

NAGY TAMÁS

Trianon és a magyar vasút



*Páncélvonat a Cegléd–Szolnok vasútvonalon, útban a Tisza felé
1919 júniusában (A szerző gyűjteményéből)*

AMAGYAR vasúttörténet-írás eddigi legkomolyabb vállalkozása, a mil-
centenárium éveiben megjelent hatkötetes és még kiegészített
Magyar vasúttörténet majd' ötszáz oldalon tárgyalja a két vilá-
háború közötti vasúti históriát, így mágikus mutatvány lenne mindezt
jelen hasábokon, fél szerzői ívben megismételni. Mindezek figyelembe
vételével mondandómat nem az olyan nagy fontosságú, de közismert kor-
szakbeli témáknak, mint az 1931. évi biatorbágyi merénylet, az 1933-as
cserkészdzsembori vagy az 1938-as eucharisztikus kongresszus Aranyvo-
nata, kívánom szentelni. A technikatörténet szerelmeseinek valószínűleg a
Kandó-Verebély-féle vasút-villamosítás, a Ganz-Jendrassik-féle dízelmo-
toros járművek, esetleg a világhírű 424-es vagy a gőzmozdonyfejlesztés
utolsó szakaszába tartozó áramvonalas 242-es gőzmozdonyok tárgyalása
jelentene hálásan fogadott témát. Ezúttal azonban az első világháborút
lezáró válságos évek vasúttörténetével kívánok foglalkozni.

A magyar vasút az első világháborúban

Az első világháború megfeszített munkára, emberfeletti szállítási teljesít-
ményre kényszerítette a magyar vasutas társadalmat. Több mint négy
éven keresztül rendkívüli forgalomnövekedést eredményezett a háború:
előbb az ország belsejéből a frontok irányába, utóbb onnan a sebesültek és
menekültek hazaszállításával visszafelé. A jelentősebb hadmozdulatok
(orosz áttérés, olasz ill. román hadüzenet) idején több ezer katonavonatot
kellett sürgősen a veszélyeztetett területekre eljuttatni. Vasútvonalanként
napi átlagban 150 katonavonatot számolhatunk, ehhez jött még a német és
osztrák hátországba irányuló magyar és balkáni gabona- és egyéb mezőgaz-
dasági szállítmányok, ipari nyersanyagok és kőolaj; ill. nyugatról a balkáni
szövetségeseknek szén-, fegyver- és hadianyag-szállítmányok. A polgári
személy- és kereskedelmi szállításokat minimálisra korlátozták. A háború
időszakában a leginkább terhelt vasútvonalak a békebeli forgalom három-

négyszeresét bocsátották át. A magyar vasutak egyre romló gazdasági és technikai feltételekkel igyekeztek megfelelni a követelményeknek. A háború éveitől a megnövekedett igénybevétel miatt elhasználódtak a vasúti fővonalak, a vontató és vontatott járművek. A gyárak a frontra termeltek, így a vasutak nyersanyagokban, új eszközök beszerzésében és a régiék javításában egyaránt hátrányt szenvedtek.¹

A Monarchia szétbomlása

A központi hatalmak fegyverszüneti kérelmének idejére a polgári forradalmak és nemzetiségi megmozdulások földarabolták a soknemzetiségű Osztrák–Magyar Monarchiát. A szerveződő új államok megszálló hadseregei elsőként a stratégiai jelentőségű vasútvonalakat szállták meg, és birtokba vették a berendezési eszközöket. (Magyarország vasúti földrajzában a szerb–horvát–szlovén, a csehszlovák és a román megszállással kell foglalkoznunk.) A háborús és forradalmi helyzetben – amikor a vasutak a frontokról két-három hét alatt közel másfél millió katonát szállítottak haza – a technikai eszközöknek az ország belsejébe menekítésére senki sem gondolhatott. A közlekedés akkor uralkodó irányából következett, hogy az ősi forradalmak és nemzetiségi szeparációs mozgalmak idején a vasúti szállítás a frontok felől az ország középpontjába irányult. A szerb és horvát megszállású balkáni területen rengeteg katonavonat rekedt mintegy 1200 vasúti kocsival², amellyel megkezdhették az ottani forgalmat. A Felvidék és Erdély új bitorlói azonban jelentős járműhiányt tapasztaltak.

¹ A dolgozatban az első világháborúval és a trianoni békeszerződéssel foglalkozó általános művekre csak kivételesen hivatkozom. 1914–20 magyar vasúthistóriájáról: *Magyar vasúttörténet*. V. kötet (1915–1944). (A továbbiakban: MVT.) Főszerk. KOVÁCS LÁSZLÓ. Budapest, 1997. 20., 25–59., 81–101., 251–263., 366., 388–399., 405–406.; EPERJESI LÁSZLÓ: Magyarország közlekedése az első világháború után. A nemzetközi kapcsolatok alakulása 1920–1938 között. In: *Közlekedési Múzeum évkönyve*. IX. kötet (1988–92). Budapest, 1994. 141–180.; HORVÁTH FERENC – KUBINSZKY MIHÁLY: *Magyar vasúti építkezések Erdélyben*. Budapest, 1998. 212–223.

