

A magyar vasút Trianon előtt és azóta

100 éve történt a magyar történelem talán legnagyobb traumája, a történelmi Magyarország területének harmadolása és hat ország közötti szétosztása oly módon, hogy a kialakított új határok sehol sem találkoznak a korábbiakkal. A régi vicc szerinti kérdés: Hány országgal határos Magyarország? Egygel: a régivel. Ugyanekkor szűnt meg az 1091. óta fennálló perszonálunió Horvátországgal.

A történetet az elmúlt 100 év alatt sem lehet feledni, de értékelni, magyarázni sokféleképpen lehet.

Az írás a vasúthálózat szempontjából ad fontos, szinte a teljeskörűséget biztosító információkat.

DOI 10.24228/KTSZ.2021.1.1

Perger Imre

okleveles közgazda, idegenforgalmi szakközgazdász,
nyugdíjas MÁV igazgató
e-mail: pergeri@t-online.hu

1. ELŐZMÉNYEK

A magyar vasút hálózatnagysága és hálózatsűrűsége kiemelkedő volt Európában.

1.1. A magyar vasúthálózat és a vasút teljesítményeinek alakulása Trianon előtt

Magyarország vasúthálózata rendszerszemléletű kialakításának és működtetésének előfeltételeként a Magyar Királyi Államvasutak 1868. 06. 30-i megalakítását tekintjük. Az államvasutak hálózata két forrásból bővült: egyrészt az állami vasútépítésekkel, másrészt a csőd közelbe került magánvasutak államosításával. Az államvasúti rendszer vezéralakja Baross Gábor (1848-1892), aki államtitkárként, majd miniszterként 1883-1892 között elérte,

hogy a magyar vasúthálózat 62%-a állami kézbe kerüljön, ezzel elősegítse az ország pénzügyi egyensúlyának helyreállítását. Hiába volt azonban egységes a hálózat, a magyar személyszállítási tarifa Európában (Törökország után) a legdrágább volt, és a személyszállító vonatok ritkán és csak 20%-os kihasználtsággal közlekedtek.

A kérdés megoldása érdekében Baross Gábor egy teljesen új díjszabási rendszert alakított ki. A dömpingárszerű zónadíjszabást 1989. 08. 01-én vezették be, és kisebb módosításokkal 1912. évig működtették. Baross Gábor szlogenje: „Azt szeretném, hogy a brassói ténsasszony Budapestre jöjjön kalapot venni!” Az új rendszer nagy kedvezményt adott a rövid távolságú (szomszédos) forgalomban és a 225 km

1. térkép: Magyarország vasúti határátmenetei 1914-ben (Készítette Balla László.)



feletti utazásnál. Az első és a második állomás díja hetedére, a közepes távolságú utazásért fizetendő összeg 30-50%-kal, a nagy távolságú utazás díja ötödére csökkent. A tarifarendszer különlegessége volt, hogy Budapest és a Duna metszéspontot jelentett, emiatt a keleti országrészből Bécsbe utazni kétszer annyiba került, mint Budapestre. Ezzel a magyar főváros jelentős versenyelőnyt élvezett Béccsel szemben.

A zónatarifa eredményeként az utasszám az 1889. évi 9,056 millióról 1912-re 28,624 millióra, 215%-kal nőtt, a bevétel 14,112 millióról 19,685 millióra, 40%-kal emelkedett. A 25 km alatti utasszám 1,2 millióról 12 millióra, a 225 km feletti utasszám 163 ezerről 657 ezerre nőtt. Végeredményben Európában egyedülállóan 1908-ig gazdaságossá vált a vasút üzemmenete!

1900-ban a magyar vasúthálózat hossza 17 281 km volt, 2917 mozdony, 5730 személykocsi, 72 513 teherkocsi üzemelt. 64 412 ezer utasfő, 2 320 096 ezer utaskm, 42 577 áru-

tonna, 5 315 183 ezer tonnadm elszállításával 149,3 millió korona költség felhasználásával 375,3 millió korona bevételt, 126 millió korona üzleti eredményt ért el. A vasutasok létszáma 89 479 fő.

Az első világháború kezdetére a magyar vasút a gazdaság mozgatóerejévé vált.

A háború végén a magyar vasúthálózat hossza 22 869 km volt, 5504 mozdony, 10 668 személykocsi, 119 360 teherkocsi üzemelt. 262 974 ezer utasfő, 12 030 834 ezer utaskm, 74 519 árutonna, 9 911 381 ezer tonnadm elszállítását biztosította a 167 163 vasúti dolgozó.

A magyar vasutak 1914-ben 28 határállomáson csatlakoztak a szomszédos vasutakhoz. Közülük 23 Ausztria, illetve Bosznia felé, ahol nem volt vám- és határvizsgálat: **Marchegg** (Dévényújfalú, Dévénytő), **Jókút**, **Holics**, **Szokolca**, **Felsőszernye**, **Csáca** (Jablunkai szoros), **Csáca** (Zwardon), **Szuchahora**, **Orló**, **Lupkow**, **Sianki**, **Lawoczn**

Kőrösmező, Bosanski Brod, Doberlin, Fiume, Bubnjarci, Savski Marof, Miksavár, Fehring, Lajtaszentmiklós, Lajtaújfalu, Bruck-Királyhida.

A monarchián kívülre csak öt vasútvonal vezetett, ahol a határállomások: **Gyimesbükk, Predeal, Verestorony**, Orsova, és **Zimony** voltak. *(A közös határállomások.)* [4]

1.2. Vasútfejlesztési elképzelések a nagy háború alatt

A MÁV a dühöngő háború közepette 1916-ban nagyszabású tervet készített [10] a békeidőszak vasútfejlesztéseiről. Ebben 45 fejezetben tárgyalták a meglévő vasúthálózattal összefüggő építési feladatokat, köztük a budapesti pályaudvarok korszerűsítését, II. vágányok építését (Ferencváros–Belgrád, Cegléd–Szeged, Pusztaszabolcs–Dombóvár–Gyékényes, Miskolc–Bánréve, Püspökladány–Nagyvárad, Szeged–Szabadka), III.-IV. vágány építését (Ferencváros–Kelenföld, Budapest-Nyugati–Vác), új állomások kiépítését, vonalfejlesztéseket, biztosító- és táviráda fejlesztéseket, vontatási telepek, fűtőházak, fordítókorongok építését és korszerűsítését, hiderősítéseket, útátjárók kiküszöbölését, kőbányák létesítését. A tervekben nem maradt ki a szociális létesítmények (személyzeti és munkáslakóházak, laktanyák, jóléti és egészségügyi berendezések, tápintézetetek és iskolák) építése sem. Foglalkoztak a mozdony, személy- és tehercsoki beszerzéssel, új vonalak építésével (pl. Bátaszék–Mohács–Pélmonostor, Ogulin–Knin, Székelyudvarhely–Csíkszereda), illetve a helyi érdekű vasutak államosításának feladataival.

Az öt évre lebontott fejlesztési elképzelések összértéke 1543,324 millió korona. Szomorú, hogy az akkori ötéves program egyes tételei jelenleg is sorukra várnak.

2. A MAGYAR VASÚT TRIANON UTÁN

2.1. A trianoni béke. Érdekességek a határok meghúzásánál

A békeszerződés szövegében [3] 59 helyen szerepel a vasút szó. A határok megállapításánál

az alábbi fontosabb vasúti meghatározások találhatók:

„27. Cikk. Magyarország határai következőképen állapítatnak meg”

„a helyszínén megállapítandó vonal, amely teljesen magyar területen hagyja az oroszvárcsornai vasútvonalat”

„Pomogytól délre halad, Magyarországnak hagyja az egész Főcsatornát és a helyi érdekű vasútvonalat, amely Mexikó állomásról északnyugat felé vezet”

„Magyarország és Horvát-Szlavonországok volt közigazgatási határa, azzal a kiigazítással, hogy a gyékényes-barcsi vasútvonal a gólai állomással együtt teljesen magyar területre esék”

„a szabadka-bácsalmási vasútvonalat Csikéria állomástól körülbelül 1500 m-re keletre, a szabadka-kiskúnhalasi vasútvonalat Kelebia állomástól körülbelül 3 km-re délre átvágja, Horgostól és vasútállomásától északra”

„a helyszínén megállapítandó vonal, amely Nagylak és a vasútállomás között”

