

TIMÁR GÁBOR

Egy sosem lett vasútvonal: Trianon utáni határkijelölés a Börzsöny északi peremén



Az, hogy Trianonban a magyar államhatárok megállapításakor a vasútvonalak sok szakaszon döntő szerepet játszottak, közhely. Kevésbé ismert viszont, hogy a szerződés hatályba lépése után, a határok helyszíni kijelölési folyamatában is előkerültek vasútvonaltervek, olyanok, amelyek soha nem valósultak meg, vagy kifejezetten a határkijelölés befolyásolására ötlöttek ki azokat. Látogassunk el az egykori Hont vármegye trianoni határ környéki részére!

A vasutak határmegállapító szerepe

Az első világháború idején a vasút mint közlekedési eszköz hatékonysága toronymagasan vert minden más szállítási módot. A kis ellenállású sínek, a gőzmozdonyok és a nagy teherbírású vasúti szerelvények kombinációja olyan szállítási teljesítményt és sebességet biztosított, amely más, akkor elérhető megoldásokhoz (a vízi forgalomhoz vagy a korabeli kezdetleges utakon, túlnyomóan állati erővel történő vontatáshoz) képest összehasonlíthatatlan előnyt jelentett. Nem véletlen, hogy a határok meghúzásánál a meglévő vasútvonalak az etnikai elvet is felülíró jelentőséggel bírtak.¹ A vasutak építése a kor technikai szintjén nem volt túlságosan bonyolult, egy hiányzó vonal lefektetése pár év alatt minden további nélkül megvalósítható volt, ezért, bár meglepő, kétségtelenül ez volt a

békekonferencia egyik viszonyítási alapja.²

A trianoni határok térképezése és megjelölése

A trianoni szerződés aláírása és 1921. évi hatályba lépése a tényleges határmegállapító munkának csak a kiindulópontja volt. A szerződés 1:1 000 000 méretarányú térképmelléklettel, kb. települési szintig definiálta a határ futását.³ A szerződésben külön pontok vonatkoztak a határmegállapító bizottságok megszervezésére, összetételére, döntési módjára és felettes szerveire. E bizottságok feladata volt az előbb említett, nagyon elnagyoltan definiált trianoni határok kataszteri szintű definiálása, majd a megállapított határ helyszíni, terepi megjelölése is.⁴ A feladat innentől, jellemzően 1921–1925 között földmérés-technikailag kataszteri munka volt, és – leszámítva a dunai határszakaszt – a munkához felhasznált adatrendszereket is a kataszteri térképek és kataszteri felmérési adatok jelentették.

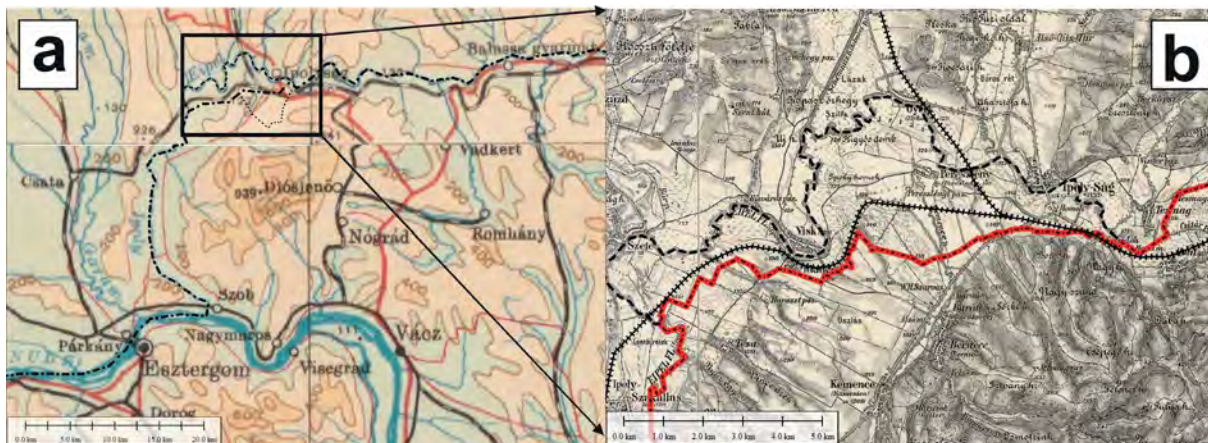
A határmegállapító munka eredménye térképészeti szempontból egy kataszteri méretarányú térképsorozat volt, amely bemutatja az elhelyezett határjelek terepi pozícióját és a határ szűk sávjának egyéb topográfiai elemeket. A határtérképek méretaránya az általunk most tárgyalt csehszlovák és az osztrák határszakaszokon a kataszteri felmérésekben ekkor

1 Ez egyáltalán nem csak a magyar békeszerződés sajátossága: az Ausztriával kötött saint-germain-i béke is tartalmaz a cseh határszakaszon vasúthálózati indokú módosításokat. A leghíresebb példa pedig az egyébként győztesnek elkönyvelt Csehszlovákia és Lengyelország közötti határ Teschen-környéki része, ahol egy, az alakulóban lévő csehszlovák állam számára fontos vasúti összeköttetés miatt százazres nagyságrendű lengyel kisebbség maradt a határ cseh oldalán, ahogy a bánáti román–szerb határszakasz egyes részei is vasúthálózati meghatározottságúak.

