

### 3. Az 1968-as közlekedéspolitikai koncepció

Sorsfordító év volt 1968, úgy a nyugati, mint a keleti országokban, így Magyarországon is. Martin Luther King és Robert Kennedy halála, az első Tet-offenzíva Vietnamban, a Prágai tavasz, a párizsi diáklázadások és sok más esemény, amely mind több mint 50 évvel ezelőtt történt. Ekkoriban azonban Magyarországon nemcsak a gazdaságban hajtottak végre reformokat, hanem a közlekedésben is. Ebben az évben fogadták el ugyanis azt a koncepciót, ami megváltoztatta hazánk forgalmának rendszerét. Széchenyi István gróf közlekedésügyi miniszter elgondolása után ez volt a második olyan koncepció, ami átrajzolta Magyarország közlekedéstérképét.

#### 3. 1. A közlekedés történetének áttekintése a Bach-korszaktól az 1968-as koncepcióig

A XIX. századtól a második világháború végéig modern közlekedési eszköznek a kötöttpályás közlekedést vélték. Ez jellemző volt mind a városi, mind a városközi közlekedésre. A vasút megjelenése forradalmasította a forgalmat és a szekerek, hintók, társaskocsik alkalmazását, egyre jobban háttérbe szorította ott, ahol azokat ki tudta váltani.

A városi kötöttpályás közlekedésben először általában ló-, majd gőzvontatást alkalmaztak, bár egyes városok mint például Pécs vagy Miskolc ezeket a lépcsőket kihagyták. Debrecenben a vasút 1857-ben, a helyi gőzvasút 1884-ben, a mellékvonali lóvasút 1887-ben, a villamos pedig 1911-ben jelent meg, viszont a közúti közlekedés tekintetében is volt fejlődés. A lóvontatású szekereket lassan felváltotta az omnibusz és a társaskocsi, majd az automobil, a teherautó, aztán megjelent az autóbusz. Attól, hogy a közúti közlekedést fejlesztették, a vasutat és villamost továbbra is modern eszköznek látták, így a kötöttpályás megoldásokat is tovább gondolták, hálózataikat bővítették, valamint új járműtípusokat is építettek.<sup>27</sup>

Az Ukrán front 1944-ben megkezdte offenzíváját Magyarországon és 8 hónap alatt kiűzte a német és nyilas csapatokat az országból. A német hadsereg és a „*dicső szovjet-orosz Vörös Hadsereg*” heves harcai folytán csak romok maradtak, „*alig akadt az országnak olyan*

---

<sup>27</sup> INDÓHÁZ EXTRA 2012/1: 2.

területe, amit ne tarolt volna le az esztelen pusztítás.”<sup>28</sup> A kötöttpályás közlekedést sem kímélte a második világháború: az infrastruktúrát porig rombolták, a németek az összes hidat felrobbantották, elhurcolt, szétszedett és a háborútól ronccsá lett gördülő állomány hevert mindenütt. Az ország veszteség-számításai szerint a pusztulás 16,8%-át a közlekedés szenvedte el, az 1944. évi összterméki adatok alapján ez az ágazat azonban már 60%-os veszteséget mutatott.<sup>29</sup> A sínhálózat 40%-a elpusztult,<sup>30</sup> a mozdonyok nagy részét a németek vagy az oroszok elszállították, a többi a fegyveres harcoktól vagy a bombatámadástól megsemmisült, alig akadt tehát az országban működőképes lokomotív. A közlekedési ágazatok közül a legnagyobb károkat így hát nagyjából a kötöttpályás közlekedés szenvedte el.