² MVT. V. 53. (TISZA ISTVÁN)

Az önrendelkezési mozgalmak – Horvátország kivételével – felettébb súlyos következményeket okoztak a megszállt vidék vasutas társadalmának. A szerb hódítók vasutas szabálysértések esetén előszeretettel alkalmaztak botbüntetést. Erdélyben a románok rendkívüli brutalitással vetették magukat a vasutasokra, az el nem menekülteket hűségeskü letételére kötelezték. A kolozsvári üzletvezetőségen megtiltották a magyar nyelvhasználatot, a hűséget letevők pedig korábbi besorolásukhoz ill. a románok bérezéséhez viszonyítva sokkal kedvezőtlenebb helyzetbe kerültek, lényegében másodrendű állampolgárokká váltak. Székelyudvarhelyen a hűségeskü ellen tiltakozó maroshidai állomásfőnököt 25 botütésre ítélték, amelyből már 15 halálosnak bizonyult számára. Zilahon a román katonaság a borospincék fosztogatásába kezdett, amelyet két vasúti őr és helyi lakosok igyekeztek megakadályozni. A fosztogató románok a két vasutast és egy zilahi polgárt meggyilkoltak.

A csehszlovák megszállás legalább ennyire terrorisztikus volt, bár emberéletet nem követelt. A legsúlyosabb sérelmeket egy magyar kovácsmester szenvedte el, aki a Kassa–Oderbergi Vasút ruttkai főműhelyében dolgozott. Fegyverrejtegetés vádjával egy csehszlovák csendőr őrizetbe vette. A laktanyában már csendőrgyilkossággal vádolták, majd bírósági eljárás nélkül megkezdték kivégzését. A községi bíró szedette le a bitófáról és újraélesztették. Magyar foglyokkal együtt Trencsénbe, majd Pozsonyba szállították, ahol a vasútállomáson megszökött, és a trianoni hazába menekült. A csehek azonnali hatállyal a csehszlovák államvasúthoz kapcsolták a felvidéki MÁV és helyi érdekű vasutakat. A térség legjelentősebb transzverzális vonalát a Kassa–Oderbergi Vasút, a történelmi Magyarország második legnagyobb magánvasútja birtokolta. A csehek ezt a magánvállalkozást is állami kezelésbe vették. A vasutasok *egy hónapon*, a vezérigazgatóság (Budapesten dolgozó, tehát Prága számára felesleges!) tagjai *három napon* belül kérhették felvételüket az államvasútba, és *egy év* alatt meg kellett tanulniuk *csehszlovákkul* (sic!). A két feltétel elmulasztása az állás azonnali elvesztését jelentette. Több száz „ksodista”³ a megaláztatást nem vállalta,

³ NAGY TAMÁS: A Kassa–Oderbergi Vasút rövid története. *Belvedere Meridionale*, VIII. évf. 5–6. sz. 61.

és családjával áttelepült a trianoni Magyarországra. A menekült vasutasok évekig a vasútállomásokon elhelyezett „vagonbarakkokban” laktak.⁴ A vezérigazgatóságról összesen 14 tisztviselőt vettek át. A csehszlovák nemzetgyűlés 1920. december 20-án meghozta a 690. számú törvényt, amely alapján az állam a területén fekvő magánvasutakat – akár a tulajdonosok hozzájárulása nélkül is – államosíthatta. Időközben a kormány megállapodott a vasúttársaság osztrák főrészvényesével, amely az állami kezelésbe vételt utólag elfogadta. A csehszlovák állam megvásárolta az elsőbbségi kötvények egy részét, a magántulajdonban maradt részre pedig fizetési garanciát vállalt. Az átvett vonali személyzetről az 1921. október 1-jei „unifikációs” rendelet gondoskodott, amely kiterjesztette rájuk a ČSD vasutasaira vonatkozó jogokat és kötelezettségeket. Az unifikáció nem vonatkozott a Kassa–Oderbergi Vasút magyarországi nyugdíjasaira.⁵ Az ő nyugellátásukról – hasonlóan a többi hazamenekült vasutashoz – a MÁV gondoskodott. Az ún. trianoni nyugdíjteher – szemben a Monarchia-kori 2,5 százalékkal – a húszas években az államvasút bruttó bevételének 26 százalékát felemésztette.

A cseh foglalkók erőszakossága és az állandósuló rekvirálások lassan azokat a lakosokat is ellenük hangolta, akik november–decemberben még örömmel fogadták őket. Az elnyomott magyar lakosság iránt az első szimpátia-megnyilvánulásokat a frissiben verbuvált cseh hadsereg olasz tisztjei fejezték ki. A következő években a felvidéki magyar ipari létesítményeket a csehek államosították, és berendezéseiket Csehországba szállították.

⁴ 1920-ban 4380, 1921-ben 1570 kocsit foglaltak le szükséglakások céljaira. Ezekből csak 185 volt Budapesten és környékén. A vagonlakások 1927-ben szűntek meg. Lásd MVt. V. 44. (TISZA ISTVÁN)

⁵ Részletesen lásd a 3. jegyzetet. A KsOd nyugdíjasaira vonatkozóan: *A Kassa–Oderbergi Vasút nyugdíjas-egyesületének iratanyaga*. A Közlekedési Múzeum Archívuma, Okmánytár 1770.

