

PAPP PÉTER

A vasúti és közúti közlekedés helyzete a Dél-Dunántúlon az 1920-as években

A 1920-AS ÉVEK KÖZEPÉRE a gazdaság újjászervezését célzó kísérletek – a népszövetségi kölcsönöknek és az új vámrendszer bevezetésének köszönhetően – többnyire sikeresnek bizonyultak, a gazdaság teljesítőképessége az évtized végére megközelítette a háború előtti színvonalat. A kormányzat új gazdaságpolitikája az ipar világháború előtti szerkezetének az átalakítására törekedett, hiszen a trianoni békeszerződés következtében mind a kitermelő, mind a feldolgozóipar a legjelentősebb nyersanyagbázisait elveszítette az ország. A két világháború között a hazai nyersanyagra alapozva a könnyűipar (textilipar, élelmiszeripar) és részben a vegyipar jelentették a gazdaság húzóágazatait.

A gazdaság szerkezetének átalakításához és a sikeres fejlesztésekhez a kormány – helyesen felismerve az infrastruktúra jelentőségét – a közlekedés modernizációját sem hanyagolta el. A vasút mellett – különösen a személy- és részben a teherszállítás területén – felértékelődött a közúti közlekedés, megjelentek az utakon a teherautók, az autóbuszok, a személygépkocsik és a motorkerékpárok is nagyobb számban. Ezek egy részét még külföldről importálták, azonban már számos közlekedési eszközt a hazai ipar állított elő. A közúti közlekedés tekintetében az európai rangsorban Magyarország ekkor még a hátsó mezőnyben helyezkedett el, motorizációs mutatónk az európai átlag tizedét sem érte el.¹

Az első világháborút lezáró párizsi békekonferencián Közép-Európa új államalakulatai mindent megtettek pozíciójuk javítása érdekében. A csehszlovák, a román és a szerb tárgyalóküldöttségre a mértéktelenség, míg a követeléseket alátámasztó érvrendszerre a következetlenség, sőt, a statisztikai adatok meghamisítása is jellemző volt.² Az utódállamok illetően törekvése a gazdasági élet minden területére rányomta a bélyegét. A Monarchiát és

¹ ROMSICS Ignác: Magyarország a két világháború között. = Régióink és Tolna megye a két világháború között. Szerk. Dobos Gyula. Szekszárd, 2004. 7–8.

² ROMSICS Ignác: Viták a csehszlovák-magyar határról. = Rubicon, 2001/8–9. sz. 48.

a történelmi Magyarországot feldaraboló békeműben megkerülhetetlen kérdés volt a vasutak hovatarozása. A magyar vasúthálózat ugyanis nemcsak az ország belső forgalma, hanem a környező államok megközelíthetősége, a magyar exporttermékek szállítása miatt is jelentőséggel bírt.

A vasutak stratégiai fontosságát az utódállamok összes tárgyalóküldöttsége hangsúlyozta az előkészítő tárgyalásokon. A tanulmány elsősorban a dél-dunántúli régió (Baranya, Somogy, Tolna, Zala megyék) újjáépítési kísérleteit leginkább befolyásoló Szerb-Horvát-Szlavón Királyság (későbbiekben: SZHSZ Királyság) tevékenységét jellemzi, amely egyben jellemző példája az utódállamok területszerző megnyilvánulásának is. A déli demarkációs vonal kijelölése is, már az 1918-as padovai fegyverszünet megkötése előtt, lényegében a vasútvonalak futását követte. A belgrádi vezetés az új délszláv állam északi határát a Barcs–Szigetvár–Pécs–Bátaszék–Baja–Szabadka–Szeged vonal mentén képzelte el.

A vasúti közlekedés átalakulása

Bár a kelet-nyugati fővonal megszerzése nem sikerült déli szomszédunknak, az elcsatolt Baranya-háromszögben (baranyavári járás) és a Zala megyei részeken (muraszombati és lenti járás) vicinális vonalak kerültek határon túlra. Ezek a mellékvonalak a területelcsatolásokig a Magyarországon maradt fővonalakba csatlakoztak. Az új határok miatt ezek azonban elveszítették a kapcsolatukat a fővonalakkal, mivel más irányokban nemigen volt kijáratuk és kapcsolódási pontjuk, zsákvonalakká váltak. Ezért ezen hálózatok (különösen igaz ez a Dráva bal partjára) később lényegében jelentőségüket veszítették, periférikus szerepkörbe süllyedtek.³

Az elhúzódo szerb megszállás nagyon megkeserítette a demarkációs vonal, majd később a magyar-SZHSZ államhatár két oldalán élő lakosság mindennapjait, különös tekintettel a közlekedési lehetőségekre. A SZHSZ királyság belügyminisztériuma 1920 nyarán rendeletben szabályozta – jobban mondva korlátozta – a Magyarországgal folyó személyforgalmat. Az illetékes hatóságoknak olyan utasítást küldtek, amely szerint a „Magyarországról érkező utasok a határt csak ott léphetik át, ahol rendőrkapitányságok léteznek, tehát Szegeden, Szabadkán, Baján és Pécsen.”⁴ A rendkívüli viszonyok által okozott közlekedési nehézségek az egész közigazgatást és bürokráciát

³ MAJDÁN János: A vasút szerepe a határok kialakulásában. = Rubicon, 2001/8–9. sz. 66–67.

