

**Majdán János**

**KÖZLEKEDÉSPOLITIKA  
ÉS HÁLÓZATFEJLESZTÉSEK  
1920 ÉS 1944 KÖZÖTT MAGYARORSZÁGON**

A 19–20. század fordulóján az ország területén költségvetésből épült vasútvonalakkal befejeződött az első osztályú hálózat fejlesztése. (Székely körvasút, a Balaton északi partján átadott vonal stb.) A korábban is épült helyi érdekű vasutak mellett rövid, összekötő szakaszok, a Kárpát-medence peremvidékét forgalomba kapcsoló, illetve a hálózat sűrűségét növelő vonalak sokaságát adták át. (Eszék környéki, Besztercebánya – Hermánd, Komárom – Guta stb.) A műszaki újdonságok eredményeként megindult motorizáció megkövetelte a közúti közlekedés gyors ütemű fejlesztését, megtörtént az úthálózat országos besorolása, folyamatosan adták át az üzemanagygtöltő-állomásokat. A településeken belüli közlekedési hálózat bővülése az ország tizenhárom városában eredményezte a villamos, vagy gőzvontatású helyi közlekedés megindulását.

A világháború során a kiépült közlekedési hálózatot elsősorban a hadi szállítások, illetve a katonaság mozgósítására, átcsoportosítására használták. Az előtérbe helyezett hadi szállítások mellett legtöbb helyen 1918 októberéig sikerült fenntartani a menetrendet, illetve a civil közlekedés minden formáját. A külső – katonai betörések – és a belső – polgári, majd tanácsforradalom – körülmények változásai a hivatalos közlekedés összeomlásához vezetett. A harcterekről 1918. november 4-én kezdődött meg a hazaszállingózás, amely a kezdeti spontán változat után alakulatok csoportos utazásához vezetett. Az előre be nem jelentett szállítások csúcsa november 11-én volt, amikor egyetlen nap alatt 20 000 ember lépte át a határt, s kérte, követelte a további utazás lehetőségét. A hónap elején (november 4-én) megalakult Magyar Szállítási Vezetőség megpróbált a MÁV Igazgatóság segítségével úrrá lenni a helyzeten, s a hónap második felére sikerült megszervezni a hazatérést. Két-három hét alatt 600 000 katona utazott haza az olasz és 100 000 a román és bosnyák térségből. A különböző célú és különböző szervektől, egyénektől kapott megbízásokat, igazoló papírokat lobogtató egyének, csoportok két évig a gyakorlatban szétzilálták a menetrendi közlekedést. Hasonló káosz alakult ki a szárazföldi és vízi közlekedésben is, ahol az eszközök elrejtésével, vagy működésképtelenné tételével próbáltak védekezni a tulajdonosok a rablástól sem viszsziadó útra kelők ellen. Tovább növelte e forgalmat és a gondokat, hogy az országba történő beáramlással ellentétesen a Magyarországon lévő hadifoglyok kifelé igyekeztek. Mindennek tetejébe a balkánon állomásozó német hadsereg követelte az Erdélyen és Zsolnán át történő átszállítását december második felében.

**A MEGSZÁLLÓ ERŐK FOSZTOGATÁSAI,  
A BÉKEDIKTÁTUM HATÁSAI**

A cseh légiók két ütemben végrehajtott felső-magyarországi betörése és előnyomulása egyrészt kiváltotta a MÁV vezetés kiürítési rendeletét, melyet nem mindenhol lehetett

végrehajtani. Másrészt a térségben lezajlott fegyveres összecsapások során a vasútvonalak birtoklása láthatóan kulcskérdés volt, s így a gördülő állományt nem rombolta egyik fél sem.<sup>1</sup> Hasonló helyzet alakult ki Horvátországban is, ahol a kocsis és mozdonyállomány nagy forgalmat bonyolított le, de nem károsodott. A francia haderővel közösen előretörő szerb csapatok megszállta déli területeken, illetve a Nagyvárad irányából az ország középső térségébe és a fővárosba tartó román alakulatok által használt vasutak esetében nem történt fegyveres összetűzés vasútvonal birtoklásáért. A megszálló erők fő célja 1919 tavaszán és nyarán a forgalom fenntartása volt. A Budapestre történt bevonulás után a román megszállók a vasút nyújtotta gyors mozgási lehetőséget kihasználva egészen Győrig és Hegyeshalomig nyomultak előre.

A román megszállás a magyarországi közlekedési hálózatban igazán nagy károkat augusztus 28-a után okozott. A szolnoki Tisza-híd ideiglenes helyreállítás után tervszerűen megindult az országban található közlekedési eszközök rablása. A vasúti gördülőállomány elszállítása mellett az állomások és lakások kifosztását is megszervezték. A berendezések leszerelését a falakban lévő szögekig tökéletesítették, kiürítve ezáltal a vasúti hálózat minden elemét.<sup>2</sup>

1. táblázat: A Magyarországon lévő összes vasúti kocsiállomány alakulása  
1918-1921 között

<i>1918 november</i>	
Leltárban	105 308
Ebből üzemképes	78 600
Ebből MÁV állományában	38 300
<i>1919. augusztus 28.</i>	
Idegen és MÁV állományában	73 266
Ebből MÁV állományában	35 586
<i>1919. december</i>	
Idegen és MÁV állományában	35 401
Ebből MÁV állományában	26 905

(Kelety Dénes nyomán a szerző szerkesztése)

<sup>1</sup> Az ország északi térségében lezajlott összecsapásokról lásd: Barthó Zsuzsanna – Tyekvicska Árpád: Civitas Fortissima. A balassagyarmati „csehkiverés” korának forrásai és irodalma. Szerk. Tyekvicska Árpád. Balassagyarmat, 2000. 523 + 9 lap melléklet.; Majdán János: A vasút szerepe Magyarország északi határainak megállapításában. Balassagyarmati Honismereti Híradó, 1983. 1-2. sz. 61-78.

<sup>2</sup> A kifosztás pontos adatait Kelety Dénes 1921. május 21-én a Kir. József Műegyetemen elhangzott „A megcsonkított államvasutakról” című nyilvános előadásában adta közre. A teljes szöveget közli: Vasúthistória évkönyv – 1995. Szerk. Mezei István. Budapest, 1995. 7-26.

2. táblázat: MÁV tulajdonban lévő személykocsik állománya 1918-1921 között

<i>1918. november</i>	8680
<i>1919. április</i>	4725
<i>1919. augusztus 28.</i>	4725
<i>1919 október</i>	2031
Ebből üzemképes	615
<i>1921. április</i>	2488
Ebből üzemképes	2067

(Kelety Dénes nyomán a szerző szerkesztése)

3. táblázat: MÁV tulajdonában lévő mozdonyok 1918-1921 között

<i>1918. november</i>	
Leltárban	4887
Ebből üzemképes	3421
<i>1919. augusztus 28.</i>	2755
Ebből üzemképes	1323
<i>1919. október</i>	1528
Ebből üzemképes	410
<i>1921. április</i>	1852
Ebből üzemképes	1012

(Kelety Dénes nyomán a szerző szerkesztése)