Magyar vasút a vörös uralom idején

A tanácsköztársaság rémuralmát a vasutakon a Landler Jenő belügyi és kereskedelemügyi népbiztos által 1919. március 26-án felállított Vasúti direktórium próbálta érvényesíteni. Az üzletvezetőségekben és műhelyközpontokban háromfős Vasutas Tanácsoknak kellett volna a munkások képviselőjét biztosítani: A vidéki vasutas társadalom – különösen a Dunántúlon – az 1919. június 3-i, kalandfilmbe illő budapesti események után⁶ sztrájkjal fejezte ki passzív ellenállását. A vörös kormány ígéretessel és fenyegetéssel próbálta a vasutasokat a forgalom felvételére kényszeríteni, de sem ezek, sem pedig Szamuely Tibor terrorisztikus páncélvonata nem ért el eredményt a több tízezres vasúti ellenállókkal szemben. A legtöbb vasútvonalon a páncélvonat állomásról állomásra haladt, mert a vasutasok az állomásközökben felszedték a síneket és elhagyták szolgálati helyüket. Kommunista mérnökök irányításával ugyan összerakták a sínszálakat, de a döcögő Lenin-fiúknak nem volt türelmük az elmenekült vasutasok felkutatásához, ezért féktelen haragiukat a falusiak ellen irányították.⁷ A rémuralomnak mindössze két vasutas áldozata volt: idősebb Schmidt Mátyás sopronkövesdi árukiadó a Déli Vasúttól, akit a sínek felszedéséért fiával együtt akasztottak fel a községháza előtt; ill. László Imre szolnoki segéd-tiszt, aki a kommunisták vonatfosztogatását próbálta megakadályozni, és ezért mindennemű eljárás mellőzésével kivégezték.⁸

A kommunista Vörös Hadsereg honvédő háborújában május 1-jén a román előrenyomulás megakadályozására felrobbantották a szolnoki Tiszahídnak a város felőli áthidaló szerkezetét. Néhány héttel később, a kommunisták május–júniusi offenzívája idején a Tiszántúlra visszavonuló román hadsereg az indokoltnál lényegesen súlyosabb mértékű rongálással

⁶ Bővebben kifejtve: MIKLÓS IMRE: *A magyar vasutasság oknyomozó történelme. A legelső vasúttól – napjainkig.* Vác, 1937. 510–525.

⁷ A témáról készült forrásgyűjtemény: *Vörös könyv.* Szerk. GERENCSÉR MIKLÓS. Lakitelek, 1993.; GRATZ GUSZTÁV: *A forradalmak kora. Magyarország története (1918–1920).* Budapest, 1935. 125–154.

⁸ Lásd Miklós: i. m. 526–527.

tette használhatatlanná⁹ a stratégiaiilag bizonytalan Közép- és Felső-Tisza-vidék öt vasúti hídját (Csongrád, Kisköre, Tiszafüred, Tokaj és Záhony). Az 1919-es év hadműveleteinek befejeztével csupán a Dél-Alföldön maradt épségben Tisza-híd (Szeged és Algyő), ahol a románok megszálló helyzetüket megnyugtatónak találták.

A gátlástalan román rablás

A katonai vereség tudatában 1919. augusztus 1-jén lemondott a Forradalmi Kormányzótanács, és 4-én – a párizsi békekonferencia döntése ellenére – a román antant hadsereg bevonult Budapestre. (A történelemben addig sohasem látott döbbenetes időszakot a frontokról hazatérők által terjesztett spanyolnátha [influenza] és tífuszjárvány tette elviselhetetlenné.) A megszállók napokon belül megkezdték a magyar főváros és az általuk megszállva tartott országrész ipari és közlekedési létesítményeinek, valamint a mezőgazdasági termények *teljes* elrablását, és ezt november 14–16-i kivonulásukig folytatták. A román állam utóbbi tevékenységet hadi zsákmányolásnak tekintette, az ipari és közlekedési eszközök rekvirálására pedig a Nagy-Magyarországból általuk kihalított terület alapján tartottak igényt. A példátlan bűncselekmény – amely ellen a magyar félnek sem katonai, sem politikai eszközei nem maradtak védekezésésként – a békekonferencia tudtával és eredménytelen tiltakozása mellett történt.¹⁰ Leszerelték a budapesti gépgyárakat, vasúti kocsira rakták a kész és gyártás alatt lévő ter-

⁹ A hidászat katonai eseményeknél a hídrombolást stratégiai szempontból osztályozza. Ennek alapján Tokajnál, Tiszafürednél és Kiskörénél a hadászatiilag indokoltnál súlyosabb volt a károkozás. Lásd MVt. V. 173–174. (NEMESKÉRI-KISS GÉZA); *Technikai fejlődésünk története (1867–1927)*. Szerk. Buday Béla. Budapest, 1928. 458. (ROTTER KÁROLY)

¹⁰ MVt. V. 30.; *A magyar közlekedésügy monográfiája*. Főszerk. LADÁNYI MIKSA. Budapest, é. n. 58.; KELETY DÉNES: A megcsonkított államvasutakról. *Magyar Mérnök és Építész Egylet Közlönye*, 1921. évf. 26. sz. 193–210. – A román rekvirálás legalább annyi kárt okozott, mint a második világháború utáni szovjet zsákmányolás és jóvátétel, de előbbi spontán, szervezetlen; utóbbi nemzetközi szerződések alapján, intézményesített formában történt.

mékeket és a nyersanyagkészletet. Közúti és vasúti közlekedési eszközökből elsősorban a legkorszerűbbekre tartottak igényt. Így a MÁV legerősebb gyorsvonati gőzmozdony-sorozatából (301 sor.) 22-ből 15-öt, a leggyorsabb 202-es és 203-as sorozatból 25-ből 7-et, Európa legerősebb hegyvidéki gőzmozdonyából (601 sor.) 57-ből 14-et, a 327-es gyorsvonati sorozatból 138-ból 49-et raboltak, míg a legkorszerűbb 328-as sorozat első egységét a MÁV gépgyár udvaráról vontatták el.