2 A magyar–román határszakaszt meghatározó Szatmárnémeti–Nagyvárad–Arad vasútvonalnak az új határ román oldalán a békekötéskor még hiányzó Nagyszalonta–Kisjenő közti szakaszát a román államvasutak 1924-ben már forgalomba helyezte, pedig e szakasz hiánya egy szerencsére el nem fogadott érv volt Békéscsaba elcsatolása mellett.

3 Néhány helyen úgy sem: azt, hogy pl. Zajta község hová tartozzon, a szerződés aláírása után kellett eldönteni, mert a békeszerződésből ez nem derült ki.

4 SUBA JÁNOS: *A trianoni határ kitűzése és felmérése, 1921–1925 (A határmegállapító bizottságok működése)*. Doktori disszertáció. Kézirat, 1996 (= SUBA, 1996). TIMÁR GÁBOR: *A szerződéstől a határkövekig – a trianoni határok végleges vonalának kijelölése*. *Rubicon*, 30. (2020) 6–7:138–143. (= TIMÁR, 2020).



■ a) A Börzsöny térsége a párizsi békekonferencián is használt 1:1 000 000 méretarányú világtérkép-szelvényeken. Pont-vonalozott határ: a mai, végleges határvonal. Szaggatott vonal: a békekonferencia csehszlovák határokat tárgyaló bizottsága által 1919. március 7-én elfogadott határ (Duna és Ipoly sodorvonala). Pontozott vonal: Ipolyság–Homok kataszteri területének a mai Magyarországra nyúló része; (b) a pereszlény-homoki hídfő a Monarchia 1:75 000 méretarányú térképén (III. katonai felmérés, forrás: MAPIRE). Piros vonal: a végleges határ. Szaggatott vonal: lásd az (a) pontnál, a vasútvonalak keresztsíkozott vonallal jelölve. Homok településen látható az a közút, amelyen a Börzsöny északról megkerülhető volt és amelyet az új határ itt elvágtott; a cikkben említett új magyar országút ezt a hiányzó összeköttetést pótolja. (Alaptérkép forrása: *Maps of Austria-Hungary, Handbooks prepared under the direction of the Historical Section of the Foreign Office, No. 1, London, p. 4., 8. /1919/, a három említett vonal a szerző szerkesztése*)

szokásos 1:2880 (1 bécsi hüvelyk a térképen 40 bécsi öl terepi hosszt jelent), a román szakaszon pedig 1:5000 volt, a délszláv határszakasz határszelvényei nem készültek el, a megrajzolt határvázlatok közelítő méretaránya 1:5000.⁵ A térképek – a magyar földmérés nagyobb volumenű munkálatai közül – elsőként itt méterrendszerben készültek el. Az alkalmazott térképi vetület természetesen átvette az érintett területen az 1920-as évek előtt használt kataszteri térképlapok vetületét: a csehszlovák határ teljes hosszában ez a gellérthegyi kezdőpontú sztereografikus síkvetület volt.⁶ A trianoni szerződés értelmében elkészített határtérképeket a Magyar Nemzeti Levéltár, illetve részben

a Lechner Tudásközpont Nonprofit Kft. őrzi.⁷ A határszelvények (illetve a jugoszláv határvázlatok kisebb része) georeferált formában, mai térképi adatbázisok fedvényeként publikusan elérhetők a MAPIRE szolgáltatásban.⁸

A csehszlovák–magyar határmegállapító bizottság

A trianoni békeszerződés 50. cikke értelmében „a II. rész (Magyarország határai) 27. cikkének 4. pontjában megjelölt határvonalnak a helyszínén való megállapítására a jelen Szerződés életbelépését követő tizenöt napon belül héttagú bizottságot kell alakítani, amelynek tagjai

5 Az említett térképsorozat mellett ennél nagyobb (a csehszlovák határszakaszon 1:1440) méretarányú lapokon dokumentálták a határjeltek terepi felmérésekor mért, sok esetben a mai határfelújításoknál is irányadó mérési adatokat, jellemzően irányszögeket. SUBA JÁNOS: Magyarország trianoni határának térképei (1920–1925). *A Hadtörténelmi Múzeum Értesítője*, 8. (2005) 137–157.