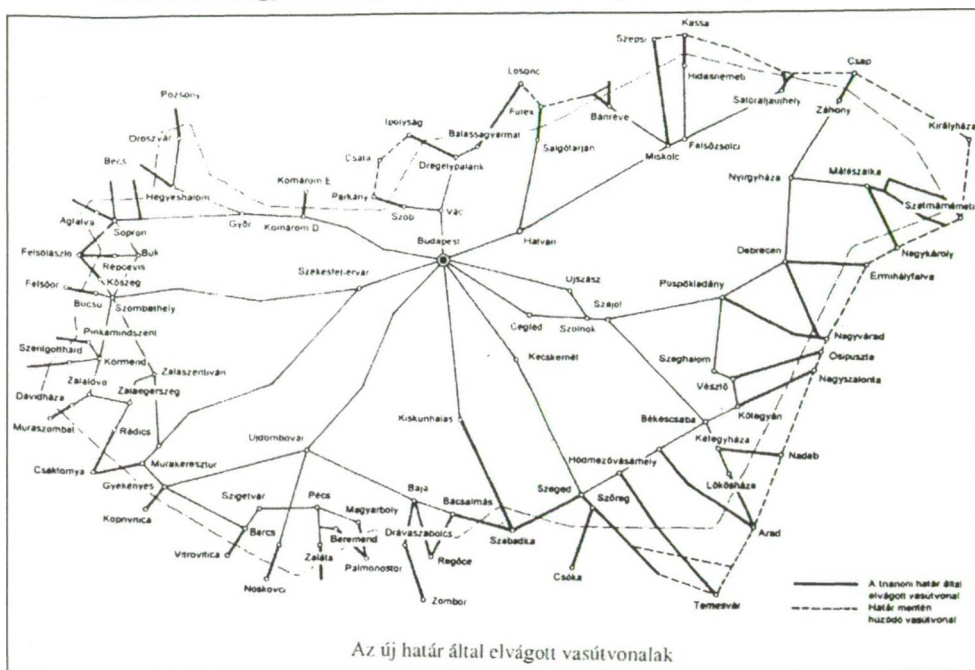
Az adatokból egyértelműen látszik, hogy az elszakadt területeken maradt vasúti gördülőállomány mellett a forgalom viszonylag biztonsággal fennmaradt. A román kifosztás ugyanakkor a működőképesség határára sodorta a hazai vasúti közlekedést. A pontosan egy hónapig tartó ex lex állapot után szerződéssel sikerült lezárni a fosztogatást, s az ezután elvitt kocsik nagyobb részét visszaindították Magyarországra. A gördülőállomány harácsolása mellett egyéb jelentős veszteségek keletkeztek, melyeket összegezve kb. 34 milliárd korona kárt vélelmeztek a kortársak – 1919. augusztus 15-i értéken számolva.<sup>3</sup>

A vasúthálózat nagyban befolyásolta az új államhatár kijelölését, melynek következtében a korábban emlegetett és az utódállamok létrehozásánál elsődleges szempontként feltüntetett etnikai elvek a gyakorlatban háttérbe kerültek. Magyarország határainak kijelölésekor a stratégiai – ezen belül a vasúti-szállítási – szempontok kerültek előtérbe.<sup>4</sup> A korábbi 22 859 kilométeres vasúti hálózatból 8705 kilométer maradt magyar fennhatóság alatt. Az új országhatár 50 vasútvonalat a nyílt pályán vágott ketté, s 42 új határátkelési pont keletkezett. A békediktátum előírásai szerint az országhatárok felé vezető vasutak második vágányait fel kellett szedni Hatvan és

<sup>3</sup> Kelety Dénes: idézett előadása 10.<sup>4</sup> Majdán János: A vasút szerepe a határok kialakulásában In: „...Ahol a határ elválaszt” Szerk. Pásztor Cecília. Balassagyarmat-Várpalota, 2002. 100-115.

Salgótarján, Békéscsaba és Lökösháza, illetve Soroksár és Kiskunlacháza között. (1. ábra)

1. ábra A magyarországi vasúti hálózat az új államhatárok között <sup>5</sup>



Az ország közlekedése szempontjából akkor kulcsterületnek számító vasúthálózat a gyakorlatban szétzilálódott, s csak 1921 nyarára sikerült a forgalmat teljes mértékben helyreállítani.<sup>6</sup>

A hazai hajóparkot is komoly károk érték, s a Magyar Folyam- és Tengerhajózási Rt. 1918-ban forgalomban lévő 93 gőzhajójából 1925-re 32, a 389 uszályából 224 maradt meg. A hosszú idő után meghozott megosztási határozat szerint az utódállamokon túl még Franciaország is kapott 4 magyar gőzöst és 15 uszályt!

A közlekedés egyéb területén viszonylag kis veszteségeket szenvedett az ország. A személyautók számának csökkenése (1914-ben 3319 gépjármű, 1920-ban 1672) döntően a háborús helyzetből adódó problémák (üzemanyag- és alkatrészhiány, stb.) miatt következett be. Az ország területén folyt hadi események miatt elsősorban a Tiszán 1919 folyamán robbantották fel a hidakat (Vásárosnamény, Záhony, Tokaj, Tiszafüred, Szolnok, Csongrád), melyek közül kettő vasúti forgalmat is bonyolított.

A háború utáni új helyzet első időszakában a közlekedés fenntartása is már igen komoly feladatot jelentett.

<sup>5</sup> A térképek forrása: Magyar vasúttörténet kötetei. (Főszerk. Kovács László) Budapest, 1997-től

<sup>6</sup> A kérdéskörrel közleműltban foglalkozó szerzők: Czére Béla: Magyarország közlekedése a 20. században. I. köt. Budapest, 2000.; Magyar vasúttörténet 5. kötet. (Főszerk. Kovács László). Budapest, 1997.

## AZ ÚJ ÁLLAM KONSZOLIDÁCIÓS MEGOLDÁSAI A KÖZLEKEDÉS TERÜLETÉN ÉS A VILÁGVÁLSÁG HATÁSA AZ ÁGAZATRA (1921–1931)<sup>7</sup>

A csökkent területen, kevesebb eszközzel, de a menekülések miatt több személyzettel működő közlekedési vállalatok, szereplők minden szinten a szervezett és folyamatos működés megindítását tekintették elsődleges feladatnak.

A korábbi tulajdonosi szerkezet megváltozása és a szétszabdalt hálózat problémái a vasút esetében 1926-ban megindították az államosítási hullámot. A MÁV által szabványszerződéssel kezelt helyiérdekű vasutakat megváltották, s a 3876 kilométer hosszúságú pályákat teljesen beolvasztották az államvasúti hálózatba. Nyolc nagyobb, vagy gazdaságilag stabil vállalat maradt önálló vicinálisként meg (a fővárosi villamosvasutak, a Ráckevei, a Szeged-Csanád, a Debrecen-Nyírbátor, a Miskolc-Diósgyőr HÉV, a Békés megyében az Alföldi Első, a Bodrogi Gazdasági Vasút és a Nyíregyházi Kisvasutak). A vicinálisok mellett a Pécs-Barcsi, a Mohács-Pécsi rövidebb hosszúságú vonalakat működtető társaságok és a Déli Vasút, illetve a Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút maradt önálló.