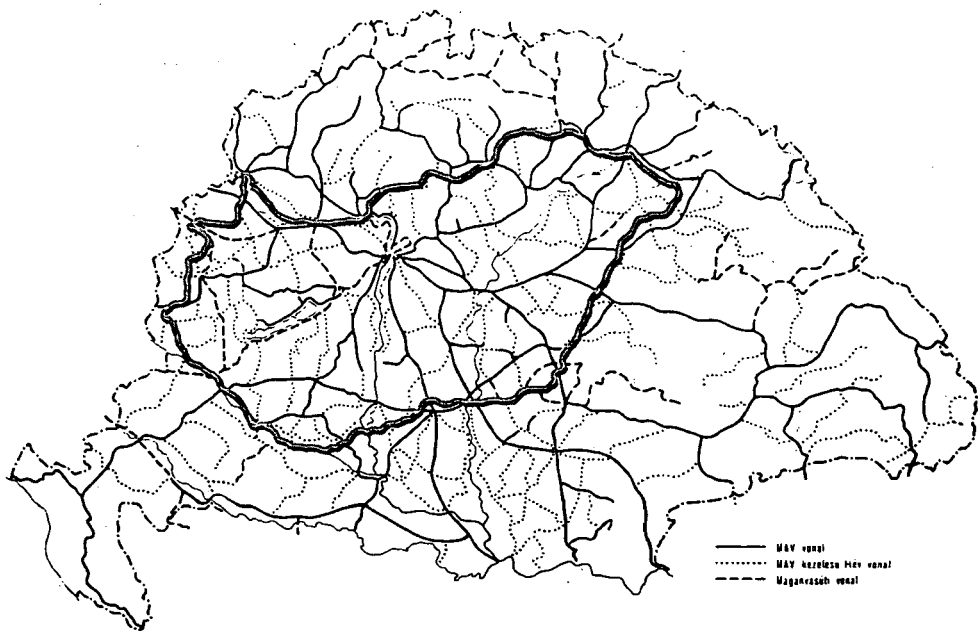
A rekvirálás legnagyobb akadályát az jelentette, hogy még tavasszal a Tisza-hidakat a szembenálló két hadsereg felrobbantotta. Szolnoknál a román műszaki alakulatok lázas sietséggel három hét alatt ideiglenes szerkezetet emeltek, amelyen augusztus 28-án a „prédaforgalom” megindulhatott. A mezőgazdaság kirablása során a betakarított termény, takarmány, igás- és haszonállatok kerültek a „zsákmányvonatok” ezreibe. A nyugati antant megfigyelők megtévesztésére a zsákmányolás céljára felhasznált MÁV teherkocsik feliratait átfestették más vasutak jelzéseire. Gyűjtőgetőszorgalmukban a lóversenypálya istállóiról sem feledkeztek meg, a kényes versenylovak azonban nem élték túl az állomáson veszteglést az augusztusi hőségben. Az ország keleti felének megszállása hasonló következményekkel járt: 1920. március 29-én a Tiszántúlról való kivonulásukkor az Arad–Csanádi Egyesült Vasutak¹¹ – amely a legfejlettebb helyi érdekű vasútállalat volt a régi Magyarországon – teljes gördülőállományát (mozdony, motor-, személy- és teherkocsi) „elgördítették”. Az 1914-ben 391,4 km vonalhosszú ACSEV trianoni határon belül maradt 129,3 km-es szakaszán a vasútüzletet 1923-ig kényszerűségből a MÁV, 1923–27 között a Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút végezte.

Első hallásra furcsának tűnhet, hogy a rablás ellenére a román államasút mozdonyhiánnyal küszködött. Annak ismeretében válik ez érthetővé, ha tudatosul bennünk, hogy az 1919-es román járműgyarapítás nélkülözött minden tervszerűséget és céltudatosságot. Először is a legkorszerűbb mozdonyokhoz a romániai mozdony személyzet nem értett, ezért ezek hamar meghibásodtak. Másodszer ezeknek a mozdonyoknak a tengelynyo-

¹¹ SIKET ZOLTÁN – NAGY TAMÁS: Az Arad–Csanádi Vasút rövid története. *Belvedere Meridionale*, VIII. évf. (1996) 1–2. sz. 60–66.

mása magasabb volt annál, mint amekkorát az erdélyi és regáti vasútvonalak elbírtak, így használatuk járműben és pályában egyaránt súlyos károkat okozott. Harmadszor a román műhelyek nem rendelkeztek ezen mozdonyok javításához szükséges technikai eszközökkel és mérnöki szakértelemmel. Negyedszer a rekvirált járművek tárolására nem volt elégséges kapacitásuk, és így ezek rövid időn belül az időjárás és fosztogatások áldozatává váltak.

A román hadsereg 1920-ban összesen 1275 mozdonyt, 69 udvari kocsit, 2006 személykocsit, 790 posta- és poggyászkocsit, 28916 teherkocsit és 2379 tartály- és kazánkocsit – tehát összesen 37160 darab vasúti járművet – vitt el. A „zsákmányvonatokon” 37756 kocsirakomány anyagot, gépet, élelmiszert és árut szállítottak Romániába. Az 1920. június 4-én aláírt trianoni békeszerződés (1921. évi XXXIII. tc.) a román foglalatást utólagosan szentesítette.



