



Ezek vagyunk

**Tanulmánykötet
a Második Magyar
Köztársaság
kikiáltásának
25. évfordulójára**



Hadügy | Oktatásügy | Közlekedés | Könyvtárügy
Hírszerzés | Pénzügyi rendszer | Vasútügy



MMK 1970





Ezek vagyunk

**Tanulmánykötet
a Második Magyar
Köztársaság
kikiáltásának
25. évfordulójára**



Hadügy | Oktatásügy | Közlekedés | Könyvtárügy
Hírszerzés | Pénzügyi rendszer | Vasútügy



MMK 1970



EZEK VAGYUNK - TANULMÁNYKÖTET

A kötetet szerkesztette: Kondor Vilmos

Olvasószerkesztő: Sz. Molnár Szilvia

Borító: Vágó József rajzának felhasználásával készítette Horváth Szvetozár

© 2026 Dragojlovics Péter (A Második Magyar Köztársaság ifjúsági zenei életének története 1944–1969), Halász Péter (Sínen maradt ország és A forint forradalmas), Hámosi Tamás (A Második Magyar Köztársaság Oktatásügye és Iskolarendszere), Illés András (A Magyar Honvédség harceszközei 1944–1969 és Vasútügy a Második Magyar Köztársaságban), Kondor Vilmos (Magyarország története 1944-1969 és VHSz és Válságkezelés)

© 2026 Kondor Vilmos

© 2026 Kondor Publishing

A kiadvány terjesztése ingyenes és nem kereskedelmi célból engedélyezett. A szerzők és a szerkesztő minden jogot fenntartanak (© 2026). A kötet vagy annak bármely részletének másodközlése, átdolgozása vagy kereskedelmi hasznosítása kizárólag a jogtulajdonosok írásos hozzájárulásával engedélyezett.

Kiadja: Kondor Publishing, 2026

ISBN: (ePUB)

SZERKESZTETTE: KONDOR VILMOS

Ezek vagyunk

*Tanulmánykötet a Második Magyar
Köztársaság kikiáltásának 25. évfordulójára*



Megjelent a Második Magyar Köztársaság kormánya és Budapest
Székesfőváros együttműködésében és támogatásával

KONDOR
PUBLISHING

2026

Carlile Aylmer Macartney

Magyarország története 1944-1969

C. A. Macartney 1965-ben írott könyvvázlatának módosított és a szerző által aktualizált kivonata

Horthynak 1944. október 15-én sikerült kiugrania a háborúból, különbékét kötött a szövetségesekkel, akik a következő feltételeket támasztották: 1) azonnali tűzszünet a szövetséges csapatokkal szemben, 2) a magyar hadsereg fegyvereit a németek ellen fordítja, 3) az ország azonnali hatállyal megnyit északon egy húsz kilométer széles folyosót a szovjeteknek, hogy azon keresztül nyomuljanak nyugatra. A harcoló német csapatokat sarokba szorítják, majd foglyul ejtik, ám egy csapat mindenre elszánt, elvakult nyilas suhancokból álló csoport merényletet követ el a kormányzó ellen, és agyonlövik, majd elmenekülnek. A szövetségesek a fegyverszünetet követő kavargásban ifj. Horthy Miklóst ismerik el az államfő ideiglenes utódjának, nem utolsósorban azért, mert a Nemzeti Front teljes egészében az angolbarát Nicky mögött áll. Az ifjabb Horthy a szövetségesek javaslatai alapján átmeneti kormányt nevez ki Dálnoki Miklós Béla vezetésével. A kormány főleg kisgazda és szociáldem politikusokból áll. A választások rendszerének kidolgozását Bibó Istvánra bízák.

A '46-os választások után egységkormány alakul, benne a szociáldemokratákkal, a kisgazdákkal és néhány apró polgári párttal.

A kormányfő a kisgazda Nagy Ferenc, a köztársasági elnök pedig Horthy Nicky. Mivel az ország különbékét kötött, ezért nem kerül a SZEB ellenőrzése alá, és zónákra sem osztják, de a szovjetek nyomatékos kérésének köszönhetően az Északi Folyosó továbbra is rendelkezésükre áll. Az ország két kézzel kap a Marshall-segély felé, és lassan, de biztosan nekiállnak az újjáépítésnek. A New Yorkból hazatért kisgazda politikus, Eckhardt Tibor erőteljes nyomására – és Nicky hathatós támogatásával – a segélyből egyfelől a mezőgazdaságot állítják talpra, másfelől meg eszetlen közlekedési fejlesztésekbe kezdenek: az országot vasútvonalak szelik át, az ötvenes évek elejére megépül Ferihegy 2, majd '64-re már Ferihegy 4 is. A Duna Újpesttől Csepelig gyakorlatilag egyetlen hatalmas szabadkikötő. Német mintára autóutakat építenek, amik főleg kelet felé biztosítanak gyors átjutást – lévén hogy a magyar kormány, Eckhardt javaslatára, úgy lavíroz, hogy kereskedelmi kapocs legyen Kelet és Nyugat között. Minden, a két blokk közötti kereskedelmi tevékenység Magyarországon keresztül zajlik. Az országra relatív jólét köszönt, Budapestet teljesen átépítették, új Városháza épült, az Attila utat és a Krisztina körutat újratervezték, a Deák téren két új hotel áll, a Tabánban pedig új városrészt húztak fel.

1955 őszén az utolsó szovjet katona is elhagyta Ausztria területét, így a most már deklaráltan is semleges ország visszanyerte az önállóságát. A szovjetek viszont egy év elteltével még mindig nem adták vissza az Északi Folyosót a magyar kormánynak, logisztikai és infrastrukturális indokokra hivatkozva. A most már Tildy Zoltán vezette kormány folyamatosan próbál nemzetközi fórumokon is nyomást gyakorolni Hruscsovra, de kevés sikerrel. A jelenlévő szovjet csapatok száma hónapról hónapra lassan csökken, de 1956 őszén még mindig húszezer katona és

több hadosztálynyi tank állomásozik a Folyosó területén. Egy váratlan sportesemény azonban nem várt löketet ad a szovjetek távozásának.

Az Aranycsapat nem elég, hogy 1953-ban 6:3-ra megverte a briteket a Wembley-ben, még 1954-ben is sikerült legyőznünk Bernben a németeket. A magyar foci a világ legjobbja, éppen ezért hatalmas pofon, hogy a válogatott egy barátságos mérkőzésen kikap a szovjetektől 1956 októberében Moszkvában, 6:1-re. A csapatot nem fogadja ünneplő tömeg Ferihegyen, úgy kell vonattal az országba csempészni őket, dühödt tömegek vonulnak az utcára, Budapesten megáll az élet. Kádár János, a BRFK szocdem vezetője ellenáll párttársa, Marosán György belügyminiszter követelésének, hogy a tüntetéseket karhatalommal verjék le. A vesztes meccs miatti forrongás azonban hamarosan politikai színezetet kap, mert a tömeg megindul a szovjet nagykövetség felé, követelve a csapatok távozását. Kádár nem akadályozza meg, hogy a tüntetőkhez rendőrök is csatlakozzanak. Marosán – a kormány egyetlen szociáldemokrata minisztere Kéthly Anna miniszterelnök-helyettes mellett – utasítja Kádárt, hogy oszlassa fel a tömeget, ő viszont nem hajlandó erre, mindössze széles kordont vonat a követség köré. A pesti zavargások híre pillanatok alatt eljut vidékre is, és napokon belül fegyveres felkelők jelennek meg az Északi Folyosó határvárosainál: Miskolcon, Nyíregyházán és Győrben.

A nem titkoltan Moszkva-barát Marosán rendőri alakulatokat vezényel a Folyosó védelmére, és október 23-án kitör a forradalom, ami az államrendet egyelőre nem veszélyezteti – és nem is fogja, mert Kádár egy ügyes politikai húzással felismeri, hogy melyik a jó oldal, és párttársát, barátját, harcostársát, Marosánt elárulja: a BRFK egységeit utasítja a tüntetők védelmére, és közli a szovjet

követséggel, hogy csak ideig-óráig képes biztosítani a biztonságukat. (A fegyverszüneti egyezmény, majd a magyar állam elismeréséről szóló nemzetközi szerződés már 1946-ban explicite megtiltotta az országnak, hogy húszezer főnél nagyobb hadserege legyen, ahogy azt is, hogy bármiféle nemzetközi katonai szövetséghez csatlakozzék – tehát a Magyar Hadsereg nemcsak képtelen megvédeni a Folyosót, de Tildy sem akarja/meri bevetni a felkészületlen, és köztudottan szovjetellenes katonaságot.) A szabadkikötőkben álló szovjet raktárakra is kiterjedő utcai harcok kezdete után egy héttel a nemzetközileg ismertebb Kéthly miniszterelnök-helyettes a brit kormányfőhöz és az amerikai elnökhöz fordul, hogy szerezzenek érvényt a szovjetek kivonulását garantáló egyezménynek. Hruscsov továbbra is adminisztratív és logisztikai okokra hivatkozik, majd belengeti, hogy amennyiben bármilyen atrocitás éri a szovjet csapatokat, kénytelenek lesznek arányosan választ adni. A fenyegetést mindenki érti – Kádár is.

A forradalmi hangulat akkor hág a tetőfokára, amikor a tömeg elkezdi pletykálni a hírt: Marosán állítólag szándékosan provokálni akarja a szovjet csapatokat, hogy azok kénytelenek legyenek fegyveres konfliktusba keveredni azzal a céllal, hogy elfoglalják az országot. Marosán ráadásul egy tüntetésen spontán felszólalva megfenyegeti a tömeget, hogy beléjük lövet. Tildy kezéből kicsúszni látszik az irányítás, a helyzet napról napra feszültebb, amikor november 4-én Kádár szól rádióüzenetben az országhoz, és közli: reggel a parancsára letartóztatták Marosán Györgyöt államellenes szervezkedés vádjával. A köztársasági elnök Marosán helyére Kádárt nevezi ki, majd Kéthly Anna társaságában Bécsben találkozik a Szovjetunió ENSZ-nagykövetével, ám mire tárgyalóasztalhoz ülnének, a televízió és a rádió arról ad hírt, hogy a szovjet csapatok

feltűnő gyorsasággal hagyják el a Folyosó területét. A hírre a tiltakozások alábbhagynak, de a tömeg egy része, valamint az ellenzék és a sajtó is új választások kiírását követeli, mert láthatóan megroppant a kormányba vetett bizalom. Tildy lemond, Nicky új választásokat ír ki, amelyet az akkor már hetvenkét éves Bajcsy-Zsilinszky vezetett kiscsapat nyert. Az agg Bajcsy abban reménykedett, hogy a szovjetek 1955-ös kivonulása után – amelyet ő maga vezényelt le – végre megpihenhet, de nem így történik. A szocdemek leszerepelnek a választásokon, Bajcsy pedig Kádártól megvonja a belügyi tárcát, és visszarakja a BRFK élére.

Az országba '57 elejére visszatér a nyugalom, és néhány határincidenst leszámítva a románokkal, semmi sem gátolja a gazdasági fejlődést és a politikai stabilitást.

Pesten a magyar gyártású Penték és Fesztiválok mellett Opelek és Simcák gurulnak az utcákon, a várost behálózza a metró, villamossal bárhova el lehet jutni, folyamatosan épülnek az önkormányzati lakások, az Astoria bárjában Horace Silver és Nat Adderley adják egymásnak a kilincset. A kultuszminiszter Szerb Antal, a Zeneakadémiát Kodály vezeti, a Konzit 1962-ig Bartók, utána Dohnányi Ernő. 1961-ben Szentkuthy Miklós Nobel-díjat kapott, Fábri Zoltán pedig Oscar-díjat nyert *Az ötödik pecsét*tel. Az országban nyoma sincs se a kommunistáknak (de még a szocialistáknak sem), ahogy a nyilasoktól is teljesen meggyomlálták a közéletet. Kádár mellett egyedül Rajk László neve ismert, mint rádiós jegyzetíróé. Az egykori „vonakodó csatlós” jó értelemben vett kompromisszumként szolgálja egyszerre a Nyugatot és a Keletet, ennek kiváló példája az 1968 nyarán a Mexikó helyett sebtében Budapesten megrendezett olimpia, amely a lehető legjobb fényben helyezte fel az országot a világtérképre, és ezt még a szomszédos

csehszlovákiai események sem tudták beárnyékolni. Viszont mindenképpen meg kell jegyezni, hogy pont a Prágai Tavasz után szilárdult meg Budapest helye az európai politikában mint a „Kelet Genfje”: a Majestic és az Excelsior szálló különtermeiben zajlanak a háttértárgyalások Dubček követői, Brezsnyev emisszáriusai és a nyugati diplomataik között. Mindeközben a magyar kormány titokban több ezer csehszlovák értelmiséginek és menekültnek ad ideiglenes menedékjogot és útlevelet, mialatt a gazdasági kapcsolatok révén folyamatosan közvetít Nyugat és Kelet között. (Ugyan zárójelesen, de meg kell jegyeznünk, hogy meg nem erősített magyar kormányzati források arról tájékoztattak, hogy az Excelsiorban folytak a vietnami háború titkos amerikai–észak-vietnami előkészítő megbeszélései.)

Horthy köztársasági elnök folyamatos és kitartó munkájának köszönhetően az évtized második felére megerősödött Magyarország helyzete szomszédaival is, ugyan más módokon. A regionális Duna-tengely (Bécs–Budapest–Belgrád) keretében Ausztriával (a semleges testvérállammal) és Jugoszláviával (a tömbön kívüli Tito-féle állammal) Magyarország egy informális, de nagyon erős Közép-Európai Duna-Szövetséget alkot. A Bécs–Budapest–Belgrád tengely határozza meg a regionális infrastruktúrát is: közös a dunai hajózási szabályzat, összekötött a villamosenergia-hálózat és vízummentes a kishatárforgalmi utazás. Ezzel szemben a román kérdés és az erdélyi kisebbség védelme még mindig érzékeny pontja a kétoldalú magyar–román kapcsolatoknak, különösen 1965 óta, amikor Ceaușescu hatalomra kerülése után Romániában felerősödött a nemzeti-kommunista elnyomás. Magyarországnak ugyan nincs katonai ereje (a húszezer fős hadseregi korlát miatt), de óriási gazdasági és diplomáciáit zsarolási

potenciállal rendelkezik, hiszen a román export döntő része a magyar vasutakon és a magyar Duna-szakaszon keresztül jut el Nyugatra. A mindenkori budapesti kormány nagyon keményen használja a „tranzit-kártyát”: amikor Bukarest korlátozta a magyar iskolákat Erdélyben, Pesten hirtelen „technikai karbantartás” miatt lelassult a román teherhajók és kamionok átengedése. Ezzel sikerült relatív és törékeny autonómiát és védelmet kicsikarni a határon túli magyarságnak.

Az ENSZ-ben a magyar delegáció (gyakran semleges skandináviai vagy osztrák diplomatákkal együttműködve) a technikai, logisztikai és humanitárius bizottságokban vállal vezető szerepet, a magyar kéksapkás békefenntartók és orvosi missziók ott vannak Cipruson vagy a Közel-Keleten, mint garantáltan elfogulatlan, semleges megfigyelők.

Összegezve azt most már ki lehet jelenteni, hogy a Horthy köztársasági elnök vezette, többé-kevésbé példa nélkül álló politikai kísérlet sikerültnek minősíthető, Magyarország nemcsak akart, hanem tudott is szakítani évszázadok alatt berögzült, és szinte zsigerinek vélt politikai, szemléleti és közéleti beidegződéseivel, és Nyugat-Európát is meglepve lépett a modernitás útjára, bizonyos tekintetben még le is körözve az örök riválisnak (vagy inkább szövetségesnek?) tartott Ausztriát.



Vasútügy a Második Magyar Köztársaságban

Az 1868-ban a csődbe ment Magyar Északi Vasút állami felvásárlásával létrejött Magyar Királyi Államvasutak a hazai magánvasúttársaságok folyamatos bekebelezése révén a 19. század végére Európa egyik meghatározó vasúttársasága lett, amely nem csak az ország határain belül, de a régióban is komoly hírnévre tett szert, különösen a balkáni koncessziók révén. Az Osztrák–Magyar Monarchián belül a Magyar Királyság vasúti hálózatának mérete 1918-ban meghaladja a 23 ezer kilométert, és ez a hálózat európai és világviszonylatban is a legsűrűbbek (pl. Anglia, Ruhr-vidék) közé tartozik. A magyar vasút presztízsét jelzi, hogy a híres Orient Express is áthalad a fővonalain Párizsból Isztambulba menet és vissza. A magyar vasútipar méltó párja a kiváló hálózatnak: a Magyar Királyi Állami Vas-, Acél- és Gépgyárak (azaz a MÁVAG) szakemberei legendás mozdonyokat terveznek és építenek meg, amelyek közül több nemzetközi hírnévre is szert tesz: a MÁV 601-es² sorozat a maga korában (1914) Európa legnagyobb teljesítményű, a MÁV 301-es sorozat (1911) pedig Európa legszebb gőzmozdonyosorozata. A Nyugati pályaudvart az Eiffel-iroda tervezi, a nagyvárosi MÁV pályaudvarokon és vidéki vasútállomásokon pedig megjelennek az egységes kivitelű, jellegzetes, Pfaff Ferenc

tervezte vasúti épületek. A vasút biztos megélhetést ad a benne dolgozóknak, vasutasnak lenni pedig külön presztízst jelent.

Az első világháborút követően a trianoni békeszerződés a vasúti hálózatot is alaposan megcsonkítja: a hálózat mérete 9000 km alá csökken és teljes mértékben Budapest-centrikussá válik. A megcsonkított ország vasútügye azonban innen is fel tud állni, amennyire lehet. Elsőként az ad némi lendületet a vasút gazdasági fejlődésének, hogy 1932-ben befejeződik a magánvasutak államosítása a Duna–Száva–Adria Vasút felvásárlásával (csak a GySEV marad meg napjainkig is). Emellett a vasúti gépgyártás is világhírű marad, miután Európán kívüli exportsikereket is elkönnyelhet Egyiptomba, Dél-Amerikába. A Jendrassik-féle dízelmotor révén a gőz mellett megjelenik a dízelhajtás: dízelmotoros sínautóbuszok szállítják az utasokat Budapest és Bécs, valamint a főváros és a vidéki nagyvárosok között, míg vidéken dízelmotorkocsik közlekednek a mellékvonalakon a gőzös szerelvényeit kiegészítendő. Kandó Kálmán úttörő tervei nyomán megindul a vasútvillamosítás, amiben szintén élen jár az ország Európában, sőt, Magyarországon adják át a világon az első teljesen villamosított vasúti fővonalat (Budapest–Komárom, 1932, majd Budapest–Hegyeshalom, 1933).

A Kiugrást, majd a német csapatok kiűzését követően a legfontosabb az ország újjáépítése lesz, különösen a közlekedési, azon belül a vasúti infrastruktúra mielőbbi helyreállítása. A MÁV vontatójármű-állományának jelentős részét a gőzmozdonyok jelentik, abból is MÁV 424 sorozat (a vasúti szlengben csak „Bivaly”) szerkocsis gőzmozdonyai a fővonalakon, valamint a szertartályos MÁV 375 sorozat gőzösei a mellékvonalakon, amelyekből nagy mennyiség áll rendelkezésre, és már a háború előtt is ezek voltak a

vasút ígáslovai. Az újjáépítésben óriási segítség a Marshall-segély, amelynek keretében a MÁV (immár Magyar Államvasutak) ingyen jut hozzá az amerikai hadsereg által az európai hadszíntérre szállított, de ekkorra már feleslegessé vált hadimozdonyokhoz – ebből lesz a MÁV 411 sorozat, amit a közbeszéd csak Truman-mozdonynak hív az amerikai elnök után. Számos német DRB 52-es sorozatú hadimozdony marad az országban, amelyeket a MÁV 520-as sorozat („Bumbardó”) néven állít rendszerbe – a nagyteljesítményű német gőzösök a teherszállításban tesznek jó szolgálatot az elkövetkező évtizedekben. Kisebb számban még számos korábbi gőzmozdony sorozat marad rendszerben, ezek közül a MÁV 301-es szerkocsis („Pacifik”), az elővárosi közlekedésben sokáig meghatározó MÁV 442-es szertartályos („Pulyka”) és az áramvonalas burkolattal ellátott MÁV 242-es sorozat („Koporsó”) nagysebességű szertartályos gőzmozdony sorozatokat emeljük ki.

Az 1940-es évek végén folytatódik egy a már a háború előtt is napirenden volt, nagyteljesítményű gőzmozdony sorozat tervezése. A MÁV 303 sorozat végül számos probléma kiküszöbölése után 1952-ben áll szolgálatba, mint az utolsó magyar gőzmozdony sorozat. Különlegessége, hogy ez is áramvonalas burkolatot kap, így a 242-essel együtt a MÁV két „streamlinert” is üzemeltetett egy ideig. Azonban a jóval gazdaságosabb vasútvillamosítás és a dízelvontatás elterjedésével a gőzmozdonyok kora gyorsan leáldoz: 1960-ban a gőzvontatás csak 45%-át, 1965-ben pedig már csak 20%-át adja a vontatási nemek részarányának. A tervek szerint az utolsó gőzösöket az 1970-es évek közepén küldik nyugdíjba, ezután csak nosztalgia üzemben fut tovább még pár darab, mint pl. a streamlinerek. Ezen kívül várhatóan a magánvasutakon és a keskenynyomtávú iparvasutakon is maradnak még hírmondók. A

közelmúltban napvilágot látott tervek szerint legkésőbb 1975-re az Északi Fűtőház, a „Füsti” vasútmúzeummá alakul a Közlekedési Múzeum keretein belül, és ez lesz a nosztalgiaflotta bázisa is.

A gőzvontatás mellett a második világháború után előretör a vasútvillamosítás és a dízelvontatás is. A vasútvillamosítás világviszonylatban véve is előrehaladott, a világ első villamosított fővonalán hazai fejlesztésű, Kandó-rendszerű fázisváltós V40 és V60 sorozatú villamosmozdonyok továbbítják a személy- és teherforgalmat. A háborús pusztítást követően az újjáépítés során már felmerült, hogy ezeknek a mozdonyoknak nem elégséges a teljesítménye, ezért a csak prototípusig jutott V44 sorozat továbbfejlesztéseként születik meg a V55 sorozat, amelyből a MÁV elsőre 100 darabot rendel meg a Ganztól (ami a fellépő kapacitásproblémák miatt kénytelen kooperálni a MÁVAG-gal), ám az üzembiztonság kezdeti problémái lassítják a fejlesztést, így ez a szám előbb 75-re, majd 50-re csökken. A sorozat végül 1952-ben áll szolgálatba, ám soha nem lesz tökéletes. Hamar egyértelművé válik, hogy szükséges egy komoly villamosmozdony fejlesztése vagy licencelése. Végül a Ganz és a MÁVAG közös fejlesztésű, Ratkovszky Ferenc által tervezett szilícium-egyenirányítós rendszerű mozdonya lesz a megoldás a hazai villamosvontatás bajaira. Az 1952-től tervezett és 1955-ben már szolgálatba is álló négytengelyes, V43 sorozatú villamosmozdony nagy nemzetközi visszhangot vált ki, és 1958-ban a brüsszeli világkiállításon elnyeri a szakmai zsűri nagydíját is. Eddigre azonban már a Siemens is felfigyel az új típusú vontatójárműre és megvásárolja a licencet, sőt még tervezőmérnökét is megpróbálják elcsábítani a Ganz éléről – sikertelenül. A korszerű mozdonyból mintegy 200 darabot gyárt le a Ganz–MÁVAG konzorcium, és exportsikert is arat, miután

Jugoszlávia, Csehszlovákia, Ausztria és Olaszország is ad le rá megrendeléseket. A sikeres hadiipari együttműködésnek köszönhetően az 1960-as években Svédországból is érkezik megrendelés a típusra.

Mivel a magyar vasútiipar élen jár a villamosításban, így természetesen merül fel, hogy villamosmozdonyok mellett villamos motorvonatokat is alkalmazni lehetne. A MÁV már 1936-ban pályázatot ír ki ilyen járművekre a Budapest–Hegyeshalom vonalon történő közlekedtetésre, azonban a pályázat műszaki okok miatt nem jár sikerrel. Öt évvel később azonban a MÁV megrendel két villamos motorkocsit a Ganztól, amiket azonban a gyárat ért bombatámadások miatt nem tudnak leszállítani. Ám 1946-ban ismét előkerül a terv, és a sikeres próbák után 1949-ben a MÁV szolgálatba állítja a másodosztályú Bavill (1956-tól: Aavill³) villamos motorkocsikat, valamint rendelést ad le további 10 példányra. Ezek a villamos motorvonatok a villamosított elővárosi vonalakon közlekednek az 1960-as évek közepéig.

Időközben zajlik a vasúti hálózat nagymértékű villamosítása is: 1950-re villamosítják a Miskolcra vezető 80-as fővonalat, amely 1953-ra eléri Nyíregyházán keresztül Záhonyt is, majd 1956-ban már a Cegléd–Szolnok–Debrecen–Nyíregyháza (100-as) fővonal is áram alá kerül. Ezzel a vasúti hálózat kb. 12%-a lesz villamosított, ez a Szegedig, Pécsig és Siófokig villamosított pályával 1960-ig eléri a 17%-ot. A következő évtized végére, azaz napjainkra a határmenti nagyobb városok (Szombathely, Sopron, Zalaegerszeg, Nagykanizsa, Kaposvár) villamosított hálózatba kapcsolásával, a Szolnok–Hatvan, a Szeged–Békéscsaba vonal villamosításával, valamint a Balaton körül kiépülő felsővezetékekkel ez az arány 28%-ra változik. Az 1955-ben kidolgozott Kandó-terv 1980-ra az ország

vasúthálózata 40%-ának villamosításával számol (a terv szerint az 1970-es években már egyes nagyobb forgalmú alföldi szárnyvonalakat is bekapcsolnak a hálózatba, az ott közlekedő dízelmozdonyok leváltásával), míg a terv kidolgozásakor felmerülő legoptimistább becslés 2000-re a teljes magyar vasúti hálózat villamosítását vizionálta, ám erről azóta végképp megbizonyosodott, hogy megvalósíthatatlan és nem is gazdaságos.