⁴ Baranya Vármegye Hivatalos Lapja (a továbbiakban: BVHL) 23 (1920) 27–30. sz. SZHSZ Királyság Belügyminisztériuma Bánát-Bácska-Baranya osztályának 7869. sz. 1920. átirta, Belgrád, 1920. 07. 26.

erősen megterhelték, aminek a következtében a kérelmek elintézése is lelassult és az engedélyek jóváhagyása megkésve érkezett meg a címzettekhez.⁵

Mivel a békekonferencia a határ meghúzásánál általános elveket és mód-szereket követett, a finomítás az ún. határmegállapító bizottságok munkája volt 1921/22-ben. Az antant, a délszláv és a magyar tagokból álló bizottságok a magyar érdekeknek csak a legkritkább esetben engedtek. A határvonal részletes megrajzolása Baranya vármegyében is felkorbácsolta az indulatokat. A Duna-Dráva szögletében maradt lakosság helyzetét a megye alispánja elkeresítőnek mondta negyedéves jelentésében. A megyei törvényhatóság az egész gazdasági tér hatósági felügyeletét volt hivatott ellátni, azonban az ideiglenes országhatár még a közúti és vasúti összeköttetéseket, sőt a kisbirtokosok tulajdonában levő telekhatárok lefutását sem respektálta. Mindez nem csak a közigazgatási, hanem a lakosság mindennapi munkáját, életét nagyon megnehezítette.⁶

Ezek ismeretében nem meglepő, hogy a magyar-jugoszláv vasúti összeköttetés nehézségeinek híre a magyar országgyűlésen is napirendre került. 1922-ben Baumann Emil képviselő interpellációjában röviden ismertette a Dunántúl déli részének közlekedési, elsősorban vasúti problémáit. A terület – benne Pécs törvényhatósági jogú várossal – a világháborút megelőző évtizedekben szoros gazdasági kapcsolatokat ápolt Horvát-Szlavón országgal és az elszakított Bácskával. A hároméves megszállás (1918–1921) ezt a szerves kapcsolatot egy kényszeren alapuló összeköttetéssé és együttműködéssé alakította át. A megszállás kényszer jellegű kapcsolatainak legpregnansabb példája volt, hogy Dél-Dunántúl gazdasága szinte csak az SZHSZ Királyságon keresztül „lélegezhetett” ezen három esztendő alatt. A megszállás megszűnése után a pécsi, baranyai ipar jelentős érdekeltségeket, nyersanyagforrásokat, illetve a tranzitárúk importját veszítette el, hiszen ezek a déli szomszédunknál maradtak.

Baumann képviselő ezek ellensúlyozására javasolta a Pécs–Eszék vasúti összeköttetés mielőbbi helyreállítását. Ez lehetővé tenné, fogalmazott a képviselő, hogy a délszláv államban maradt magyar tulajdon rövidebb úton, tehát nem Gyékényes és Szabadka állomásokon keresztül, kerülhessen vissza az országba.⁷

A déli irányú vasúti összeköttetés helyreállítása nem csak Baranyának és Pécs városának volt fontos, hanem Zalának is, hiszen Zala megye és Nagyka-

⁵ Baranya Megyei Levéltár (BaML) Alispáni iratok. 26. rkgy./1097. alispáni/1920. sz.

⁶ 6956. számú alispáni/1922. sz. In: BVHL 24 (1922) 28. sz. (július 6.).

⁷ BAUMANN Emil: A magyar-jugoszláv összeköttetés tárgyában. = Képviselőházi Napló. 1922. 01. 25./297. ülés/ 555.

nizsa szerepe is átértékelődött a területelcsatolások következtében. A városban a magyar és a délszláv kormány, valamint a Déli Vasút képviselői között 1921-ben egy megbeszélésre került sor. Az érdekelt felek megállapodtak abban, hogy az ország és Kanizsa vasúti elszigeteltségét is csökkenteni szükséges.⁸

A közvetlen vasúti összeköttetés Pécs és Eszék között a következő évben helyreállt, miután a délszláv államvasutak, a MÁV és a Déli Vasút képviselői Szabadkán erről megállapodtak.⁹ A tárgyalások a két ország közötti személy- és áruforgalom helyreállításáról Budapesten tovább folytatódtak. Azok a határállomások, amelyek szabad forgalma a déli szomszédunk érdeke is volt, már korábban megnyitásra kerültek. Ez történt például a Magyarbóly-Villány vasútvonalon levő határátkelőn is, mivel így a jótételként megítélt pécsi szén dél felé egyszerűbben kiszállíthatóvá vált. A gyékényesi határátkelő „szabadságát” pedig annak köszönhető, hogy az élőállat jótételt Magyarországon ezen keresztül továbbította dél felé.¹⁰ Így ezeken a határállomásokon déli szomszédunknak is értékes és szükséges forgalom bonyolódott le. A jótételi bizottság a húszas évek elején déli szomszédunknak természetbeni jótételt állapított meg. A békeszerződés előírta, hogy Magyarország öt évig, 1926 szeptemberéig napi 880 tonna szenet köteles a pécsi medencéből délszláv királyságnak szállítani. Ezen kívül 28.000 darab vágóállatot kellett a bizottság által meghatározott összetételben Olaszországnak, Jugoszláviának és Görögországnak átengedni.¹¹ A többi állomás (Murakeresztúr, Barcs) esetében, amelyek a jótételi szállításokban nem játszottak olyan jelentős szerepet, a kérdés rendezése még elhúzódott, így ezek egy ideig még zárva maradtak.

A vasúti összeköttetés teljes helyreállítására a két ország között 1926. július 24-én kötött kereskedelmi szerződés keretében került sor. Magyarország számára nagy fontosságú volt ez a megállapodás, hiszen biztosította a magyar termékek kijutását a fiumei kikötőbe az SZHSZ királyságon keresztül. A megállapodás rendelkezett még az árvízvédelem összehangolásáról és a határszéli birtokosok számára kiadott és a határátlépésüket megkönnyítő igazolványok kölcsönös elfogadásáról is.¹²

⁸ Új Somogy, 1921. 02. 10./33. sz. 3.