A trianoni határok meghúzása után a Szatmárnémeti és Fehérgyarmat közötti vicinális vasút esetében magyar területen maradt 25 kilométernyi szakasz nem volt kapcsolatban a hazai hálózattal. Kocsord és Fehérgyarmat között 1926-ban megépült tíz kilométeres új vasút az első – kétségtelenül kényszerből született – fejlesztés volt.<sup>8</sup> A gazdasági és szállítási igények több új vasútépítést eredményeztek, de ezek a vonalak keskeny nyomtávú magánvasutakként készültek el. Az Orosháza, Cegléd, Kecskemét, Szeged környékén az 1920-as évtizedben forgalomba helyezett helyiérdekű vasutak 40-50 kilométer hosszúságú pályái a tanyavilág forgalomba kapcsolását szolgálták. A Tiszán Kenézlő és Balsa között megépített vasúti híd segítségével sikeresen összekapcsolták a Nyírvideki és a Bodrogi Gazdasági vasutakat, s az utóbbi társaság esetében a Sárospataktól elkezdett hálózatbővítéssel Sátoraljaújhelyen keresztül a Zemplénben működő Hegyközi Vasút is az egységes keskeny nyomtávú hálózat részévé vált. Döntően erdészeti indokok alapján épült meg Lillafüreden és Gyöngyöst Mátrafüreddel összekötő állami vasút, melyeket a korszak végére már a turisztikai programokban is ajánlottak.<sup>9</sup>

Az egyre növekvő forgalom miatt a Ganz gyárban több száz személykocsit építettek, illetve új típusú teherkocsik sorozatgyártását kezdték meg. A magyar mozdonyparkban egy kiváló típust alakítottak ki a hazai mérnökök: a 424-est. Ezt az 1925-től évtizedeken át gyártott mozdonyt személy és gyorsvonati vontatásra egyaránt használni lehetett, s a 90 kilométer óránkénti utazó sebességével a korszak egyik legjobb gépe volt.<sup>10</sup> A helyreállítási időszakban kezdték el tervezni az 1930-as években sorozatban gyártott mellék-

<sup>7</sup> A korszak adatainak összefoglalója : Czére Béla: Magyarország közlekedése a 20. században. I. Budapest, 2000.; Frisnyák Zsuzsa: A magyarországi közlekedés krónikája. 1750–2000. Budapest, 2001.

<sup>8</sup> Majdán János: Mátészalka vasútja. A Szatmár Múzeum közleményei, 6. köt. Mátészalka, 1988. 184.

<sup>9</sup> A keskeny nyomtávú vasutak hazai fejlesztéséről kutatást végez Jéger Gábor: A Lillafüredi Állami Erdői Vasút és környezetének idegenforgalmi adottságai.

<sup>10</sup> Az 1925 és 1958 között gyártott 424-es típusú mozdonyból 365 darab készült.

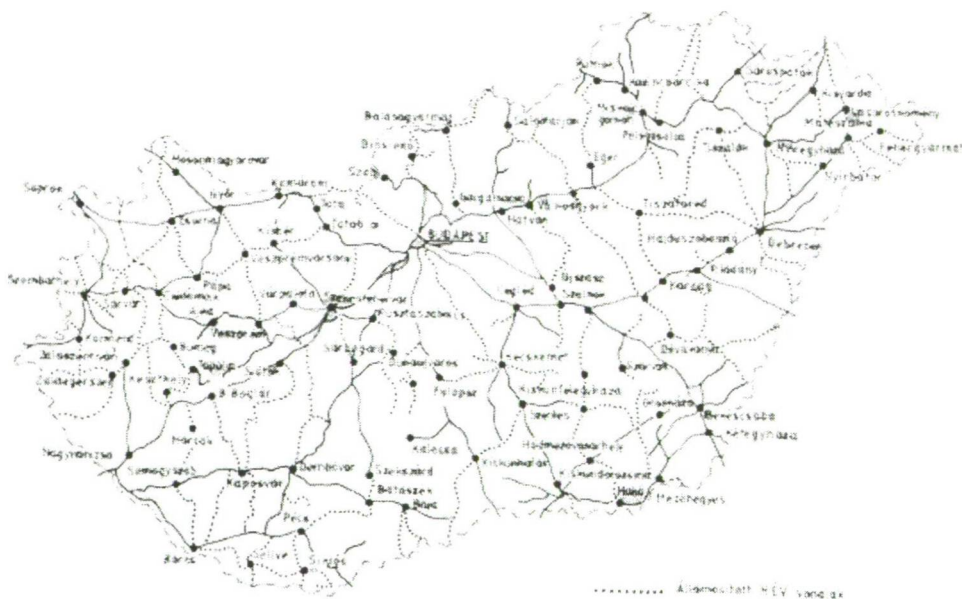
vonali gőz-, majd benzin üzemű motorkocsikat, illetve a balatoni vonalakon közlekedő sínbuszokat. Szintén kísérleti szakaszban ekkor próbálták ki Balatonszemes állomáson az épületen belülről vezényelt biztosítóberendezést, s a fényjelzőket nagy forgalmú állomáson a következő évben szereltek be, Székesfehérvárra.

A vasutak személy- és áruforgalma a háborút követő időszakban folyamatosan csökkent, s 1929-ben érte el az 1921-es állapotokat. A forgalom részben a fuvarozók visszatéréséből, részben az 1924-ben bevezetett árudíjzabásból adódott. A MÁV az új közlekedési eszközök területén próbált versenyre kelni a fuvarozókkal, s 1927-ben – bár csak öt évig működő – saját szállítványozási vállalatot alapított (MAVART).

Az államosításokkal a jogi helyzet tisztázódott, de a forgalomba lévő kötvények ügyét is rendezni kellett. Az új állami keretek közötti vasúti reorganizációs folyamatot záró lépés a valorizáció volt, melynek során a részvényesek 1931-től határozottan követelték az értékpapírjaik felértékelését. Indokként és alapként az utódállamokban lezajlott magyar vállalatok kárpótlását hozták fel. Az elcsatolt vasutak után fizetett állami kárpótlások arányában sikerült megegyezni a hazai részvényesekkel is. A Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút esetében a német részvényesek ottani bírósági ítéletre is hivatkoztak. A végeredmény nem a német 100%-os valorizációt, hanem a Bécsben és Budapesten egyaránt elfogadott 20 %-os feltőkésítést és két igazgatótanácsi helyett eredményezett.

Az egységes hálózat kialakítását segítette az 1931. október elsejével lezárt 51 korábbi helyiérdekű vasút szabvány szerződésének megváltással történt megszüntetése. Az államosítási folyamatot a Déli Vasút (ebben a korban Duna-Dráva Vasút) 1932. július elsején történt megváltása zárta le.

2. ábra A vasutak államosítása



A közúti közlekedésben a korábban törvényhatóságok és önkormányzatok kezelésében lévő utak döntő többségét az államépítészeti hivatalok fennhatósága alá rendelték, s így a tervszerű és ütemes fejlesztések mellett a gazdaságosabb kivitelezéseket is elérték. A gazdasági konszolidációt elősegítő, 1924-ben a Népszövetségtől felvett kölcsön negyedét (73,6 millió pengő) a közlekedési fejlesztésre fordították.<sup>11</sup> Az úthálózat közel 3000 kilométerét valamilyen új burkolat fedte. Tíz különböző típusú burkolatot próbáltak ki az országban, s 1929-ig teljesen új utak is épültek 541 kilométer hosszban (a Hortobágyon átvezető, az aggteleki, a lillafüredi, a balatoni egyes szakaszai, stb.) A fejlesztéseknél jól kirajzolódott az eddig kevésbé támogatott turisztikai irányultságú hálózati bővítések.