Mivel a hálózat jelentős része nem villamosított, de a gőzüzem ekkora már sokkal gazdaságosabb a villamos- és dízelmozdonyoknál, emiatt szükségessé vált az utóbbi fejlesztése is. A személyszállításban már az 1920-as évek óta jelen van a dízelmozdony. A Ganz-gyártású MÁV BCmozdony és BCmozdony⁴ (1956-tól: ABmozdony és ABmozdony) sorozatú mozdonyok a mellékvonalakon jelentenek megoldást a személyforgalom ellátására az 1920-as évek közepétől a várakozások szerint egészen az 1970-es évek közepéig, azaz gyakorlatilag fél évszázadon át. A legnagyobb komfortfokozattal az 1930-as évek közepe óta az első osztályú Amozdony gyorsmozdonyok (közismert nevén Árpád sínautóbusz) rendelkeznek. Egyben ezek a leggyorsabb mozdonyok is – a Budapest–Bécs távolságot kevesebb mint 3 óra alatt teszik meg, hála a Ganz–Jendrassik-féle dízelmozdonyoknak. Az Árpád már születése után igazi exportsiker: előbb Egyiptom, majd Argentína rendel belőle, a második világháborút követően pedig Ausztria, Dánia és Svédország is feliratkozik a listára. A háborús időszakban állnak szolgálatba az első dízelmozdonyvonatok. Előbb 1941-ben a Székely-(gyors)mozdonyvonat, amely a Budapest–Sepsiszentgyörgy távolságot 11 óra alatt teszi meg két mellékmozdonyval, köszönhetően a mozdonyok 12 hengeres Ganz–Jendrassik-féle dízelmozdonyjának. Ebből a mozdonyvonatból csak 2 db készül, az egyik elveszik a

háborúban, a másik 1953-ig marad használatban. Szintén még a háború során, 1944-ben áll szolgálatba (legalábbis papíron!) a Ganz Hargita-sorozatának 3 motorvonata másod-, illetve harmadosztályú mellékkocsikkal, amelyeket szintén a Budapest–Sepsiszentgyörgy vonalra terveztek. A második világháború magyarországi harcai miatt leszállításuk ténylegesen csak 1946-ban valósul meg, a háborús sérülések kijavítását és az elpusztult mellékkocsik pótlását követően. Ezt további 17 példány szolgálatba állítása követi 1950-ig. A Hargita motorvonatok elsősorban Budapestet kötik össze a vidéki nagyvárosokkal a villamosított pálya kiépítéséig. A magyar állam kormányzati motorvonat céljára 1945-ben egy speciális példányt is megrendel, amely valódi luxusvonat, tárgyalóként használható légkondicionált szalonkocsival, konyhás étkezőkocsival és zuhanyfülkés hálókocsival. Ezt elsősorban a kormány használja delegációk fogadása, kihelyezett kormányülések és más protokollesemények során. Ifj. Horthy Miklós köztársasági elnök protokollvonata egy speciálisan átalakított Árpád sínautóbusz, a Lél (vagy Lehel) szalonmotorkocsi, amelyet eredetileg még Gömbös Gyula miniszterelnök részére gyártottak 1935-ben. A kormányzati célú motorvonat és motorkocsi cseréje várhatóan pár éven belül, az 1970-es évek elején történik meg, a korábbi járművek pedig ekkortól a nosztalgiaflotta részei lesznek. Az 1950-es évek elején tervezik, és az évtized közepén áll szolgálatba az ABbmot vontató motorkocsi, mintegy 50 példányban. Ezek a motorvonatok elsősorban az elővárosi közlekedésben jelennek meg (ott, ahol még nem épült ki a villamosított pálya), enyhítendő a rohamosan fejlődő Budapest egyre nagyobb ingázó munkaereje jelentette nyomást a közúti és vasúti közlekedésben. Egyes vonatösszeállításai országos expresszjáratokként is közlekednek távolabbi vidéki településekre,

mint Zalaegerszeg, Békéscsaba, Szombathely – a vasútvillamosítás elterjedéséig.

A motorvonatok mellett a dízelvontatás gerincét a dízelmozdonyok jelentik. Az első jelentős, fővonalai dízelmeghajtású mozdony az 1942-től fejlesztett, hattengelyes (elől és hátul egy-egy futó kerékpár, közöttük két forgóvázban két-két hajtott tengely), 120 km/h sebességre képes, Láng Gépgyár-féle 2 db 1000 LE-s, egyenként hathengeres motor hajtotta M469 sorozatú gép lett, amely 1947-ben áll szolgálatba, és több mint 100 példányt gyártanak belőle a hazai vaspályákra. Mellette a Jendrassik György által 1947-ben tervezett 2000 LE-s motorral felszerelt, 141 tonnás, emiatt összesen nyolctengelyes (hat hajtott) M601 sorozatú univerzális mozdony lehetne a tehervontatás fő eszköze 1950-től, ám egy próbamenet során hajtórúdszakadás történik és a motor, valamint a mozdony helyrehozhatatlan károkat szenved, a fejlesztést leállítják. Párhuzamosan zajlik ugyanakkor a korszerűbb kialakítású, hattengelyes (mind hajtott), 104 tonna szolgálati tömegű, M602 sorozat tervezése is, amely két, egyenként 800 LE-s dízelmotorral rendelkezik. Az M602 beváltja a hozzá fűzött reményeket, kiemelkedő üzembiztonsággal szerepel a próbameneteken, és 1951-től áll szolgálatba összesen 150 példányban. Mind az M469, mind az M602 dízelmozdonyból jelentős külföldi megrendeléseket is teljesít a Ganz a MÁVAG-gal közösen az 1950-es években, ezáltal megerősítve helyét Európa legnagyobb vasúti gyártói között. A nemzetközi megrendelések olyannyira lefoglalják a gyár ipari kapacitását, hogy a dízelflotta bővítését a MÁV 1961-ben kénytelen külföldi vásárlással megoldani: MÁV M61 ("Nohab") néven 100 db svéd NOHAB mozdony áll szolgálatba, részben a két ország hadiipari együttműködéséből eredő nyomásgyakorlásnak is

köszönhetően. A hazai ipar védői hevesen kifogásolják a döntést, ám a típus megbízhatósága, és az utazóközönség részéről megnyilvánuló népszerűsége miatt ezek a bírálatok rövidesen megszűnnek. A rendkívül elegáns megjelenésű NOHAB napjainkban a MÁV legmegbízhatóbb dízelmozdonya, és a legsokoldalúbb jármű a magyar vasútvonalakon a MÁV 424 sorozata óta, és várhatóan mind a személy- mind a teherforgalomban megállja a helyét az elkövetkező évtizedekben.

Míg a vasúti vontatójárművek gyártásában a Ganz és a MÁVAG, addig a vasútkocsi-gyártásban a győri Magyar Waggon- és Gépgyár Rt. (MWG), 1947-től RÁBA Vagon- és Gépgyár (RÁVAG) az élenjáró. Győrben készülnek a Nemzetközi Hálókocsi Társaság (Compagnie Internationale des Wagons Lits – CIWL vagy rövid formában: Wagons Lits) megrendelésére luxuskivitelű háló-, szalon-, és étkezőkocsik is, amelyeket az Orient Express szerelvényeibe sorolnak. Emellett a MÁV részére is itt készül a vasúti kocsik jelentős része (a MÁVAG mellett), amelybe egyaránt beletartoznak első- és másodosztályú, étkező-, háló- és poggyászkocsik is. A belföldi forgalomban jelen lévő, győri gyártású étkezőkocsik (amelyek kimondottan a MÁV nagy távolságokra induló, vagy nemzetközi expresszvonataiba, valamint nosztalgiaszerelvényeibe sorolva közlekednek) az Orient Express teakfa borítású, fényűző Wagon Lits termes kocsijait idézik – árnyalatnyival szerényebb kivitelben. A mellékvonalakon közlekedő dízelmotorkocsik mellékkocsijainak jelentős része a Ganznál készül. Mindhárom gyártó kiveszi a részét a vasúti teherszállításban alkalmazott vontatott járművek gyártásából, úgymint fedett és nyitott teherkocsik, kamion- és harcjárműszállító pórekocsik, tartálykocsik, valamint számos

speciális vontatott vasúti jármű (élőállat-, bor- és gabona-, transzformátorszállító kocsik, hűtőkocsik stb.).

A MMK vasúthálózatán számos nemzetközi járat is közlekedik, ezek közül a leghíresebb az Orient Express, amely sokadik megújulása során 1945-től Párizsból Isztambulba menet halad át az országon Hegyeshalom–Budapest–Szeged, illetve Párizsból Bukarestbe menet a Hegyeshalom–Budapest–Nagylak útvonalon. Népszerűek a nosztalgiavonatok is, amelyeket általában egy-egy muzeális, áramvonalas gőzmozdony továbbít, kocsijait pedig második világháború előtti favázás, első- és másodosztályú, fülkés, ABa sorozatú személykocsik és RÁVAG-építésű, WR sorozatú luxus-étkezőkocsik alkotják. A nosztalgiavonatok általában Budapest és a különböző hazai nagyvárosok között, különleges alkalmakkor a vidéki nagyvárosok között közlekednek. Az 1960-as évektől nemzetközi forgalomban is felbukkannak Budapest és Bécs, Budapest és München, illetve Budapest és Pozsony között.

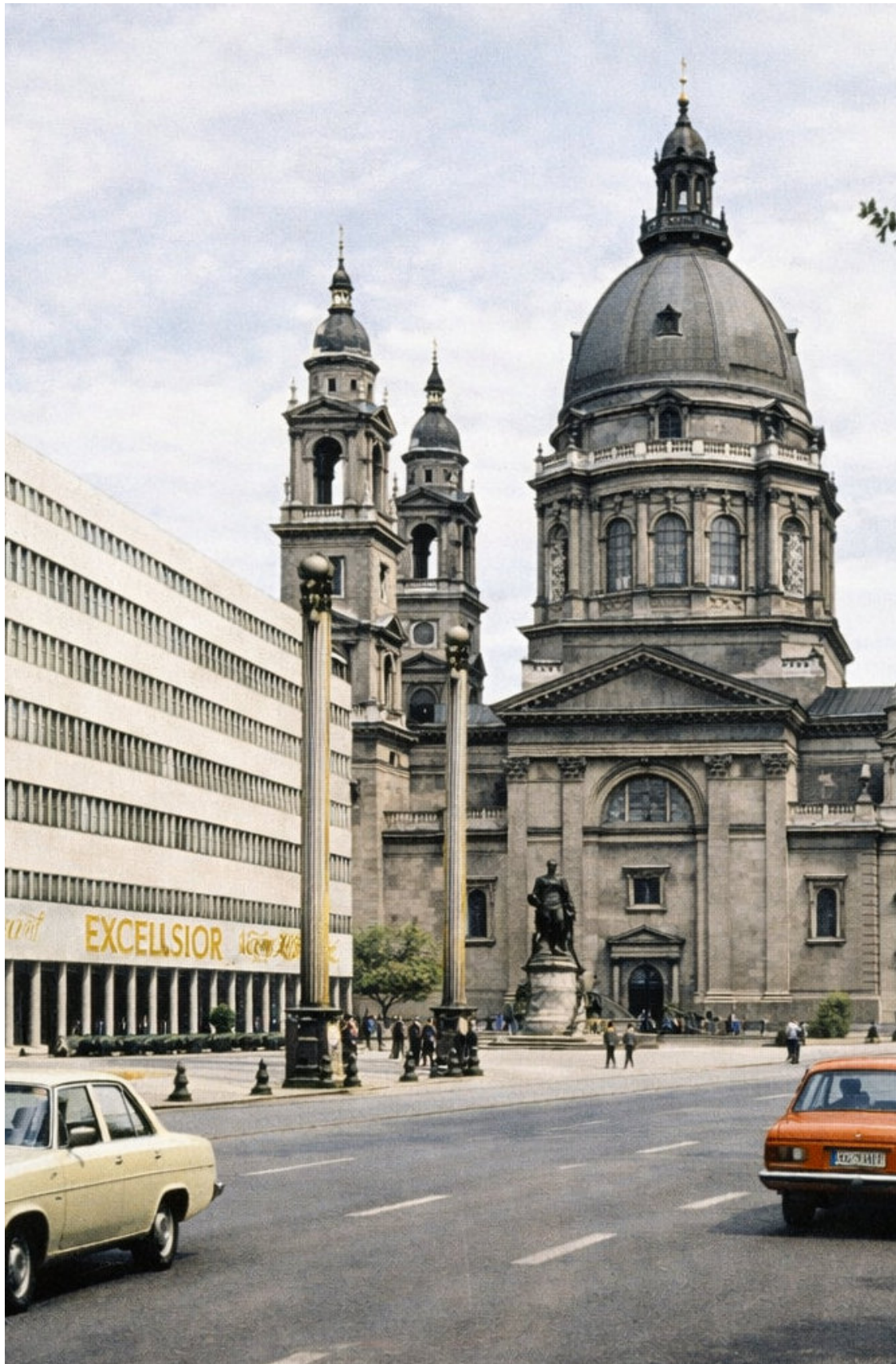
1. A szerző történész-muzeológus, a Hadtörténeti Múzeum, Intézet és Levéltár Haditechnikai Gyűjteményének vezetője. Illés András 1934-ben született a Békés vármegyei Füzesgyarmaton, 1952-ben érettségizett a szeghalmi Péter András Gimnáziumban, egyetemi tanulmányait a szegedi Horthy Miklós Tudományegyetem Bölcsészettudományi Karán végezte történelem szakon, ahol 1957-ben diplomázott. 1957–1961 között a Közlekedési Múzeum vasúti szakgyűjteményének vezetője, 1961-től a Hadtörténeti Múzeum, Intézet és Levéltár munkatársa, gyűjteményvezető. ↩

2. A MÁV 1911-től egészen 2010-ig alkalmazott pályaszámozási rendszerében az első számjegy a vasúti vontatójármű rudazattal összekapcsolt, hajtott tengelyeinek a számát adja meg. Az ezután következő, kétjegyűként kezelendő szám egy viszonyszám, ahol a kisebb számérték egyszerre utal a mozdony szerkocsis vagy szertartályos létére, valamint a tengelyterhelésre. Ez a kétjegyű szám továbbá a

fejlesztés, szolgálatba állítás sorrendjét is kifejezi a tengelyterhelés súlykategóriáinak függvényében. Pl. a MÁV 601 sorozatjelölésben a 6 a gőzmozdony hajtott tengelyeinek számát adja meg, míg a 01 azt jelenti, hogy a mozdony szerkocsis, és a tengelyterhelése több mint 14,42 tonna. Másik példa: a MÁV 442 sorozat mozdonyai négy hajtott tengellyel rendelkeznek, szertartályos kialakításúak és tengelyterhelésük 12,36–14,42 tonna közé esik. ↩

3. A Nemzetközi Vasútegylet (UIC), amelynek Magyarország is alapító tagja, 1956-ban szüntette meg a harmadosztályt (C főszorozatjel), ezáltal a másodosztály (B) átminősült első osztályra (A) a vasúti kocsik sorozatjelöléseiben. A testület feladata többek között a tagországokban egységes vasúti közlekedési és vasútépítési szabványok bevezetése. ↩

4. A két sorozat közötti különbség annyi, hogy a kéttengelyes alapváltozattal szemben a BCymot háromtengelyes. ↩



Dr. Karádi-Szabó Gyula

A Második Magyar Köztársaság Oktatásügye és Iskolarendszere

– kényszerű vázlat –

Az alábbiakban közöljük dr. Karádi-Szabó Gyula professzornak a Második Magyar Köztársaság oktatásügyéről készült tanulmányát. Professzor úr a mellékelt levelet egyeztetés, kiegészítés céljából küldte lapunk, az Oktatási Szemle szerkesztőségének. A szerző váratlan halála miatt erre sajnos már nem kerülhet sor, ezért döntött a szerkesztőség a levél változatlan formában történő közreadása mellett.

A kiugrás, a fegyverek elhallgatása után az új kormány egyik megoldandó feladata lett az oktatás újjászervezése. A háború és a zsidóüldözések okán az ország rengeteg tanítót, tanárt, mérnököt, orvost, tudóst veszített el, akik részben elpusztultak a fegyveres alakulatok vagy a munkaszolgálatos századok tagjaként, részben elhagyták az országot. Ráadásul a Marshall-segély hatékony felhasználása, az ebből adódó közép- és hosszú távú igények is indokolták egy új, átgondolt és a kihívásoknak megfelelő rendszer kidolgozását.

Így egyszerre kellett a tanító-, tanárhiányt minél gyorsabban orvosolni és hosszú távra gondolkodni. Hiszen az oktatás-nevelés

jelentős inerciával, több éves átfutással működik, már csak azért is, mert a gyermekekre nem csak az iskola, hanem a család, a környezet is hat. És nem is csak a tárgyi tudás esetén. Azokat az embereket, akiket bő két évtizeden át arra tanítottak, hogy „Csonka-Magyarország nem ország”, nehéz megváltoztatni. Mint ahogy az a szülő, nagyszülő, aki gyakorlatilag nyugdíjig elvult az egyszer megszerzett tudásával, szintén nem feltétlenül fogja elfogadni, hogy a technika rohamos fejlődése okán állandóan új ismereteket kell elsajátítani.

Mindezek miatt a kormány úgy döntött, kihasználva a lehetőségeket, a szükségből előnyt kovácsolva egy új, kis részben a húszas-harmincas évek struktúrájára is támaszkodó, de a modern követelményeknek megfelelő, főként pedig maximális rugalmasságot biztosító rendszert dolgoznak ki és vezetnek be. Ennek fentiekén kívül azt is biztosítani kell, hogy földrajzi, társadalmi helyzetétől függetlenül minden gyermeknek egyenlő esélyei legyenek.

A feladattal megbízott munkacsoport tagja volt többek között Faragó László, Kodály Zoltán, Kornis Gyula, Kozmutza Flóra, Magyary Zoltán, Radnóti Miklós, R. Gyarmati Fanni, Romsauer Lajos, Szerb Antal, Tarnóczy Tamás, Teleki Béla.

(Kérésre nevezettekről szívesen küldök részletes anyagot.)

Természetesen nem csak a struktúrát kellett átalakítani, kidolgozni, hanem ehhez egy új, általános, nemzeti alaptantervet, és ehhez igazodó tankönyveket, segédanyagokat is el kellett készíteni. Amire a munkacsoport tagjai mellé több évtizedes tapasztalattal bíró, ugyanakkor az újra is fogékony kollégákat kértek fel. Ez a dokumentum valóban csak az alapokat rögzíti, amelyek lehetővé teszik, hogy az ország bármelyik iskolájában azonos alaptudást

kapjanak a diákok, de tág teret ad a helyi hagyományok, igények számára.

Az alapfokú oktatás a 4+2 osztályos elemi iskolában történik.

Ennek első négy évfolyama elsősorban az olvasás, írás, számolás megbízható, készség szintű használatát célozza, kiegészítve a manuális készségek fejlesztésével, a mindennapi énekléssel, zenehallgatással, játékos testneveléssel. Utóbbi a *mens sana in corpore sano* jegyében, osztályozás nélkül, a gyerekek egyéni képességeit figyelembe véve történik.

A testnevelés aztán az egész oktatási rendszerben hangsúlyos marad. Nem csak az egészséges élet miatt, de Coubertin báró mondása okán: „A sport megtanít szerényen győzni, és emelt fővel veszíteni. A sport mindenre megtanít.”

Negyedik osztály után (a tanító javaslata alapján) választható egy felvételi a 8 osztályos gimnáziumba. Amely lehet reál és lehet humán irányultságú. Mivel a tíz éves gyerektől, gyerekről nyilván nem várható el végleges döntés, akár reálgimnáziumban, akár másokban tesz érettségi vizsgát, bármely egyetemre joga lesz felvételét kérni. Sőt, ha a gimnázium negyedik évfolyama végén úgy dönt, kérheti az áthelyezését a másik profilú intézménybe.

A gimnázium továbbá a hatodik évfolyama után biztosít olyan választható képzéseket, amelyek segítenek a tovább tanulni nem, vagy csak később akaró diákoknak az elhelyezkedésben, ugyanakkor kiszolgálja a társadalom igényeit is. Például gyors- és gépíró, könyvelő, laborasszisztens, segédápoló, bölcsődei gondozó képzést kínálnak szakköri keretben, de záróvizsga letétele után a végzettséget igazolva.

Mivel a háború nagyon sok férfit elvitt, a nők sokkal inkább beléptek a munka világába. És a béke eljövetele után is részint

szükség maradt a munkájukra, részint nagy részük nem is akart visszamenni a fakanálhoz. Viszont, háborúk után mindig több gyerek születik. Ezért szükség volt egy általános bölcsődei hálózat kialakítása. Amiben nem csak az állam, de az érdekelt üzemek is részt vettek, hogy megtartsák a női dolgozóikat.

Akik nem tesznek felvételit, netán nem sikerül, azok még két évet töltenek az elemi iskolában, ezen a két évfolyamon már több szaktanár oktatja a különböző tantárgyakat. A tanulók életkori sajátosságait figyelembe véve, inkább játékos, kísérletező, megfigyelő módon megjelenik a természetismeret, és a választható idegen nyelv oktatása.

A hatodik évfolyam, ezzel az elemi iskola befejezése után a tanuló megpróbálhat egy különbözeti vizsgát, és ha ez sikeres, felvételt nyer a gimnázium nekik szervezett előkészítő osztályába, majd innen lép tovább a gimnázium harmadik évfolyamába. Így ő 19 évesen tesz érettségi vizsgát, és folytatja a tanulást egyetemen, vagy helyezkedik el érettségihez kötött munkakörben.

Különleges lehetőség a Kodály Zoltán által javasolt, 1950-ben Kecskemét városban (akkor még kísérleti jelleggel) elindított kétszer négy évfolyamos, Erkel Ferenc ének-zenei iskola. Amely sikere okán már több tucat hasonló működik az országban. A gyerekek az első négy évben alapokat tanulnak, majd a negyedik év végén hangszert választanak. A leginkább tehetségesek a Konzervatóriumban vagy a Zeneakadémián folytatják, aki pedig mégsem akar vagy képes művész lenni, az ének-zene tanár lehet.

Lehetőség az elemi után a 3+3 éves szakképző iskola. Ahol a harmadik év végén segédként felszabadulva helyezkedhet el egy munkahelyen, vagy tanul tovább még három évig, és mestervizsgával fejezi be a tanulást. Utóbbi esetben a szakmájához

kötődő egyetemekre is jelentkezhet, és diplomát tud szerezni. Például egy villanyszerelést, rádiószerezést tanult fiatalból villamosmérnök lehet, de akár fizikus is. Egy gazdaképző elvégzése után lehet agrármérnök.

Utóbbi pálya elérését segíti, hogy a háború előtti m. kir. földműves iskolák az állam fenntartásában tovább működnek, három közülük, a pápai, a kecskeméti és a hódmezővásárhelyi, országos beiskolázású intézményként négy éves agronómus szakképzést és érettségit biztosít, az ott tovább tanulók pedig három év után agrármérnökök lesznek. Ehhez a később még említésre kerülő Teleki Alapítvány ad jelentős támogatást.

A szakképzést egyébként sem egyedül az állam finanszírozza. A nagyobb vállalatok együttműködve az iskolákkal biztosítják a profiljukba illő szakmák gyakorlati képzését, a legnagyobb cégek saját iskolákat létrehozva a teljes oktatást is. Ez jó az államnak, hiszen pénzt takarít meg, és jó a vállalatoknak, mert a náluk tanult fiatalok zökkenőmentesen munkába tudnak állni. Ebben élenjáró volt az Ikarus járműgyár, és a Hindu Csokoládégyár. Utóbbi nem csak az oktatást biztosította, de a tanulók ingyen tízórait és ebédet is kaptak. A Hindu nem csak iskolát, de óvodát is működtet, a sok nő munkavállaló érdekében és megtartására.

További lehetőség az elemi iskola hatodik éve után az öt éves óvónő- és tanítóképző intézet. Tanítók természetesen férfiak is lehetnek, mint ahogy a háború előtt sokan választották is a tanítói hivatást.

A négy év sikeres záróvizsgáját két év munka követi, egy gyakorlott kolléga mentorálása mellett, majd a fiatal megkapja az óvónői, tanítói oklevelét. Amivel vagy elhelyezkedik, vagy akár tanárképzést (is) végző egyetemen folytathatja. Utóbbi esetben a kar

dékánja felmentheti a pedagógiai stúdiumok hallgatása és vizsgái alól.

A már említett emberhiány orvoslására a kultuszminiszter úgy döntött, ideiglenesen, legfeljebb öt évig, sima érettségi birtokában is engedélyezi az elemi iskola első négy évfolyamában, reálgimnáziumi érettségi esetén a hatodik végéig a tanítást. És ezeknek a fiataloknak lehetőségük volt levelező oktatás keretében pedagógus végzettséget szerezni, amellyel legtöbben éltek is.

Az elemi iskola negyedik éve után további lehetőség katonai kollégiumba jelentkezni. Ez négy éves, a hivatáshoz szükséges ismereteken, a testi erőnlét, képességek hangsúlyos fejlesztésén kívül érettségire is felkészít. Továbbá előnyt jelent a Ludovika Katonai Akadémiára, illetve a Rendőrakadémiára jelentkezés esetén.

A katonai kollégium elvégzése után a fiatal választhatja a civil életet, választhatja, hogy tiszthelyettesként ölti fel az egyenruhát, vagy a Ludovika valamelyik karán továbbtanul.

A honvédtisztek képzése annak ellenére, vagy éppen azért is fontos, hogy a hadsereg létszámát hússzezer főben maximalizálták, és az ország semleges. Hiszen a történelem többször megmutatta, van oka az országnak a védekezés képességének fenntartására. Persze, egy esetleges támadás esetén lehet kérni a nagyhatalmak segítségét, de az időbe telik. Ráadásul egy kis létszámú, de jól felszerelt és képzett hivatásos hadsereg elrettentést is jelent egy esetleges meggondolatlan támadással szemben.

És a hadsereg nem csak háborúban aktív. Egy árvíz, vagy egyéb katasztrófa esetén is szükség van a speciális járműveikre, lehetőségeikre.

A rendszer kidolgozásakor gondoltak a nehézséggel küzdő, de a már működő gyógypedagógiai intézményekbe be nem kerülő gyerekekre is. Ők a szülővel egyeztetve lehetőséget kapnak, hogy az elemi iskola számukra létrehozott kis létszámú osztályaiban tanulhassanak, amelyekben az erre felkészített tanítók több időt tudnak egy-egy gyermekkel foglalkozni, és a számukra megfelelő tempóban haladhatnak. Tíz évesen pedig, amennyiben sikeresen felzárkóztak, az általános struktúrában folytatják a tanulást, vagy olyan szakképző intézménybe kerülnek, ahol valamilyen, nekik megfelelő kenyérkeresetet sajátíthatnak el. Ez utóbbi iskoláknak a fenntartására – Kozmutza Flóra kérésére – ifj. Horthy Miklós köztársasági elnök és Teleki Béla külön alapítványt hozott létre. Utóbbi javaslatára ezekben az intézményekben nagy hangsúlyt helyeznek az állattenyésztés, a kertészkedés tanítására.