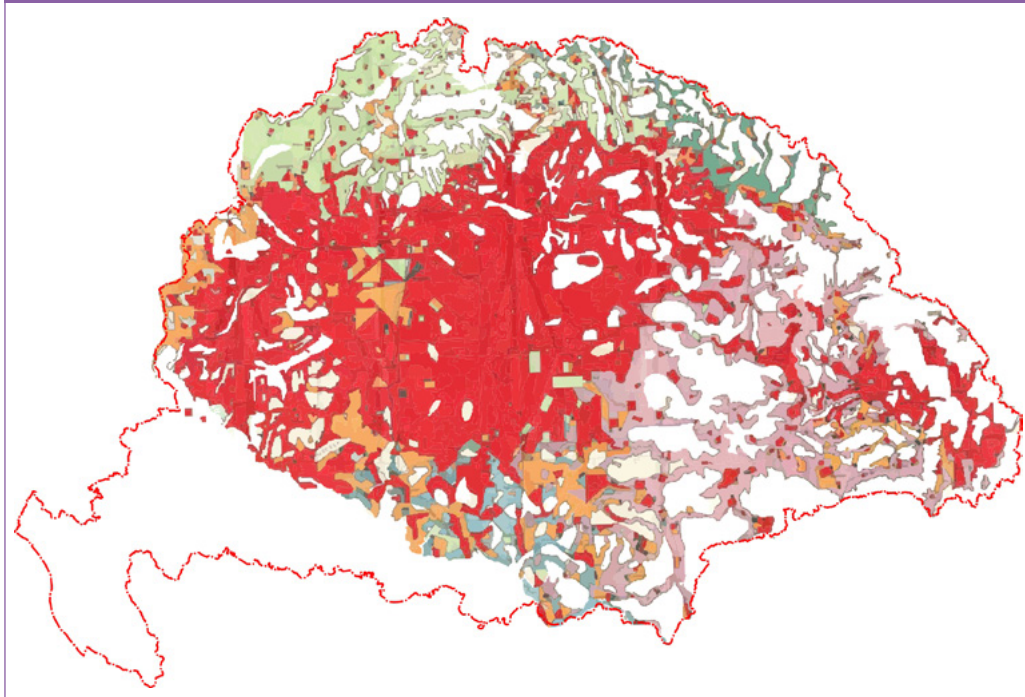
„Gyulától, Gyulaváritól és Kötegyántól keletre halad, átvágja a nagyszalonta-gyulai vasútvonalat Nagyszalontától körülbelül 12 km-re a két elágazás között, amelyet ez a vasútvonal keresztezése alkot a szeghalom-erdőgyaraki vasútvonallal; azután Méhkeréktől keletre”

„átvágja a Sátoraljaújhegytől délkeletre fekvő vasútháromszöget s oly módon halad e városától keletre, hogy az egész kassa-csapi vasútvonalat a csehszlovák területen hagyja”

„a helyszínén oly módon meghatározandó vonal, hogy a bánrévei pályaudvar Magyarországnak maradjon, de amely lehetővé teszi, hogy szükség esetében a pelsőci és losonci két vasúti vonal közt cseh-szlovák területen összekötő vonal legyen építhető”

„oly módon megállapítandó vonal, hogy az Ipolyság állomástól délre haladjon s egészen

2. térkép: A Teleki Pál féle híres „Vörös térkép”: Magyarország nemzetiségi térképe Trianon előtt (Átdolgozta Balla László.)



csehszlovák területnek hagyja az ipolyság-csatai vasúti vonalat, valamint a korponai elágazást is, de egészen Magyarországnak hagyja Berzence és Tésa helységeket”

Külön pontok foglalkoznak a jóvátétellel, az okozott háborús károk megfizetésével, illetve az elcsatolt területek eszközellátásával. Az elcsatolt vasutak építményeit és berendezéseit az 1918. évi november hó 3. napját megelőző legutóbbi leltár szerint, teljesen és rendszeresen karbantartott állapotban kellett átadni. Külön szakértői bizottságok jelölték ki azokat a mozdonyokat, személy- és teherkocsikat, amelyeket át kell engedni, meghatározták átvételük módzatait, és megteszik a szükséges ideiglenes intézkedéseket azok kijavításának a magyar műhelyekben való biztosítására.

A békeszerződés néhány magyar vonalszakasz utódállam általi igénybevételeit külön szabályozta az új vonal megépítéséig, de legfeljebb 15 évre passage forgalmat biztosítva Magyar-

országon keresztül Csehszlovákiának Csata és Losonc, Romániának Nagyszalontától Békéscsabán át Aradra és Kisjenőre. A vasútállomástól elszakított horvátországi Gola település lakói, illetve a Csáktornya–Nagykanizsa vonal és a zágráb–gyékényesi vonal közötti forgalom is passage jogot kapott.

Csehszlovákia is kapott korridorjogot a Pozsony és az adriai kikötők közötti forgalom lebonyolítására Fiuméba Sopronon, Szombathelyen és Murakeresztúron át Pragerhofig, illetve Hegyeshalom–Csorna–Hegyfalu–Zalabér–Zalaszentiván–Murakeresztúron és a hegyfalu–szombathelyi vonalon át. Egyúttal lehetőséget biztosítottak magyar területen mozdonyszínek és kisebb javításokat végző műhelyek létesítésére és a csehszlovák vasúti szolgálatot ellenőrző közegek kirendelésére is.

A békeszerződésben ugyanakkor sehol nem kapott Magyarország jogot az utódállamok vonalán át korridorvonatok közlekedtetésére.

(Az egyetlen, rövid ideig működő passage vonal a Sárvár-Répczevis-Kőszeg kapcsolat volt.)

A szájhagyománnyal ellentétben a nem a trianoni békeszerződés foglalkozott az Ausztriával fenntartott vasúti forgalommal, így a GYSEV jövőjével.

A határok megállapításánál nem vették figyelembe a Teleki Pál által vezetett tudóscsoport híres vörös térképét, amely Magyarország nemzetiségi viszonyait mutatta be, a magyar többségű településeket vörös színnel jelölve. A határok megállapítása legtöbbször úgy történt, hogy színmagyar területek kerültek az utódállamokhoz. Ez különösen a csehszlovák, a román és a szerb határszakaszon volt nyilvánvaló. Ezeket a határmeghúzásokat a legtöbb esetben azzal sem lehet indokolni, hogy a vasútvonalak az utódállamokhoz kerüljenek.

2.2. A trianoni béke által megállapított országhatárok és a vasúthálózat kapcsolata

A trianoni békeszerződés következtében a magyar vasúthálózat hossza 8705 km-re csökkent. 2195 mozdony, 3533 személykocsi, 36 871 teherkocsi maradt, amelyekkel 111 766 ezer utasfő, 2 534 174 ezer utaskm, 19 634 árutonna, 1 593 894 ezer tonnakm elszállítását biztosította a megmaradt 71 950 vasutas.

Az új országhatárok következtében valamennyi korábbi határpont külföldre került és új határállomások épültek ki. Az új magyar vasúti határállomások [4] a forgalmat nem minden esetben vették fel.

A trianoni békeszerződés következtében az új határ 54 helyen metszette el a normál vasúti nyomtávú vasútvonalakat. (Ezen felül, 2 helyen keskeny nyomközű vonalat vágott el az új határ.)

A határ sok esetben a nagyobb folyók természetes vonalát követte (Duna, Mura, Dráva, Maros, Ipoly), de legtöbbször következetlenül.

A tervszerűen kialakított vasúthálózat tudatos szétrombolását mutatja, hogy a határon túlra

1. táblázat: Vasúti határátmenetek Ausztria felé

Határállomás	A forgalom jellege
Hegyeshalom	Nemzetközi
Pomogy	Helyi
Sopron (GYSEV)	Helyi
Ágfalva	Korridor, helyi
Harka	Korridor, helyi
Répczevis	Korridor (rövid ideig, utána szünetel)
Kőszeg	Helyi, korridor
Rohonc	Helyi
Strém	Helyi
Szentgotthárd	Nemzetközi

10 határátmenetből 9 működő, 1 szünetelő.

2. táblázat: Vasúti határátmenetek Csehszlovákia felé

Határállomás	A forgalom jellege
Oroszvár	Helyi
Komárom	Nemzetközi
Szob	Nemzetközi
Hont	Helyi
Ipolytarnóc	Helyi
Somoskőújfalu	Nemzetközi
Bánréve	Helyi
Bánréve II.	Helyi
Bódvavendégi	Szünetel
Hidasnémeti	Nemzetközi
Sátoraljaújhely	Helyi
Sátoraljaújhely II.	Szünetel
Zemplénagárd	Szünetel
Záhony	Nemzetközi

14 átmenetből 11 működik, 3 szünetel.

kerültek többségében magyar lakosságú jelentős vasúti csomópontok Szabadka (Subotica), Nagyvárad (Oradea), Arad (Arad), Szatmárnémeti (Satu Mare), Nagykároly (Carei), Pélmonostor (Beli Monastir).

3. táblázat: Vasúti határátmenetek Románia felé

Határállomás	A forgalom jellege
Zajta	Szünetel
Csenger	Szünetel
Ágerdómajor	Szünetel
Nyírábrány	Nemzetközi
Nagykerekci	Szünetel
Biharkeresztes	Nemzetközi
Körösnagyharsány	Szünetel
Kötegyán	Helyi
Kötegyán II.	Szünetel
Gyulavárir	Szünetel
Elek	Szünetel
Lőkösháza	Nemzetközi
Battonya	Helyi
Apátfalva	Szünetel

14 átmenetből 5 üzemel, 9 szünetel.

Az utódállamok kapták meg a magyar lakosságú stratégiai vonalszakaszokat Párkány-Nána-Szenc (Štúrovo–Senec), Kassa-Sátoraljaújhely–Csap–Királyháza (Košice–Sátoraljaújhely–Čop–Korolevo), Fülek–Bánréve–Rozsnyó (Filakovo–Bánréve–Rožňava). Ugyanakkor az Ipolytarnóc–Drégelypalánk vonal Magyarországon maradt, de az Ipoly innenső oldalán lévő Ipolyság vasútállomása Csehszlovákiába került.