Az első betonutakon (Tát és Nyergesújfalu közötti három kilométeren, majd a Budapest – Szeged út 5 kilométeres szakaszán) gyorsasági versenyeket is rendeztek 1934-től

Az állami költségvetésből megújult hálózat működtetésére 1928-ban bevezették a minden állampolgárt érintő és eltörölt útdadó helyett a használóktól önsúly szerint szedett gépjárműadót.

Az általában ideiglenesen helyreállított folyami hidakat végleges változatban megépítették és további 50 kisebb-nagyobb vasúti és közúti híd készült el. Az állami hálózatban a legjelentősebb az 1930-ban átadott Dunaföldvári híd, amely a főváros és Baja között az egyetlen kapcsolatot jelentette az országrészek között. A Tiszán a tiszaugi híd a középső szakasz menti átkelést, a balsai közúti-vasúti a Bodrogi és a Nyíregyházi vasutak és a tájak összekapcsolását segítette. A közúti közlekedés jelentőségének növekedését jelzi, hogy sok folyón ekkor épültek meg a közúti hidak: a Rábcán Abdánál, a Berettyón Újfalunál, a Hármas – Körösön Kunszentmártonnál, a Bodrogon Alsóbereckinél, a Zagyván Újszásznál. A Sajón Kazánál, a Zalán Szentgróton és Kaszaházán, Győrben a Kis-Dunán, új, Szegeden a Tiszán rekonstrukció zajlott.

A megnövekedett közúti forgalom külföldről behozott gépkocsi állománnyal bonyolódott le, a nagy márkák képviselőit nyitottak a fővárosban. A hazai javítóműhelyek mellett a külföldi benzinkutak épültek, s megjelentek a világmárkák Magyarországon (Shell). Egyre nagyobb igény mutatkozott hivatásos autóvezetőköl, illetve a magánautósok is képzéseket igényeltek. Az egységes és európai iskolákhoz kapcsolódó képzést az 1924-ben megnyitott állami sofőriskola biztosította Budapesten. Itt képezték ki a fővárosban megjelent és egységesen pirosra festett taxik vezetőit is. Valamennyi közúti forgalomba résztvevő gépkocsi rendszámot kapott 1923-ban. A nyolc kerületre osztott országban a rendszám első két betűje az adott térséget, a kötőjel utáni három szám a járművet jelezte. A hazai közlekedés szabályait az 1926-ban Párizsban általunk is aláírt nemzetközi egyezmény alapján dolgozták ki, s három évvel később életbe léptek a minden közlekedőre – a gyalogosokra is – érvényes előírások. Megalakult a közlekedési rendőrség és az 1930-ban Brüsszelben tartott nemzetközi konferencia által kezdeményezett Vöröskeresztes segélyhelyek.

A vízi közlekedésben a megrövidült hajózható folyószakaszok és a csökkent járműállomány ellenére zajlott forgalom a vizeinken. A legnagyobb beruházások a felértékelődött dunai hajózáshoz köthetők. A „Budapesti vámmentes kikötő” 1928 őszén történ átadásakor különféle raktárak és rakodók nyíltak meg, köztük egy petróle-

<sup>11</sup> 1924. évi IV. törvénycikk – az államháztartás egyensúlyának helyreállításáról – V. cikk – a helyreállítási kölcsön. Magyar Törvénytár. Budapest, 1925.

um medence is. Baján ugyancsak bővítették a szállítási lehetőségeket azzal, hogy a parti rakodóhoz vasúti összekötő vonalat építettek 1925-ben. A tiszai vízi járművek téli teleltetésére adták át 1928-ban a tápéi kikötőt és épült mellé javítóműhely is. A Balaton szerepe jelentősen felértékelődött az Adriai-tenger üdülőhelyeinek elvesztése után. A tavon korábban meglévő hajóforgalmat egy új vállalat fogta össze 1926-tól. A Balatoni Hajózási Rt. a MÁV és a Déli Vasút (új nevén Duna- Száva-Adria Vasút) által alapított cég volt, amely az utóbbi vasút államosítása után kizárólag költségvetésből kapott támogatást. A hajópark – a közvetlenül az első világháború előtt vízre bocsájtott 250 személyes Jókai gőzös mellett – az 1926-ban forgalomba helyezett (egyenként 130 főt befogadó) Csobánc, Szigliget, Csongor és Tünde motorosokból, illetve a három évvel később átadott (kis motoros 50 főre) Sió nevű járművekből állt. Az utasok számának növekedése mutatja, hogy a tengerpart helyett a hazai turizmus fő helyszínévé vált a tó. A megháromszorozódott utas (1932-ben 143 532 fő) mellett az áruforgalom jelentéktelen maradt. Mind a személy, mind az áruszállítást nagyon segítette a Tihany és Szántód között 1928-ban forgalomba állított „Komp I.”, amely motorosként működött.

A fővárosi autóbusz közlekedés 1921-es megindulása mellett négy évvel később Debrecenben és Pécsen is magántársaságok működtettek menetrendszerinti járatokat. A korábbi időszakban megnyitott vidéki villamosok közül (Miskolc, Debrecen, Nyíregyháza, Szeged, Pécs, Szombathely) a két pályaudvar között közlekedő soproni vonalat 1923-ban bezárták.

A hazai közlekedés újdonsága volt az 1920-ban megindult légi forgalom, melynek első társasága (Magyar Aeroforgalmi Rt) kezdetben csak postát szállított. A repülési tilalom feloldása után 1922 tavaszán a Franco-Roumaine (FRNCA) vállalat indította Rákospalotáról napi járatait Párizs és Bukarest felé. Ugyanezen év őszén alakult meg a személyeket is szállító első hazai vállalat, a Magyar Légiforgalmi Rt (MALÉRT), amely Bécs- Budapest- Belgrád vonalon bonyolított le forgalmat. A harmadik magáncég szintén 1922 decemberében kezdte meg működését Magyarországon „Aeroexpressz Rt” néven, melynek gépei Prágába, Zágrábba, Bukarestbe indultak, illetve a Balaton fölött tettek sétarepüléseket. A félszáz gépre növekedett járműpark évente háromezer körüli utast szállított, de állami és magán támogatásokkal tudták csak biztosítani a gazdaságilag időnként veszteséges üzletág fennmaradását. Ettől függetlenül 1926-tól Bécs- Budapest vonalon párhuzamos repülőjárat közlekedett a német társaság bekapcsolódásával, illetve megindult az osztrák céggel közösen működtetett Klagenfurt – Velence járat is. Nagy feltűnést keltett a budai Duna-parton, illetve Siófokon kialakított hidroplán kikötő, ahonnan néhány évig Bécsbe jártak gépek. A növekvő forgalom egyértelművé tette, hogy a kis magánalapítású vállalkozások helyett tőkeerős céget kell alapítani a nagyobb befogadóképességű és hosszabb távok megtételére alkalmas járműpark kialakítására. Ilyen okokból alakult át 1928-ban a MALÉRT, s a tőkeerős Weiss Manfréd Rt. bekapcsolódása után megkezdődött a magyar légiközlekedés kiterjesztése.

Magyarországon a gazdasági világválsághoz kapcsolódva, részben annak hazai következményeként sikerült 1932-re minden fontosabb vitás kérdést a közlekedésben lezárni. Az újjászervezés és az új eszközök forgalomba állítása megtörtént, a közlekedés kiheverte a háborús és országvesztés okozta veszteségeket.