ágazat	Az 1944. évi becült nemzeti vagyon százalékában
bányászat, kohászat	3,6
gyáripar	54,2
mezőgazdaság	21,4
közlekedés	59,0
lakóházak	18,0
<i>összesen</i>	<i>40,2</i>

1. táblázat Háborús károk<sup>31</sup>1. kép A felrobbantott Széchenyi Lánchíd<sup>32</sup>

Amit könnyen meg tudtak javítani és azután használni, az a szovjet Vörös Hadsereg kezébe került, amelyet ezután katonai célból használtak. A háború végétől a Szovjetunió segítségével és irányításával megkezdődött a vasútépítés, lázasan munkában teremtették újjá az országot, illetve a hazai közlekedést egyaránt. A vasút és villamosforgalom a városokban nagy nehezen újra elindulhatott a „*hídverő*” Gerő Ernőnek köszönhetően, aki bár közlekedési

<sup>28</sup> INDÓHÁZ EXTRA 2012/1: 3.

<sup>29</sup> INDÓHÁZ EXTRA 2012/1: 3.

<sup>30</sup> <http://www.misibacsi.eoldal.hu/cikkek/magyarorszag-vesztesege-az-első-es-a-második-világháboruban/magyarorszag-vesztesege-az-első-es-második-világháboruban.html> Az oldal utolsó megtekintése: 2018. XII. 21.

<sup>31</sup> <https://slideplayer.hu/slide/2069569/8/images/3/%C3%A1gazatok+vagyon%C3%A1nak+sz%C3%A1zal%C3%A9k%C3%A1ban.jpg> A Letöltés ideje: 2018. VI. 1.

<sup>32</sup> [https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/04/Budapest%2C\\_a\\_L%C3%A1nch%C3%ADd\\_%C3%A9s\\_a\\_romos\\_Kir%C3%A1lyi\\_Palota\\_Fortepan\\_16247.jpg](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/04/Budapest%2C_a_L%C3%A1nch%C3%ADd_%C3%A9s_a_romos_Kir%C3%A1lyi_Palota_Fortepan_16247.jpg) A Letöltés ideje: 2018. VI. 1.

és gazdasági tapasztalatokkal nem, de politikusként „széles körű általános műveltséggel, marxista felkészültséggel, nagy szervezőkészséggel és több mint két évtizedes hazai és nemzetközi pártmozgalmi tapasztalattal” rendelkezett.<sup>33</sup> Közlekedésügyi miniszterként 1947. augusztus 1-én hirdette meg „Arccal a vasút felé!” programját, amely alapján „hét hónap alatt kellett helyreállítani 10 ezer vasúti kocsit és 900 mozdonyt [sic!], s irányításával sok hidat újjáépítettek”<sup>34</sup>

Magyarországon az 1940-es évek végétől fokozatosan vették át a szovjet közlekedési mintát és tervgazdálkodást: a kommunista párt és a szovjetek Magyarországot a vas és acél országává akarták tenni úgy, hogy a bányászat, kohászat és az acélipar részére nem voltak nyersanyagok, ennek ellenére azonban rohamosan építették észszerűtlen helyekre gyárat úgy, hogy alig volt közlekedés. A Központi Szállítási Tanács 1948-ban jött létre, amely kezdetben a vasúti forgalmat, majd később a közúti és folyami közlekedést is irányította. A közlekedés rendszerét viszont országosan és regionálisan sem a szállítási igényekre alapozták, csak a tervgazdálkodás teljesítését célozták meg vele, de ennek megvalósítása miatt az elgondolás működésképtelen lett és szállítási problémákat okozott. „A rendszer működését rengeteg anomália kísérte, értelmetlen, csak az előirányzat miatt lebonyolított fuvarok, vagy éppen fuvar eszköz hiányában elszállításra váró áruk tömege miatt főtt az illetékes elvtársak feje, és persze ilyenkor nem maradt el az akkoriban szokásos stílusban lezavart felelősségre vonás sem. És a helyzet tovább romlott, hiába próbáltak azon különféle – többnyire szovjet minták alapján bevezetett – intézkedésekkel javítani.”<sup>35</sup>

A központosított szállításirányítási modell és a közlekedési szektor szereplői között nem alakult ki olyan egészséges munkamegosztás, amely a működést és a gazdaságosságot szolgálta volna, így eredeti célját sem tudta megvalósítani. Mindezek miatt tehát az 1950-es és 1960-as években szállítási válságok következtek be a szovjet közlekedési minta és a tervgazdálkodás gyakorlatának működési zavarai miatt. A probléma először 1952-ben jelentkezett: a gazdasági szállítás felülvizsgálta a személyszállítás menetrendjét és 1952 őszén a vasúti menetrendet hatályon kívül is helyezte így a teherszállítás elsőbbséget élvezett a személyszállítással szemben, ám az utasok és munkások elégedetlenkedései miatt ezt visszavonták, majd újra elindult a személyszállítás.

