

A magyar vasutak helyzete Trianon idején

Hungarian Railways at the Time of the Trianon Peace Treaty

Perjámosi Sándor

Magyar Mezőgazdasági Múzeum és Könyvtár Agrártörténeti Szakkönyvtárvezető

perjamosi@gmail.com

Initially submitted Sept.25, 2019; accepted for publication Oct. 28, 2019

Abstract

Concerning the contemporary situation and development of Hungary within the de facto new borders since 1920, it is of preeminent importance to explore the state of the Hungarian railways. The World War I, the occupied territories by the Little Entente countries - especially that of the Romanian occupation and subsequent plundering of Hungarian assets left behind on Hungary's image irreversible consequences. This is especially true related to the Hungarian railway network, rolling stock, associated assets and equipment quantifying of which a prerequisite to shed light to the subsequent era. Data below to be discussed contribute basically to a thorough presentation of this era in terms of history of technology and economics respectively.

Kulcsszavak: vasút, Magyarország, I. világháború, Trianoni békeszerződés, román megszállás

Keywords: railway, Hungary, World War I, Trianon Peace Treaty, Romanian occupation

Az I. világháború 1918 őszén a központi hatalmak és így Magyarország vereségével is zárult. Az I. világháborús események területileg országunknak csak kis hányadát érintették, de Magyarország vasúti vonalai a hosszantartó világháború egész tartama alatt nagyobb forgalom lebonyolítására voltak kényszerítve, mint amennyit a teherbírásuk megengedett volna s erőteljesen igénybe vették a magyar vasúthálózatot és a vasúti parkot. A folyamatosan változó hadihelyzet közben a vasútnak jutott a legsúlyosabb katonai feladatok egyike, a csapatszállítások és az utánpótlások minél gyorsabb és akadálytalan lebonyolításának megoldása. Ugyanakkor továbbra is megszakítás nélkül kellett kielégítenie a polgári és közgazdasági igényeket. A szükséges felújításokra nem volt sem idő, sem pénz s ennek következtében jelentősen amortizálódott. Az őszirózsás forradalom és a tanácskormány intézkedései lezüllesztették a vasutastársadalmat, és ez a vasúti szervezettséget jelentős mértékben megbomlasztotta, a román megszállás pedig egyenesen kifosztotta a magyar vasutakat. Ezt tetézte a hazaözönlő katonák és a megszállt területekről érkező menekültek áradata, akik – jobb híján – a pályaudvarokon található vagonokba költöztek be, ezzel újabb leküzdhetetlennek tűnő feladat elé állítva a magyar kormányt és a vasutakat. Ezt nagy nehézségek árán csak 1927 márciusára sikerült felszámolni.

Az ország területén zajló hadicselekmények a vágányokban viszonylag kevés, a hidakban annál több kárt okoztak. A háborúban és a háborút követő forradalmi és intervenciós időszakban elsősorban a Tisza és néhány kisebb folyó hídjai sérültek meg. A Dunán, a trianoni országhatáron belül a hidakat nagyobb kár nem érte. Megsérült, tönkrement vagy használhatatlanná vált a záhonyi, a tokaji, a tiszafüredi, a kiskörei, a csongrádi és a szolnoki Tisza-híd, míg az algyői és szegedi hidakban nagyobb kár nem esett. (Cholnoky 1947: 67) A vasúti közlekedésre legnagyobb jelentőséggel bíró szolnoki Tisza-hidat 1919. május 1-jén a felvonuló román csapatok miatt robbantották föl.

A magyar vasutak mozdony- és vagonparkja 1920-ra erősen megfogyatkozott, és ami megmaradt annak is jelentős része elhasználódott felújításra, javításra szorult. A korabeli 16 javítóműhelyből összesen 8 maradt meg, (Kelety 1921: 199) s ezekben a háborús események ideje alatt és az azt követő időszakban is folyamatosan folyt a munka. Ez azonban sok alkalommal anyagihiány miatt lassult, egyes javítási munkafázisok leállásra kényszerültek. Nem egy alkalommal, csak egyéb szerkezeti részeiben sérült más mozdonyokról leszerelve lehetett pótolni a hiányzó alkatrészeket, s ugyanezt a gazdaságtalan eljárást kellett követni a teherkocsik javításánál is.

