

Mi veszett el Trianonban?

Amikor Trianonról beszélünk, viszonylag ritkán esik szó a vasútról, pedig valójában a XIX–XX. század fordulóján ez az egyetlen olyan eszköz, amely ténylegesen térszervező, ország szervező, életmódot átalakító, a közösségeket és a családokat is befolyásoló tényező. A XIX. század első harmadában indul Angliából, s nem sokkal azután Magyarország is megjelenik az új közlekedési eszköz. Tíz évvel az első vasút elindulása után nálunk a törvényhozás foglalkozik a hálózatfejlesztési tervvel, és megalkotja az 1836. XXV. törvénycikket. Ez a hálózat Pest-Buda központú, mert a magyar politikai elit Béccsel szemben Pestet és Budát akarja fővárossá fejleszteni. Széchenyi Istvánnak az 1848 januárjában közreadott *Magyar közlekedési ügy rendezéséről* c. munkája már pontosítja a vasútvonalakat, és ezek a vonalak Pest-Buda központtal begyűjtő hálózatot alkotnak, illetve az ország nyugati peremén a ma is létező és elkészült vonalat tervezi tovább vinni a tengerpart irányába. Széchenyi tervezete egyértelműsíti, hogy mindezt *államvasútként* kell megépíteni. Ez azt jelentette, hogy a magyar politikai elit akár állampénzen, akár magánpénzen, de minden körülmények között olyan vasúthálózatot kívánt létrehozni, amely egységre szervezi a magyar gazdaságot. Ezt úgy kell elképzelni, hogy az egész vasúthálózat gyakorlatilag egy homokóra közbelső szára: az egyik oldalon van a termelés, a másik oldalon a fogyasztás és a piaci igény. Mennél tágabb a homokóra szára, annál gyorsabban történik meg az oda-vissza való kapcsolódás, és annál nagyobb mértékben alakul ki a magyar polgári gazdaság, az egybefüggő nemzeti piac.

Közismert, hogy elsőként készült el a Pest–Vác közötti, majd még 1848 előtt a Pest–Cegléd–Szolnok közötti vasútvonal, és két rövid kapcsolódás: egy Pozsonyból, egy pedig Sopronból Bécs felé. Ugyan ezek magánpénzből valósultak meg, és hosszú ideig ez a tendencia érvényesült, mert nem volt Magyarországon elég tőke. (Nagy a hasonlóság a mai kor és az akkori között.) Míután 1849-et követően Bécsből irányítják a magyar gazdaságot, ennek a külső hatalomnak alapvető érdeke, hogy az egész birodalom egységes legyen, és minél kevesebb összeget kelljen a költségvetésből kiadni. Ezért a magyar vasútfejlesztést külső tőkéseknek adja ki. Ez a fejlesztés aztán az 1870-es években egészen más irányba csap át, mivel 1873-ban pénzügyi válság van. (Hogyha párhuzamot akarok vonni, gyakorlatilag a mostani válságról van szó.) 1873-ig külső központ által fejlesztett külső érdekek alapján működő vasúthálózat épült nálunk. Ugyan a MÁV 1868-ban létrejön, de jelentéktelen vonalakat birtokol. Az 1873-as pénzügyi válság elsöpri az addigi konstrukciót, új módszert kell kitalálni, melynek a lényege: lehetőség szerint minél többet belső tőkére alapozva fejlesszünk. Mindezt 1875-től egy nagyon erőskező miniszterelnök, Tisza Kálmán valósította meg, aki 5 választási cikluson keresztül vezette az országot. (Ismét felmerül a párhuzam!) Ez a stabilitás adott lehetőséget Magyarország fejlesztésére. (Ugyan akkor csak 3 évesek voltak a ciklusok, de a problémákör ugyanaz volt és a vége is ugyanaz, mint ma.)

