

VI. Évfolyam 4. szám - 2011. december

Horváth Attila
horvath.attila@zmne.hu

ADALÉKOK ÉS MEGVÁLASZOLATLAN KÉRDÉSEK A SZERETFALVA–DÉDA VASÚTVONAL ÉPÍTÉSÉNEK TÖRTÉNETÉHEZ

Absztrakt

A politikai elit és a közvélemény öröme az 1940. augusztus 30-án aláírt második bécsi döntést követően nem volt teljes, mert a Budapest-Kolozsvár-Sepsiszentgyörgy vasútvonal Apahida és Nyárádtő közötti szakasza Románia területén maradt. Ez volt az ún. Göring has, vagy Göring zsák. A Székelyföld vasúti összeköttetés nélkül maradt, ezért például ellátási és katonai szempontból veszélyes helyzet alakult ki. Nem volt más megoldás mint új vasút vonalat építeni. A szerző a rövid tanulmányban összefoglalja a Szeretfalva Déda vasútvonal kijelölésének fontosabb, politikai, katonai és műszaki vonatkozásait.

In 1940 according to Second Vienna Award Hungary received back North Transylvania. The political elite and general public pleasure was not complete because of Budapest-Nagyvárad-Kolozsvár-Sepsiszentgyörgy section of railway line between Apahida and Nyárádtő remained in Romania. This was so-called Goring's abdomen or Goring's sack. The Székely land left railway connection, so military and public point of view situation was very dangerous. There was no other solution that to build a new railway line on Hungarian territory. The author issues a brief study designation of Szeretfalva Déda railway line is more important political, military and technical aspects.

Kulcsszavak: terület visszacsatolások, vasúti közlekedés, katonai szállítások ~ reannexation, rail transport, military transport

A MÁSODIK BÉCSI DÖNTÉS HATÁSA AZ ÉSZAK-ERDÉLY VASÚTHÁLÓZATRA

Bevezető

Az első világháború kitöréséig a vasútépítés „hőskora” gyakorlatilag Magyarországon is befejeződött. A trianoni békeszerződés a magyar vasúti hálózatot is kedvezőtlenül érintette, mivel egy organikusán kiépített hálózatot szerkezetét módosították mesterségesen. Mivel a teljes területi revízióról nem beszélhetünk az első bécsi döntéssel kezdődő 1938 őszi kezdődő terület visszacsatolásokkal sem állt helyre a korábban egységes magyar vasúti hálózat. Állami beavatkozásra volt szükség a korábban megszakított vasútvonalakon a forgalom helyreállítása érdekében, illetve MÁV a Szeretfalva és Déda között egy új vasútvonal építésére kényszerült. Erre azért volt szükség, mert az 1940. augusztus 30-án a bécsi Belvedere palotában kihirdetett második bécsi döntés vasúti közlekedési szempontok helyett a német gazdasági érdekeket vette figyelembe. Ez a rövid – a teljesség igénye nélkül – tanulmány elsősorban a vasútvonal építésének szükségességével és körülményeivel foglalkozik.

A feszült magyar-román viszony megoldása: a második bécsi döntés

A Magyar Királyi Honvédség 1939 márciusában a kedvező nemzetközi helyzetet kihasználva megszállta a trianoni békeszerződéssel elcsatolt Kárpátalját. Ezt követően az amúgy is feszült magyar–román viszony tovább romlott. 1940 május végétől a határ mindkét oldalán ismételtelen számottevő csapatmozgás kezdődött. A magyar kormány 1940. június 27-én olyan határozatot hozott, hogy amennyiben Románia teljesíti a Szovjetunió ultimátumát, vagyis átadja Besszarábiát és Észak-Bukovinát, akkor érvényt szerez a magyar területi követeléseknek. Augusztus elejére a két ország közötti politikai feszültség szinte tapinthatóvá vált és katonai felvonulás már olyan méreteket öltött, hogy a háború kitörésének veszélye reálissá vált.

