

**Miszlay Zsolt**  
**A MAGYAR VASÚT ELSŐ VILÁGHÁBORÚT KÖVETŐ HELYZETE ÉS A**  
**TRIANONI BÉKEDIKTÁTUM**

Engedjék meg, hogy előadásomat Kelety Dénes (1921-27 MÁV elnöke) a Trianon által megcsonkított államvasutakról szóló előadásának, illetve tanulmányának nyitó mondataival kezdjem, amely szavak tükrözik korabeli helyzetjelentésemet.

*„Az ötödfél éves háborúban végsőkéig kihasználta és megrokkant államvasutak hatalmas erőfeszítésének utolsó fellobbanása volt az a ragyogó teljesítmény, amit az összeomlás közepette a mentési munkában még a régi becsülettel volt képes végrehajtani.*

*A bolgár harcvonal felbomlása után, 1918 októberében az ország minden részéből megindultak a sorozatos szállítmányok, egyrészt a veszélyeztetett határok védelmére katonasággal, másrészt a Szerbiában, Montenegróban, Albániában és Boszniában felhalmozott hadianyagok megmentése céljából.*

*Még minden lázas mozgásban van, mikor végigsüvít az országon az őszirózsás forradalom néven becézett lázadás forgószele. Egy pillanat alatt minden kerék megáll. A határállomásokon megszűnik az átmenet. A katonai szállítmányok elvesztik címzettjüket és útközben felbomlanak. Messze túl az országhatárokon milliókra menő hadsereg vár hazaszállításra, közel egy millió hadifogoly kerekedik fel és minden vezetés, minden rendszer nélkül tódul és tülekedik hazafelé...”*

Lazányi János térképész grafikus kollégámmal megpróbáltunk egy olyan új vasúti térképet megalkotni, amely az idézett szavakat, illetve a magyar vasút helyzetét érzékelteti a trianoni békediktátum okozta helyzet következtében.

Vetítem, illetve előadásom elején kérem tanulmányozzák át figyelemmel.

## **1 DIA: NAGY TÉRKÉP**

### **1. Vasútvonalak és az első világháború**

Az első világháború idején a magyar vasút fejlődése megtorpant. A vasútépítések, korszerűsítések nagy részét leállították, csak a hadi forgalom és a gabonaszállítások zavartalan vitele érdekében folyt egy-két vonalon állomásbővítés. Az első világháború hadi és polgári forgalmának lebonyolítása rendkívüli terheket rótt a hazai

vasutakra, ezek közül is különösen a MÁV-ra. A hadiforgalmi utasítás értelmében felállított vasúti alakulatok személyzetét a vasutaknak kellett kiállítani. A hadiforgalmat irányító katonai szervezetek személyzetének egy részét ugyancsak a vasutak adták. A háború befejeztével megkezdődött a vasút fejlesztéséről szóló véleménycsere, amelyben figyelembe vették a háborús tapasztalatokat is. A MÁV üzemvitelével kapcsolatos javaslat szerint célszerűnek látták a kereskedelmi és a forgalmi szolgálat szétválasztását. A vasútfejlesztés fontos területének vélték azokat a beruházásokat, amelyek az emberi erő, mai szóhasználattal az élők munkafelhasználását csökkentik, és egyben növelik a forgalom biztonságát. A műszaki fejlesztés másik kiemelt területének tartották a vonalak villamosítását, amit részben a szénhiánnyal, részben a gőzmozdonyok üzeméhez szükséges szén szállítás csökkenésével indokoltak. A közlekedés különböző ágazatai közötti kapcsolatok miatt indokoltnak tartották a közlekedésügy egyetlen szakminisztériumba történő szervezését.

Az első világháború folyamán egyre szűkebb keretek közé szorultak az életfeltételek. Mind gyakoribbá váltak az ellátási nehézségek, így az élelmiszerjegyek bevezetése, a ruházati cikkek, tüzelő- és háztartási anyagok hiánya. A közlekedésben is, főként a vasúti forgalomban egyre súlyosabb zavarok léptek föl, amelyeket a hadi igénybevétel idézett elő. A polgári forgalom lebonyolításánál a vasúti közlekedésnek súlyos üzemanyag-beszerezési nehézségekkel és gördülőanyag hiánnyal kellett megküzdenie. Ennek következtében csökkenteni kellett a vonatok számát, ami a személyforgalomban a vonatok zsúfoltságát idézte elő. A vonatok általában késéssel, kimaradással közlekedtek. Különösen súlyos megpróbáltatásokkal járt a lakosság számára a háború befejezése, a forradalom zűrzavarái, a Tanácsköztársaság alatti atrocitások, valamint az ország részeinek cseh, román és szerb megszállása. A megszállt területek lakosságának az atrocitások sorozatát kellett elszenvednie, amelyek gyakran elsősorban a megszállt területen szolgálatot teljesítő vasutasokat érték. A megszállók a vasút berendezéseit, gördülőanyagának jelentős részét tönkretették. Mozdonyokat, személy- és teherkocsikat nagy számban tulajdonítottak el. Mindezt az első világháborút lezáró trianoni békediktátum tette teljessé, vagyis véglegesen végzetessé magyar szempontból.