Ugyanakkor a trianoni Magyarországon maradt a járműgyártó kapacitás 80%-a, csak az aradi gépgyár került idegen fennhatóság alá, így az új járművek beszerzésénél a magyar vasutak kedvező, míg az utódállamok társaságai kedvezőtlenebb helyzetbe kerültek. Mindennek ellenére a MÁV korábbi megrendeléseire anyag alig érkezett, mert a szükségleteket a hazai gyárak a mostoha szénellátás és kokszihiány miatt csak kis mértékben voltak képesek teljesíteni. Jellemző erre az időszakra, hogy az államvasutak által 1919-ben és 1920-ban rendelt összesen 1260 kocsis vasanyagából mindössze 410 kocsira valót, azaz az egésznek kevesebb, mint harmadát voltak képesek leszállítani a hazai vasművek. Ezt tetézte, hogy az 1919–1921 januárjáig terjedő időben sem a MÁV, sem a magyar államkincstár nem rendelkezett olyan megfelelő nagyságú pénzüsszegekkel, melyekkel a nagyobb megrendeléseket képesek lettek volna pontosan fizetni. (Kelety 1921: 199)

A háborús évek fenntartási munkáinak lemaradását jól mutatja a sín- és talpfacserék alacsony mennyisége is. Az akkori elfogadott alapelvek alapján a pályaállapot fenntartásához a sínek évi 3–4%-os cseréje volt szükséges. Ugyanakkor e tekintetben már a háborút megelőző évek is lemaradást mutatnak. 1912–1915 között az állag évi 2,15%-a került cserére, azaz átlagosan évi 395 km-en. 1916–1919 között az állagnak már csak évi 0,41%-a, azaz átlagosan évi 76 km, míg a háborút követő években 1920 és 1924 között évente csak az állag 0,15%-ára, azaz mindössze évi 12 km-nyi pályaszakaszon került sor. (Horváth 1991: 240) Ezt tetézte az a körülmény is, hogy a háború során egyes pályaszakaszok az átlagosnál sokkal nagyobb amortizációnak voltak kitéve.

*

1920 júniusáig az ország lakosságában, de a felelős politikusokban is még élt a remény, hogy az ország egysége – de legalább nagyobb része – egyben marad, s az új gazdasági élet beindulásával az ország hamar talpra állhat, a menekültek nagyobb része visszatérhet otthonába. Azonban a trianoni békeszerződés

aláírásával ez a remény elveszett, és új koncepciókban kellett gondolkoznia nemcsak az országnak, de a magyar vasutaknak is. Annál is inkább, mert az új helyzet a közlekedési, áruforgalmazási hálózatot nagy mértékben érintette.

Ugyanakkor a vasúthálózat és a vasúti park nemcsak lerombolva, szétzilálva és kifosztva volt, hanem az aláírás idején, még a békeszerződésben rögzített országhatárig sem terjedt ki az ellenőrzés, és így a vasúti üzemet sem sikerült a maradék ország teljes területén egységesen beindítani. Több idegen csapat és hadtest csak az aláírás után kezdte meg kivonulást a békeszerződésben rögzített határok mögé. A Szerb-Horvát-Szlovén királyság hadserege, pedig továbbra is megszállva tartotta Baranyát – Pécs központtal – és Baját, illetve a Szeged alatti újszegedi Maros és Tisza alkotta háromszöget.

A román megszállás és a magyar vasút

Az országban 1918 novembere óta lassan előre nyomuló román hadsereg 1919. július 29-én átlépte a Tiszát s megkezdtek támadásaikat a visszavonuló magyar Vörös Hadsereg nyomában, Budapest irányában. 1919. augusztus 4-én a román csapatok bevonultak a fővárosba. Ezzel az addig még viszonylag épségben megőrzött és sokáig sikeresen, a front elöl egyre hátrább vont vasúti park – románok általi – módszeres kifosztása kezdődhetett meg, ám megfelelő és ellenőrzött vasúti vonal hiányában azt azonnal elszállítani nem tudták. A főváros körzetébe összevont mozdonyok és kocsik jó zsákmányt jelentettek a harácsoló román hadsereg részére, s bár a MÁV-nál megpróbálták a Dunántúlra történő mentést, sajnos kevés eredménnyel. (Kelety 1921: 196)

A proletárdiktatúra összeomlása és a román hadsereg megjelenése között alig két nap telt el. Ebben az időszakban az államvasút gyakorlatilag felelős vezető nélkül állt, de politikai vezető sem volt, aki koordinálni tudta volna ezt a hatalmas feladatot. Ugyanakkor a románok portyázása idővel Győrön keresztül Hegyeshalomig terjedt, (Kelety 1921: 195) s így a maradék Dunántúlra menekített kocsik és gépek közül is csak kevés jó állapotú maradhatott meg.