Jön a változás: 1895 táján megindul a tőkebefektetési hullám, ekkor már 60% a magyarországi tőke, 1910-ben pedig már 70%. Ez a fejlődés arról szól, hogy 50 esztendő leforgása alatt nemcsak egy virágzó polgári magyar gazdaság valósult meg, hanem átalakult a külső hatás is. Budapestből belső központ lett, megépült a mai napig mutogatott város, s e mögött a 70%-os hazai tőkefelhalmozás állt elő. Ebbe a sorba, a sikervállalatok közé tartozik a MÁV, ill. az egész magyar vasúti hálózat, amely 1914-ben több mint 22.000 km sín pályával rendelkezett, és Európa második legsűrűbb hálózata jött létre. Ez a hálózat már döntő többségében államvasúti, vagy olyan vicinális vasutak, amelyeket a MÁV kezel és bonyolítja a forgalmát. Ezeket a vonalakat érinti az első világháború, valamint annak befejezése 1918-ban.

Nézzük meg a katonai hadműveletek szempontjából a magyar vasutat, először az észak-magyarországi részeket. A Duna vonalának elérése a Csehszlovák állam szempontjából logikus, mert teljesen védhető határ volt. A határ keleti folytatását a Budapest–Füzesabony–Miskolc–Sátoraljaújhely vasútvonalhoz kapcsolták, és emiatt folyt az egész hadműveleti sor. Az a tény, hogy laknak e ott szlovákok vagy sem, senkit sem érdekelt. Stratégiai indokokat raktak le Párizsban az asztalra, ebben az északi vonal kulcsszerepet játszott. A keleti területeken a Tisza vonalának elérése pedig a Román állam szempontjából logikus, mert a folyó természetes határvonal. Azon belül még megpróbálták a Tisza másik partján lévő vasútállomásokat is elérni, pl. Szolnok vagy Szeged esetében. A harmadik terület délen, a Szerb–Horvát–Szlóven királyság határának megállapítása. Egyrészt a Maros vonala, utána pedig a Szeged–Szabadka–Baja vasútvonal elérése volt a cél. Aztán a Dráva és a Mecsek északi vonala Péccsel egybekötve, a pécsi szénmező miatt. Tehát vannak olyan stratégiai okok, amikre lehetett hivatkozni Párizsban, és ezeket meg is fogalmazták, mint pl. hajózható folyók, az Ipoly vagy a Ronyva esetében. 1919 márciusában valóban mind a két folyó nagyon megáradt, és a csehszlovák repülőszök felvételeket

készítettek a vizekről. De hát tudta azt valaki is Párizsban, hogy az Ipolyon pl. Balassagyarmatnál vagy Ipolytárnócnál nyáron a kacsák átgázolhatnak? A tárgyalásokon úgy volt bemutatva, mint másfél km széles folyó, hiszen ott voltak a fényképek. Tehát a katonai hadműveletek esetében a folyó és a vasút volt a kulcs. Ez a két fő érv lényeges az új országhatár szempontjából. Természetesen a magyar fél is ugyanerre a stratégiai szempontokra koncentrált, ezért katonai összeütközések vannak a térségben, amelyek a folyókhoz és a vasutakhoz kapcsolódnak.

Komoly fegyveres összeütközés volt Balassagyarmaton, ahol a vasút az Ipolytárnócnál hol a jobb, hol a bal partján kanyarog. Az új államban az összeköttetés Kassa és Pozsony között csak óriási kerülővel a Tátrán keresztül valósítható meg, helyette a Losonc–Balassagyarmat–Ipolyság közötti vonalon keresztül kb. 200 km-rel rövidebb összeköttetést lehet biztosítani a két nagyváros között. Tehát teljesen logikus, hogy az új hatalom megszállja Balassagyarmat vasútállomását és a másik oldalán a kerítést, de a város többi része nem érdekeli. Ugyanez történt a déli oldalon is. A Szerb–Horvát–Szlóven Királyság esetében megint csak arról volt szó, hogy az új hatalomnak a Duna-híd kellett Bajánál, illetve a Szeged–Szabadka–Baja vasúti összeköttetés, vagyis a Dunához köthető kapcsolat. Ebből logikusan következett, hogy Bajának a hidon és a vágányokon túli része (Bajaszentistván) már nem érdekelte a megszállókat. Tehát teljesen világosan kirajzolódik, hogy vagy a víz, vagy a vasút volt a határigénylésnél a stratégia cél.