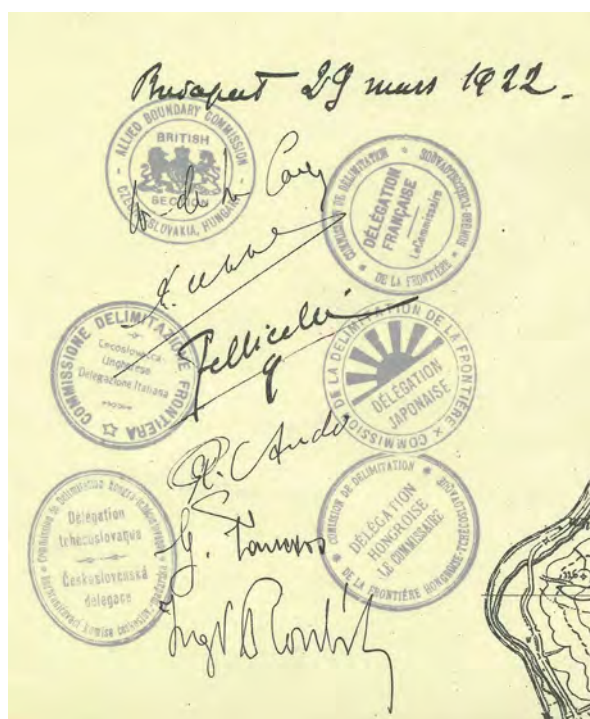
6 A határ érzékeny és két országhoz is kapcsolódó jellege miatt hiába tért át az elmúlt 100 évben mind a magyar, mind a (cseh)szlovák geodézia más vetületre (EOV, ill. S-JTSK/Křovák), a határokmányok és határtérképek máig hivatalos koordináta-rendszerre ez maradt, annak ellenére, hogy a magyar földmérésből minden más területen már kivonták.

7 TÖRÖK ENIKŐ: *Trianoni határokmányok az MNL Országos Levéltárban*. MNL OL, A hét dokumentuma, 2020. június 3. (= TÖRÖK, 2020. https://mnl.gov.hu/mnl/ol/hirek/trianoni_hatarokmnyok_az_mnl_orzasgos_leveltaraban, Elérés: 2021. ápr. 20.)

8 BISZAK ELŐD – KULOVITS HANNES – BISZAK SÁNDOR – TIMÁR GÁBOR – MOLNÁR GÁBOR – SZÉKELY BALÁZS – JANKÓ ANNAMÁRIA – KENYERES ISTVÁN: Cartographic heritage of the Habsburg Empire on the web: the MAPIRE initiative. *9th International Workshop on Digital Approaches to Cartographic Heritage*, Budapest, 4–5 September 2014. 26–31.; BISZAK ELŐD – BISZAK SÁNDOR – TIMÁR GÁBOR – NAGY DIÁNA – MOLNÁR GÁBOR: Historical topographic and cadastral maps of Europe in spotlight – Evolution of the MAPIRE map portal. *Proceedings 12th ICA Conference Digital Approaches to Cartographic Heritage*. Venice, 26–28 April 2017. 204–208.

közül ötöt a Szövetséges és Társult Főhatalmak, egyet a Cseh-Szlovák Állam, egyet pedig Magyarország neveznek ki”. A bizottság végül hét helyett csak hat taggal alakult meg Brűnnben, 1921. július 21-én: 1921-re az Egyesült Államok minden szinten kilépett a világháborút követő békefolyamatból, és a bizottságba sem küldött delegátust.⁹ A szövetséges főhatalmakat így Nagy-Britannia, Franciaország, Olaszország és Japán képviselte, mellettük a két érintett állam képviselői foglaltak helyet.¹⁰

A bizottság számára adott volt a békeszerződés szerinti, meglehetősen elnagyoltan leírt



■ A csehszlovák–magyar határmegállapító bizottság tagjainak pecsétje és aláírása a bizottsági viták jegyzőkönyvének térkép-mellékletén (MNL OL, S 15-VV-4.-1.-C-2.)

határleírás, ebből kellett kataszteri pontosságú határvonalat alkotni. Mindenekelőtt tehát rögzíteni kellett azokat az alapelveket, amelyek az egymilliós országtérképen néhány kilométeres pontossággal megadott határleírástól a terepi határjelekig vezető munkát szabályozták.¹¹ Ezek közül a legfontosabb és a mai (nem vízi) határvonal nagyobb részét is meghatározó elv a települések közti kataszteri határok államhatárrá tétele volt.¹² Az elv mindazonáltal nem volt abszolút: a magyar–csehszlovák határszakaszon a szerződésben megadott magassági pontok határon tartása a legtöbb esetben felülírta a kataszteri községhatárok választásának elvét.¹³ Amikor a (cseh)szlovák–magyar határt vizsgáljuk, a magassági pontok és a kataszteri községhatárok együtt viszonylag jól eligazítanak abban, miért éppen oda kerültek a határkövek.