Harry Hill Banndholtz amerikai tábornok, aki a Békekonferencia Legfelsőbb Tanácsa által megbízott Szövetséges Katonai Misszió amerikai delegáltja volt, így ír Naplójában már 1919. augusztus 18-án: „A románok a maguk részéről belekezdték Magyarország fosztogatásába, elvittek minden gépkocsit, mozdonyt, vasúti kocsit és más gördülőeszközt, eltulajdonították és Romániába szállították az összes megtalálható fegyvert, töltényt és hadianyagot, ezt követően pedig elkezdték megtisztítani az országot a magángépkocsiktól, boltfelszerelésektől, jószágoktól, ruháktól, cukortól, széntől, sótól és tulajdonképpen mindentől, ami értékkel bír. Fosztogataikat azt követően folytatták és folytatják most is, hogy a Békekonferencia Legfelsőbb Tanácsa felszólította őket, hogy hagyjanak fel az effajta rekvirálással” (Bandholtz, 1993: 32). A románok rekvirálásaiknál arra hivatkoztak, hogy a szükséges szinten túl kormányuknak „ragaszkodnia kell ahhoz, hogy plusz 30 százalékot is le kell foglalniuk annak érdekében,

hogy pótolhassák a német invázió idején Romániából elvitt tárgyakat; hogy míg Romániának azelőtt 1200 mozdonya volt, jelenleg csak 60 van...”(Bandholtz, 1993: 40)

A zsákmányolt, lefoglalt, rekvirált értékeket azonban nem sikerült azonnal elszállítaniuk, mivel a szolnoki Tisza-hídat előbb rendbe, vasúti közlekedésre alkalmas állapotba kellett hozni. Bandholtz tábornok 1919. augusztus 26-án a következőt jegyezte be Naplójába: „Borrow őrnagy a brit hadseregtől, akit a szolnoki híd szemlészére küldtünk, arról számolt be, hogy ennek vagy bármelyik másik tiszai hídnak megjavítása annak érdekében, hogy vasúti teherkocsik mehessenek át rajta, két-három hetet vesz igénybe. A hídnál átszállításra készen talált 150 mozdonyt, 200-300 tankszállító kocsit, Szolnok és Budapest között pedig több száz, áruval megrakott vasúti kocsit”. (Bandholtz, 1993: 46)

A szolnoki Tisza-híd megnyitása – 1919. augusztus 28. (Kelety 1921: 196) – után a megszálló román hadsereg, amit csak lehetett elhurcolt. Bandholtz 1919. szeptember 6-án Bukarestbe indult tárgyalásra. Szeptember 7-i naplófeljegyzésében a következőről számol be: „Tegnap este Kelet-Magyarországon átutazva, nagyszámú megrakott vasúti kocsit láttunk, amelyek mindegyike Romániába tartott. Átrobogtunk a szolnoki hídon, amely eredetileg kétsávos szerkezetű volt, de a legutóbbi javítások során többnyire egysávosan működött”. (Bandholtz, 1993: 58) Személy- és teherkocsik ezrei hagyták el az országot, a mozdonyparkot sem kímélve. Szeptember 26-áig összesen 1292 mozdonyt, 69 udvari- és teremkocsit, 2006 személykocsit, 790 posta- és kalauzkocsit, 28916 teherkocsit és 2379 tartány- és kazánkocsit hurcoltak el. (Kelety 1921: 196) A vasút összesen 34160 db járművét vesztett, melynek nagyobbik fele a MÁV-é volt. (Kelety 1921: 196) A vasúti anyagokban okozott kár – 1919. augusztus 15-i koronaértékben¹(Udvarhelyi 1998: 320) – meghaladta a 34 milliárd koronát. (Kovács 1994:56) Szeptember 26-án a románokkal megállapodást kötöttek, hogy az ezen időpont után elvitt kocsikat visszaszolgáltatják, ennek ellenére még további 21970 kocsit vittek el, (Kelety 1921: 196) amelyből a következő év áprilisának végéig még közel ötezer kocsit nem szolgáltatottak vissza. A fentiekén kívül elhurcoltak még vasúti anyagokat, géprészeket, katonai árút, élő állatot, élelmiszert és egyéb árut, összesen 37756 kocsi- és rakományt. (Kelety 1921: 196)