1. ábra: A Trianon miatt természetes vonzasközpontjukat veszített magyar területek [8]



4. táblázat: Vasúti határátmenetek Románia felé

Határállomás	A forgalom jellege
Szőreg	Nemzetközi
Vedresháza	Szünetel
Röszke	Helyi
Kelebia	Nemzetközi
Csikéria	Szünetel
Ólegyen	Szünetel
Gara	Szünetel
Hercegszántó	Szünetel
Magyarbóly	Nemzetközi
Beremend	Szünetel
Drávaszabolcs	Szünetel
Drávasztára-Zaláta	Szünetel
Barcs	Helyi
Gyékényes	Nemzetközi
Zákány	Szünetel
Murakeresztúr	Nemzetközi
Rédics	Szünetel
Dávidháza-Kotormány	Szünetel

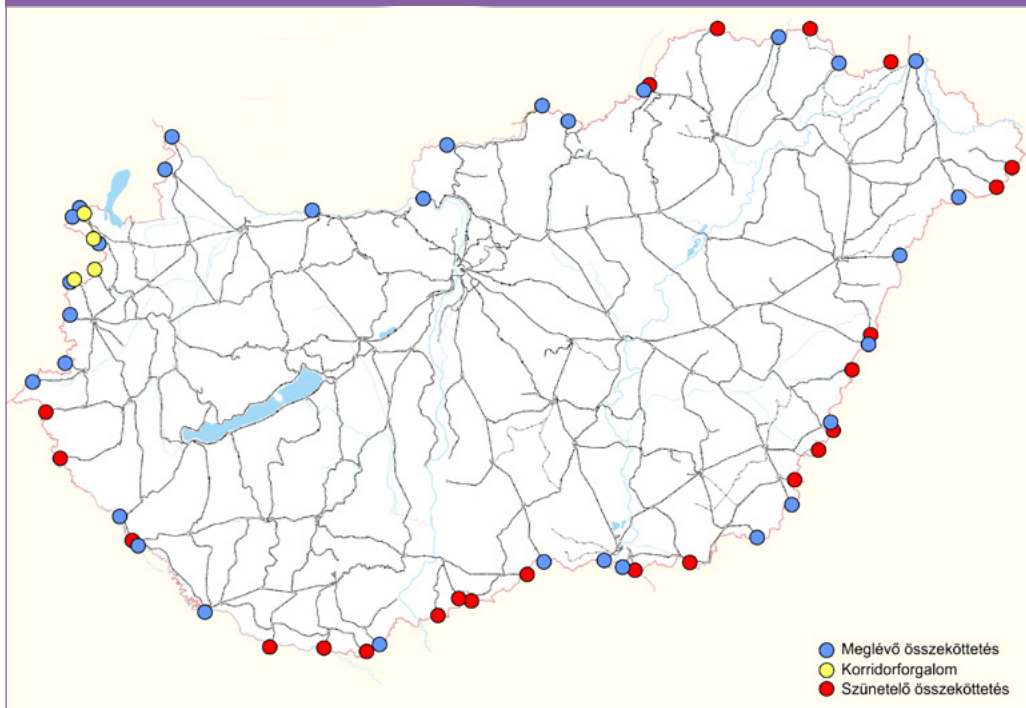
18 átmenetből 7 üzemel, 11 szünetel.

A város és vonzaskörzete más országba került Sopron, Sátoraljaújhely, Nagyvárad (Oradea), Szabadka (Subotica), Szatmárnémeti (Satu Mare) esetében. A károkat súlyosbította, hogy sok munkanélküli vasutas került át a határon túlról. A békeszerződés ugyanakkor a vasutas szóbeszédell ellentétben nem írta elő egyes kétvágányú vonalak egyik vágányának elbontását (Békéscsaba–Lőkösháza, Ferencváros–Kiskunlacháza–Kelebia–országhatár, Hatvan–Salgótarján, Nagykanizsa–Murakeresztúr), és nem tiltotta a határra vezető II. vágány építését sem.

2.3. A magyar vasút fejlődése a két háború között

A világháború kárai és a trianoni békeszerződés utáni visszaesés és visszafejlődés miatt kevés forrás állt rendelkezésre, emiatt csak mérsékelt vasútfejlesztésre gondolhattak. Há-

3. térkép: Magyarország vasúti határátmenetei 1922. (Készítette Balla László.)



lózat kiegészítésként az 1925. december 31-én átadott Kocsord–Fehérgyarmat között 11 km új vonal építésével megszüntették a zsákvonalat, Dunaföldvár–Solt 11 km építésével új dunai átkelést hoztak létre, összekötő vágányokat építettek Budapesten, összekötő és rakodó vonalszakaszok épültek. Vonalkorrekciók, ívkorrekciók a fővonalakon (hegyeshalmi, hatvani, balatoni), a vonalak pályájának megemlése Budapesten, kétvágányosítás Kápolnásnyék–Székesfehérvár–Szabadbattyán 33,6 km, Szajol–Debrecen 101,9, Sárbogárd–Rétság 9,1 km, állomásbővítés, új határállomások kiépítése, 203 km keskeny-nyomközű vasút építése és a Budapest–Komárom–Hegyeshalom vonal villamosítása az országos elektromos hálózathoz (100 kV) közvetlenül átvett áram felhasználása vasúti vontatási célokra (16 kV) 50 Hz.

A gazdasági válság romboló hatása alól a magyar kormány a vasút államosításában látta a kiutat. A magánvasutak államosítása 1926-1931 között 58 vonal, azaz 4052 km vo-

2. ábra: A Kandó-mozdony



nalhossz államosítását jelentette. 1932. július 1-én államosították a Duna–Száva–Adria Vasúttársaságot 560,7 km vonalhosszal. Az államosítás indokai: célszerűség és takarékoság= racionalizálás! (Ma ugyanezzel a jelszóval privatizálni akarunk.) Az üzleti mutatók romlását garantálta, hogy a helyi ér-

3. ábra: A 424-es gőzmozdony



dekú vasútvonalak utaskm aránya harmada, árutonnákm aránya fele volt a MÁV-énak. A MÁV már akkor kiemelte a helyi érdekű vasútvonal-forgalom ráfizetességét, ugyanakkor a ráhordó jelleg miatt a mellékvonalon felszálló utas és az ott feladott áru csatlakozott a MÁV-hoz, ezzel a MÁV szállítási teljesítményét növelte.

A nehéz gazdasági helyzet ellenére a magyar vasút az európai technikai haladás élvonalában maradt. Korszerű univerzális gőzmozdonyokat szereztek be a 424 sorozatú gőzmozdonyból 1924-1958 (műszaki jellemzők: 2D tengelyelhelyezés, 14,4 -15,1 t tengelyterhelés,

1295 kW, 90 km/h sebesség) 514 db készült. 1932-1941 között 29 db V40 Kandó-rendszerű univerzális villanymozdony (1 D 1 tengelyelrendezés, 18,4 t tengelyterhelés, 1839 kW, 100 km/h) került beszerzésre. A mellékvonalak személyforgalmának megjavítása érdekében rendkívül gazdaságos üzemű (motorpótló) gőzmozdonyokat vásároltak. A 22, majd a későbbiekben 275 sorozatú motorpótló gőzmozdonyból (műszaki jellemzők: 1'B'1 tengely-

elhelyezés, 10,0 t tengelyterhelés, 199 kW, 70 km/h sebesség) 1928-1940 között 148 db épült.

A kis tengelynyomású mellékvonalon a személy- és a teherszállítás szétválasztására úttörő módon benzin- és dízelmotorokocsikat üzemeltettek. E korszerű járművekből sokat exportáltak is. A járművek többsége 50 évig működött. A BCmot sorozatú Ganz-Jendrassik dízelmotorvonatból 1926-1937 között (A1 tengelyelrendezés, 10,0-10,8 t tengelyterhelés, 1926-től 55 kW, 1934-től 88 kW, 60 km/h sebesség, 15+31 ülőhely) 128 db készült a MÁV-nak. A távolsági forgalom meggyorsítását szolgálta a gyorsbusz. A Buda-

4. ábra: A 22-es, majd 275-ös motorpótló gőzmozdony.



5. ábra: A Ganz-Jendrassik dízel motorkocsi



6. ábra: Az Árpád motorvonat



pest–Bécs 272 km távolságot 2 óra 58 perc alatt futotta be az új jármű. Több mint 50 évig nem volt ennél rövidebb menetidővel közlekedő vonat a két főváros között. Az Árpád sínautóbuszból 1934-1940 között 7 db készült a MÁV-nak (Műszaki jellemzők: B'2' tengelyelrendezés, 11,0 t tengelyterhelés, 202 kW, 120 km/h sebesség, 72 ülőhely).

A két háború között az utódállamok a történelmi Magyarországhoz tartozó területeken nagyon kevés fejlesztést hajtottak végre. 1920-1938 között 156 millió aranypengő vasútépítés történt az utódállamokban.

Csehszlovákia 42 millió aranypengő fejlesztést végzett, ami 7 km új vonal Kassa (Košice), illetve Abafalva (Abovce)–Sajólánártfalva (Lenartovce) és 695 km felépítménycsere.

Románia 110 millió aranypengő fejlesztést hajtott végre, ú.m. 80 km új normál nyomtávolságú vonal Kisilva (Ilva Mica)–Kosna (Cosna), Szálva (Salva)–Telcs (Telciu), 42 km keskeny nyomtávolságú vonal, 9 km II. vágány Kolozsvár (Cluj-Napoca)–Apahida (Apahida), 14 új formalmi kitérő, 468 km felépítménycsere.