A vitás kérdések rendezése érdekében 1940. augusztus 16-án Turnu-Severinben (Szörényvárott) kezdődő tárgyalások augusztus 24-én zátonyra futottak és megszakadtak. Augusztus végére Magyarország a román-magyar határ közelében összevont három hadsereget és a Fővezérség közvetlen alakulatokat, több mint 550 000 ezer katonát. Ezzel szemben a magyar felderítési adatok szerint a román hadsereg Erdélyben 16 gyaloghadosztályt, 2,5 lovashadosztályt 3 hegyi-, 1 gépkocsizó- és erőddandárt vonultatott fel Erdélyben.¹ A kétoldalú tárgyalások kudarca után a háború kitörése elkerülhetetlennek látszott. Ezt támasztja alá az is, hogy Werth Henrik gyalogsági tábornok a Honvéd Vezérkar főnöke 1940. augusztus 23-án délután kiadta az irányelveit a Románia elleni támadó hadműveletek megindítására. A kiadott parancsoknak megfelelően a magyar csapatok augusztus 27-re már elfoglalták a kijelölt megindulási körleteiket, amikor német és olasz diplomácia vezetői augusztus 30.-ra –valószínűleg román kérésre – Bécsbe rendelték a magyar és a román külügyminisztert és megfigyelőként gróf Teleki Pál miniszterelnököt.²

A diplomáciai lépés nem véletlenül történt, hiszen a nagyhatalmak közül elsősorban Németországnak, de Olaszországnak sem állt érdekében, hogy Magyarország és Románia között komoly fegyveres konfliktus törjön ki. Ezért a megoldás érdekében a politika és a

¹ Horváth Csaba: A második bécsi döntés és katonai jelentősége. Egyetemi jegyzet. Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem kiadványa. Budapest, 2001. 41. p.

² gróf Teleki Pál (Budapest, 1879 – Budapest 1941) neves geográfus, egyetemi tanár. A két világháború közötti magyar politikai élet egyik meghatározó alakja. A miniszterelnöki posztot kétszer töltötte be. Először 1920. július 19. és 1921. április 14-e között vezette a kormányt. Az első királypuccs után távozni kényszerült a posztjáról. 1941. február 16-tól ismét miniszterelnök lett 1941. április 3-án öngyilkosságot követett el, mert ellenezte Magyarország részvételét Jugoszlávia lerohanásában.

diplomácia történetben jól ismert *divide et impera* azaz „oszd meg és uralkodj!” elvet alkalmazták. Ugyanis a német birodalmi szempontok nem csak a háború elkerülését, hanem a magyar-román feszültség életben tartását is megkövetelték. A második bécsi döntés olyan szempontból is fontos, maradéktalanul sikerült a német politikai érdekeket érvényesíteni, vagyis a határozatban konzerválták a magyar–román ellentéteket. Mindez úgy sikerült elérni, hogy sem a magyar sem a román fél nem lehetett maradéktalanul elégedett a német és olasz közbelépés eredményeivel miközben mindkét ország külpolitikai mozgástere csökkent.

A román diplomácia minden lehetőséget kihasználta annak érdekében, hogy a gazdasági érdekeire hivatkozva Erdélyben a lehető legnagyobb területet tartson meg. Ilyen szempontból nem lehet véletlennek tekinteni, hogy a MICA bányavállalat aranybányáinak 80%-a Romániában maradt, ugyanis a vállalkozás részvényeit még a bécsi tárgyalások előtt Hitler helyettesének, Herman Göringnek a testvére kapta meg.³