## A BÉKÉS FEJLŐDÉS IDŐSZAKA (1932-1938)

A gazdasági világválságból kilábaló Magyarországon az egyik állami pénzekből támogatott húzó ágazattá a közlekedés vált.

A vasutak esetében a motorizációs tervek alapján elkészült mozdonyok és szerelvények alapvetően átalakították a forgalmat. A kényelmes és gyors szerelvényeket, motorkocsikat 1934-től állították forgalomba. Az „Árpád” sínautóbusz nemzetközi forgalomban Bécs és Budapest közötti 270 kilométeres távolságot 2 óra 52 perc alatt tette meg. A mellékvonalakon is megjelentek a benzin-, illetve dízelmotoros kocsik, melyek önmagukban, vagy szerelvények vontatójaként 60 kilométer óránkénti sebességet is elértek. Kandó Kálmán évtizedekig foglalkozott a vasutakon használható villanymozdony megépítésével. A próbagépet már 1923-ra elkészítette és Dunakeszi – Alag között ki is próbálhatta. A sikeres próbaüzem után a Budapest Keleti Pályaudvar és Komárom közötti szakaszon 1932. szeptember 12-én megindult a menetrend szerinti forgalom. A villamos mozdonyok két évvel később Hegyeshalomig jártak, biztosítva ezzel a leggazdaságosabb vontatást. A vonal villamosításával egy időben a biztonsági berendezéseket is átépítették, s az első távirányított rendszer itt épült ki. A nagy forgalom és sebesség megkívánta a távbeszélő hálózat cseréjét, amelyre sor került. A száz kilométer óránkénti sebességgel közlekedő szerelvények nagy forgalmat bonyolítottak le a két főváros között.

Az új vontató és személyszállító járműveken zajló forgalom egy évtized alatt másfélszeresére nőtt, a teherforgalom megduplázódott. A MÁV a korábban alapított közúti fuvarozási cége helyett 1933-ban létrehozta a MÁVAUT vállalatát, s a vasúti állomásokra utaztató megoldással tovább növelte a személyszállítást.

A belföldi turizmus fellendítése – s egyúttal a vállalat bevételeinek növelése – céljából a MÁV „filléres” gyorsvonatokat indított a fővárosból. A kiváló propagandával bevezetett járatok népszerűsége az olcsóságuk mellett a nagyszerű programokon is múlt. Az egyre gyorsuló forgalmat a második vágányok telepítésével segítették: a Budapest – Székesfehérvár – Szabadbattyán, a Szajol – Debrecen és a Sárbogárd – Rétszilas között bővült a vonal.

A pénzügyi háttér megteremtése után a Népszövetségtől kapott kölcsönre alapozva 1930-ban elindult egy 10 éves állami útépítési program, melynek tényleges megvalósulása a következő évben érezte beruházási és munkaerő piaci hatásait. Az országos hálózat minőségi átalakítása mellett 10 éves bekötőút építési program is kezdetét vette, melynek során a mintegy ezer út nélküli községi, vasútállomási, tanyasi kapcsolatot sikerült állandóan járhatóvá tenni. A megváltozott utakat 1934-ben ismét besorolták és kialakult az első, második és harmadrendű utak országos számozása. A növekvő forgalom megkívánta az egységes közúti jelzések bevezetését, melyet 1937-ben törvényben szabályozva vezettek be.<sup>12</sup> Ennek következtében az utakon jelző és előjelző táblákat állítottak fel

Az úthálózat részeként készült el két év alatt az 1937-ben Veszprémben átadott völgyhíd, amely kecses ívével és kiváló minőségével a város jelképévé vált. Ebben az időszakban fejeződött be a Balaton körüli útépítés, s a tavat minden irányból kiváló úton lehetett elérni, illetve körbe autózni. A közúti járművek száma a válság utáni

<sup>12</sup> 1937. évi II. törvénycikk – A közúti jelzések egységesítése tárgyában Genfben, 1931. évi március hó 30. napján kelt egyezmény beickellyezéséről. Magyar Törvénytár. Budapest, 1938.

négyszerre 30 770-re nőtt. A személyautók száma félszerre 13 223-ra ugrott. A közúti motorizációban nagy számban megjelentek a motorkerékpárok is.

Kialakult a Budapestről induló autóbuszok országos hálózata, melyek a megújított utakon gyorsan haladtak. (Balassagyarmatra például a 78 kilométeres utat 145 perc, Bajára a 180 kilométeres utat 260 perc alatt tették meg.) Autóbuszokkal sikerült megoldani a szétszabdalt vasúti hálózat gondjait: a transzverzális utazást a nagyvárosok között: Pécs – Mohács között 100 perc alatt tette meg a 42 kilométeres utat a járat, míg a Szeged – Baja 104 kilométeres út 175 percig tartott.)

A korszakban sikerült elérni, hogy minden állami úton híd épült, de a törvényhatósági utakon továbbra is sok kompk működött. A hivatalos engedéllyel rendelkező kompok száma 1937-ben 117 volt, melyből 98 a Dunán és a Tiszán dolgozott.

A dunai hajózás menetrend szerinti változtatában a MFTR járata mellett az osztrák DGT is indított személyszállítókat. (A „kofahajó” Mohácsról indult délben és másnap hajnalban érkezett meg 2:15-kor Budapesten a Nagyvásártelep mellé, ahol az árusok aluljárón átvihették kézi kocsikkal portékáikat a Vásárcsarnokba. A lejtmenet gyorsabb volt, mivel a 22 órai indulás után másnap 8:30-kor Mohácson kiszállhattak az utasok). A Dunán 15, a Tiszán 3, a Dráván 1 folyami kikötő üzemelt 1937-ben. A megnövekedett turizmus miatt kikötő fejlesztési tervet dolgoztak ki a Balatonra. Még a válság alatt megkezdtek Alsóors és Balatonalmádi kikötőjének építését, melyet Balatonlelle, Szigliget, Balatonyörök új mólóinak átadás, és a füredi átépítése követett a korszakban. Négy új motoros (Boglár, Badacsony, Szent István, Szent Mikós) forgalomba állítása tovább növelte az utasforgalmat. Míg a személyszállításban folyamatosan nőtt az utazók száma (1939-ben már 250 ezret is meghaladta), addig az áruforgalom alig változott. A balatoni körút elkészülte után csökkent a tavi fuvarozás.