Ahogy azonban a békekonferencián is meghatározó jelentőségűnek és az etnikai elvnel mindenképp fontosabbnak számítottak a gazdasági érvek, ez a magyar–csehszlovák határmegállapító bizottság munkájában is megjelent. Ennek legismertebb példája a végül 1923-ban népszövetségi döntéssel Magyarország javára korrigált Somoskőújfalu- és Somoskő-környéki határszakasz, ahol a módosítás alapja nem az említett falvak szinte teljesen magyar lakossága, hanem a községek határában levő bazaltbányák jelentősége volt Budapest útburkolatainak építésekor.

A bizottsági viták az MNL-ben elérhető jegyzőkönyvekből követhetők. Az eredeti jegyzőkönyvek (*Procès verbal*) francia nyelven

9 SEREMET SÁNDOR: *A mai Kárpátalja határainak kialakulása az I. világháború után (1918–1925)*. PPKE BTK Doktori (PhD) disszertáció, 2016. (= SEREMET, 2016) 183.

10 Japán, amely a sokkal nagyobb jelentőségű, 1919. február–márciusi párizsi határmegállapító tárgyalásokban érdektelenségre hivatkozva nem vett részt, itt és a többi magyar határszakaszon képviseltette magát. A bizottság elnöke Carey alezredes (Nagy-Britannia), tagjai Uffler alezredes (Franciaország), Pellicelli alezredes (Olaszország), Tsuchiya őrnagy, 1922-től Ando őrnagy (Japán), a csehszlovák képviselő Václav Roubik, a magyar Tánzos Gábor altábornagy voltak. SEREMET, 2016. 183. SUBA JÁNOS: *Egy határmegállapító bizottság anatómiája: A magyar–csehszlovák határmegállapító bizottság szervezete 1921–1925. Ahol a határ elválaszt. Trianon és következményei, a határmegállapító bizottság szervezete 1921–1925*. Szerk.: PÁSZTOR CECÍLIA. Balassagyarmat–Várpalota, 2002. 199–224. (= SUBA, 2002).

11 SUBA, 2002. 209.

12 TIMÁR, 2020. 142.

13 Az egyes államok felé megrajzolt határszakaszok esetén ezeket az elveket a különböző összetételű határmegállapító bizottságok máshogy állapították meg: például a magyar–osztrák határ szerződés szerinti magassági pontjai például egy kivétellel nem kerültek a határra: itt a kataszteri terület ehhez képest elsőbbséget élvezett.

készültek. A bizottsági viták néhány hektáros, ritkábban 1-4 négyzetkilométeres területekről zajlottak, az egyetlen nagyobb vitatott régió az említett somoskői terület rész volt. E viták nagyobb részéről térképvázlatok is készültek, amelyek szintén elérhetők az MNL Országos Levéltárában.¹⁴

Az természetesen szóba sem kerülhetett, hogy a békeszerződés szerinti határ a meglévő vasútvonalak másik oldalára kerüljön; ilyen mértékű módosításra a határmegállapító bizottságok nem kaptak felhatalmazást.¹⁵ Ilyen nem is történt: a magyar delegáció „belicitált” azonban egy tervezett vasútvonalat, amelynek szintén csak elképzelt nyomvonala befolyásolta a határ egy néhány kilométeres szakaszának ma is érvényes vonalvezetését.

A pereszlény–homoki Ipoly-hídfe

A békekonferencia „Csehszlovák Ügyek Bizottsága” 1919. február–márciusban tárgyalta a magyar–csehszlovák határt, és 1919. március 7-én döntött arról, hogy Ipolytarnóctól a torkolatig az Ipoly sodorvonala jelentse a határt.¹⁶ Ez elsősorban abból a szempontból volt érdekes, hogy az Ipoly-völgyi Csata–Ipolyság–Losonc vasútvonal nagy része ezzel Magyarországnál maradt.¹⁷ Az Ipoly-határ miatt Ipolyság vasútállomása is magyar kézen maradt volna (maga a település nem), és azzal az innen észak, Korpona felé haladó vasútvonal itteni elágazása sem került volna Csehszlovákiához.¹⁸