<sup>33</sup> INDÓHÁZ EXTRA 2012/1: 5.

<sup>34</sup> INDÓHÁZ EXTRA 2012/1: 5. Megjegyzés: Maga a gúnynév is innen eredeztethető tehát.

<sup>35</sup> INDÓHÁZ EXTRA 2012/1: 4.

A probléma ugyanaz volt Budapesten, mint Záhonyban. Kísérleteztek a gondok megoldására a propagandisztikus, sztahanovista mozgalmak megalapításával, de nem jutottak előrébb. A második szállítási válság 1956-ban következett be. A széntermelés az 1956. szeptemberi két millió tonnáról novemberben 254 ezer tonnára, az olajtermelés 100 ezer tonnáról 13 ezer tonnára esett vissza <sup>36</sup>, így a szénhiány miatt 1956. szeptember 30-tól 600 vonatot három hétre le kellett állítani <sup>37</sup>, míg üzemanyag hiány miatt 1956. szeptember 22-től a MÁVAUT korlátozni kezdte autóbuszjárait, szeptember 30-tól pedig Debrecenben is bevezették a megszorítást.

A szén-, olaj- és gabonahiány, a gazdasági és szállítási működőképtelenség, a sztrájkok – 1956. június 30. Rákosi Mátyás Művek –, és az államadóság miatt a politikai hangulat – Poznani felkelés, Rajk temetése, a Szovjetunió XX. Kongresszusa stb. –, az 1956-os forradalom kirobbanásához vezetett. A szovjet katonai beavatkozás idején, 1956. november első napjaiban teljesen leállt a külföldre irányuló vasúti forgalom, és zűrzavarossá vált a belső vasúti forgalom is. A MÁV összes vonalán a menetrendtől teljesen függetlenül naponta egy-két, néha három személyvonat közlekedett.

A szovjet modell másolását nem folytatták tovább, 1956 után új gazdasági szereplővé lépett elő a mezőgazdaság és bővült a személyforgalom is, így főleg ezek igényét szolgálta ki a vasút. Sajnos azonban újabb szállítási csődök keletkeztek, mivel a közlekedési rendszer a háború előtti technikai és emberi feltételekkel működött, ahogy a közút is. Hiányzott az a vezérfonal, amely a sorokat rendezhette és új lendületet adhatott volna a közlekedésnek, modernizációra volt szükség. Az 1963 és 1965 közötti válság idején volt az a pont, amikor úgy döntöttek, hogy meg kell változtatni a közlekedési rendszer folyamatát. A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium valamint a párt kiadta a feladatot a mérnököknek: vizsgálják felül az ország közlekedési rendszerét és fogalmazzanak meg egy olyan reformprogramot, egy olyan koncepciót, amely megújítaná a közlekedés rendszerét. <sup>38</sup>

---

<sup>36</sup> [http://archivnet.hu/gazdasag/a\\_szovjet\\_es\\_a\\_keleti\\_hitelek\\_segelyek\\_szerepe\\_a\\_kadarrendszer\\_stabilizalasan.html](http://archivnet.hu/gazdasag/a_szovjet_es_a_keleti_hitelek_segelyek_szerepe_a_kadarrendszer_stabilizalasan.html) Az oldal utolsó megtekintése: 2018. V. 30

<sup>37</sup> FRISNYÁK ZSUZSA 2001: 222.

<sup>38</sup> INDÓHÁZ EXTRA 2012/1: 5.