Ha megnézzük, hogy a harcok során, (1918 őszén és 1919-ben) mi történt, akkor három szempontot kell figyelembe vennünk. Elsőként nézzük meg annak a vasúti gördülőállománynak a helyzetét, amely itt van egy nagy, Európailag is számon tartott magyar államvasúti, illetve magánvasúti hálózatban, és elég jó működést tudott produkálni, mert jó szállítási és utazási körülményeket biztosított. (Akkor pl. Budapest és Bécs közötti út pontosan 10 perccel rövidebb ideig tartott, mint most a villamosítás idején.) Az akkori hálózat pedig azt jelentette, hogy nem volt Magyarországon olyan település, amelyből 20 km-en belül ne lehetett volna elérni a vasúti teherszállításához valamilyen állomást. Ez megint óriási jelentőségű, hiszen megérte elszállítani a cukorrépat, a gabonát a kisgazdaságnak is, mert eldöcögtek a szekérrel az állomásra, onnan pedig vasúton fuvarozták a terményt. Ezért nagyon fontos, hogy mi marad meg a gördülőállományból? A másik vizsgálódási szempont a megcsontított hálózat, harmadik pedig az utódállományból menekülő vasutasok helyzete.

A gördülőállomány drasztikusan lecsökkent. Kelety Dénes, aki a MÁV vezérigazgatója volt, 1921 őszén a Műegyetem évnvtőjén hosszú beszédet tartott, ami megmaradt kéziratban. Ez alapján 1918 no-



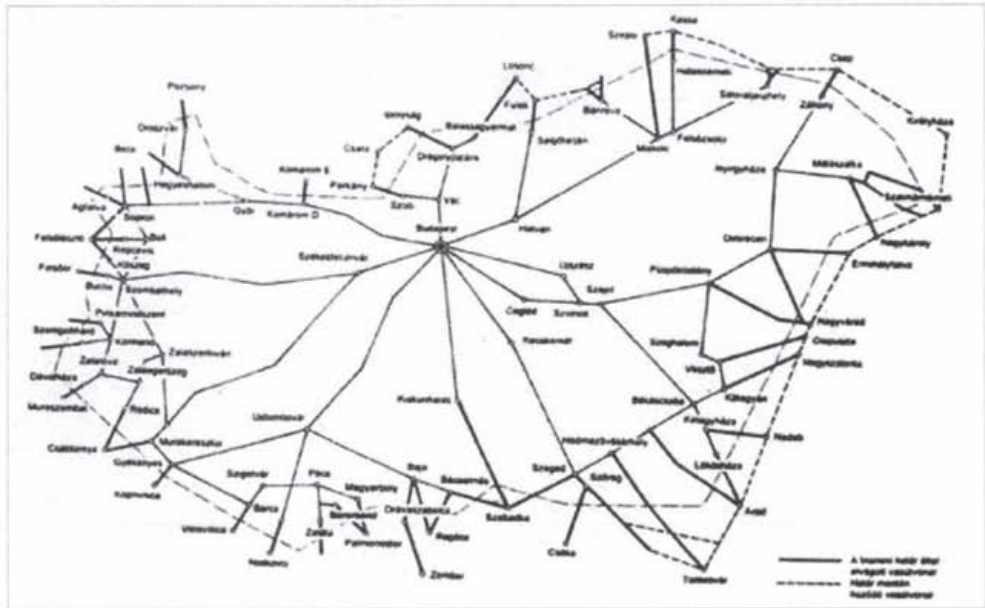
A balassagyarmati vasútállomás korabeli képe

