

KATONÁK AZ „ARCCAL A VASÚT FELÉ” MOZGALOMBAN ÉS A HIDAK HELYREÁLLÍTÁSÁÉRT FOLYÓ KÜZDELEMBEN

Gellért Tibor

Az új magyar hadsereg annak a kettős feladatnak a megoldására született, amelyet a kommunista párt a magyar néphez 1944 szeptemberében intézett kiáltványában meghatározott. Eszerint harcot kellett indítani a megszálló német fasiszta erők kiűzéséért és a magyar reakció megdöntéséért.

A feladatoknak ez a kettőssége egészen a háború befejezéséig tartott, majd előtérbe került a magyar nép felemelkedésének, az ország újjáépítésének programja.¹

A program már a háború korábbi szakaszában kidolgozott és meghirdetett követelésekre épült. A párt programtervezete a német fasiszták elleni harcnak, az ország demokratikus újjáépítésének és gazdasági felemelkedésének következetes, minden lényeges feladat megoldását magában foglaló dokumentuma volt, amely osztály- és pártállásra való tekintet nélkül alkalmasnak bizonyult arra, hogy minden németellenes erőt egységfrontba tömörítsen.

Az 1945. május 20-án összeült első országos pártértekezlet, felmérve az addig elért eredményeket, az ország és a párt előtt álló legfontosabb feladatként a lerombolt ország újjáépítését jelölte meg. Megerősítette azt a gondolatot, hogy az újjáépítés programjának végrehajtása nemcsak gazdasági, hanem egyúttal politikai feladat is. Itt hangzott el az a megállapítás, hogy „... az egész munkásosztály szerepe az ország vezetésében arányos lesz azzal a teljesítménnyel, amelyet az újjáépítésben véghezvitt”.²

A feladat nagysága megkövetelte és feltételezte az egész nemzet mozgósítását. Tervszerű szervezőmunkával minden rendelkezésre álló eszközt és erőforrást e nemes cél szolgálatába kellett állítani. A lerombolt

¹ A program teljes szövegét lásd: Az MKP és az SZDP határozatai, 1944—1948. Budapest, Kossuth Könyvkiadó, 1967. 37—41. o.; Felszabadulás, 1944. szeptember 26. — 1945. április 4. Dokumentumok. Budapest, Szikra, 1955. 170—176. o.; Olvasókönyv 1945—1969. Budapest, Kossuth Könyvkiadó, 1969—1970. 29—34. o.

² A KMP első országos értekezletének határozatai. Lásd: A Magyar munkásmozgalom 1944—1948. Budapest, Kossuth Könyvkiadó, 1960—1961. 171. o.

országgra ugyanis nemcsak az újjáépítés hatalmas feladata nehezedett, hanem égető szükség volt új épületek, gyárak építésére is.³

Az összes demokratikus erők tömörítésére irányuló törekvés nem elvtelen kompromisszumot jelentett, hanem a történelmi helyzet által meghatározott, a párt által megfogalmazott feladat felismerését. A demokratikus erők összefogásának politikája egyúttal éles harcot jelentett a régi uralkodó osztályok visszahúzó erőivel szemben, akik elzárták tőlünk az újjáépítés elől, s ezzel igyekeztek gátolni a demokratikus államhatalom gazdasági megszilárdulását.

Itt jegyezzük meg, hogy igen sok jogos bírálat érte a horthysta tisztikart, de semmiképpen nem érthetünk egyet azzal a nem kellően differenciált, csupán néhány konkrétum alapján általánosító állásponttal, miszerint „a demokratikus hadsereg létrehozása és bevetése a német fasiszták ellen, a horthysta katonatisztek szabotázsja miatt lényegében meghiúsult”.⁴ Közismert, hogy az Ideiglenes Magyar Kormány megalakulásakor a felszabadult országrészben nem volt magyar hadsereg. A fasiszta Németország elleni hadüzenet megtörtént, de a hadsereg, amely a végső küzdelemben részt vett volna, még csak az elképzelésekben szerepelt. A fegyverszüneti szerződésben vállalt nyolc hadosztály felállítását elsősorban a gyorsan változó bel- és külpolitikai problémák, objektív tényezők gátolták.

A háború befejezése és az új magyar hadsereg szervezése előtt már voltak olyan magyar műszaki alakulatok, amelyek a Vörös Hadsereg alárendeltségében vasút- és hidépítő tevékenységet folytattak. Itt elsősorban a Gyöngyösi Gábor vezetése alatt álló 1. magyar vasútépítő (vép) ezredről (később hadosztály), valamint a 3. vép. dandárról (parancsnoka Csenei Iván) van szó. Ezek az alakulatok utánpótlási útvonalakat építettek a harcoló szovjet csapatok számára, de munkájukkal egyúttal az újjáépítés ügyét is szolgálták.⁵ Tevékenységük kezdeti szakaszában az új demokratikus hadsereg még nem létezett. Később pedig hiába kérték, bocsássák őket a magyar kormány rendelkezésére, ez csak a háború befejezését követő időszakban történt meg.⁶

Egyre többen hangsúlyozták, hogy „előnyösnek mutatkozik a honvédség bekapcsolódása az újjáépítési munkába”.⁷ Az újjáépítési miniszter is számított az új honvédséggel való együttműködésre, hiszen a munkálatok nagy része katonai műszaki feladatokat jelentett. Ez különösen a kezdeti időszakra volt jellemző, amikor az építőmunkák nagy részét csak ideiglenes jelleggel lehetett elvégezni, és erre elsősorban — szervezettségüknél, kiképzésüknél, felszerelésüknél és eszközeiknél fogva — a katonai műszaki alakulatok voltak hivatottak.

³ Kállai Gyula: A polgári nemzetől a szocialista nemzetig. Béke és Szocializmus, 1965. 10. sz. 6. o.

⁴ A Magyar és a nemzetközi munkásmozgalom története. 1945—1969. Budapest. Kossuth Könyvkiadó, 1969—1970. 106. o.

⁵ Az említett alakulatok történetét részletesebben lásd Mucs Sándor: Magyar műszaki alakulatok a német fasiszmus elleni harc szolgálatában. Hadtörténelmi Közlemények (továbbiakban HK.), 1964. 4. sz. és az 1965. 1. sz.

⁶ Uo.

⁷ Országos Levéltár (továbbiakban OL.) M. 241. UM. 375/1945. június 30. (Az újjáépítési kormánybizottság értekezletén elhangzott vélemény.)

A tisztikar általában felismerte, hogy a megváltozott nemzetközi és belpolitikai helyzetben a hadsereg szükségességét csak az igazolhatja, ha szolgálja az ország demokratikus átalakulását s ezzel együtt a párt újjáépítési programját. Hadseregbe pedig szükségük volt, hiszen élethivatásuknak a katonai pályát tekintették. A tisztiek zöme erős nacionalista ideológiával volt fertőzött, de még ez sem akadályozta az újjáépítésben való részvételüket, mert ők is erős — bár polgári alapokon nyugvó — Magyarországot akartak.

Az 1. gyaloghadosztály parancsnoka írta: „Tisztázzuk, mi is ez az újjáépítés, a magyar újjáépítés? Küzdelem a romokkal, küzdelem az idővel és a természettel. Amit emberöltők alatt építettek, alkottak, s amit pillanatok alatt leromboltak, felépíteni napok alatt! Építeni hajlékokat, utakat, hidakat, vasutakat, szerkeszteni gépeket, bevetni minden talpalatnyi földet. És nem utolsósorban: építeni egy új társadalmat, demokratikusait, magyart, öntudatosait.

Az európai nagy versenyben, ahol még a háború előtti időkben a régi rendszer bűne folytán romok nélkül is az utolsók között futottunk, egy heroikus finisben a romokon keresztül élre kerülni, ez a magyar újjáépítés.”⁸

Az újjáépítés célkitűzéseit a katonatömegek is magukévá tették, mert megértették, hogy hazánkban olyan társadalom formálódik, amely az ő hatalmukat, az ő érdekeiket valósítja meg. Az egyszerű emberekben, katonákban ez a tudat mindent elsöprő erővel tört fel. Így vélekedtek: „Hazamegyünk, dolgozni akarunk, élni akarunk. Nem megyünk Kanadába, sem Dél-Amerikába, itt maradunk a Duna mellett. Mindent felépítünk az elárult és kifosztott országban... miénk már a föld, és nekünk dolgozik a gyár, nem megyünk többet a Don mellé, itthon harcolunk majd az egyke és a tüdővész, a nyomor és a »turáni átok« ellen, az új fővárosért, az országért, az egész magyar népért!”⁹

A hadseregben eluralkodott hangulat, a polgári szervek igényei és a kialakult gyakorlat arra készítette Vörös János honvédelmi minisztert, hogy két alkalommal is levéllel forduljon az újjáépítési miniszterhez, amelyben felajánlotta a honvédség részvételét az ország újjáépítésében.¹⁰

Közölte, hogy az „Arccal a vasút felé” mozgalomban eddig két vasúti és hídépítő zászlóalj 100 000 munkaórát teljesített, de újabb zászlóaljak szervezését tervezi. Ígéretet tett öt hídépítő zászlóalj munkába állítására, mely később meg is valósult.¹¹ A más minisztériumokkal való kapcsolat fenntartására a Honvédelmi Minisztérium összekötő törzseket létesített. A honvédségi összekötő törzs parancsnokává Tömösi Ferenc ezredest, az Újjáépítési Minisztériumban levő törzs vezetőjévé pedig Csonka Béla ezredest nevezték ki.