⁹ Új Somogy, 1922. 11. 29./272. sz. 2.

¹⁰ Új Somogy, 1923. 02. 18./39. sz. 1.

¹¹ HONVÁRI János: A gazdaság a két világháború között. = Magyarország gazdaságtörténete, Bp., 1997. 326.

¹² Prakatur Tamás interpellációja a Szerb-Horvát-Szlovén Királysággal 1926. július 24-én kötött kereskedelmi szerződés tárgyában. = Képviselőházi Napló, 1927. 05. 20. 4. kötet, 51. ülés, 262–265.

A szerződés néhány pontja azonban éppen a legközelebb eső területeket érintette a leghátrányosabb módon. Oberhammer Antal interpellációjában erre is felhívta a kormány figyelmét a Képviselőház ülésén. A szerződés általános tételei egymás állampolgárai számára a legnagyobb kedvezményt biztosították. Ehhez képest a délszláv állam a magyar szenet arra hivatkozva, hogy az nem antracit és nem is tengeren érkezik, vámkötelesnek nyilvánította. A délszláv államvasutak pedig a belföldi szállításnál kedvezőbb tarifát állapított meg, mint a külföldinél, így Magyarországról érkező szén drágább lett. A helyzet különösen a Pécs-vidéki és a dunántúli bányákat érintette hátrányosan, amelyek a háború előtt az egész Bánátot, Bácskát és a Szerémséget ellátták nyersanyaggal (pl.: a pélmonostori, eszéki, cukorgyárakat, a terület söriparát, malmait és cementgyárait). Ezek a diszkriminatív vám- és pénzügyi rendelkezések elsősorban a pécsi bányavidék déli irányú exportját tették veszteségessé. Ennek következtében a pécsi bányák 25%-os kihasználtsága a város 12.602 fős (családtagokkal együtt) bányásztársadalmának megélhetését veszélyeztette.¹³ Ahogy a példa is jól mutatja, a feldarabolt vasúthálózat és infrastruktúra komoly hatással volt a régió gazdasági-társadalmi viszonyaira is.

Baranya, és kisebb részben Zala megye vasútpolitikáját is a trianoni békediktátum alapján megrajzolt új határok következményeinek felszámolására való törekvés jellemezte az 1920-as években. Az új határ által kettévágott vonalakon kellett a vasúti közlekedést helyreállítani az ország és az egész régió érdekében. Somogy megye közlekedés-fejlesztésében, hiszen nem volt területvesztése, más szempontok is szerepet játszottak. A magyar államvasutak nemcsak modernizációs, hanem az alapszintű működést biztosító lehetőségei az 1920-as évek elején nagyon beszűkültek. Az általános szén- és nyersanyaghiány problémája már korán jelentkezett. A megszálló csapatok, elsősorban a románok által a vasúti gördülőállomány jelentős része került külföldre. Ezek pótlása időt és persze jelentős összegeket vett igénybe.

A MÁV átmenetileg nem tudta fenntartani azt a szállítási színvonalat, amely a dualizmus utolsó éveiben jellemző volt és az utazóközönség bizalmát élvezte. Elmaradtak az állomás-fejlesztések és a járatok számát is egyre ritkítani kellett. A MÁVAG 1923-ban gyártott új, 424-es típusú korszerű gőzmozdonyai először csak a fővonalakon szolgálták a közlekedés modernizálását, így ezt színvonalemelkedést a mellékvágányon utazók nem érzékelhették. A vasúti közlekedés modern alapokra helyezése ebben a megyében is komoly pénzügyi akadályokba ütközött. A korszerű eszközök – Kandó-féle

¹³ Képviselőházi Napló, 1927. 05. 20. 4. kötet, 51. ülés, 265–266.

villanymozdony, dízelvonatok, sínautók – döntő többsége exportra került, a fővonalak többvágányúvá történő kiépítése még váratott magára.¹⁴

Neubauer Ferenc országgyűlési képviselő 1923-as felszólalásában kitért a Budapest–Gyékényes vonalon tapasztalható nehézségekre. A MÁV ugyanis 1922–23 fordulóján leállította a nappali személyforgalmat, amit természet-szerűleg a fent említett vonal az utazóközönsége nagyon sérelmezett. A képviselő interpellációjában a következő választásra és a jövőendő támogatókra gondolva a szegényebb falusi lakosságról és a köztisztviselőkről is említést tett, akiket ezek a rendelkezések különösen hátrányosan érintenek. Ezen csoportok utazási kedvezményét a kormányzat éppen az év elején korlátozta, így a nappali közlekedés lehetőségének megvonását éppen ők további méltánytalanságként értelmezték.¹⁵

A járatcsökkentés mellett a kiszolgáló épületek fejlesztésének az elmaradása és állagromlása okozott a megyében felháborodást. Majd az egész rendszer működésének hiányosságaira hívta fel a figyelmet Strausz István országgyűlési képviselő is 1922-ben. A kereskedelemügyi miniszterhez címzett interpellációjában az államvasutak pazarlását és a bürokratikus eljárási rendjét okolta ezekért az „áldatlan állapotokért”. Példaként hozta fel a képviselő a somogy-gyótapusztai vasúti állomáson a hiányzó váróhelyiség ügyét. A hivatalos indoklás szerint a személy és áruszállítási tarifák állandó emelése ellenére sem volt elégséges anyagi forrás a váróhelyiség létesítésére, amire pedig a képviselő szerint feltétlenül szükség lenne.¹⁶ Ebben a képviselői értelmezésben tehát nem az ország állapota, hanem a gazdálkodási hiányosságok, a bürokratikus akadályok és útvesszők vezettek működési elégtelenséghez. Valószínűleg Esztergályos János képviselő (sorok közti) beküldése járt legközelebb az igazsághoz, mely szerint „ha egy miniszternek volna ott birtoka, már régen volna váróhelyiség.”¹⁷