Jugoszlávia: 4 millió aranypengő fejlesztés – 1 új formalmi kitérő, 83 km felépítménycsere.

2.4. A bécsi békék következményei a vasúthálózat átalakulására

A bécsi döntések után Ausztriával a kapcsolatot változatlan maradt. Egyedül a répcevisi – korábban rövid ideig működtetett – korridorforgalom szűnt meg. Szlovákia felé új határállomások létesültek.

Ezek közül a forgalmat felvették Oroszvár, Úszor, Szenc, Galánta, Komját, Léva, Egegszalatnya, Losonc. Osgyán, Rimaszombat,

Jolsva, Kuntapolca, Rozsnyó, Ferenctelep, Kassa, Regeteruszka–Legenye–Alsómihályi passage vonal, Legenye–Alsómihályi, Takácsány állomásoknál.

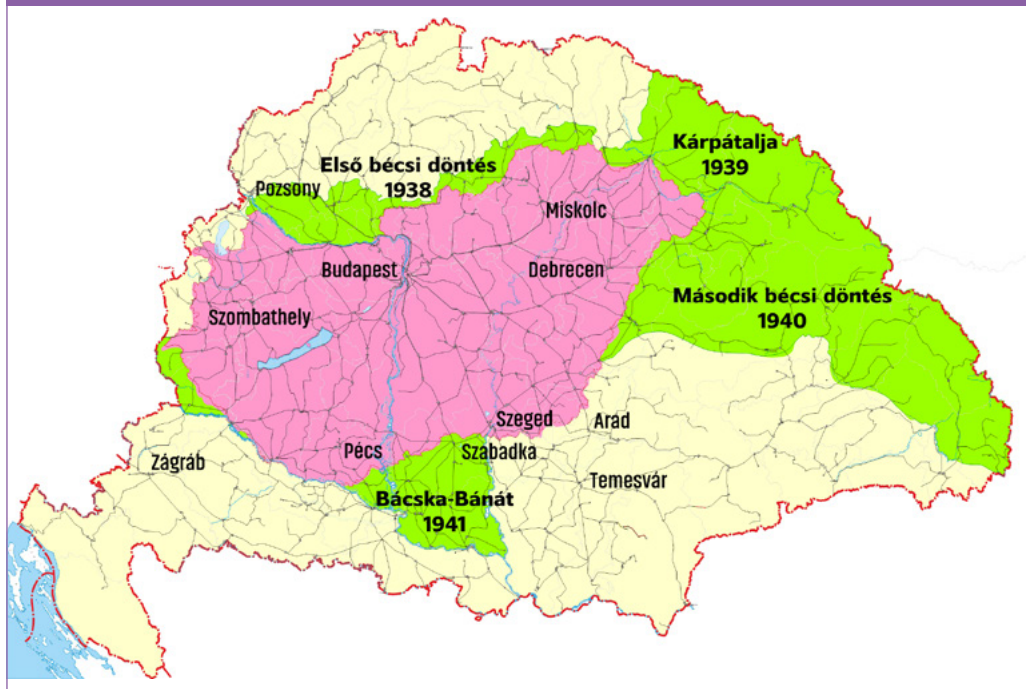
Nem közlekedtek a vonatok Verebély, Deregnő állomástól, illetve Losoncról Poltár felé. A szlovák állam érdeke volt a vasúti határátmenetek fenntartása, mert a zsákvonalként megmaradó ipar-és bányavasutakról csak Magyarországon keresztül tudtak közlekedni.

Magyar korridor vonat közlekedett néhány évig Somorjából Pozsony-Újvároson át Hegyeshalomba, illetve Kassáról Sátoraljaújhelyre. A pozsonyi korridor érdekessége, hogy a vonat Magyarországról a Német Birodalomba, onnan Szlovákiába átlépve közlekedett Magyarországra.

Lengyelország felé a tradicionális Sjancki, Lawoczne és Körösmező átmenetben jártak a vonatok.

A második bécsi döntés után Észak-Erdélyben a román–magyar határátmenetben 14 új határátmenet jelent meg: Kosna, Gyimesbükk, Uzon, Székelykeresztúr, Balavásár, Nyárádtó, Mezőbánd, Mezőszentmihály, Kolozs-Kolozskara, Zentelke, Kardó, Nagyszalonta. Ezek egyikén sem vették fel a forgalmat.

4. térkép: Magyarország a bécsi döntések után. (Készítette Balla László.)



Továbbra is szünetelt a határforgalom Elek, Gyulavári, Kötegyán és Apátfalva átmenetben. A román–magyar vasúti forgalom csak Lókösháza és Battonya állomáson át bonyolódott le.

Jugoszlávia megszállása után Szerbia felé a vasúti forgalom a zentai, titeli, újvidéki, gombosi hidak felrobbantása miatt gyakorlatilag megszűnt, egyedül a vedresházi átmenet maradt meg.

Horvátország felé a határforgalom Eszék, Gyékényes és Csáktornya átmenetben bonyolódott le, mert a háború alatt a barcsi, varasdi és a murahelyi vasúti hidat is felrobbantották. (Az ugyancsak felrobbantott gyékényesi hidat az ideiglenes forgalomra alkalmassá tették.)

2.5. A magyar vasút a második világháború alatt

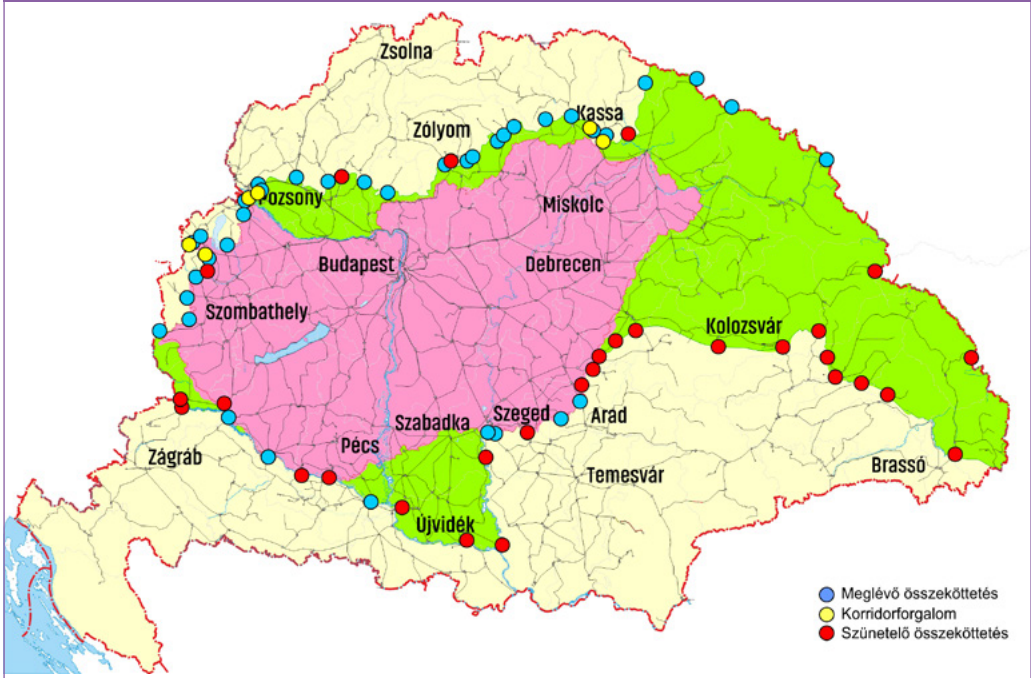
A második világháború idején a bécsi döntések következtében ideiglenesen Magyarországhoz csatolt területeken intenzív vasútfejlesztés zajlott.

1938–1943 között 418 millió aranypengő értékű magyar vasútfejlesztés volt a visszacsatolt területen.

A korábbi Csehszlovákia területén 26+22 millió aranypengő Taracköz (Teresva)–Aknaszlatina (Slatina) 16,9 km új vonal építése és 695 km felépítménycsere történt.

A visszacsatolt Észak-Erdélyben 352 millió aranypengő értékben folyt a vasútépítés. Megépült a Székelyföld elérését biztosító Szászlekenye (Lechința)–Kolozsnagyida (Viile Tecii) 16,2 km keskeny nyomtávolságú vonal, majd a Szeretfalva (Sărățel)–Déda (Deda) 48,0 km új normál nyomtávolságú vonal. 50 km új vágány épült a trianoni határok által megszakított vonalak forgalomba állításához. Zsibó (Jibou)–Dés (Dej) között 76 km hosszún II. vágány létesült. 468 km hosszún felépítménycsere és egyes vonalak elsőrangúsítása is megtörtént.

5. térkép: Magyarország vasúti határátmenetei a bécsi döntések után.
(Készítette Balla László.)



A Délvidéken 18 millió aranypengő értékű fejlesztés volt, ennek zömét a Szabadka (Subotica)–Újvidék (Novi Sad) vonal állomásainak bővítésére fordították.

3. A MAGYAR VASÚTHÁLÓZAT ÉS A VASÚT TELJESÍTMÉNYEINEK ALAKULÁSA A MÁSODIK VILÁGHÁBORÚ UTÁN

A háború utáni konszolidáció kezdetét a párizsi békeszerződés aláírása jelezte.