vemberében Magyarországon leltárban szerepelt 105 000 különböző vasúti kocsi, ebből valójában aktív 78 600 volt (javítás alatt stb.), és ebből magyar 38 300. Tehát a többi vagy az osztrák államvasúté, vagy egyéb magánvállalaté, vagy külföldieké volt, amelyek éppen itt fuvaroztak. (Például a Duna Gözhajózási Társaság vonatjai, amelyek Mohács és Pécs között hordták a szenet.) 1919. augusztus 28-án a MÁV elrendelt egy gyors rováncot, és ekkor már a 105 000 kocsi helyett 73 000 kocsi van összesen állományban, és 35 586 működik ténylegesen benn az országban. Tehát a 38 000-ból 35 000, de ez még nem is olyan nagy veszteség. Ebből a MÁV állományában azonban a 35 000 helyett csak 26 000 szerepel, akkor pedig valami nem egyezik. 1919. augusztus 28-án a személykocsik állománya 8680, ebben minden benne van, a királyi terem-kocsi, dísz-kocsi stb. A következő év tavaszára ez közel a felére csökkent, ugyanis augusztus 28-án még pontosan megvan minden, de októberben már csak annak a fele. Mi történt augusztus 28-án? A Román Királyi Hadsereg ideiglenesen helyreállította a szolnoki Tisza-hidat. Egész odáig bár a román hadsereg gyakorlatilag megszállta a Tiszántúlt, sőt Felső-Magyarországon Egerig. Hatvanig eljutott, valamint a vasút mentén Győrön keresztül Hegyeshalomig, de nem tudtak semmit elvinni, mert a szolnoki és a szegedi Tisza-híd egyaránt használhatatlan volt. Augusztus 28-án Szolnokon üzembe helyezik a Tisza hidat, és akkortól egy hónapon keresztül megkezdődik az ország teljes kifosztása. Egyetlen hónap alatt, augusztus 28. és szeptember 28. között tűnt el ez a több mint 2000 kocsi. Szeptember 28-án a magyar delegáció kijárja Párizsban, hogy bárki bármit elvisz tőlünk, arról jegyzőkönyv vezetést alapján látszik, hogy gyakorlatilag egy hónap leforgása alatt teljesen kifosztották a magyar vasúti gördülő állományt. Természetesen csak azt vitték, ami gördült, tehát ami működött, mégpedig zsúfolásig rakva. Pl. Győr vasútállomásának jegyzőkönyve szerint nemcsak a padokat vitték el, hanem a magyar menetrendet, a reklámtáblát, órát, de még a szöveget is kiszedték a falból és külön zsákokkába rakosgatták méret szerint. Tehát a győri vasútállomást csupaszra vetkőztették, semmi sem maradt benne.

A szeptember 28-i párizsi döntés azt is kimondta, hogy amennyiben nem jogosultak az elvitt kocsikra, azokat vissza kell adni. Meglepő módon vissza is szolgáltatták a románok, a csehszlovákok, illetve a Szerb–Horvát–Szlovén Királyságból a vasúti kocsikat, csupán csak azt az egy hónapot nem vették figyelembe. A kifosztás utáni állapotban már jegyzőkönyveztek mindent, és abból, ami visszakért a magyaroknak, azt visszaadták. Emiatt aztán nem tudjuk, hogy valójában mennyi kocsi érkezett vissza. Októberben még csak 615 üzemképes kocsi volt, áprilisban viszont növekedett a kocsi száma. Az eredeti 8680-ból üzemképesen maradt 2067, ez pedig az állomány negyedelese.

Mi a helyzet a mozdonyokkal? Augusztus 28-ig viszonylag sok mozdonyunk volt, mégpedig szép számmal üzemképes. Ezt követően 1323 üzemképesből 410 üzemképes mozdonyunk maradt, tulajdonképpen alig lehetett a működést fenntartani. Aztán jött a visszavándorlás, és Kelety Dénes 1921. áprilisi összesítésében 1012 mozdonyunk szerepel az eredeti 3400 helyett. A román államvasútnak viszont hitelen 3000 mozdonnal több lett. Ha azt nézzük, hogy a MÁV-nak mi lett a vesztesége, egyértelműen látszik, hogy éppen csak fenn tudta tartani a forgalmat.