Az új oktatási rendszer beindulásával párhuzamosan, a már említett esélyegyenlőség okán a Svájcban élő gr. Széchenyi Éva és társai létrehozták a Széchenyi István Kollégiumokat. Az elsőt Éva grófnő szülővárosában, Sopronban, majd néhány év alatt tizenkét létesítmény kezdte meg a működését, elsősorban tehetséges parasztfiatalok számára. Ezekben a gimnáziumi, majd egyetemi tanulmányokat folytató fiatalok teljes ellátást és ösztöndíjat kaptak. A kiváló tanulmányi eredmény mellett másik feltétel lett, hogy a diploma megszerzése után legalább öt évig vagy a szülőfalujukban, vagy hasonló településen dolgoznak.

Iskolákat, gyermekotthonokat az egyházak, a szerzetes- és apácarendek is működtetnek. Nem kötelező az adott egyházhoz tartozni, de be kell tartani a civil intézményekhez képest esetleg szigorúbb szabályokat.

(Mint az közismert, az egyik legjobb – talán a világon is egyik legjobb – ilyen intézményben, a Fasori Gimnáziumban tanulhatott a háború előtt Wigner Jenő, Neumann János, és mások. Akikből világhírű tudósok váltak, és akik sokszor emlékeztek nagy szeretettel, hálával az ottani tanáraikra.)

Ezeknek az intézményeknek a finanszírozását jórészt az adott egyház biztosítja, az állam szükség esetén pályázati rendszerben támogatást ad.

Az intézmények, az ott dolgozók munkájának eredményességének, minőségének ellenőrzését a kultuszminiszter helyettese által felügyelt szaktanácsadók látják el. Őket legalább tíz év kiemelkedő oktató-nevelő munkát végző, rendszeresen publikáló pedagógusokból az intézményük igazgatója vagy a minisztérium államtitkára javasolhatja a feladatra.

A szaktanácsadók rendszeresen szerveznek továbbképzéseket, látogatják a területükhöz tartozó iskolákat, értékelik a fiatalok által elért eredményeket. Felkérhetik az átlagnál jobb eredményeket mutató kollégákat bemutató órák, foglalkozások tartására, bevált módszereik átadására, publikálásra. Javasolhatják az illetők fizetésének emelését, jutalmazását.

Illetve, amennyiben többszöri tanácsadás, segítség, konzultáció után is az adott terület, a hasonló szociális és családi háttérrel bíró gyerekeket tanítók átlagánál rendszeresen és szignifikánsan gyengébb eredményeket mutat egy-egy kolléga, kötelezhetik központilag szervezett, elméleti és gyakorlati vizsgával záródó tanfolyam elvégzésére.

A felsőoktatás bázisai a négy, már meglévő, több kart működtető nagy egyetem (Budapest, Pécs, Szeged, Debrecen) mellett a soproni Akadémiából alakult Erdőmérnöki, Faipari és

Mezőgazdasági Egyetem, valamint a Sopronból Miskolcra költöző és önállóságot kapott Nehézipari Műszaki Egyetem.

1965-től a volt Testnevelési Főiskola, és a Gyógypedagógiai Tanárképző Főiskola egy új intézmény, a Bárczi Gusztáv Egyetem két karaként működik. Az összevonást az anyagi források hatékonyabb felhasználása mellett az is indokolta, hogy a sérült gyerekek képzését, fejlődését a különböző mozgások nagymértékben segítik.

A soproni egyetem kihelyezett tagozataként működik a volt mosonmagyaróvári mezőgazdasági főiskola, amely 3+2 éves rendben oktat. Három év után mezőgazdasági szakmérnök, a két további év elvégzése után mezőgazdasági mérnökként egyetemi diplomát ad a hallgatóknak.

Műszaki szakembereket, mérnököket a budapesti, a miskolci, a veszprémi és a győri Műszaki Egyetem képez, szintén 3+2 rendszerben. Három év után üzemmérnök, az öt év végén „dipl. ing.” azaz diplomás mérnök válik a hallgatókból. Ezek mellett a debreceni egyetemnek önálló vegyészmérnöki, a szegedinek mikrobiológiai és élelmezéstudományi kara működik. A BME mellett utóbbi két intézmény adja a nukleáris energetika szakembereit is.

A debreceni egyetem szervezeti egységeként működik a Nukleáris Fizikai Kutató Intézet. Itt nem csak magyar, de külföldi tudósok is dolgoznak, kihasználva az Európa legkorszerűbb tudományos célú reaktora adta lehetőségeket.

Kezdetben a BME kihelyezett főiskolai karaként működött, majd 1963-ban önálló intézménnyé vált az Asbóth Oszkár Repülő Műszaki Főiskola, ahol a polgári és mezőgazdasági repülés számára képeznek szakembereket.

Bár tengerünk nincs, de magyar tengerhajózás létezik. A folyami és/vagy tengeri hajózáshoz orientálódó fiatalokat a Szentendrén működő Keöd József Hajózási Akadémia várja. Itt egy év kötelező matrózkodás után három év elméleti és gyakorlati képzés következik, választhatóan fedélzeti vagy hajógépész iránnyal. Utána el lehet kezdeni hajón dolgozni, vagy, aki akarja, és az eredményei lehetővé teszik maradhat további három évig és így tisztii képesítést szerez.

A gyakorlati képzés a DTRT által adományozott MS Budapest hajón történik. Az 1934-ben teherszállításra épült 54 méter hosszú motorhajót felújították, felszerelték a legkorszerűbb eszközökkel, a raktér egy részében kabinokat, tantermet alakítottak ki. A tanév során heti egy-egy fél napos oktatásra használják. Az igazi, a hallgatók által mindig várt gyakorlat a nyári, egy hónapos tengeri út, vagy a Levante kikötőibe a Budapest hajó fedélzetén, vagy egy atlanti átkelés a Norddeutscher Lloydtól a DTRT által bérelt MS Riederstein teherhajón. Utóbbi az évfolyamelsőkhöz mellett elsősorban a végzős évfolyam tisztjelöltjei számára.

Az iskola színvonalát jelzi, hogy az itt kapott oklevelet a világ csaknem minden hajótársasága elfogadja.

Orvos, jogász és gyógyszerész képzés a négy nagy egyetemen (azaz Budapesten, Debrecenben, Szegeden és Pécsen) történik. Ezekben öt év alapképzés után fogadják doktorrá a minden követelményt sikerrel teljesített hallgatókat. Ez után a jogászok vagy ügyvédbojtárként kezdik a hivatást, vagy az államigazgatásban, a bíróságokon vállalnak munkát.

Az orvosok két évet rezidensként dolgoznak egy kórházban, a gyógyszerészek szintén két évig egy tapasztalt kolléga mentorálása mellett végzik a munkájukat. Ez után dolgozhatnak teljes jogú

gyógyszerészként. Az orvosok pedig tovább képezhetik magukat, és három év klinikai gyakorlat után szakvizsgát tesznek.

A gazdasági szakemberré válni akarókat a Fellner Frigyes Közgazdaságtudományi Egyetem oktatja.

Állatorvosi képzés Budapesten és Szegeden történik.

Az addig itt-ott, különböző formákban történő színészképzést összevonták, és – tekintettel az egyre inkább teret kapó tévékre, valamint az addig mostohagyerek rádióra – megalakult a Budapesti Színház-, Film- és Médiatudományi Egyetem.

Az egyetemekre bekerülni – néhány kivétellel – sikeres érettségi és eredményes felvételi vizsga után lehet. Utóbbi rendjét és anyagát az adott egyetem határozza meg, és teszi közzé.

A karok dékánja indokolt esetben felmentést adhat a felvételi vizsga alól. Az a tanuló, aki a középiskola ideje alatt kiemelkedő eredményeket ér el a kiválasztott egyetem profiljába vágó területen, vizsga nélkül nyer felvételt. Az országos forduló első tíz helyén végez tanulmányi versenyen, esetleg önálló publikációja jelenik meg magyar vagy külföldi tudományos szaklapokban, illetve sportolóként több nagy junior versenyen is dobogón végez.

Ha a tanuló objektív okból, például betegség miatt nem tudott az érettségin részt venni, de a középiskolai eredményei valószínűsítik, hogy megállja a helyét, a dékán engedélyezheti a felvételi vizsgán való részvételt, felvétele esetén azzal a kikötéssel, hogy a pótérettségin megfelelő eredményt ér el. (A felvételi vizsgák nyár elején vannak, a pótérettségik szeptemberben.)

Fentiek mellett a kultuszminiszter engedélyezheti eltérő oktatást-nevelést folytató magánintézmények működését. Viszont, bár a NAT rájuk is vonatkozik, előfordulhat, hogy ezek nem feltétlenül juttatják a gyerekeket olyan tudás birtokába, amely elegendő, hogy egy felsőbb

iskolában biztosan megállják a helyüket, a szülőnek, gondviselőnek ezt tudomásul kell vennie, és erről írásban nyilatkoznia kell.

(Utóbbi természetesen az alternatív intézményt is védi. Enélkül a csalódott szülő perelhetné őket gyermeke rossz helyzetbe kerülése okán.)

Még egy dologról kell írnom.

Az előző rendszerben fentiek a Vallás- és Közoktatásügyi Minisztérium hatáskörébe tartoztak. Ez látta el az oktatás, a kultúra és a vallások felügyeletét.

Mivel az új köztársaság egyik legfontosabb alapelve a vallási és lelkiismereti szabadság, annak biztosítása, hogy senkit nem érhet sem pozitív, sem negatív megkülönböztetés vallása, meggyőződése miatt, a VKM megszűnt, és helyébe a Kultuszminisztérium lépett, amely nem foglalkozik és nem is foglalkozhat vallási kérdésekkel. (Az egyházi fenntartású oktatási intézmények esetén is csak a szigorúan vett szakmai felügyeletet látja el, arról gondoskodik, hogy az azokból kikerülő tanulók tudása ne maradjon el az állami iskolákban tanult társaikétól.)

Ugyanakkor az állam tudomásul veszi, hogy sok polgárnak igénye a vallás gyakorlása, és fentebb említett alapelv mentén ezt (ellentétben a keleti tömb országaival) semmi módon nem akadályozza.

Az egyházak egyik sokak számára fontos tevékenysége a hitoktatás. Ez egy településen vagy az adott egyház saját épületében történhet, vagy ha erre nincs lehetőség, a település iskolája biztosít helyet az oktatás számára. Ilyenkor a település polgármestere és az egyház illetékese megállapodnak a felmerülő költségek (fűtés, takarítás stb.) viseléséről. Egyetlen feltétel, hogy a hitoktatás nem zavarhatja a többi oktatási tevékenységet.

Természetesen Magyarországon igény szerint továbbra is alakulhatnak és működnek a cserkészcsapatok. Ezt az állam is támogatja, hiszen nem csak vallási kérdés, a cserkészek sok hasznos dolgot tanulnak, megismerik és megtanulják értékelni a természeti kincseket, a kirándulások, táborok nem csak lelki, de testi fejlődésüket is segítik.

Fentiek mellett gondoskodni kell a nagy történelmi, műemléki, művészettörténeti értéket jelentő egyházi épületek védelméről, állagának megóvásáról, a szükséges felújításokról, restaurálásról. Ezt az egyházak saját erőből nem mindig tudják biztosítani.

Mivel az államnak, mint látható, a különválás ellenére is sok, az egyházakkal kapcsolatos feladata van, ezek koordinálására, felügyeletére, az esetleges problémák megoldására, nézeteltérések elsimítására létrehozták a miniszterelnök mellett működő egyházügyi hivatalt, melynek vezetője helyettes államtitkári besorolásban végzi a munkáját.

Kedves Barátaim! Kérem fenti tervezet átolvasását, észrevételeitek eljuttatását!

Teljes tisztelettel:

Dr. Karádi-Szabó Gyula

főigazgató, c. egyetemi tanár

Fináczy Ernő Neveléstudományi és Történeti Kutató Intézet



Dragojlovics Péter

A Második Magyar Köztársaság ifjúsági zenei életének története 1944–1969

A békekötés után ismét kinyitott a pesti Broadway, újra elindították tevékenységüket a lemezkiadók: az Odeon, a Glória, a Pátria, a Homocord, a Duophon, a Brunswick, a Diadal, a Radiola, a Kristály, a Merkur, a Melodia, a Triumph, a Durium Ltd.

A sikeres békekötés hatására az ország ünnepelt színésznője és bálványa, Karády Katalin is felülvizsgálta a Gestapo fogságában töltött időszak alatt fogant elhatározását.

„Megfogadtam, ha sikerül kiszabadulnom, azonnal és véglegesen elhagyom az országot” – nyilatkozta a színésznő a *Színházi Életnek* 1945-ben. „Biztos voltam benne, hogy az ország Hitler utolsó csatlósaként fogja végigcsinálni a világháborút. Hihetetlen boldogsággal töltött el a sikeres kiugrás híre, és ekkor úgy döntöttem, hogy mégiscsak maradok” – nyilatkozta a díva.

Karády a békekötés után is folytatta sikeres színésznői és énekesnői pályafutását, ahogy a korszak többi sikeres énekes is.

Holéczy Ákos zenekara, a Holéczy Vokál után, 1954-ben megalakította a tizenegy tagú bigbandjét, amely sikerrel szerepelt

Csehszlovákiában, Lengyelországban és Jugoszláviában. Az Astoria bárban a Filu Swingers játszott, elsősorban dixielandet, időnként swinget.

Az 1940-es évek végének, 1950-es évek első felének legtehetségesebb és egyben legtechnikásabb hazai gitárosa volt Horváth „Patkány” Sándor. Stílusa Django Reinhardtéra emlékeztetett, játszott közösen Cziffra Györggyel is. A korszak további kiemelkedő hazai dzsesszzenészei közé tartozik Horváth „Kati” Lajos hegedűs-gitáros, valamint Solymossy Lajos „Lulu” zongorista, aki az elsők között játszott modern dzsesszt Magyarországon. Tanítványa, Szabó József olyan helyeken zenélt, mint az Anna, a Bristol, a Savoy, valamint a Volga eszpresszó, majd Beamter Bubival, a legendás dobossal megalakította a Szabó–Beamter duót. Emellett Bubi játszott Tabányi Mihállyal, Herrel, a Durium együttesel, a Deák Big Banddel, Horváth Jenővel és Vécsey Ernővel.

A swing legfontosabb hazai alakja Martiny Lajos, aki szextettet alapított, amellyel a Gellért, valamint a Bristol szállóban szórakoztatta a műfaj kedvelőit. Több lemezfelvételt készített, amelyek között olyan darabok hallhatók, mint az *Avalon*, a *Swingtime in F*, a *Sing-Sing*, vagy a *The Sheik of Araby*. Nála kezdte pályáját Kovács Andor gitáros és Kovács Gyula dobos.

Tabányi Mihály zenekarában olyan későbbi nagy nevek kezdtek, mint Pege Aladár bőgős, Turán László zongorista, valamint Balogh Géza, aki meghonosította a hawaii gitárt. (Az 1960-as években az immár elektromos gitárral színpadra álló együttesek az ő segítségét kérték a pickup beépítéséhez.)

Az ötvenes évek második felében, az új zenei stílusok – a bebop, majd a cool – megjelenésének következtében már beindultak a *jam*

sessionök is az Astoriában.

A rock and roll születéséről a Második Magyar Köztársaság lakói is hamar értesültek. Bár a reakciók, akárcsak Nyugaton, igencsak vegyesek voltak (különösen az olyan ismert írók, mint Márai Sándor vagy Fekete István nyilatkoztak negatívan az új zenéről, utóbbi egyenesen „őrültségnek” nevezte), a rock and roll nálunk is gyorsan meghódította a közönséget, és elsöpörte az új zenei stílus útjában álló akadályokat. 1956 augusztusában a fővárosi mozik bemutatták a *Blackboard Jungle* című filmet, és Budapesten – majd a vidéki nagyvárosokban is – megismétlődtek azok a jelenetek, amelyek a filmhíradó adásaiban is láthatók voltak. A fiatalok extázisban törtek ki a *Rock Around the Clock* hallatán, felugráltak ülőhelyeikről, szétverték a berendezést.

Utólag visszatekintve mintha ezek a jelenetek megelőlegezték volna az októberi eseményeket. Elvis Presley az Ed Sullivan Show-ban élő adásban elismerően nyilatkozott a magyar forradalomról, és adakozásra kérte honfitársait. Az eset óriási tömegdemonstrációt váltott ki Magyarországon, és nagyban hozzájárult a rock and roll hazai legitimációjához. Elvis egy évvel később el is látogatott Budapestre, azonban az ő fellépését megelőzte Bill Haley és zenekara, a Comets koncertje, amelyre a Margitszigeti Stadionban került sor, és amelyet a közönség extázisban tombolt végig. A koncert után a megszólaltatott fiatalok túláradozó lelkesedéssel nyilatkoztak a riportereknek:

– Egyértelmű, hogy valami új kezdődött a rock and rollal – jelentette ki az egyik interjúalany. – Most pedig végre személyesen is lehetőség adódott egy rock and roll előadó megtekintésére.

Elvis budapesti látogatása rendkívül szigorú biztonsági intézkedések közepette zajlott. Az énekes a sajtótájékoztatón

panaszkodott is, hogy ennyire izolálják, pedig szívesen körülnézne egyedül Budapesten; de hát ez legfeljebb álruhában lehetett volna kivitelezhető, hiszen egy pillanatnyi nyugta sem lett volna, ha kíséret nélkül sétálgat az utcákon. A Nemzeti Stadionban adott koncerten az énekes maximálisan kitett magáért, a fellépés két csúcspontja a *Jailhouse Rock*, valamint a *Heartbreak Hotel* volt.

Bár Martiny Lajos együttese 1957-ben hangszeres változatban lemezre rögzítette Bill Haley korszakalkotó dalát, az új zenét leginkább a színre lépő új együttesek népszerűsítették. 1957 őszén alakult az első hazai ifjúsági zenekar, a Békák, amely 1958 végén nagylemezt jelentett meg *Így játsszuk a rockot* címmel, amelyen Elvis Presley-, Fats Domino-, Ray Charles- és Little Richard-dalok hallhatók, az 1958-ban induló surf rock olyan képviselőinek a szerzeményei mellett, mint Duane Eddy vagy a Champs együttes, ezenkívül saját instrumentális darabok.

A Békákat hamarosan követte a Doxa, a – kezdetben dixielandet játszó – Nebulók, a miskolci Építő, s az 1960-as évek elejére már virágzó populáris zenei élet jellemezte az országot. Az 1960-ban megnyílt, a korabeli értelmiség budapesti meghatározó helyének számító Fiala Művészek Klubjának vernisszázsán is fellépett egy ifjúsági zenekar, a Sztevanovity Zorán vezette Zenith, amely később a Metro nevet vette fel.

Az évtized első felét meghatározó instrumentális zenekarok – Shadows, Ventures, Tornadoes, Johnny and the Hurricanes – dalait kimagasló szinten játszotta a Mackó együttes, amely 1962-ben rögzített egy, a zenekar nevét viselő lemezt.

1962-ben mutatkozott be a Scampolo, amely hamarosan híressé vált forró hangulatú koncertjeiről, amelyeken az extázisban tomboló közönség gyakran székeket tört; ennek következtében a kiadók egy

ideig elzárkóztak a szerződtesüktől. 1964-ben végül a Duophon adott nekik lehetőséget lemezkészítésre, így készült el a *Balatoni lovas*, amelyen szerepelt a *Tell Vilmos-nyitány*, valamint Faragó „Judy” István olyan hangszeres darabjai, mint az *Üzenet a Shadowsnak*, a *Judy Guitar*, az elmaradhatatlan Elvis Presley- és Shadows-dalok mellett.

Az Illés 1964-ben már harmadik éve koncertezett törzshelyükön, a Műegyetem kollégiumában, de több nagyszabású rendezvényen is zajos sikert aratott, s augusztusban került a boltokba debütáló lemezük, az *Illés 1964*, rajta több, zömében Illés Lajos szerezte hangszeres darabbal, Fats Domino-, Little Eva-, valamint Dale and Grace-dalokkal, amelyeket Körmendi János, illetve Koncz Zsuzsa adott elő. Az év végén az együttes kettévált, Illés Lajos Szörényi Leventével és testvérével, Szabolccsal új zenekart alakított.

A beat berobbanásával az olyan zenekarok váltak népszerűvé, mint a Sankó, amely később Atlantiszra változtatta a nevét, s 1965-ben debütált *Atlantisz-rock* albumával, amelynek címadó instrumentális dala sokáig volt listavezető. A lemez másik nagy slágere a *Shakin' All Over* című Johnny Kidd and the Pirates-dal volt.

A rhythm and blues képviselői közül rögtön a legnépszerűbb zenekar, a Rolling Stones mutatkozott be először Magyarországon: 1965. szeptember 18-án, valamint 19-én a Kisstadionban. A legnagyobb sikert kétségtelenül a júniusban megjelent kislemez, az *(I Can't Get No) Satisfaction* előadása jelentette, ezzel a dallal zárult a koncert. A hazai zenekarok közül az óbudai Liversing játszotta leghatásosabban dalaikat, s ez színpadi előadásukra, a közönségre gyakorolt hatásukra egyaránt vonatkozik. A lemezkiadók sokáig ódzkodtak attól, hogy lehetőséget adjanak a zenekarnak, végül azonban 1965 augusztusában a Radiola képviselői megtekintették

egyik koncertjüket, s az eredmény az októberben megjelent *Maximum Rhythm and Blues* lett, amely hónapokig vezette a listákat, rajta Them- és Pretty Things-dalokkal, továbbá Szendrődi Zsolt szólógitáros hangszeres darabjaival (*Félelem*), illetve klasszikus darabok átdolgozásaival (*Carmen*, *Négy évszak*).

1966 legnagyobb hazai zenei szenzációját a Beatles fellépése jelentette június 26-án, a Nemzeti Stadionban. A koncert előtt rejtélyes bűneset történt: meggyilkolták a zenekar technikusát, ezért az eset felderítésével megbízott, nemzetközileg ismert nyomozó, Nemes Albert le akarta mondani a koncertet. Kádár János, Budapest rendőrfőkapitánya azonban keresetlen szavakkal tudtára adta, hogy ebben az esetben olyan mértékű indulatok szabadulnának el, amelyek még az 1956 októberében lezajlott eseményeket is felülmúlnák. A koncert lemondása már csak azért sem lett volna lehetséges, mert Szász Péter filmrendező *A Beatles Budapesten* címmel egy színes, egész estét betöltő mozifilmen örökítette meg a teltházas fellépést. A filmben láthatók a technikai előkészületek, a zenekar budapesti sajtótájékoztatója, ezenkívül riportokat is hallhatunk a koncertlátogatókkal, akik között számtalan ismert ember jelen volt a sport és a kulturális élet képviselői közül (a teljesség igénye nélkül: Mensáros László, Ruttkai Éva, Latinovits Zoltán). Ruttkai elmondta, hogy ő már 1963-ban, a zenekar berobbanásakor szimpatizált az együttessel, a sok vitát és gúnyt kiváltó frizurájuk sem zavarta, mert:

„...ha valaki kiáll a színpadra, miért ne lehetne joga, hogy valami módon megkülönböztesse magát? Ha például bohóc, akkor piros orrot ragaszt. Ha muzsikus, megnöveszti a haját, hogy felhívja magára a figyelmet.”

Latinovits elmondta, hogy bár nem hallgat gyakran beatzenét, a zenekar legutóbbi lemezét, a *Rubber Soult* figyelemre méltónak találta, különösen az *In My Life* nyerte el a tetszését, és hozzátette: reméli, a zenekar ilyen, komplexebb és mélyebb tartalmú dalokat fog írni a közeljövőben. A szervezők már két éve próbálták elhozni a zenekart Budapestre, és csak hálások lehetünk, hogy 1966-ban ez megvalósult, ugyanis a Beatles abban az évben befejezte a koncertezést.

1967-ben Jimi Hendrix jelentette az új zenei szenzációt, és ezúttal már szerencsére abban az évben láthattuk a gitárost Budapesten: május 25-én a Duna-parti Állatkertben lépett fel, előtte pedig az egyik legelismertebb hazai gitáros, Barta Tamás saját, sajnos rövid életű formációja, a Bartamás melegítette be a hangulatot. Hendrix végignézte a fellépésüket, majd mielőtt belekezdett a *Hey Joe* című dalba – zenésztársait is meglepve –, felhívta Bartát a színpadra, és közösen adták elő a kompozíciót.

„Még most sem tudom elhinni, hogy ez megtörténhetett velem” – nyilatkozta Barta Tamás a koncert után. – „Már az is hatalmas élmény, hogy előben hallhattam Jimit, de hogy közösen játszhattam vele, arra még csak gondolni sem mertem.”

Hendrix megdicsérte a gitárost, és arra biztatta, hogy mindenképpen menjen ki Nyugatra zenélni. Sajnos a Bartamás nem sokkal a koncert után személyes ellentétek miatt feloszlott, Barta pedig rövidesen átigazolt a Syriusba.

Jelen volt a koncerten Radics Béla is, aki így nyilatkozott:

„Az az igazság, hogy korábban nem igazán tetszett Hendrix zenéje. Nem értettem... én annyira a Shadows és a Ventures bűvöletében éltem, hogy nem tudtam ezzel a zenével mit kezdeni. De a koncerten megvilágosodtam. Az a célom, hogy alapítok egy új zenekart, amellyel játszani fogjuk – többek között – Hendrix dalait is.”

Szándékát a következő évben követte a megvalósulás, amikor létrehozta a Sakk-Matt együttest.

A nem fővárosi együttesek nehezebben jutottak lemezszerződéshez, azonban szerencsére több kitűnő zenekar vett fel lemezanyagot; a teljesség igénye nélkül említsük meg a pécsi Funny Foolst (érdekesség, hogy a zenekar írt angol nyelvű dalokat, valamint olyan szerzeményeket is, amelyekben magyar, illetve angol nyelvű sorok egyaránt szerepelnek), valamint a szegedi Kristályt, amelynek *Villon-ballada* című dala valóságos himnusszá vált a fiatalok körében.

1968-ban került sor először olimpia megrendezésére Budapesten, az esemény dalát Szécsi Pál táncdalénekes adta elő. Ebben az évben az Omega, valamint a Winkelmayer Brass is brit turnét bonyolított le, a Syrius pedig megjelentette első lemezét, *A gőzember sikolya* címmel, amelyről a *Sátáni terv* című dal lett nagy sláger. A nyári Visegrádi fesztiválon fellépett az ebben az évben a *This Was* című lemezzel debütáló Jethro Tull, a Colosseum, a Traffic pedig emlékezetes koncertet adott a Kisstadionban, amely nem elsősorban a közönsége, hanem inkább a jelenlévő, szép számú hazai zenészsakma képviselőire gyakorolt mély benyomást.

A prágai tavasz eltiprása a hazai közvéleményben is erős reakciókat váltott ki, s nem volt ez alól kivétel a zenészsakma sem.

