 125, 303, 304, 373, 374, *459*
vagon, 87, 88, 274, 324, 450, 498, 505, 509, 585
Vagon Lits, 508
vagon-buktatósori vágányok, 585
vagonlakó család, 354
Vágvögyi vonal, 93
Vajdaság, 352
Valkány-perjámosi vonal, 95
váltókezelő, 304
váltott személyzet, 395
Valykó, 34
Vályvölgy, 71
vámhivatal, 357, 514
Vámosbalog, 494
Vámosgyörk—Gyöngyös vonal, 511
Vámosgyörk-Ujszászi vonal, 419, 420
Vámosgyörk-Újszászi vonal, 419
Vanyó Ferenc, 589
Váradi Pál, 639
Várallya, 31, 33, 36
Varanno, 313
Varbó, *53*
Varga, 221, 258, 259, 267, 289, 474, 475, 476, 477, 520, 522, 544, 643
Varga József, 221, 258, 259, 267, 591
Varga Károly őrvezető, 474
Várgede, 342, 535
Várgedefürdő, 194
Várkon, *54*
Várkonyi János, 638
Várkonyi Sándor, 620
Várnai József, 370, 642
vasaljzat, 97
vasércz-termelés, *55*
vasfínomító, *54*
vasgróf, 18
vasgyár, *52*, *54*, *55*, *268*, *313*, *315*
vashegy, 21, 22, 31
Vashegy, 22, 23, 39, 80, 81, 185, 215, 661
vashegyi, *176*, *177*
vashidak, 52
Vasmívelők egyesülete, 19
Vasöntöde Rt, 389
vassín, 97
vasút, 5, 6, 7, 10, 11, 52, 53, 66, 84, 86, 89, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 98, 99, 102, 115, 117, 120, 169, 185, 245, 258, 260, 298, 299, 317, 318, 319, 320, 328, 345, 348, 383, 456, 461, 470, 495, 555, 624, 634, 655
vasút stratégiai fontossága, 318
vasutak építése, *66*, *96*, *102*
vasútállomás, 221
vasútállomás utcája, 379
Vasutas családok Bánrévén, 637
vasutas egyenruha, 552
Vasutas hősök emlékműve, 329
vasutas klub, 574
Vasutas Önkéntes Támogatási Alap, 112
Vasutas színjátszókör, 370
Vasutas Takarék 1911, 113

Vasutas Verseny Országos Versenybizottsága, 520
Vasutasnap, 552, 563, 564, 573, 574
Vasutasok és Közlekedési Dolgozók Jótékonysági Egyesülete, 111
vasúti állomás, *52*
vasúti áruszállítás, 552
vasúti csomópont, 277, 278, 385, 411
vasúti forgalmi szolgálat, 100
vasúti gördülőanyag, 511, 523
vasúti hálózat, *66*, *278*, *362*
Vasúti katonai alakulat, 328
Vasúti sínek, *52*
Vasúti szállítószázad, 329
vasúti tartálykocsik, 474
vasúti távíróállomás, *66*
vasútnál alkalmazott munkások, 290
Vasúttörténeti Park, 518
Vasútvonalaink 1939, 413
Vasútvonalaink 1940, 426
vasútvonalak, *66*, *318*, *319*, *353*
vasútvonalak villamosítása, 136
Vauterin-féle aljzat, 97
Vay, *11*, *294*
Vay birtokos család, 11
vegyesvonati mozdony, 119, 210
Vegyipari Gépgyárak, 508
Veisz Adolf, 443
Velezd, *54*, *55*
Velkenye, 377
Velt Vilmos, 618
Veninger, 125
Veres István, 590, 643
Vereskő, 205
Vernár, 34, 73, 74
Verpelét, 59, 459
Veszveres, 170
Veszverés, 75, 157
vezényléses szolgálat, 626
vezérkar, 318
VI. osztály, 118, 119, 120, 121, 130, 208, 387, 593
Viczényi, 640
Vidó Mihály, 644
Vigtelke, 157, 170
vígtelki sodronykötélpálya, 82
VII. osztály, 403, 432, 443, 593, 594, 665
VIII. osztály, 593
VIII. számú páncélvonat, 348
világháború, *68*, *328*, *384*, *405*, *440*, *448*, *485*, *532*, *534*, *548*, *626*
Világháborús emlékmű, 379
villamos, *52*, *54*, *67*, *383*
villamos mozdonyok, 580, 595
Vilmos Császár Gyalogezred, 625
Vilt Vilmos, 232
VIm. osztály, 212, 593
visszacsatolt területek, 406, 432
Visszaemlékezés 1944. október 21, 457
visszavonuló csapatok, 397
vitéz Major Jenő vezérezredes, 491
vitéz Pataky Tivadar, 630
vitéz Szusz Ferenc, 627
Vitkó László, 574, 640
Vitkovitz, 97
Vix, 337
vízállomás, 158, 469
vízállomási berendezések, 498
Vízdaru, 387
Vizeki Talján András, *60*
Vizesrét, 18
vízház, 522
víztorny, 397, 578
víztorony, 384, 493, 554, 561, 576
Vizslás, *51*
Vojatsek Antal, 195
Vojtek-németbogsáni vonal, 95
Volny József, 150, 151, 152
Volny József kohómérnök, 150
Volóc, 335
vonali gyakorló szolgálat, 632
vonatfékezők, 304
vonatkísérő, 303, 679
vonatösszcütközés, 420
vontatási főnök, 633, 655
vontatási jellemző, 581
vontatási szakszolgálati vizsga, 632
vontatási telep, 498, 499
Vörös Hadsereg, 342, 345, 348, 396, 398, 447, 448, 494, 498, 499
Vukovár - Fiume, 91