Nézzük meg a vasúti hálózatot! Ez a hálózat nem erre a Magyarországra készült, hanem az egész Kárpát-medencére, azon belül pedig ez egy optimális hálózat. Trianon előtt 5 határállomásunk volt, most 51 határállomásunk lett. Olyan helyeken keletkeztek elmeszések, ahol nem hogy határállomás, de még bakterház sem volt. Tehát a hálózat forgalma teljesen működésképtelenné vált. Például Kőszegen a várostól északra 5 km-re volt egy vasúti csomópont, ahova befutottak a vonalak, ezért előtte rajzolták meg a határt. Nem az a lényeg, hogy Kőszegen mennyi magyar lakik és Rendeken mennyi német vagy németül beszélő, hanem az, hogy a csomópontot meg akarták szerezni. Másik példa a Bácskából, Regőce nevű településről. Teljesen lényegtelen volt, hogy milyen az etnikai összetétele, ettől északra húzták meg a határt, ami egyet jelentett azzal, hogy a vasúti csomópont a Szerb–Horvát–Szlovén Királysághoz került, a vonalak pedig Magyarországon maradtak csonkán. Itt van Nagyvárad esete és az egész Partiumi kérdés. Trianon előtt a Nagyváradról kiinduló vasúti szerelvény Kőtegyánon, Békéscsabában, Vásárhelyen, Szegeden, Szabadkán, Zomboron, Eszéken keresztül Pécsen át elment Fiumébe. Úgy hívták, hogy *Nagyvárad-Fiumei Vasút*. Békéscsabán ma is van egy Fiumei szálloda, és olykor még a helybeliek is csodálkoznak, hogyan kerül ide ez az elnevezés? Hát úgy, hogy onnan is volt Fiumébe gyorsvonat. (Este 9-kor indult Nagyváradról a hálókocsi és reggel 9-kor reggelizve, kiszállt valaki Fiumében.) Ezt a vonalat is metszették az új határok. Ugyanez a helyzet Kassa, Losonc vagy Sátoraljaújhegy esetében is. Olyan extrém helyzetek álltak elő, hogy pl. Sátoraljaújhegy, a város a Ronyva jobb partján van, a vasúti csomópont a mozdonyszínnel pedig a bal parton. A nagyállomás, vagyis a civil állomás maradt Magyarországon, a mozdonyszín, ahol megfordulhat a mozdony, viszont átkerült Csehszlovákiába, – teljesen abnormális módon. Ugyanez a helyzet Ipolyág esetében is, ahol hivatalosan az



A trianoni vasúthálózat

Ipoly lenne a határ, de a vasútállomás az Ipoly másik oldalán van, a bal parton. Ezért úgy döntöttek, hogy akkor a vasútállomás is Csehszlovákiához kerüljön. Teljesen üzemképtelenné vált a hálózat. Gyakorlatilag csak az ország belsejében lehetett közlekedni. Ekkortól kezdve kellett mindenért Pestre menni, mert Szegedről Pécsre, vagy Szegedről Debrecenbe csak Budapesten keresztül lehetett utazni. Az eredeti hálózat teljesen szétszakadt: a 22 869 km-ből 7255 km maradt, az eredeti 5 helyett pedig 51 ponton metszette az országhatárt, és 32 vámállomásunk keletkezett. Ez még egy akkora országnak sincs, mint Franciaország! Kényszerből nyilván, de ezek a határállomások létrejöttek. Tehát a gördülőállományunk csökkent a hálózatunk szétszakadt.