## **2. Vasúthálózat 1919-20-ban**

A magyar vasút kiépítettsége 1918-ban meghaladta az európai átlagot. A vasutakkal való ellátottság mértéke közel megegyezett Ausztriával és Csehországgal, viszont jóval meghaladta Románia, illetve Szerbia hasonló jellemző számadatait. A vasútsűrűség az ország egyes vidékein közel egyenletesen oszlott meg, kivéve Észak-Erdély és a Kárpátalja gyéren lakott hegyvidéki területeit.

### **2 DIA: TÁBLÁZAT**

A hazai vasút az első világháború előtt műszakilag is magas szinten állt, pályája, műtárgyai, járművei, biztosítóberendezési felszerelései, üzemviteli rendszere alapján Európa fejlett vasútjai közé tartozott. Forgalma jelentős, jövedelmezősége pedig annyira kedvező volt, hogy nyereségéből nemcsak az ország legnagyobb adófizetőjévé vált, de bőven jutott ebből fejlesztési terveinek megvalósítására is.

Az első világháború ideje alatt nemcsak a vasúthálózat bővítése, új vonalak építésének mértéke csökkent, de a meglévő hálózat állapota is romlott, a pályafenntartási és korszerűsítési munkák mennyisége fokozatosan csökkent, majd az utolsó esztendőkből, 1918-19-ben szinte teljesen megszűntek a pénzügyi lehetőségek, főleg az anyag és a munkaerő hiánya miatt.

Emellett a háborús évek megnövekedett hadiforgalma is erőteljesen igénybe vette a pályát, az idegen csapatok be- és kivonulása sok rombolással járt együtt.

## **3. A román megszállás vasúti közlekedési kárai – 1918-1919.**

Az első világháborút magyar részről lezáró Belgrádi katonai konvenciót 1918. november 13-án írták alá. Ennek több olyan kitétele volt, amelyek a közlekedésre, ezen belül vasutakra, illetve vasúti alkalmazottakra vonatkoztak.

Súlyos megpróbáltatást jelentett a magyar lakosság számára a szerb és cseh megszállás mellett, főleg a román. A katonai konvenció pontosan meghatározta a román-magyar demarkációs vonalat. A megszálló román csapatok azonban teljesen figyelmen kívül hagyták ezt az egyezményt, tervszerűen nyomultak túl rajta. A vasúti gócpontoknak döntő szerepük volt a demarkációs vonal meghatározásában.

A megszállt területek vasúti hálózatának üzemeltetésére a román vasutaknak nem volt kellő számú és megfelelően kiképzett vasutasuk, ezért az ott maradt magyar vasutasokat erőszakkal kényszerítették a szolgálat ellátására. A románok által

elkövetett atrocitások hatására számos magyar vasutas megszökött, közülük azokat, akiket elfogtak, kegyetlenül megkínoztak.

A megszállt területen maradt vasutasokat hűségeskü tételére akarták kötelezni, ezt azonban a túlnyomó többség megtagadta. Ezért 1919 februári keltezéssel minden vasutasnak egy nyilatkozási nyomtatványt küldtek, amelynek az átvételét aláírással ismertették el. A nyilatkozatot kitöltve és aláírva meghatározott időn belül vissza kellett küldeni, ennek elmulasztását a szolgálat elhagyásának minősítették. A nyilatkozatot vissza nem küldő vasutasok közül azok, akik vasúti épületben laktak, kötelesek voltak lakásukat elhagyni. A román vasutak vezérigazgatósága a kolozsvári üzletvezetőséghez kiküldött utasításában még azt is megtiltotta, hogy magyar nyelvű közleményeket terjesszenek fel a vezérigazgatósághoz.