A MÁV mozdonyparkjának a szolnoki híd megnyitása előtt – nem a leltári, hanem a tényleges állagot nézve – 2755 mozdonya volt melyből mindössze 1323 volt üzemképes. 1919 októberére a mozdonyok száma 1528-ra csökkent és ebből is mindössze 410 darab volt üzemképes. (Kelety 1921: 196) Ezzel a mozdonyzámmal kellett beindítani a magyarországi vonatközlekedést. Ugyanezen idő alatt a MÁV személykocsijainak száma 4725-ről 2031-re csökkent, melyből üzemképes összesen 615 volt; ill. a szolnoki híd megnyitása előtt 73266 közös – melyből 35586 darab államvasúti tulajdonú – teherkocsik száma 1919 novemberére a tényleges összes állomány 35401-re apadt, (Kelety 1921: 195) melyből üzemképesnek maximum háromnegyede volt tekinthető.

¹ Érzékeltetésül: Bandholtz tábornok Naplója szerint alig két héttel később, 1919. augusztus 31-én „A francia frank, amely korábban majdnem húsz centet ért és amelyet 5:1 arányban váltottak a dollárral, ma körülbelül 12 centet ér. Az osztrák-magyar korona valamennyivel többet ért 21 centnél, ma körülbelül 2 centet ér”. (Bandholtz 1998:51)

A veszteségek érzékeltetése végett még meg kell említeni, hogy 1918-ban, az összeomlás pillanatában Magyarországnak még 4887 mozdonya és 78600 teherkocsija volt. Személykocsi állománya még 1919 áprilisában is 8660-ra rúgott. (Kelety 1921: 195) A fenti számadatokból tükröződő anomáliák – mármint az összeomlás és a szolnoki Tisza-híd megnyitása idején levő adatok különbségei – a területfoglalásokra és az ebből következő áldozatokra vezethetők vissza.

Mindezek a számadatok is viszonylag jól tükrözik, hogy a magyar vasutaknak milyen óriás feladatokkal kellett szembenézniük a fennmaradás és az ország közlekedésének, teherárú szállításának és egyáltalán az ország megmaradásának érdekében. Az ország megújítására irányuló fokozott teljesítmény helyett be kellett érni a szerény keretű forgalommal, melyet a meghagyott, hiányos eszközökkel és lerongyolódott kocsiparkkal illetve elhasznált mozdonyokkal a magyar vasutaknak lebonyolítani módjában állott. Hogy ez mégis sikerült, köszönhető az újjászervezett vasutasság kitartásának, kiket nem véletlenül neveztek az ország második hadseregének már az első világháború ideje alatt és a későbbiekben is, (Homonnay 1920) de köszönhető a magyar vasutasság vezetőinek is. Közülük is kiemelendő a MÁV elnök-vezérigazgatója: Kelety Dénes, kinek nevéhez fűződik a „deorganizált” MÁV újjászervezése. (Kovács 1994: 56)

A román hadsereg végül 1920. március 3-án kezdte meg visszavonulását a Tiszántúlon is és az a hónap végéig tartott. Debrecen március 10-én, Békéscsaba március 29-én szabadult fel. A visszavonuló román hadsereget szorosan nyomon követte a nemzeti hadsereg, s közvetlenül mögöttük haladtak az elosztó vonatok, mert a románok „a kiürített területen mást, mint üres vágányokat nem hagynak maguk után. Az állomások berendezése és felszerelése hiányzik. A pénztárak elhurcolva vagy felrobbantva, a vízállomások szén és olaj híján üzemképtelenek.” (Kelety 1921: 198)

A visszatérő területen a vasutasok már másnap felvették a részleges forgalmat, ami nem csekély gondot okozott, mert 2000 km-rel hosszabb pályán kellett ugyanazzal a járműállománnyal boldogulni. (Kelety 1921: 199)

Vasút szabta határok, határ szabdalta vasutak

A történelmi Magyarország vasúthálózata, vasúti eszközparkja a korabeli Európában a fejlettebb közlekedési rendszerek közé tartozott, melyet a világháborút követő események és a trianoni békediktátum teljesen szétzilált, az összes Budapestre induló fővonalat megcsonkították.