„Nagyon lesújtott a dolog” – mondta Bródy János, az Illés együttesből. – „Annyira bíztam benne, hogy ott is elindulhat egy demokratizálódási folyamat, erre tessék...”

Az esetet Bródy dalba is foglalta, a szám az Illés egyik legnagyobb slágere lett.

A soul stílus is meghódította a Második Magyar Köztársaságot: olyan zenekarok tűntek fel 1967–68-ban, mint a Bajtala-trió, az Olympia – akik a hírek szerint lemezfelvétel előtt állnak –, akárcsak a műfaj első női zenekara, a Napraforgó, valamint a szintén akusztikus hangszereken muzsikáló Tolcsvay-Trió.

1969 júniusában végre megjelent a Sakk-Matt debütáló lemeze, *A levegő királya*. A lemezszerződés megkötését hosszas tárgyalások előzték meg, ugyanis Radics Béla eléggé szkeptikusan viszonyult a magyar nyelvű dalokhoz, bár maga is írt már saját szerzeményeket. Óvári László, a zenekar menedzsere közvetített a gitáros és a lemezkiadó között. Radics Béla végül megértette, hogy arra nincs sok esély, hogy kizárólag angolszász dalokat vegyenek szalagra – különösen annak fényében, hogy a zenekar több saját számmal rendelkezett, amelyeket a közönség is kedvelt –, így végül is kompromisszum született. Az albumon hallhatók saját dalok, mint a címadó szerzemény, a *Hosszúhajú lány*, a *Visszajár néha a múlt*, a *Két barna szem*, a *Szegény Éva magányosan sétál most*, a *Tündérkékszemű*, a Cream *NSU* című dalára írt, teljesen eltérő témájú szövegű *Van, aki fél, van, aki nem*, Jimi Hendrixtől a *Manic Depression*, a Creamtől az *SWLABR*, és a Blue Cheertől a *Summertime Blues*. A lemezbemutató koncertre a Duna-parti Állatkertben került sor. A zsúfolásig telt ház előtt adott koncert egyik fénypontja Béla mutatványa volt: váratlanul lángra kapott az egyik

erősítő, mire a gitáros azonnal dalt váltott, és a zenekar előadta Hendrixtől a *Fire* című szerzeményt.

1969-ben a hazai zenei élet egyik új szenzációja a Kex együttes bemutatkozása volt. A zenekar koncertjei teljesen eltérnek a hagyományos beatkoncertektől: az énekes, Baksa-Soós János folyamatosan reagál a nézőtér reakcióira, sohasem tudhatjuk, hogy a következő percben mi történik. Elhangzanak sláger- és reklámparódiák, van, amikor a zenészek gúlát állnak a színpadon, előadnak rögtönzött kis darabokat. Baksa rendszeresen improvizál történeteket, miközben társai kísérik hangszereiken. Néha felolvassa saját novelláit, kikérdezi a közönséget valamilyen téma ügyében – nem csoda, hogy a hazai zenészszakma képviselői is rendszeresen látogatják a zenekar műsorait, sőt olyanok is felbukkannak Kex-koncerteken, mint Jancsó Miklós, Szentjóby Tamás, Weöres Sándor, illetve Latinovits Zoltán, akire nagy hatást gyakoroltak Baksa mutatványai, valamint a megzenésített József Attila-versek.

„Ez a beatzenekar valami teljesen újat csinál” – nyilatkozta a színész-rendező. – „Karesz öcsém ajánlotta őket a figyelmembe. Igyekszem segíteni őket, hogy kapjanak lehetőséget lemez készítésére, bár nem lesz könnyű...”

A lemez ügyében bizony nincs szerencséje a zenekarnak: hiába látogatja szép számú közönség a koncertjeiket – igaz, vidéken sokszor értetlenül, rosszabb esetben ellenségesen fogadva a produkciójukat –, a lemezkiadók nem látnak bennük fantáziát: amit csinálnak, az a színpadon működik, stúdióban nem lehet reprodukálni – érvelnek. A Kex nem adja fel, bár helyzetüket nehezítik azok a botrányok is, amelyek nyáron robbantak ki körülöttük. Az történt, hogy az egyik zuglói klub igazgatója elküldte a

Sakk-Matt együtttest, és őket szerződtette le a helyükre. Ez már önmagában kivívta a helyi fiatalok haragját, amikor azonban azzal szembesültek, hogy a zenekar rajongói is megjelentek Zuglóban, az már olaj volt a tűzre. A koncertek után rendszeresek voltak a tömegverekedések, június 22-én pedig végleg elszabadultak az indulatok: a helyi fiatalok behatoltak a klubba, és botrányba fullasztották a Kex-koncertet. A helyzet komolyságát jelzi, hogy nyolc riadóautó sem volt elég ahhoz, hogy rendet csináljon, és a TV-híradó is tudósított az eseményről.

„Nem tűrjük, hogy a belvárosi slepp a Kexszel idejöjjön villogni! Parádézzanak a Váci utcában, itt semmi keresnivalójuk. Ez a mi helyünk, itt a Sakk-Matt fog játszani, nem pedig a hülye bazári majom Baksa; nem érdekel, hogy neki is nagy a tolla, nekünk Béla kell!” – jelentette ki önérzetesen a Jimi becenevű Sakk-Matt-rajongó.

Mindenesetre a zuglói fiatalok ezzel a látványos demonstrációval elérték a céljukat: a klub igazgatója kénytelen volt felbontani a szerződést és visszahívni a Sakk-Mattot.

Az új felfedezettek közé tartozik a Nonstop, első slágerük, az *Egyszer volt, hol nem volt* kapcsán azonnal felfigyelt rájuk a közvélemény.

Ami a várható lemezmegjelenéseket illeti: elkészült az Atlasz első (*Töröld le a könnyeket*), valamint az Omega második (*Tízezer lépés*) albuma.

Az év nemzetközi szenzációja kétségtelenül a Led Zeppelin berobbanása, elementáris erejű muzsikájuk egészen újat hozott, a hazai koncertszervezők pedig már tárgyalnak is menedzserükkel egy

– de a várható érdeklődés ismeretében inkább kettő – magyarországi koncertről.

1968-ban mutatták be a Vígszínházban Máté Péter *Toldi* című musicaljét, amelyet a zeneszerző énekes amerikai és távol-keleti turnéja alatt komponált. Máté Péter mellett a nemzetközi zenei élet jelentős szereplője Szécsi Pál, aki a magyar rajongók hűsége miatt utasított vissza egy Las Vegas-i szerződést, ettől független rendszeresen turnézik főleg Németországban és Franciaországban. A női előadók közül Zalatnay Sarolta olyan sikert ért el Angliában, hogy évente csak féltucat koncertet ad Magyarországon, és immáron a harmadik nagylemeze jelent meg a Decca gondozásában (*Kill Me or Thrill Me*) címmel, amely a brit slágerlistán ugyan csak a kilencedik helyig jutott, de Hollandiában két hétig állt az első helyen.

A Nyugat-Európában és Amerikában mostanában oly divatos énekes-zeneszerző hullám Magyarországra egyelőre még nem ért el, de már megjelentek olyan előadók (többek között Sztevanovity Dusán, Demjén Ferenc és Olasz Márta), akiket talán sokat fogunk még hallani az elkövetkező években, amihez többek közt azt a reményt is fűzzük, hogy segítségükkel sikerült ellenállni a főleg német nyelvterületről érkező ún. tánczenei hatásoknak. Reméljük, hogy a kiadók és zenehallgatók az ő lemezeiket veszik a sláger-operett-sanzon triász előadóitól, akik dömpingárujukkal elárasztották a jobb sorsra érdemes - és nem akármilyen zenei hagyományokkal rendelkező - német, olasz, osztrák és francia piacokat.

Itt tartunk tehát 1969 októberében. Bár lezárul egy évtized, a folyamatosan érkező újabb és újabb tehetséges zenekarok és előadók ismeretében bizakodva nézhetünk az 1970-es évek elébe.

A szerző A Ritmus nevű zenei havilap munkatársa.



A Magyar Honvédség harceszközei (1944–1969)²

– Áttekintés –

Ezerkilencszáznegyvennégy október 15-én Horthy Miklós kormányzó proklamációjában bejelenti, hogy Magyarország pár nappal korábban Moszkvában fegyverszüneti egyezményt írt alá a szövetséges hatalmakkal, és parancsot adott a harcoló magyar alakulatoknak, hogy szüntessék be a harcot a szovjet Vörös Hadsereg erői ellen, illetve fegyverezzék le, vagy vegyék fel a harcot az addig szövetséges német alakulatokkal. A magyar csapatok túlnyomó többsége engedelmeskedik a kormányzói parancsnak, így a magyarországi front összeomlik, a magyar és szovjet csapatok megkezdik az ország felszabadítását a német megszállás alól, amely 1945 január első napjaiban be is fejeződik. Berlin február közepén esik, Németország napokon belül kapitulál és véget ér az emberiség legvéresebb háborúja. Sajnos Horthy Miklós kormányzó már nem érhetette meg legjelentősebb történelmi tette, a Kiugrás eredményét: pár nappal a proklamációt követően, a Vár német ostroma után nyilas pártszolgálatosok elfogják és kivégzik.

Az 1944 novemberében a felszabadított Budapesten beiktatott Ideiglenes Nemzeti Kormány képviselői 1946-ban aláírják a zürichi nemzetközi szerződést, amelynek legfontosabb kitételei:

- Magyarország el nem kötelezett, semleges ország lesz;
- az ország nem kerül szövetséges megszállás alá, de biztosítania kell egy ún. Északi Folyosót az Ausztriában állomásozó szovjet csapatok szárazföldi és vízi utánpótlása számára;
- haderejének létszáma nem haladhatja meg a 20 000 főt.

A zürichi nemzetközi szerződésben foglaltak azután valamelyest módosultak a második világháborút lezáró, 1947-ben Párizsban aláírt békeszerződésben:

- Magyarország független, el nem kötelezett, semleges ország lesz;
- Magyarország határai megegyeznek az 1937. december 31-i országhatárokkal;
- Az ország nem kerül szövetséges megszállás alá, de biztosítania kell egy ún. Északi Folyosót az ideiglenesen Ausztriában állomásozó szovjet csapatok szárazföldi és vízi utánpótlása számára; ez a megszállási zóna addig marad fenn, amíg az ideiglenesen Ausztriában állomásozó szovjet csapatok szárazföldi és vízi utánpótlása szükségessé teszi, azaz a szovjetek Ausztriából történő kivonulását követően az Északi Folyosót is ki kell üríteniük;
- Magyarország állandó haderejének létszáma nem haladhatja meg az 50 000 főt.

A Magyar Honvédség legjelentősebb ünnepei a Felszabadulás Napja (január 9.), a Magyar Honvédelem Napja (május 21) és a Kiugrás Napja (október 15). Az 1950-es évek közepéig, a Kiugrás 10. évfordulójáig viszonylag erős kultusza van a mártír

kormányzónak: Horthy Miklósról közterületeket, intézményeket, laktanyát neveznek el, rövid ideig a Flottilla is a nevét viseli. 1955-től azonban Magyarország második világháborús részvételében játszott szerepének egyre megosztóbb megítélése miatt ez a gyakorlat megszűnik (ekkor dől el végleg az is, hogy a katonai alakulatok nem kapnak nevet, csak hadrendi számot), egyes intézményeket visszaneveznek (de pl. a szegedi egyetem továbbra is megtartja a nevében az emlékét). Horthy Miklós neve leginkább utcanévként marad meg a mindennapokban. Ugyancsak sok utca viseli nevét a Kiugrásban vagy annak előkészítésében szerepet játszó, hősi halált halt magyar katonatisztek nevét, mint pl. Bakay Szilárd, Aggteleky Béla vagy Lázár Károly.

A magyar haderő általános jellemzői

A Második Magyar Köztársaság haderejének hivatalos neve Magyar Honvédség, vagyis az addigi, hagyományos megnevezésből 1945-ben kikerült a „királyi” kifejezés, amely az 1867. évi Kiegyezéstől kezdve egy rövid időszaktól eltekintve, egészen 1945-ig állandó jelzője volt Magyarország hadseregének. A Magyar Honvédség két haderőneme a szárazföldi haderő és a légierő – a dunai és tiszai flottillák a szárazföldi haderő fegyvernemeként vannak jelen a szervezeti struktúrában. A haderő létszáma 50 000 fő hivatásos állomány, amely a 80 ezer fős tartalékos állomány mozgósításával 48 óra alatt 130 000-re növelhető. Bár folyamatos társadalmi viták övezik, továbbra is van sorkötelezettség, amely 12 hónap kötelező katonai szolgálatot ír elő a 18. életévüket betöltött férfiakra, amennyiben egészségügyileg alkalmasnak találtnak a sorozóbizottság előtt. A tartalékosokat minden évben 1 hónap

összetartásra rendelik alakulataikhoz. A haderő nagy számban foglalkoztat férfi és női polgári alkalmazottakat is.

A haderő technikai felszereltségét illetően az elmúlt negyedszázadra visszatekintve általánosságban elmondhatjuk, hogy a haderő fejlesztése az első években kevésbé van előtérben – az ország a háborús károk felszámolására, az újjáépítésre és a közlekedési infrastruktúra fejlesztésére koncentrált. Éppen ezért a kezdeti időszakban a hadfelszerelést a meglévő, igen sokszínű, meglévő vagy a szovjetek által 1944–1945-ben átadott állomány alkotja. Ez az 1950-es évektől fokozatosan megváltozik: saját és nemzetközi együttműködésben megvalósuló fejlesztések egy sor kiváló minőségű, nem ritkán világszínvonalú hadiipari terméket eredményeznek, amelyek nem csak a Magyar Honvédségben, de külföldön, elsősorban a (semleges) partnerországokban is rendszeresítésre kerülnek. Napjainkban, negyedszázaddal a Kiugrás után ugyan megfigyelhető egy paradigmaváltás, amely arra utal, hogy a jövőben, az egyébként rendkívül költséges saját innovációk inkább kísérleti jellegűek lesznek, esetleg a licenc értékesítésére mennek. Ugyanakkor a társadalmi egyeztetések során sem vonja senki kétségbe, hogy jelenkorunk kétpólusú világrendjében a hozzánk hasonló semleges országoknak továbbra is szükségük van fejlett haderőre és az azt kiszolgálni képes hadiiparra, amely elláthatja a hazai piacot korszerű fegyverzetrel. A hadiipar, mint stratégiai jelentőségű, egyúttal gazdaságélénkítő szektor szerepe egyaránt vitathatatlan, méretének esetleges csökkenése leépítéseket, növekvő munkanélküliséget, társadalmi feszültségeket teremtené. Ugyanakkor a hadiipari innovációk korunkban megfigyelhető rohamos fejlődése közepette a haderők folyamatos modernizálásra szorulnak, különösen a nehéztechnika terén. S bár a

magyar hadiipar a 20. század folyamán lehetőségeihez képest kimagasló innovációkra volt képes, a jövőben elkerülhetetlennek látszik bizonyos korszerűsítések vásárlás útján történő kielégítése, természetesen a helyi igényekhez igazodó műszaki fejlesztésekkel. Fontos hozzátennünk, hogy a fentiek ellenére a magyar haderő technikai felszereltsége még most, 1969-ben sem éri el számszerűleg a nemzetközi szerződésekben engedélyezett létszámot.

A szárazföldi haderő felszerelése

Az 1944. október 15-i Kiugrást és a német csapatoknak a Vörös Hadsereg hathatós segítségével történő kiűzését, vagyis az ország felszabadítását követően számos világháborús német és magyar harcjármű és löveganyag marad vissza, amelyek a Magyar Honvédség haderejének első harceszközei. Példaként vessünk egy pillantást az 1945-től újjászerveződő Honvédség harckocsiállományára, amelyben számos és sokféle magyar, német és szovjet harckocsi és önjáró löveg van:

- magyar Toldi és Turán harckocsik különböző változatai, Zrínyi I páncélvadászok³ és Zrínyi II önjáró tarackok⁴, Nimród önjáró légvédelmi gépágyúk⁵ – összesen kb. 100 db magyar eredetű lánctalpas harcjármű;
- német Pz IV H és Pz V G Panther közepes harckocsik, Pz VI Tiger nehézharckocsik, továbbá 3 db ép vagy kisebb műszaki hibás Pz VI B Tiger II nehézharckocsi, valamint StuG III G rohamlövegek – összesen kb. 25 db német eredetű lánctalpas harcjármű;⁶

- a szovjet csapatok által a felszabadító harcok során a magyar haderő részére átadottból megmaradt, változatos műszaki állapotú kb. 100 db T–34-es közepes és 15–20 db (kb. 1 századnyi) ISz–2 nehézharckocsi – összesen kb. 120 db szovjet eredetű láncotalpas harcjármű.

A német eredetű eszközök 1956-ig lassan kikopnak az állományból, sorsuk a folyamatos kivonás és selejtezés az alkatrész- és lőszerutánpótlás hiánya miatt. A selejtezést követően jelentős részük muzeális célú átadásra kerül, a többit szétvágják és beolvasztják a nehéziparban. A világháborús magyar típusoknak ugyanez a sorsa, mindössze kiképzési célra maradnak rendszerben még hosszú évekig a Toldi és a Turán harckocsik különböző változatainak példányai (összesen 10–12 db). A kiképző harckocsik állománya 1947-ben kiegészült 12 db, Svédországtól vásárolt Stridsvagn m/41 harckocsival. A beszerzést leginkább az indokolta, hogy a típus a cseh Škoda-gyár által gyártott, majd a német megszállást követően a német haderő által rendszeresített Panzer 38(t) svéd licence, és ez a harckocsi 1942-től a m. kir. honvédségben is rendszerben állt: pl. a Don mentén vívott harcok során e típussal volt felszerelve az 1. magyar tábori páncéloshadosztály is. A típus fenntartásához így tehát rendelkezésre állt a logisztika, a szakismeret és a műszaki szaktudás is a háború utáni években. A Strv m/41 beszerzésével feléled, vagy ha úgy tetszik, folytatódik a magyar hadiipar világháború előtti svéd kapcsolata. Emlékezhetünk, az 1920-as évek végétől kezdve összesen öt különböző, svéd licenc alapján gyártott harceszköz is rendszerben állt a Magyar Királyi Honvédségben: a Toldi harckocsi(család), a 40 M Nimród önjáró légvédelmi gépágyú és páncélvadász, a 36 M 4 cm-es (Bofors) légvédelmi gépágyú, a 29

M 8 cm-es (Bofors) légvédelmi ágyú és a szintén Bofors-licenc alapján gyártott 31 M 15 cm-es közepes tarack. Mint azt az alábbiakban látni fogjuk, az 1947-ben újjáéledő svéd kapcsolat az 1960-as évekre mindkét fél számára ragyogóan prosperáló hadiipari együttműködéssé érett.

A világháború előtti páncélos technika kapcsán meg kell még említenünk az 1930-as évek közepén beszerzett, igazából már akkor is elavultnak számító, olasz eredetű Ansaldo kisharckocsikat, amelyek megmaradt példányait a Magyar Honvédség tüzérségi vontatóként alkalmazza 1950-es kivonásukig.

A harckocsiállomány gerincét 1956-ig a T-34-85 közepes és az ISz-2 nehézharckocsik képezik, kiegészülve 1 századnyi Szu-76 önjáró löveggel, továbbá 2 századnyi motorikusan modernizált Zrínyi II rohamtarackkal. 1947-ben, elsősorban a hazai igények kielégítésére, újra előkerül a Tas harckocsi terve, amelyből végül összesen 62 db újratervezett példány készül 1949-ig a Weiss Manfréd-műveknél (WM) Tas II néven. Mint az haditechnikai berkekben közismert, a Tas a második világháború legfejlettebb, és első, tisztán magyar fejlesztésű harckocsija lehetett volna, ha nem éri pusztító légitámadás a csepeli gyárat 1944-ben. A Tas II fejlesztésekor ugyanakkor elvetették az elődtípus legbonyolultabb műszaki megoldását, a 2 db 260 lóerős motorral történő meghajtást, és néhány, a világháborúból maradt német harckocsimotorral történő kísérlet után a szovjet T-34-esekhez való 38 literes, 500 lóerős motort szerelték be a harckocsitestbe, amely kellően megbízhatónak bizonyult. Végül a Tas II-ből 3 századnyit szereltek fel, a többi tartalékban maradt. A típus titkon remélt exportsikere elmaradt, így gyártása nem folytatódott. Egyedül a tartalékban maradt állomány

egy részét sikerült a hadrendből való kivonást követően ár alatt értékesíteni Ausztriának 1960 után.

A svéd–magyar gazdasági és hadiipari együttműködés nyomán rendszeresítésre kerül 3 századnyi Stridsvagn m/42 típusú harckocsi, amely a kortársaival összevetve nem képvisel különösebben jelentős harcértéket, ugyanakkor ez a beszerzés tovább erősítette a gazdasági és hadiipari kapcsolatokat a két semleges állam között. Kísérletek, vagy inkább csak tapogatózások történtek korszerű típusok beszerzésére, de a korszak amerikai, angol vagy éppen szovjet harckocsijai túl drágák voltak, illetve félelem volt az is, hogy a kelet és nyugat közötti politikai feszültséget is növelheti egyik vagy másik fél preferálása. A szovjet technika vásárlása inkább csak elvi síkon merült fel, mert bár a magyar és a szovjet katonák vállvetve harcoltak az ország felszabadításáért 1944–1945-ben, a hadsereg hagyományosan antikommunista mentalitása megmaradt – emiatt szovjet eredetű harcjármű beszerzésére nem volt valódi szándék, sok szakértő s döntéshozó még a meglévőt is inkább leszerelve látta volna mihamarabb.

1956 után a modernizálás jegyében ismét előkerül a nyugati típusok beszerzése, a Honvédelmi Minisztérium szakértői hosszú hónapokig vizsgálják az amerikai M46 és/vagy M47 Patton harckocsi (túl drága), a brit Centurion (túl drága) rendszeresítési lehetőségét, ismét felmerülnek szovjet típusok (T–54, ISz–3), valamint a svéd Strv m/42 közös, svéd–magyar továbbfejlesztésének terve is napirenden van egy ideig (nem valósul meg). A szakértők nyugatorientált véleményét ugyanakkor a semlegességre és el nem kötelezettségre kényszerítő nagypolitika továbbra is mellőzi a kérdésben. A modernizálási projekt elhúzódik, a kormányzati akarat ebben az időszakban másra fókuszál. Végül 1962-ig kell várni, amíg

döntés születik: a győztes az újonnan fejlesztett svéd Strv 74 harckocsi. Ugyanakkor a Honvéd Technológiai Intézet (HM HTI) mérnökei a löveget nem találják megfelelőnek és korszerűnek, ezért a szaktárca inkább egy ekkor kifejlesztett, rendkívül ígéretes, diósgyőri gyártású 90 mm-es löveget preferálna a harcjármű főfegyverzeteként – annak mérete miatt azonban a harcjármű áttervezése válik szükségessé. Erre válaszul a svéd fél első felháborodásában a svéd–magyar haditechnikai együttműködés teljes felülvizsgálatával fenyeget. Csakhogy a típus már a rajzasztalon annyira ígéretes, hogy a svéd haderő végül visszavonja a Strv 74 további megrendeléseit – szembemenve a protekcionista gazdaságpolitikához ragaszkodó kormányzattal – és a továbbiakban inkább a közösen fejlesztett típust preferálja, amely Svédországban Stridsvagn 91, míg Magyarországon 65 M Kinizsi alapharckocsi néven kerül rendszeresítésre. A korszerű DIMÁVAG-löveg licencét a Bofors megvásárolja, ami a magyar hadiipar komoly nemzetközi sikerét jelenti. A Magyar Honvédségben 1965–1969 között összesen 100 db Kinizsi áll rendszerbe és ez alkotja a harckocsiállomány gerincét. Folyamatban van további, még nagyobb tűzerejű, 105 vagy 120 milliméteres löveggel tervezett harckocsi fejlesztése is, amelyet a hadiiparban Hunyadiként emlegetnek. Amennyiben a tervezet meg is valósulna, rendszeresítésére aligha kerülne sor az 1970-es évek végénél hamarabb, de a nemzetközi piac érdeklődését talán hamarabb is felkeltheti. A Kinizsi rendszeresítését követően a meglévő szovjet eredetű technika csökkentett számban tartalékban marad, egy része muzeális célra átadásra kerül, ilyen formában Nyugat-Európába és az Egyesült Államokba is értékesítik egyes példányait. Svéd mintára, de a világ haderőiben végbemenő paradigmaváltás ellenére megmarad a páncélvadász önjáró löveg

koncepciója is: a Zrínyi III harckocsivadászt – ami ténylegesen egy továbbfejlesztett Zrínyi I, erősebb motorral és új tervezésű, egyszerűsített futóművel – is a Kinizsi 90 mm-es lövegével szerelik fel; a típusból összesen 60 db készül. Fontos megjegyeznünk, amire már korábban utaltunk: ezek a fejlesztések rendkívül sokba kerülnek, amit a virágzó magyar gazdaság ugyan ki tud gazdálkodni, de a hadiipari kiadások napjainkra egyre komolyabb társadalmi vitát gerjesztenek.

A Magyar Honvédség sokáig nem rendelkezik korszerű gyalogsági harcjárművel. A második világháborús saját szállítójárművek, az itt maradó használható német haditechnika (30 db különböző típusú féllánctalpas szállító harcjármű, javarészt Sdkfz–250 és –251 típusok), valamint a szovjet Vörös Hadsereg által 1944-ben átadott harckocsik mellett megkapott 80 db amerikai eredetű, M3 típusú féllánctalpas harcjárművek alkotják a legmodernebb felszereltségű gépesített alakulatok állományát. A német technikát sikerül ideig-óráig használatban tartani, hála egy 1947-es magyar–csehszlovák gazdasági együttműködésnek, ami révén pótalkatrészeket lehet beszerezni az eredetileg cseh gyárakban gyártott harcjárművekhez, de 1956-ig ezek az eszközök is leamortizálódnak és kivonásra kerülnek a rendszerből, az amerikai M3-asok száma is a felére csökken. A haderő mobilitását túlnyomó részt továbbra is páncélozatlan tehergépjárművek adják.