Azok a MÁV alkalmazottak, akik román vasúti státusba kerültek, válságos anyagi helyzetbe jutottak. Az átvételnél eredeti besorolásukhoz képest hátrányosabb pozícióba kerültek, nyugdíjjogosultságukat teljesen rendezetlenül hagyták. Ezek hatására a magyar vasutasok tömegesen hagyták el szolgálati helyüket. A magyar lakosságnak sok atrocitást kellett elviselnie a román megszállóktól, melynek egy korabeli visszaemlékezés igazán hangsúlyt ad:

### **3 DIA: IDÉZET + KÁR KÉP**

*„Az iskolákat istállókká alakították át, berendezéseiket feltűzelték vagy elhordták, a taneszközöket elszállították. Az óvodák, tanyai elemi iskolák szerény berendezései, valamint a felsőbb- és szakiskolák felszerelései, könyvtárai egyaránt kedvesek voltak nekik. ... Műbecsű képeken a főalakokat kivágták, szobrokat megcsonkítottak, antik bútorokat széthasogattak, bútorokról a kárpitot lefejtették, ötvösmunkák, régi porcellánok, ékszerek okmányok, könyvek tűntek el ...”*

A román hadsereg 1919-es budapesti bevonulásával szinte megbénította a gazdasági és politikai életvitelt, a sajtót is szigorúan cenzúrázták. A gyárak gépeit leszerelték, a termékeket, termelőeszközöket, a nyersanyagokkal együtt elszállították.

#### **4 DIA: VASÚTI RAKODÁS**

A vasúti raktárakat szintén kifosztották, a pályaudvarokon hosszú ún. „Zsákmányvonatok” várakoztak, olyan mennyiségű árucikkal és berendezéssel megrakodva, hogy az meghaladta sokszor a szállítási kapacitást és forgalmi torlódást okozott. Minderről tudomást szereztek a szövetségesek is, ugyan meg akarták akadályozni mindezt, azonban sikertelenül. Egy elmés ötlettől vezérelve a román fél külföldi vasutak jelzéseit festette az adott vasúti teherkocsikra, így a rakománnyal együtt a legtöbb esetben a kocsikat is eltulajdonították.

Abban a pillanatban, amint román kézbe került a magyar mozdony, kocsi, illetve vagon, tönkre is volt téve! Nem volt ugyanis megfelelő személyzetük a zsákmányolt vasúti járművek üzemeltetéséhez, amelyhez sokszor az időjárás is hozzájárult. Az akkoriban korszerű mozdonyokat és kocsikat a nem megfelelően, vagy egyáltalán nem képzett, gyakorlatlan személyzet rövid idő alatt tönkre is tette.

#### **5 DIA: TISZA-HÍD**

Meg kell említenünk a hidakat és elsősorban a Tisza-hidakat illető károkozásokat is. Az első világháború végén, 1918 novemberében az Osztrák-Magyar Monarchia volt közös hadserege formailag is megszűnt. 1919. március 21-én, a Tanácsköztársaság kikiáltása után a korábbi vasútépítő alakulatok megmaradt részéből a Vörös Hadsereg vasútépítő zászlóalját szervezték meg, amely a Duna vonalától északra híd helyreállítási munkákat végzett. 1920-ban három vasútépítő századot állítottak fel Magyar Vasútépítő Ezred néven. Ez a katonai egység állította helyre a visszavonuló román had által lerombolt vasúti hidakat a Tisza vonaláig. Öt Tisza-hídat – így Szolnok, Csongrád, Tokaj, Tiszafüred, Kisköre, valamint 18 kisebb jelentőségű robbantott híd kellett a vasútépítő alakulatnak a MÁV-val együttműködve újjáépítenie.

#### **4. Trianon hatása vasúti közlekedésünkre**

##### **6 DIA: TRIANON VASÚTI TÉRKÉP**

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. Egészen nyilvánvaló ez a Kassa-Csap-Nagykároly-Nagyvárad-Arad-Temesvár-Szabadka-Gombos vonal esetében.

A trianoni békediktátum következtében Magyarország elvesztette közlekedési infrastruktúrájának nagyobbik részét, amely az utódállamokhoz került. A hirtelen összezsugorodott hálózat nemcsak méretében változott, hanem szerkezetében torzult, ezért sokkal 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 a területi veszteségeink. A vasúthálózatnak csak 38%-a, a járműállománynak 44%-a maradt meg.

A trianoni határok mintegy félszáz magyar vasútvonalat vágtak ketté, elszakították egymástól a nagyvárosokat és mezőgazdasági környezetüket.

Hasonlóan súlyos veszteségek érték a hazai vasút járműállományát és egyéb berendezéseit. 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.

#### **5. 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.

## **7 DIA: VAGONLAKÓK**

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 vagonlakók. Egészen 1927-ig vették igénybe a menekültek vasúti vagonokat.

## **8 DIA: MÁV LAKÁSOK**

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 segélyt 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.

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.

**KÖSZÖNÖM MEGTISZTELŐ FIGYELMÜKET!**