A gazdálkodási nehézségek az államvasutat egyéb megszorításokra is rákényszeríthették. Ez történt a MÁV alkalmazottak gyermekeinek iskoláztatását megoldó MÁV-internátusok esetében is. A magyarországi vasút „hőskorában” fontos volt, hogy az új közlekedési hálózat szakképzett, megbízható és a vállalathoz életpályaszerűen kötődő személyzettel rendelkezzen. Ennek a kapcsolatnak lényegi eleme volt a MÁV-alkalmazottak gyermekeiről és azok taníttatásáról való gondoskodás. Ezt a feladatkört látták el az

¹⁴ GUNST Péter: Magyarország gazdaságtörténete 1914–1989. Bp., 2006. 64.

¹⁵ Képviselőházi Napló, 1923. 07. 04. 13. kötet, 149. ülés, 315.

¹⁶ Képviselőházi Napló, 1922. 12. 16. 7. kötet, 73. ülés, 70.

¹⁷ Uo.

országot behálózó MÁV-internátusok. 1923–24-ben a vállalat tervbe vette néhány internátusának bezárását, köztük a kaposvárit is.

Az államvasút azon alkalmazottai, akiknek szolgálati helyük vagy a lakhelyük közelében nem volt iskola, nem tudtak megfelelni az 1868. évi 38. tc. és az 1921. évi 30. tc. által előírt beiskolázási kötelezettségének. A rossz megélhetési körülmények miatt, gyermekeiknek más – önköltséges – internátusban való elhelyezésére, pedig nem is gondolhattak. Ezzel a problémakörrel számos képviselői interpelláció¹⁸ is foglalkozott, noha konkrét eredményeket sajnos nem értek el. Ezt a problémát az ország általános gazdasági stabilizációja az 1920-as évek végére lassan megoldotta.

Tolna vármegyében a vasúthálózat bővítésének az igénye kötötte le az energiákat. A megye vasúthálózata a dualizmus idején hiányosan épült ki, ami leginkább abban tárgyiasult, hogy a keleti részek nem rendelkeztek olyan vasúti összeköttetéssel, amely a megyeszékhellyel biztosította volna a közlekedési és így részben a gazdasági kapcsolatot is. 1925-ben, a térségben érdekelt gazdasági és politikai szereplők – a megye alispánja, Szekszárd város polgármestere, országgyűlési képviselők, nagybirtokosok és pénzügyi szakemberek – részvételével Pakson egy „érdekegyeztető” értekezlet ült össze. Célként fogalmazták meg, hogy a Szekszárd és Dunaföldvár között fekvő községeket jobban be kell vonni a megye közlekedési hálózatába.¹⁹

A dunaföldvári járás termékeny földjeinek vidéki, főként paraszti lakossága vasúti összeköttetés nélkül maradt. A természeti akadályok, a mocsaras területek és a pénzhiány nem tették lehetővé a Paks-Szekszárd közötti vasút megépülését. Tolna megye alispánja ezzel összefüggésben kifejtette az értekezleten, hogy Trianon után az ország rá lett kényszerítve a belterjes gazdálkodásra, ennek nélkülözhetetlen feltétele lenne azonban vasúti összeköttetés. A Pakson összehívott értekezleten a megbeszélések tárgyát képezte továbbá egy olcsó kamatozású, hosszúlejáratú kölcsön megszerzése is.²⁰

A kérdés vizsgálatánál több szempontot kellett figyelembe venni. A kormányzat által tervezett dunai vasúti híd szükségessé tette a megye közlekedési koncepciójának átalakítását. A földvári vasúti híd – amely 1928 és 1930 között készült el²¹ – egy könnyebb kapcsolódási lehetőséget teremtett a Duna túlsópartjával, ami a megye gazdasági és forgalmi irányait gyökeresen

¹⁸ Homonnay Tivadar képviselői interpellációja a kereskedelmi miniszterhez. = Képviselőházi Napló, 1924. 07. 02. 14. kötet, 34. ülés, 324.

¹⁹ Tolna Megyei Újság, 1925. 01. 24. 3. sz. 1.

²⁰ Tolna Megyei Levéltár (TML) Alispáni iratok. 1925. 03. 31./3. rkgy./5506. alispáni/1925/11.

²¹ Dunaföldvári vasúti híd. =

http://www.hu.wikipedia.org/wiki/Besz%C3%A9des_I%C3%B3zsef_h%C3%ADd

megváltoztatta. A kereskedelmi minisztérium hosszadalmas előkészítés és viták után a Dunaföldvár-Solt közötti hídépítés mellett döntött.²² A döntés indoklásában az előkészítő bizottság több szempontot is felsorakoztatott. Először is kiemelték, hogy Dunaföldvár jelentős és meghatározó közlekedési múlttal rendelkezik, hiszen a település fontos gazdasági központ, illetve leszögezték, hogy a vasút korszaka előtt a dunántúli megyék számára a dunai hajóforgalomba való részvétel egyik legjelentősebb kapuja volt a város. Mivel érintőlegesen vasúti és megfelelően kiépített közúti forgalommal is rendelkezett, Tolna, Fehér, Veszprém, Somogy és Baranya megyék Dunán átvezető forgalmát ez a város bonyolította le.