A Torda környéki gázlelőhelyekkel kapcsolatban is hasonló szempontok érvényesültek. A döntőbírói ítélet meghozatalánál a „döntőbírók” a német gazdasági érdekek miatt megnyugtatóbbnak látták, ha a tordakissármási földgázmező továbbra is román fennhatóság alatt marad. A később ezt a területet a magyar közvélemény nagyon gyorsan „Göring-öbölnek”, vagy „Göring hasnak” nevezte el. Egyértelmű, hogy a német politikai, és gazdasági megfontolások sokkal inkább befolyásolták a döntőbírói ítéletet, mint a közlekedési szempontok. A földgáz lelőhelyekkel együtt ugyanis a Budapest – Nagyvárad – Kolozsvár – Sepsiszentgyörgy vasútvonal Apahidtól délre Tordakenderes – Székelykocsárd – Marosludas – Nyárádtó közötti vonalszakasza az országhatáron kívül esett. Emiatt a Székelyföldnek az ország többi részével nem volt közvetlen vasúti összeköttetése. A korabeli közlekedési viszonyok között közúton nem lehetett megoldani teljesen Székelyföld bekapcsolását az ország társadalmi és gazdasági vérkeringésébe.

A második bécsi döntés értelmében a Magyarországnak ítélt területekről a román hatóságokat és hadsereget 14 nap alatt kellett kivonni. A határozat 1.§ és 2. §-sa értelmében határ helyszíni kijelölésével, illetve a román kiürítéssel és a magyar bevonulással kapcsolatos kérdéseket román – magyar vegyes bizottságoknak kellett tárgyalnia. A határvonal számottevő kiigazítására, és ezáltal a vasúti közlekedés feltételeinek javítására ezeken a tárgyalásokon még reális lehetőség sem nyílt.

A megszakított vonalszakaszon, - a nemzetközi szerződésen alapuló – az un. rendes vasúti forgalom is csak nehezen különleges rendszabályok életbeléptetése mellett indult el.⁴ A vasúti szállító kapacitás korlátozott lehetőségei miatt 1940 november elejétől, vagyis a Magyarországon át Romániába irányuló német csapat- és anyagszállítás negyedik hetében a megszakított vonalat is igénybe kellett venni az átmenő katonai forgalom lebonyolítása érdekében. A német hadvezetés ezt a vonalat használhatta is az un. tancsapatok átszállítása után a Görögország és a Szovjetunió elleni felvonulás során. A szállítások ütemét a meglevő engedélyek és a jó szervezethez ellenére nyilvánvalóan csökkentette, hogy a megszakított vonalon a német katonavonatok irányítását a magyar katonai vasúti hatóságoktól az illetékes román szervek vették át.⁵

³ Szavári Attila: Magyar berendezkedés Észak-Erdélyben (1940. szeptember – 1941. április). című munkájának pdf változata. Stúdium. pp. 272-303. URL cím: http://www.adatbank.ro/html/cim_pdf950.pdf

⁴ Majdán János: A magyar határ két oldalán (1918–1996). Modernizáció–Vasút–Társadalom. Tanulmányok a vasútépítések hatásáról a XIX.–XX. században. ISZE Integral Kiadó Kft., Pécs. pp.153–162.

⁵ Horváth Attila: A Magyar Királyi Honvédség szállító szolgálatának működési elvei és annak gyakorlati kérdései (1922–41). Kandidátusi értekezés. Budapest, 1997. 252. oldal.

DÖNTÉS A VASÚTVONAL ÉPÍTÉSÉRŐL

A Magyar Királyi Honvédség az 1940. szeptember 2.-ai román-magyar bizottsági tárgyalásokon kötött megállapodásnak megfelelően szeptember 5.-én kezdte meg a bevonulást Észak-Erdély területére. A bevonulásban a korábban felvonultatott magyar haderő kijelölt alakulatai vettek részt. Az időközben megkezdett leszerelések miatt a csökkentett létszámú hadsereg a bevonulást Észak-Erdélybe szeptember 13.-án fejezte be. A katonai bevonulást követően a visszacsatolt Észak-Erdélyi területeket be kellett kapcsolni az anyaország politikai-, közigazgatási-, gazdasági-, kulturális életébe. Ez rendkívül bonyolult szervezési munkát igényelt. A magyar kormányzat a katonai megszállást követően kiemelt feladatként kezelte a megfelelő közlekedési kapcsolat kialakítását az anyaországgal.