A közelmúltban kezdődött meg a Honvéd Technológiai Intézetben saját páncélozott gyalogsági harcjármű kidolgozása és megvalósítása. Ennek eredményeképp jött létre a svéd gumikerekes Terrängbil KP járműcsaládra emlékeztető RÁVAG–WM Páncélozott Szállító Harcjármű (röviden: PSzH, a katonaszlangban csak „nyuszibusz”), mint univerzális platform gyalogsági harcjármű és

nagy hatósugarú rádióberendezésekkel felszerelt parancsnoki harcjármű feladatkörre, illetve mint önjáró platform saját fejlesztésű rakétasorozatvetőhöz. (A RÁVAG az 1947-től RÁBA Vagon- és Gépgyár néven működő, korábbi Magyar Waggon- és Gépgyár nevének rövidítéséből létrejött márkanév.) A tervek szerint ez az 1970-es évek folyamán folyamatosan bővülni fog páncéltörő rakétás, légvédelmi rakétás, tüzérségi megfigyelő, előretolt légi harcálláspont, gyalogsági támogató önjáró aknavető (120 mm-es aknavetővel) és sebesültszállító feladatkörökkel. A szakértők szerint ez a fajta, a meglévő technikára épülő feladatkör-bővítés lesz a jövő útja, amely ugyan nagyon sok innovációt igényel, de messze költséghatékonyabb, mint egy teljesen új harcjármű kifejlesztése az alapoktól. A PSZH a Magyar Honvédség alapvető gyalogsági harcjárműve lesz, első körben több mint 300 példányt rendelt meg a Honvédelmi Minisztérium, amelynek utolsó példányait 1971-ig kell szállítania a gyártónak. Ugyanakkor egyre több szakértő szerint legkésőbb az 1970-es évek második felében szükségessé válik egy korszerű lánctalpas csapatszállító jármű rendszerbe állítása. A honvédelmi tárca idén kiadott állásfoglalása szerint utasítást adott a HM HTI-nek a lehetőségek felmérésére ezen a téren.

Az általános terepjáró szállítójármű-állomány eleinte a háború alatt gyártott magyar (Rába Bakony, Rába Botond) vagy vásárolt külföldi (pl. amerikai Ford, német Opel) tehergépkocsikból állt, kiegészülve a Vörös Hadseregtől 1944-ben kapott egyéb amerikai típusokkal. A német és amerikai típusok megfelelő alkatrész-utánpótlás híján lassan elhasználódnak, nagyrészüket értékesítik a veterán járművek rajongóinak nagy örömére. A RÁVAG ugyanakkor folyamatosan gyártja és fejleszti a kéttengelyes Bakony és a háromtengelyes Botond típusok újabb generációit mind a mai napig,

katonai és polgári alkalmazásra, belföldi piacra és exportra egyaránt. Az 1960-as évek elején osztrák Steyr licenc nyomán a Weiss Manfréd Gépgyár Rt. elkezdte gyártani a Lehel névre keresztelt, korszerű gépjárműcsaládját 2-, 3- és 4-tengelyes kivitelben, különböző felépítményekkel katonai, polgári védelmi, katasztrófavédelmi célokra. A katonai típusok között egyaránt megtalálható műhely-, rádiós, műszaki mentő, vontató, önjáró daru vagy éppen egészségügyi mentőgépkocsi. A Honvédség katonai személygépkocsijainak gerincét a szovjetektől kapott amerikai eredetű Willys Jeepok után az azokra nagyon emlékeztető, de nem teljesen szolgai másolatnak tekinthető RÁVAG Szöcske típus alkotja.

A Második Magyar Köztársaság haderejének tüzérsége eleinte vegyesen alkalmazta a második világháborús (svéd licenc alapján készült) magyar, német és szovjet technikát, amelyek javarészt az alábbi típusok:

- 31 M 15 cm-es közepes tarack (svéd licenc alapján, gyártásban 1952-ig, ezt követően modernizálják)
- 40 M 10,5 cm-es könnyű tarack (magyar tervezés, ez alkotja a Zrínyi II rohamtarack fegyverzetét is)
- 18/40 M 10,5 cm-es könnyű (vagy közkeletű háborús nevén: Göring-) tarack (német eredetű, vásárolt, visszamaradt és kis mennyiségben Diósgyőrben licencgyártott)
- 40/43 M 7,5 cm-es páncéltörő ágyú (a német Pak 40 licence alapján)
- ZiSz–3 42 M 76 mm-es páncéltörő ágyú könnyű tábori ágyúként alkalmazva (szovjetek által 1944–1945-ben átadott állomány)
- 38 M 122 mm-es tarack (szovjetek által 1944–1945-ben átadott állomány)

A csöves tüzérség mellett jelen van az 1950-es évek elején hadrendbe állított, a második világháborús német Nebelwerferen („ködvető”) alapuló magyar SV–15 típusú rakétasorozatvető, amellyel – teherautóra, féllánc talpas hordozójárműre, később a RÁVAG–WM PSZH platformra telepítve – a dandárok tüzérosztályainak 1–1 századát is felszerelik (századonként 3 üteg, ütegenként 6 egység). Az SV–15 német elődjéhez hasonlóan 6 db, egyenként 15 cm átmérőjű vetőcsőből álló rakétatüzérségi eszköz. Nagyobb testvére, az SV–18 (amely 2 sorban 8–8, azaz összesen 16 db, egyenként 18 cm átmérőjű vetőcsőből áll) ugyan nagy példányszámban készült, de eleinte csak az M3-as féllánc talpasokra lehetett telepíteni, ám azok alacsony száma miatt mindössze 1 századot szereltek fel (ez az önjáró tüzérszázad 3 ütegből, ütegenként 4 egységből állt), a többi vetőcsőüteg vontatott kivitelben készült egytengelyes löveg talpon. Később a RÁVAG Lehel gépjárműcsalád megszületésével további önjáró sorozatvető századokat sikerül felállítani – a katonaszlang az SV–18-as rakétavető csöveket ezután, mint „Lehel kürtje”, esetleg néha, kissé dehonesztálóan csak, mint „Lehel sípja” – néven emlegeti, utalva a rakéták sivító hangjára. A hagyományos, csöves tüzérségből 1956 után már csak a magyar eszközöket lehetett fenntartani svéd hadiipari együttműködéssel. Az 1952-ig gyártott 31 M 15 cm-es közepes tarackot korszerűsítik 1963-ban (31/63 M 15 cm-es tarack). Zajlanak kísérletek az önjáró tüzérség továbbfejlesztésére is. A háború után modernizált Zrínyi II napjainkra már elavult, de még rendszerben áll, modernizálásának lehetőségeit jelenleg is vizsgálja a HM HTI. Van törekvés önjáró tüzérségi eszközök nemzetközi piacról történő beszerzésére is, ezen a téren a svéd Bofors cég

legújabbban fejlesztett, rendkívül korszerű, 155 mm-es löveggel ellátott harcjárműve a legesélyesebb jelölt.

A gyalogság harcát támogatandó, a második világháború előtt rendszeresített 81 és 120 mm-es aknavetők tartósan rendszerben maradnak, valamelyes modernizálással, valamint mobil platformokra telepítés lehetőségével, ahogyan arra fentebb már utaltunk.

A páncéltörő tűzéréség terén a háború után számos, Diósgyőrben licenccben gyártott, német eredetű 40/43 M 7,5 cm-es páncéltörő löveg marad rendszerben, amelyet az 1950-es évek elején modernizálnak. Ezt a Kinizsi harckocsihoz kifejlesztett, valamint a Zrínyi III páncélvadászba is beépített 90 mm-es harckocsiágyú gépi vontatott változata szorította ki a rendszerből az 1960-as évek végére. A csöves tűzéréség mellett itt is jelen vannak rakétafegyverek, részben a világháborúban is alkalmazott magyar 60 mm-es 44 M kézi rakétavető, részben a német eredetű Raketenpanzerbüchse 54 (Panzerschreck, magyar alkalmazásban: páncélrém) továbbfejlesztéseként. A 60 mm-es kézi rakétavető elégtelen hatékonysága miatt megmarad egy fejlesztési szintnek, amiből kiindulva – figyelembe véve a korszak rohamosan fejlődő páncélvédelmét is – az 1950-es évek elejére sikerül megalkotni egy 94 mm-es kaliberű kézi rakétavetőt és a hozzá való rakétalőszer-családot, amely 53 M Kelevéz néven kerül rendszeresítésre. Az elhúzódó fejlesztéssel párhuzamosan zajlik egy külön munkacsoport projektje, ami a szovjet RPG–2 kézi páncéltörő rakétavetőt veszi alapul. Az 1950-es évek második felében ebből fejlődik ki a Vipera fegyvercsalád (a nevet állítólag a nem hivatalos „vállról indítható páncéltörő rakéta” megnevezésből adódó *VIPR* vagy *VIPRa* rövidítésből képezték), amelynek az 1960-as évek közepére továbbfejlesztett Vipera–3 típusa exportsikert is arat, miután Ausztria

és Svédország is nagy számban rendszeresíti. A német eredetű Panzerschreck továbbfejlesztése egy 88 mm-es hátrasiklás nélküli löveget eredményez, amelyet az eredeti fegyver világháborús magyar beceneve után hivatalosan is 49 M (HSN 88) Páncélrémnek neveznek el. Ezt a típust kézi mozgatású kerek talpra szerelve valamint gépjárműre telepíthető változatban is rendszeresítik. A Páncélrémet az 1960-as évek közepétől fokozatosan váltja le a 64 M (HSN 90) Dárda néven rendszeresített hátrasiklás nélküli fejlesztés, aminek gyökerei a szintén 1944-es, 76 mm-es kaliberű kísérletekre nyúlnak vissza. Ezeken kívül a világháborúban „buzogányvető” néven is emlegetett 44 M páncéltörő rakéta továbbfejlesztése egy harcjárművekre és tehergépjárművekre is telepíthető platformról indítható, korszerű, vezetékes irányítású páncéltörő rakétarendszert eredményez az 1960-as évek közepére (65 M Szigony), nem elmaradva a nemzetközi trendektől. A páncéltörő fegyverek fejlesztése terén meg kell még említeni, a részben második világháborús eredetű, robbanás által formált lövedékeket, mint amilyen a Misnay-féle lövőtölcser aknák (LÚTAK), vagy az ugyancsak Misnay-féle „trotil ágyú”.

A csapatlégvédelem⁷ a második világháborús Nimród továbbfejlesztéseként a Tas II harckocsialvázra épült, 2 db 40 mm-es gépágyúval felszerelt 55 M Mónia formájában sokat javul (sőt, a típust exportra is gyártják, miután Ausztria vásárol belőle). A velejáró innovációk, mint az E–1 és E–2 löelemképzők,⁸ valamint lövegkoordinátorok fejlesztése, a tranzisztorteknológia és ezáltal a számítástechnika fejlődése pedig a polgári célú elektronikai ipari fejlesztéseket is fellendíti. Mindemellett a magyar fejlesztésű 12,7 mm-es Böszörményi–Walkovszki (BW) légvédelmi géppuska önállóan vagy pontvédelemszerűen, illetve különböző önjáró

platformokra telepítve is támogatja a csapatlégvédelmi feladatokat. Az igazi előrelépés az 1970-es évtized közepére várható rakétás önjáró csapatlégvédelem lesz.

A honi légvédelem⁹ nagyrészt a légierőre (lásd alább!), valamint a modernizált 29 M 8 cm-es Bofors légvédelmi ágyúkra (29/53 M 8 cm-es légvédelmi ágyú, legjelentősebb modernizálása, hogy egy kéttengelyes, gépvontatású löveg talpat kap) hárul, de utóbbiak napjainkra már jócskán elavultnak számítanak. A honi légvédelmet várhatóan ugyancsak az 1970-es évek közepétől szerelik fel nagy hatótávolságú légvédelmi rakétákkal. A légtér-ellenőrzés az 1950-es évek eleje óta a Honvéd Technológiai Intézetnél kifejlesztett LRB (Légvédelmi Rádió Bemérő) lokátorcsalád folyamatosan modernizált típusaival történik, amelyek a második világháború idején tervezett és rendszeresített magyar lokátorok továbbfejlesztései a Gamma Rt-vel közösen.

A Honvédség kézi lőfegyvereit illetően – a teljesség igénye nélkül – meg kell említeni a magyar 9 mm-es Danuvia (vagy Király) géppisztoly utolsó, 44 M változatát, ennek utódát, az 1953-tól rendszeresített, Kucher József tervezte, szintén 9 mm-es Parabellum löszert tüzelő K–1 könnyű géppisztolyt, az 1944-ben nagyszámban kapott szovjet PPS-t, és a német Walther PP és PPK licenc alapján a Lampart gyártotta 48 M öntöltő pisztolyt. A legjelentősebb esemény e téren egyrészt a Kucher-féle egységes géppuska (SzD–1), másrészt a Prihoda–Újvári (PU) 7,92 mm-es, csőhátrasiklásos gépkarabély rendszeresítése 1952-ben, amely a hadsereg mellett a rendőrség szolgálati gépkarabélyja is lesz. Utóbbinak szüksége is van a nagyobb tűzerőre, miután az alvilágban egyre népszerűbbé válik és a Csepeli Szabadkikötőben is rendre felbukkan a szovjet AK–47 Kalasnyikov. Az 1960-as évek végén

mind a rendőrség, mind a hadsereg szerez be kis mennyiségben német Heckler & Koch G3 gépkarabélyt és az ugyancsak H&K-gyártmány MP5 géppisztolyt, elsősorban a különleges erők részére. Az 1950-es évek végétől a HM HTI-nél kísérletek folynak az AK–47 Kalasnyikov alapján egy 7,62 × 51 mm-es NATO-lőszert tüzelő saját gépkarabély tervezésével is. A mintadarabokat és a sikeres próbákat követően a végső lökést az 1960 után frissen függetlenné vált egyes afrikai országok érdeklődése, majd nagyszámú megrendelése adja meg az AMD (Automata Magyar Deszant) névre keresztelt típus sorozatgyártásához, amely végül AMD–63 néven válik világszerte ismertté. A hazai fejlesztésű fegyvert természetesen a magyar fegyveres testületek is rendszeresítik a PU gépkarabély váltótípusaként.

A lőszergyártás központja a balatonfűzfői Nitrokémia Rt., amelynek az ország más pontjain is épülnek lőszer- és robbanóanyag-gyártó üzemek.

A Magyar Honvéd Légierő felszerelése

A zürichi nemzetközi szerződés és a párizsi békeszerződés előírása szerint a légierő támadó kapacitással nem rendelkezhet, nem lehetnek bombázó erők, kizárólag vadászbombázó képességgel valósítható meg a légtérvédelme mellett. A Második Magyar Köztársaság légierője a második világháborút követően a megmaradt és még rövid ideig Győrben gyártott Messerschmitt Me–109 vadászgépek utolsó modelljeiből, a vadászbombázónak átminősített Me–210 típusú nehézvadász/romboló repülőgépekből, valamint 2 századnyi, a szovjetektől kapott Jakovlev Jak–9 vadászrepülőgépekből áll. Mivel – ahogyan már fentebb szó volt róla

– a győri Magyar Waggon- és Gépgyár 1947-től RÁBA Vagon- és Gépgyár, azaz RÁVAG néven működik tovább, így a Me–109-esek hivatalos neve RÁVAG–11, a Me–210-eseké RÁVAG–21 lett. Utóbbiakat a légierő 1949-ben kivonja a hadrendből (rövid ideig szolgálnak éjszakai vadászként is), de egy részét fedélzeti fegyvereitől megfosztva hasznosítja a rendőrség járőr- és futárrepülőgépként, valamint a Magyar Posta is postarepülőgépként. A katonai képességeitől megfosztott rendőrségi és postaváltozat a RÁVAG–47 nevet kapja.

A jetkorszakban a magyar ipar képességeit meghaladja saját sugárhajtású típus fejlesztése, így a korszerűsítést kizárólag vásárlás útján lehetett megvalósítani. A Budaörsi Repülőtérre telepített HM Repülőműszaki Intézetben a korábbi, Jendrassik-féle légcsavaros gázturbinával felszerelt RMI–1 (X/H) kísérleti repülőgép tervei újra előkerülnek (a fejlesztést egy 1944 nyarán bekövetkezett amerikai bombatámadás törte derékba), de a prototípus problémáinak nehézkes kiküszöbölése miatt a tervezés elhúzódik, majd értelmét is veszíti. A robbanómotoros típusok utáni első modernizálásra 1953-ban kerül sor, amikor a légierő 2 századnyi (24 db + 4 db kiképző) svéd Saab 29 Tunnan vadászgépet vásárol. Ezután 1963-ban érkezik 4 századnyi (48 db + 8 db kiképző) korszerűbb, de a legmodernebb kortárs szovjet vagy a nyugati típusokhoz képest elavultnak számító Saab 32 Lansen. Ez a típus már képes rakétafegyverzetet is alkalmazni légi harcban – jóllehet Magyarország számára csak rövid hatótávolságú légi harcra alkalmazása engedélyezett (Rb 24, az amerikai AIM–9 Sidewinder svéd licence). A Tunnanok ezután sugárhajtású kiképző repülőgép feladatkörben is alkalmazásra kerülnek, de továbbra is ellátják az

ország légterének védelmét. A vadászgépek fegyverzetét ugyancsak Svédország biztosítja.

A légierők globálisan is rohamos fejlődése miatt a légierő vezetői folyamatosan indítványozzák az újabb beszerzéseket. A vágyálom jelenleg a Saab J 35 Draken vásárlása – talán az 1970-es évek közepén már a Második Magyar Köztársaság felségjelével ékesített példányokat is láthatunk a kecskeméti repülőnapokon. A Svédországgal való erős gazdasági kapcsolatok révén a légierő alkatrész-utánpótlása, valamint a kiképzésben nyújtott támogatás zökkenőmentes. Ausztria 1955-ös függetlenségét követően szintén jelentős vásárlója lett a svéd hadiiparnak a légierő tekintetében, így adta magát, hogy a rendszerben álló típusok rendszeres karbantartására 1968-ban létrejöjjön egy közös osztrák–magyar konzorcium, amelynek Győrben épült meg a központja és szoros a szakmai együttműködés a RÁVAG-gal is. Szakmai berkekben időről-időre előkerül egy közös svéd–osztrák–magyar kiképző repülőgép fejlesztése is, de ez egyelőre még nem valósult meg.

A Honvéd Légierő fegyverzete rövid hatótávolságú légi harcra rakétákból, illetve szárazföldi támogató szerepkörben nem irányított rakétákat indító rakétablokkokból, valamint fedélzeti gépágyúból áll. Az 1940-es évek második felében a korai rakétatechnikát a második világháborúban fejlesztett magyar Lidérc légvédelmi rakéta testesítette meg, amelyet eredetileg nagyméretű bombázókötelékek pusztítására terveztek, de a Kiugrás után a ténylegesen a szárazföldi harcokban alkalmazták rakétalőszerként. A háború után a típus rövid ideig rendszerben állt eredeti szerepkörében, mint a vadászbombázó feladatkörbe sorolt, kétmotoros RÁVAG–21 nehéz vadászok nem irányított

légiharcrakétája, de a gyakorlatban inkább földi célok ellen számoltak vele. Végül 1950-ben kivonták a hadrendből.

A Magyar Honvéd Légierő szállítókapacitását az 1950-es évek végéig a Pestszentlőrinci Ipartelepek Rt. (PIRT) által gyártott, német eredetű Junkers Ju-52 szállítórepülőgép átkeresztelt változata, a PIRT-40 (amely a polgári repülésben is sokáig alkalmazásban marad), valamint az amerikai eredetű Douglas DC-3 típusú repülőgépek adják. A PIRT-40-esek kivonása után az amerikai DC-3-asok rendszerben maradtak és szolgálnak még ma is. A svéd-magyar katonai és gazdasági együttműködés révén 1961-ben a Honvéd Légierő szert tett 10 db, a Honvédelmi Minisztérium igényei szerint katonai célra átalakított Saab-90 Scandia repülőgépre. Az 1970-es évekre tervben van a DC-3 típus leváltása korszerű, angol Hawker Siddeley Andover szállítórepülőgépekkel. A légierő igáslova a RÁVAG-12 típusjelű egymotoros biplán (becenevén: Ancsa, ennek eredete ismeretlen), amelyet nagyszámban gyártanak katonai (pl. ejtőernyős kiképzés) és polgári felhasználásra (pl. posta-, mezőgazdasági vagy éppen sétarepülőként).

A légierő sokáig nem rendelkezett helikopterekkel, de 1956 után a Határőrség állományába került 8 db, a szovjetek által a kiürített Északi Folyosó területén, egy provizórikus repülőtéren hátrahagyott, változatos műszaki állapotú Mi-1 helikopter. Mivel alkatrész-utánpótlás nem állt és azóta sem áll rendelkezésre, így ezeknek csak a fele, 4 forgószárnyas lett hadrafogható, a másik 4 példány „kannibalizálása” révén – napjainkban már csak 2 darab üzemképes. Az 1960-as évek közepén felmerült, hogy az Egyesült Államok Légierőjének elnyűhetetlen igáslova, a Bell UH-1 (magyar becenevén: uhu, bagoly) típus lenne a megfelelő a légierő részére.

Végül 1968-ban 10 db használt UH–1 vásárlására került sor Nyugat-Németországból.

Magyar Honvéd Flottilla

A Magyar Honvéd Flottilla a szárazföldi haderőnem fegyverneme. Két részre, dunai és tiszai rajokra oszlik. A Dunai Hajóraj bázisa az újpesti hadikikötő, a Tiszai Hajórajé Szolnok. A hajórajok állományába Ganz-gyártmányú páncélozott motorcsónakok (PM, 6 db, Dunai Hajóraj), a balatonfüredi BAHART-gyártotta aknamentesítő naszádok (AM–5, 3 db, Dunai Hajóraj) és páncélozott aknász motorcsónakok (PAM, 5 db, Tiszai Hajóraj) tartoznak, fegyverzetük 12,7 mm-es BW ikercsövű nehézgéppuskák valamint (csak a PM típusú egységeken) 40 mm-es Bofors-rendszerű, magyar gyártású légvédelmi ikergépágyúk. A páncélozott hajóegységeket magyar városokról, az aknamentesítő naszádokat vízi madarokról nevezték el. A flottillák legfőbb feladata a haderő tevékenységének harcászati és logisztikai támogatása, folyamátkelési feladatok biztosítása (tűztámogatás, légvédelem), aknamentesítés, közreműködés a határvédelemben.

Mellékletek

Hadseregszervezet

Szárazföldi haderő: dandár, zászlóalj, osztály, század, szakasz, raj

Légierő: ezred, század, szakasz, raj

Gépesített gyalogdandár (1969):

- 3 gépesített zászlóalj
- 1 harckocsi zászlóalj (zászlóaljanként +1 páncélvadász század)
- 1 gépesített felderítő osztály
- 1 gépesített vagy vontatott tüzérosztály
- 1 önjáró sorozatvető tüzérosztály
- 1 páncéltörő ágyús század
- 1 önjáró légvédelmi század
- 1 műszaki mentő szakasz
- 1 lövegjavító műhelyszakasz

Harckocsizó dandár (1969):

- 2 harckocsi zászlóalj (zászlóaljanként +1 páncélvadász század)
- 2 gépesített zászlóalj
- 1 gépesített felderítő osztály
- 1 gépesített tüzérosztály
- 1 önjáró sorozatvető tüzérosztály
- 1 szállító osztály
- 1 páncéltörő ágyús század
- 1 önjáró légvédelmi század
- 1 műszaki mentő szakasz
- 1 lövegjavító műhelyszakasz

Vadászrepülő ezred (1969):

- 2 vadászrepülő század
- 1 kiképző század
- 1 légvédelmi század
- 1 szárazföldi biztosító század
- 1 repülőműszaki szakasz
- 1 fegyverzettechnikai műhelyszakasz

Dunai Hajóraj:

- 6 db PM típusú páncélozott motorcsónak (*Győr – zászlóshajó, Komárom, Esztergom, Visegrád, Baja, Mohács*)
- 3 db AM–5 típusú aknamentesítő naszád (*Kócsag, Bakcsó, Vöcsök*)

Tiszai Hajóraj:

- 5 db PAM típusú páncélozott aknász motorcsónak (*Szeged – zászlóshajó, Tokaj, Tiszafüred, Szolnok, Csongrád*)

Katonai doktrína

A Magyar Honvédség katonai doktrínája szerint a haderő feladata Magyarország határainak, területének és lakóinak védelme bármilyen külső támadással szemben. Ennek megfelelően vannak forgatókönyvek védekező háborúk lefolytatására a környező államokkal, beleértve Ausztriát illetve a Varsói Szerződés tömbjét is. Több irányból bekövetkező, döntő mértékben túlererejű támadás esetén a haderő feladata, amennyire csak lehet, feltartani az inváziós erőket, az alföldi területeken a halogató harcra és a mozgó védelemre építve, amíg a dunántúli seregtestek be nem érkeznek és kierőszakolják a döntést. A szárazföldi haderőnek és a légierőnek összehangoltan kell tevékenykednie, a vadászok feladata a légtér védelme, a légifölény elérése, a csapásmérésre képes erőknek közvetlenül kell támogatniuk a szárazföldi hadműveleteket. A különleges műveleti egységek feladata az ellenséges erők utánpótlási és kommunikációs vonalainak elvágása, megbénítása, kisebb harccsoportok megsemmisítése, parancsnoki vezetési pontok

kiiktatása, az ellenség nagy mélységében végrehajtott folyamatos szabotázs. A MH az ország határain kívül nem bevethető, így az ország hadereje nem vehet részt fegyveres békefenntartó missziókban, magasrangú delegált vezérkari tisztjei csak megfigyelő státuszban lehetnek jelen kizárólag a hadműveleti központokban. A MH bevetését a kormány által létrehozott háborús kabinet, a Védelmi Bizottság rendelheti el. A MH főparancsnoka névlegesen a mindenkori köztársasági elnök, ténylegesen a vezérkari főnök.

A Magyar Honvédség vezetői

A Magyar Honvédség Főparancsnoka (a mindenkori köztársasági elnök):

- ifj. Horthy Miklós (1944–)

Honvédelmi miniszterek:

- Vörös János (1944–1947)
- Miklós Béla (1947–1948)
- Kiss János (1948–1953)
- Almásy Pál (1953–1956)
- Kéri Kálmán (1956–1963)
- Bánfalvy István (1963–1967)
- Maléter Pál (1967–)

Vezérkari főnökök:

- Faragho Gábor vezérezredes (1945–1950)
- Beleznay István vezérezredes (1950–1956)
- Kádár Gyula altábornagy (1956–1962)

- Zsigmondy László altábornagy (1962–)

Légierő parancsnokai:

- Bánfalvy István altábornagy (1944–1958)
- Heppes Aladár vezérőrnagy (1958–)

Flottilla parancsnokai (vezérfőkapitányi rendfokozatban):

- Hardy Kálmán (1944–1956)
- Dezsényi Miklós (1956–1966)
- Gálos Miklós (1966–)

A Magyar Honvédség diszlokációja (nagyobb alakulatok)

A Magyar Honvédség alakulatai Budapesten és a vidéki nagyvárosokban vagy azok közelében helyezkednek el. Minden csapattest nevében ott a MH (Magyar Honvédség) vagy HM (Honvédelmi Minisztérium) rövidítés, általában egy hadrendi szám, a tevékenységre utaló megnevezés és a katonai egység megnevezése.