Az érvelés a város a stratégiai fekvését is kiemelte, mivel a meglévő dunai hidak (Budapest, Baja) mértani középpontjában helyezkedett el. Technikai kivitelezését megkönnyítheti, szólt az érvelés folytatása, hogy az áthidalás nem ártérben történne, másfelől pedig az élő Duna itt a legkeskenyebb. A másik lehetséges megoldás (Kalocsa és Gerjén között) nem rendelkezett azonban hasonló előnyökkel. A megközelíthetősége ezeknek a településeknek jóval nehezebb volt, Gerjén csak Tolna déli részéről és Baranyából lett volna könnyen elérhető, illetve a hídpilléreket ártérbe kellett volna felépíteni, annak minden hátrányával és veszélyével.²³

A híd megépítését a megye mindenképpen támogatta, azonban több indítványt is megfogalmazott annak inkább a Paks–Kalocsa térségében való felépítése tárgyában. Klein Antal főispán szerint a földvári áthidalás leginkább Fejér megyének állna érdekében. Szerinte a korabeli vasúti viszonyok mellett lehet ugyan a dunaföldvári áthidalás országos, de semmi esetre sem vármegyei érdek. Mivel, fejtette ki az alispán, a vármegye központjától egészen távol esik és közvetlen, a városon áthaladó vasúti összeköttetése sem létezik. Ennél fogva nem az ország, hanem kizárólag Fejér vármegye érdekelt szolgálna egy dunaföldvári híd. Tolna vármegye érdekeit ez csak akkor szolgálna, szólt a főispán érvelése, ha híd megépítésével párhuzamosan a Paks–Tolnamözsi vasút is kiépítésre kerülne.²⁴

A vármegye közgyűlésén Tolna megye főispánja utalt még arra is, hogy amikor a kormány hídépítési terve kiszivárgott, az érintett települések (Dunapentele, Dunaföldvár, Kalocsa, Szekszárd, Baja) „akcióba” léptek és befolyásos politikusokat nyertek meg saját érdekeik képviselőit. Céljuk

²² Közlekedésügyi Minisztérium 1926. évi 58711. rendelet

²³ TML Alispáni iratok. 1926. 06. 08. 321. rkgy./9719. alispáni/1926. 250–252.

²⁴ Tolna Megyei Újság, 1926. 08. 21./33. sz. 5.

értelemszerűen a beruházás megszerzése volt. Baja a meglevő vasúti hídja mellé „kocsi-járó” hidat is kívánt volna.

A Paks–Tolnamözsi vasút kiépítése a főispán érvelése szerint több szempontból is kívánatos. Egyrészt az esetleges híd könnyebb elérését szolgálhatná, másrészt a környék dohányexportja a vasúti összeköttetés által könnyebben kerülhetne külföldre, mivel a dohány közúti szállítása a kormánynak horribilis összegekbe került. Harmadrészt megvalósulhatna az új vasúttal az összeköttetés a pécsi és a salgótarjáni szénbányákkal is.²⁵

A tolnai vasúthálózat fejlesztésének másik, lényegi kérdése a gazdaságosság témája volt. Szekszárd–Paks városainak vasúti összekötése gazdasági, forgalmi és igazgatási szempontból egyaránt lényeges volt. A kor közlekedési szakértői, mint Bartal Aurél azonban felhívták a figyelmet arra is, hogy a vasúti megoldás drága, a napi két autóbuszjárat beindítása jóval gazdaságosabban látná el ugyanazokat a feladatokat. Az olcsóbb fenntartás mellett – osztrák és német példák alapján – biztonságosabbnak is tartotta ezt a megoldást.²⁶

A közúti közlekedés újjászervezése

Az ország közútjainak állapota az első világháborúban, majd az azt követő években erősen megromlott. Az első lépés így azok állapotának javítása, az esetleges károk megszüntetése volt. Dél-Dunántúl megyéiben a szerb megszállás nagyon megnehezítette a rendszeres karbantartási munkálatok ismételt megindítását. Tisztázatlan volt a munkát végző személyek, útmesterek fizetésének rendezése is. A magyar kereskedelmi miniszter 1919-ben rendeletben²⁷ szabályozta, hogy a megszállt területek útmesterei illetményüket a szomszédos (meg nem szállt) megyéktől kapják meg. Ennek adminisztrálása, kiutalása gyakran késedelmes volt, ami sajnos az elvégzett munka minőségét is befolyásolta.²⁸

Mivel a demarkációs vonal több esztendőre (1918–1921) kettévágta Baranyát, a vármegye megszállásmentes részein fekvő közutak fedőanyaggal történő ellátása szinte megoldhatatlanná vált. A kaposvári Magyar Királyi Államépítészeti Hivatalnak addig használaton kívüli kőbányákat kellett megnyitnia. Illetve a megye ideiglenesen Sásdon ülésező közgyűlésének

²⁵ TML Alispáni iratok. 1926. 08. 14./464. rkgy./13161. alispáni/1926. 407–410.

²⁶ Tolna Megyei Újság, 1925. 01. 31./4. szám/1.

²⁷ Kereskedelmi Minisztérium 1919. évi 45414/3. rendelet.

²⁸ BaML Alispáni iratok. 225. sz./ alispáni /1920. sz.

rendkívüli államsegélyt kellett igényelnie a kormánytól.²⁹ A vármegye a csonka állapotra, és a megszállásra hivatkozva hiába kérvényezte a közúti alap 1921. évi költségvetési tárgyalások és megállapodások elhalasztását.³⁰ A kereskedelmi miniszter leirata³¹ ezt a kérvényt elutasította, így ez a megye sem részesült kivételes elbánásban. Bár tudomásul vették azt a körülményt, amely szerint „a megszállás alatt a csonka törvényhatóság közútjainak műszaki szolgálatát végző kaposvári Magyar Királyi Államépítészeti Hivatal székhelyének távolsága miatt a hivatalos érintkezés menete lassabb és késeldelmes.”³² Az utak rekonstrukciója, nem beszélve a modernizációról, Baranya megyében kevésbé gördülékenyen valósult meg a már igen csak lassú országos átlaghoz képest is.

