

Miszlay Zsolt:^{*}
Magyarország vasúti infrastruktúrájának alakulása Trianon
és a Bécsi döntések tekintetében

Abstract

The 4th of June 1920. dictated peace of Trianon's forced onto Hungary the borders and developed structures were 1938 between 1941 they changed again as a result of feedbacks.

The railway system forming Hungary's traffic spine played a deciding role in the forming of the borderlines, his planning. The regional directions between 1920–1947, border modifications at the same time not Hungary meant his changes to his railway system only. The railway infrastructure changed it in a big measure and not in a last row the service staff's situation.

Present lecture shows it the border changes background caused by, the railway infrastructure presents his establishment, with a strange look onto the employees' situation.

Az 1920. június 4-én Magyarországra kényszerített trianoni békediktátum által megvont határok és kialakított struktúrák az 1938 és 1941 közötti terület visszacsatolások következtében újból megváltoztak.

A Magyarország közlekedési gerincét képező vasúthálózat döntő szerepet játszott a határvonalak kialakításában, megtervezésében. Az 1920–1947 közötti területi rendezések, határmódosítások ugyanakkor nem csak Magyarország vasúthálózatának változásait jelentette. Nagy mértékben átalakította a vasúti infrastruktúra és nem utolsósorban a kiszolgáló személyzet helyzetét.

Jelen előadás a határváltozások okozta hátteret, a vasúti infrastruktúra alakulását mutatja be, különös tekintettel az alkalmazottak helyzetére.

A trianoni békeszerződés aláírásának idején – és még hosszú ideig – a vasút volt az ország közlekedésének gerince. Ezen okból a trianoni békediktátummal az utódállamoknak könnyű volt a magyar vasúthálózatot megbéníttatni, minthogy az átlós összeköttetéseket az új határok megvonásával elszakíthatták. A trianoni országhatár közel 50 vasútvonalat a nyílt vonalon vágott át, közülük többet a rendelkező állomások és a csomópontok előtt.

Trianon hatása Magyarország gazdaságára, vasúthálózatára

A politikai és diplomáciai eseményeket mellőzve térnék ki jelen tanulmányomban a gazdaságot jelentős mértékben befolyásoló vasúti közlekedési viszonyokra.

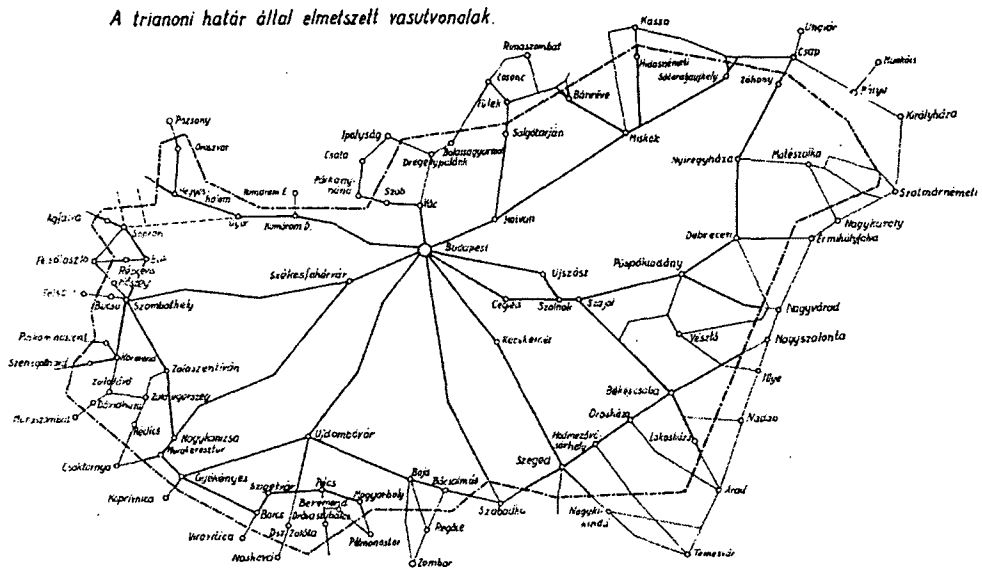
Az 1920. június 4-én bekövetkezett trianoni területi és népességi veszteségek számadatai nem fejezik ki teljességében Magyarország teljes veszteségét. A trianoni határok az ország szétdarabolása során megbontották és szétszakították a Kárpát-medence területi egységét, az alföld és hegyvidéki területeket, azoknak egymást természetes módon kiegészítő jellegzetességét.

