

tarifapolitika is. (Nagyon drága volt a személy- és teherszállítás egyaránt.) A vasút államosításának egységes koncepciója Baross Gábor államtitkársága (1883–86), majd minisztersége (1886–92) idején alakult ki és valósult meg.

Majzik Andrea

## Trianon és a magyar vasút

Az 1919/20. évi békeszerződések jelentős területi változásokat hoztak létre Közép-Európa térképén. A békekonzferencia sok területen nem a meghirdetett békecélok és rendezési elvek szerint hajtotta végre a rendezést. Hatalmi, gazdasági, katonai érdekek voltak az irányadók.

Ilyen gazdasági kérdés volt a vasútvonalak szomszédaink által való megszerzésének lehetősége. Ezek az érdekek szemben álltak a korábban kialakult, nemzetek közötti jogi elvekkel. Jellinek Henrik 1920-ban az 1870/71-es francia-német háború békeszerződésére hivatkozik mint jogalapra a vasútelosztás területén. A korábban magánvasutakkal rendelkező Elzász Németországhoz került. Az ott lévő fővasutat 325 millió aranyfrank értékben Németország megvásárolta. A szükséges helyi érdekű vonalat pedig 5%-os járadék alapján bérbe vette. Ebből arra a következtetésre juthatunk, hogy bár a háború következményeiért a háborút viselő állam volt felelős, de a felelősség nem terjed ki a polgárokra, gazdasági intézményekre. A magánjogok messzemenő figyelembevétel kaptak. A nemzetközi jog ezen meghatározása és korábbi érvényesülése szerint a trianoni szerződés határmegállapítása, a vsúttal szembeni eljárása elfogadhatatlannak bizonyult.

Számos – a vasút történetében járatos – személyiség tragédiaként élte meg az 1914-ben 18,933 km hosszú magyar királyi államvasút megcsonkítását. A határmegállapításnál Széchenyi művét érte visszafordíthatatlan pusztítás.

Táblázatok sora készült az eredeti és a megmaradt vasút hosszának megállapításáról, veszteségeink szemléltetésére. Zelovich Károly adatai a következők:

	<b>M. kir. államvasutak</b>	<b>általuk kezelt h. é. v.</b>
1914	8,411 km (44,3%)	10,522 km (55,7%)
		ö.: 18,933 km
1923	3,191.1 km (43,6%)	4,115.7 km (56,4%)
		ö.: 7,306.8 km

A személyvonati teljesítmény 46%-a, az áruforgalom 43%-a maradt Magyarország területén.

A fővonalakat csomópontszerű rendeltetési állomásaik előtt vágták el. A fővonalak közül mindössze kettő maradt sértetlenül: a pusztaszabolcs – börgönd – tapolcai és a székesfehérvár – celledömölki vaspálya. Negyvenkilenc vonalat metszett el az új határ, ebből negyvenkettő nyílt pályán, szántóföldön ért véget. Így az új határok mentén, a pusztában kellett határállomásokat létesíteni.

Milyen szempontok vezettek a Magyarország számára előnytelen vasútcsonkításhoz? A kérdés –, hogy miért ott húzták meg a trianoni határokat, ahol meghúzták –, nem kerülheti el figyelmünket. Egy adott államterületet az államhatalom a közlekedés és a távközlés segítségével tart össze. A modern államok az első világháborúig kiépítették vasúti és távközlési hálózataikat, melyek beépültek az adott államterületbe. Így volt ez Magyarországon illetve a Monarchia esetében is. A vonalak ott épültek, ahol szükség volt rájuk, és ahol gazdaságilag hatékonyan üzemeltethetők voltak. A békeszerződésnek az utódállamoknak ígért területeket és Magyarország vasúthálózatát kellett összeegyeztetnie. A területrendezésnél a történelmileg igazolt sorrenddel ellentétben a vasútvonalak voltak előbb, és ehhez igazították az új államhatárokat. A határmegállapításnál 42%-ban kb. 1,000 kilométer hosszúságban a vasútvonal játszott szerepet.

Romániának az antant hatalmak 1916 augusztusában titkos szerződésben Magyarországnak a Tiszától keletre eső területét ígérték. A területi foglalások és rekvirálások a békeszerződést megelőzően kezdődtek: 1,169 mozdony, 1,578 személy, 527 poggyász és 33,974 teherkocsi került a keleti szomszéd birtokába.