A Párizs környéki békeszerződések a népek önrendelkezési jogát hangoztatva, nemzetiségi területek szerint igyekeztek az új Európa régi és új államainak határait meghúzni. Ez a törekvés azonban Közép-Európában, de főleg a Kárpát-medence területén nem vagy alig volt kivitelezhető, mert a nyelvhatárok nem

estek egybe a politikailag és gazdaságilag összetartozó területekkel; ezeket a kisebb-nagyobb egységeket sok esetben szelték ketté.

A trianoni békeszerződésben rögzített határoknak csak kevesebb, mint a fele esik egybe a magyar nyelv határával; 60%-ánál túlterjed az országhatárokon. A határ-megállapítások egyik fontos tényezőjévé a korabeli Magyarország vasúthálózata, közlekedési hálózata vált.

A Trianonban elfogadott új magyar határok 43%-ánál, közel 1000 km hosszúságban a határ-megállapítás legfontosabb tényezője a szomszédos államok részére nélkülözhetetlennek mondott vasúthálózat volt, (Lazányi 1992: 47) nem törődve azzal, hogy ezáltal éppen a maradék Magyarország közlekedési struktúráját, kereskedelmét, iparát bontják meg és szinte lehetetlenítik el.

A magyar–román határ-megállapítás esetében – a román félnek kedvezve – az új határok megrajzolásánál az Alföld keleti peremén, az ún. vásárvonal mentén húzódó vasútvonalat vették figyelembe. A vásárvonal (Szatmárnémeti – Nagykároly – Nagyvárad – Arad) mentén a síkság és a hegyvidék termékei cserélődtek ki, s jöttek létre itt a történelem folyamán nagyforgalmú és nagylélekszámú vásárhelyek. Ezeket a településeket utak, vasutak kötötték össze egymással. Ezt az észak–dél irányú Erdélyt nyugat felől megkerülő vasútvonalat Romániának juttatták, több okból is: (Lazányi 1992: 47)

- 1.) Biztosítsák Erdély kelet–nyugati irányú vasúti összeköttetését;
- 2.) Vasúti kapcsolatot teremtsenek Románia és Csehszlovákia között, a Magyarországot megkerülő kisantant részeként.

Harmadrészt azonban – hadászati jelleggel – ellehetetlenítve Magyarország keleti határain a gyors katonai felvonulást, csapatátrendezéseket, csapatmozgásokat és ezzel is Romániának juttatva az előnyöket, mintegy Magyarország sakkban tartása végett.

A csehszlovák–magyar államhatár kialakításánál szintén a meglévő vasúthálózatot vették figyelembe. A Felvidék és Kárpátalja völgyei nagyjából észak–déli irányúak; ezek között összeköttetést északon a Hernád és a Vág völgye biztosított. A szlovák nyelvterület középső részén és a rutén nyelvterületen nem voltak kelet–nyugat irányú vasútvonalak. Ilyen irányú vasúti összeköttetésre csak délebbre, magyar nyelvterületen a Királyháza – Beregszász – Sátoraljaújhely – Kassa – Rozsnyó – Rimaszombat – Losonc vonalon volt lehetőség. Nyugat-Szlovákia észak–déli völgyeinek összeköttetését a Kisalföldön, a Léva – Galánta – Pozsony vasútvonal biztosította. Ez a vonal szerepelt az első csehszlovák katonai demarkációs vonalként (1918. december 8.), és ez volt 1938-ban a csehszlovák területi ajánlat határa is. (Lazányi 1992: 48) Azonban itt már a Duna és az Ipoly, mint „természetes” határ vált határtényezővé, így biztosítva Csehszlovákia gazdasági és földrajzi egységét.