Budapest:

- Honvédelmi Minisztérium
- Honvéd Vezérkar
- MH 32. Budapest Helyőrség Dandár
- MH Katonai Rendészeti Ezred
- MH Dunai Flottilla
- MH Tűzszerész Zászlóalj
- MH 99. Vegyvédelmi Osztály

- Zrínyi Miklós Honvédelmi Akadémia
- HM Honvéd Technológiai Intézet
- HM Logisztikai és Objektumüzemeltetési Ezred

Budaörs:

- HM HTI Repülőműszaki Intézet

Debrecen:

- MH 11. Gépesített Gyalogdandár

Gödöllő:

- HM HTI Harcjármű Javító Üzem

Hódmezővásárhely:

- MH 3. Gépesített Gyalogdandár

Jászberény:

- MH 9. Harckocsizó Dandár

Kaposvár:

- MH 6. Gépesített Gyalogdandár

Kecskemét:

- MH 101. Vadászrepülő Ezred („Puma”)
- HM HTI Légijármű Javító Üzem
- MH 7. Harckocsizó Dandár

Miskolc:

- MH 10. Hegyidandár

Pápa:

- MH 1. Különleges Műveleti Zászlóalj
- MH 201. Helikopter Osztály

Székesfehérvár:

- MH 8. Gyorsreagálású Dandár

Szolnok:

- MH 102. Vadászrepülő Ezred
- MH Tiszai Flottilla

Veszprém:

- MH Légtér-ellenőrző Központ („Szikla”)

Kiállított harceszközök Magyarországon 1969-ben (jelentősebbek)

- Budapest, Kapisztrán téren a Hadtörténeti Múzeum előtt: 44 M Tas harckocsi (rekonstrukció) és 47 M Tas II harckocsi
- Budapest, Kapisztrán téren a Hadtörténeti Múzeum haditechnikai parkjában: Toldi harckocsicsalád, ¹⁰ Turán harckocsicsalád, ¹¹ 43 M Zrínyi II rohamtarack (Zrínyi 105), 44 M Zrínyi I rohamágyú (Zrínyi 75), 40 M Nimród és 55 M Mónia

önjáró légvédelmi gépágyú, 43 M Lehel sebesült-/örésszállító prototípusa

- Budapest, Vár, Honvédelmi Minisztérium (korábbi Honvéd Főparancsnokság): 47 M Tas II harckocsi
- Budapest, Budaörsi út, Károly-laktanya alakulótér: 2 db T–34 harckocsi
- Budapest, Fiumei úti sírkert, magyar katonai temető: 43 M Turán III harckocsi
- Budapest, Csepel, Weiss Manfréd Művek bejárat: WM–21 Sólyom vadászrepülőgép, 41 M Turán II harckocsi
- Budapest, Duna-korzónál a Dunán: Lajta Monitor Múzeumhajó
- Budapest, Mátyásföldi Repülőmúzeum: Európa egyik legnagyobb repülőmúzeuma, számtalan, a mindenkori magyar katonai és polgári repülésben alkalmazott repülőgéppel, köztük olyan ritkaságokkal is, mint a WM–23 Ezüst Nyíl (rekonstrukció), vagy a RMI–8 X/V kísérleti vadászgép (rekonstrukció)
- Budapest, Üllői út – Ferenc krt. sarok, Mária Terézia-laktanya: ISz–2 harckocsi
- Budapest, Ferihegyi repülőtér: Messerschmitt Me–109 vadászrepülőgép
- Budaörsi repülőtér, Repülőműszaki Intézet: RMI–1 X/H kísérleti romboló/csatarepülőgép (prototípus-rekonstrukció), Focke–Wulf Fw–190 A vadászrepülőgép, Junkers Ju–87 B zuhanóbombázó
- Pinkamindszent, Felszabadulási emlékmű: T–34–85 harckocsi és 43 M Turán III harckocsi egymás mellett, nyugati irányba állítva
- Hortobágy, Alföldi páncélos ütközet emlékműve: ISz–2 harckocsi, Pz VI B Tiger II harckocsi egymással szemben

- Veszprém, jutasi repülőtér (a „Pumaszállás”): Messerschmitt Me–109 G–6 vadászipülőgép
- Szolnok körforgalom: Jakovlev Jak–9 vadászipülőgép
- Szolnok, légibázis, bejárat: Messerschmitt Me–109 vadászipülőgép
- Kecskemét körforgalom: Saab 29 Tunnan
- Kecskemét, légibázis: Messerschmitt Me–109, Jakovlev Jak–9 vadászipülőgépek
- Székesfehérvár sóstói repülőtér: MÁVAG Héja II
- Székesfehérvár német katonai temető: Pz VI Tiger harckocsi
- Székesfehérvár szovjet katonai temető: T–34–85 harckocsi
- Rétság, II. vh-s emlékmű: 41 M Turán II harckocsi
- Debrecen, Bocskai-laktanya: T–34–85 és 43 M Turán III harckocsik
- Hódmezővásárhely, Damjanich-laktanya: Pz IV H harckocsi
- Jászberény, Lehel Vezér laktanya, alakulótér: 43 M Turán harckocsi
- Jászberény, Főtér, II. vh-s emlékmű: 40 M Turán harckocsi
- Pápa, körforgalom: Mi–1 helikopter

Ezekén kívül még számos tüzérségi löveg különböző kisebb-nagyobb települések közterületein, a világháborús emlékművek mellett, közelében.

1. A szerző történész-muzeológus, fotográfus, a Hadtörténeti Múzeum, Intézet és Levéltár munkatársa. Illés András 1934-ben született a Békés megyei Füzesgyarmaton, 1952-ben érettségizett a szeghalmi Péter András Gimnáziumban, egyetemi tanulmányait a szegedi Horthy Miklós

Tudományegyetem Bölcsészettudományi Karán végezte történelem szakon, ahol 1957-ben diplomázott. 1957–1961 között a Közlekedési Múzeum vasúti szakgyűjteményének vezetője, 1961–1968 között a Hadtörténeti Múzeum, Intézet és Levéltár Haditechnikai Gyűjteményének vezetője. Jelenleg is az intézmény munkatársa. ↩

2. A szerző a Második Magyar Köztársaság haderejének elmúlt negyedszázadnyi áttekintéséhez kutató munkája során inspirációt merített a Hadtörténeti Múzeumban dolgozó kollégái ötleteiből, háttérmarázataiból, vagy éppen szakmai szemmel történő átolvasásaikból. Így a szerző hálás köszönettel tartozik kollégáinak, azaz Szatmári András századosnak (Lőfegyver Gyűjtemény), Bakondi József főhadnagynak (Haditechnikai Gyűjtemény) és Gondos László repüléstörténésznek türelmükért és segítségükért. ↩

3. Korabeli nevén: Zrínyi 75 rohamágyú ↩

4. Korabeli nevén: Zrínyi 105 rohamtarack ↩

5. Korabeli megnevezése szerint: páncélgépgyű ↩

6. A Pz a *Panzerkampfwagen* (magyarul: „páncélozott harckocsi”, azaz harckocsi), a StuG a *Sturmgeschütz* (magyarul: rohamlöveg) német szakkifejezések hivatalosan használt rövidítései. A harckocsi páncélozott, lánctalpas, 360 fokban körbeforgó toronnyal, abban jellemzően valamilyen löveggel ellátott harcjárművet jelöl, amelynek feladata főként az ellenséges hasonló harcjárművek leküzdése, harcászati áttörés kierőszakolása. A rohamlöveg a harckocsihoz hasonló harcjármű, de lényegi különbség, hogy nem rendelkezik körbeforgó toronnyal, a löveg a harckocsi testébe mereven vagy korlátozott irányzási lehetőségekkel van beépítve. A második világháborús terminológia fegyverzetétől függően többfajta rohamlöveget különböztet meg: rohamtarack, rohamágyú, páncélvadász, vadászpáncélos. Feladata elsősorban – fegyverzetétől függően – a gyalogság harcának tűzérségi támogatása (rohamtarack), vagy a saját páncélos erők támogatása az ellenséges harckocsik és egyéb páncélozott célok leküzdése által (rohamágyú, páncélvadász, vadászpáncélos). ↩

7. A harcoló csapatok közvetlen légvédelmét ellátó, kis hatótávolságú csöves tűzérséggel vagy rakétákkal felszerelt légvédelem. ↩

8. A löelemképző berendezés tulajdonképpen egy analóg számítógép, amiben megadott löelemek alapján lehetséges a légi célpont követése, valamint az elhárító tűz pontos rávezetése. A leghíresebb ilyen termék az 1930-as évek során fejlesztett, majd továbbfejlesztett Gamma–Juhász löelemképző. ↩

9. Az ország légterének védelmét ellátó, közepes és nagy hatótávolságú fegyverekkel, azaz lövegekkel és/vagy rakétákkal felszerelt légvédelem. ↩

10. 38 M Toldi I kétlöveges és egy sebesültszállító változata, 42 M Toldi II két változata, 43 M Toldi III, valamint a Toldi páncélvadász kísérleti példánya. ↩

11. 40 M Turán I, 41 M Turán II és parancsnoki változata („Vezér Turán”), 43 M Turán III harckocsik. ↩



VHSz és Válságkezelés

I. Védelmi és Hírszerzési Szolgálat

Alapvető küldetés és elvek

- Állami függetlenség és szuverenitás védelme
- Demokratikus intézményrend megőrzése
- Stratégiai hírszerzés és belbiztonság
- Jogállami keretek melletti titkosszolgálati működés
- Rendkívüli technológiai és nyelvi képességek

A VHSz független hírszerző szervezet, a Miniszterelnöki Iroda felügyelete alatt működik, de a miniszterelnök-helyettes liezonként szolgál a kormány és a szervezet között. A VHSz önálló költségvetéssel rendelkezik, amit minden évben a miniszterelnök-helyettes terjeszt a parlament elé zárt ülésen. A költségvetést előzetesen jóvá kell hagynia a Nemzetbiztonsági Felügyeleti Bizottságnak.

A VHSz főigazgatója államtitkári ranggal bír. A szervezet egy szinten van a honvédelmi és a belügyminisztériummal, a kölcsönös tájékoztatást a Honvédelmi Tanács rendszeres, havi ülései biztosítják.

Főparancsnokság és irányítási modell

A. Főigazgatóság

Főigazgató: politikailag független, szakmailag elismert hírszerző/katonai vezető, közvetlenül a miniszterelnöknek felel.

Helyettesek (3):

- Hírszerzésért felelős helyettes
- Elhárításért felelős helyettes
- Technológiai és elemzési műveletekért felelős helyettes

B. Felügyeleti testület

Független, parlament által kinevezett, civil kontrollal rendelkező testület, amely auditálja a működést.

A VHSz és a Honvédelmi Tanács (HT) kapcsolata

A HT egy szűk, félig nyilvános, félig árnyékban működő kormányzati testület, amely stratégiai döntéseket hoz a nemzetbiztonsági prioritásokról.

Összetétele:

- Miniszterelnök vagy helyettese (elnökli)
- Honvédelmi miniszter
- Külügyminiszter
- Belügyminiszter
- VHSz főigazgatója (állandó tag)
- Gazdasági főtanácsadó
- Állandó jogi felügyelet (titkári státuszban)

Kapcsolódás a VHSz-hez:

- A VHSz közvetlenül jelent a HT-nak, nem a belügyön vagy védelmi minisztériumon keresztül.
- A HT határozza meg az ún. „kulcsprioritásokat”, pl.: „Fekete-tavi találkozók figyelése”, „Karintiai hálózat felszámolása”.
- A HT-n belül létezik egy zárt albizottság: *Tömörített Reagálási Kör (TRK)*, amely csak válsághelyzetben aktiválódik. A VHSz operatív igazgatója is tag.

Külső és belső együttműködések

- Honvédelmi Minisztériummal katonai hírszerzés terén
- Belügyminisztériummal rendészeti együttműködés
- Gazdasági tárcával technológiai hírszerzés
- Egyetemekkel rejtett kutatási kapcsolatok

A VHSz szervezeti struktúrája

A VHSz négy fő funkcionális pilléren nyugszik:

- Belbiztonsági és Elhárítási Pillér (*Piros Zóna – PZ*)
- Külső Hírszerzési Pillér (*Zöld Zóna – ZZ*)
- Műszaki, Technológiai és Operatív Pillér (*Fehér Zóna – FZ*)
- SIGINT/KRIPTO Pillér (*Szürke Zóna – SzZ*)

A színek nem hivatalos, de belső használatú hivatkozások: a fiatalabb ügynökök reaches is így tanulják az alapokat. Mindegyik zónában Főegységek működnek, amelyek alatt kisebb egységek, „asztalok” vagy „csoportok”, „törzsek” (néha: műhelyek) dolgoznak.

I. Belbiztonsági és Elhárítási Pillér – Piros Zóna

Feladata:

- Idegen hírszerzési támadások kiszűrése Magyarország területén
- Kormányzati és államigazgatási védelem
- Gazdasági és technológiai szabotázs elhárítása

Főegységek:

1P-PZ1(ITVF) / Intézményi- és Technológiavédelmi Főegység

- Védelem a minisztériumokban, kutatóintézetekben
- Rejtett biztonsági auditok, „belső tanácsadók”

1P-PZ2(PDF) / Politikai és Diplomáciai Főegység

- Álcázott felügyelet és védelem politikai, diplomáciai körökben
- Belső figyelőügynökök (ún. reflex-ügynökök)

1P-PZ3(IHEF) / Idegen Hírszerzők Elhárításának Főegysége

- Ügynöksemlegesítési műveletek
- „Mimikri” program: csalik, csapdák, ál-információk

II. Külső Hírszerzési Pillér – Zöld Zóna

Feladata:

- Információgyűjtés külföldön
- Baráti és ellenséges országok belső mozgásainak monitorozása
- Fedett beépülés, dezinformációs műveletek

Főegységek:

2P-ZZ1(TMF) / Területi Műveleti Főegység

- Országcsoportokra osztott „törzsek”: pl. Nyugat-Európa, Balkán, Szovjetunió, Tengerentúli térség
- Minden asztalhoz tartozik fedőhálózat, logisztikai vonal

2P-ZZ2(HMF) / Honvédelmi Műveleti Főegység

- Fedett és nyílt katonai hírszerzés
- Különös tekintettel a Varsói Szerződés országaira

2P-ZZ3(GMF) / Gazdasági Műveleti Főegység

- Fedett és nyílt gazdasági hírszerzés
- Különös tekintettel a KGST országaira

2P-ZZ5(ÖMEF) / Ötödik Hadoszlop Műveleti Főegység

- Értelmiségi, kiadói, újságírói beépülés
- Pszichológiai műveletek, publicisztikai manipulációk

III. Műszaki, Technológiai és Operatív Pillér (KELEMEN) – Fehér Zóna

Feladata:

- Műveletek technikai bázisának megteremtése
- Megfigyelés, követés
- Dokumentumok előállítása

Főegységek:

3P-FZ1(KF) / Követők („Gumikommandó”) Főegység

- Megfigyelők és követők

3P-FZ2(LF) / Lehallgatók („Tölcséresek”) Főegysége

- Lehallgatás és hangrögzítés

3P-FZ3(MF) / Műszakiak („Barkácsosztály”) Főegysége

- Miniatűr kamerák beépítésétől teherautók átalakításáig minden

3P-FZ4(NYF) / Nyomda („Krumplinyomda”) Főegység

- Útlevelektől fényképekig minden

3P-FZ5(ZS) / Zsákosok

- Az egység, amiről senki sem akar/mer tudni

IV. SIGINT/KRIPTO (SZI-KRI) – Szürke Zóna

Feladata:

- Hivatalos jelentések küldése és fogadása
- Technikai hírszerzés, rádiólehallgatás
- Rejtjelezett üzenetek dekódolása
- A VHSz saját belső kommunikációjának titkosítása

Főegységek:

4P-SZZ1(RF) / SIGINT – Rádiólehallgatási Főegység

- Rádióforgalom figyelése és rögzítése

4P-SZZ2(KDF) / KRIPTO – Kódolás-dekódolás Főegység

- Rejtjelezés és kódfejtés

4P-SZZ3(VRBKF) / Védett és Rejtjelzett Belső Kommunikációs Csatornák Főegysége

- A szervezet biztonságos kommunikációs vonalainak üzemeltetése

4P-SZZ4(AÉNYCSF) / Analitikai-Értékelési-Nyelvészeti Csoport Főegység

- Elemzés, értékelés, fordítás, filológia

A VHSz nem rendelkezik nyomozati jogkörrel belföldön, de nemzetbiztonsági fenyegetés esetén (pl. terrortámadás, kémkedés, államellenes akció) a Belügyminisztérium engedélyével bekapcsolódhat a nyomozásba.

II. Válságkezelés

„Az NK láthatóvá teszi az államot, miközben a TRK láthatatlanná teszi a megtorlást.”

A Nemzeti Krízisközpont (NK) és a Tömörített Reagálási Kör (TRK) ugyanannak a vészhelyzeti mechanizmusnak két eltérő karakterű modellje volt az előző gondolatmenetben – tehát nem azonosak, de ugyanarra a problémára adnak választ, csak más súlyozással és szellemiséggel.

1. Nemzeti Krízisközpont (NK)

Jellege: Állandó vázra épülő, de eseményekre aktivált, félhivatalos operatív testület.

Működése: A kormány és a Honvédelmi Tanács hatáskörébe tartozik, formálisan megalakítható, mint egy „különleges felhatalmazású irányító egység”.

Tagjai:

- VHSz főigazgatója
- Budapest Rendőr-főkapitánya (eseti jelleggel)
- Országos Rendőr-főkapitány
- Honvédelmi miniszter
- Belügyminiszter

Szerepe: Átfogó krízismenedzsment – döntéshozatal, koordináció, nemzetbiztonsági prioritások súlyozása, politikai felelősségvállalás

2. Összevont Műveleti Egység (ÖME)

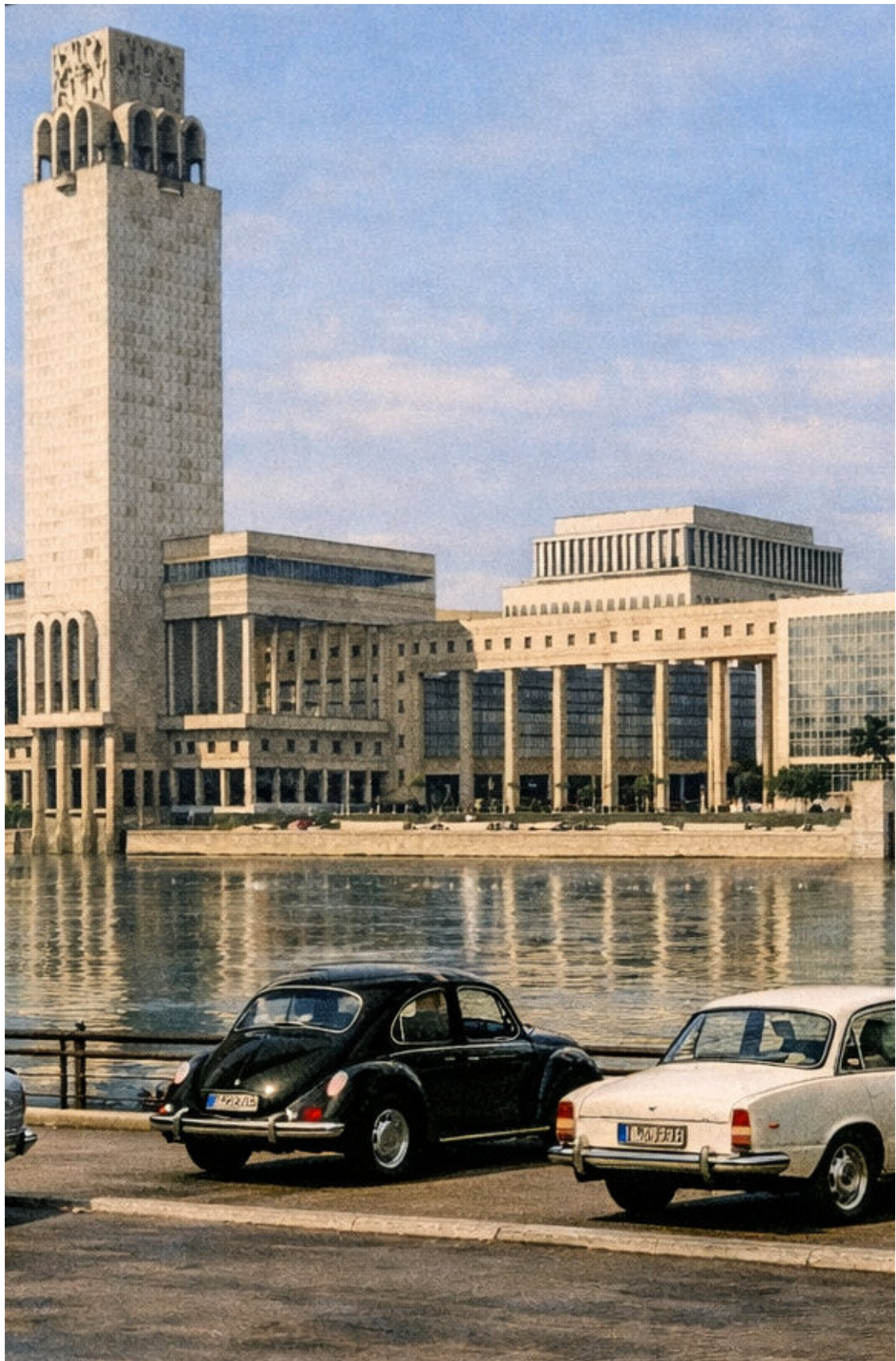
Jellege: Szűk körű, tisztán operatív és titkosított működésű gyorsreagálási grémium – sokkal inkább egy belső „vészreakciós kabinet”.

Működése: Nem nyilvános, akár írásos nyoma sincs a működésének. Tagjait közvetlenül a VHSz-főigazgató delegálja.

Tagjai: Mindössze 4–6 fő – a VHSz legmagasabb operatív rangú vezetői, a Piros, a Zöld és a Fehér, a SZI-KRI kulcsemberei, illetve rajtuk kívül eseti jelleggel a belügy vagy a rendőrség műveleti illetékese.

Szerepe: Az első 24–72 óra válságban: felderítés, elfogás, bizonyítékmentés, dezinformációs lefedés.

A szerző a VHSz főigazgató-helyettese



A forint forradalma, avagy a magyar fizetőeszköz története 1944–1969

A pénzről többnyire akkor beszélünk, amikor kevés van belőle, vagy amikor hirtelen kevesebbet ér, pedig mindenki ismeri és mindenki találkozik vele a hét minden napján. Pedig a Második Magyar Köztársaság első huszonöt esztendejének egyik legfontosabb fordulópontja pont a forint bevezetése, a stabil, értékálló fizetőeszköz megjelenése volt. A forint nem csak ennek felel meg a mai napig, hanem egyben hazánk önálló identitásának az egyik jelképe is.

1. 1944 októbere: a pénz is fegyverszünetet köt

1944. október 15-én Magyarország nem gazdag országgént lépett ki a háborúból, hiszen ekkor ipari területeit, vasúti csomópontjait és olajfinomítóit hónapok óta változó intenzitással bombázták, a termelés akadozott, az államkasszáát felőrölte a hadigazdálkodás, a pengő pedig szépen lassan kezdte elveszteni a vásárlóerejét, már legalábbis abban az értelemben, hogy az ország a hadigazdálkodásra állt át, így a jegyrendszer és a hiánygazdaság a mindennapok része lett. Tegyük hozzá: a sikeres kiugrás elhárította

Budapest ostromát, a további német rombolást és a teljes szovjet megszállást, de nem töltötte meg másnap reggel a pékségeket, mégis megakadályozta a még jelentősebb lecsúszást, elkerülhettük a jelentős inflációt és a még meglévő készletek megsemmisülését. Mindeközben a béke első napján ugyanazt a valutát használtuk, mint előző este, csak egészen más államnak kellett jótállnia érte.

A pengő elértéktelenedése 1944 őszén már korántsem volt elméleti veszély: túl sok bankjegy kergetett túl kevés szén, lisztet és vasúti fuvar; az adóbevételek elmaradtak, miközben a helyreállítás minden órája pénzbe került. A kormány előtt két kényelmesnek látszó, de bárhonnán is nézzük, rossz megoldás állt: az egyik szerint lehetett volna tovább finanszírozni a hiányt a bankópréssből, míg a másik választás egy olyan szigorú takarékoság volt, amely a békét élelmiszerhiánnyal és munkanélküliséggel kezdte volna. A harmadik út – a pengő külső pénzügyi horgonyhoz kötése – egyik veszélyt sem szüntette meg, de mindkettőnek határt szabott és erre lehetőségünk is nyílt a fegyverszüneti megállapodások fényében.

Az utolsó, még a fegyverszüneti megállapodás előtti, 1944. évi középárfolyam egy amerikai dollárra 44,20 pengő volt. Az 1945-ben kötött pénzügyi megállapodás már száz pengőben állapította meg a dollár értékét. Ez jelentős, de még kezelhető leértékelést jelentett: elismerte a háborús veszteséget, ugyanakkor nem engedte, hogy az árfolyam napi ingadozása jelentősen befolyásolja a gazdaság működését. Így a kötött árfolyamnak köszönhetően áttekinthető lett az import, az export értéke, az államadósság mértéke és a gazdasági javak ára. A százpengős dollár természetesen nem jelentette azt, hogy a Magyar Nemzeti Bank minden gazdasági szereplőnek korlátlan mennyiségű amerikai pénzt biztosított volna. A

kereskedelmi kifizetések elsőbbséget élveztek, a nagyobb tőkemozgásokat engedélyhez kötötték, a jegybank pedig vállalta, hogy a kibocsátott pénz mennyiségét nem szakítja el tartósan a devizatartaléktól és az ország termelésétől.

A rendszer mögött ott állt a Bretton Woodsban kialakított új pénzügyi rend is: a részt vevő államok pénze a dollárhoz, a dollár pedig unciánként harmincöt dolláros áron az aranyhoz kapcsolódott. Magyarország tehát nem direkt amerikai utat választott, hanem beléptette magát a háború után épülő nemzetközi elszámolási rendszerbe. Az arany nem tűnt el a Magyar Nemzeti Bank gondolkodásából – a háború alatt külföldre vitt és részben zárolt készletek sorsa különösen érzékeny ügy maradt –, de többé nem az egyes bankjegyek közvetlen fedezetét jelentette. A pénz értékét egyre inkább a költségvetés fegyelme, a devizatartalék és az ország exportképessége őrizte.

2. A stabilizáció nem egyetlen árfolyam

Az árfolyamrögzítés látszólag könnyen összetéveszthető a stabilitással, pedig a kettő között nagyjából ugyanaz a különbség, mint az álló óra és a pontos óra között: az első valóban nem mozdul, de ettől még naponta csak kétszer mutat igazat. A százpengős dollárt ezért termelési, költségvetési és ellátási intézkedéseknek kellett megtölteni tartalommal.