A közvetlen gazdasági veszteségek között az egyik legsúlyosabb következmény az ipari potenciál vesztesége. Több mint a fele került az utódállamokhoz, valamennyi sóbánya, a

^{*} Főmuzeológus, PhD doktorjelölt – Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum.

vasércbányászat csaknem teljesen, az ásványi fűtőanyagok jelentős része lett a trianoni győzteseké. A békeszerződésben megállapított határ közelében lévő nagyobb városok, amelyek a gazdasági élet és a kultúra központjai voltak, az utódállamoké lettek, túlnyomóan magyar lakosságukkal. Magyarország szétszaggatásával megszűnt a gazdasági egység, a forgalom, a folyamszabályozás, a vízgazdálkodás és az erdőgazdálkodás rendszere.

A trianoni békediktátum következtében Magyarország elvesztette közlekedési infrastruktúrájának nagyobbik részét, amely az utódállamokhoz került. A hirtelen összezsugorított hálózat nemcsak méretében változott, hanem szerkezetében torzult, ezért jóval kedvezőtlenebb lehetőségeket biztosított a közlekedésre. A megmaradt, jóval kisebb infrastruktúra üzemeltetése kevésbé lehetett gazdaságos. Az elcsatolásból adódó veszteségeket az országot megszálló idegen hadseregek harácsolásai tették teljessé. Az ország közlekedésének trianoni veszteségei nagyjából ugyanolyan mértékűek voltak, mint területi veszteségeink. A vasúthálózatnak csak 38%-a, a járműállomány 44%-a maradt meg.



1. térkép. A trianoni határ által elmetszett vasútvonalak

A trianoni határok mintegy félszáz magyar vasútvonalat vágtak ketté,¹ elszakították egymástól a nagyvárosokat és mezőgazdasági környezetüket. A megmaradt normál vonalhossz 8705 km-t tett ki.

Hasonlóan súlyos veszteségek érték a hazai vasút járműállományát és egyéb berendezéseit. A MÁV 4887 gőzmozdonyból 1528 db, 4725 személykocsijából 2031 db, 36 866 teherkocsijából 16 294 db maradt. Igen nehéz helyzetbe kerültek az elszakított területeken szolgálatot teljesítő magyar vasutasok, közülük sok ezer család a menekülést választotta, egy részüket el tudta helyezni a MÁV, más részüket nyugdíjazták. Az országcsönkítés utáni időkből közlekedési szempontból a megmaradt vasúti pályák, berendezések és a

¹ Lásd: 1. térkép, Forrás: Mezei István szerk. (2005): A magyar vasút krónikája a XX. Században, MÁV ZRt. Budapest, 75. p.

járműpark elfogadható állapotba helyezése volt az elsődleges. E mellett, a megmaradt vonalak helyreállítása után – szükségképpen – új vonalrészek építésére is sor került.

A trianoni határok megvonásában a vasútvonalak meghatározó jelentőségűek voltak: a határok összes hosszának kb. 40%-ánál – közel 1000 km-en – a vasútvonalak voltak a legfontosabb tényezők. Ebben az utódállamok gazdasági, illetve stratégiai érdekei érvényesültek. Az elcsatolt egyes vasútvonalak felhasználásával szomszédaink hamarosan egységes vasútrenszert alakítottak ki, amely a trianoni határral párhuzamosan haladva lehetővé tette, hogy a vasúti forgalom elkerülje Magyarországot.