A bizottsági vita konszenzusos eredményként elkészült határvonal-tervezetet a békekonferencián eljuttatták a csehszlovák delegátusoknak, akik ahhoz képest módosításokat kértek. Ezek közt az egyik az Ipoly-völgyi vasút átcsatolására vonatkozott (minimális változat szerint a vasútvonaltól 1 mérföldre délre megvont határral). Az antant külügyminiszterek tanácsa végül e kérés egy kisebb részét teljesítette: a Csata–Ipolyság közötti vasútvonalnak az Ipolytól délre húzódó részét, benne Ipolyság vasútállomásával és a korponai szárnyvonal elágazási pontjával 1919. június 11-én Csehszlovákiának ítélte.¹⁹ Ez Pereszlény és Homok települések (utóbbi Ipolyság déli része) átcsatolását jelentette: a ma is érvényes magyar–szlovák határon levő, az Ipoly déli partjára átnyúló szlovák hídfe ennek ez a magyarázata: ez is vasúti határ.

A hídfe határainak kijelölése az 1921-ben felállt határmegállapító bizottságra maradt. Az 1919. júniusi döntés figyelembevételével logikus lett volna a határ meghúzása közvetlenül az érintett vasútvonal déli oldalán. Ha egy kisebb méretarányú térképre nézünk, ez így is van. Kataszteri méretarányban azonban ez korántsem ilyen egyértelmű, és ha az érintett települések, Pereszlény és Ipolyság (Homok) közigazgatási határait nézzük, azok a mai határnál délebbre húzódtak, egész a Börzsöny legészakabbi gerincéig. A határ végül nem simult rá a vasútvonalra, de a Börzsöny első lejtői előtt marad. Ez utóbbi nem véletlen!

14 Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára (= MNL OL), S 15 Térképtár, Kormányhatósági fondokból kiemelt térképek, Regnicolaris levéltár térképei (= S 15), VV-4.-3.-1., S 15-VV-4.-1-2.) TÖRÖK, 2020.

15 A hazai szakirodalomban sokszor emlegetett, a trianoni szerződéshez kiadott ún. Millerand-féle kísérőlevél ezt akár meg is engedte volna, a határmegállapító bizottságok munkáját azonban az antant Nagykövetek Tanácsa által 1920. július 22-én kiadott ún. nyílt utasítások (Utasítások a határmegállapító bizottságok részére) és az 1921. július 3-án kiadott Pótutasítások szabályozták, amelyek szerint a szerződés szerinti határvonalat minél pontosabban kellett követnie a végleges határnak. A vasúthálózat hovatartozását pedig a szerződésszöveg sokkal pontosabban írta le, mint akár a kisebb falvakét. Az utasítások szövegét közli SUBA, 1996.