Az 1920-as évek közepére alakult ki az a mérsékelt kedvezőbb gazdasági és pénzügyi háttér, mely a megyék számára lehetővé tette a közúthálózat átfogó javítását is.³³ 1927-ben Tolna megye alispánja negyedéves jelentésében összefoglalta az igazgatása alatt álló terület közlekedési jellemzőit. Megállapította, hogy a vármegyében 1904 óta nem történt útépités! A 323 településből 206 község kiépített útvonallal egyáltalán nem rendelkezett, a megye déli része az új trianoni országhatár miatt a közúttól és vasúttól távol feküdtek, így a külvilágtól el voltak vágva. Sürgetőnek nevezte a Pécs-Szigetvár, Pécs-Szekszárd és a Pécs-Mohács közti törvényhatósági utak állami kezelésbe történő átvételét. Ez a kijelentése is jól tükrözi, hogy a vármegyék vezetősége felismerni vélte, hogy egy átfogó közlekedési fejlesztésre, annak megyehatárokat átfogó jellege és tőkeigénye miatt, csak a megyék közötti szorosabb együttműködés keretében valósítható meg sikeresen. Az országos szinten kidolgozott közlekedési koncepció, illetve az egyes vármegyék nehéz, forráshiányos költségvetése is ezt kívánta meg.³⁴ Noha a megye prominens képviselői (országgyűlési képviselők, felsőházi tagok) küldöttséggel járultak a minisztériumba, érdemi változásra és építkezésekre csak a gazdasági válságot követő 1930-as években kerülhetett sor.

Somogy megyében szintén a közutak karbantartása kötötte le a törvényhatóság energiáinak egy részét. A régóta használt bányák kapacitása azonban nem bírta a közutak rekonstrukciójának növekvő nyersanyagigényét. Az Államépítészeti Hivatal által addig használt badacsonyi és sümegi bazaltbá-

²⁹ BaML Alispáni iratok. 214. kgy./2054. alispáni /1920. sz., 199–200.

³⁰ BaML Alispáni iratok. 332. kgy./3715. alispáni /1920. sz.

³¹ Kereskedelmi Minisztérium, 1921. évi 50059. sz. leirata.

³² BaML Alispáni iratok. 97. kgy./510. alispáni /1921. 96.

³³ BaML Alispáni iratok. 8. kgy./688. alispáni /1925./4.

³⁴ Baranya Vármegye Hivatalos Lapja 29 (1927) 10. sz. (március 10.)

nya és a zákányi Dráva-menti kavicstelep a szükséges mennyiségeket nem tudták időben fedezni. A somogyi alispán ezért felvette a kapcsolatot a Baranya megyében levő rácmcecskei gránitbányával az 1924. évre esedékes anyagok beszerzése végett.³⁵ A közutak rekonstrukciója tehát a megyék közötti közös nyersanyagbázis és feltárás kialakítását is elősegítette.

A somogyi vezetés azonban az állagmegóvás mellett már közútfejlesztésen is gondolkodott. A megye lakossága, a gazdasági és pénzügyi élet szereplői számára egyaránt fontossá vált az összeköttetés javítása a Dráva irányába. Az SZHSZ királlyal megkötött kereskedelmi szerződés ugyanis kedvező lehetőséget biztosított a megye termékeinek értékesítéséhez, egyúttal növelte a megye külgazdasági kapcsolatait. A határátkelőhelyek gyorsabb, jobb közúti megközelítésének elősegítése így elsőrangú fontosságúvá vált. A megye négy járása is határos volt a délszláv állammal. 1923-ban a Kaposvárott megjelenő „Új Somogy” üdvözölte a központi kormányzat közlekedési tervét, mely a térségben 23 közúti híd felújítását, a Szakcs–Igal–Kaposvár–Darány–Barcs útvonal korszerűsítését és vámórházak építését foglalta magában Gyékényes, Drávasztára és Kaposvár helységeiben.³⁶ Az épülő földvári híd azonban már új lehetőségeket nyitott meg és a szomszédos megyéknek erre a kihívásra választ kellett találniuk. A Duna-híd megépítése az Alföld irányába egységesen javította az érintett megyék gazdasági vérkeringését.

Somogy megye közgyűlése és tisztkara ezeket a kedvező feltételeket felismerve, célul tűzte ki a Simontornya–Kaposvár–Szigetvár–Babocsa útvonal korszerűsítését. A részben törvényhatósági, részben vicinális utakat állami kezelésbe kívánta adni. Indokul azt hozta fel, hogy a megye területén az állami kezelésben levő utak hossza csupán 88 km volt, így azok hosszának növelése mindenképpen szükséges. A cél megvalósítása érdekében az alispán küldöttséget vezetett a kereskedelmi miniszterhez. A budapesti vezetés a vármegyei kérést meghallgatva, a javaslat fokozatos megvalósítását ígérte.

Somogy területén az 1920-as években tehát nem csak állagmegóvási helyezették a hangsúlyt – ellentétben Baranyával, ahol ez kizárólagos cél volt –, hanem egy kezdetleges közlekedési koncepció is megjelent, ahogy ez Tolna megyében is történt. Felismerték a kelet-nyugati, Dél-Dunántúlon áthaladó „közlekedési folyosó” jelentőségét. Ezért törekedtek annak Somogy megyei szakaszának fejlesztésére.³⁷

³⁵ Somogy Megyei Levéltár (SML) Alispáni iratok. 1924. 02. 04./1679. alispáni /1924/13.

³⁶ Új Somogy, 1923. 01. 30. 23. sz.1.

³⁷ SML Alispáni iratok. 1927. 02. 07./5. rkgy./3111. alispáni/1927/128.