1. ábra Magyarország vasúthálózata 1918-ban a trianoni határokkal

Trianon

„Az igazságot lábbal tipró legszörnyűbb békediktátum, amelyet a világ valaha látott”¹² tönkretette a Széchenyi reformkori tervei nyomán megvalósult magyar vasúthálózatot. A békeszerződés által okozott vasútföldrajzi változásokat az alábbi táblázat szemlélteti:

	Trianon előtt	Ebből megmaradt	A veszteség aránya
Magyarország területe (km ²)	325 411*	93 073	71,4:28,6
Magyarország népessége	20 886 487**	7 615 117***	63,6:36,4
Összes vasúthosszúság (km)	22 869****	8 705	61,9:38,1
Magyar Államvasutak saját és üzemelésében lévő vasútvonalai (km)	19 153,3	7 255,6	62,1:37,9
Magánvasutak vonalai (km)	1 852,8	846,4	54,4:45,6
Saját üzemben lévő helyiérdekű vasutak (km)	1 830,8	603,1	63,1:32,9
Kétvágányú vasútvonalak (km)	1 446,3	815,0	44,0:56,0
Mozdonyok száma	4 887	1 549	68,4:31,6
Személykocsik száma	13 885	4 812	65,4:34,6
Teherkocsik száma	88 174	26 905	69,5:30,5
Vasúti járművek gyártó kapacitása			20,0:80,0 [†]
Vasúti járművek javító kapacitása			50,0:50,0

* Horvátországgal együtt ** az 1910. évi népszámlálás alapján
 *** Az 1910. évi népszámlálás adatai a trianoni országhatárra vonatkoztatva
 **** 1918. január

A történelmi Magyarország vasútja a korabeli Európában a fejlett közlekedési rendszerek közé tartozott. A vasútsűrűség meghaladta az európai átlagot (6,95 km/100 km² ill. 10,6 km/10 000 lakos), kevéssel maradt el a jóval sűrűbben lakott és iparosodottabb Csehország és Ausztria adataitól, nem volt jelentős a hátránya a nyugat-európai országokhoz képest, és messze meghaladta az észak-, kelet- és dél-európai országok

¹² A magyar közlekedésügy monográfiája 56.

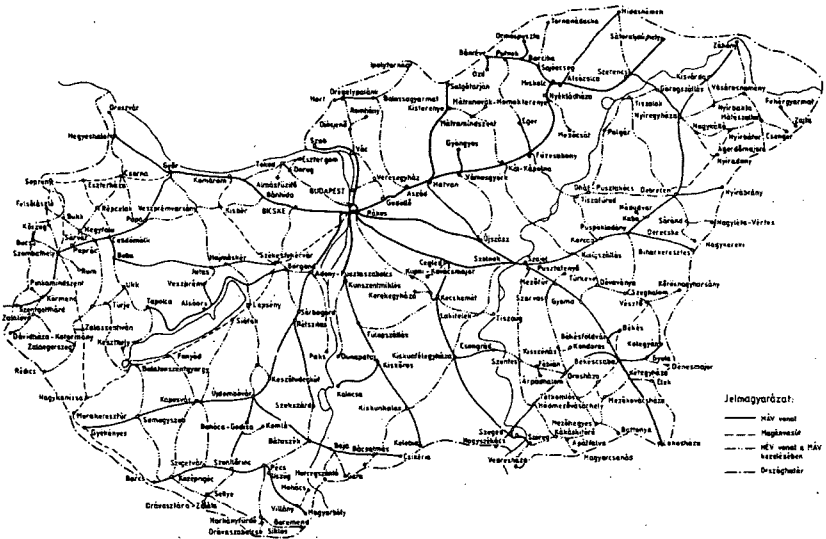
ugyanezen mutatóit. A vasutak eloszlása az országrészekben viszonylag egységes volt, csupán Horvátország, Észak-Erdély és Kárpátalja ritkán lakott hegyvidéki területein épült kevesebb vasútvonal. (1. ábra) A pályák állapota nem maradt el az Osztrák–Magyar Monarchia nyugati területeinek vasútéitól, műszaki felszerelése, biztosítóberendezései magas szintűek voltak. A vontató- és vontatott járműállomány egyaránt korszerűnek mondható, és a jól jövedelmező MÁV a járművek folyamatos fejlesztésére is nagy gondot fordított. Államvasutunk minden mutató alapján világszínvonalú közlekedési vállalat volt, veszteségei megdőböntöek.

A Baross államosítása után megmaradt magánvasutak közül teljes egészében idegen impérium alá került a Kassa–Oderbergi Vasút fővonala és helyi érdekű vasútjai (383,4 km). Teljesen elvesztek a boszniai és erdélyi magán- és HÉV-vonalak, valamint az ACSEV hálózatának jelentős része. A legnagyobb magánvállalatnak számító Déli Vasút 704,1 km vonalhosszából elveszett 143,4 km; megmaradt 560,7 km. A vasúttársaságot az utódállamok az 1923-as római megegyezés alapján Magyarország kivételével mihamarább állami kezelésbe vették. Első- és másodrangú magyar fővonala (Buda–Nagykanizsa–országhatár, ill. Bécsújhely–Sopron–Nagykanizsa) kisebb vonalvesztések után – a Prága–Pozsony–Zágráb összeköttetés részeként, ill. Budapest adriai és balatoni forgalmában – hamarosan az új államhatárok között is fontos szerepet kapott. A vasúttársaság új neve Duna–Száva–Adria Vasúttársaság lett, és Magyarországon a világgazdasági válság miatt indokolttá vált állami kezelésbe vételéig (1932. január 1.) önállóan működött.¹³ Ebben az időszakban vasútüzemét konszolidálta, pályáját, épületeit korszerűsítette, és lehetőségeihez mérten új járműveket is vásárolt. A Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút törzsvonalából elveszett a Sopron–Ebenfurt szakasz (27,16 km) a Fertővidéki HÉV-ből a Pomogy–Nezsider szakasz (45 km). Összhálózatából 159,6 km maradt magyar területen, 72,2 km került Ausztriába.¹⁴