Ugyanakkor a honvédségi szerveknél úgynevezett újjáépítési előadókat rendszeresítették.¹² Ezt az indokolta, hogy nem volt egyetlen olyan

⁸ Szalay Tibor: Hadsereg a romok felett. Az Első Hadosztály, 1945. június 13.

⁹ Uo. 1945. június 9. (Bajai Ernő tizedes cikke).

¹⁰ Hadtörténelmi Levéltár (továbbiakban HL.) HM. 1945/eln. 27 764. sz. irat és OL. M. 241. UM. 25 007/1945. sz. iratok.

¹¹ Uo.

¹² HL. HM. 1945/eln. 37 764., 31 751., 34 329. sz. iratok.

honvédségi alakulat vagy szerv, amelyik valamilyen formában ne vett volna részt az országépítő munkában. Katonák dolgoztak

- utak, hidak, vasutak építésében;
- távbeszélővonalak helyreállításában;
- szárazföldi és vízi területek aknamentesítésében;
- árvízvédelmi munkálatokban;
- vasút- és határbiztosításban;
- romeltakarításokban és a honvédelmi miniszter rendeletére közmunkákban.

1945. május 15-től a következő alakulatok álltak az újjáépítés szolgálatába:¹³

Helyőrség	Hadrendi elnevezés	Létszám
Budapest	2. vasút- és hídépítő zászlóalj	350 fő
Cegléd	2. vasútbiztosító zászlóalj	750 fő
	1. híradó építő zászlóalj	300 fő
	2. híradó építő zászlóalj	300 fő
	3. vasút- és hídépítő zászlóalj	350 fő
Győr	3. híradó építő zászlóalj	300 fő
	1. vasút- és hídépítő zászlóalj	350 fő
Debrecen	1. vasút- és hídépítő zászlóalj	350 fő

1945 tavaszától kezdődően az új magyar hadsereg alapvető és legdöntőbb feladatává az ország újjáépítésében való részvétel lett. E cél érdekében a hadsereget, mint a népi demokratikus forradalom szervezett erejét, számításba kellett venni — és számításba is vették. A honvédség képes volt arra, hogy egységeit a szükséges helyre és időben átcsoportosítsa. Jelentőségét tovább növelte, hogy nagyszámú műszaki szakképzettségű katonával rendelkezett, akik munkájukkal felbecsülhetetlen segítséget nyújtottak. Ezért a hadsereg a háború befejezése után minden erejét az újjáépítés szolgálatába állította.

Valamennyi honvédségi alakulat — közvetve vagy közvetlenül — bekapcsolódott az ország újjáépítésébe. Így megkülönböztethetünk:

1. szervezetszerű honvéd alakulatok által végzett munkákat (pl. a 6. és az 1. gyaloghadosztály),

¹³ HL, HM. 1945/eln. 263 575. sz. irat.

2. speciális, újjáépítő alakulatok által végzett munkálatokat (pl. vasút- és hídépítő, valamint híradó építő alakulatok),
3. katonai szervek, hatóságok és intézetek által végzett közmunkaszolgáltatásokat,
4. az újjáépítést közvetve szolgáló katonai tevékenységet (pl. aknakuatató, vasútbiztosító, határőr alakulatok).

A katonai alakulatok elsősorban a vasút- és úthálózat újjáépítésében vettek részt. *A közlekedési vonalak helyreállítása az általános újjáépítés fontos feltételeként jelentkezett.*

Az újjáépítés általános célkitűzésében mindenekelőtt a vasút, a közlekedés helyreállítása került előtérbe. A vasút helyreállítása egyet jelentett az ország vérkeringésének megindulásával. Enélkül az egyéb újjáépítési feladatok, a termelőüzemek anyagi ellátása, a városi lakosság élelmezése megoldhatatlanná vált volna.

A közutak és vasutak helyreállítása egybefonódott a hidak újjáépítésével, mert a háború alatt az útvonalak bénítását elsősorban a hidak felrobbantásával hajtották végre. A feladat nagyságát illusztrálják a pusztulás méretei.

Itt csak az építőmunka elvégzésének fontossága szempontjából említünk egy — de az egész országra jellemző — példát. Csupán az Eger—Putnok közötti 70 km-es vasútvonalon elpusztult:

- 15 nagyobb vasszerkezetű híd
- 2 boltozott aluljáró
- 3 alagút
- 3 magas támfal
- 2036 m vágány
- 4640 m állomási vágányzat
- 48 állomási váltó.

Ez a rombolás az említett 70 km-es vasútvonalat használhatatlanná tette és 34 különálló részre bontotta szét.¹⁴

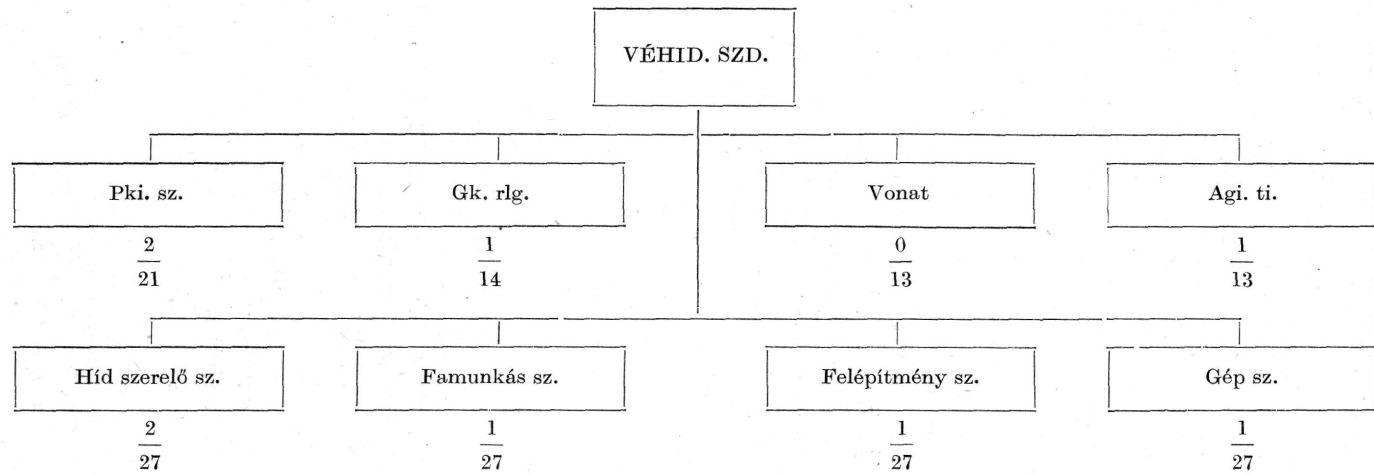
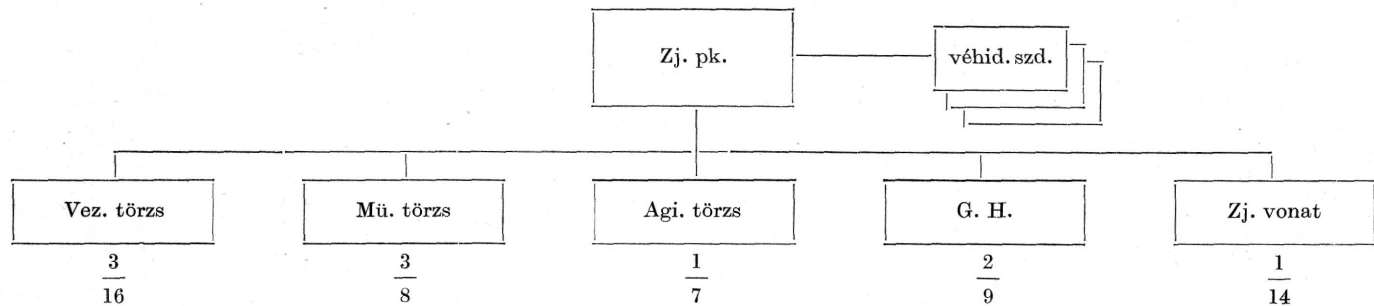
A barbár pusztítás hídjaink java részét tönkretette. A helyzet kétségbeejtő volt. A 8373, összesen 67 136 méter hosszú közúti hídunkból 1424 (27 504 méter hosszban) teljesen elpusztult. Ezek a számok azonban nem adnak teljes képet a nagymérvű rombolásokról, ha meggondoljuk, hogy a Duna- és Tisza-hidakat 100%-ban használhatatlanná tették.¹⁵

Nem csoda tehát, hogy az MKP felhívására „Arccal a vasút felé” fordult az ország. A 10 000 vasúti kocsi és 500 mozdony helyreállítására kiadott jelszó megértésre talált a munkások körében. November közepéig 500 helyett 535 mozdonyt állítottak helyre.