Az Alföld keleti peremén húzódott az ún. vásárvonal. A hegyvidék és síkság termékei cserélődtek itt, forgalmas vásárhelyek alakultak ki. Ezeket utak, vasutak kötötték össze. Ezt az Erdélyt nyugatról megkerülő vonalat kapta Románia. Hogy ennek a fontos vásárvonalnak a lakossága délen vegyes, Nagyváradtól északkeletre tiszta magyar volt, elhanyagolható szempont maradt. A vásárvonal vasútrendszerének funkciója eredetileg Budapest és a perifériák közötti sugaras forgalom levezetése volt, az átlós vonalak kisebb teljesítményű helyi érdekű vonalak voltak. Ezeket a vonalakat a románok elsőrangosították. Ezen kívül közvetlen kapcsolatot létesítettek Románia és Csehszlovákia között. Ez a Magyarországot megkerülő új fővonal (Arad – Nagyvárad – Szatmárnémeti – Királyháza – Máramarossziget – Körösmező – Delatyn – Kolomea – Csernovic) jelentős átmenő forgalmat vont el a MÁV-tól. A határmódosítás közlekedési ellátatlanságot, centrumok nélküli területeket teremtett, különösen Szabolcs–Szatmárban, Biharban és Abaújban.

Összefoglalva az új román államnak szinte tálcán hozták a számára új, optimális vasúthálózatot, és ehhez igazították az államhatárt.

Szomorú érdekességként megemlíthetjük, a kötegyáni állomás megosztását. Az állomás felvételi épülete magyar területen, a raktár román területen található. Egy, a bizottságban résztvevő, ezredes egyszerűen összehajtotta a helyszínrajzot, és a határt a hajtás mentén húzták meg.

A Barcs – Szigetvár – Pécs – Bátaszék – Baja – Szabadka – Horgos – Szeged összekötő vonal pár kilométerre húzódott az 1918/21. évi jugoszláv-magyar katonai demarkációs vonaltól. Szabadkától nyugatra és Szegedtől keletre fonódtak össze azok a vasútvonalak, amelyeken akkor a nyugat-keleti forgalom lebonyolítható volt. Szegedet nem csatolhatták el, ezért új Tisza-hidat kellett építeni, hogy biztosítsák a Jugoszlávia és Románia közötti összeköttetést. Az új híd 1921-re Zenta és Csóka között megépült. Ezzel csatlakoztak a Magyarországot délről megkerülő fontos vasúti vonalhoz. Erre vezették a Simplon Expressz egyik ágát is. A másik ágát Belgrádnál csatlakoztatták az Orient Expressz régi útvonalára. Ezzel az expressz vonalát tulajdonképpen korábban gyorsvonatot nem látott vonalra vezették át. Francia, olasz, jugoszláv, román szerződés jött létre – igaz, 1920-ban már meg is szűnt – mely szerint az Orient Expressz tíz évig nem mehet át Budapesten.

A Szabadka környéki vasút szabta határszakasz által elszakított magyarság száma kb. háromszázezer fő. A Zombor – Bajmok – Szabadka – Horgos vonaltól délre, körülbelül



száz kilométer hosszúságban fut a vasút a határral párhuzamosan, túlnyomórészt magyar nyelvterületen.

A Csehszlovákiához került országrészben a vasúthálózat fejlett volt, de földrajzi fekvése nem tette lehetővé a nyugat-keleti irányú összeköttetést, illetve ami volt, az délebbre, magyar területen húzódott. Így vetett szemet az újszülött északi szomszéd a magyar vasút büszkeségére, a (Budapest) – Párkány/Nána – Érsekújvár – Pozsony végig kétvágányú fővonalára, amely Galántáig kizárólag magyarul haladt. A vasút és a Duna mint hajózható folyam roppant csábító haszonnak ígérkezett. Megkapták...

A csehek részére az ún. transzcsehszlovákiai magisztrálé keleti szakasza: Kassa – Csap – Királyháza vált megszerzendő céllá. A legáhitottabb állomás Sátoraljaújhely volt. Ez az állomás nagy vitát okozott a magyar és cseh felek között. A megoldás: magyar állomás, de a hozzátartozó teherpályaudvar Csehszlovákiához került.

A másik szükséges nyugat-keleti összeköttetés Losonc – Fülek – Feled – Sajólénárdfalva – Pelsőc – Rozsnyó – Kassa közötti kapcsolat volt. Mind a Kassa – Csap – Királyháza, mind pedig a Losonc – Kassa fővonal kb. 380 kilométer hosszúságban magyar többségű területen haladt.

A történelmi Magyarország németlakta nyugati sávját, Sopronnal Ausztriának ígérték. Itt nem volt megszállás, a magyar közigazgatás 1921 őszéig a helyén maradt. Sopron népességének 51%-a magyar volt, hovatartozásáról népszavazás döntött. Sopron Magyarországnál maradása kétfelé vágta Burgenlandot, pontosabban a déli Burgenlandba vezető vasútvonalakat. A vasúti átmenőforgalmat ún. peage-szerződéssel sikerült megoldani. Az osztrák-magyar határ az egyetlen korrektil megvont határszakasz, bár a korábban megépült mellékvonalakat ez is lehetetlen módon szabta szét.