Mivel a román területen átmenő vasúti forgalom nem jelenthetett megnyugtató megoldást így más lehetőség nem maradt, mint egy új normál nyomtávolságú vasútvonal építése. A vasútépítést gróf Teleki Pál miniszterelnök szívügyének tekintette és helyszíni szemle jelentések alapján személyesebb részt vett a nyomvonal kijelölésében. A vonal kijelölése érdekében a helyszíni bejárást a Horthy Miklós kormányzó fia Horthy István⁶ a MÁV elnöke mellett, Álgay-Hubert Pál⁷ a Kereskedelem- és Közlekedésügyi Minisztérium államtitkára vezették.⁸ Az új vonal nyomvonalára három változatot vettek számításba. Az első két változat alapját Sajónagymaros – Marosludas vasútvonal a második bécsi döntés következtében zsákvonallá alakult Sajónagymaros – Mezőszentmihály vonalszakasza képezte. Az első variáns szerint Mezőszentmihály állomást kellett volna összekötni Szászréggel, vagy Marosvásárhellyel. A második variáció szerint a meglévő keskenynyomtávú vonalak átépítésével Szászkelence – Kolozsnyida – Szászrégen között épült volna meg az új vonal. Építési szempontból harmadik változat volt a legnehezebb, vagyis a Kolozsvar – Dés – Beszterce mellékvonal összekötése a székely körvasúttal.

Ennek a megvalósítása érdekében azonban Szeretfalva állomásából kiindulva új vonalat építeni 48 km hosszban Déda felé. Ezt a feladatot a székely körvasútig csak igen nehéz terepviszonyok között volt lehetett.⁹ Annak ellenére, hogy az építészeti szempontok és gazdaságossági megfontolások a harmadik változat ellen szóltak mégis a Szeretfalva állomásból kiinduló vonal építése mellett döntöttek.

Ezen a vonalon ugyanis a szállítási távolság és a menetidő Sepsiszenyörgy felé lerövidült. A katonai stratégiai szempontok is emellett a vonal létesítése mellett szóltak, ugyanis Magyarország határa Románia felé túlságosan közel esett az első két javaslat szerinti vonalhoz. Ez katonai, politikai és közlekedési aspektusból vizsgálva újabb veszélyeket hordozott magába. Az első világháború tapasztalatai igazolták és ezt alátámasztották a második világháború addigi eseményei is, hogy a határokkal párhuzamosan, vagy azok közelében „futó” vasútvonalakat szinte lehetetlen védeni.

6 Horthy István (Pola, 1904 – Ilovskoje 1942) Horthy Miklós kormányzó fia. 1928-ban a Műegyetemen gépészmérnöki diplomát szerzett. 1938–40 között a MÁVAG vezérigazgatója. 1940. június 1-től a MÁV Igazgatóság elnöki tisztét töltötte be. 1942 február 19-től a kormányzóhelyettes. Nem támogatta Magyarország részvételét a németek oldalán a második világháborúban. 1942. augusztus 20-án a 2. magyar hadsereg repülő főhadnagyként halálos balesete szenvedett.

7 Álgay-Hubert Pál: (Szeged 1894– Budapest 1945) 1918-ban építőmérnöki diplomát szerzett, 1924-ben műszaki doktorrá avatták. 1927-től Kereskedelemügyi Minisztériumban dolgozott. 1937–42-ben a Kereskedelemügyi- és Közlekedésügyi Minisztérium államtitkára. Szakmai tevékenysége elismeréseként a Magyar Mérnök és Építési-Egylet Hollán Ernő díjjal tüntette ki. Nevéhez fűződik a budapesti Boráros híd (ma Petőfi híd) tervezése.

8 A Szeretfalva–Déda vasút 1941–1942. A Magyar Királyi Kereskedelem- és Közlekedési Minisztérium kiadványa. Budapest, 1943. I.o (a továbbiakban A Szeretfalva–Déda vasút...)