A vasúti főműhelyek végezték a gördülő anyagok (mozdonyok, vasúti kocsik) javítását, és ezzel egy időben folyt a pályatestek, váltóberendezések, alagutak és vasúti hidak újjáépítése. Az 1945 áprilisában szétrombolva talált 3056 km nyílt és 1000 km állomási vágányzatból de-

¹⁴ Szabad Magyarország, 1945. október 2.

¹⁵ Dr. Mihailich Győző: A XIX. és XX. századi magyar hídépítés története. Budapest, Akadémiai Kiadó, 1960. 37. o.



Jelmagyarázat: $\frac{3}{16}$ = tiszt
 $\frac{16}{16}$ = honvéd

1. sz. vázlat. Egy vasút- és hidépítő zászlóalj szervezése

cemberre már csupán 938, illetve 487 km hosszúságú pályatest volt használhatatlan.¹⁶

A háború alatt felállított és szovjet alárendeltségben működő 1. magyar vasútépítő hadosztály négy zászlóaljából, a 3. vasútépítő dandár öt zászlóaljából, valamint a 2. önálló vasútépítő zászlóaljból alakult meg az *1. magyar vasút- és hidépítő hadosztály* 1945. június hó 12-én.¹⁷ Az így létrejött alakulat 10 zászlóaljból állt.

Az összevont egységek csapatai nehéz, küzdelmes munkafeladatok elvégzése után léptek ismét magyar földre és kerültek a 2. Ukrán Front alárendeltségéből az új magyar hadsereg kötelékébe. Jó munkájuk elismeréseként adták át őket az Ideiglenes Magyar Kormányának, „... mert tényekkel bizonyítottuk, hogy teljes erőbevetéssel részt vettünk abban a munkában, amely a szállítójonalak megépítésével a háború gyors befejezését és az átkozott fasizmus leverését elősegítette.”¹⁸

Az alakulatok átszervezését és új munkaterületükre való irányítását 3 nap alatt befejezték.

Az egyes alakulatok a szakszerű irányítás érdekében közvetlen kapcsolatba léptek a munkaterületükön levő MÁV Osztálymérnökséggel (lásd a 483. oldalon levő kimutatást).

A hadosztály szervezetszerű létszáma 8000 főben volt meghatározva. A teljes létszámot azonban egyik zászlóalj sem érte el, mert nagy volt a szabadságra engedett katonák száma, hiszen a feladatok megkezdése egybeesett a nagy mezőgazdasági munkák időszakával. A katonák aratási és cséplési szabadságot kaptak, így a nyári hónapokban a létszámviszonyok a következőképpen alakultak:¹⁹

Júniusban átlagosan	186 tisztt, 302 tiszthelyettes, 4167 honvéd, összesen 4655 fő,
júliusban átlagosan	177 tisztt, 323 tiszthelyettes, 3850 honvéd, összesen 4350 fő,
augusztusban átlagosan	180 tisztt, 306 tiszthelyettes, 4146 honvéd, összesen 4632 fő dolgozott.

Teljesítményükre jellemzők az 1945. június 18-tól augusztus 31-ig (62 munkanap) végzett munka adatai.

Ez idő alatt az alábbi feladatok elvégzésére:

alépítményi munkára	34 070 munkaórát
magasépítményi munkára	15 289 munkaórát
felépítményi munkára	830 725 munkaórát
romeltakarításra	65 987 munkaórát
vasúti hidak építésére	131 302 munkaórát

fordítottak.

¹⁶ A Közgazdaság Évkönyve 1947. 295. o. Közli *Berend T. Iván*: Újjáépítés és a nagytöke elleni harc Magyarországon 1945–1948. Budapest, Közig. és Jogi Kiadó, 1962. 139–194. o.

¹⁷ A hadosztály július 2-án dandár elnevezést kapott.

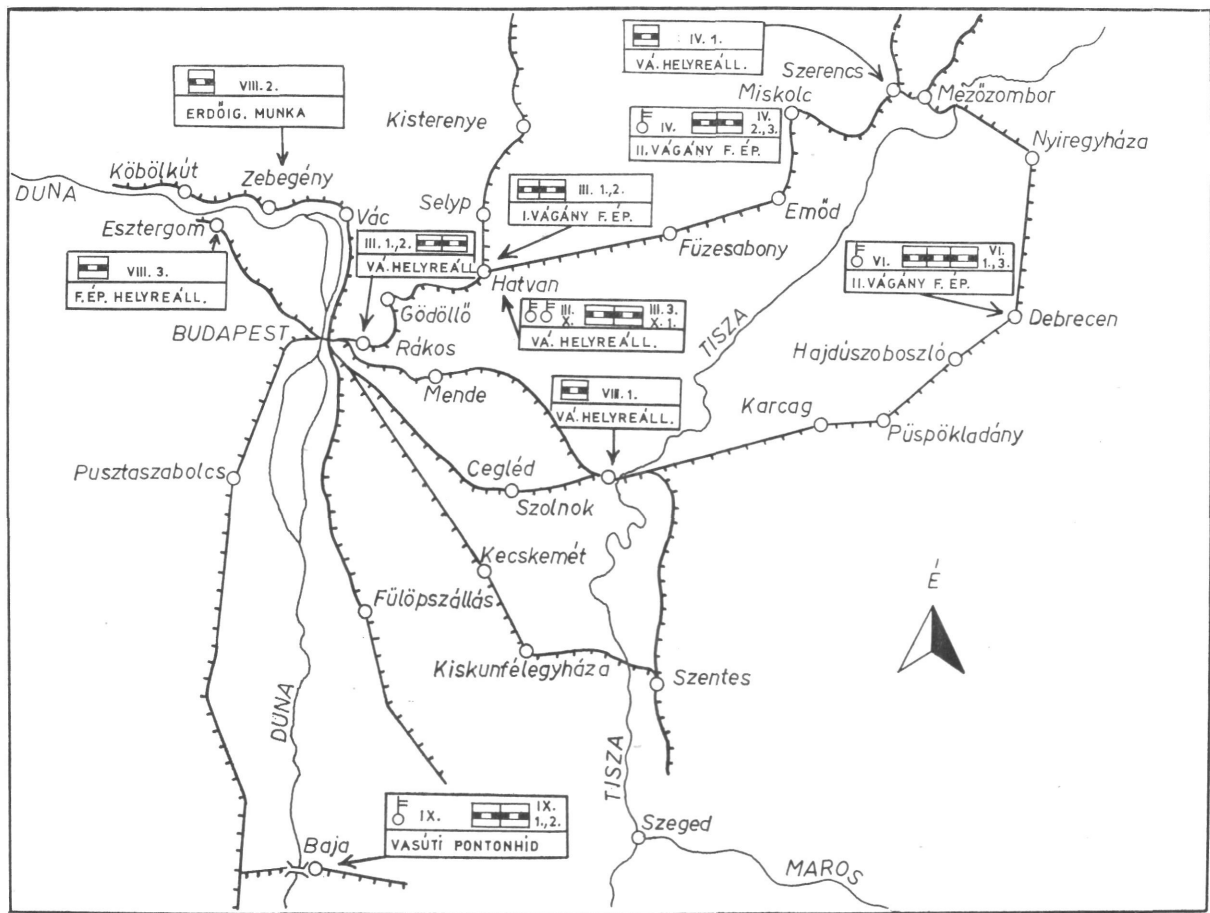
¹⁸ 1945. szeptember 10-én kelt jelentés. (HL. HM. sz. n.)

¹⁹ Uo.