A vasúti infrastruktúra, valamint a vasúti személyzet helyzete

A trianoni döntés következtében legelőször is az új határállomásokat kellett megépíteni, felszerelni, üzemi épületekkel ellátni, megfelelő személyzettel benépesíteni, hogy azok alkalmasak legyenek az átmenő forgalomra, a MÁV pedig elláthassa az európai forgalomban rá váró feladatokat.

A kifosztott ország azonban a beruházásokra szükséges anyagiakat csak nehezen tudta biztosítani. Növelte a vasút gondjait az utódállamok területéről kiutasított alkalmazottak nagy száma, amit csak erőszakos státuszrendezéssel, kényszernyugdíjazással lehetett csökkenteni. Mindezek pedig hatalmasra növelték a MÁV-ra háruló nyugdíjterheket. Mégis a világválság ellenére gyorsan talpra állt a magyar vasút. 1925–1930 között megkezdődött a vasúti felépítmények korszerűsítése és ez a munka a második világháború kitöréséig folyamatos volt. Követelte ezt a megjelent versenytárs, a közúti szállítás.

A sínrendszerek korszerűsítésén kívül a harmincas évek elején megszülettek a korszerű kitérőtípusok, bár egyelőre csak a fővonalakon kerültek beépítésre. Ugyanígy átépítésre, megerősítésre kerültek a vasúti hidak is az anyagi lehetőségek függvényében. A MÁV az erősen elhasználódott mozdonyait folyamatosan selejtezte, azonban nagyobb arányú mozdonybeszerzésre csak a második világháború éveiben került sor. A Budapest–Hegyeshalom vasútvonal villamosítása mellett nagy jelentőségű volt a motoros üzem fejlődése is. Ennek keretében a mellékvonalakon is lehetővé vált a személy- és teherforgalom szétválasztása. A kisforgalmú vonalakon a személyforgalom nagy részét motorkocsikkal bonyolították le, amelyekkel a személyvonatok utazási sebességét kétszeresére lehetett növelni. A fővonalakon is megjelentek a motoros vonatok, a Ganz-gyár megteremtette a nemzetközi forgalomra is alkalmas gyorsínautóbuszát, az ún. Árpád-típusút, amelyek itthon és külföldön is egyaránt elismerést arattak.

Ezzel szemben rossz helyzetben volt a MÁV a teherkocsik helyzetét illetően. 1938-ban összesen 43 000 teherkocsival rendelkezett a MÁV, sokkal korszerűbbnek mondható a nemzetközi áruforgalom céljaira használt, kompon való szállításra is alkalmas hűtőkocsik, valamint a katonai járművek szállítására alkalmas kocsik tekintetében.

Eléggé korszerűtlen volt a magyar vasutak távközlési rendszere. Az üzletvezetőségek és a vonali állomások között az értekezés eszköze csaknem kizárólag a távíró volt, a telefonkapcsolat csak a jelentősebb csomópontokkal épült ki. Csak közvetlenül a második világháború kitörése előtt építették ki az Államvasutak rádiótávíró hálózatát az igazgatóság és az üzletvezetőségek, illetve a legfontosabb csomópontok között.

A személyzet helyzetét könnyítendő kezdett a MÁV nagy lakásépítésekbe. Ez azért is fontos volt, mert az elszakított területekről menekültek lakáshoz való juttatása nagy gondot jelentett nemcsak az országnak, hanem a MÁV-nak is. Évekig egy-egy állomás mellékvágányán félreállított vagonokban laktak a menekültek. Létszámukra jellemző, hogy 1920-ban 4387 vasúti vagon foglaltak el és még 1922-ben is 2245 teherkocsiban voltak vagon-

