

A MAGYAR KIR. ÁLLAMVASUTAK ÉS A MENEKÜLTÜGY

Írta: dr. Tüske Jenő, m. kir. államvasúti főfelügyelő.

Nem könnyű feladat az, amelyet e kétségtelenül hézagpótló mű szerkesztője maga elé tűzött. A tízéves határvonalon állva, szívünk szerint inkább előre néznénk, a derengő magyar jövőbe, azokra a feladatokra, amelyek reánk várnak és amelyeknek sikerétől nemzetünk léte függ. Ha itt, e cikk keretében, mégis szívesen tekintünk visszafelé, ez azért van, mert ennek a végzetes tíz évnek legfájdalmasabb ügyében: a menekültügyben, a m. kir. államvasutak — mint általában az összes magyar vasutak — tiszteletreméltó nagy munkát végeztek.

A menekültügy országos vonatkozásait e mű más részében méltóan kidomborították. Ennek a cikknek csak az lehet a hivatása, hogy a másutt nyert általános képet kiegészítse az államvasutak külön szerepével. Ez a szerep kettős volt: súlyos közlekedési viszonyok mellett a hontalanná vált menekülők nagy tömegeit kellett — sokszor pánik idején — elszállítani és emellett meg kellett oldani ezer és ezer menekült vasutas család kenyérkérdését.

A hadiszerencse hullámozása már a háború elején különféle területeken menekülésre kényszerítette a lakosságot. A szerb betörés délen, az oroszok közeledése a Kárpátokban, már nehéz feladatok elé állították a vasutat, amely a csapatmozgásokkal már úgyszólván teljesítőképeségének legszélső határán mozgott. Az igazi menekültügy azonban az oláhok betörése nyomán keletkezett. Ez volt az a nagy erőpróba, amelyet csak egy önfeláldozó, hazafias személyzettel lehetett megoldani. Mindenekelőtt nagy katonai erőket kellett a veszélyeztetett terület védelmére leszállítani, ami önmagában minden energiát szükségessé tett a kizárólag egyvágányú pályákon. Ha ehhez hozzávesszük, hogy az ellenkező irányban nemcsak ezreit kellett a fejtvesztett lakosságnak elszállítani, hanem a mentett árúk nagy tömegeit is, akkor

képet alkothatunk arról a munkáról, amely heteken át ezen a területen folyt.

Ennek az időnek a feljegyzéseiből csak néhány adatot közlünk. Az oláh hadüzenettel egyidejűleg tudvalevőleg megindult az ellenséges betörés és mindent készületlenül talált. Egyik zsúfolt vonat a másikat követte. A forgalom biztonsági követelményeinek figyelembevételéről szó sem lehetett. Jelzőeszközök, fékezek nélkül rohantak a vonatok, oly sűrűségben, amire hajmeresztő visszagondolni. Az egyik 13 kilométer hosszú, nagy lejtőben pl. 17 vonat zsúfolódott össze. A személyzet heteken át egyfolytában, egy-két órás pihenési lehetőség mellett, 100—120 óra hosszát volt szolgálatban — még a mozdonyvezető is — és első szóra készséggel fordult vissza és folytatta emberfölötti munkáját. Az első tíz napon csak a kolozsvári és aradi vonalparancsnokság 2726 *kocsit továbbított* az ország belseje felé. A csaknem egy hónapig tartó kiürítés ideje alatt pedig több, mint 500 *vonat* továbbított. Hihetetlen teljesítmény akkor, amikor a katonai érdekek megóvása mindenek fölött állott és amikor az ország három határán folyt az élet-halálharc.

A magyar vasúti személyzet kötelességtudása az egész háború alatt, de főként ezekben az időkben példátlanul áll. A napokon át tartó megfeszített munka sok-sok derék vasutas egészségébe került. Az egyik családos fékező meghalt a fékhelyen, ahol 84 órát szolgált már egyfolytában. Halálosan kimerült állapotában sem hagyta el őrhelyét, mert akkor — a nagy személyzethiány miatt — a menekülő családokkal zsúfolt vonat fékező nélkül rohant volna bele a bizonytalan éjszakába. Ez a hősiességű ember bizonyára egyik legtisztéletreméltóbb áldozata a nagy küzdelemnek!