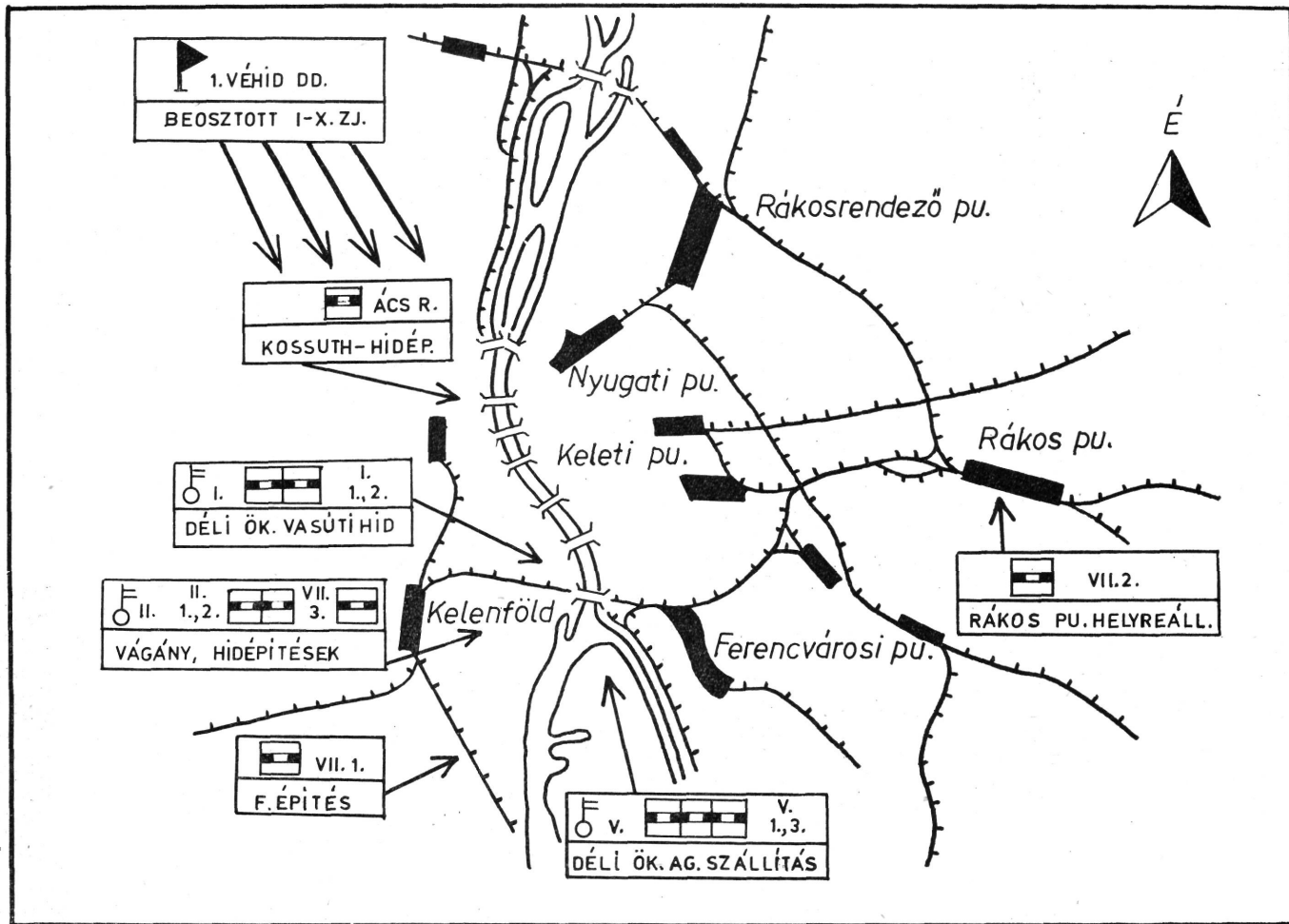
K I M U T A T Á S

az 1. vasút- és hídépítő hadosztály zászlóaljainak a MÁV-hoz való utalásáról és első munkaterületeiről — 1945. június 12.

Fsz.	Régi és az új hadr. megnev.	MÁV hatósággal való kapcsolat	A Zj-ak első munkája
1.	1. vép. ho. pság 1. véhíd. ho.	Budapest	
2.	1/I. vép. zj. 3. véhíd. zj.	MÁV Hatvani Osztály- mérnökség	Budapest—Kálkápolna között a II. vágány helyreállítása
3.	1/II. vép. zj. 4. véhíd. zj.	MÁV Szerencsi Osztálymérnökség	Felsőszolca—Sátoraljaújhely között a II. vágány helyre- állítása
4.	1/III. vép. zj. 5. véhíd. zj.	MÁV Váci Osztály- mérnökség	Vác—Veresegyháza között síncserélés, pálya helyreállí- tása
5.	1/IV. vép. zj. 6. véhíd. zj.	MÁV Füzesabonyi Osztálymérnökség	Kálkápolna—Felsőszolca között a II. vágány helyre- állítása
6.	3/I. vép. zj. 7. véhíd. zj.	MÁV Budapesti Üzletvezetőség	Budapest—Szob között a II. vágány helyreállítása
7.	3/II. vép. zj. 8. véhíd. zj.	MÁV Szolnoki Osztálymérnökség	Budapest—Szajol—Szolnok között a II. vágány helyre- állítása
8.	3/IV. vép. zj. 9. véhíd. zj.	MÁV Nyíregyházi Osztálymérnökség	Debrecen—Záhony—ország- határ közötti pálya helyre- állítása
9.	3/V. vép. zj. 10. véhíd. zj.	MÁV Püspökladányi Osztálymérnökség	Szajol—Debrecen között a II. vágány helyreállítása



2. sz. vázlat. A vasút- és hídépítő alakulatok területi elhelyezkedése



3. sz. vázlat. A vasút- és hidépítő alakulatok budapesti munkaterületei

Ugyanezen idő alatt a katonák 46 817 méter vágányfektetést végeztek el, közel 150 000 q építőanyagot mozgattak meg és 17 kisebb vasúti hidat építettek újjá.

Katonák dolgoztak a Budapest—Cegléd, Szolnok—Debrecen, Rákos—Hatvan, Emőd—Miskolc közötti vasútvonalakon, valamint Nyíregyháza és Sátoraljaújhely környékén.²⁰

Nagy szerepük volt Budapestnek az országos vasúthálózatba való bekapcsolásában. Munkájukkal hozzájárultak a Kelenföldi összekötőhíd, a Kelenföld—Déli pályaudvar, Rákos—Újszász közötti vasútvonal helyreállításához. Felépítményi munkákat végeztek Rákosrendezőn és a Soroksár—Pesterzsébet közötti vonalszakaszon.

A MÁV Szegedi Üzletvezetősége kérésére az 5. honvéd vasútvonal parancsnoksága a gyulai Fehér-Körös hídjának helyreállítási munkáihoz 50, a szeghalmi Berettyó-hídhöz 30, a kisújszállási Berettyó-csatorna áthidalásához 30, az algyői Tisza-hídhöz, valamint a csongrádi hídhöz munkavégzés céljából 100 katonát rendeltek ki.²¹ 1945. július 18-án a 6. és az 1. gyaloghadosztály utászszázalójai — a MÁV Igazgatóság kérésére — parancsot kaptak a Csorna—Hegyeshalom közötti vasútvonal 7 felrobbantott hídjának helyreállítására, valamint a balatonakarattyai alagút és az ahhoz csatlakozó 3 km hosszú vágány újjáépítésére.²²

Katonáink intenzíven kivették részüket a nagy hidak építéséből is; így pl. szovjet vezetés mellett egy teljes zászlóalj dolgozott a Déli összekötő vasúti híd helyreállításán. Katonák építkeztek a Kelenföldi összekötőhidon, ők építették újjá a Budafoki, Hamzsabégi és Kerepesi úti közúti hidakat is.²³

Valamennyi munkaterületük felsorolásának mellőzése mellett is kitűnik, hogy az új hadsereg katonái átlagon felüli teljesítménnyel végezték munkájukat. A kezdeti időszakban sokszor akadályozták őket a rajtuk kívülálló okok, mint pl. a szerszám- és építőanyag-hiány, nem beszélve az alakulatok gyenge ruházati és egészségügyi helyzetéről.

Egyértelműen megállapítható, hogy a vasútépítő alakulatok munkája nagymértékben hozzájárult a közlekedés megindulásához és annak számszerű növekedéséhez. Vasútjainknak az újjáépítés időszakában elért fejlődését a statisztikai adatok szemléltetően bizonyítják:²⁴

²⁰ Uo.

²¹ HL. HM. 1945/eln. 25 308. sz. május 15-én kelt irat.

²² HL. HM. 1945/eln. 31 856. sz. irat.

²³ HL. HM. 1945/eln. 40 509. sz. irat.

²⁴ OL. Küm. Békeelőkészítő oszt. III/1. 74/26. sz. irat. Közli *Berend T. Iván*: I. m. 140. o.

ÁLLOMÁNY*

	1938. VI. 30.	1945. III. 31.	1945. XII. 31.	1946. XI. 30.
Vágányhossz	11 650 km	65,0	86,7	89,5
Váltó-berendezések	13 800 km	61,0	88,7	92,5
Alagúthossz	2 074 km	89,6	54,6	100,0
Vasúti híd és áteresztő	37 000 km	52,0	87,3	—
Gőzmozdony	2 575 db	9,4	35,6	33,7
Motorkocsi	287 db	0	5,9	17,5
Személykocsi	6 765 db	1,7	9,1	17,1
Villanymozdony	49 db	0	16,3	23,0
Teherkocsi	62 551 db	2,7	9,0	20,7

A vasút helyreállításának eredményei

Az elért eredmények a kormányt arra ösztönözték, hogy a katonai alakulatok átszervezésével az újjáépítés ütemét tovább fokozzák. Ezt a célt szolgálta egy műszaki hadosztály felállításának elrendelése.²⁵ Az elképzelések beváltak, amit az is bizonyít, hogy az újonnan szervezett hadosztály alig fél év alatt — 1945. október 15-től 1946. április 15-ig — 11 nagy és 5 közepes vasúti híd újjáépítésében vett részt.