16 ROMSICS IGNÁC: *A trianoni békeszerződés*. Bp., 2020. (= ROMSICS, 2020). 99.

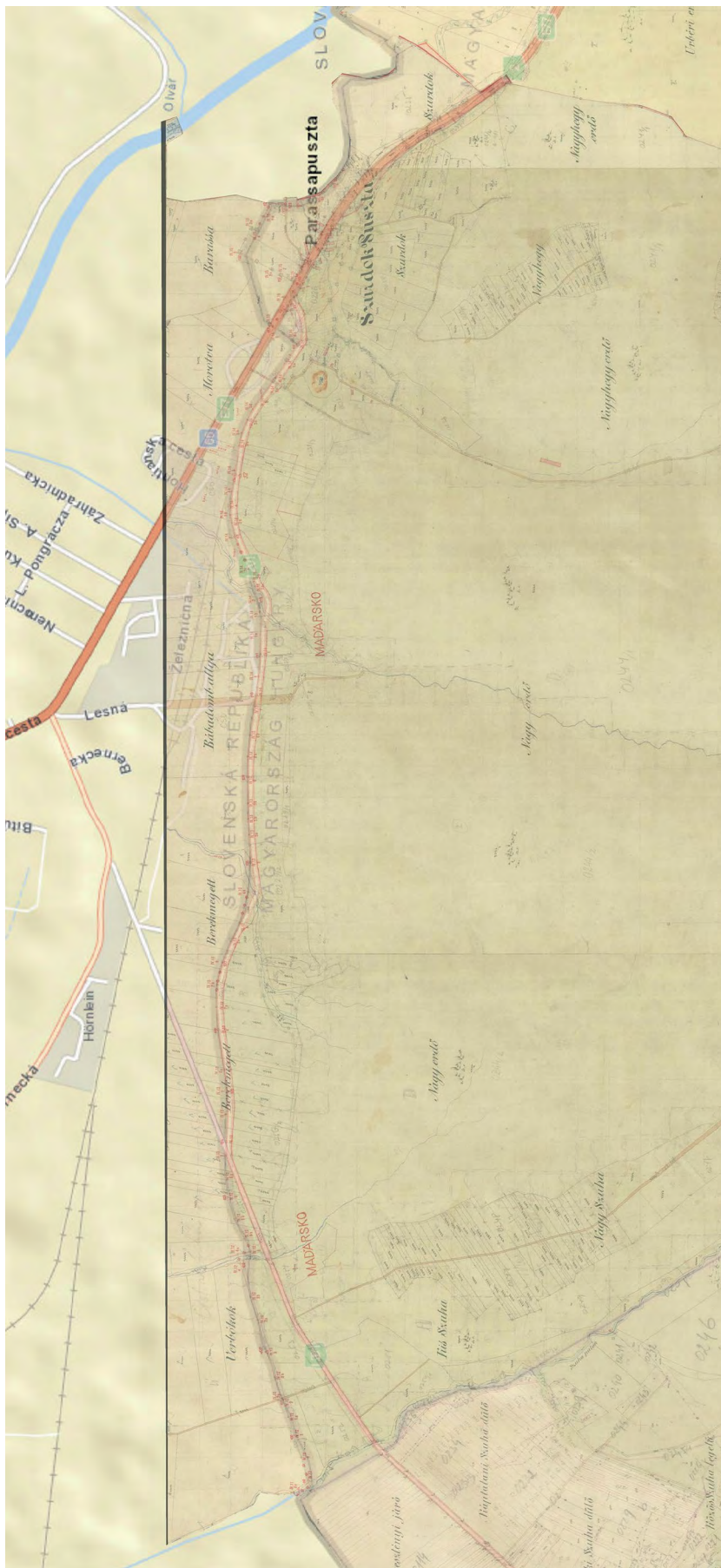
17 TIMÁR GÁBOR: *A magyar–csehszlovák határ kialakulásának történetéhez – a balassagyarmati csehkiverés és az Ipolyvasút. Trianon100 blog*, 2020. február 28. (<https://trianon100.hu/blog-cikk/a-csehszlovak-magyar-hatar-kialakulasanak-tortenetehez>, elérés: 2021. ápr. 21.)

18 A Korponát Zólyommal észak felé összekötő vasútvonal csak Trianon után, 1923–1925 között épült meg; a déli csatlakozási pont nélkül addig ez a vonal nem érintkezett volna a csehszlovák hálózattal.

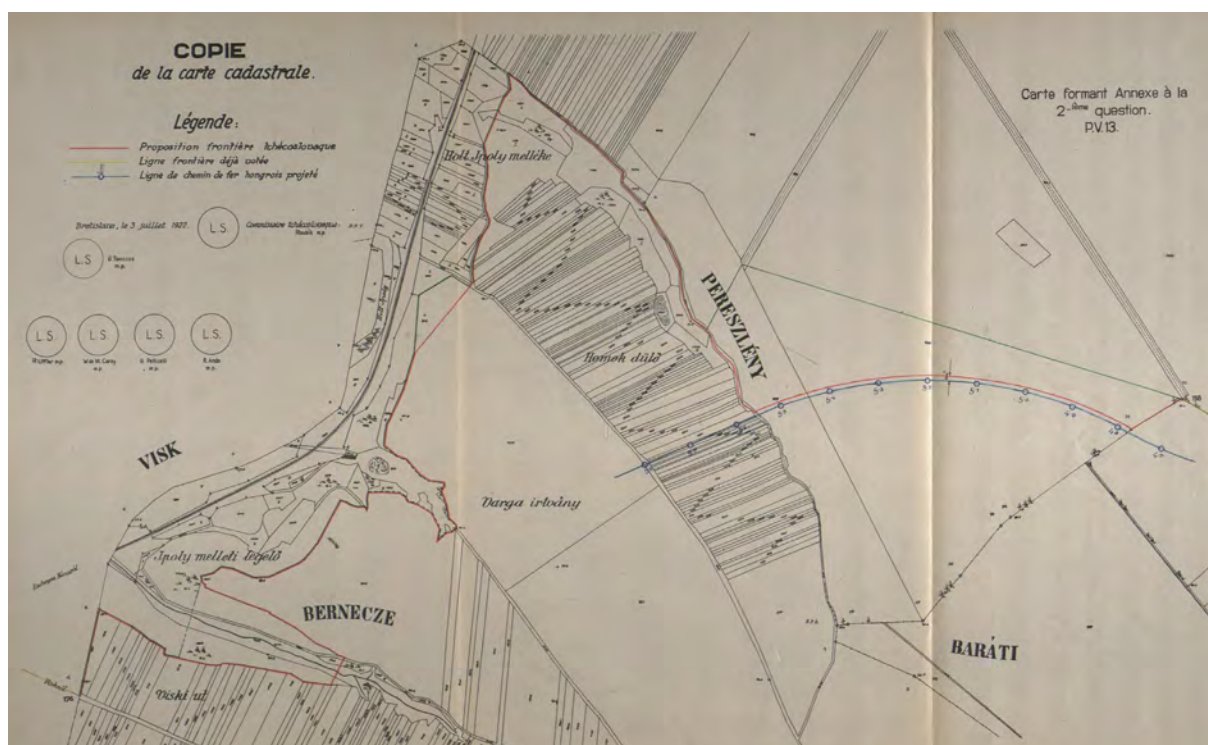
19 ROMSICS, 2020. 127.