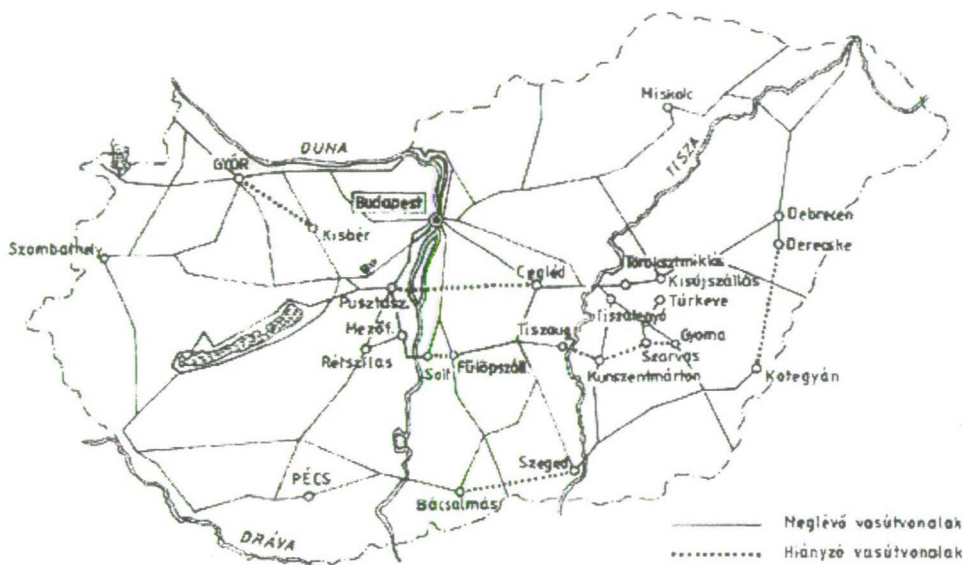
A korábbi tengeri fuvarozási tapasztalatokat és szakembereket kihasználva indult el egy új módszer: a Duna-tengerhajózási forgalom. A „Budapest” motoros 1934 őszén indult útnak a magyar fővárosból Alexandriába. A sikeres áruszállítás bizonyította a kettős hasznosítású járművek létjogosultságát, s két évvel később önálló állami vállalatot szerveztek a forgalom lebonyolítására és növelésére (Duna Tengerhajózási Rt.). A Ganz Hajógyárban épített további hat tengerjáró hajó rendszeresen fuvarozott a Dunán is.

A fővárosi közlekedésben az autóbuszok szerepe tovább nőtt, s az évtized végén évente 50 millió utast szállítottak. Újdonságként 1933-ban megjelent Óbudán az első trolibusz, amely hazai gyártású járműként került forgalomba. A légi közlekedésben 1936-ban nyolc külföldi társaság gépei szálltak le. A mátyásföldi repülőtér a forgalom további lebonyolítására kicsinek bizonyult, s 1937-ben a légi kikötő átköltözött Budásra.

## **TERVEK, ELKÉPZELÉSEK A FEJLESZTÉSEKRE**

A közlekedési hálózat legfontosabb eleme a korszakban továbbra is a vasút volt. A megváltozott ország keretei között 1920 és 1938 között tervek készültek a hálózat belső összekapcsolására. Az elképzelések valódi megoldást jelentettek volna a határon kívülre került összekötő vonalak pótlására. A tervek elkészültek, de az időközben bekövetkezett területi gyarapodások miatt fiókokban is maradtak. (2. ábra)

### 3. ábra Hálózatfejlesztési tervek a két világháború között



### Háza i tranzverzális vonalépítési terv:

A közúti hálózatban az 1930-as évtizedben lezajlott bekötőút-építési program eredményeként a gyakorlatban minden vasútállomást kövezett szakaszon lehetett megközeleíteni, s ez a minőségi változás segítette a fuvarozást. Az egyre bővülő közúthálózaton 1937-ben bevezetett egységes jelzéseket szigorú ellenőrzésekkel sikerült a forgalomban résztvevőkkel elfogadtatni, akik közül különösen a korábban megszokott módon közlekedő lovas kocsik és szekerek hajtóival volt sok gond. A korszakban nagy vita folyt a városokban szedett kövezetvám eltörléséről, melyre majd 1940-ben sor is került.

## AZ ORSZÁG TERÜLETI GYARAPODÁSA UTÁNI VÁLTOZÁSOK (1938–1944)

Az 1938-as esztendő a hazai közlekedésfejlesztésben új korszak kezdetét jelentette. Egyfelől a Darányi Kálmán miniszterelnök által Győrben meghirdetett állami program megváltoztatta az addigi beruházási-fejlesztési módszereket, ütemet. A közvetett fejlesztésekre szánt összegből 210 millió pengőt szántak az infrastruktúra fejlesztésére. Másfelől a megindult visszacsatolások a hadi gazdálkodásra átállt magyar gazdaságot különböző fejlettségű és beruházási igényű területekkel bővítette. A különböző ütemben Magyarországhoz csatolt területek közlekedési hálózatának fejlesztése központosított, időnként katonai módszerekkel zajlott.<sup>13</sup>

<sup>13</sup> Majdán János: A határok 20. századi változásainak hatása a magyar vasúthálózatra In: Hét-határon Tanulmányok a határ menti települések földrajzából. Szerk. Pál Ágnes. Szeged, 2002. 365-399.

Elsőként a Felvidék magyar lakta területeinek visszatérése után kellett kormányzati szinten foglalkozni a térség közlekedési integrálásával. A határ csehszlovák oldalára került vasúti csomópontok ismét a MÁV kezelésébe kerültek (Érsekújvár, Léva, Ipolyság, Losonc, Rimaszombat, Kassa), s a kényszerből kialakított határállomások megszűntek. Ugyanakkor a visszacsatolt területek határát az etnikai elvek alapján jelölték ki, s így a vasúti közlekedésben ismét komoly gondok jelentkeztek, nem a forgalmi szempontok alapján kerültek kijelölésre az új metszéspontok. A húsz évig működő határállomások helyett 17 új helyen alakítottak ki átkelést, melyek legtöbbje kis település állomása volt.<sup>14</sup>

Kárpátalja magyar államhoz történt csatolása után az észak-keleti hágókhoz vezető vasúti fővonalak a MÁV kezelésébe kerültek, de a második bécsi döntésig rendkívül bonyolult volt a Királyháza – Körösmező szakasz működtetése, mivel a nyomvonal a Tisza két partján felváltva haladt, s ez egyúttal ország váltást is jelentett. A Tisza völgyében Tarcaköz és Aknaszlatina között a sóbányászat céljára gyorsított ütemben megépült egy keskeny nyomtávú vasút, melyet 1940 februárjában átadtak a forgalomnak.

A román-magyar határt érintő második bécsi döntés 1940. augusztus 30-án történt kihirdetése után további változások álltak be a magyar vasutakon. A kárpátaljai térségben éppen kiépített magyar-román átkelési pontok megszűntek. Hasonló sorsra jutottak az Alföld északkeleti részén működő határállomások Nagyszalontáig. Az ettől délre eső területeken nem történt változás az átkelőhelyek munkájában, továbbra is a Lökösházán és a Battonyán áthaladó szerelvények tartották fenn a kapcsolatot. Ugyanakkor Észak-Erdély Magyarországhoz történt csatolása új átkelőhelyek kijelölését tette szükségessé, amely megtörtént, ennek ellenére a meghúzott román-magyar határon sem a fő- sem a mellékvonalakon nem került sor 1940-ben a forgalom felvételére. A két állam közötti elmérgesedett kapcsolatot a későbbiekben sem sikerült csökkenteni, de a német hadvezetés erőteljes nyomására a kolozsvári útirányon keresztül katonai szerelvények közlekedtek Brassó irányába és fordítva. A döntően etnikai elvek alapján meghúzott új határ elvágta a Magyarországhoz csatolása Észak-Erdély és a keleti megyék közötti vasúti kapcsolatot.<sup>15</sup> Ezt a gondot oldotta meg előbb az 1940. december 15-én megnyitott Kolozsnagyida és Kentelke közötti 16 kilométeres keskeny nyomtávú vasút, majd a Déda és Szeretfalva között megépült 48 kilométeres új pálya, melynek a segítségével sikerült bekapcsolni az országos forgalomba a székely körvas-