3.1. A párizsi békeszerződés

A békeszerződés visszaállította [5] Magyarország 1938. január 1-jei határait, egyedül a stratégiai fontosságú pozsonyi hídfő három községét (Dunacsún, Horvátjárfalu, Oroszvár) csatolták át Csehszlovákiába. Ezzel a vasúti határállomás Oroszvárról Rajkára került.

Új szomszédos államként jelent meg a Szovjetunió, így Záhony szomszédja a háború

után már nem Csehszlovákia, hanem a Szovjetunió lett.

3.2. A háború pusztításai

A háború óriási pusztítást végzett a magyar vasúton. A háborús károk helyreállítása során 82 ezer tonna sín és kapcsolószer, 470 ezer talpfa, 360 ezer köbméter zúzottkő, 5110 tonna vasanyag, 3200 tonna cement, 8 millió db téglá, 23 700 köbméter faanyag került beépítésre.

A Magyar Kommunista Párt az újjáépítést, „Arccal a vasút felé” jelszóval hirdette meg. A cél 500 mozdony és 10000 kocsi megjavítása volt. 1945 végére elkészült 1429 gőzmozdony, 18 villanymozdony, 14 motorkocsi, 6477 teherkocsi, 571 személykocsi. Valamennyi nagy folyami híd megsemmisült, újjáépítésük 10 évig tartott. A háborús károk helyrehozatala után mérsékelt fejlesztés is kezdődött. Új összekötő és iparvasúti vonalak építése 178 km hosszban 282 km II. vágány építése.

A hihetetlen mértékben megnőtt magyar-szovjet áruforgalom szükségessé tette a záhonyi átrakókörzet fejlesztését. Záhony átrakó pályaudvar fejlesztése során 35 km széles nyomtávú vonal épült 130 km vágányhosszal. Technikai megújodásként megkezdődött az automatikus és félautomatikus térközbiztosító berendezések építése. A személykocsi hiány miatt teherkocsikat alakítottak át személyszállításra. Ezek voltak az E-kocsik. Befejeződött a magánvasutak államosítása a GYSEV kivételével.

3.3. A trianoni határok utóélete és következményei a magyar vasúthálózat fejlesztésében és racionalizálásában a szocializmus építésének időszakában

A közúti közlekedés fejlesztése miatt egyre sürgetőbbé vált a vasút megújítása is, ami a közlekedési munkamegosztás racionalizálását segítette elő. Ennek eszköze az 1968-ban meghirdetett Közlekedéspolitikai koncepció volt. Ennek keretében a gazdaságtalannak ítélt mellékvonalak vasúti forgalmának megszüntetésére, illetve körzetesítésére került sor. A közlekedéspolitikai koncepció meghirdetett célja volt a kisforgalmú vasútvonalak forgalmának közútra terelése, ezzel a személy- és áruszállítási szolgáltatások színvonalának emelése, a forgalomfelvevő csomópontok kialakítása, az áruforgalom körzetesítése, a gazdaságosság növelése, a közlekedés devizaszerző és -kímélő tevékenységének elősegítése, a munkaerő-gazdálkodás megoldása, a nagyobb állami szerepvállalás a hálózatfejlesztésből és a vontatójármű beszerzésből.

1959-1980 között 1888 km vasútvonal (712 km keskeny, 1176 km normál) megszüntetésre és felszedésre került. A közlekedési koncepció lehetővé kívánta tenni a vasút technikai megújulását.

Ennek indokait jól mutatja, hogy a MÁV akkori vezérigazgatója így vázolta a magyar vasút helyzetét: a pálya és a biztosítóberendezés állapota elmarad a kor követelményeitől, a vontatójárművek színvonala nem elégíti ki a pálya által megkövetelt kívánalmakat, a vontatott járművek színvonala elmarad a vonóeszközök

színvonalától, az állomási szolgáltatás színvonala nem éri el a gördülőállományét. A vonalmegszüntetések kedvezőtlen politikai hatást keltenek, ezért az eredetileg kitűzött vonalbezárások egy részére nem került sor. Az 1970-es évek végére a magyar vasút történetének csúcspontjára érkezett. A fejlesztés legfontosabb állomásai: vonalvillamosítás, pályaépítés, személykocsi beszerzés, új vontatójárművek beszerzése. Ekkor jelent meg a MÁV vontatás robotosa a V43 villamos mozdony (francia licenc alapján hazai gyártással), az M61 NOHAB – a vasútbarátok szerelme; a személyszállításra alkalmatlan, de áruszállításra megfelelő szovjet dízelmozdony, az M62 sorozatú Szergej.

5. táblázat: A határpontokhoz vezető vasútvonalak megszüntetése 1959-1982

Viszonylat	Hossz	Megszüntetés éve
Körmend-Pinkamindszent-oh.	12 km	1959
Szőreg-Vedresháza-oh.	15 km	1959
Szombathely-Bucusu-oh.	11 km	1960
Bácsalmás-Csikéria-oh.	11 km	1960
Bácsalmás-Ólegyen-oh.	20 km	1960
Drégelypalánk-Hont-oh.	6 km	1960
Sellye-Drávasztára-Zaláta-oh.	9 km	1970
Kétegyháza-Elek-oh.	7 km	1970
Harkányfürdő-Drávaszabolcs-oh.	8 km	1971
Baja-Gara-oh.	19 km	1971
Sárospatak-Zemplénagárd-oh. (760 mm)	52 km	1971
Baja-Hercegszántó-oh.	31 km	1972
Sárvár-Répevis-oh.	41 km	1974
Zalalövő-Bajánsenye-oh.	19 km	1980
Nagyharsány-Beremend-oh.	31 km	1982

A 15 vonalból 9 helyen a magyar határ túloldalán megmaradtak a sínek.

Kiemelkedő volt a személyforgalom és az áruforgalom is. A vasút a kapacitásai teljes kihasználásával dolgozott, emiatt minden ősszel komoly árufuvarozási korlátozásokat

kellett bevezetni, és a rövid távolságra feladott árukat közútra terelték.

A személyszállítási díjak stabilitását mutatta, hogy a MÁV személyszállítási tarifái 1951 és 1980 között változatlanok voltak. 1980-ban is csak menetdíj-kerekítés történt az övezetek számának csökkentésével, de a díjszínvonal növekedése nélkül. A kieső bevételeket az állam 0-szaldóra pótolta a szociálpolitikai kedvezmények teljesárú díjszintre történő fogyasztói árkiegészítésével, illetve a tarifaszint elmaradást pótló 167%-os egységes árkiegészítéssel. 1982-ben 100%-os személyszállítási díjemelés történt, megszüntették az egységes árkiegészítést, a vasút a személyszállítás veszteségeit az árufuvarozás nyereségéből finanszírozta. Azóta a személyszállítási tarifákat évente 5-80%-kal emelték. Jelenleg az 1980. évi tarifa 70-szerese van érvényben!

A rendszerváltás – a közút fejlődésével párhuzamosan – igazi csapást jelentett a vasútra. A megszűnő munkahelyek, a növekvő munkanélküliség következtében csökkent a havijeggyel utazók száma, csökkent a hétvégi ingázók száma, nőtt a kedvezménnyel utazók száma, nőtt a kedvezményt igénylők aránya. Megszűnt a kötelező katonai szolgálat, nincsenek katonai utazások. Nőtt a személygépkocsik száma, a gépkocsiállomány minősége ugrás-szerűen javult, emiatt a gépkocsikban több az egyéni utazó. Visszaesett a vasúti áruforgalom, ennek következtében finanszírozási hiány lépett fel és elmaradtak a vasúti beruházások.

A megnövekedő közúti forgalom kielégítésére felgyorsult az autópálya építés, emiatt versenyelőny keletkezett a közútnál. A 80-as évek végétől lassú agónia és bizonytalan útkeresés látható a vasútnál. A külföldi tanácsadó cégek 1989-ben mintegy 1000 milliárd Ft vasúti beruházási elmaradást észleltek. 2005-re ez mintegy 5000 milliárd Ft-ra nőtt. Ennek bizonyítékai az elavult mozdonypark, elmaradó fejlesztések. A személygépkocsik átlagéletkora 1980-ban 17 év, 2008-ban 30 év. 1964-1983 között 3090 új személykocsi beszerzése történt. 1983-2009 között 428 új személykocsit szereztek be. 1994-2004 között gyakorlatilag

nem volt személykocsi beszerzés, és a személykocsik karbantartása, felújítása is elmaradt.

A vasút elvesztette arcukat, negatív imázsúvá vált! Azt mondhatjuk, hogy a mai magyar vasút egyetlen igazi európai színvonalú szolgáltatása a 2000. évben Budapestén a volt Északi fűtőház területén megnyitott Magyar Vasúttörténeti Park. A MÁV Nosztalgia Kft. által üzemeltetett interaktív kiállítás a vasúti eszközök megőrzésével, bemutatásával, nosztalgia vonatok közlekedésével és rendezvények szervezésével mutatja be a vasút történetét.