Az újonnan létrejött Szerb-Horvát-Szlovén királyság, Dél-Magyarországon 1921 augusztusáig megszállva tartotta a Szeged – Szabadka – Baja – Pécs – Barcs vonalat, és a demarkációs vonal is ettől pár

kilométerre húzódott. Ez biztosította a kisantanttal való kapcsolatot, de ez az útvonal fontos volt a tengerhez irányuló vasúti forgalomban is. Ennek a vasútvonalnak a legfontosabb objektuma a szegedi Tisza-híd volt, de – elsősorban politikai okok miatt –, Szegedet nem csatolhatták el. 1921-re elkészült Zentánál az új Tisza-híd, – melynek kivitelezését már 1918-ra elvégezte a MÁV, csak az utómunkálatok húzódtak el a háborús események miatt további három évig (K. Juhász 1993: 102) – biztosítva így Romániával a kapcsolatot, s a szerbek csak ezek után hagyták el a megszállt területeket, vonultak vissza a Trianonban kijelölt határok mögé. Ugyanakkor a későbbi határai közé szorított Magyarországon szintén nem volt meg a déli országrészek közötti vasúti összeköttetés. Ez csak 1924 augusztusára oldódott meg, amikor átadták a Baja–Dunapart között újonnan épült vasúti pályaszakaszt.

A trianoni határ-megállapítások során egyedül Sopronban tartottak népszavazást, melynek végeredményeképpen az elcsatolásra ítélt Sopron városát és környékét 1921-ben Magyarországnak ítélték. Így azonban a Győr–Sopron–Ebenfurt vasutat többszörösen feldarabolták, a vasútvonal több helyen is keresztezi a magyar határt.

Az új államhatárokról, az 1920. június 4-én Trianonban aláírt és az 1921. évi XXXIII. tc.-el kihirdetett trianoni békediktátum rendelkezett. E változások a magyar vasutakat is jelentősen érintették.

A trianoni békeszerződés Magyarország 71,4%-át juttatták idegen uralom alá. Csonka-Magyarország területe 92963 km²-re csökkent. Az új határokon belül a Magyar Szent Korona Országai vasúti hálózatából – az 1918. október 31-i viszonyt alapul véve – a korábbi 22869,143 vonatkm. (Kerkápoly 1943: 60) 38,1%-a maradt magyar vasúti igazgatás alatt, mely a békeszerződést követő határrendezést is figyelembe véve a következőképpen alakult (Kerkápoly 1941: 6):

A Magyar Királyi Államvasutak vonalai ² összesen:	7255,575 km.
Társasági fővasutak ³ összesen:	780,150 km.
Társasági fővasutak által kezelt Helyi Érdekű Vasutak ⁴ összesen:	66,238 km.
Üzletileg önállóan kezelt Helyi Érdekű Vasutak ⁵ összesen:	603,091 km.
A trianoni Magyarország vasúti hálózata összesen:	8705,054 km.

² Beleértve a MÁV fő és mellékvonalait, a közösen használt peage vonalakat, és a saját számlára ill. szabványszerződés alapján kezelt HÉV vonalakat.

³ Ez az alábbiakat jelentette: Pécs–Barcsi Vasút, Déli Vaspályatársaság (később: Duna–Száva–Adria vasút), Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút, Mohács–Pécsi Vasút Magyarországon található vonalai.

⁴ Ez az alábbiakat jelentette: Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút által a Fertővidéki HÉV, D. Sz. A. Vasút által kezelt Barcs–Pakráci HÉV Magyarországon található vonalai.

⁵ Ez az alábbiakat jelentette: Budapesti Helyiérdekű Vasutak és az általa kezelt Haraszti–Ráckevei HÉV, Szeged–Csanádi Vasút, Alföldi Első Gazdasági Vasút, Bodrogközi Gazdasági Vasút, Debrecen–Nyírbátori Vasút, Miskolc–Diósgyőri HÉV, Nyiregyházavidéki Kisvasutak Magyarországon található vonalai.

A trianoni békeszerződésben rögzített határok számos fővonalunkat a rendelkezési állomásul szolgáló vasúti csomópont – Párkányána, Fülek, Csap, Szatmárnémeti, Nagyvárad, Arad, Szabadka – előtt vágta el. A határok felé haladó vonalak legnagyobb része idegen uralom alá került, ami pedig maradt, azt több részre darabolták.