lakók. Egészen 1927-ig vették igénybe a menekültek vasúti vagonokat. A MÁV arra törekedett, hogy a szolgálati helyek közelében juttassa lakáshoz az alkalmazottait, amennyiben ott nem volt megfelelő számú, akkor ezek építésével igyekeztek kielégíteni az igényeket. Az új lakások elosztásánál az üzemi érdekek mellőzésével nem egyszer a szociális szempontokat érvényesítették. Azokat juttatták lakáshoz, akik egészségügyi, családi vagy más szociális szempontból a leginkább rá voltak szorulva. Az infláció miatt a vasút nem tudott megfelelő bérezést adni alkalmazottainak, annak ellenére, hogy a fizetést és a különféle pótlékokat rendszeresen emelték, esetenként rendkívüli segílyt adtak nemcsak a tényleges alkalmazottaknak, hanem a nyugdíjasoknak és a vasutas özvegyeknek is. A MÁV természetbeni ellátással igyekezett alkalmazottainak anyagi helyzetén javítani, évenként több alkalommal kedvezményes élelmiszer ellátást, tüzelőanyagot, ruha-, szövet- és cipővásárlási akciókat szervezett. Ingyen szállította haza a vasutasok tüzelőjét. Budapesten kedvezményes villanyáram-tarifában részesültek a vasutasok.

Fontos kérdést jelentett a magyar vasutak háborús feladatait illetően, hogy a hazai vasutakat és személyzetüket katonai feladatokra a harmincas évek második feléig nem is készítették fel. Részben, mert a trianoni békeszerződés teremtette körülmények és a békeszerződés által támasztott feltételek ezt nem engedték, részben azért, mert a magyar vasutak az akkori katonai elképzelésekben számottevő feladatot nem is kaptak. Változott azonban a háborús feladatokkal kapcsolatos elképzelés az 1938 márciusában meghirdetett 1 milliárd pengős győri kormányprogram meghirdetésével, amelynek legfőbb célja ugyan a hadsereg korszerűsítése volt, de a beruházási összegből jelentős rész jutott a magyar vasúti közlekedés fejlesztésére is.

A vasutasság számára szigorúan tilos volt a kapcsolat a munkásmozgalommal, akiről ez kitudódott, azt elbocsátották. A közel 53 ezer, jórészt az első világháborút már megjárt katonavasutas számottevő tömeget jelentett, ugyanakkor ez a személyzet valóban második hadsereg volt, akiknek még békeidőben is gyakran kellett kényes feladatokat ellátnia. Ilyen feladat volt a magyar hadsereg tiltott fegyvereinek rejtegetése és szükség esetén a népszövetségi ellenőrök előli elszállítása. Ismert, hogy a trianoni békediktátum megszabta, hogy milyen fegyverzet lehet a magyar honvédségnek, ezt időnként ellenőrizték is a népszövetség ellenőrei. A megengedettnél nagyobb kaliberű ágyúkat, több fegyvert az ellenőrök megérkezése előtt vasúti szerelvényekbe rakták és mindig ellentétes országgrészre irányították az ilyen vonatokat, mint ahol az ellenőrök jártak. Hasonlóképp rejtegették és szükség esetén utaztatták a páncélvonatok kocsijait is, nem egyszer hűtökocsinak álcázva.

A vasutasság egy részének ugyanakkor más szerepet is szántak. Mivel a katonai kiképzést is korlátozta a békeszerződés, ezt különböző sportszervezetekben folyó kiképzéssel igyekeztek pótolni. Az egyes telepállomások, csomópontok vasutas lövészcsoportjai jelentős létszámmal rendelkeztek.

A korábbiakban már említett győri program idején oldotta fel a Népszövetség Magyarországot a fegyverkezési korlátozások alól. Azonnal megkezdődött az ország fegyverkezési programja, amelynek keretében fokozták a fiatalság előképzését a katonai szolgálatra. Ennek az előkészítésnek volt a szervezete a levante-mozgalom, amelyben a vasúti tanonciskolák is jelentős mértékben közreműködtek. Az 1939-es új honvédelmi törvény elfogadásával megkezdődött a műhelyi tanoncok körében is a levante-mozgalom erősítése.