9 Horváth Ferenc: A MÁV utolsó nagy vasútépítési munkája Szeretfalva–Déda között 1940–1942-ben. Vasúthistória Évkönyv 1998. A MÁV Rt. Vezérigazgatóság kiadványa. Budapest, 1998. pp. 104–147.

A magyar kormány figyelemre méltó gyorsasággal döntött a vasútvonal építéséről. A vasútépítés történetével foglalkozó tanulmányok abban azonban tévednek, hogy az új vonallétesítésről szóló határozatot a második bécsi döntést követően néhány nap alatt, vagy más források szerint már szeptember 4-én meghozták. Erre a magyar kormányzati szerveknek és a vasúti hatóságoknak egyszerűen nem volt módja, mert a katonai bevonulás is csak szeptember 5-én kezdődött el. A román csapatok és közigazgatási szervek egy-egy területet a román – magyar vegyes bizottsági tárgyalásokon jóváhagyott ütemterv alapján ürítették ki, és a magyar csapatok ezt követően vonultak be. A román közigazgatási és katonai hatóságok által ellenőrzött területen, a tervezett vasútvonal körzetében egy magyar minisztériumi államtitkárnak, illetve a MÁV elnökének – főként a kormányzó fiának – szemleútja a magyar csapatok érkezése előtt okot szolgáltathatott volna a két ország közötti háborúra. Ezt pedig egyik fél sem engedhette már meg magának, mert az augusztus végi bécsi négyoldalú külügyminiszeri tárgyalások során Ribbentrop német külügyminiszter figyelmeztette a két országot arra, hogy a tengelyhatalmak a két ország közötti az esetleges fegyveres konfliktus kiszélesedését minden eszközzel megakadályoznak.

A Minisztertanács a második bécsi döntés után, a határozattal összefüggésben, vasúti közlekedéssel kapcsolatos kérdésekkel először 1940. szeptember 25-én foglalkozott. Ezen a kormányülésen született döntés arról, hogy az állam 1.200.000 pengővel támogatja a trianoni békeszerződés miatt korábban megszüntetett zsákvonalakon a vasúti forgalom újra indítását. A második bécsi döntés után a trianoni határmentén 5 megszakított vonalszakaszon 40 km hosszban kellett újra megteremteni a vasúti közlekedés feltételeit.¹⁰ További kutatásoknak kell választ adni arra kérdésre, hogy mikor és miért jelölték ki valójában a végleges nyomvonalat. A neves földrajztudós Fodor Ferenc közvetlen munkatársa gróf Teleki Pál munkatársa és első kiemelkedő életrajzírója szerint a miniszterelnök a visszacsatolt Észak-Erdélybe szeptember 7-én utazott először.¹¹ Fodor Ferenc szerint a miniszterelnök az új vonalépítéssel és a vasútvonal nyomvonalának kijelölésének kérdéseivel 1940. szeptember 20-án kezdődő szemle útján foglalkozott.¹² A Minisztertanács 1940. szeptember 25-én tartott ülésen a Székelyföld vasúti összeköttetés kérdésével csak érintőlegesen foglalkozott a kormány. Az ülésen Varga József a Kereskedelem- és Közlekedésügyi Minisztérium vezetésével megbízott iparügyi miniszter arról tájékoztatta a kormányt, hogy megépítendő vasútvonal költségigényét csak a helyszíni viszonyok teljes ismeretében, az általános tervek elkészülte után lehetséges kialakítani.¹³