Bármilyen nehéz feladatok elé állította a vasutakat a háború alatt a menekülők elszállítása, ez mégis csak átmeneti nehézség volt és — legalább vasúti szempontból — rövid idő alatt lebonyolítást nyert.

Éveken át leküzdhetetlen nehézségekkel kellett azonban a vasutaknak megbirkózniok a nagy nemzeti katasztrófa: az összeomlás után.

Egy kis töredékre lecsökkent, tökéletesen leromlott vasúti jármű-parkkal, súlyos belső viszonyok mellett kel-

lett a beözönlő menekültek szállításáról gondoskodni és emellett még a vasúti kocsiknak százait és ezreit kellett lakásul feláldozni.

Megteremtődött a *vagonlakók*« addig ismeretlen fogalma és alapjaiban fenyegette a szállítási szolgálatot. A legtöbbet veszített, szerencsétlen honfitársak iránt való hazafias együttérzés lehetlenné tette azt, hogy a vasutak az üzletszabályzat álláspontjára helyezkedjenek és a rendeltetési állomásra való megérkezés után kiürítsék a lakástalan menekültek kocsijait. Viszont azonban ezek a majdnem kivétel nélkül üzemképes állapotban levő kocsik rendkívüli mértékben hiányzottak és sokszor megbénították a forgalmat.

A fejetlenség első idejében, amikor komoly kormányintézkedésre nem volt kilátás, a vasutak menekültekkel töltöttek meg minden, habár csak átmenetileg nélkülözhető szolgálati helyet: várótermeket, őrházakat és egyéb hivatalos helyiségeket és a vagonlakóknak is elnézték, hogy — főként a kemény téli időkben, tüzelőanyag tekintetében — úgy segítettek magukon, ahogy tudtak. Egyidejűleg folytonos tárgyalások voltak napirenden kaszárnyák, iskolák és egyéb középületek és fogolytáborok lakásul átengedése iránt. Évek múltak, amíg az államhatalom e nyomorba jutottak lakásügyéről rendszeres építkezés útján gondoskodhatott és ezidő alatt sokszor kellett a fontosabb gazdasági időszakokban külső államoktól drága pénzen vasúti kocsikat bérelni a lakásul elfoglaltak helyébe.

Alább közlünk egy rövid kimutatást, amely ezt az igénybevételt demonstrálja, de egyben azt is, hogy *az utolsó vagonlakó 1927. február hó 1-én* tűnik el a kimutatásból, vagyis majdnem *kilenc évbe* került, amíg ezt a súlyos kérdést végleg meg lehetett oldani.

A kormány ugyan már 1921. március havában szigorú rendeletet adott ki, amelyben megtiltotta azt, hogy a határállomásokon beköltözés! engedély nélkül menekültekkel elfoglalt vasúti kocsit átvéssék, mindazonáltal e kocsik száma folyton növekedett és — amint látjuk — 1921. július hó 1-én érte el tetőpontját. Ettől kezdve a csökkenés lassú ugyan, de állandó, ahhoz képest, ahogy a vagonlakók elhelyezését célzó nagyobb állami lakástelepek: a pestszent-

lőrinci, a Mária Valéria-telep, az Augusztá-telep, a Madarász-utcai, a Pongrác-úti és a Juranics-utcai tető alá kerültek. Ilyen lakásépítő akció az egész ország területén megindult. A városok tekintélyes kölcsönt kaptak és bár az ekként épült házak benépesítésénél elsősorban a lokálpatriotizmus érvényesült, legalább közvetve, itt-ott lakáshoz jutottak a vagonlakók is. Az államvasutak kezdeményezésére és részvételével egy miniszterközi bizottság is közreműködött ebben az elhelyezési akcióban és jelentékeny sikere van abban, hogy a vagonlakók száma rövid idő alatt 3000-rel lecsökkent.

Az összeomlás utáni forradalmak zűrzavarában hiányzottak a vagonlakókról a pontos feljegyzések és ezért a kiutatást 1919. december 31-ével kezdjük.