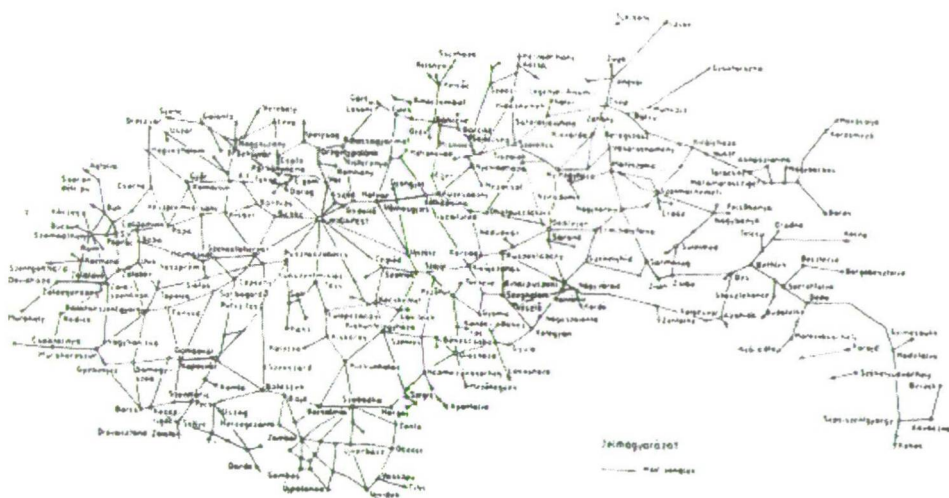
<sup>14</sup> Különleges helyzet állt elő Kassától keltre, ahol az első osztályú vasutat két helyen metszette a bécsi döntés után kijelölt határ: Regeturszka és Legenyemihály állomásokon. A két határállomás között három olyan településen álltak meg a vonatok, melyek a lakosság szlováknak vallotta magát, s emiatt nem kerültek Magyarországhoz. A független Szlovákia keretei közé került szakaszon külön „passage” szerződést kötött a két Államvasút erre a fővonalai szakaszra, amely szerint a MÁV szerelvények – megfelelő térítés ellenében – feltételek nélkül használhatták a napi forgalom lebonyolítására az említett 16 kilométeres vonalrész

<sup>15</sup> Ertl Róbert: A szeretfalva-dédai vasútépítés. Vasúti és Közlekedési Közlöny, 1941. 93. sz.; Horváth Ferenc: A magyarországi vasúthálózat változásai a két világháború közötti időszakban (1920–1944). In Vasúthistória Évkönyv, 1991.; Kánya József: A székely körvasút. Doktori füzetek, 4. Pécs, 1999.; Gidó Csaba: A székelyföldi vasúthálózat kiépítése In: Fejedelmek, forradalmak, vasutak. Erdélytörténeti könyvek, 3. Debrecen, 2000. 291-340.; Miszlai Zolt: Az észak-erdélyi vasúthálózat rekonstrukciója (1940) Székelyföld, 2009. augusztus

utat. A sok technikai nehézséggel járó építkezést 1942-ben állami költségvetésből végezték el, s december 5-én megnyílt a közforgalom számára a pálya. Az új vonalon is haladó gyorsvonat a Budapest-Sepsiszentgyörgy közötti 753 kilométeres távolságot 16 óra alatt tette meg.

A jugoszláv állam megszűnése után 1941-ben megváltoztak ezen a szakaszon is a határok. Egyfelől a Tisza, a Maros, a Duna és a román határ által közrefogott terület nem a magyar állam, hanem a Német Birodalom fennhatósága alá került, ahol a MÁV felvette a forgalmat a Szeged-Temesvár fővonalon. A Szőregen kialakított határátkelőhely megnyitásával a MÁV a Bánátot bekapcsolta a fővonallal a nemzetközi forgalomba, illetve innen ágazott ki a térségbe Karlováig vezető másik vasút is, melyen szintén megindult a forgalom. A volt jugoszláv területek másik része a Bácska volt, ahol a MÁV 1941-től minden fő- és mellékvonalon felvette a forgalmat. Egy határállomás működött újra: Újvidék, míg sem az önállóvá vált Horvátország felé a gombosi, sem a bánáti közlekedést biztosító titeli vasúti híd esetében nem volt mód a csatlakozás felvételére, mivel az ottani Duna-hidat a visszavonuló jugoszláv hadsereg 1941-ben felrobbantotta. Az önálló horvát állam területéhez nem tartozott hozzá a baranyai háromszög, az új állam határa a Dráva volt, s ebből eredően Eszéken nyílt egy közös fenntartású határállomás. Hasonlóan helyreálltak az 1918 előtti vasúti kapcsolatok a Muraközben (Csáktornya, Muraszombat, Lendva) térségében,<sup>16</sup> de a Dráván átvezető vicinális vasutakon a felrobbantott hidak miatt nem volt forgalom.

#### 4. ábra A magyar vasúthálózat 1940 – 1945 között



Az 1938 és 1945 közötti politikai- és határváltozások a Trianonban kialakult állapotokat gyökeresen átalakították: az 1918 előtti hálózat 61,7 %-a ismét a MÁV kezelésébe került.

<sup>16</sup> Mohos Mária: A Rábától a Muráig. Szombathely, 2008.

4. táblázat

	1918.okt.30.	1922	1939.jún.30.	1940.dec.31.	1941. jún.30.
Vasutak hossza Magyarországon (kilométerben )	22869, 149	8705, 054	10582, 210	12865, 789	14012, 092

5. táblázat: A határállomások száma ugyanezen idő alatt

	1918. okt. 30.	1922	1941. jún. 30
A határ metszette vasutak	28	51	59
vámhatárállomások	5	32	28

A revízió első üteme etnikai elvek alapján történt, s emiatt az új határ ismét vasutakat vágott ketté. A későbbi határmódosítások esetében részben, vagy alig volt szerepe a magyarság jelenlétének, a döntések meghozatalakor a gazdasági érvek kerültek előtérbe. A teljes területi revízió felülkerekedése miatt a vasutak kevésbé szakadtak szét. Ez egyfelől a vasúti hálózat helyreállítását és a teljesítmények növekedését eredményezte. Másfelől azonban minél inkább az eredeti gazdasági térszerkezet helyreállítása volt a gyakorlat, annál inkább sérült az etnikai elv, s ezáltal az egyetlen politikailag tartható magyarázat a határmódosításokra. Az 1918 előtti vasúti hálózat minél inkább helyreállt, annál nagyobb volt az esélye annak, hogy ez csak a világháború idejére fenntartható állapot, mivel a teljes területi revízió a nagyhatalmak számára 1943-tól elfogadhatatlan volt. Így került a vasúti hálózat a második világháború végén ismételen a nagyhatalmi tárgyalások homlokterébe.

A közúthálózat szintén igen eltérő állapotban került ismét magyar fennhatóság alá. Az utak 1944-es helyzete szerint a korábbi fejlesztések megtették hatásukat, s a költségvetésnek volt elég tartaléka a visszacsatolt területeken fekvő hálózat fejlesztésére is. Az állami kezelésben lévő közutakat teljes mértékben kiépítették, míg a törvényhatóságok útjainak 88 %-a, a községek útjainak 56 %-a, a vasutakhoz vezető bekötők 74 %-a hengerelt felülettel rendelkezett. A megnövekedett ország területén 50 198 kilométer hosszúságban tartottak nyilván utat, melyek 83 %-án kiépített felületen bonyolították le az egyre növekvő forgalmat.