W

Walgatha cseh huszita vezér, *53*
Walter Ulhmann, 470
Wehrmacht, 395, 396, 398, 407, 430
Weimann Győző, 414
Weitzer, 118, 119, 210, 597, 601
Weitzer János Gép- Waggongyár, 389
Wekerle Sándor, 111, 288
Wekerle Sándor miniszterelnök, 288
Wesselényi, 15
Westinghouse-féle rendszer, 97
Wiener Neustadt, 118
wikipedia, 87, 133, 134, 254, 270, 390, 391, 393, 515, 516, 519, 526, 560
wikipédia, 135, 210, 389
Wimmer Vilmos, 124
witkowiczi bánya- és vasmű-részvénytársaság, *55*
witkowiczi vasgyár, *55*
WLF Floridsdorf, 135, 598

WLF Hloridsdorf, 207
Woodrow Wilson, 333
Wöhlert, 135, 391, 598
Wöhlert Berlin, 135

X

X. osztály, 208, 209, 390, 593
X.. osztály, 594
XI. osztály, 111, 300, 566, 593, 594
XII. (12.) páncélvonat, 349
XII. osztály, 286, 296, 388, 389, 593, 594, 601, 610, 616, 660, 693
XII.1. osztály, 208
XII.1osztály, 208
XIII. osztály, 208, 593, 594
XIV. osztály, 17, 95, 594
XIVa. osztály, 594
XIVb. osztály, 594
XIVc.. osztály, 594
XV. osztály, 594
XVa. osztály, 594
XVI. osztály, 25, 594
XVII. osztály, 32, 300, 302, 303, 450, 594
XVIII. osztály, 18, 354, 594
XX. osztály, 387, 594

Z

Zágráb, 92, 289
Zagyva, *51*, *449*
Zákány-Zágráb, 95
Zalaváry Zoltán, 640
Závadka, 34
Zeitweg-Prevali, 97
Zelene, 71
Zemberg, 22, 26
Zemplén, 148, 313, 441, 461
Zichy, 24, 40
Zlatnó, 75, 315
Zobel Lipót, 241
Zólyom, 16, 74, 95, 116, 152, 203, 279, 313, 314, 315, 573
Zólyom-besztercebányai vonal, 95
Zólyombrezó, 303
Zólyombrézó, 205, 215, 314
Zólyombrézó-erdõköz-tiszolczi vonal, 314
Zólyombrézó-tiszolczi h. é. vasút, 205
Zólyom-zólyombrézói vonal, 314
Zombor, 94, 289
zúzott kő, 97
Zürich, 93
Zvara Zoltán, 629

Zs

Zsaluzsány, 32, 71
Zsdanov repülő altábornagy, 458
Zsíros Sándor, 494
Zsorna Gusztáv, 37, 47
Zsuga Gábor, 268