E szerint a vagonlakók által lakásul elfoglalt vasúti kocsik száma volt:

1919X11. 31-én	1582 az egész ország területén	
1920 VII. 1-én	2311 » » » »	
1920 XII. 31-én	2308 » » » »	
1921 VII. 1-én	3824 és külön a bpesti állomásokon:	919
1921 XII. 31-én	2876» » » » »	741
1922 VII. 1-én	2367 » » » » »	546
1922 XII. 31-én	1378 » » » » »	267
1923 VII. 1-én	1060 » » » » »	89
1923X11. 31-én	941 » » » » »	131
1924 VII. 1-én	836» » » » »	117
1924X11. 31-én	605» » » » »	65
1925 VII. 1-én	305» » » » »	4
1925X11. 31-én	181» » » » »	4
1926 VII. 1-én	37» » » » »	9
1926X11. 31-én	3 » » » » »	0
1927 II. 1-én	0!	

A vagonlakó-kérdés tehát a szomorú emlékezetű múlté lett, a közölt számok pedig adatai Trianonnak és bizonyosságai annak, milyen türelemmel viseltettek az utódállamok a nemzeti kisebbségek iránt. Ausztria is sokat veszített területéből, de aki ezekben az időkben gyakrabban utazott osztrák területen, bizonyára csak halvány kis töredékével találkozott ezeknek a »békekocsiknak« . . .

Nem lehet ezt a kérdést lezárni anélkül, hogy reá ne mutassunk arra a mérhetetlen kárra, amit az államvasutak azáltal szenvedtek, hogy ezek a kocsik eredeti rendeltetésüktől hosszú éveken át elvonattak. Konkrét számokra nem hivatkozunk, csak utalunk arra, hogy bármily súlyos volt is gazdasági helyzetünk ezekben az években, a románok kocsielhurcolása és az ú. n. jóvátétel folytán oly kis kocsi-park állott rendelkezésre, hogy a számítás során joggal feltehető, hogy ezek a kocsik az év legnagyobb részében állandóan használatban lettek volna. Hiányuk — amint fentebb mondtuk — részben költséges bérlet útján pótolható, nagyrészen azonban egyáltalán nem volt pótolható, kiszámíthatatlan kárára a magyar közgazdaságnak, amely nem volt képes az árúk és termelvények tömegeit kellő időben piacra juttatni. Itt önkéntelenül vissza kell gondolnunk a rosszlelkű infláció korára, amikor az előrelátóbb nyugati államok a lerongyolódott papírvattájukkal nagy és maradandó értékű befektetéseket létesítettek, mi pedig lakástermelés helyett túrtuk, hogy igénybevétessék a legdrágább lakás: a vasúti kocsi.

Ezzel elérkeztünk az államvasutak másik nagy szerepéhez: a saját menekült alkalmazottainak kérdéséhez.

Sokszor elhangzott annakidején liivatalos helyeken is az az apprehenzív megállapítás, hogy a menekült közalkalmazottak igen nagy százalékát teszik ki a vasutasok. Azonban közelebbről megvizsgálva a kérdést, ez a körülmény könnyen érthetővé válik. Tény az, hogy az összeomlás után bizalmas utasítások mentek, hogy mindenki a lehetőség határáig maradjon helyén és teljesítse kötelességét. Valóban megállapítható, hogy a menekültek zöme nem az első időben költözött át. Az utódállamok azonban rövidesen ráeszméltek, hogy a politikai hatalomnak integráns része a vasút fölött való korlátlan rendelkezés és ez nem tekinthető biztosítottak addig, amíg a magyar vasutasság helyén van. Nem azt mondjuk ezzel, hogy más kategóriáknál inkább hiányzott a hazafias gondolkozás. A teljes igazgatási egységet képező vasúti hálózaton azonban a személyzet beosztása, elhelyezése általános szempontok szerint történt. Így történt, hogy sok dunántúli vasutast Erdélybe vitt a sorsa és viszont. A vasúti szolgálatban megkívánt katonai fegyve-