Külön fejezetet érdemel a műszaki hadosztály vasút- és hidépítő alakulatainak egyik nagy önálló munkája, a *tiszaugi vasúti híd* helyreállítása, mely a hadsereg tevékenységének nagyszerű eredménye.²⁶ Ezzel a munkával bebizonyították, hogy a műszaki hadosztály nagyobb arányú feladatok önálló elvégzésére is alkalmas.

* Az 1945—1946. évi százalékos eredmények a háború előtti állományhoz viszonyítva.

²⁵ HL. HM. 1945/eln. 38 320. sz. október 15-én kelt rendelet.

(A műszaki hadosztály történetét lásd részletesebben *Molnár Pál: A dolgozó Honvéd, HK. 1955. 3—4. sz. 267—303. o.*)

²⁶ HL. HM. 1947/eln. 2800. sz. irat. A tiszai híd építésével részletesen foglalkozik még Feimer László: Műszaki csapatok szerepe a tiszai híd újjáépítésében. Honvéd, 1947. 2—26., 28—35. o. és az 1948. 6. sz. 17—18. o.

A tiszai egyesített közúti és vasúti Tisza-híd méreteire jellemző, hogy hosszúsága 300 m — megegyezik a budapesti Szabadság-híddal, szélessége 8,30 m. 1929-től szolgálta a forgalmat 1944-ig, amikor a Tiszántúlon vereséget szenvedett, visszavonuló német csapatok felrobbantották. Ennek következtében csupán egy 50 méteres mező maradt épségben. A robbanás nemcsak a közúti és vasúti forgalmat szakította meg, hanem a tiszai hajózás lehetőségét is elzárta. A híd nagyjelentőségű, mert ezen halad keresztül a Dunaföldvár—Kecskemét—Kunszentmárton elsőrendű műút, amely a Dunántúlt a Tiszántúllal köti össze.

A hadosztály parancsnoksága a munkát 1946. március 21-én vette át.

A Közlekedésügyi Minisztérium vállalta a költségek fedezését. Az építéshez és roncskiemeléshez szükséges munkaerő zömét a Honvédelmi Minisztérium biztosította. Az építkezés vezetőjévé dr. Feimer László ezredest, helyettesévé Mikes György ezredest nevezték ki. A munkaerő zömét a 2. utászszázalaj adta.²⁷

Az építkezéshez szükséges faanyag kitermelését is a katonák végezték. Ez a munka Szolnokon folyt, ahol a hidépítés céljára 110 cölöpöt készítettek és szállítottak Tiszaugra. A hídkiemeléshez szükséges tartókat a budapesti Szabadság-híd és a dunaföldvári-híd roncsanyagából utalták ki. A feladat tehát kettős volt: először a roncsok kiemelése, majd a híd újjáépítése. A katonák teljesítménye átlagon felüli volt. A roncskiemelési munkálatok során közel 4 millió forint értéket mentettek meg, amely figyelembe véve a forint akkori értékét, az államháztartás számára komoly megtakarítást jelentett. Ezt az eredményt csak óriási lelkesedéssel, éjjel-nappal megszakítás nélkül folytatott munkával érhették el. A hídroncsok kiemelése során megmozgattak 1617 tonna hídszerkezetet, amelyből 731 tonna vasanyagot a híd helyreállításánál hasznosítottak.²⁸

A híd Kecskemét felőli bejáratánál elhelyezett kőépítményen a következő szövegű felirat olvasható: „A hidat a Magyar Közlekedésügyi Minisztérium a honvédség műszaki csapatainak közreműködésével újjáépítette 1946—1947. években.”

A tiszai Tisza-híd nemcsak materiális összekötője két országrésznek, de egyben szimbóluma az újjászületett honvédségnek, amely nemcsak fegyverével, de tudásával és munkájával is részt vett hazájának újjáépítésében. E tevékenység jelentőségét csak fokozza az a körülmény, hogy a tiszai híd volt az első Tisza-híd és egyben a budapesti Szabadság-híd után a második nagy hídunk, amely véglegesen eredeti alakjában épült újjá.²⁹

A hadsereg által újjáépített hidak a forgalomnak való átadásuk után is a katonák felügyelete, kezelése alatt állottak. Gondoskodtak állandó karbantartásukról, és szükség esetén az ár és jég elleni védelméről. E feladatok nem kevés önfeláldozást, erőfeszítést igényeltek. Lindenbergek Miklós százados például így ír a tiszafüredi híd megmentéséről: „A híd kőpilléres része büszkén íveli a folyót, harcra felkészülten a jég ellen.

²⁷ Uo.

²⁸ Uo.

²⁹ Uo.

De a testvértag félve húzódik meg a fapilléreirein, az eléje épített jégtörők mögött. Mi lesz vele?

Ez a kérdés komorította el a híd harcosait, munkásokat, magyar és orosz katonákat. Élükön a műszaki főtanácsos, polgári munkavezető, hidépítő zlj. parancsnok és orosz robbantó egység parancsnokkal.

MEG KELL MENTENI A HIDAT!!

Záhonyból, Tokajból, Szolnokról riasztó hírek érkeztek. Ennek az utolsó kapocsnak mindenképpen meg kell maradnia.

Szorgos kezek hordják a súlyos köveket a jégtörő gyomrába, hogy legyen erejük megsemmisíteni a rájuk zúduló jégtömegeket. Mások robbantó anyagokat készítenek elő. Tölteteket szerelnek, deszkapallókat és egyéb anyagokat sorakoztatnak fel a partokon. Mintha egy csata előkészülete elevenedne meg.

Fent valahol északon olvadó jég szaporítja a vizet. Árad a Tisza!

Mindenki résen áll. Nincs egy zokszó... Gyenge élelem, rossz ruházat, ólmos eső, ami beleette magát az emberi testbe, 13—14 órás éjjelnappali megfeszített munka, mind nem számított. Civil, magyar és orosz katona egymást támogatva harcol annak a hídnak a megmentéséért, amelyért hónapokon át verejtékezett... elkezdődött az ütközet!

A jégtáblák a fapilléreket ostromolják, egy-egy hatalmasabb csapásnál 30—40 cm-t is kileng a 70 méteres vasváz.

A deszkapallók kígyóként úsznak végig a parttól a fapillérekig a kásává olvadt jégen.

Katonák futnak, kezükben gyújtózsínóros töltetekkel. Vágják a léket. Elhelyezik a robbanó anyagot, fedezés és máris recseg-ropog minden. Beretvaéles jégzilánkok hasítják végig a levegőt. Nincs idő messzebbre futni. Jó fedezék sehol sem található. Többen megsebesültek, köztük a zlj. parancsnoka is, de a harc folyik tovább...

H A J R Á ! Ú J A B B R O H A M. A fáradt kezeket pihentek váltják fel.

A harmadik napon, úgy délután 4 óra tájban, közeleg egy jégszörnyeteg. Ilyen eddig még nem volt. A víz fölött is 4—5 méter magas. Nem túl széles ugyan, de hossza mintegy 100—120 méter. Jön lomhán, akadály nélkül.

Mindenki meredten nézi...

Most fejét beleveri az egyik kőpillérbe. Megroppan hatalmas teste. De nem töri szét. Lassan elfordul, hogy másik végével halálos csapást mérjen a fapillérekre.

Ennyi erőfeszítés, önfeláldozó munka után nem szabad ennek megtörténnie.

Még egy utolsó erőfeszítés!

Zsákszámrá zúdul a robbanó anyag. Mint egy fergeteges pergőtűz, úgy rázza a levegőt a sok robbanás.

A híd remeg. A rajtaállók érzik, hogy vele élnek, vagy vele halnak. Most már van hang egymás biztatására.

Megkönnyebbült, felszabadult sóhajtások.

AZ EMBER LEGYŐZTE A JÉGSZÖRNYET!

Utána már csak apró jégtáblák úszkálnak.

A felsebzett tenyerek letörlik a verejtékes arcot... Valahol egy hang szólal meg: »Készüljünk, bajtársak, a további munkára!«³⁰

A közlekedés helyreállításában igen nagy jelentősége volt a közúti hidak újjáépítésének.

A német csapatok visszavonulásaik során több száz hidat robbantottak fel. Ezzel igyekeztek lassítani a szovjet csapatok felszabadító hadműveleteit.

Többek között Pfeiffer Wildenbuch parancsára aknázták alá és robbantották fel a Budát Pesttel összekötő két vasúti és öt közúti hidat. A Duna fölött ívelő világhírű alkotások egyetlen perc alatt, egyetlen gombnyomásra roskadtak a jeges vízbe.