A MÁV-nál korábban meglévő 12 üzletvezetőségi székhelyből a kolozsvári, az aradi, a temesvári, a szabadkai és a zágrábi az utódállamokhoz került. (K. Juhász 1993: 102)

A nagy „lokomotív-váltó-állomások” – Érsekújvár, Kassa, Nagyvárad, Arad, Temesvár, Szabadka – idegen hatalmak alá kerültek, és a fővárosból kiinduló sugárfővonalak régi „lokomotív-váltó-állomásaik” előtt pusztán szántóföldeken végződtek. (Zelovich 1925: 120)

Az új határok 49 vasútvonalat metszettek, amelyből 42 vonal a nyílt pályán ért véget. (Zelovich 1925: 120) A Trianon előtti Magyarországról 27 vasúti határállomáson keresztül lehetett kilépni az országból, amelyek nagyobb része magyar területeken feküdtek, és az átmenő forgalom lebonyolítására alkalmasak voltak. (Zelovich 1925: 120) Az utódállamokkal kötött szerződések a harmadik akkori ország számára 32 új határállomás létrejöttét irányozták elő, mégpedig Ausztria felé 9, Csehszlovákiába 11, Romániába 5 és Jugoszláviába 7 határállomáson keresztül közlekedhettek vonatok. (K. Juhász 1993: 106) Olyan új, addig jelentéktelen állomások váltak határállomássá és ezzel nőtt meg a jelentőségük, mint: Szob, Hidasnémeti, Nyírábrány, Biharkeresztes, Lökösháza, Kelebia, stb., melyeken rövid idő alatt jelentős építési szerelési munkákat kellett végrehajtani, hogy vasúti határátelőzők megfeleljenek.

Az üzletileg önállóan kezelt HÉV vonalak nagyobb része idegen uralom alá került. Más részüket, mint például a legnagyobb magyarországi HÉV vonallal rendelkező Arad és Csanádi Egyesült Vasút vagy a Bodrogi Gazdasági Vasút vonalait az új határok metszették, és így megcsönkítva álltak. (Kerkápoly 1943: 62) A Szatmár–Fehérgyarmat között közlekedő HÉV-nek Fehérgyarmat és Zajta közötti 25 km-es szakasza összeköttetés nélküli zsákvonalként maradt Magyarország területén, amelyen a forgalom éveken keresztül szünetelt és csak 1926-ban helyezték üzembe az e vonalat a MÁV hálózatba bekötő 10,6 km-es Fehérgyarmat–Kocsord közötti szakaszát. (Horváth 1996: 59)

A határ-megállapításokra a vasúthálózat szempontjából és így a kistérségek gazdasági működése szempontjából is sok esetben a teljes ésszerűtlenség jellemző, olyannyira, hogy még az utódállamok gazdasági érdekeit sem vették figyelembe. A Szeged–Baja vonalon a vasút Szeged után néhány kilométerrel átnyúlik Jugoszláviába Szabadka felé, majd Szabadka után néhány kilométerre újból magyar területre lép, ugyanakkor Szabadkától nyugatra, Magyarország felé nem vették fel az átmenőforgalmat. (Kerkápoly 1943: 62) A Párkányána–Ipolytölgyes–Losonc vonal kétszer metszi a határt, ugyanígy a Miskolc–Bánréve–Fülek–Salgótarján vonal is, de hasonló sorsra jutott a Sopron–Kőszegi HÉV is. (Kerkápoly 1943: 63)

„Sátoraljaújhely mellett a határvonalat úgy állapították meg, hogy a vasúti állomás magyar, a vasúti műhely ellenben cseh megszállta területre jutott. A magyar területen maradt azonban a műhelyi munkások lakótelepe.

A határmegállapítás immorális voltának a legrettenetesebb példája azonban Kötegyán vasúti állomás volt. Az állomás felvételi épülete itt magyar területen maradt, ellenben a raktár a raktári mérleggel együtt eredetileg román megszállta területre jutott. Az annak idején ott járt bizottságban részt vevő román ezredes az állomási helyszínrajzot összehajtotta, azután azt szétnyitva az összehajtás helyét jelölte ki határnak.” (Zelovich 1925: 120)