Az új vonal létesítéséről és a várható költségkeretről a Minisztertanács csak az 1940. október 4-én határozott. A kormány az építésre 28 millió-, a Szeretfalva – Dés vasútvonal „első-rangúsítására” 5,5 millió pengőt irányzott elő.¹⁴ Ezen az ülésen a Kereskedelem- és Közlekedésügyi Minisztérium még mindig nem a megvalósult vasútépítésre kapott felhatalmazást. Ugyanis a Minisztertanács egy 41 km-es vasútvonal építését Szeretfalva és Magyaró vasútállomások között.¹⁵ Azt a kérdést, hogy miért döntöttek a vasúti pálya 8-km-es meghosszabbításáról csak további kutatások után lehet válaszolni. Hamar kiderült, hogy a nehéz terepviszonyok miatt, hogy az első számvetések szerinti 28 millió pengő kevésnek bizonyul, így a beruházás költségkeretét többször emelték. Az új vonal építése végül is 72 millió pengő pénzügyi ráfordítást igényelt.¹⁶

¹⁰ Magyar Országos Levéltár (a továbbiakban MOL): K-27. A Minisztertanács jegyzőkönyvek xerox másolata. 1940. szeptember 25.

¹¹ Fodor Ferenc: Teleki Pál. Mike és Társai Antikvárium kiadásában. Budapest, 2001. 218. p.

¹² Uo. pp. 220–222.

¹³ MOL: K-27. A Minisztertanács jegyzőkönyvek xerox másolata. 1940. szeptember 25.

¹⁴ MOL: K-27. A Minisztertanács jegyzőkönyvek xerox másolata. 1940. október 4.

¹⁵ Uo.

¹⁶ Ablonczy Balázs: A visszatért Erdély 1940-1944. Jaffa Kiadó, Budapest, 2011. 177. p.

A VASÚTÉPÍTÉS ÉS A SZÉKELYFÖLD ELLÁTÁSA ÉRDEKÉBEN FOLYÓ KÖZÚTI SZÁLLÍTÁSOK

A megfelelő közlekedési kapcsolat kiépítését az anyaország és Észak-Erdély között megnehezítette az erdélyi úthálózat elhanyagolt állapota is. A kijelölt vasútvonal építésének előkészítésére, valamint a Székelyföld felé irányuló áru- és személyforgalom lebonyolítására a rendelkezésre álló közutak alkalmatlanok voltak. Ezért a Bethlen – Szeretfalva – Teke – Szászrégen 78 km hosszúságú gödörkavics-pályás útszakaszt alkalmassá kellett tenni az ország főútvonalainak napi átlagát messze meghaladó gépkocsi forgalomra. Az átvételt követően az útépitési munkálatok szinte azonnal megkezdődtek és hetek alatt hengerelt makadám útpályát építettek és javították a gépjárműforgalom biztonságát.¹⁷

A közvetlen vasúti összeköttetés hiánya miatt veszélybe került a Székelyföld közellátása is. A személy- és áruforgalmat Beszterce és Szászrégen vasútállomások között közúton lehetett megszervezni. A magyar kormány úgy ítélte meg, hogy a Székelyföld téli ellátását csak akkor lehet biztonságosan megoldani, ha a szállítások irányítását, megszervezését és a hadsereg katonai közlekedési hatóságai végzik.¹⁸

A szállítandó anyagi készletek előteremtésével és a raktározás megszervezésével összefüggő feladatok elvégzésével a katonai közigazgatási szervezet bízta meg. A szállítások lebonyolításának irányítását a Besztercén települt 3. számú Központi Szállításvezetőség Kirendeltség végezte. A korabeli nyilvántartások szerint 1940. november 15. és 1940. december 15. között a személyek és a jelentős mennyiségű áru továbbítása 250 db. 3 t-s katonai-, 87 db. 2.5-3 t-s. 2.5-3 t-s MATEOSZ tehergépkocsit, valamint a MÁVAUT-tól 70-100 db gépkocsit illetve autóbust igényelt.¹⁹ A szállításban résztvevő MATEOSZ gépkocsik fuvardíját a MÁV fizette ki. A szállításban résztvevő gépjárművezetők naponkénti igénybevételben voltak érdekeltek, mert a gépkocsi meghibásodásakor a javítás ideje alatt általányt nem fizették ki.²⁰ A honvédségi gépkocsioszlopok és a MATEOSZ gépjárművek alapvetően árut, míg a MÁVAUT gépkocsik személyeket szállítottak. A szállítási helyzetet az is bonyolította, hogy MÁVAUT tehergépjárműveit alkalmassá kellett tenni személyszállításra.²¹ A szállításokat a közlekedési feltételek javulásával 1941. január 15-el, a Kereskedelem- és Közlekedésügyi Minisztérium által kijelölt polgári bizottság vette át. Ez azt jelentette, hogy 1941. január második felében a 3. sz. Központi Szállításvezetőség Kirendeltséget és a honvédségi gépkocsioszlopokat fokozatosan kivonták.²² Ezt követően az ellátási szállításokat a polgári hatóságok vették át.