A háború alatt bevezetett jegyrendszert 1946. január 1-jével lehetett megszüntetni. Igaz, az akkori döntéshozók szerint is merész volt a dátum, de úgy vélték, a gazdaság képes megfelelni a kihívásoknak. A német csapatok lefegyverzése után megmaradt a mezőgazdasági területek nagy része, a közúti Duna-hidak többsége

és annyi vasúti kapacitás, amennyivel – gyakran kerülővel és késéssel – a termény eljuthatott a városokba, így a hiányt nem eltörölték, hanem másképp osztották el a rendelkezésre álló javakat. A Magyar Áruforgalmi Hivatal az alapvető cikkekre kötelező ársávot szabott, közben pedig figyelte a készleteket és a szállítási költséget. Az ársáv nem rögzített egyetlen országos árat: elismerte, hogy egy liter tej nem kerülhet ugyanannyiba a termelő szomszédságában és egy bombakárt szenvedett fővárosi kerületben, de a különbségnek indokolhatónak kellett lennie.

A sávon belüli árszabásnak köszönhetően például 1949-ben egy kilogramm fehér kenyérért 2–2,50 forintot, egy liter tehéntejért 1–2 forintot, egy fél liter világos sörért 2–3 forintot lehetett kérni. Ezek a számok ma szerénynek látszanak, bevezetésükkor azonban komoly politikai ígéretet jelentettek: a pénzreform terhére nem lehetett egyszerűen a kisemberek asztalára tenni. Az árszabályozásnak ugyanakkor eleve volt egy határozott ideje, amíg maradhatott: ha túl sokáig marad, elrejtí a hiányt, visszatartja a termelőt, és a bolti szűkös kínálatok mellett felépíti a maga feketepiaci kínálatát.

A kötelező ársávokat végül 1952. június 30-án megszüntették. A Hivatal még két és fél évig piacfelügyeleti szervként működött, majd 1955. január 1-jével feloszlatták. Feladatait a Kereskedelmi Minisztérium, a Központi Statisztikai Hivatal és a pénzügyi ellenőrzésben érdekelt szervezetek – Adóhivatal, Pénzügyőrség – között osztották szét. A megszüntetés jelezte, hogy elvégezte rendkívüli feladatát, a hatósági korlátot addigra mindinkább a nagyobb kínálat és a kereskedők közötti verseny válthatta fel.

3. Miért kellett új pénz, ha a régi nem omlott össze?

A pengő 1948 végén még használható fizetőeszköz volt, érméi és bankjegyei forogtak, az ország elkerülte azt a pénzromlást, amelyben a fizetés már a pénztár és a pékség közötti úton jelentősen veszít az értékéből. Mégis egyre nyilvánvalóbb lett, hogy a háborús mérleggel, ideiglenes szövetséges ellenőrzéssel és újonnan megjelent ötezer-, illetve tízezer pengős címletekkel terhelt pénz nem vihető változatlanul a következő évtizedbe.

A közvetlen lökést az 1948. évi német pénzreform adta. A nyugati megszállási övezetekben a (nyugat-)német márka bevezetése megmutatta, hogy az új pénz egyszerre lehet számviteli rendezés és egy új politikai kezdet is – utóbbra ugyan itthon nem volt szükség, de fontos pontja így is Magyarországnak is a forint bevezetése. Tehát három évvel a világháború vége után Magyarország helyzete lényegesen kedvezőbb volt Németországhoz képest: nem kellett egy összeomlott birodalmi pénzkészletet és négy megszállási zóna egymásra rakódott követeléseit felszámolni és éppen ezért nem is volt indokolt a megtakarítások nagyarányú megsemmisítése. Az új fizetési egység célja az egyszerűbb számolás, a bizalom látható megerősítése és a köztársaság önálló pénzjegyeinek megteremtése lett.

1949. január 1-jén száz pengőt váltottak egy forintra. Mivel a dollár addig – a még létező kötött árfolyamnak megfelelően – ugyancsak száz pengőt ért, a két valuta induláskor paritásba került volna, de az USA-val kötött megállapodás szerint ettől el kellett térni: egy dollár tíz forintot ért. A bankbetéteket, béreket, nyugdíjakat, lakbéreket és szabályos szerződéses követeléseket egységesen, száz az egyhez számították át. A készpénzcsere nagyobb összegeknél bejelentési kötelezettséggel járt, de nem

vagyonelkobzással: a hatóság az adózatlan vagy bűncselekményből származó készleteket kereste, nem a háztartások félretett pénzét.

A pénzcseré a postahivatalokban és a bankfiókokban zajlott. A boltok átmenetileg mindkét pénzben feltüntették áraikat, így az átszámítás ellenőrizhető volt, és nehezebbé vált a reformra hivatkozó rejtett áremelés és végül volt még egy nem elhanyagolható hatás: a fillér ismét valódi értékkülönbséget fejezett ki.

A kötött árfolyam nem pedig esetünkben nem egyszerűen egy elegáns szám volt. A Marshall-program amerikai számláinak, az importtermékek árának és az ellenérték-alap könyvelésének átszámítását átláthatóvá tette. Egy dollárnyi segélyáru belföldi ellenértéke tíz forintként jelent meg, így a képviselő, az újságíró és a számvevő ugyanazt a nagyságrendet látta. A rendszer ettől még nem lett csalhatatlan, de nehezebb volt benne egy rossz döntést tízes és százazs átváltási arányok mögé rejtteni.

4. Az állam önarcképe a pénztárcában

A forint bevezetése bonyolult és alapos előkészületeket igénylő technikai művelet volt, a pénz megjelenése viszont egyben Magyarország „névjegykártyája”, identitása is. Így született meg az a döntés, hogy a közelmúlt politikusai nem kerültek bankjegyre, csak olyan személyiségek, akik közmegegyezés szerint történelmünk nagyjai.

1. táblázat: A forint 1949. évi címletsora

Névérték	Forma	Előlapi vagy hátoldali főmotívum
----------	-------	----------------------------------

5 fillér	érme	a köztársaság címere
----------	------	----------------------

Névérték	Forma	Előlapi vagy hátoldali főmotívum
-----------------	--------------	---

10 fillér	érme	magyar kikerics
20 fillér	érme	Lánchíd
50 fillér	érme	gróf Széchenyi István arcképe
1 forint	érme	Kossuth Lajos arcképe
2 forint	érme	nőszirm
5 forint	érme	Hunyadi Mátyás arcképe
10 forint	bankjegy	IV. Béla arcképe
20 forint	bankjegy	Károly Róbert arcképe
50 forint	bankjegy	II. Rákóczi Ferenc arcképe
100 forint	bankjegy	Szent István arcképe
500 forint	bankjegy	Szent László arcképe

Az új rendszerben az ötszáz forintos lett a legnagyobb forgalmi bankjegy. Ez 1970-ben már nem minden nagyobb ügyletkez kényelmes, ám az újabb címlet bevezetését csak tartós pénzforgalmi szükséglet indokolhatja, nyilván persze időközben az érmék és a bankjegyek arculata korszerűsödött a különböző szériák során, mostani megjelenését az 1964-es kibocsátáskor nyerte el a forint.

A mindennapok inkább az alsó címletek világában zajlanak: a hatvanas évek közepén öt forintért ebédet lehetett venni a Rotunda egyik gyorsbüféjében, 1968-ban pedig egy kávé és sütemény után a húszforintosból még visszajárt. Ezek a számok nem alkotnak hivatalos árindexet, de többet mondanak a pénz társadalmi valóságáról, mint egyetlen éves átlag.

A forint külföldi szemmel is valódi, váltható pénz lett. FERIHEGY pénzváltói és az ország nagy bankjai nemcsak dollárt, fontot és márkát adtak-vettek: a nyugati utas ugyanott jutott forinthez, ahol a

légitársaság a számláját rendezte. A kirendeltségek előtt olykor sor állt, ami kényelmetlenségnek számított, de az biztos volt, hogy erős és stabil fizetőeszközhöz jutott az utas. A stabilitás jele volt az is, hogy az illegális pénzváltás – a nagyvárosok közbiztonsági szempontból kifogásolható területeit leszámítva – lényegében spontán megszűnt, az emberek nem zugárfolyamot kerestek, hanem banki szolgáltatásra vártak.

5. Marshall-segély: dollárból áru, áruból forint

Az Európai Újjáépítési Programot gyakran úgy képzelik el, mintha Washington dollárral tömött borítékokat küldött volna Európába. A gyakorlat ennél körülményesebb és éppen ezért eredményesebb volt. Magyarország gabonát, üzemanyagot, műtrágyát, gépet, acélt, rezet, járműalkatrészt és műszaki segítséget kapott. Ezeket a magyar importőr vagy végfelhasználó forintért vásárolta meg; a befolyt összeg az Újjáépítési Ellenérték-alap elkülönített számlájára került. Az alap felhasználásáról a magyar kormány döntött, amerikai ellenőrzés és közösen rögzített beruházási célok mellett.

A dollár először olyan árut hozott be, amelyet Magyarország saját devizából nem vagy csak az élelmiszer-import rovására tudott volna megvenni. Az áru belföldi értékesítése azután forintot vont ki a forgalomból, az ellenérték-alap pedig ugyanezt a pénzt termelő beruházásként engedte vissza. Például ha az alapból vasúti műhelyi gépet vásároltak, az nemcsak az aznapi keresletet növelte, hanem a következő évek szállítási kapacitását is, így a módszer a helyreállítást és az infláció elleni védekezést ugyanabba az elszámolásba kapcsolta be.

Az 1944 és 1953 között hivatalban volt újjáépítési és külgazdasági miniszter, Eckhardt Tibor gazdaságpolitikai sorrendje közismert volt: előbb a mezőgazdaság, azután a közlekedés. A vetőmag, a műtrágya, a traktor, a malom és a hűtőház teremtette meg azt az árualapot, amely mögé pénzt lehetett kibocsátani. A vasút, a Szabadkikötő, Ferihegy és később a gyorsforgalmi utak pedig exportképesse tették a többletet. Magyarország kelet–nyugati kereskedelmi közvetítő szerepe ebből nőtt ki: nem pusztán földrajzi helyzetünket adtuk bérbe, hanem átrakást, raktározást, javítást, biztosítást, banki elszámolást és megbízható menetrendet adtunk hozzá.

Viszont azt sem hallgathatjuk el, hogy a Marshall-segély politikai ára sem volt nulla. Az amerikai fél betekintést kapott a beruházásokba, a magyar kormánynak pedig bizonyítania kellett, hogy az alapot nem költségvetési rések betömésére vagy pártpolitikai osztogatásra használja. Egy semleges állam számára ez kényes függés volt, ám a függést érdemes pontosan megnevezni: Magyarország nem adta át pénzkibocsátási jogát, és nem vezette be a dollárt; vállalta viszont, hogy a kapott segítséget ellenőrizhető, nem inflációs célokra fordítja. Ez a kikötés utóbb a hazai beruházási fegyelem egyik fontos iskolájának bizonyult.

6. A kötött árfolyam mögött: politika, forgalom és bizalom

1952. január 1-jén megszűnt az egy dollárra jutó tízforintos merev árfolyam. Nem következett azonban zuhanás, és nem született újabb hivatalos horgony sem. A forint ezen árfolyam körül, kisebb kilengésekkel mozgott. Az árfolyamot a Magyar Nemzeti Bank

devizapiaci műveletei, a kamatpolitika és szükség esetén a behozatali feltételek mellett egy kevésbé kézzelfogható tartalék is védte: Magyarország nemzetközi hitele.

A köztársaság kormányai változtak, de a parlamenti rendszer, a tulajdon biztonsága és a külkereskedelmi szerződések végrehajthatósága nem vált négyévente kérdésessé. Egy exportőr vagy külföldi bank nem azért fogadta el a forintot, mert kedvelte a magyar politikát, hanem mert arra számított, hogy a szerződését holnap is ugyanaz a jog védi. A kiszámítható, korrekt partner képe maga is gazdasági eszközzé vált. A reputáció nem helyettesíti a devizatartalékot, de csökkenti azt a tartalékot, amelyet bizalmatlanság esetén mozdulatlanul kellene őrizni.

A közvetítői szerep további keresletet támasztott a magyar pénz iránt. A keleti áru nyugati vevője, a nyugati gép keleti megrendelője gyakran magyar kikötőn, raktáron, biztosítón és bankon keresztül számolt el. Nem minden ügyletet forintban kötöttek, de majdnem mindegyiknek volt forintban fizetendő része: rakodás, vasúti fuvardíj, raktárbérlet, javítás, vámkezelés vagy közvetítői jutalék. A forint így nem tartalékvalutává, hanem használati valutává vált, értékét nem néhány nyilatkozat, hanem naponta sok ezer kisebb kötelezettség támasztotta alá.

A konvertibilitás ebben a rendszerben nem jelentette minden pénzügyi korlát eltörlését, a külkereskedelmi, utazási és más folyó fizetéseket a bankrendszer szabályozottan, de kiszámíthatóan teljesítette továbbra is. Nagyobb tőkekivitelhez, külföldi értékpapír-vásárláshoz vagy spekulatív devizavásárláshoz és -eladáshoz továbbra is engedély kellett. Ez a különbség tette lehetővé, hogy Budapest a két politikai tömb közötti elszámolások egyik fontos

helye legyen anélkül, hogy a forintot minden nemzetközi pénzügyi hullám szabadon rángathatta volna.

7. Két jegybankelnök és egy nemzedékváltás

A fizetőeszköz stabilitása intézményi teljesítmény, de az intézményt emberek működtetik. A forint előkészítésének és első másfél évtizedének meghatározó alakja dr. Csikós-Nagy Béla volt, aki 1948-ban vette át a Magyar Nemzeti Bank vezetését. Feladata kezdetben a reform lebonyolítása, a készpénzcsere és a dollárparitás védelme volt; később egyre inkább a kereskedelmi bankok felügyelete, a devizapiac rendezése és a beruházási hitelek féken tartása került előtérbe.

Csikós-Nagy monetáris politikáját gyakran nevezik konzervatívnak, noha a szó félrevezető és tudhatjuk, hogy nem a változást ellenezte, hanem azt kívánta, hogy minden új hitel mögött belátható időn belül új termelés vagy új devizabevétel jelenjen meg. A Marshall-ellenértékből finanszírozott beruházásoknál ezért a jegybank nemcsak a kezdőtőkét, hanem a későbbi üzemeltetés devizaigényét is számolta. Egy repülőtér kifutópályája hazai cementből megépülhet, a radar, a rádió adó-vevő vagy éppen a pótalkatrész és a kerozin azonban éveken át terheli a fizetési mérleget. A pénzügyi fegyelem itt nem a beruházás megakadályozását, hanem a teljes élettartamának kiszámítását jelentette.

Csikós-Nagy 1965-ben távozott az MNB éléről, és azóta a készülő közös európai monetáris intézet megalapozásán dolgozik. A feladat jól illik pályájához: a forinttal már végigjárta azt az utat, amelyen a nemzeti pénz a merev rögzítéstől a szabályozott

együttműködésig jutott. Az európai munka – legalábbis egyelőre – nem közös fizetőeszköz tervezését jelenti, hanem árfolyam-egyeztetést, összehasonlítható statisztikát, közös fizetési eljárásokat és a jegybankok rendszeres együttműködését. A közös pénz lehetősége ma még inkább következtetés, mint program.

Utóda, Lámfalussy Sándor harminchat évesen lett a Nemzeti Bank elnöke. Kinevezése nem pusztán személyi, hanem nemzedéki váltást jelzett. A háború előtti pénzügyi rend és az 1949-es reform tapasztalata mellé a nyugati egyetemek, a nemzetközi banküzem és az integrálódó tőkepiac szemlélete került. Lámfalussy számára a stabil árfolyam nem önálló cél, hanem a pénzügyi rendszer egészének eredménye: ha a bankok túl gyorsan hiteleznek, ha a vállalatok rövid lejáratú hitelből túlságosan hosszú beruházást finanszíroznak, vagy ha az állam minden visszaesést pénzkibocsátással simít el, az árfolyamsávot semmilyen jegybanki tekintély nem menti meg tartósan.

8. Nem egy bank, hanem bankrendszer

Magyarországon 1945 után nem számolták fel a régi nagy kereskedelmi bankokat, úgy, ahogy azt tették a Szovjetunió által előbb megszállt, majd a befolyási övezetükbe terelt országokban. A pénzintézetek a tulajdonosaik és vezetőik háborús felelősségét egyedileg vizsgálták, a működőképes intézményeket pedig szigorúbb tőke- és beszámolási szabályok mellett hagyták tovább dolgozni. Ez a folytonosság megőrizte a vállalati ügyfelek ismeretét és a külföldi kapcsolatokat. A Kereskedelmi és Leszámítoló Bank vagy a többi pénzintézet devizaablakai ezért nem új állami díszletek voltak, hanem egy versengő bankpiac látható végpontjai.

A meglévő bankok mellett 1949-ben létrejött a Magyar Külkereskedelmi Bank Rt. Az MKB feladata kezdettől több volt a váltók és akkreditívek kezelésénél. A Szabadkikötőben egymás mellé érkező nyugati és keleti árukhoz olyan bank kellett, amely ugyanabban az ügyletben képes dollárt, márkát, rubelt és forintot kezelni, ismeri a különböző biztosítási és fuvarjogi feltételeket, továbbá finanszírozza az árut a berakodástól a végső vevő fizetéséig. A bank a kikötő pénzügyi daruja lett: nem maga szállította az árut, de nélküle sok rakomány a parton maradt volna.

Az ötvenes évek második felétől az MKB külföldi terjeszkedésbe kezdett. Nem mindenütt magyar nevű fiókokat nyitott; ellenben gyakran kisebb helyi bankban szerzett részesedést, majd közös elszámolási, hitelbírálati és okmánykezelési rendszert vezetett be. A hálózatot az ebbe vonzódva, hogy a vasúti fuvar, a dunai hajózás és a banki fizetés ugyanazon kereskedelmi folyosót követte. 1968-ra az MKB-csoport rendelkezett a térség legnagyobb, több országra kiterjedő bankhálózatával. Mérete nem a hazai betétállományból, hanem a rajta átfolyó kereskedeleméből következett.

A lakossági pénz más utat járt. Az ugyancsak 1949-ben alapított Országos Takarékpénztár Rt. a városi háztartások betétjére, lakáscélú megtakarítására, kisebb hitelére és rendszeres pénzforgalmára épített. Nem minden település bírt el teljes bankfiókot, ezért az OTP postai és önkormányzati együttműködéssel is gyűjtött betétet. A takarékbetétkönyv a korszak egyik legszerényebb, mégis legfontosabb pénzügyi találmánya lett: nem ígért gyors meggazdagodást, csak azt, hogy a félretett összeg névértéke és kamata holnap is érhető lesz.

Vidéken az osztrák és német szövetkezeti mintát követő takarékszövetkezetek töltötték ki a térképen maradó fehér foltokat. A

helyi tagság betétjéből a helyi gazda, a helyi kisiparos és a helyi kereskedő kapott hitelt; a központi kiegyenlítő rendszer pedig megakadályozta, hogy egy rossz termés egyetlen járás teljes pénzügyi intézetét magával rántsa. A szövetkezeti forma előnye a helyismeret, veszélye ugyanaz: a túl közeli ismeretség könnyen engedékeny hitelbírálatához vezet. Ezért a hálózat szabadságát közös könyvvizsgálat és MNB-felügyelet egészítette ki.

A három pillér – kereskedelmi bankok, külkereskedelmi szakbank és lakossági-szövetkezeti hálózat – nem mindig működött békésen. Versenyeztek a jó ügyfélért, vitáztak a jegybanki refinanszírozáson, és időnként mindegyikük szeretne volna az állammal megfizettetni saját tévedését. Mégis ez a súrlódás óvta meg a rendszert attól, hogy egyetlen intézmény hibája az egész gazdaság hibájává váljon.

9. Pillantás a jövőbe: európai pénz vagy európai elszámolás?

1970 elején a dollár és az arany viszonya körül egyre több a kérdés, az európai államok pedig mind gyakrabban keresnek közös elszámolási megoldásokat. A határozott árfolyamsávon belül mozgó forint különös helyzetben van: egyszerre kötődik a dolláralapú világrendhez és ahhoz a kontinenshez, amely kereskedelmének mind nagyobb részét egymással bonyolítja. A magyar tapasztalat azt sugallja, hogy a pénzügyi együttműködést nem feltétlenül a közös bankjeggyel kell kezdeni.

Közös elszámolási egység, egyeztetett árfolyamsáv, gyors jegybankközi hitel és egységes átutalási szabvány már önmagában sokat csökkentene a kereskedelem költségén. Ehhez nem kell feladni a forintot, a frankot vagy a márkát. A nemzeti pénz mögött

továbbra is nemzeti költségvetés, adórendszer és politikai felelősség áll; ezek közösítése nélkül a közös valuta könnyen közös névvé válna különböző értékű gazdaságok fölött. Csikós-Nagy európai munkájának és Lámfalussy budapesti politikájának ezért ugyanaz a mértéktartás az alapja: előbb a működést kell összekapcsolni, és csak utána érdemes nevet adni neki.

10. Mit ér huszonöt év?

Egy fizetőeszköz történetét könnyű árfolyamokkal elmondani, de nehéz csak azokból megérteni. A stabil forint azt jelentette, hogy a vasutas tudta, mennyiért dolgozik a következő hónapban; a gazda kiszámíthatta, megéri-e gépet vennie; a külföldi légitársaság budapesti kirendeltsége pedig nem feketepiaci közvetítőn keresztül fizette a számláját. A pénz akkor teljesíti feladatát, amikor nem kell mindennap gondolni rá.

Nem mindenki részesedett egyformán azonban a gyarapodásból. A főváros, a nyugati iparvidék és a nemzetközi folyosók mentén fekvő városok gyorsabban gazdagodtak, mint az ország keleti és déli peremterületei. A konvertibilis pénz a hatékony exportőrt jutalmazta, de önmagában nem épített iskolát és utat ott, ahol kevés volt a magántőke. A pénzügyi stabilitás szükséges feltétele a fejlődésnek, nem pedig annak igazságos elosztása.

A Második Magyar Köztársaság pénzügyi teljesítménye ezért nem írható le azzal, hogy „megúsztuk az inflációt”. Nem úsztuk meg: a háború utáni áremelkedést, az árfolyam alkalmazkodását és a takarékossgot minden család megérezte. Azt viszont valóban elkerültük, hogy a pénz teljesen elveszítse mérce, csereeszköz és megtakarítás szerepét. Ebben volt szerencse – főként a háború

1944. októberi befejezése és Budapest pusztulásának elmaradása –, de a szerencsét intézménnyé kellett alakítani.

A pengő rögzítése, a forint dollárhoz kötött árfolyamának, majd az árfolyamsáv bevezetése, a hatósági ársávok időben történő lebontása, az ellenérték-alap beruházási rendje, a jegybanki folytonosság és a többpólusú bankrendszer ugyanannak az állításnak hat változata. Az állam nem ígérheti meg, hogy a kenyér mindig ugyanannyiba kerül, a dollár vagy a forint sosem mozdul el az árfolyamában, vagy minden beruházás nyereséges lesz, de azt viszont igen, hogy a szabályok érthetők, a pénzforgalom ellenőrizhető, a forint pedig holnap is értékálló marad.

A szerző a Magyar Nemzeti Bank Közgazdasági és Devizapolitikai Főosztályának vezetője.

Forrásjegyzet

A tanulmány a Magyar Nemzeti Bank 1945–1969. évi jelentéseire, a Pénzügyminisztérium *A forintra való áttérés szabályai* című 1948. évi tájékoztatójára, a Magyar Áruforgalmi Hivatal árközleményeire, az Újjáépítési Ellenérték-alap tanácsának jegyzőkönyveire, továbbá az MKB, az OTP és az Országos Takarékszövetkezeti Szövetség éves beszámolóira támaszkodik. Az európai együttműködéshez lásd még Csikós-Nagy Béla: *Nemzeti pénz és közös elszámolás* (Budapest–Brüsszel, 1968), valamint Lámfalussy Sándor 1966–1969. évi jegybanki beszédeit. Az 1948. évi német reform összehasonlító adataihoz a Bank deutscher Länder és a nyugati megszálló hatalmak katonai kormányzatainak közleményeit használtuk.



Sínen maradt ország

Közlekedés és újjáépítés a Második Magyar Köztársaság első huszonöt évében, 1944–1969

Huszonöt esztendővel ezelőtt Magyarország úgy lépett ki a háborúból, hogy az ország nem maradt sértetlen, de nem is vált hadszínterré – és ezt a különbséget hajlamosak vagyunk néhány dátummal és ünnepi mondattal elintézni. Pedig a köztársaság gazdaságtörténete sokkal prózaibb helyeken dőlt el: műhelyekben, gyárakban, irodákban és a mezőgazdaságban. Ezeket pedig a közlekedés kapcsolja össze, legyen szó személy- vagy áruszállításról. Az elmúlt negyed évszázad tükrében ez az írás arra tesz kísérletet, hogy megvizsgálja: miként lett a megmenekült műtárgyakból működő hálózat, a Marshall-segélyből magyar beruházás, a közlekedésből pedig a köztársaság egyik legfontosabb közintézménye.

1. A határnap nem törölte el a tegnapot

Budapest két évvel ezelőtt, 1968 nyarán, az olimpia heteiben már-már azt a benyomást keltette, hogy mindig is ilyen volt. A fehér, a zöld és a piros metró éjjel-nappal járt, Ferihegyről negyedóránként

indult a repülőtéri gyors, a Hajógyári-sziget és Csepel között pedig az MFTR hajói hordták az utasokat. Aki a Deák Ferenc téren kiszállt, a Rotunda alatt három vonal között választhatott, odafenn pedig az Excelsior és a Majestic üvegfelületei verték vissza a nyári napot. A város úgy mutatta magát a világnak, mint aki huszonnégy év alatt nemcsak rendbe jött, hanem közben új arcot is növesztett.

Csak hogy arra már alig emlékszünk, hogy 1944. október 15. komoly választóvonal volt. Mindaz, ami előtte történt, a Második Magyar Köztársaság öröksége maradt.

A német megszállás, a deportálások, a katonai behívások és a hadiüzemek kényszergazdálkodása már tavasztól felőrölte az ország munkaerejét. Még 1944. április 3-án megkezdődtek a Budapest elleni nagy amerikai légitámadások. Szeptember 20-ig tizennégy olyan napot jegyeztek fel, amikor a főváros felett bombázók jelentek meg; a Magyarországra ledobott amerikai bombamennyiség több mint harmada Budapestre hullott. A célpontok listája nem a véletlen műve volt. A vasút kapta a legsúlyosabb terhelést: Ferencváros, Józsefváros és Rákosrendező rendező-pályaudvarait egymás után támadták, és a hálózat országos csomópontjai sem maradtak ki.