¹³ NAGY TAMÁS: A Déli Vasút rövid története. *Belvedere Meridionale*, VII. évf. 3–4. sz. 18–28.; az állami kezelésbe vételről: MVt. V. 16–17. (UDVARHELYI–CSIKÓS)

¹⁴ TÓTH SÁNDOR: A Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút története. *Belvedere Meridionale*, VIII. évf. 3–4. sz. 23–46 pp., 28.; MVt. V. 410. (LOVAS GYULA)

Trianon és a magyar vasút



2. ábra Magyarország vasúthálózata a trianoni békeszerződés után

A 21 önállóan kezelt helyi érdekű vasútból 13 teljes hálózatával, kettő pedig részben elveszett. A történelmi Magyarország kétvágányú vonalainak hossza (és aránya az egészhez képest) elmaradt a nyugat-európai szinttől. A békeidőben csak a Monarchia két fővárosa között épült második vágány: a Duna-balparti vasúton teljes egészében (és ez Szobtól fölfelé el is veszett), a jobb parton pedig Budapest és Győr között. A Budapestről kivezető fővonalak közül Miskolcig, illetve mindkét vasútvonalon Szolnokig, valamint gazdasági okokból Galánta és Zsolna között épült még második vágány a Vág völgyében. A háború előtt sebtiben kétvágányúsított Hatvan–Salgótarján (MÁV) és Zsolna–Oderberg vonalszakasz (KsOd) gazdasági, a Miskolc–Sátoraljaújhely–Mezőlaborc vasútvonal tisztán hadi célokat szolgált. A háború alatt szintén stratégiai célokból épült meg a második vágány Ferencváros–Kiskunlacháza és Békéscsaba–Lökösháza között, ill. folyt a vágányépítés ezen a két vonalon Szabadkáig és Aradig, valamint a Győr–Királyhida és Szajol–Püspökladány szakaszokon. További vonala-

kon (például Cegléd–Szeged) tervezték a második vágány megépítését. A kétvágányú vasutakban Trianon a legnagyobb veszteséget a bal parti vasút jelentős részének elvesztésével okozta, amely a MÁV legnagyobb forgalmú és legjobb állapotú vasútvonala volt. A békeszerződés értelmében a kisantant érdekeit sértő vasútvonalak közül föl kellett szedni a Békéscsaba–Lökösháza, Soroksár–Kiskunlacháza és Hatvan–Salgótarján szakaszok második vágányait.¹⁵

A járművek veszteségeit már korábban érzékeltettem. 1919 őszén a megmaradt 1549 mozdonyból mindössze 410, a 4812 személykocsiból mindössze 605 volt üzemképes. A háborús évek, a forradalmak és a katonai megszállás okozta létbizonytalanság és a járműhiány miatt a teher- és személyforgalom egyaránt visszaesett: az 1914. évi adatokat 100 százaléknak tekintve a személyszállítás aránya 1918 novemberében 73,2; 1919 márciusában 14,6; 1919 augusztusában 12,2; 1919 decemberében 8,8 százalékra csökkent. A trianoni Magyarországon maradt javítóműhelyek az alkatrészek, a tüzelő- és világítóanyag hiánya miatt nem tudták elvégezni a javításokat. A javítóműhelyek fele (15) veszett el. A megcsonkított ország karbantartó bázisa az igényeket meghaladta, ezért három kisebb műhely rövidesen megszűntettek (Szeged-Rókus, Kaposvár és Pécs). Helyettük 1926-ban egy nagy kocsijavító épült Dunakeszin. A trianoni hazában maradt viszont a közlekedési járműveket gyártó kapacitás 80 százaléka (csak az aradi Weitzer-gépgyár veszett el), így új járművek beszerzésénél a magyar vasutak kedvező, az utódállamok kedvezőtlen helyzetben voltak.