1944. november 4-én „véletlenül” felrobbant a Margit-híd. Megrendítő katasztrófa volt. Az emberek százai lelték halálukat a Duna hullámaiban, hiszen zsúfolt nappali forgalom bonyolódott a hídon. A híd roncsai baljós figyelmeztetésként, gigászi összevisszaságban ágaskodtak ki a folyammeréből.

A szörnyű pusztítás tovább folytatódott:

1945. január 14-én a Boráros téri híd, január 17-én a Ferenc József-híd és már másnap a még meglevő 3 híd halálos ítéletét hajtották végre.

A Buda és Pest közötti összeköttetést biztosító hidak — amelyek több évtizedig tartó munka és nagy anyagi befektetés árán épültek fel — négy nap alatt vandál pusztítás áldozatai lettek. Fővárosunk két részre szakadt, a köztük levő közúti forgalom megszűnt, a kapcsolatot csak csónakkal, komppal és egyéb vízi járművekkel lehetett fenntartani. E körülmények a fővárost funkciójának betöltésében nagymértékben gátolták.

„A hidak, Budapest díszei, amelyeket egész nemzedékek verejtékes munkája örökített meg, nem voltak többé. Megsemmisítették őket a XX. század barbárjai.”

Ezeknek az alkotásoknak az értéke — szerény becslések szerint is — 100 millió aranypengőre volt tehető.

Megsemmisítésükkel 38 000 tonna vas- és acélszerkezet zuhant a hullámokba, s csupán ennek a kiemelése 50 millió aranypengőbe került.³¹

Hídjaink újjáépítése országos ügy lett, a nemzet összefogását igényelte.

Ebből a munkából sem maradtak ki a magas fokú öntudatáról bizonyosságot tett katonáink. A szovjet hadsereg alakulatai e tekintetben is kezdeményezők voltak, de az ország minden részén hamarosan megjelentek és részt vállaltak a hídépítésből a magyar műszaki alakulatok is.

A magyar katonák 1945 májusában kezdtek hozzá a budapesti hidak építéséhez, de a korábban felszabadult országrészekben már előbb hozzászálhattak a hidak helyreállításához.

³⁰ Dolgozó Honvéd, 1946. július 15.

³¹ Fekete Gábor: A budapesti hidak végnapjai. Népszabadság, 1970. február 17.

A polgári szervek hamar felismerték, hogy a hadsereg komoly erővel tudja segíteni az újjáépítést. A Honvédelmi Minisztériumhoz az igénylések tömege érkezett, amelyekben kérték, hogy „... amennyiben lehetséges, munkaerővel segítse a helyreállítási munkákat”.³²

Valamennyi 1945—1947 között készült budapesti híd építésében részt vettek a magyar katonák. Például 1945. október 15-én HM rendelet jelent meg, amely azonnali hatállyal utasította az 1. vasút- és hídépítő zászlóaljat állományának 700-ról 800 főre való felemelésére, a budapesti hídépítési munkálatok meggyorsítására.³³

A *Dolgozó Honvéd* a hídépítő munkákkal kapcsolatban joggal dicsekedhetett komoly eredményekkel. Közli, hogy katonáink az

Északi összekötő hídnál	2700
a Margit-hídnál	1386
a Gáz-hídnál	390
a Kossuth-hídnál	11 200
a Petőfi-hídnál	372
a Ferenc József-hídnál	3963
a Boráros téri hídnál	310
a Déli összekötő hídnál	20 300

munkanapot dolgoztak.³⁴

A felsorolt nagy hídépítési munkálatok közül néhányról részletesebben kell beszélnünk.

A nagyjelentőségű munkák közül sürgős és fontos feladatot jelentett a „Gáz-híd” építése. Mint ismeretes, a Margit-híd felrobbantása következtében a hídon átfutó gázvezeték megszakadt, s így Pest gázellátása 70%-kal csökkent. A helyreállítási munka a polgári szervek részéről már 1945 tavaszán megindult, de munkaerő- és anyagiánny miatt csak az ősz folyamán kapott nagyobb lendületet, amikor a Boráros téri „híd-provizóriumon” átívelő gázvezeték a híddal egyetemben a közlő jégzajlás elsodrálással fenyegette. Ekkor kapcsolódott be a demokratikus honvédség a „Gáz-híd” építésébe. A feladatot sodronykötélhíd építésével oldották meg. A munkát 1945. december 20-án sikerrel befejezték, így Pest háztartásainak gázellátása ez időtől kezdve az igényeknek megfelelően biztosítva lett.

A műszaki hadosztály részt vett a *Kossuth-híd* építésében, ahová kezdetben 1 tisztet és 60 katonából álló válogatott ácsrészeleget vezényeltek. Ez a létszám a híd építésének előrehaladásával egyre nőtt, sőt amikor a híd befejezése sürgőssé vált — 1946 januárjában —, elérte a napi 600 főnyi kivonuló létszámot is.

A hídépítés vezetősége mindvégig szakmunkás-hiánnyal küzdött. A munkálatok eleinte főleg famunkákból állottak, ezért a honvédség szakmunkás csoportja lendületet adott az építkezésnek.

³² HL. HM. 1945/eln. 25 308. sz. irat.

³³ HL. HM. 1945/eln. 3818. sz. irat.

³⁴ *Dolgozó Honvéd*, 1946. február 10.

A hidat eredetileg 6 deszkatartós és 3 nagy vastartós mezőre tervezték. A faanyag-hiány és az időközben romokból és roncsokból nyert vasanyag maga után vonta a terv megváltoztatását, így végül is 2 fatartós és 7 vastartós mezőt építettek be.

Honvédeink váll-váll mellett dolgoztak a polgári munkásokkal.³⁵

A műszaki hadosztály ott volt akkor is, amikor előre nem látott nehézségek támadtak és segítséget kellett nyújtani. Például: a karácsony előtti szombaton a munka leállt, a munkások sztrájkoltak.

A karácsonyi ünnepeket megelőzően a dolgozók élelmiszer-ellátása az ország rossz anyagi helyzete miatt (amit az infláció még elviselhetetlenebbé tett) nem volt kielégítő. Az ebből származó elégedetlenséget a reakció sztrájkok szervezésére használta fel, hogy ezzel is gátolja a konszolidáció és az újjáépítés folyamatát. Ilyen eset történt a Kossuth-híd építésénél is.

A híd betonozása félkész állapotban maradt. Ha azonnali és hathatós segítség nem jön, a betonozás tönkremegy. Rengeteg munka hiábavalónak bizonyul, a hideg következtében pedig úgyszólván pótolhatatlan anyag vész kárba. Ugyanakkor a határidős munka nagy idővesztéssel szenvedett volna. A hadosztálytól odavezényelt 30 honvéd két nap és két éjjel dolgozott, megmentette, illetve befejezte a betonozást s ezzel a munka folyamatosságát biztosította.³⁵

A műszaki hadosztály teljesítménye a Kossuth-híd építésénél elérte a 112 000 munkaórát. Hozzávetőleges számítás szerint ez azt jelenti, hogy katonáink — csupán a Kossuth-híd építése során — 50 ember 1 évi munkáját végezték el.

A Kossuth-híd elkészülte után a *Szabadság-híd* (volt Ferenc József-híd) következett. Építésében részt vettek a műszaki alakulatok katonái is. A Közlekedésügyi Minisztérium a Szabadság-híd forgalomnak való átadását 1946. augusztus 20-ában szabta meg. Az itt dolgozó honvédek létszáma naponta 300—350 fő körül mozgott. A munka minden fázisában részt vettek, ott voltak majdnem valamennyi munkahelyen. A polgári munkaerőkkel közösen dolgoztak az alábbi feladatok megoldásán:

— hídalkatrészek gyártása a MÁVAG-ban, napi 100—150 fős kivonulási létszámmal. A gyár hídosztályán készítették a híd vasszerkezetéhez szükséges lemezeket. Közben arra is jutott idejük, hogy az újjáépítés más területein is bekapcsolódjanak az alkotó munkába: pl. A Laki-hegyi 314 méteres rádiótorony csarnoki szerelésébe;

— ők bontották le a jégzajlás által elsodort középső úszóaljzatokra épített hídprovizóriumot, amivel megmentették annak értékes faanyagát, amelyet a további építéseknél felhasználtak;

— részt vettek a sarujáról lecsúszott budai parti mező felemelésében;

— ők végezték az ellensúlyok behordását;

³⁵ HL. HM. 1947/eln. 2800. sz. irat.

³⁶ Uo.

— a vasalkatrészek szerelésénél szegecselő csoportot alkotva dolgoztak a régi használhatatlan szegecslek levágásánál;

— a két part között anyag- és személyszállítást bonyolítottak le rohamcsónakokkal;

— az építés folyamán egy kompresszoros részleg dolgozott a szükséges munkahelyeken;

— a középső hídrésznel Gerber-tartónak daruval való beemeléséhez kötélkezelőket adtak;

— anyagszállítás és behordás zömét honvédek végezték;

— részt vettek 1946 januárjában a hídprovizórium előtt torlódó jég robbantásában.