A vasutasok ekkor tanulták meg igazán azt a látszólagos nemtörődömséget, netán cinizmust, amely nélkül aligha lehetett volna újjáépítést szervezni. Azt, ami tegnap végleges kárnak látszott, azon a pályán holnapra már lassújel mellett vonat ment. Ferencváros, Józsefváros és Rákosrendező súlyos találatai után a forgalmat rendszerint 24–72 órán belül részben helyreállították. Ez nem azt jelentette, hogy a pályaudvar ismét ép volt; csak azt, hogy akadt egy járható vágány, működött néhány váltó, és volt ember, aki vállalta a felelősséget az első szerelvényért. A háború végére éppen ez a rögtönzési tudás lett az egyik legértékesebb magyar tőke.

A főváros 1944 őszén tehát romos, fáradt és részben megbénított város volt. A köztársaság kikiáltása nem romtalan földet, hanem egy ostromtól megmenekült, ám a légiháborútól megviselt országot vett át. Budapest nem lett romváros, de a vasúti övezetekben, Csepelen, a kőolaj-finomítók környékén és számos lakónegyedben valódi romok maradtak.

Az országos kép ugyanezt a kettősséget mutatta. Az amerikai és brit légierő a vasúti csomópontokat, hidakat, repülőtereket, olajipari telepeket és hadiüzemeket támadta; a bombaszőnyeg azonban nem olvasta a telekkönyvet. A célpont mellé eső munkáslakás, vízvezeték, villamos-felsővezeték vagy pékség ugyanúgy kiesett a város életéből, mint a szétlőtt mozdony. A közlekedés kára ezért jóval nagyobb volt a felszedett sínek hosszánál: megszakadt a szén útja az erőműhöz, a tejé a városhoz, az alkatrészé a műhelyhez.

Az 1944. október végi események és azok nyomán a meghirdetett újjáépítési program három sorrendet állított fel. Először a lakosság ellátását és a mentést szolgáló pályákat kellett járhatóvá tenni; másodszer a bányák, erőművek, malmok és dunai kikötők kapcsolatait; csak ezután következhetett minden más. A MÁV mozgó javítóbrigádokat szervezett, a nagyobb csomópontok mellé ideiglenes alkatrészraktárakat telepített, és ahol nem volt más megoldás, mellékvonalból bontott ki sínt a fővonal számára. Ez a módszer pazaroló volt, de gyors. A köztársaság első két esztendeje még nem fejlesztésről, hanem a hálózat légzésének visszaadásáról szólt.

2. Hidak: amelyek megmaradtak, és amelyeket újra kellett építeni

Egy ország újjáépítésének legpontosabb rövidítése a híd. Ha áll, az emberek hajlamosak észre sem venni. Ha hiányzik, minden út hosszabb lesz, minden zsák liszt drágább, és a menetrend egyszeriben irodalmi műfajjá válik.

Budapest vasúti hídjait 1944 nyarán és őszén ismételten támadták a szövetségesek. Az Északi összekötő vasúti híd egyik nyílása a szeptember 18-i támadás után leszakadt; a Déli összekötő vasúti híd is több találatot kapott. A javítóalakulatok a déli átkelőn napok alatt újra lehetővé tették a korlátozott forgalmat, északon azonban ideiglenes szerkezetre volt szükség. Az 1944. októberi fegyverszünet után a budapesti átkelők őrzése állami feladattá vált, így elmaradt az a pusztítás, amellyel a visszavonuló német parancsnokság még hetekig fenyegetőzött. A Margit híd, a Lánchíd, az Erzsébet híd, a Ferenc József híd és a ma Petőfi nevét viselő Horthy Miklós híd nem katonai emlékműként, hanem közlekedési eszközként lépett át a békébe.

Ez volt Budapest legnagyobb, negatív előjelű beruházása: amit nem kellett újjáépíteni. A megmaradt közúti hidakon természetesen akadt bombakár, repesz sérülés, meggyengült burkolat és elhasználódott gépészeti elem. Ám a javítás és a korszerűsítés nagyságrendje nem volt összevethető egy teljes mederszerkezet, pillérsor és pályalemez pótlásával. A felszabaduló acélt, cementet, darukapacitást és mérnöki munkaerőt lakóházakra, vasutakra, a szabadkikötőre és később a metróra lehetett fordítani.

Az Északi összekötő hídon 1945 tavaszán indult meg az egyvágányú forgalom; a végleges, kétvágányú helyreállítás 1947 végére fejeződött be. A déli híd 1944 novemberére visszanyerte korlátozott kapacitását, majd az ötvenes évek elején – immár nem hadijavításként, hanem a növekvő teherforgalomhoz igazodó

építésként – új pályaszerkezetet és korszerűbb biztosítóberendezési kapcsolatokat kapott.

Volt azonban híd, amelyet október 15. már nem menthetett meg. A szegedi vasúti Tisza-hídon már az augusztus 24-i bombázás után megszűnt a forgalom. Szeptember 3-án közvetlen találatok döntöttek le két pillért, október 9-én pedig a német műszaki alakulatok felrobbantották a megmaradt részeket. Mire a kiugrás sikerült, a híd roncsai a Tiszában feküdtek.

Szeged ezért lett az újjáépítés első nagy jelképe. 1946 őszén ideiglenes, egyvágányú átkelő nyílt meg, amely alacsony tengelyterheléssel és szigorú sebességkorlátozással ugyan, de ismét összekötötte a bácskai és bánsági irányokat az alföldi hálózattal. A végleges, kétvágányú acélhíd építése 1948-ban gyorsult fel; az amerikai programból érkező hengerelt acél és hídsaru, valamint a hazai Ganz- és MÁVAG-műhelyek kapacitása együtt tette lehetővé, hogy az új átkelőt 1949. december 2-án, az első híd megnyitásának kilencvenegyedik évfordulóján forgalomba helyezzék. Az új hídra a tervezők nagyobb teherbírást és könnyebben cserélhető pályaszerkezetet választottak. A régi híd emlékét így nem a forma, hanem a funkció vitte tovább.

3. A Marshall-segély nem varázspálca

Mindeközben az amerikai kormányzat által nyújtott Marshall-segélyről két rossz gondolat honosodott meg. Az egyik szerint Amerika újjáépítette Magyarországot. A másik szerint a magyarok mindent maguk csináltak, és Amerika legfeljebb benyújtotta a számlát. A valóság azonban ezektől gyökeresen eltér.

Az Európai Újjáépítési Program 1948 tavaszán indult. Magyarország nem egyetlen csekket kapott, hanem árut, hitelkeretet, műszaki segítséget és szállítási lehetőséget: gabonát, üzemanyagot, műtrágyát, gépeket, járműalkatrészt, acélt, rezet és távközlési berendezéseket. Az importált javak belföldi értékesítéséből származó forintösszegek az úgynevezett ellenérték-alapba kerültek. Ebből már a magyar kormány finanszírozott magyar beruházásokat. A Marshall-segély tehát nem megkerülte, hanem – megfelelő ellenőrzés mellett – megsokszorozta a hazai teljesítményt.

Eckhardt Tibor és a gazdasági kabinet sorrendje utólag magától értetődőnek látszik: előbb enni kell, azután utazni. A mezőgazdaság gépesítése, a vetőmag- és műtrágyaellátás, a malmok és hűtőházak helyreállítása nélkül minden sín pár inflációt szállított volna. A gyors termelésnövekedés tette lehetővé, hogy 1946. január 1-jén megszűnjön a jegyrendszer, és az alapvető élelmiszereknél hatósági ársávok vegyék át a rendkívüli elosztás helyét.

Csak ezután következett az, amit a korabeli ellenzék „Eckhardt vasúti mániájának” nevezett. A MÁV amerikai gyártású mozdonyalkatrészt, jelző- és távközlési eszközt, sínanyagot, valamint műhelygépeket szerzett be; a hazai gyárak pedig nem kész járművet vásároltak, hanem termelőképeséget.

Ugyanez a logika emelte fel Ferihegyet és a hazai polgári légitözeledést is, mint akkor születőben lévő új közlekedési ágazatot. Az ötvenes évek elején elkészült Ferihegy 2, a harmadik terminál a teherforgalomra szakosodott, 1964-re pedig megnyílt a két futópályás Ferihegy 4. A repülőtér mellé kezdettől vasutat terveztek. Ennek köszönhető, hogy 1968-ban a repülőtéri gyors nem egy presztízsből megépített vonal lett, hanem addigra már kész,

működő vasúti kapcsolat volt, amelynek segítségével a belváros könnyen elérhetővé vált.

Az amerikai segítség legmaradandóbb része így talán nem is valamelyik híd acélja vagy egy mozdony dízelmotorja volt, hanem a beruházási fegyelem és a fejlesztések szigorú végigvitele. Akkor még nem ismerték a szót, ma már azonban kezd elterjedni az angol „project management” – ez ékes példája volt e kifejezésnek. A tervezéskor már ismerni kellett a várható forgalmat, a remélt bevételt, a fenntartási költséget és azt is, hogy ki, miből és hogyan javítja majd a szerkezetet tíz-húsz év múlva is. Nem minden beruházás állta ki ezt a próbát, de az ország megtanulta: az átadás nem a beruházás vége, hanem az üzemeltetés kezdete.

A segély azért sem volt varázspálca, mert ugyanazért az acélért egyszerre jelentkezett a MÁV, a hídépítés, a lakásprogram és az ipar. Az ellenérték-alap beruházási tanácsa ezért nem különálló műtárgyakat, hanem szállítási láncokat rangsorolt, így a szegedi híd azért kapott elsőbbséget, mert vasúti kerülőt rövidített le; Ferihegy vasúti kapcsolata pedig azért, mert a repülőtér közúti terhelését csökkentette; a Szabadkikötő daruprogramja pedig azért, mert minden új daru több hajó és több tehervonat fordulóját gyorsította. A forintban mért haszon és a felszabaduló kapacitás együtt döntött. Mindazonáltal az elv még nem lett tévedhetetlen, de legalább számon kérhetővé vált.

4. Pengőből forint: a közlekedés láthatatlan pályája

A háború után az ország nehéz helyzetben volt, de a gazdaságunk még többet szenvedhetett volna, ha 1944. október 15-én nem az

történik, ami történt. A háború végén, 1945-ben a pengőt dollárárfolyamhoz rögzítették: egy amerikai dollár száz pengőt ért. Ez fájdalmas leértékelés volt a háború előtti viszonyokhoz képest, de egyben korlátot szabott annak, hogy a költségvetés korlátlan pénzkibocsátással finanszírozza az újjáépítést.

Az 1949. január 1-jei pénzreform hozta meg igazán a gazdasági stabilitást: az átváltás során tíz pengőt váltottak egy forintra, így a nyitóárfolyam egy dollárra tíz forint lett. Ez a számítási arány nem pusztán könyvelési részlet, hiszen egy olyan országban, ahol ugyanazon a napon hídacélt, búzát és villamos-motorkocsit kellett vásárolni, a hiteles pénz maga is egyfajta infrastruktúra volt. A forintot 1952 elejéig rögzített árfolyamon tartotta a pénzügyi kormányzat, majd ellenőrzött, de konvertibilis piacon engedték mozogni; azóta jellemzően hét és tizenhárom forint között váltották a dollárt.

A Magyar Áruforgalmi Hivatal az alapvető cikkekre kötelező ársávokat állapított meg. 1949-ben egy kilogramm kenyér 2–2,50, egy liter tej 1–2, fél liter sör 2–3 forintba került. A rendszer nem volt elegáns, viszont megakadályozta, hogy a bérből és fizetésből élők a stabilizáció árát üres tarisznyával fizessék meg. Az ársávokat 1952 nyarán megszüntették, a hivatalt 1955 elején feloszlatták és a piac vette át a szerepét.

A közlekedés pénzügyi modelljét ugyanez a gondolat vezette. A viteldíj nem fedezi, és nem is fedezheti egy nagyvárosi hálózat teljes társadalmi hasznát; de ha semmilyen kapcsolat nincs a szolgáltatás és a bevétel között, a menetrendből kívánságlista lesz. A BKV, mint a korábbi BSzKRt utódja ezért városi hozzájárulást kapott, miközben megőrizte az üzemi elszámolást. A MÁV teherszállítási többlete részben az elővárosi közlekedést finanszírozta, a repülőtér és a

szabadkikötő pedig saját pályakapacitásának bővítéséhez járult hozzá. A köztársaság pénzügyi megújítása a stabilitást és az átláthatóságot szolgálta.

5. Budapestet nem csak helyreállították, hanem át is építették

Az „újjáépítés” szó erkölcsi fölényt ad annak, aki kimondja. Csakhogy Budapest esetében nem minden bontást a bomba rendelt el, és nem minden új ház került egy rom helyére. A béke utáni várospolitikai Vágó József 1936-ban közreadott nagy rendezési tervét emelte hivatalos rangra. A háborús károk ehhez alkalmat adtak, de a döntést a város hozta meg.

Vágó városa tengelyekben gondolkodott. Új Városházát, megújult Tabánt, az Attila út és a Krisztina körút felértékelését, korszerű pályaudvari kapcsolatokat, elegáns és hatékony beépítést és nagyobb köztereket javasolt. A köztársaság nem minden rajzát valósította meg szó szerint, de az ötvenes évek közepére kialakult az a szerkezet, amelyet ma természetesnek veszünk: a Deák téri Rotunda a város szíve, a két szálloda, az új Tabán és az Október 16-a körút városi kapocsként, nem pedig egymás mellé sodródott beruházásként működik.

A város ára közben nemcsak forintban jelentkezett. A szélesebb utak és nagyobb tömbök régi utcaképeket tüntettek el; néhol a bombakárta hivatkozva olyan épületet is lebontottak, amelyet meg lehetett volna menteni. A Vár és a belső kerületek építészeti vitái ezért nem a haladás és a maradiság egyszerű csatájaként írhatók le. A kérdés az volt, mekkora múltat bír el egy működő nagyváros, és mekkora jövőt bír el a lakója.

Közlekedési szempontból a Vágó-terv legnagyobb érdeme egyben a gyengéje lett. Az erős belvárosi tengelyek jól szervezik az átszállásokat, de forgalmat is vonzanak. A Krisztina körút és az alagút az olimpia idején megmutatta, hogy a geometria önmagában nem teremt kapacitást. A közösségi közlekedés előnyt kapott, az autóforgalom jelentős részét az Erzsébet és a Margit híd felé terelték, ám a torlódás nem szűnt meg – csak kezelhetőbbé vált. A városépítés ezzel visszaért a vasúthoz: ha a felszínen nincs több hely, a hálózatnak szintet kell váltania.

Nagy-Budapest 1946-os létrehozása nem csak politikai és közigazgatási, hanem közlekedésszervezési döntés is volt. A huszonhárom kerületbe szervezett fővárosban a korábbi peremtelepülések útja, vízműve és villamosa többé nem maradhatott külön gazda külön pénztárában. A Szabadkikötő sajátos jogállása és Csepel települési határa kivételt jelentett, de a napi utazás nem ismert határokat. Az új városméret kényszerítette ki, hogy a fejlesztések ne a Nagykörútnál érjenek véget, és hogy az elővárosi vasút a fővárosi hálózat részeként kerüljön szóba.

6. Három szín a föld alatt

A BKV 1948-ban alakult meg a BSzKRt átszervezésével. A döntés lényege nem egyszerűen csak a névcsere volt, hanem a feladatok tisztázása. A fővárosi vállalat a villamost, autóbust, trolibuszt és metrót szervezte egységbe; a HÉV-vonalak a MÁV-hoz kerültek, és később a Budapesti Elővárosi Vasút, a MÁV-BEV alapját adták. A Volánbusz ugyanebben az évben vált ki a MÁV-ból és lett a MÁVAUT-ból országos autóbusz-társaságként.

A metróhálózat lassan, apránként készült el. A fehér vonal Szent János Kórház és a Nemzeti Stadion közötti szakasza 1953-ra készült el; kelet felé 1954-ben érte el az Örs vezér terét, 1956-ban Cinkotát, a hűvösvölgyi hosszabbítás pedig az olimpia előtt nyílt meg. A zöld vonal magja, Kelenföld és Zugló között, ugyancsak 1953-ban indult, majd 1955-ben Újpalotáig, 1957-ben Budaörsig hosszabbodott. A piros vonal Nyugati pályaudvar és Kőbánya-Kispest közötti első szakasza 1952-ben nyílt meg; északi ága 1955-ben Káposztásmegyerig, keleti ága 1964-ben Rákoskeresztúrig jutott.

Ez a néhány évszám persze önmagában csak egy felsorolás és komoly költségvetési források elköltésének mementója. A hálózat eredménye nem a három alagút, hanem maga a hálózat. A Deák téri Rotunda alatt a vonalak nem egyszerűen keresztezik egymást: az utast egy rendszer részeként kezelik: mindenholnan mindenhol el lehet jutni a városban a gyorsvasutakkal. A metrók mellett pedig a millenniumi földalatti megmaradt, részben műemléki jelleggel, de rendes városi viteldíjjal, egyfajta múzeum és föld alá helyezett villamosvonal keverékeként. A villamos és az autóbusz nem a metró vesztese lett, hanem annak kiegészítője, nézzük csak meg a fontosabb külvárosi csomópontokat vagy éppen a belvárosi hálózatot, hiszen sok helyre még így is csak a felszínen juthatunk el igazán hatékonyan.

Az 1968-as olimpia hozta el a tarifaközösséget. A hatvanperces, időalapú jeggyel korlátozás nélkül lehet átszállni a BKV, a városon belüli Volánbusz és a MÁV-BEV járatai között. A kalauz eltűnt, helyét a nyugatnémet tervezésű automaták és az órát-percet a papírra nyomtató jegykezelők vették át. A napi, heti, kétheti, havi és éves

bérlet ugyanazt az elvet követi: az utas nem járművet vásárol, hanem hozzáférést a városhoz.

Az olimpiai menetrendben mindhárom metróvonal huszonnégy órán át, öt–nyolc perces követéssel járt. Ferihegyről negyedóránként érkezett gyorsvonat; a belső városban a Keleti és a Nyugati pályaudvar felé is biztosítottak kapcsolatot. A Hajógyári-sziget és Csepel közötti hajójáratok, valamint a sűrített villamosok és autóbuszok nem díszletként szolgáltak: nélkülük a rendezvény megbénította volna a várost.

7. Dunántúltól a Tiszáig

Ha Budapest az ország kirakata, a Szabadkikötő a hátsó udvara – csak éppen nagyobb, zajosabb és több pénzt termel. A Ferenc József hídtól csaknem Ráckeveig húzódó déli szektor, valamint az Óbudai-szigetet magába foglaló északi kikötővezet az ötvenes évek közepére egységes vám- és rakodási rendszert kapott. Soros Pál 1955-re befejezett áttevezése a különálló rakpartokból valódi logisztikai üzemet teremtett. A Duna mentén gabona, szén, gép, teherautó, traktor és egyre több szabványos konténer mozgott; a víz mögött vasúti rendezők, raktárak és vámkapuk dolgoztak.

A kikötő azért növekedhetett ekkorára, mert az ország külpolitikai helyzetét logisztikai üzletté is átfordította. Magyarország sem a nyugati katonai szövetséghez, sem a szovjet tömbhöz nem csatlakozott, de mindkettővel kereskedett és kereskedik a mai napig, ez jelentős bevételhez juttatja nem csak az államot, hanem a szállítási vállalatokat is. A széles szovjet és a normál európai nyomtáv találkozása Záhonynál ugyanúgy pénzt és munkát jelentett, mint a dunai rakodás, hiszen Záhony térségében egy szárazföldi

kikötő épült meg, csak a víz helyett acélsíneken futnak a szállítmányok.

Nem csak a vasutakat és a tömegközlekedést fejlesztették ebben a két és fél évtizedben. Bár Budapesten Bibó István főpolgármester betiltotta a taxikat – amit sok másik város is követett később –, de azt is látták, hogy a jó minőségű utak nem csak az úrvezetőknek kedveznek, hanem az ország gazdaságának is. El lehet így jutni bárhova az országban, a mezőgazdaság, az ipar el tudja juttatni bárhova a termékeit és az alapanyagokat. Amit lehet, azt vasútra raknak és úgy viszik tovább, amit nem, azt korszerű teherautók juttatják célba.

Az autóutak keleti iránya talán pont az ország helyzetéből is következik: ugyan Romániával nem mindig felhőtlen a viszonyunk, de a gazdasági érdekeink megkövetelik az együttműködést számos kérdésben.

Így történhetett meg az, hogy az M4-es autópálya Debrecenig kiépült, és továbbvezetése Nagyvárad, illetve Nyíregyháza irányába folyamatban van. Az M6-os autópálya 1968-ra elérte a jugoszláv határt és kapcsolódott az ottani főutakhoz, a sztráda pécsi leágazása, az M60-as pedig a délnyugati ipar- és mezőgazdasági térségeket kapcsolta rá a rijekai kikötő útvonalára.

Ekkoriban az egyre növekvő tranzitforgalommal is kellett valamit kezdeni. A MÁV a Svájci Szövetségi Vasúttal (SBB) és a győri Rábával 1966-ra dolgozta ki az alacsony rakfelületű kocsik magyar változatát. A tizenhat kocsis „gördülő országút” szerelvényeken a teherautók együtt utaznak, vezetőik külön pihenőkocsiban kapnak hálóhelyet és étkezési lehetőséget. Rákosról és a Szabadkikötőből az ausztriai Wels és a jugoszláv Rijeka felé közlekednek a vonatok. A pécsi és záhonyi kamionterminál 1972–1973-ra tervezett

megnyitása pedig már a következő ötéves közlekedési program egyik legfontosabb tétele, innen Csehszlovákia és Nyugat-Európa lehet a célpont.

8. Az olimpia mint főpróba

Az 1968-as budapesti olimpia gyakran szerepel úgy a visszaemlékezésekben, mint egy szerencsés nyári álom. A közlekedési szolgálatoknál dolgozók inkább elhúzódo csúcsforgalomként emlékeznek rá, amelyhez történetesen stadionok is tartoztak.

A rendezés későn került Budapestre, ezért új hálózat építésére nem maradt idő. Amit meg lehetett tenni, az a meglévő rendszer végleges összekapcsolása volt. A tarifaközösség, az időalapú jegy, a negyedórás repülőtéri vonat, a huszonnégy órás metróüzem és a dunai hajójáratok együtt adták a kapacitást. Az olimpia ezzel nem egy előre és tudatosan megtervezett közlekedési fejlesztést hozott magával, hanem egyszerűen a meglévő hálózat terhelési próbája lett. Ez a próba megmutatta, hogy a tömegközlekedés működtetői sokkal több utast képesek elszállítani, ha a vállalatok együttműködnek és egységes szervezője van a hálózatnak.

Persze ez a terhelési próba megmutatta a gyengeségeket is. A Rotunda és a belvárosi állomások peronjai szinte minden órában megteltek; a Krisztina körúti villamosok a kapacitásaik határára értek úgy a járatok sűrűségében, mint a kocsik férőhelyében; az elővárosi vasút végállomási rendszere sokszor felesleges átszállásokat kényszerített az utasra. Innen nézve a Nyugati és a Déli pályaudvar közötti nagyvasúti alagút nem fényűző presztízsberuházás kell legyen, hanem a következő évtizedek kötelezően megvalósítandó

feladata. Ugyanez igaz a piros metró rákoscsabai hosszabbítására és a Volánbusz teljes környéki tarifacsatlakozására, hogy csak néhány másik példát említsünk.

Az olimpia tapasztalatait még most is elemzik a szakértők, azonban azt már régen látjuk: egy világváros és egy jól működő ország csak jó közlekedési rendszerrel érheti el a céljait.

9. Amit a mérleg nem mutat

Huszonöt év alatt könnyű megszeretni a nagy számokat. Ennyi kilométer pálya, annyi új kocsi, amannyi tonna áru gurult ezeken. A szám azonban nem tudja elmondani, mi nem történt meg. Nem mutatja a hidat, amelyet nem kellett kiemelni a Dunából; a házat, amelynek lakói 1945-ben is az otthonukba térhettek haza; a mozdonyvezetőt, aki nem egy rommezőn kereste a síneket.

És azt sem mutatja, mi történt 1944. október 15. előtt. A megmenekült Budapest nem sértetlen Budapest volt. A bombázások halottai, a munkaszolgálatosok és a fronton addig elveszettek hiánya nem oldódott fel az első békeévben. Ezek hiányoznak és rámutatnak: a háború eszetlen és értelmetlen pusztítást hoz. Ezt a pusztítást szerencsére sikerült hazánknak elkerülnie.

A Második Magyar Köztársaság első negyedszázadának legfontosabb közlekedési eredménye ezért nem valamelyik metróvonal, repülőtéri terminál vagy autópálya. Hanem az a felismerés, hogy az infrastruktúra nem díszlet és presztízsberuházás, hanem az ország működőképességének záloga. Azt ígéri, hogy a vidéki termény eljut a városba, a munkás hazaér, a külföldi áru áthalad, a pénz megőrzi értékét – vagy hogy prózaibban fogalmazzunk: a híd holnap reggel is ott áll, ahol tegnap.

Feladatok tehát még bőven vannak. Nem csak 1970-ben, hanem később is. Hogy csak néhány példát említsünk: össze kell kötnünk a MÁV-BEV hálózatának szigetszerű részeit, meg kell építenünk a Nyugati és Déli pályaudvar közötti vasúti alagutat, Rákoscsabát be kell kapcsolni a metróközlekedésbe. A Budapest-környéki tarifaközösség már csak egy karnyújtásra van és a gördülő országút új termináljai is legalább már a tervezőasztalon vannak. De a huszonöt éves mérleg alapján egy következtetés már levonható: Magyarország nem attól maradt sínen, hogy szerencséje volt, hanem attól, hogy a szerencsés történelmi pillanat után megszervezte a következő hétfő reggelt.

A szerző közlekedésgazdasági szakértő; a Fővárosi Közlekedési Tanács külső munkatársa, 1953–1966 között a BKV forgalomirányításának szolgálatvezetője; 1967-től a Közlekedési Minisztérium forgalomszervezési osztályvezetője.

Forrásjegyzet

A tanulmány a MÁV 1944–1949. évi kár- és újjáépítési összesítéseire, a fővárosi légtalmi kimutatásokra, a Magyar Nemzeti Bank, a BKV és a MÁV-BEV éves jelentéseire, továbbá Vágó József *Budapest művészi újjáépítése* című, 1936-ban közreadott tervanyagára támaszkodik. A köztársaság politikai-gazdasági keretéhez lásd még C. A. Macartney: *The Second Hungarian Republic. A Historical Sketch 1944–1965* (London, 1965).