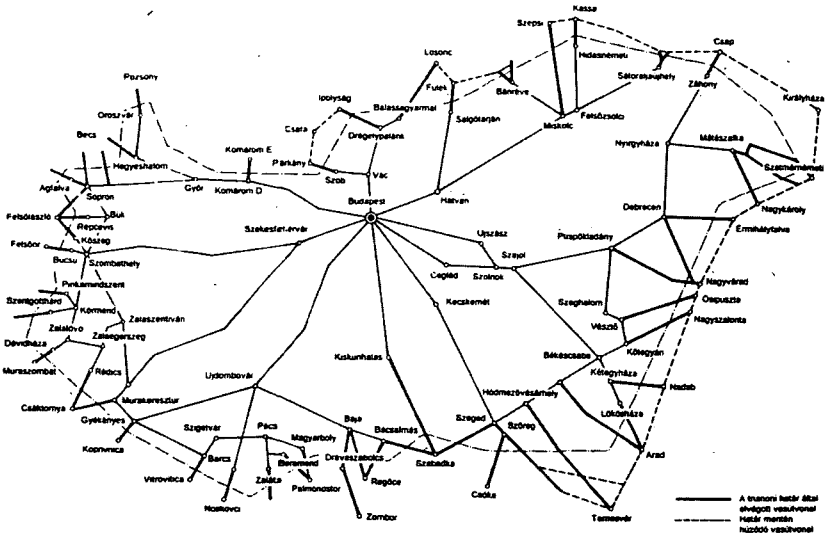
■ MEGCSONKÍTOTT VASÚTVONALAK

Az integer Magyarország huszonöt első- és másodrangú vasúti fővonalából az új határok valamennyi Budapestről induló vasútvonalat megcsonkítottak. (3. ábra) Mindössze három olyan másodrangú fővonal maradt sértetlen, amelyek a Dunántúlon elsőrangú vonalakat kötöttek össze.¹⁶ Ennek következményeként Közép-Európa legjelentősebb vasútja, a MÁV „meg-

¹⁵ KERKÁPOLY IVÁN: *Vasúti földrajz és történet*. Budapest, 1943.; UNYI BÉLA: *Vasúti hálózatunk alakulása 1914-től napjainkig*. Budapest, 1989.

¹⁶ Kerkápoly: i. m. 131–132.

Trianon és a magyar vasút



3. ábra A trianoni határ által megcsonkított vasútvonalak

csonkított fővonalai az utódállamok nemzetközi szállítási igényeinek kiszolgáltató, tranzitforgalmú vasúttársasággá vált”.¹⁷ A történelmi Magyarországnak – mivel nyugaton, északon és északkeleten a Monarchiával volt határos – csupán öt országhatára és négy vasútállomása volt idegen államok (Románia, Szerbia) vasútjaival. A 27 régi vasútállomásból egy sem maradt meg. Az új határok 49 vasútvonalat vágtak át, ebből 42-nél a határ a nyílt pályán végződött. Magyarországnak jelentős építési beruházásokkal (épületek bővítése, raktárok, ipar- és tárolóvágányok, fűtőházak, fordítókorong stb.) 32 új vasúti határállomást kellett átépítenie, ill. néhány forgalmi központot létesítenie.

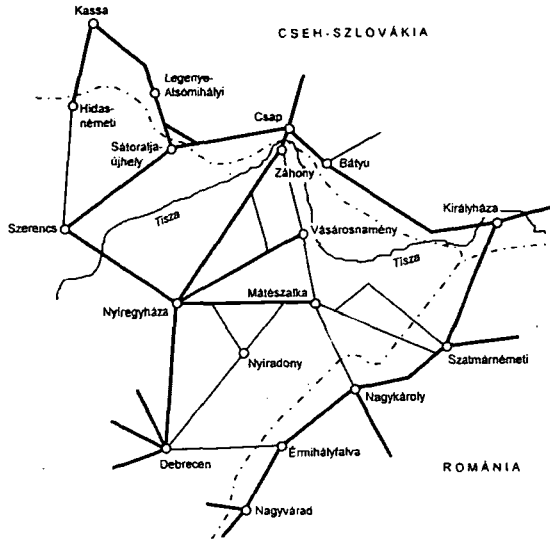
Az antant 1918-ban, a háború befejezésekor – Wilson amerikai elnök elveinek megfelelően – etnikai határokat és annexiómentes békét ígért. Ezzel szemben Magyarország új határainak meghúzásakor az etnikai és történelmi elvek helyett gazdasági és stratégiai célokat részesítettek előny-

¹⁷ MVt. V. 264. (MALATINSZKY SÁNDOR)

ben. Ezért kapott az etnikailag indokoltnál lényegesen nagyobb csallóközi és észak-kisalföldi sík területet és hosszú Duna-folyamszakaszt Csehszlovákia. A csehszlovák–lengyel–román határ miatt kapta meg Csehszlovákia Kárpátalját. Magyarország stratégiai megbénítása érdekében kerültek az utódállamokhoz a legjelentősebb közlekedési csomópontok: Pozsony, Komárom, Érsekújvár, Párkány, Losonc, Fülek, Kassa, Legenye-Alsómihályi, Csap, Munkács, Királyháza, Szatmárnémeti, Nagykároly, Nagyvárad, Arad, Szabadka, Zombor, Pélmonostor, Csáktornya, Muraszombat, Felsőlászló és – az eredeti tervek szerint – Sopron. Ezen

települések közül az elsőrangú fővonalak mozdonyváltó pályaudvarai voltak Kassa, Nagyvárad, Arad, Temesvár és Szabadka. Szintén stratégiai célt szolgált, hogy a Románia felé vezető vasútvonalak közül egy kivételével mindegyiket a nyílt pusztán, csomóponti állomás előtt szakítottak ketté. Ezek közül Románia a határátmenetet csak azokon a fővonalakon vette fel, amelyekhez kereskedelmi érdeke fűződött. A 4. ábra bemutatja, hogy Csehszlovákia és Románia a magyarlakta területeken haladó vonalszakaszokkal hogyan hozta létre a kisantant államokat összekötő keleti vasútvonalat. Mivel Csehszlovákia nem kapta meg a hón áhitott területsávot a Szerb–Horvát–Szlovén Királysággal és az Adriával való összeköttetésre, ehhez a közlekedési feltételeket a magyar vasutaknak kellett biztosítaniuk a Nyugat-Dunántúlon.