Trianon célja az volt, hogy az utódállomoknak juttatandó területek el legyenek látva vasutakkal. Ezen kívül a békeszerződés számos kötelezettsége egyoldalúan Magyarországot terhelte:

268. c.: „...általános kötelezettség, hogy az országgal határos, vagy nem határos hatalmak területéről származó, vagy odarendelt személyek, áruk, vasúti kocsik és a posta részére szabad átmenet engedélyeztetik.”

Magyarországgal szemben forgalmi illetéket alkalmaztak, az átutazó kivándorlókra mindenféle ellenőrzést tiltottak. Minden előny és kedvezmény, amit a magyar ipar és mezőgazdaság nyerhet külföldi árura is érvényes. Új határállomásokat kellett létesíteni és negyvenkilenc vámhivatalt.

Kötelezték a magyar felet arra, hogy a vonalakat, szerelvényeket jó állapotban kell átadniuk, a szükséges javításokat magyar műhelyekben végezzék.

Az utódállomokat nem kötelezték arra, hogy a vasutak személyzetét megtartsák. Ezáltal 299,000 egyén gazdasági léte vált kérdésessé. A beállított jövedelmi veszteség 5%-os tőkésítése mellett 2 milliárd 353 millió korona veszteségnek felel meg. A magánvasutak helyzete valamivel kedvezőbb volt. Ezek a vonalak az engedélyidő tartama alatt tisztán magántulajdont képeztek. A részvénytársaságok maradtak vasútjaik tulajdonosai. Joglegalap az engedélyokmányok szolgáltak. A részvénytársaságok elismerése mint gazdasági és hitelhataálmként szerepelt.

Ebben az időszakban a bankok és részvénytársaságok terén általános tőkeszaporítási törekvések jelentkeztek. Tőke nélkül a nyerstermékek beszerzése, a kereskedelem centralizálása lehetetlen. Nem véletlen tehát a magánvasutak további létezése az új állam területén. Így került külön cikkelyezés alá az Déli Vasút ügye. Ez az 1890-es években szembe

helyezkedett az osztrák kormánnyal, de nem államosíthatták, csak egészében lehetett beváltani. A trianoni szerződés után vonalai négy állam területén futottak. Helyzete megváltozott, de egységes vasútforgalmi és díjszabási feltételeit az érdekelt államtól követelhetette. Fogantatosítására a Népszövetség külön bírói fórumot hozott létre, hiszen a darabolás a részvénytársaság tönkretételéhez és a kötvények tőkije és kamatja megszűnéséhez vezetett volna.

Milyen veszély fenyegette még a MÁV-ot az 1920-as évek elején?

1920. június 4. után elterjedt az a hír, hogy a MÁV-ot egy Halmos Károly nevű ügynök közvetítésével kilencven esztendőre a kormány bérbe akarja adni az antant hatalmak bizonyos pénzcsoportjainak, és 60%-os tiszta jövedelmet is biztosít. Az Egyesült Keresztény Nemzeti Liga tiltakozott, Czákó Adolf műegyetemi tanár gyűlést tervezett a MÁV bérbeadása ellen. 1920. június 19-én a vasutasok és postások gyülekezete – az Új Nemzedék beszámolója szerint – a magyar közlekedési eszközök bérbeadását hazaárulásnak bélyegezte.

A területi, anyagi és egyéb veszteségekről a következő táblázatok adnak képet és összehasonlítási alapot a történelmi Magyarország és a kialakult helyzet viszonya közötti megítéléshez:

#### A vasúthálózat megcsonkítása

	Összesen	Állami	Magán
Jugoszlávia	3830 km	1378 km	2452 km
Románia	5501 km	2026 km	3475 km
Csehszlovákia	3731 km	1885 km	1846 km
Ausztria	409 km	46 km	363 km
<b>Összesen:</b>	<b>13471 km</b>	<b>5335 km</b>	<b>8136 km</b>

	Hivatalnok és altsízt	Munkás	Eltartottak száma
1914 (21400 km)	76662 fő	70522 fő	310769 fő
1920 (ebből kiesik: 14000 km)	49980 fő	46200 fő	202329 fő

29900 fő gazdasági léte vált kérdésessé.

	Mozdony	Személy	Poggyász	Teher (db)
1913	4949	8718	35371	105837
Elfoglalt területen maradt:	2231	4856	2264	47856
Mo. birtokában maradt volna:	2718	3862	1273	57979
Román rekvirálás:	1169	1578	527	39974