Van egy harmadik elem, amiről feltétlenül beszélni kell: a személyes és családi tragédiák. 1919 novemberében, amikor összedőlt a front és felmerült az idegen megszállás veszélye 1582 vagonnyi ember érkezett a mai Magyarország területére. Mindenki kapott egy vagon, akár vasutas volt, akár jegyző, vagy polgármester. Bepakolta a motyóját, még a kályhát is hozták, mert sejtették, hogy télen baj lesz. Ha belegondolunk, hogy 1500 vagon ki kellett vonni a forgalomból, már az sem kis feladat. Ebből a MÁV nagy erőfeszítések árán kirakta őket, keresett nekik lakást – főleg Budapesten –, ezzel visszavette a vagonokat. 1920 márciusára sikerült a MÁV-nak letornáznia ezer alá a lakóvagonok számát, de akkor jött az 1921-es aláírási hullám, amikor mindenkinek esküt kellett tennie az új impériumra. Az esküt sokan megtagadták, ezért vonatra pakolták őket és eljöttek. Megint egy újabb hullám: több mint 13 000 ember, 43 000 családdal és több mint 4000 vagonnal. 1921 tavaszáig nagyjából sikerült kipakolni a vagonlakókat, de csak 1932-ben rakták ki az utolsó családokat. Például Csík megye egyik járásának főjegyzője is tíz éven át egy vagonban lakott a családjával. Nyilvánvalóan ezek óriási személyes tragédiák, és szinte talpra állíthatatlan ezeknek a családnak az élete.

Tehát nemcsak a gördülőállomány ment tönkre, nemcsak a hálózatot csonkították működésképtelenné, de ráadásul bezűdült körülbelül 500 000 ember. Teljesen új helyzet állt elő. Egy kis országban új körülmények között kellett működni, de ebben az új helyzetben is megvannak a problémák. Például van olyan vasútvonal, amelyik Fehérgyarmat és Nagykaroly között működik, de Magyarország felé nincs kapcsolata. Ott maradt egy mozdony 3 kocsival, és járkál Fehérgyarmat és az országhatár között, nincs a hálózattal kontaktus. Ugyanez Muraszombat esetében fordítva történt, mert ott meg a Szerb–Horvát–Szlovén Királyság felé nincs kapcsolat, hanem csak Magyarország felé. A szétszabdalt hálózatban az első, amit rendbe kell tenni a Fehérgyarmat–Kocsord közötti szakasz, amelyre 1926-ban került sor. Másik ilyen új körülmény: a MÁV egy nagy államosítási hullámot hajtott végre és az 1920-as évek közepére betagoztatta hálózatába a mellékvonalakat. Két nagy vonal nem került államosításra: a Déli Vasút

és az Arad-Csanádi Vasúti Társaság. Az új helyzetben új fejlesztéseket is megfogalmaztak. Ebben szerepelt a Székesfehérvár–Szolnok közötti vonal, amivel gyakorlatilag az egész országot Pest kikerülésével működtetni lehetne, de ez a mai napig nem valósult meg. Néhány kapcsolódási pont viszont elkészült, mint például a dunaföldvári híd, de a Bácsalmás–Szeged közötti vonal továbbra sincs meg, nincs meg a Győr–kisbéri vonal, ugyan elkészült a Szarvas–kunszentmártoni, de nincs további folytatása.

Mindig jogosan Trianon tragédiáit szoktuk emlegetni, de azt is látnunk kell, hogy ez rákényszerítette Magyarországot arra, hogy kisebb körzetekben kezdjen el gondolkodni és cselekedni. Trianon tragikus hatása azonban napjainkig tart a vasúti hálózaton is.

Majdán János

Irodalom: Kelety Dénes: A megcsönkített államvasutakról. In.: Vasúthistória évkönyv. Bp. 1995. 7–26. old.; Magyar vasúttörténet 1-6. Bp. 1998. Főszerkesztő: Dr. Kovács László; Majdán János: Modernizáció – vasút – társadalom. (2. bővített kiadás). Baja 2010.