Munkájukkal hozzájárultak ahhoz, hogy e nagyjelentőségű hidat hártyidőre átadták a forgalomnak. Az ünnepélyes aktusra kivonult díszszázad azokból a katonákból állt, akik részt vettek a híd újjáépítésében.³⁷

A Dunántúl és a keleti országrészek között állandó jellegű vasúti összeköttetést 1946 novemberéig egyedül a Vörös Hadsereg által, a volt Déli összekötő vasúti híd helyén épített hídprovizórium biztosította. A várható jégzajlásra való tekintettel a Vörös Hadsereg közlekedési csapatainak parancsnoka és a közlekedésügyi miniszter úgy intézkedett, hogy 1945—46 telén a provizóriumon a forgalmat minden eszközzel biztosítani kell, majd 1946 őszeig egy állandó jellegű vasúti hidat kell építeni. A feladat, amelynek végrehajtásában honvédeink is részt vettek, kettős volt:

1. a hídprovizórium megmentése,
2. az új „K” híd építése.

A munkák eredményeképpen — napi 300—400 fős kivonuló létszámmal — sikerült a számukra megszabott feladatokat megoldani; a hídprovizórium átvészelte a telet és az új „K” hidat 1946. november 8-án átadták a forgalomnak.³⁸

Miközben a budapesti állandó hidak építése folyt, a szovjet katonák által épített — és a polgári forgalom rendelkezésére bocsátott — ideiglenes (ponton) hidak karbantartását és javítását magyar katonák végezték. E feladatot mindaddig, amíg arra szükség volt, becsülettel teljesítették.³⁹

A katonák saját kezdeményezésükre gyűjtést szerveztek, hogy munkájukon kívül zsoldjuk és külön keresetük egy részével is hozzájáruljanak a Duna-hidak újjáépítési költségeihez. A felajánlott összegek gyűjtése az egész hadseregben rendszeresen folyt. Csupán az 1. gyaloghadosztálnál a következő összegeket ajánlották fel:⁴⁰

³⁷ Uo.

³⁸ Uo.

³⁹ HL. HM. 1945/eln. 28 000. sz. irat.

⁴⁰ Az Első Hadosztály c. lap 1945. évi számaiból.

DÁTUM	PENGŐ
1945. július 4	3 722
július 11	8 187,20
augusztus 1	97 304,20
augusztus 11	105 000,20
augusztus 18	111 739,20
augusztus 25	118 364,20
augusztus 30	131 742,98
szeptember 7	141 739,88
szeptember 14	158 679,88

A felsorolt adatokból egyértelműen kitűnik az infláció pénzértécsökkentő hatása, de megmutatja azt is, hogy katonáink minden alkalommal, amikor illetményüket megkapták, annak egy részét felajánlásaiknak megfelelően az állam rendelkezésére bocsátották a hidak építési költségének fedezésére.

Az eddigiek során — nem teljes részletességgel — a vasútépítő hadosztály munkájáról volt szó. A munka dandárját ők végezték, de nem hagyhatjuk figyelmen kívül azt a tényt, hogy a *hadsereg valamennyi alakulata részt vett az újjáépítés munkájában* s ezen belül a vasutak, hidak építésében is. Csupán a példa kedvéért említjük, hogy a 6. és az 1. gyaloghadosztály — miután harci bevetésükre nem került sor — Ausztriából történt hazatérésük után szintén bekapcsolódtak az ország újjáépítésébe. A hadosztályok szervezetszerű utászszázlójai teljes egészében, a többi egységek részben vasút- és hídépítéssel foglalkoztak.

Az 1. utászszázlój Görgényi Dániel vezetésével nagy lelkesedéssel két hét alatt újjáépítette az Ötvös-i hidat. Miután a híd elkészült, a katonák ezt írták a hídon elhelyezett emléktáblára:

„Az 1. hadosztály utásza az új magyar életért.”⁴¹

A zászlóalj munkaütemére jellemző, hogy július 15-ig befejezték Zala-Gyömrőn egy 3 m fesztávolságú közúti híd építését, július 18-án már újabb két hidat — a Jánosháza—Sümegek közötti műúton és Mihályfánál a Marcalon átívelő hidakat — adtak át a forgalomnak. A fentiek elvégzése után a zászlóalj Zalaszentivánra települt, hogy közelebb kerüljön új feladatainak színhelyéhez. Ezt követően azonnal hozzáláttak a Zala-folyón átívelő megrongált hidak helyreállításához.⁴²

Az alábbiakban — a teljesség igénye nélkül — felsoroljuk azokat a hidakat és felüljárókat, amelyeket az 1. gyaloghadosztály katonái építettek újjá:

⁴¹ Uo. 1945. július 11-i szám.

⁴² HL. HM. 1945/ein. 31 972. sz. (Az 1. gyaloghadosztály júliusi helyzetjelentése.)

- Zalabéternél egy közúti felüljárót és egy Zala-hídat;
- az ötvösi vasútállomás melletti közúti felüljárót;
- a Túrje községben levő közúti hidat;
- Szepetk és Zalaistvánd közötti Zala-hídat;
- valamennyi Sárvár környéki Rába-hídat;
- Marcaltó—Szany—Kemenes—Hőgyész környékén négy, a Marcalt és a Rábát átívelő hidat;
- Bajti közúti hidat;
- Ménfőcsanak állomásnál egy patak-hídat;
- Bakonybél községnél három hidat.

A 6. *gyaloghadosztály utászszázlőalja* által épített hidak Jenő, Ercsi, Tótvázsony stb. községekben emlékeztetnek a katonák újjáépítő munkáira, akik pl. 1945 nyarán 7 hidat építettek újjá.⁴³ Egy-egy munka nagyságát jól illusztrálja, hogy pl. Balatonakarattyan a németek által felrobbantott alagút helyreállításánál a katonák 100 munkanap alatt 3570 m³ földet mozgattak meg. Balatonalmádinál a vasúti híd roncsainak eltávolításánál 1200 q gömbvasat, 820 m³ betontörmelékét és 30 q kavicsot mozgattak meg mintegy 30 munkanap alatt.⁴⁴

A *Honvéd Híradó* 1945. október 10-i száma rövid cikkben számolt be, hogy a 16/1. zászlóalj katonái az „Arccal a vasút felé” mozgalom keretében újjáépítették a pétfürdői vasútállomást: „... az állomást bombatalálat érte és úgy az, mint környéke teljesen romokban hevert. Bajtársak, akik megértik az idő szavát... kitűzték célul, hogy felépítik a lerombolt épületet, valamint az állomás környékét. Megkezdődött a nagy munka, először a romeltakarítás, amit gyors tempóban el is végeztek. A nehezebbik rész az építés volt, szakmunkát igényelt, de megoldottuk a problémát. Ácsok, kőművesek, tetőfedők, küzdve az anyagiánnyal, felépítették majd újjáfestették és a bádogos munkát is elvégezve elkészült az épület. A melléképületet is rendbehozták, miközben a lakatosok hat pár sorompót javítottak ki, vagy teljesen építettek meg. Az állomás vilanyvezetékét, kerítését kijavították és parkírozással csinosá tették az állomás környékét.”⁴⁵

A megyék főispáni irataiban is találhatunk utalásokat a katonák hídépítő tevékenységéről. Az egyik okmány szerint „Csonka-Bihar vármegyében az itt lezajlott harcok során három nagyobb hidat robbantottak fel, amelyek közül kettő Berettyóújfalunál a Berettyóba, egy pedig Komádinál a Sebes-Körösbe zuhant. *Helyettük a katonaság szükséghidakat épített.*” (Kiemelés tőlem — G. T.)⁴⁶

A közlekedésügyi miniszter átiratban⁴⁷ fordult a Honvédelmi Minisztériumhoz, amelyben a tiszai hidak roncsainak eltávolításához honvédségi szakcsapat rendelkezésre bocsátását kérte. A fenti kérelmek végrehajtásának biztosítására a HM műszaki és szállítási osztály javaslatára,

⁴³ Honvéd Híradó, 1945. október 10.

⁴⁴ HL. HM. 1945/eln. 31 263. sz. és a Honvéd Híradó 1945. szeptember 15-i sz.

⁴⁵ Honvéd Híradó, 1945. október 10.

⁴⁶ Debreceni Állami Levéltár (DÁL) Bihar megye főispánjának iratai. XXI. 116. l. Fp. 101. sz. irat.

⁴⁷ OL. Közlekedésügyi Minisztérium iratai, 4462/III. 2—1945. sz.