A vasút megújításának módszereit külföldi tanácsadó cégek segítségével keresték. Vizsgálta a MÁV helyzetét és a vasút jövőjét Knight Wendling, MERCER, Halcrow Fox, Boston Consulting, IFUA-Horvath. Javaslaik gyakorlatilag egyformák voltak: csökkenteni a költségeket, fejleszteni a fővonalakat, racionalizálni a hálózatot, a mellékvonalakat kivonni a MÁV üzletköréből, több állami támogatást biztosítani, emelni a személyszállítási tarifákat, csökkenteni a kedvezményeket, kiszervezni a kiszolgáló tevékenységeket.

A javaslatoknak gyakorlatilag nem lett kifizelgatható eredménye, annak ellenére, hogy fokozatosan megvalósult a korábban egységes MÁV szétdarabolása.

4. NAPJAINK VASÚTJA

4.1. A vasút az uniós csatlakozás után

A MÁV-nak a KSH részére nyújtott 2018. évi adatszolgáltatása szerint a vasúti pályák építési hossza 7005 km normál és 37 km széles nyomtávú vonal. Ebből nem villamosított 4330 km (továbbá 37 km széles), villamosított 2675 km, kétvágányú 1202 km (ebből 12 km nem villamosított). Az összes üzemeltetett vágányhossz 10535 km normál és 106 km széles nyomtávúságú vágány, amelyből 5115 km villamosított, 5420 (és 106 széles) km nem villamosított. A GYSEV 2017. évi adatszolgáltatása szerint a vasúti pályák építési hossza 436 km, ebből egy vágányú 419 km, kétvágányú 17 km. Villamosított 394 km, nem villamosított 42 km. A vasúti szolgáltatás minőségét jelentősen be-

6. táblázat: A magyar vasúti pálya állapota 2018-ban [11, 12]

Tengelyterhelés tonna	16	18	20	22,5
MÁV km	264	1 090	4 936	686 + 37
GYSEV km	22	0	298	116

Sínek életkora év	-10	11-20	21-30	31-40	41-60	60-
MÁV km	864+37	370	325	1 927	2 237	1 282
GYSEV km	130	86	0	0	220	0

7. táblázat: A magyarországi a mozdonyok és vasúti személykocsik életkora. [11, 12]

Életkor 2017-ben év	-2	3-5	6-10	11-15	16-20	21-30	30-
MÁV-START mozdony	0	0	25	10	0	70	706
GYSEV mozdony	9	7	0	0	0	12	1
MÁV-STAR motorvonat.	0	63	73	67	17	31	204
GYSEV motorvonat	*	3	7			12	
MÁV-START személykocsi	**0	2	0	0	51	257	1 482
GYSEV személykocsi	0	0	0	0	0	3	126

*2018-ban 10 db FLIRT került beszerzésre **2019-ben 20 db IC+ állt forgalomba

folyásolja a pálya tengelyterhelése és a beépített sínek életkora.

A MÁV foglalkoztatott létszáma 18 156, a GYSEV-é 1828, a MÁV-START-é 13 963 fő volt.

A következő évek vasútpolitikájának feladata a beszerzés, felújítás, karbantartás egyensúlyának helyreállítása lenne. Ehhez az évtizedes lemaradások korrigálása elengedhetetlen, és ezzel párhuzamosan szükséges az európai átjárható közlekedéshez a műszaki fejlesztési és szabályozási elvárásokat is teljesíteni, amihez rengeteg fejlesztési forrásra van szükség. Korrekt, gazdasági számításokkal alátámasztott politikai döntést kell hozni és annak következetes végrehajtását kell megvalósítani a hálózaton nagyságra, a szolgáltatás terjedelmére, az alágazatok munkamegosztására vonatkozóan.

Optimizmusunkat csökkenti a tapasztalat: a MÁV 100 éve megfogalmazott fejlesztési elképzeléseinek egy része még mindig előkészítési fázisban van.

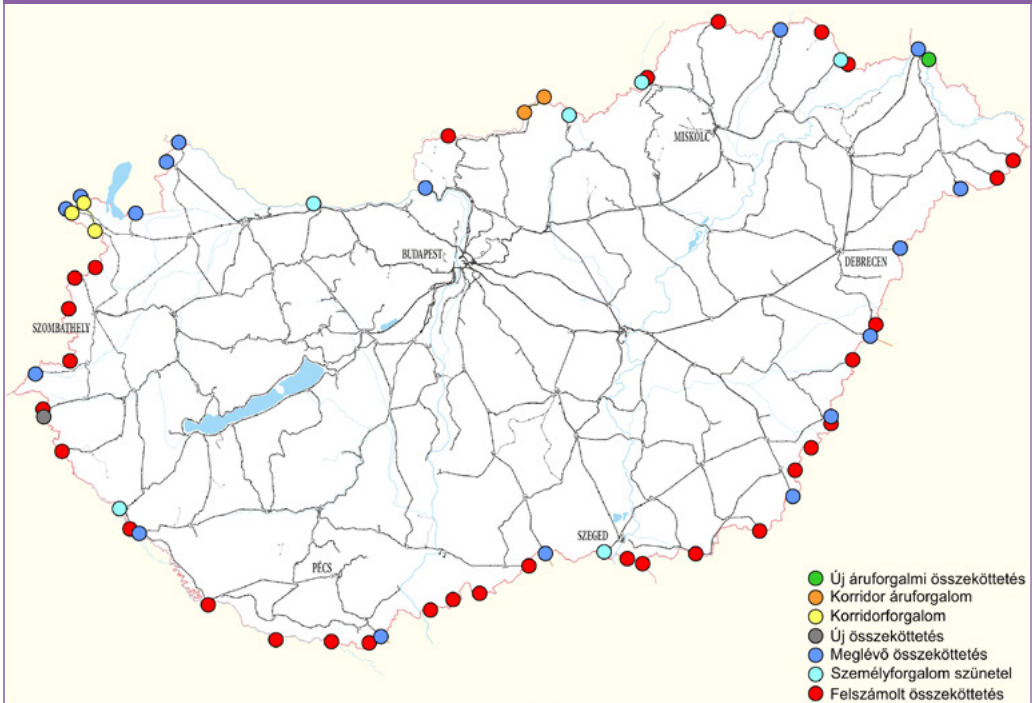
4.2. A mai magyar vasút kapcsolatai a szomszédos vasutakkal (a pandémia miatti korlátozások előtti helyzet 2020-ban)

A határátmeneti forgalmat a MÁV menetrendje és az utazási ajánlatok alapján vizsgálhatjuk meg [13,14]. Ez országoként eltérő képet mutat, és mindenképpen érdekes összehasonlításra ad lehetőséget.

Budapest–Bécs között a legkedvezőbb (korlátozott számban elérhető) ár egy útra 13 €, a normál ár egy útra 47,40 €. Budapest–Graz között a legkedvezőbb (korlátozott számban elérhető) ár egy útra 19 €, a normál ár egy útra 63,60 €. Győr–Bécs között a legkedvezőbb (korlátozott számban elérhető) ár egy útra 9 €, a normál ár egy útra 26,40 €.

Sopronból a bécsi VOR tarifa érvényes. A menetdíjak Nagymartonba 3,5 €, Kismartonba és Bécsújhelybe 7,0 €, Ebenfurthba 9,40 €, Bécsbe 17,40 €.

6. térkép: Magyarország vasúti határátmenetei 2021. (Készítette Balla László.)



8. táblázat: Magyarország vasúti kapcsolata Ausztriával 2020-ban

AUSZTRIA	HELYI VONAT	TÁVOLSÁGI VONAT
Hegyeshalom	11/10	14/14
Fertőszentmiklós	3/5	
Sopron	16/20	
Ágfalva	28/24	
Harka	22/26	
Szentgotthárd	13/13	1

Szob és Párkány között a kishatárforgalmi menettérti jegy ára 2 €. A Vác–Párkány menettérti jegy ára 4 €. A Budapest–Pozsony útvonalon érvényes legolcsóbb menettérti jegy egy útra 12 €, menettérti útra 20 €. A közvetlen vonatokra érvényes oda-vissza úti menettérti jegy Budapest–Kassa 24 €, Miskolc–Kassa 9 €, Hidasnémeti–Kassa 4 €.

A Rajka–Bratislava–Petržalka jegy ára egy útra 2,0 €, a Hegyeshalom–Bratislava–Petržalka jegyre 3,0 €.

9. táblázat: Magyarország vasúti kapcsolata Szlovákiával 2020-ban

SZLOVÁKIA	HELYI VONAT	TÁVOLSÁGI VONAT
Rajka	5/5	
Szob		9/9
Hidasnémeti		2/2

10. táblázat: Magyarország vasúti kapcsolata Ukrajnával 2020-ban

UKRAJNA	HELYI VONAT	TÁVOLSÁGI VONAT
Záhony	5/6	2/2

Záhony–Csap viszonylatú oda-vissza utazás esetén kishatárforgalmi menettérti jegy is váltható, kizárólag Záhony állomáson. Ára: 4,80 €.

Záhonyból Munkácsra egy útra 3,80 €, menettérti útra 7,50 €.

Munkácsra a jegy ára Budapestről egy útra 25 €, menettérti útra 49,90 €.