A korabeli közlekedés viszonyokat jól szemlélteti az is, hogy a Szeretfalva–Déda vonal építésének várható időszükséglete miatt a szállítási gondok enyhítése érdekében a Marosvásárhely–Kolozsnagyida keskeny-nyomtávolságú vonal azonnali meghosszabbítását határozták el Szászkelencéig. A hadsereg kijelölt vasútépítő alakulatainak munkájának köszönhetően az 1940. október 1-jén elkezdett építést gyorsan befejezték és keskeny-nyomtávolságú vonalszakaszt 1940. december 15-én megnyitották a forgalomnak.²³

¹⁷ Tóth László: Magyarország közútjainak története. A Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium kiadványa. Budapest, 1995. 113. oldal

¹⁸ Horváth Attila: i.m. 251. o.

¹⁹ Hadtörténelmi Levéltár (a továbbiakban HL.) HM. Eln. III. Csoportfőnökség. 65.030/1940.

²⁰ HL. HM. Eln. III. Csoportfőnökség. 66.571/1940.

²¹ HL. Vkf. Eln. VI/1. o. 5.849/1940.

²² HL. HM. Eln. III. Csoportfőnökség. 6.607/1941.

²³ Zakariás Zoltán: Honvéd vasútépítők. Szekér Információs Rt. Kiadási hely és év nélküli. 100. o.

AZ ÉPÍTÉSI MUNKÁLATOKRÓL

A vasútépítés építési tapasztalatait a Kereskedelem- és Közlekedésügyi Minisztérium jelentése és a kiváló vasúttörténész Horváth Ferenc már hivatkozott munkája részletesen ismerteti. Ezért az építkezés csak néhány jellemzőjére hívom fel a figyelmet. A vasútépítés tervezése és előkészítése már 1940 őszén elkezdődött. Mivel a kijelölt térségről megfelelő térképek nem álltak rendelkezésre, ezért a tervezéshez Magyarországon először légi fényképeket használtak fel.²⁴ A nyomvonal kijelölése is nagyon gyorsan történt, a mérnökök és a földmérők 1941 januárjában kezdtek hozzá az ezzel kapcsolatos munkálatokhoz.²⁵ A tervezőmunka és építkezés közigazgatási engedélyezésének eljárása még be sem fejeződött, amikor az építőanyagok felhalmozása, a terep és egyéb munkálatok elkezdődtek.

A munkálatokat az ország vezető mérnökei irányították. Az építkezésen „csúcs időszakban” megközelítőleg 30 ezer munkás dolgozott, a teljes időtartam alatt átlagosan naponta 16 ezer ember munkájára volt szükség.²⁶ Az építkezés nagyságrendje vasútépítészeti szempontból is jelentős. Az építési anyagok hiánya és a csúszó mezőségi talaj megnehezítette az építők munkáját. Az új vonalon 2 850 000 m³ földet emeltek ki, 4 állomást és 3 megállóhelyet építettek.²⁷ A vasúti szempontból magasnak számító 225 m szintkülönbség és a domborzati viszonyok miatt két alagutat is építeni kellett 496 m és 938 m hosszban.