Tolna megyében is lassította a közlekedés rendes, a világháború előtt megszokott ritmusának helyreállítását a déli részek szerb megszállása. A közutak rekonstrukciójához szükséges kavicsszállítás legnagyobb akadálya éppen az összeomlott vasúti teherszállítás volt. Bátaszék 1921-ig szerb ellenőrzés alatt állt. A megye számára szükséges kőanyag elszállítása a mórággyi kőbányából így átmenetileg lehetetlenné vált. Az útjavítási munkálatokat időszakosan fel kellett függeszteni, sőt esetenként el sem lehetett kezdeni.³⁸

A népszövetségi kölcsön lehetőséget teremtett az ország és a törvényhatóságok számára a közútfejlesztések megkezdésére és kiterjesztésére. Ezzel a lehetőséggel Tolna megye az elsők között élt. A fejlesztési tervek kidolgozását már 1904-ben megkezdték, de ennek teljes megvalósítására az elégtelen pénzügyi források következtében nem nyílt lehetőség. Többek között az átlós, tehát egymástól távol fekvő területek összekötését biztosító utak fejlesztését irányozta elő ez a tervezet. Ezekre az utakra azért volt nyomtatékosan szükség, mert az első közúti kölcsön felvételekor³⁹ csak azokat a községeket fejlesztették elsősorban, amelyek a vasút közelében voltak. A pénzügyi források szűkös volta miatt az átlós útépitési tervek jelentős hányada nem valósult ekkor meg, sőt ezen hiány pótlása még ma sem teljes mértékben zárult le.

A megye alispánja közgyűlési felszólalásában tarthatatlannak nevezte, hogy egész „körutakat”, kerülőutakat kellett tenni azon utazni kívánó személyeknek, akik Szekszárdról Dombóvárra vagy Paksra szerettek volna eljutni. Megjegyezte, hogy az autóbussz közlekedés megindulása modernizáló lépéseket követel a megyétől is. „Más viszonyok következtek, s ma már a vasút mellett jövője az autóbussz közlekedésnek van, amit az államvasutak igazgatósága is belátott, s ahol az szükségesnek mutatkozott, autóbussz járatokat állított be a vasútvonal helyett. Ez magával hozza azt, hogy mi is közútjaink jó karba helyezését szorgalmazzuk, hogy a községek úgy egymás között, mint a vasútállomásokkal összeköttetésbe juthassanak.”⁴⁰

A megye a közlekedési fejlesztések fedezésére hosszú lejáratú beruházási kölcsönt vett fel. Ennek fedezetéül a megye lekötötte a vasutakon és hajón szállított áruk után a vármegye javára kérendő vámszedési jog gyakorlásából befolyó jövedelmeit. A munkák korai megkezdését elősegítette, hogy a megye 1926-ban egy nagyobb összegű állami előleget kapott. A megyéhez

³⁸ TML Alispáni iratok. 1920. 04. 13./6. rkgy./7–13. Forster Zoltán alispán időszaki jelentése.

³⁹ Uo. Dr. Éry Márton alispán hozzászólása. 1926. 06. 08./340. rkgy./10179. alispáni/1926. 268–271.

⁴⁰ Uo.

sok szállal kötődő Pesthy Pál igazságügyi miniszter és Erdélyi Aladár nemzetgyűlési képviselő eszközölték ki ezt a soron kívüli kiutalást.⁴¹

A beruházás nyomán megépült Dombóvár–Kurd törvényhatósági út segítségével a megye központja jobban megközelíthetővé vált Dombóvár, illetve Baranya és Somogy megyék irányából is. A Paks–Németkér vonal teljes kiépítése, pedig a vármegye nyugati részét és a szomszédos megyéket kapcsolta be jobban a dunántúli forgalomba.

Az 1920-as években kezdődött meg a közúti közlekedés, azon belül is az autóbusz-közlekedés szerepének növekedése a vizsgált térségben. A közutak kiépítettsége a négy dél-dunántúli megyében folyamatosan javult időszakunkban. Egyre több a szilárd burkolattal ellátott út és bekötőút, amelyek már gépkocsi és autóbusz (vagy ahogy a kortársak szívesen használták, „társaskocsi”) közlekedésre is jobban alkalmasak voltak. Az úthálózat sűrűsége Zala megyében volt a legmagasabb, nemcsak a régióban, hanem országos szinten is. Ez nem magyarázható csupán az aprófalvas szerkezettel, hiszen Baranya megyében is az aprófalvak jelenléte meghatározó. A baranyai közutak jóval nagyobb forgalmat bonyolítottak le, a két megye vasúthálózatának sűrűségében mégsem volt jelentős különbség. Valószínűleg a domborzati viszonyokkal állt összefüggésben a zalai szegtelepülések nagyobb bekötőút igénye.⁴²

A vasúthálózatot az 1920-as években gazdaságossági szempontok miatt már nem lehetett tovább sűríteni. A vasúttal nem rendelkező városok és járási székhelyek számára az utasforgalom lebonyolítására kézenfekvő megoldásként az akkor induló autóbusz-közlekedésbe való bekapcsolódás kínálkozott. Az autóbusz-közlekedés térszerkezetét a két világháború között azonban a rentábilis működtetés és a lehetséges legnagyobb kitermelhető nyereség, és nem a területileg kiegyenlítettebb ellátottságra való törekvés alakította. Több esetben a vasút és az autóbuszvonal egymással párhuzamosan haladtak. Ebben a kérdésben gyökeres fordulat először csak a második világháború után történt államosítások hoztak.