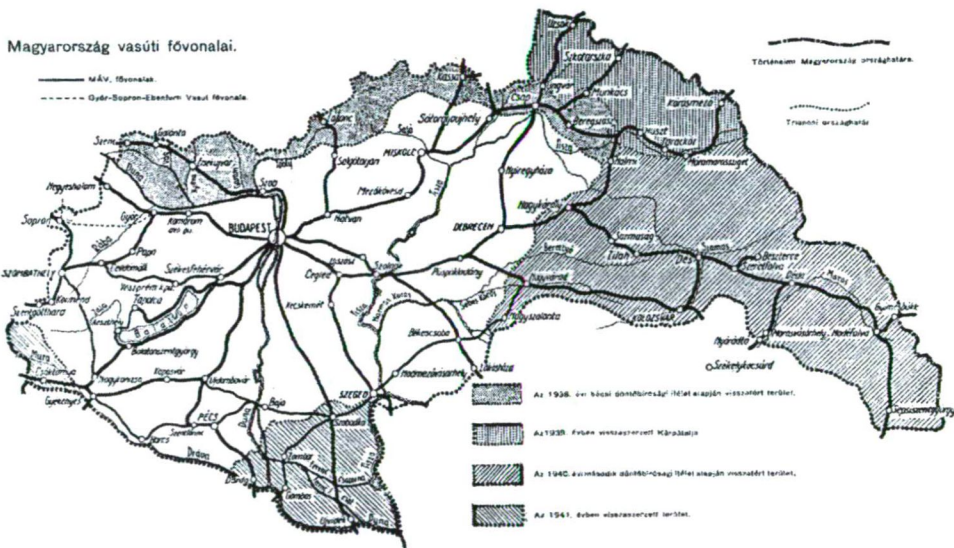
A magyar vasutasok táborában egy különleges csoportot alkottak a csaknem kizárólag a végrehajtott forgalmi szolgálathoz beosztott, úgynevezett „Gömbös-katonák”. Nevüket onnan kapták, hogy a Gömbös-kormány idején katonai szolgálatra önként jelentkezett fiatal emberek voltak, akik azonban az általános hadkötelezettség bevezetésekor, s ezzel együtt a honvédség átszervezésekor lehetőséget kaptak, hogy válasszanak a különböző felkínált állami alkalmazási lehetőségek közül. Jelentkezhetek pénzügyőrséghez, postához, fegyőr-

nek, vagy vasutasnak is. Igen jelentős számban vett fel a vasút a harmincas évek második felében ilyen férfiakat vasúti szolgálatra, akik később a honvédség altiszti, vagy tisztesi állományában jelentős szerepet kaptak. Behívásukra azonban csak akkor került sor, amikor már közvetlenül felmerült annak lehetősége, hogy területi revízióval a Trianonban elvesztett országrészek egy részét és velük a vasútvonalakat visszakapjuk.

Mindez azonban egy következő tanulmány anyagát képezik. Előadásom végén röviden ismertetném a területrevízió és az ennek következtében kialakult vasúthálózati helyzetet.

Vasút és területrevízió

A Trianon utáni Magyarország területének és ezzel vasúthálózatának növekedése az 1938. és 1940. évi bécsi döntéseknek, továbbá Kárpátalja 1939. évi és a Délvidék 1941. évi visszaszerzésének nyomán következett be.²



2. térkép. Magyarország vasúti fővonalai 1938–1941

Magyarország második világháborús szerepvállalását nagyban előidéző szövetségi rendszer és katonai, politikai helyzet eredményeképpen került sor az első bécsi döntésre 1938. november 2-án. A döntéssel Magyarország megkapott a felvidéki területtel együtt 1042 km hosszúságú normál- és 42 km keskeny nyomtávolságú vasútvonalat. Ezzel visszakertült a Budapest-Pozsony fővonal Budapesttől Szencig terjedő része, továbbá újra a hazai vasúthálózat része lett Érsekújvár, Losonc, Kassa. A vasúthálózat ezzel közel 9000 km-re növekedett.