Az új vonalon 1942. november elején már olyan tehervonatok is közlekedtek, amelyek a Székelyföld ellátását szolgálták. A Szeretfalva–Déda vasútvonalat a közforgalom számára Horthy Miklós kormányzó 1942. december 5-én nyitotta meg.²⁸ Előrevetítette Magyarország második világháborús tragédiáját, hogy az ünnepélyes átadást az építésről és a nyompályáról döntő vezetők közül sem gróf Teleki Pál miniszterelnök, sem Horthy István kormányzó-helyettes nem érthette meg. A Szeretfalva–Déda vasútvonal építése a vasút műszaki tanulságokon túl jó példát szolgáltat arra, hogy a politikai vezetésnek milyen szempontokat kell érvényesíteni egy váratlan közlekedési zavar elhárítása érdekében, valamint arra nézve is hogyan kell biztosítani egy nagy beruházás megvalósításához szükséges társadalmi támogatást.

Felhasznált irodalom

- [1] Ablonczy Balázs: A visszatért Erdély 1940-1944. Jaffa Kiadó, Budapest, 2011.
- [2] A Szeretfalva–Déda vasút 1941–1942. A Magyar Királyi Kereskedelem- és Közlekedési Minisztérium kiadványa. Budapest, 1943.
- [3] Fodor Ferenc: Teleki Pál. Kiadó: Mike és Társa Antikvárium. Budapest, 2001.
- [4] Dombrády Lóránd: Hadsereg és politika Magyarországon 1938–1944. Kossuth Könyvkiadó, Budapest, 1986.
- [5] Horváth Attila: A Magyar Királyi Honvédség szállító szolgálatának működési elvei és annak gyakorlati kérdései (1922–41). Kandidátusi értekezés. Budapest, 1997.
- [6] Horváth Attila: A vasúthálózat fejlesztésével támasztott katonai követelmények és tervek (1920–1941) Nemzetvédelmi Egyetemi Közlemények, Budapest 1998. pp. 313–327.

²⁴ Horváth Ferenc: i.m. 108. p.

²⁵ Ablonczy Balázs: i.m. 178.p.

²⁶ Uo. 178.p.

²⁷ A Szeretfalva–Déda vasút 1.p

²⁸ A Szeretfalva–Déda vasút 7. p.

- [7] Horváth Csaba: A második bécsi döntés és katonai jelentősége. Egyetemi jegyzet. Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem kiadványa. Budapest, 2001.
- [8] Horváth Ferenc: Változások a magyar vasúti hálózatban (1920–1945). Közlekedéstudományi Szemle. Budapest, 1996. 4. szám pp. 143–149.
- [9] Horváth Ferenc: A MÁV utolsó nagy vasútépítési munkája Szeretfalva–Déda között 1940–1942-ben. Vasúthistória Évkönyv 1998. A MÁV Rt. Vezérigazgatóság kiadványa. Budapest, 1998. pp. 104–147.
- [10] Majdán János: A magyar határ két oldalán (1918–1996). Modernizáció–Vasút–Társadalom. Tanulmányok a vasútépítések hatásáról a XIX.–XX. században. ISZE Integral Kiadó Kft., Pécs. pp. 153–162.
- [11] L. Balog Béni: A magyar–román kapcsolatok 1939–1940-ben és második bécsi döntés. Megjelent a Múltunk Könyvek sorozat könyvkiadványaként. Pro-Print Könyvkiadó Csíkszereda, 2002.
- [12] Szavári Attila: Magyar berendezkedés Észak-Erdélyben (1940. szeptember – 1941. április). című munkájának pdf változata. Stúdium. pp. 272-303. URL cím: http://www.adatbank.ro/html/cim_pdf950.pdf
- [13] Szász Zoltán: Az utolsó magyar nagyvasút. História XXIV. évfolyam 8. szám, Budapest, 2002. pp. 15–17.
- [14] Tóth László: Magyarország közútjainak története. A Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium kiadványa. Budapest, 1995.
- [15] Zakariás Zoltán: Honvéd vasútépítők. Szekér Információs Rt. Kiadási hely és év nélküli.