Az ország feldarabolása következtében különösen azok a kisebb magánvasutak jutottak válságos helyzetbe, amelyeknek vonalai az új határ által szétszakítottak. Így a „Nagykároly–Mátészalka–Csapi HÉV mindkét végállomása idegen, éspedig Nagykároly román, Csap pedig cseh fennhatóság alá került. A Sopron–Pozsonyi HÉV Pozsony végállomása cseh-szlovák területre került át, a vonal legnagyobb része a tőlünk elszakított és Ausztriának juttatott Nyugat-Magyarországon vezet keresztül, másik végállomása pedig Csonka-Magyarország területén van.” (Kerkápoly 1943: 63)

A békeszerződés 302. cikkelye (1921/XXXIII. t. c.: 308) kimondta, hogy ha az új határok „megállapítása folytán ugyanannak az országnak két részét összekötő valamely vonal más országban halad át, vagy ha valamely országból kiinduló szárnyvonal más országban végződik... az üzemvezetés módját az érdekelt vasútigazgatások között létrejött megállapodás fogja szabályozni. ...ha ezek az igazgatások nem jutnának megegyezésre... a vitákat ... Szakértőbizottságok döntenek el.” Mivel az utódállamok több, az új államhatáron átnyúló vasutakat kezelő magántársaság területükre eső vasútvonalait „nacionalizálta”, az ezen társaságokra vonatkozó új működési szabályok létrehozásában államközi tárgyalásokra és szerződések megkötésére került sor.

Felhasznált irodalom

1921/XXXIII. t. c. az Északamerikai Egyesült Államokkal, a Brit Birodalommal, Franciaországgal, Olaszországgal és Japánnal, továbbá Belgiummal, Kínával, Kubával, Görögországgal, Nikaraguával, Panamával, Lengyelországgal, Portugáliával, Romániával, a Szerb-Horvát-Szlovén Állammal, Sziámmal és Cseh-Szlovákországgal 1920. évi június hó 4. napján a Trianonban kötött békeszerződés becikkelyezéséről, = Magyar Törvénytár. Corpus Iuris Hungarici, 1921. évi törvénycikkek, Bp., Franklin, 1922, 197–332.

Akik a Magyar Államvasutakat 125 éven át vezették, szerk. KOVÁCS L., Bp., MÁV Rt. Vezérigazgatósága, Műszaki Kvk., 1994.

CHOLNOKY T.: *A vasúti hidak újjáépítése = Magyarország közlekedésügye 1947*, szerk.: DUZS J. Bp., Magyar Mérnökök és Technikusok Szabad Szakszervezete. 1947, 66–75.

- BANDHOLTZ, H. H.: *Napló nem diplomata módra. Román megszállás Magyarországon*. Bp., Magyar Világ Kiadó, 1993.
- HOMONNAY T.: *Vasutasok helyzetének sürgős megjavítása*, [A Nemzetgyűlés 22. ülése 1920. évi április hó 8-án] = Az 1920. évi február hó 16-ára hirdetett Nemzetgyűlés naplója, I, (1–27.) Bp., Athenaeum, 1920, 329–340.
- HORVÁTH F.: *A helyi érdekű vasutak építése és üzeme Magyarországon*, Vasúthistória Évkönyv 1996, 24–64.
- HORVÁTH F.: *A magyarországi vasúthálózat változásai a két világháború közötti időszakban (1920–1944)*, Vasúthistória Évkönyv 1991, 235–291.
- K. JUHÁSZ E.: *A MÁV a számok tükrében (1868–1949)*, Vasúthistória Évkönyv 1993, 89–127.
- KELETY D.: *A megcsonkított államvasutakról*, Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye 55 no. 26. (1921), 193–210.
- KERKÁPOLY I.: *A Magyar Szent Korona Országai vasúthálózatának alakulása és változása a világháborútól napjainkig*, Bp., Stádium Sajtóvállalat, 1941.
- KERKÁPOLY I.: *Vasúti földrajz és történet*, Bp., Egyetemi ny., 1943.
- Lazányi J. L.: *Vasút szabta határok*, Erdélyi Magyarság 3, no. 12. (1992): 47–48.
- UDVARHELYI D.: *A magyarországi vasúti közlekedés helyzete az I. világháborút követő időszakban és az 1929–1933. évi világgazdasági válság első éveiben* = Vasúthistória Évkönyv 1998, 320–356.
- ZELOVICH K.: *A magyar vasutak története*, Bp., Németh József Technikai könyvkereskedése, 1925.