Az utakon a legnagyobb változást a forgalmi irány megváltozása jelentette. Mivel Közép-Európa államai nem követték a kontinens többi országának gyakorlatát, ezért a „nagy háború” után is a „balra hajtás” közlekedési szabály maradt fenn. Németország térségbeli terjeszkedése során előbb az Anschluss alapján elfoglalt Ausztriában, majd egy évvel később a megszállt Csehszországban és az önállóvá vált Szlovákiában is áttértek a jobboldali közlekedésre. A magyarországi forgalmi rend komoly zavarokat okozott – többek között az átvonuló német alakulatoknak – és semmi nem indokolta fennmaradását. Aprólékos előkészítés után 1941 tavaszán előbb vidéken, majd egy

héttel később Budapesten történt meg az átállás a jobboldali közlekedésre.<sup>17</sup> A háborús készülődés közepette kísérletek történtek a propán-bután, illetve a fagáz üzemszerű felhasználására, másrészt nyilvántartásba vették a járműveket. A gépkocsik száma folyamatosan csökkent 1940-től: 38 724-ről 1944-re 20 248-ra. A motorkerékpárok esetében – olcsóbb fenntartási költségeik, gyorsabb regisztrálásuk és a rossz utakat jobban bíró adottságaik miatt – fordított folyamat játszódott le: 14 184-ről 21 788 darabra nőtt a számuk négy év alatt.

Az egyre nagyobb közúti forgalom és a visszacsatolt területek fejlesztési igényei a hídépítéseket helyezték előtérbe. Felvidéken nyolc, Kárpátalján három, Erdélyben kilenc, Délvidéken öt nagy hidat kellett teljesen felújítani, vagy a felrobbantás után újjáépíteni.

A bevált Duna-tengerihajózás 1940 után további két járművel bővült, de az egyik aknára futott a Fekete – tengeren, míg a másik bombatámadás következtében elsüllyedt. A háborús helyzet ellenére fennmaradt a közel-keleti és Földközi-tengeri forgalom.

A fővárosi forgalom növekedése, a két parton lezajlott tudatos közúti fejlesztések vezettek oda, hogy előbb a Margit-hidat építették újjá bővítve, majd elkészült 1937-ben a Boráros (ma Petőfi) híd és a megkezdődött az Óbudai (a jelenlegi Árpád) híd kivitelezése, amely a háború végéig nem fejeződött be. A budapesti közlekedés fejlesztését szolgálta a Széna-téren forgalomba helyezett autóbusz pályaudvar, melyet a Széll Kálmán (ma Moszkva) tér és a Horthy Miklós (ma Móricz Zsigmond) téri villamos végállomások átadása követett. Az elkészült tömegközlekedési alközpontok biztosították a környékbeli településekről érkező utasok átszállását a fővárosi járművekre. A háborús viszonyok miatt az autóbuszokat a honvédség lefoglalta, s 1943 novemberében megszűnt a menetrendszerinti forgalom.

A újonnan kialakított budaörsi repülőtér rövid idő alatt kevésnek bizonyult a megnövekedett forgalom számára. A légi közlekedésben egyre nagyobb szerepet játszó katonai gépek számára és a későbbi fejlesztések céljára Ferihegyet jelölték ki új központi reptérnek. Megépült az odavezető gyorsforgalmi út, s a személyközlekedésben használt 7 Junkers, illetve 5 Savoia gépet, valamint a Focke típusú kétmotorost 1942-ben személyzettel együtt áttették a honvédség kezelésébe.

A háborús készülődések időszakában a közlekedési fejlesztések a civil utazók és szállítók érdekeit szolgálva történtek 1942-ig. Az ország határához egyre közeledő katonai események megváltoztatták a közlekedési ágazatban a fontossági sorrendeket, a hadiszállítások mindenek elé kerültek, s 1944. augusztus elsejétől minden területen kiszámíthatatlanná vált, majd teljesen összedőlt a forgalom.

## A MAGYAR ÁLLAMVASUTAK ÉLÉN HORTHY ISTVÁN<sup>18</sup>

A közlekedés korszakban betöltött fontosságát jelezte, hogy egy rövid időre a kormányzó fia vezette a Magyar Államvasutakat. Az 1904-ben született Horthy István Budapesten érettségizett, majd a Műegyetemen szerzett diplomát 1929-ben.

<sup>17</sup> Belügyminiszteri rendelet 187000/1941. Magyarországi Rendeletek Tára LXXV. évf. 1941. II. kötet. Budapest, 1942.

<sup>18</sup> Akik a Magyar Államvasutakat 125 éven át vezették. Szerk. Kovács László. Budapest, 1994.

Érdeklődésének megfelelően a Ford Műveknél töltött el egy évet az Egyesült Államokban. Hazatérte után 1930. november 6-án munkába lépett a MÁVAG autógyártási osztályán. Az évtized második felében a MÁVAG különböző vezetői szintjén szorgos és kitartó munkát végzett, szerénysége miatt igen népszerű volt munkatársai között. Tagja volt a később híressé vált 424-es gőzmozdonyt tervező csoportnak. Nősülésének évében (1940) kinevezték a Magyar Államvasutak elnökévé és a felsőház tagságát is megkapta.

A MÁV elnöki székébe szakmai és politikai okok miatt került, melyet a kortársak teljes mértékben elfogadtak. Az ország területi gyarapodása során igen fontos volt egy olyan nagy tekintélyű vasúti vezető kinevezése, aki szoros kapcsolatban állt a politikai vezetéssel. A visszacsatolt területeken – különböző szinten ugyan, de – gyorsan és következetesen fejleszteni kellett a vasúthálózatot, illetve a közutakat és hidakat. Horthy István műszaki végzettsége és megszerzett vezetői tapasztalatai alapján jó döntésnek bizonyult. Személyének sikerült az észak-erdélyi vasútépítésekhez minden lehetséges támogatást megszerezni, a honvédség bizonyos egységei is a munkálatokban rendelkezésre állottak. Az új országhatárokhoz igazodó vasúti díjszabást vezetett be, melynek eredményeként a jegyeknél, szállítási költségeknél mintegy 15 %-os csökkenés történt. A MÁV elnöki irodában gyakran fogadta a különböző problémákkal hozzá forduló bármilyen rangú vasutasokat. Bár kinevezésekor óvatosan fogadta őt a vasutasság, mivel korábban a MÁV-nak mindig belső vezetője volt, de a majd két éves elnöksége alatt elfogadták és megkedvelték.

Megbízatása a kormányzó helyettesi intézmény bevezetésével szűnt meg, melyre az országgyűlés közfelkiáltással megválasztotta és 1942. február 19-től be is töltött.<sup>19</sup> A Magyar Államvasutak élén személye is jelezte a közlekedési ágazat helyét.

A korábbi veszteségeket húsz év alatt sikerült pótolni, az európai fejlesztések fő sodrában maradtak a hazai gyárak, tervezők, kivitelezők. A közlekedés már nem melles, hanem stratégiai szereplőjévé vált a magyar gazdaságnak.

<sup>19</sup> 1942. évi II. törvénycikk – a kormányzóhelyettesről. Magyar Törvénytár. Budapest, 1942.