■ Ipolyság (Homok) kataszteri területének kiterjedése a Börzsöny felé (Mapire, www.mapire.eu)



- A Mapire-n közreadott térképen megtaláljuk a határ később felvezetett vonalát. Mai térképekre vetítve feltűnik, hogy az 1201-es út összekötő szakasza pontosan a határt követi. Úgy jelölték ki a határt, hogy ott vasutat lehessen építeni – útnak is jó volt a hely (Mapire)



■ A csehszlovák-magyar határmegállapító bizottság 13. ülésének térképmelléklete. A kék pontozott vonal a tervezett vasútvonal, a cseh határjavaslat azt pontosan követi. A végleges határ végül ettől kicsit északra került, amit a zöld vonal mutat (MNL OL, S 15-VV-4.-1.-C-4.)

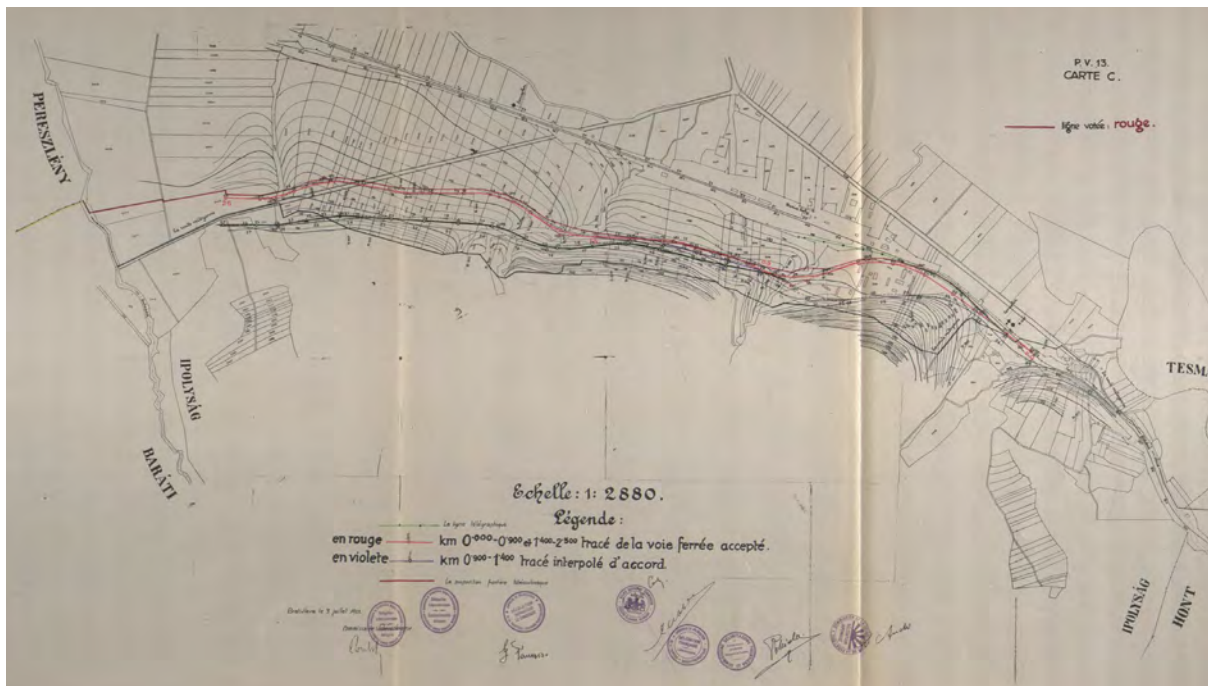
Kitalált vasúti tervek és a határ végleges vonala