1939 kora tavaszán a kárpátaljai területi revízió is megtörtént. A visszacsatolással újabb 1362 km hosszúságú normál- és 218 km keskeny nyomtávolságú vonallal gyarapodott a magyar vasúthálózat, elérve a 10 582 km-t. Kárpátalján a visszacsatolás révén az ungvár-

² Lásd: 2. térkép, Forrás: Lovas Gyula szerk. (1996): Magyar vasutak a II. világháború éveiben. MÁV Rt. Budapest, 16.p.

uzsoki, a munkács–szkotárszkai és a csap–huszt–körösmezei fővonalak teljes hosszban magyar területre kerültek. Ismét magyar területen működött a közel 80 km hosszú Taracvölgyi Erdei Vasút. Ezen felül 1940-ben Taracköz és Aknaszlatina között egy új, 16 km hosszú, normál nyomtávolságú vasutat építettek.

A második bécsi döntés értelmében 1940. augusztus 30-án Észak-Erdélyt és Székelyföldet Magyarországhoz csatolták. E döntéssel Magyarország 1860 km normál, valamint 423 km keskeny nyomtávolságú vasúttal gyarapodott és a teljes vasúthálózat hossza 12 864 km lett.

A két világháború közötti magyar területrevízió utolsó mozzanata volt a Délvidék 1941-es megszállása. A Bácska, a Muraköz és a baranyai háromszög elfoglalásával az új természetes határt délen a Dráva, majd a Duna, keleten a Tisza képezte. E területek visszacsatolásával a MÁV vonalhálózata 1147 km-rel növekedve, elérte a 12 742 km-t. A teljes magyar vasúthálózat pedig 14 012 km lett, ebből 12 784 km volt normál-, 1227 km pedig keskeny nyomtávolságú. A délvidéki vasútvonalak visszacsatolása lehetővé tette a Dunántúl közvetlen vasúti összeköttetését Nagyvárral és Kolozsvárral.

A második világháborút lezáró párizsi békeszerződés 1947-ben a trianoni határokat határozta meg ismét Magyarország számára, amellyel kialakult a mai Magyar Köztársaság államhatára, vasúti hálózatának és infrastruktúrájának visszarendezésével együtt.

Irodalomjegyzék

- Czére Béla* (2000): Magyarország közlekedése a 20. században I. Budapest.
- Gergely Jenő–Pritz Pál* (1998): A trianoni Magyarország, 1918–1945. Budapest.
- Horváth Ferenc* (1991): A magyarországi vasúthálózat változásai a két világháború közötti időszakban (1920–1944). In: Vasúthistoria Évkönyv.
- Keleti Dénes*: A megcsönkített államvasutakról. In: MMÉE Közlönye 55. kötet. 26. sz.
- Lovas Gyula* (szerk.) (1996): Magyar vasutak a II. világháború éveiben. MÁV Rt. Budapest.
- Miszlay Zsolt* (2007): Az észak-erdélyi vasúthálózat rekonstrukciója a terület visszacsatolás tükrében. In: Gulyás László–Gál József: Európai kihívások IV. SZTE Mémóriai Kar, Szeged.
- Magyar Statisztikai Közlemények 1920–1944. Magyarország Vasutainak Állapota.
- Magyar Vasúttörténet 1846–2000. (2000): MÁV Rt. Budapest.
- Majdán János* (1987): A „vasszekér” diadala. Budapest.
- Majdán János* (1997): Vasút a Dunától a Dráváig, MÁV Rt. Budapest.
- Mezei István* (szerk.) (2005): A magyar vasút krónikája a XX. Században, MÁV ZRt. Budapest.
- Unyi Béla* (1989): Vasúthálózatunk alakulása 1914-től napjainkig. Budapest.