lem egyetlen szilárd testté kovácsolta ezt a hatalmas személyzetet, amely mindig hűséges támasza volt a magyar állameszmének. Igazolják ezt azok a hazafias sztrájkok, amelyekkel az összeomlás után ez a személyzet az idegen hatalom ellen demonstrált és amelyekben — miként a kommunizmus ellen —, sajnos, magára maradt. Érthető, ha a katonai győzelmek nélkül területekhez jutott utódállamok elsősorban ettől a személyzettől iparkodtak megszabadulni és be nem várva a békeszerződést, illetőségre való tekintet nélkül ezrével utasították ki őket, vagy fosztották meg állásuktól, kenyertől és ezáltal kényszerítették őket a kiköltözésre. A megcsonkítottan, kifosztottan itt álló magyar haza tehetett-e mást, mint keblére fogadta ezeket a véreit és elaprózta az itteni ügyis sovány kenyeret. Tette abban a reményben, hogy a békeszerződés szabályozni fogja ezt a kérdést és enyhíti az így jogtalanul reánk hárult súlyos terhet. A békeszerződés idevonatkozó szakaszai azonban — bizonyára jól megfontolt indokokból — a kérdést csak általánosságban érintik és tulajdonképpen ma sincsenek biztosítva azoknak a szerzett jogai, akiknek az utódállamok területén van illetőségük, illetve akik a békeszerződés értelmében új állampolgárságot szereztek.

Ezek a körülmények okozták, hogy menekülteink száma nőttön-nőtt és folyton fokozódó teherrel sújtotta az amúgy is sovány államvasúti költségvetést. — Az első időben a menekült személyzet ott nyert szolgálati beosztást, ahol elhelyezkedni tudott. Ennek az volt az eredménye, hogy az egyes szolgálati helyek amúgy sem kihasználható személyzeti létszáma annak többszörösére emelkedett, ami már fegyelmi szempontból is aggályos volt. — Az első szabályozás 1919. szeptemberében történt. Az ekkor megjelent kormányrendelet értelmében az új menekültek az az utódállamoknak terhére — tisztára akadémikusnak bizonyult feltevés, — járandóságukat megkapták ugyan, de szolgálati beosztást, általában, nem nyertek. Ettől kezdve az idők folyamán megjelent kormányrendeletek a közszolgálati menekültek ügyeit egységesen szabályozták és így azok ismertetését mellőzhetjük. Meg kell azonban emlétenünk, hogy ez a szabályozás rendezte ugyan az államvasutaknál foglalkoztatható személyzet létszámát, viszont azon-

ban a végelbánás alá vonás folytán oly nagy mértékben emelte az államvasutak nyugdíjterhét, hogy az a személyzeti kiadások 100 %-a fölé emelkedett a békebeli 16% helyett. Nincs az a vasútja a világnak, amely ily terheket tartósan elviselhetne.

Hogy az államvasutak által átvenni kényszerült menekültek számáról fogalmat adhassunk, minden fölösleges részletezés nélkül csak arra hivatkozunk, hogy 1923. végén, tehát a létszámcsökkentések idejében, 15.116-ra rúgott az öt év alatt átvett tényleges alkalmazott menekültek száma, ezek közül 5030 csehszlovák területről, 4501 jugoszláv, 5100 román, 390 olasz (Fiume) és 88 osztrák (Nyugat-magyarország) területről menekült. A családtagok száma 47.637-re rúgott, összesen tehát egy hatalmas városnak megfelelő lélekszám, különösen ha hozzászámítjuk még külön a kb. 4000 nyugdíjas családot. — 1924. január 1-e óta ez a szám a korlátozó rendelkezések folytán csak kis mértékben emelkedett s így annak feltüntetése nem változtat azon a tényen, hogy nem volt még egy testület az országnak, amely ily hatalmas arányokban vette volna ki részét a menekültügyből.

Bármily elviselhetetlen terhet jelentettek menekültjeink az államvasuti költségvetésben, felemelt fejjel vallhatjuk, hogy minden megtörtént, ami e szerencsétlenül járt honfitársaink érdekében megtehető volt. Az államvasutak vezetőségének ezt a kötelességszerűen végzett hazafias munkáját nem kisebbíthetjük öndicsérettel, de meg kell említenünk a történeti igazság kedvéért, hogy amíg a lehetőség megvolt, a menekültek túlnyomó százaléka szolgálati beosztást nyert, a létszámcsökkentések idejében pedig soha sem tétetett különbség menekült és nem menekült között és végelbánás alá ily különbség nélkül csak a valóban nélkülözhető személyzet került.

Ha az a célja ennek a műnek, hogy bizonyosságot tegyen amellett, hogy a menekültek ügyeiben minden fórum megtette a maga kötelességét, akkor a m. kir. államvasutak valóban becsülettel teljesített munkára tekinthetnek vissza.