VASÚTÉPÍTÉS

Szeged				++	++	++											
				++	++	++											
Szentes							++	++	++								
							++	++	++								
Algyő							++	++	++								
							++	++	++								
Tiszaug							++	++	++	++	++	++	++	++	++	++	++
							++	++	++	++	++	++	++	++	++	++	++
Mávag	+	++	++	++	++	++	++	++	++								
	+	++	++	++	++	++	++	++	++								
„K” hídanyag sz.					++	++											
					++	++											
Déli pu.	+	+															
	+	+															
Ferencvárosi pu.		+	++	++	++												
		+	++	++	++												
Kőbánya-alsó pu.						++	++										
						++	++										
Szeged						++	++	++	++								
						++	++	++	++								
Gödöllő, Hatvan	++	+															
	++	+															
Gödöllő, Veregyháza,							++	++	++								
							++	++	++								
Vác, Csörög							++	++	++								
							++	++	++								
Nógrádverőce							+	++	++								
							+	++	++								
Üllő								++	++								
								++	++								

4. sz. vázlat. Áttekintés a műszaki hadosztály alakulatai által végzett híd- és vasútépítési munkálatokról

a Szövetséges Ellenőrző Bizottság (SZEБ) újabb hídépítő zászlóaljok felállítását engedélyezte.⁴⁸

Összesített adatok szerint a honvédség vasút- és hídépítő alakulatai — munkaórában kifejezve — az újjáépítés szolgálatában az alábbi teljesítményt nyújtották:⁴⁹

- 1945. január 15-től 1945. június 15-ig 5 200 000
- 1945. június 15-től 1945. október 15-ig 1 200 000
- 1945. október 15-től 1946. április 15-ig 4 300 000

Ez hozzávetőleges számítás szerint 1000 ember 4 évi munkájának felel meg.

A felsorolt adatok önmagukért beszélnek, de ha még hozzátesszük, hogy végrehajtásuk a katonáktól hősi áldozatvállalást követelt, akkor válnak igazán élővé. A munka során a katonáknak el kellett viselni a rendkívül gyenge anyagi és technikai ellátásból adódó nélkülözéseket és a munkakörülményekből fakadó életveszélyt. A munka frontján 1945-ben csupán a 6. utászzászlóalj katonái közül hatan haltak hősi halált.

Hangsúlyozni kell, hogy az újjáépítési feladatok oroszlárnészét a munkásosztály végezte. E tanulmány csupán arra kívánja felhívni a figyelmet, hogy a párt által meghirdetett program és az „Arccal a vasút felé” mozgalom végrehajtásában — erejéhez mérten — a hadsereg is részt vett. Ma már nehéz lenne megállapítani, hogy katonáink hány hidat építettek önállóan, vagy hány híd építésében vettek részt, de a rendelkezésünkre álló iratanyag alapján tudjuk, hogy csaknem valamennyi jelentős munka végrehajtásából kivették részüket.

ГЕЛЛЕРТ ТИБОР:

УЧАСТИЕ СОЛДАТ В ДВИЖЕНИИ «ЛИЦОМ К ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ» И В БОРЬБЕ ЗА ВОССТАНОВЛЕНИЕ МОСТОВ

Резюме

После второй мировой войны основной задачей новой венгерской армии стало принятие участия в той борьбе, которая велась за восстановление страны. Ибо грандиозность этой задачи требовала и предполагала мобилизацию всех сил нации, в том числе и армии. Исходя из вышесказанного, министр обороны предложил организованное участие сил армии в работе по восстановлению страны. Вслед за этим все части и учреждения армии в какой-либо форме (прямой или косвенной) принимали участие в восстановлении страны.

Эта статья из всей многосторонней реконструкторской деятельности армии знакомит читателя только с работой солдат по строительству железных дорог и мостов. Важность этой темы подтверждается тем, что восстановление путей сообщения было основным условием всеобщего восстановления жизни страны. В то же время восстановление шоссе и железных дорог связано с восстановлением мостов, так как во время войны пути сообщения были парализованы в первую очередь в результате взрывания мостов.

⁴⁸ HL. HM. 1945/eln. 23 814. sz. április 8-án kelt irat.

⁴⁹ HL. Békétárgyalások anyaga A/1/23. sz. irat.

Автор, дав оценку общего положения реконструкции страны, подробно описывает организацию и создание инженерно-железнодорожно-мостовой дивизии и, опираясь на документы того времени, показывает выдающиеся результаты деятельности личного состава дивизии. В рамках статьи автор дает краткий обзор сотрудничества в инженерных работах армейских частей и гражданских органов (например, сотрудничества с инженерными отделами Венгерских Государственных Железных Дорог.).

Описывая деятельность армии по строительству мостов, автор дает подробное описание проведения нескольких более крупных по своим масштабам и значению работ. В том числе рассказывает о поднятии из воды руин мостов в Будапеште и о реконструкции Будапештских мостов, а также о строительстве железнодорожного моста в Тисауг.

В заключительной части статьи автор особо упоминает о деятельности саперных батальонов 6 и 1 инженерно-железнодорожно-мостовой дивизии. Ибо вышеупомянутые части после возвращения их с фронта на родину также включились в работу по реконструкции страны. Автор приводит факты и данные, которыми подтверждает, что пехотные дивизии в своих районах расположения вели интенсивную работу по восстановлению разрушенных мостов, шоссе и железных дорог.

Армейские инженерно-железнодорожные и мостостроительные части на перечисленных в статье участках работы, согласно сводным данным, с 15 января 1945 года по 15 апреля 1946 года отработали 1700 000 часов (выраженных в рабочих часах). Своей деятельностью они в значительной мере содействовали налаживанию сообщения в стране, здоровому ускорению кровообращения торговли и экономической жизни родины.

TIBOR GELLÉRT:

SOLDATEN IN DER BEWEGUNG „VIS A VIS DER EISENBAHN“ UND IM KAMPF UM DIE WIEDERHERSTELLUNG DER BRÜCKEN

Resümee

Nach dem zweiten Weltkrieg war es eine fundamentale Aufgabe der neuen ungarischen Armee, am Kampf um die Wiederherstellung des Landes teilzunehmen. Die Größe der Aufgabe erforderte und bedingte die Mobilisierung der ganzen Nation und innerhalb dieser auch der Landwehr (Honvéd). Der Minister für Landesverteidigung hat mit Rücksicht darauf die Teilnahme der organisierten Kraft der Armee am Wiederaufbau des Landes angeboten. Daraufhin haben sämtliche Formationen und Organe der Landwehr — mittelbar oder unmittelbar — am Wiederaufbau teilgenommen.

In dieser Studie werden von den vielverzweigten Gebieten der Tätigkeit der Honvédarmee nur die Arbeiten der Soldaten beim Eisenbahn- und Brückenbau dargestellt. Das Thema ist wichtig, denn die Wiederherstellung der Kommunikationswege trat als Vorbedingung des allgemeinen Wiederaufbaus auf den Plan. Zu gleicher Zeit

war die Wiederherstellung der Straßen und Eisenbahnen mit der Wiederherstellung der Brücken eng verbunden, da während des Krieges die Lahmlegung der Verkehrsverbindungen in erster Linie durch Sprengung der Brücken bewerkstelligt worden war.

Der Verfasser befaßt sich nach einer Bewertung der allgemeinen Lage detailliert mit der Organisation, der Bildung der Eisenbahn- und Brückenbaudivision und zeigt dann mit Benützung zeitgenössischer Schriften die hervorragenden Ergebnisse der Tätigkeit der Soldaten. In diesem Rahmen wird die Zusammenarbeit der Honvédformationen mit zivilen Organen (z. B. Ingenieur-Sektionen der ungarischen Staatsbahnen) in der Aufbauarbeit skizzenhaft dargestellt.

Bei der Darstellung der Brückenbautätigkeit der Armee befaßt sich die Studie mit den Arbeiten an einigen — in ihrem Ausmaß und in ihrer Bedeutung größeren — Unternehmen. So z.

B. mit dem Bergen der Brückentrümmer und dem Neubau der Brücken, dem Bau der Eisenbahnbrücke bei Tiszaug.

Im abschließenden Teil befaßt sich die Studie separat mit der Tätigkeit der Pionier-Bataillone der 6. und der 1. Division beim Eisenbahn- und Brückenbau. Diese Formationen haben sich nämlich nach der Rückkehr aus dem Operationsgebiet ebenfalls in den Wiederaufbau des Landes eingeschaltet. Mit Anführung von Tatsachen und Daten beweist der Verfasser, daß sich die Infanteriedivisionen innerhalb ihres Disklokationsgebietes intensiv mit der

Wiederherstellung von verwüsteten Brücken, Straßen und Eisenbahnlinien beschäftigt haben.

Die Eisenbahn- und Brückenbauformationen der Landwehr (Honvéd) haben auf den in der Studie angeführten Arbeitsgebieten auf Grund der Gesamtdaten vom 15. Januar 1945 bis 15. April 1946 — in Arbeitsstunden ausgedrückt — 1 700 000 Stunden geleistet. Sie haben mit ihrer Tätigkeit wesentlich zum Wiederbeginn des Verkehrs, zur gesunden Beschleunigung des Blutkreislaufs des Handels- und Wirtschaftslebens beigetragen.