Trianon mai szemmel

1919 tavaszán a Párizs melletti Versailles-ban, a Nagy-Trianon kastélyban kezdődtek a béketárgyalások. Pontosabban fogalmazva: nem béketárgyalások voltak ezek. Ítéleteket hoztak. Olyan nemzetek ítélkeztek mások felett, akik maguk is okozói voltak a háborúnak. Magyarországot a vádlottak padjára ültették. A győzők nem békét kötöttek a vesztesekkel, Magyarországgal. Feketen fehéren állították egymással szembe az Erényt és a Bűnt, a győzteseket és a veszteseket. Legalábbis a győzők forgatókönyve szerint. Erkölcsi szempontból azonban ma már a háború szereplői más megvilágításban állnak előttünk. Ha a háború kirobbantásáért kellene bárkit is felelősségre vonni vagy a bűnösségét megítélni, ha ezen az alapon kellett volna döntenie, a békeszerződéseket megkötöni – az európai nagyhatalmakat kellett volna elsőként Németország után megbüntetni, hiszen ezeknek az országoknak a hegemónisztikus törekvései készítettek elő a háborút. Magyarország áldozat volt. Ezt sokáig itthon is elhallgatták, így tették frusztrálttá évtizedeken át a magyar embereket, akik saját történetüket, a saját szenvedéstörténetüket (Trianont) sem tudták tisztességesen megélni, átélni, feldolgozni.

Emiatt sem vagyunk képesek tisztán látni a trianoni jelenséget a maga összetettségében – amiből két dolog feltétlenül következik. Az egyik: egy nemzet csak úgy tud építkezni, ha (tabuk, korlátok nélkül) kibeszéli a múltját, ha tudhatjuk, kik vagyunk, honnan jöttünk, hová megyünk. Önismeretünket kell tehát erősíteni, mert vallom: önismeretünk hiánya volt Trianon egyik forrása. Mit is mond Szekfű Gyula az 1920-ban megjelent munkájában? A kiegyezés után „a nemzeti jellemnek az eddiginél is rohamosabb megzavarodása” következett be. „Így lett az önáltatás hiúságunk által úrrá gondolkodásunkon...”¹ A nemzet (annak vezető garnitúrája) képtelen volt felismerni önnön érdekeit, a kiegyezés adta előnyöket. A magyarság az önismeret legmélyebb pontjára zuhant a dualizmus korában, hiszen a kormányzati és ellenzéki tényezők egyaránt csak magukkal, a maguk vélt igazával voltak elfoglalva, s nem látták vagy nem vették komolyan az országra egyre nyiltabban leselkedő veszélyeket.

A nemzet süllyedése aztán tovább mélyítette az ellentéteket a két tábor között. „A mi hibánk nem az, hogy védekeztünk és fegyverkeztünk, sőt éppen az, hogy egyiket sem tettük”² Az 1900-as évek egészen Trianonig (és persze azután is) elfedték mindenki előtt a legfőbb veszélyt: a nemzet végtelen szétesését. Erre a húsz évvel ezelőtti rendszerváltozás sem adott választ. Pedig a választ elsősorban a szellem embereitől várja el a társadalom. Ehhez azonban az eddigiektől eltérő gondolkodás szükséges és minden politikai tényező részéről felelős magatartás. „Vétkesek és betegek voltunk és vagyunk, s bajainkon kisebb kezdemény nem, csak lelki megtisztulás, belső átalakulás segíthet”³, fordul Szekfű Gyula Széchenyi István alap gondolatához. Talán most meghallják szavait.

Torz és bűnös volt Európa vezető államfőirainak 1920. június 4-i produkciója. És a torzszülött előbb vagy utóbb elpusztul. A trianoni „békemű” is szétesett – a magyarok közreműködése nélkül. Darabjaira tört szét Jugoszlávia (háború útján), nem létezik többé Csehszlovákia (ez békésen zajlott), a

¹ Szekfű Gyula: Három nemzedék. „Élet” Irodalmi és Nyomda RT. Bp. 1920. 266. old.

² Szekfű Gyula: uo. 267. old.

³ Szekfű Gyula: uo. 325. old.