11. táblázat: Magyarország vasúti kapcsolata Romániával 2020-ban

ROMÁNIA	HELYI VONAT	TÁVOLSÁGI VONAT
Tiborszállás	2/2	
Nyírábrány		3/3
Biharkeresztes	2/2	3/3
Kötegyán	2/2	
Lőkősháza		5/5

Kishatárforgalmi jegyárak a magyar-román forgalomban: Debrecen – Érmihályfalva – Nagykároly oda 6,10 €, oda-vissza 9,10 €, Mátészalka – Nagykároly oda 4,30 €, oda-vissza 6,40 €, Püspökladány–Nagyvárad oda 6,50 €, oda-vissza 10,00 €, Békéscsaba – Nagyszalonta oda 5,40 €, oda-vissza 8,20 €, Békéscsaba – Arad oda 5,60 €, oda-vissza 8,40 €.

Budapest–Nagyvárad, Kolozsvár, Arad és Temesvár között a legkedvezőbb (korlátozott számban elérhető) ár egy útra 15 €, menettérti útra 30 €.

A normál menetdíj Nagyváradra egy útra 22,00 €, menettérti útra 32,30 €. Kolozsvárra egy útra 36,30 €, menettérti útra 54,30 €. Aradra egy útra 22,60 €, menettérti útra 33,30 €. Temesvárra egy útra 28,00 €, menettérti útra 41,50 €.

Budapest–Marosvásárhely, Csíkszereda, Sepsiszentgyörgy, Nagyszeben és Brassó között a legkedvezőbb (korlátozott számban elérhető) ár egy útra 19 €, menettérti útra 38 €.

A normál menetdíj Marosvásárhelyre egy útra 42,70 €, menettérti útra 64,10 €, Csíkszeredába és Brassóba (Aradon át) egy útra 51,50 €, menettérti útra 77,70 €, Sepsiszentgyörgyre és Brassóba (Kolozsváron át) egy útra 55,70 €, menettérti útra 84,10 €, Nagyszebenbe egy útra 45,00 €, menettérti útra 67,70 €.

12. táblázat: Magyarország vasúti kapcsolata Szerbiával 2020-ban

SZERBIA	HELYI VONAT	TÁVOLSÁGI VONAT
Kelebia		1/1 átszállással

A Kiskunhalas–Szabadka kishatárforgalmú jegy egy irányba 2,80 €, oda-vissza 5,60 €. A Kelebia–Szabadka jegy ára egy irányba 2,40 €, oda-vissza 2,70 €.

Budapest–Szabadka között a menetdíj egy útra 19,90 €, menettérti útra 22,70 €. Budapest–Újvidék között a legkedvezőbb (korlátozott számban elérhető) ár egy útra 12 €, menettérti útra 20 €. A normál ár egy útra 27,90 €, menettérti útra 31,80 €.

13. táblázat: Magyarország vasúti kapcsolata Horvátországgal 2020-ban

HORVÁT-ORSZÁG	HELYI VONAT	TÁVOLSÁGI VONAT
Magyarbóly	4/4	
Gyékényes		1/1 (nyáron 3/3)

Pécs–Eszék egy irányba 3,65 €, oda-vissza 7,30 €. Legkedvezőbb (korlátozott számban elérhető) ár Budapestről Zágrábba egy irányban 15 €, oda-vissza Budapestről 30 €, a normál tarifa 35,70 €.

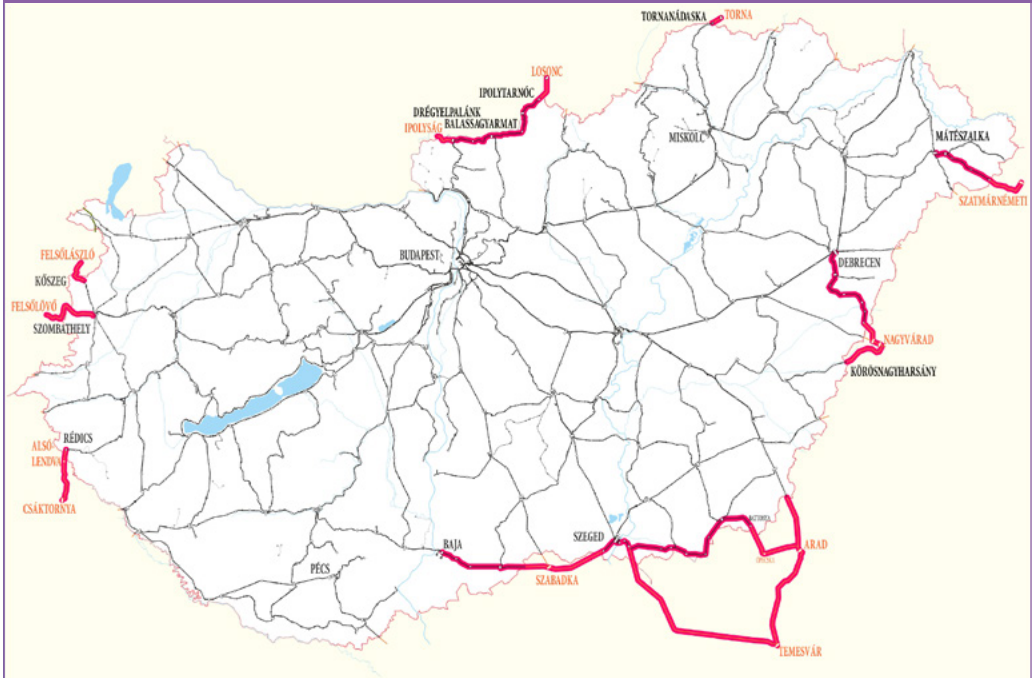
14. táblázat: Magyarország vasúti kapcsolata Szlovéniával 2020-ban

SZLOVÉNIA	HELYI VONAT	TÁVOLSÁGI VONAT
Hodos	4/3	1/1 (nyáron 2/2)

Budapestről Ljubljánába a legolcsóbb (korlátozott számban elérhető) menetjegy ára 15 €, a normál tarifa 60,90 €.

A tapasztalatok azt mutatják, hogy a vasúti kínálat Ausztria kivételével elégtelen, az eljutási idő hosszú, a szolgáltatás minősége hiányos. Úgy tűnik, hogy a vasúti díjképzés, díjmegállapítás és kedvezményezés teljesen esetleges, az

7. térkép: A határátmenetek helyreállítására vonatkozó regionális kezdeményezések. (Készítette Balla László.)



egyéni és az autóbuzsos közlekedéssel versenyképtelen.

4.3. Milyen vasúti fejlesztésekre és az országok közötti együttműködésre lenne szükség a trianoni határok kedvezőtlen hatásainak felszámolására Magyarországon és az utódállamokban a „határok nélküli Európában”?

Magyarország és szomszédainak uniós csatlakozása új helyzetet teremtett a vasúti közlekedésben is. Koncepcionális kérdés: Mi legyen a határok által szétszakított vasútvonalak sorsa az egyesült Európában? Magyarország és a szomszédos országok vasúti személyszállítási összeköttetése rendkívül eltérő. Ausztria irányába órás gyakoriságú eljutás van Hegyeshalomnál és Sopronnál, de a többi határállomáson is megfelelő a vonatkínálat. Sopron a bécsi közlekedési szövetség része, osztrák belföldi átszállási állomás. A közszolgáltatási személyszállítást az osztrák állam, Burgenland, Alsó-Ausztria és Bécs finanszírozza.

Romániába 2 órás vonatgyakoriság van Lőkösházán. A többi határállomáson, naponta 2-5 vonat közlekedik.

Szlovákiában csak 3 átmenetben van személyszállítás. Napi 2, 5, 9 pár vonattal. A többi határátmenetben a személyszállítás szünetel. A záhonyi átmenet forgalma az utóbbi években emelkedett. Újdonság a Munkácsig közlekedő két vonatpár. Horvátország és Szlovénia fővárosába napi 1 vonatpár közlekedik Budapestről. A 4 pár helyi vonattal Pécsről és Zalaegerszegről csak a határállomás érhető el. A határátmenetek egy részén annak ellenére, hogy a kapcsolat rendelkezésre áll, nincs személyszállítás.

Szerbiába egy pár vonat közlekedik Kelebiáról. Budapestnek nincs átszállás nélküli kapcsolata.

A feladat a versenyképes szolgáltatási gyakoriság biztosítása. Ennek során vizsgálendő a lezárt vasúti határátmenetek felélesztési lehe-

tősége. Megfelelő akarattal és állami támogatással, az igényeknek megfelelő viszonylatban azonnal közlekedhetnének a személyszállító vonatok Murakeresztúr, Komárom, Bánréve, Sátoraljaújhely, Röske átmenetben. Kis beruházással újra indítható lenne a vasúti személyszállítás Nógrádszakál–Nagykürtös (*Velký Krtíš*), Ipolytarnóc–Losonc (*Lučenec*), Tornanádaska–Kassa (*Košice*), között. Romániával új összeköttetés létesülhet Battonya–Pécska (*Pecica*), Körösnagyharsány–Nagyvárad (*Oradea*) között. Nagyobb beruházási igényt jelentene a Rédcis–Lendva (*Lendava*), Drégelypalánk–Ipolyság (*Šahy*), illetve a Zajta–Szatmárnémeti (*Satu Mare*) és Csenget–Szatmárnémeti (*Satu Mare*), valamint a Nagykeréki–Nagyvárad (*Oradea*) forgalom helyreállítása. Kicsi az esélye a Szombathely–Rohonc (*Rehnitz*) vonal felélesztésének. A lehetséges kapcsolatokat a 2009-ben elkészült Varratmentes Európa II. Vasúti határátmenetek tanulmány vizsgálta. [8] Azóta nem sok minden történt. A vasúti összeköttetések bővítését és versenyképességét nagyban elősegíthetné, ha a határátlépő vonatok egy része bekerülne a magyar belföldi közszolgáltatásba. Ennek egyik extrém indoka, hogy a tiborszállási és a kötegyáni vonatok esetében a motorkocsi, a személyzet magyar, a romániai pályahasználati díjat is mi fizetjük, tehát a teljes költség a magyar vasúté, a menetdíj nagy részét ennek ellenére a román vasút kapja a tradicionális díjmegállapítás miatt. Ez megmagyarázhatatlan és elfogadhatatlan.