Végezetül néhány határmegállapítási és közlekedési anomáliát említek Trianon bűneiből. Sátoraljaújhelyen a pályaudvar magyar, az ipartelepek és a vasúti műhely csehszlovák területre került. A határon innen maradt viszont a műhelyi dolgozók lakótelepe. Kötegyán állomáson a határ

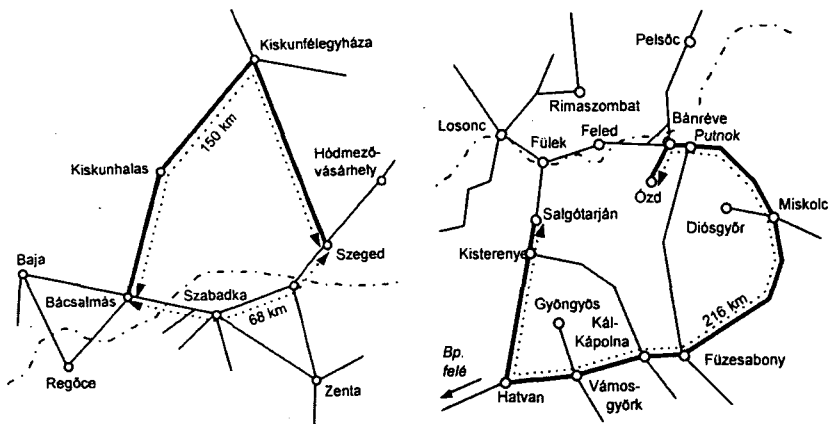


4. ábra

Trianon és a magyar vasút

az eredeti tervek szerint a pályaudvar középvonalaiban húzódott. Így magyar maradt volna a felvételi épület, de már román a raktár és a mérleg. A képtelenséget utólag korrigálták. Szatmárnémeti elcsatolásával a Fehérgyarmatra vezető HÉV a csonka országban zsákvonallá vált, a románok pedig Zajtánál nem vették fel az átmenő forgalmat. Így csak egy 10,6 km hosszú új építésű szakasszal lehetett felvenni a zsákvonalat a magyar hálózatba. Az új határ úgy vágta ki Szabadkát Magyarország területéből, hogy a Békéscsaba–Dombóvár átlós vasútvonal megszűnésével a Szeged és Baja közötti vasúti kapcsolat 68 km-ről 150 km-re növekedett. Ezzel a Dél-Alföld és a Duna-vidék gazdasági kapcsolata jelentősen visszafejlődött. A trianoni határ elvágta egymástól Észak-Magyarország szénbányáit a borsodi feldolgozó üzemektől. A Salgótarján–Ózd közötti összeköttetés a korábbi 70 km-ről Hatvan–Miskolcon át 216 km-re emelkedett, így a szállítási teljesen gazdaságtalanná vált. (5. és 6. ábra)

A kisantant államok Franciaország támogatásával mindent megtettek Magyarországnak – és a többi vesztes államnak – a nemzetközi közlekedési rendszerből való kikapcsolására. Az 1919-től közlekedő Simplon–Orient expressz Párizsból Svájcban és Olaszországon keresztül haladt Zágráb–Belgrád–Bukarest, valamint Konstantinápoly felé. Nem vált a Magyarországot



5–6. ábra Közlekedési anomáliák Szabadka környékén
és az észak-magyarországi iparvidéken

elszigetelő politika dicsőségére, hogy Európa legismertebb kontinentális expresszvonatának jogutódja Horvátországban és a Bánságban másodrangú fő- és mellékvonalakon cammogott. A zentai Tisza-híd felépítéséig, valamint a zimonyi Duna-híd helyreállításáig a nagy folyókon hajóval kellett az utasoknak átkelniük.¹⁸ Az 1923-as menetrendi évtől pedig Prágából haladt Pozsonyon és Kassán át gyorsvonat Bukarestbe. A német és magyar vasutakat elszigetelő kisantant politika azonban rövidesen csődöt mondott, mert a nagy szállítók néhány éven belül visszatértek a hagyományos közép-európai útvonalakhoz. A helyzet normalizálása érdekében Magyarország gazdasági és vasúti megállapodások megkötésére törekedett a szomszédos országokkal (Csehszlovákia 1922, Jugoszlávia 1926, Ausztria 1931, végül Románia 1932).

A forradalmak idején az egyébként tehetséges Vázsonyi Jenő, Trianont követően pedig hét évig Kelety Dénes vezette a MÁV-ot. A járműhiánnyal küszködő vasút felélesztése, amelyet a fent vázolt kül- és közlekedéspolitikai környezet és az 1924-ig elhúzódó gazdasági válság egyaránt sújtott; az elhasználódott, megrongálódott és megcsonkított hálózat újjáépítése szinte reménytelen feladatnak látszott. A Trianon utáni hetekben felröppent az a – sem akkor, sem később meg nem erősített és nem is tagadott – hír, amely szerint a magyar kormány a válság megoldása és a külpolitikai pozíciók javítása érdekében bányákat, fürdőket, a postát és a MÁV-ot bérbe adni szándékozik angol–francia tőkés csoportoknak. A terv ellen a vasutas társadalom erélyesen tiltakozott.¹⁹ A nehézségek ellenére az évtized második felében a szolgáltatás mennyiségi és minőségi vetületében már egyértelműen megmutatkoztak a fellendülés jelei.

¹⁸ LOVAS GYULA – TÓTH SÁNDOR: *Az Orient expressz*. Budapest, 1991. 216–221.; Kerkápoly: i. m. 261.

¹⁹ Lásd Miklós: i. m. 535.; *Új nemzedék*, 1920. június 20.