A magyar delegáció a határmegállapító bizottság elé került térképmellékletek tanúsága szerint beterveztett egy vasúti nyomvonalat. Ez a vasútvonal a Drégelypalánk–Ipolság (ma már nem használt, részben felszedett) vasútvonal határátmeneti pontja előtt nyugatra fordulva haladt volna az Ipoly és a Börzsöny között Szob felé: lényegében egy a Börzsönyt nyugatról megkerülő, végig magyar területen haladó vasútvonal terve volt ez. Ennek a vonalnak Tésától délre nem volt jelentősége a bizottság számára, hiszen itt a békeszerződés szerint az Ipoly volt a határ. Tésa és Hont között azonban ez a terv befolyásolta a pereszlény–homoki hídfő kiterjedését, déli határát. Az ilyen érveket és terveket a bizottság komolyan vette, hiszen a gazdasági fejlődést min-

denképp támogatta a végső soron felügyeletet gyakorló Népszövetség, és amikor egy vesztes állam így gondolkodott az új határokhoz alkalmazkodásról, az mindenképp a békerendszerrel konform és támogatandó elképzelés volt. És ha ezért csak néhány falu határát kellett kis mértékben korrigálni, az bőven bele is fért a hatáskörükbe.

Arról nincs információ, hogy ez a vasútépítési terv bármely más iratban, bármely más államigazgatási fórum előtt előkerült-e, valószínű, hogy nem.²⁰ Ha a bizottsági vita két érintett térképmellékletét megnézzük, azok hatása sem túl jelentős területileg. Bernece és Pereszlény között a tervezett vasút miatt utóbbi falu közigazgatási területéből kb. 25 hektárt Magyarországhoz juttattak. Ipolság kataszteri területvesztesége már nagyobb volt: a börzsönyi erdőség északi részén ez kb. 7,5 km²-t jelentett. A térképmellékletet tanulmányozva

²⁰ Az alakuló magyar államigazgatásnak 1922 közepén kisebb gondja is nagyobb lehetett egy ilyen tervnél. Még a lényegesen rövidebb és a Magyarországon maradt vasúthálózat szempontjából fontosabb Kocsord–Fehérgyarmat közti vonal is (ez kötötte össze a Fehérgyarmat–Szatmárnémeti vasút hazánkban maradt részét az országos vasúthálózattal) csak 1926-ban készült el.



■ A csehszlovák–magyar határmegállapító bizottság 13. ülésének 3. térképmelléklete az 1201-es út átkötő szakaszának későbbi vonalán elképzelt vasútvonallal. Barna vonal: az eredeti csehszlovák határjavaslat (MNL OL, S 15-VV-4.-1.-C-5.)

azonban az tűnik fel, hogy a csehszlovák határjavaslat nem ment ilyen messzire: a borszönyi erdők szélén vagy a legszélső dombokon gondolták megvonni a határt. Ehhez képest a vasúti terv csak néhány száz méteres változtatást jelentett, a döntést a határmegállapító bizottság 1922. július 5-i, Pozsonyban megtartott 13. ülésén, 5-1 szavazati aránnyal hozták meg.²¹ A határ így a dombok alján egy kb. 100-200 méter széles sík sávot Magyarországon hagy, amely alkalmas volt – illetve lehetett volna – a vasútvonal megépítésére.

A vasút azonban soha nem készült el a határ véglegesítése után. Épült viszont más. A mai útnyilvántartás szerint 1201-es számmal ellátott útnak a parassapusztai határátelétől a Homok–(Bernece)Baráti út közötti része pont a vasútvonal tervezett vonalán épült meg még a második világháború előtt, és erre máshol nem is nyílt volna egyszerű lehetőség. A Borszöny nyugati oldalán így vasút ugyan nem épült, de egy fontos országút igen,



■ Az 1201-es út érintett szakaszán ma autózva ezt látjuk: balra az ipolysági vasútállomás (szlovák terület), a határ kb. az út menti árok mellett fut, az út magyar terület. Jobbra a borszönyi erdőség szélé, meredek domboldallal. Itt futott volna az elképzelt vasút, itt lehetett megépíteni az országutat (Google Maps)

teljesen magyar területen. Ha az ember itt végigautózik, az az érzése támad, a határt az út miatt tették oda, ahol van – most már, tanulmányozva a határbizottsági viták térképmellékleteit, tudhatjuk, hogy ez éppen fordítva volt: a határt úgy húzták meg, hogy a magyar területen egy vasút megépíthető legyen – országút lett belőle.²²

²¹ MNL OL, S 15-VV-4.-3/1. 145–146.

²² A magyar–horvát határon van egy nagyon hasonló helyzet: itt a délszláv delegátus kérte a gyékényesi híd északi oldalán a jugoszláv (horvát) hídfő kisebb kiszélesítését, hogy a Drávától északra levő góla-zsdála-répi területéhez vasútvonalat lehessen vezetni. Ez sem épült meg, de egy közút igen, amely a répi Dráva-híd mellett az említett terület rész másik megközelítési lehetősége Horvátország felől ma is.