Magyarország közlekedési szakembereinek komoly szakmai feladata a vasúti személyszállítás jövőjének meghatározása. Ebben a feladatban az érzelem és a racionalizálás harcára kell felkészülni. A vasúthoz az emberek többsége érzelmileg kötődik, mert jelenlegi állapotában a vasúti közlekedés ma Magyarországon nem versenyképes. A menetdíjak relatív drágák. Két embernek már olcsóbb személykocsival utaznia. Az eljutási idő hosszú a rossz pályák, a korszerűtlen járművek, az elavult üzem- és munkaszervezés és forgalomirányítás miatt. Az utazás kényelmetlen az öreg, lepusztult, elavult járművek következtében. Az elmaradt fejlesztések miatt a menetjegyhez vagy információhoz jutás lassú, nehézkes, bonyolult. Az

autóbuszos utazás vonzóbbnak tűnik, mivel azonos a díjszint és a kedvezményrendszer, és korszerűbb a járműpark. Szükség van a vasút korszerűsítésére, a pálya és biztosítóberendezés korszerűsítésére, a villamosításra, a vontatójárművek korszerűsítésére, új személykocsik beszerzésére. Fejleszteni kell a kombinált áru-fuvarozást, és a finanszírozásba be kell vonni az Európai Unió forrásain felül a közúti közlekedés teljesítményarányos költségfizetéséből átcsoportosítható forrásokat is.

4.4. A trianoni határok vesztesei és nyertesei a mai magyar településszerkezetben és a vasúthálózatban

Ilyen kérdést nem szabadna feltenni, különösen egy nemzeti tragédiával kapcsolatban.

Mégis gondoljuk végig, biztos nyertes Győr, hiszen a konkurens Pozsony helyét átvehette, és a hegyeshalmi vonal is az ország legfontosabbjává vált a korábbi marcheggi vonal helyett. Ezt megtoldotta a győri iparfejlesztés.

Hasonlóképp Debrecen kiszabadult Nagyvárad árnyékából, Miskolc pedig átvehette Kassa helyét (még postaigazgatóságot is kapott).

Selmecbányától Sopron megkapta az erdősz-, Miskolc a bányászképzést, Szegedre került a kolozsvári professzorok többsége, Pécsre a pozsonyi egyetem.

Budapest vízfej jellege tovább erősödött, mivel a potenciális ellensúlyok (Kassa, Pozsony, Kolozsvár, Újvidék, Brassó, Arad, Temesvár, Nagyvárad) más országokba kerültek.

Sok értelmiségi és közigazgatási tisztviselő települt át az utódállamokból Magyarországra, időlegesen vállalva a vagonlakók keserves életét. Tudásukkal erősödött az óhaza.

Ugyanakkor az egész ország nagyon sokat veszített. A történelmi Magyarország egy ön-ellátásra alkalmas középhatalom volt fejlett infrastruktúrával, iparral, mezőgazdasággal, ásványi kincsekkel. A nyersanyagok többsége a határon túl maradt, a feldolgozóipar a megmaradt országrészen koncentrálódott. Az

utóállamok magyarságának megőrzése egyre nehezebb feladat. Sajnos az uniós csatlakozás is kétarcú lehetőséget biztosított. A versenyképes szak- és nyelvtudású magyarok nem Magyarországra igyekeznek, hanem a fejlett nyugatot célozzák meg.

5. KONKLÚZIÓ

Trianon a magyarság egyik történelmi katasztrófája. A kialakult helyzet rendezésére, élhetővé tételére 100 év nem volt elég, a lehetőségek pedig rohamosan fogynak.

A vonzásközpontját elvesztő magyar határmellék településeinek jelentős része az elmúlt évszázadban a halmozottan hátrányos kategóriába került. Ezt tetézte, hogy megszűntek a kötőpályás kapcsolatok. A vasúti mellékvonalak és a kisorváltmányú határátmenetek jövője a döntéshozók részére megoldhatatlan feladatnak bizonyult.

A vasút és a közút párhuzamos fejlesztése nem működik, a gazdasági szabályozók a könnyebben kordában tartható kötőpályát kötik gúzsba.

Az uniós csatlakozásunk óta a közúton több határátkelőt nyitottunk meg, a vasútnál inkább hátra léptünk.

Nem szabad a fejlesztésekkel várunk a román és horvát schengeni csatlakozásig és Szerbia EU-ba történő befogadásáig, mert az utolsó vonat előbb-utóbb elmegy, és a szomszédos országok magyarjai nem Budapestben és Magyarországon fogják a jövőt látni, hanem Bécsben és Berlinben.

Jelszavakkal, múltba révedéssel, pártos szét húzással nem tudjuk a nemzetet megóvni.

A cikk a X. Nemzetközi Közlekedéstudományi Konferencián (Győr, 2020. október 29-30.) elhangzott előadás szerkesztett változata.

FELHASZNÁLT IRODALOM

[1] A magyar vasút krónikája a XX. században MÁV Zrt. 2005.

- [2] Magyar vasúttörténet 6. 7. MÁV Rt. Budapest, 1998, 1999.
- [3] Az 1921. évi XXXIII. törvénycikk az 1920. évi június hó 4. napján a Trianonban kötött békeszerződés becikkelyezéséről
- [4] Dr. Kerkápoly Iván: Vasúti földrajz és történet Budapest, 1943.
- [5] Az 1947. évi XVIII. törvény a Párizsban 1947. évi február hó 10. napján kelt békeszerződés becikkelyezése tárgyában
- [6] Imre Perger: The History of Railway Passenger Transportation in Hungary – From the Monarchy to the Twenty First Century Eastern, European Railways in Transition Nineteenth to Twenty-first Centuries (szerkesztette Ralf Roth és Henry Jacolin, Ashgate 2013. 87-99 pp.
- [7] Imre Perger: Die Personenbeförderung mit der Bahn in Ungarn von der Monarchie bis zum XXI. Jahrhundert IRHA Konferencia előadás Pozsony, 2009. 09. 24.
- [8] Miniszterelnöki Hivatala Kisebbség- és nemzetpolitikáért felelős szakállamtitkárság nemzetpolitikai ügyek főosztálya: Varratmentes Európa II. Vasúti határátmenetek vizsgálata 2009. Készítette: Káldi István, Kovács Gábor Endre, Perger Imre, Piros András
- [9] Balla László térképei
- [10] Javaslat a Magyar Királyi államvasutak hálózatán a háború lezajlását követő legközelebbi években szükséges beruházásokról és a hálózat továbbfejlesztésekről Budapest, 1916.
- [11] A MÁV Zrt, a GYSEV Zrt és a MÁV-START Zrt 2018. évi beszámolója
- [12] A Vasúti infrastruktúra, közlekedési eszközök, üzemi és szállítási teljesítmények adatai (OSOP 1812) MÁV Zrt, GYSEV Zrt, MÁV-START Zrt 2017. és 2018. év
- [13] <https://www.mavcsoport.hu/mav-start/nemzetkozi-utazas> (letöltve: 2020. 02. 10.)
- [14] <https://www2.gysev.hu/> (letöltve: 2020. 02. 12.)



The Hungarian railway before Trianon and since

100 years ago, arguably the greatest trauma in Hungarian history took place: Hungary lost two thirds of its territory, which was shared between six countries in such a way that not a single stretch of the newly established borders aligned with the old ones. As the old joke goes: "How many countries does Hungary border? One: the old one." The personal union with Croatia, which had existed since 1091, ended at the same time.

What happened cannot be forgotten even after 100 years, but it can be evaluated and explained in many ways.

This paper provides important, almost comprehensive information in regards to the railway network.



Die ungarische Eisenbahn vor und nach Trianon

Vor 100 Jahren ereignete sich das wohl größte Trauma in der ungarischen Geschichte: Ungarn verlor zwei Drittel seines Territoriums, das von sechs Ländern so aufgeteilt wurde, dass kein einziger Abschnitt der neu errichteten Grenzen mit den alten übereinstimmte. Der alte Witz lautet: „Wie viele Länder grenzen an Ungarn? Eins: das alte.“ Gleichzeitig endete die seit 1091 bestehende Personalunion mit Kroatien.

Was passiert ist, kann auch nach 100 Jahren nicht vergessen werden, aber es kann auf viele Arten bewertet und erklärt werden.

Diese Studie enthält wichtige, fast umfassende Informationen über die im Eisenbahnnetz erfolgten Änderungen.

E számunk lektorai

Barlog Károly ■ Berta Tamás ■ Dr. Katona András

Prof. Dr. habil Lakatos István