A közlekedés korabeli állapotának és lehetőségeinek bemutatásakor érdekes, az összképet színesebbé tevő adalékokkal szolgálnak a turizmus fejlesztését szolgáló kiadványok az 1920-as évekből. Az első világháborút követően az idegenforgalom, ahogy a gazdaság többi szektora is, nehezen talált magára. Még a Monarchia utolsó hónapjaiban alakult meg az első magyar

⁴¹ TML Alispáni iratok. 1926. 08. 14./340. rkgy./379.

⁴² ERDŐSI Ferenc: Zala megye települései és a közlekedés. = Zalai Gyűjtemény 27 (1987) 178–179.

idegenforgalmi szervezet, az Országos Idegenforgalmi Iroda, amelynek elsősorban a beutazó turizmus fejlesztése volt a feladata. A sikeres konszolidáció eredményeként a külföldiek nagyobb bizalommal fordultak Magyarországra felé, egyre több turista érkezett az országba az évtized második felében. Mivel az állami felügyelet és befolyás a gazdaságnak ebben a szektorában különösen gyenge volt, így a megyék és különösen a turizmusban érintett városok maguk igyekeztek tenni valamit önszerveződés formájában a vendégforgalom növelése érdekében. Így a turizmus és annak kapcsolódó szegmensei a civil szerveződések egyik kiindulópontjává váltak.⁴³

Az 1920-as évek elején a beutazó vendégforgalom hirtelen megugrása mögött azonban nem a turizmus és a vendéglátás emelkedő színvonala állt, hanem – sajnálatos módon – a korona inflációja. A nemzeti valuta értékvesztését nem követte radikálisan a belföldi árszínvonal emelkedése, így a külföldiek számára – amennyiben azok stabil valutával rendelkeztek – Magyarország Európa egyik legolcsóbb országává vált, ez a gazdasági „csapás” így áttételesen megnövelve az idegenforgalom versenyképességét.⁴⁴

A húszas években a magyarországi autós turizmus is fejlődésnek indult. 1930-ra a nyilvántartott gépjárművek száma a Királyi Magyar Automobil Club adatai alapján már meghaladta a harmincezret.⁴⁵ 1928-ra elkészült „Magyarország Túra Könyve” című kiadvány, amely elsősorban a klubtagok számára készült, azonban idővel széleskörű elterjedése következtében, lényegében valamennyi autós számára jól használható kézikönyvvé vált. Az országban 26 részletesen kidolgozott túraútvonalat ajánlottak az autóval utazóknak. Ezek közül több érintette a dél-dunántúli régiót is. A 21. számmal jelzett autós útvonal a Mohács–Pécs–Kaposvár–Nagykanizsa útvonalat ismertette, annak számos turisztikai látványosságával.⁴⁶

Az első világháború utáni közlekedésfejlesztés, a közúti és vasúti forgalom újjászervezése és fokozatosan, helyi jelleggel meginduló modernizációja az 1920-as évtizedben a megyék közötti együttműködések egyik leglátványosabb megnyilvánulási formájává vált. A közlekedés rekonstrukciója és fejlesztése természeténél fogva mindig nagyobb területi egységeket érint, mint az adott kisméretű közigazgatási egységek, esetünkben a vármegyék. Az együttműködés szükségessége több forrásból is fakadt. Egyrészt a köz- és vasúthálózat építéséhez szükség van különböző kemény kőzetanyagra

⁴³ A turizmus kézikönyve. Bp., 1998. Függelék, 11.

⁴⁴ HALÁSZ Imre: Somogy turizmusáról. „Az utas könyve” turisztikai kínálata alapján. = Somogy megye múltjából. Kaposvár, 2005. 217–218.

⁴⁵ Katona András: Magyar Autóklub 1900–2000. Bp., 2000. 31.

⁴⁶ Magyarország Túra Könyve, Bp., 1928. 173–174.

(bazalt, andezit, folyami kavics, stb.). Azonban ilyen lelőhelyekkel nem minden megye rendelkezett. Ezért az összefogás már a nyersanyag-csere, azaz korlátozott barter-jellegű üzletek formájában is megvalósulhatott.

A közlekedési fejlesztések másik nagyon jellemző sajátossága a tőke- és pénzigény, ami szintén a megyehatárokat átívelő együttműködés és közös „lobbizás” irányába motiválta az adott politikai-gazdasági elit tevékenységét. Ezért a közlekedés fejlesztése nem nélkülözhetette az egységes, az egész országot, régiót magába foglaló koncepciót. A megyék együttes pénzügyi befektetései többszörösen is megtérültek és ezzel az akkori döntéshozók is tisztában voltak. Hiszen a közlekedési hálózat a gazdaság működésére nagyon jótékony hatást gyakorolt: vonzotta a befektető tőkét, illetve motiválta a gazdasági kapcsolatokat, amelyek szintén a gazdaság rentabilitását erősítették, ami ismételten visszahatott a megyék közötti kapcsolatokra.

SUMMARY

PÉTER PAPP

The State of Railway Transport in Southern Transdanubia in the 1920s

Concluding the First World War, the Paris Peace Treaty created new conditions for Hungary, which was one of the losers. After losing two thirds of its territory, the country managed to modernize its transport. Besides railway, transport by road began to grow. Realizing the strategic importance of railway, the government reorganized rail transport within the new borders of the country. The study, with the help of printed materials at the time and archival sources, presents how railway was reorganized in the region south of Lake Balaton (Baranya, Somogy, Tolna, Zala counties). The occupation of the southern part of the country by the Serbs until 1921 made reconstruction even more difficult. It was a commercial agreement between Hungary and Yugoslavia in 1926 that secured the complete reconstruction of train service. A new railway bridge built at Dunaföldvár in 1928-1930 made it possible to establish a connection with the Great Plain across the Danube.



Csokonai Vitéz Mihály
1773–1805