



Győr

Újkomárom

Komárom

Almásfüzitő

Annavölgy-S.

Veszpr.  
Varsány

Kisbér

Bicske

Székesfehérvár

Hajmáskér

Börgönd

Veszprém

Bal.kenese

Bal. almádi  
Balatonfüred

Alsóörs

Lepsény

Tapolcza

Révf.

Siófok

Rétszilás

Bad.

Balatonboglár

Fonyód

Tamási-Majsamik.

Kesző-



közlekedés- és  
technikatörténeti  
SZEMLE

2020



**MAGYAR MŰSZAKI  
ÉS KÖZLEKEDÉSI  
MÚZEUM**



MAGYAR MŰSZAKI ÉS KÖZLEKEDÉSI MÚZEUM

1072 Budapest, Rákóczi út 42. VIII. emelet

[www.kozlekedesimuzeum.hu](http://www.kozlekedesimuzeum.hu)

**Felelős kiadó:** Vitézy Dávid

**A szerkesztőbizottság tagjai:**

Dr. Zsigmond Gábor (elnök)

Dr. Fónagy Zoltán, Dr. Horváth Balázs, Szedlmajer László,

Merczi Miklós, Rob Shorland-Ball

**Szaklektorok:**

Dr. Ablonczy Balázs, Dr. Frisnyák Zsuzsa, Dr. Honvári János, Dr. Kaposi Zoltán,

Kloska Tamás, Dr. Nagy Ágnes, Dr. Szelke László, Dr. Vajda Barnabás

**A kiadványt szerkesztette:**

Balogh-Ebner Márton, Dr. Zsigmond Gábor

**Szerkesztőségi titkár:** Balogh-Ebner Márton

**Olvasószerkesztő:** Legát Tibor

**Fordítás:** Douglas Arnott, Vitéz Ágnes

**Korrektor:** Macskássy Zsuzsanna

**Tipográfia:** Kiss Barnabás

*A Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum fenntartója  
az Emberi Erőforrások Minisztériuma*

**Nyomta és kötötte:** Keskeny Nyomda

1158 Budapest, Rákospalotai határút 6.

**Felelős vezető:** Keskeny Árpád ügyvezető

ISSN: 2630-8029



## Főigazgatói előszó

Magyarország 20. századi történetének kiemelkedően fontos mérföldköve az első világháborút lezáró trianoni békediktátum. Az igazságtalan békeszerződés közlekedéstörténeti szempontból is fordulópont: egy kiemelkedően sikeres korszak tragikus lezárása, de egyben egy új periódus kezdete is. A békeszerződés 100. évfordulója megújuló múzeumunk számára is fontos, ezért a Közlekedés és Technikatörténeti Szemle 2020-as számát ennek a témának szenteltük. Az írások - jórészt a múzeum egyre alaposabban feldolgozott képanyagával kiegészítve - egyúttal készülő új állandó kiállításunkhoz is tudományos háttérrel adnak.

Száz évvel ezelőtt Magyarország elvesztette vasútvonalainak jelentős részét, sok ezren váltak földönfutóvá, és lettek hosszú évekre vagonlakók, a közlekedési hálózat durva megcsonkítása súlyos gazdasági és társadalmi károkat okozott. Az akkori döntéshozókra, mérnökökre és közlekedési szakemberekre várt a feladat, hogy az elvágott kapcsolatokat újjal helyettesítsék és az elvesztett erőforrásokat pótolják. A közlekedés újjászervezése volt az egyik előfeltétele annak, hogy a megcsonkított ország ismét működőképes legyen, és néhány éven belül fejlődésnek induljon. Ezt a folyamatot mutatja be Péterffy-Cserháti Katalin tanulmánya a MÁV 1918 és 1927 közötti helyzetéről. Természetesen 2020 Magyarországon sokkal kedvezőbb helyzetben vagyunk, de a vasúti hálózat alapjai lényegében az első világháború utáni átalakulás óta változatlanok, kevéssé követték az elmúlt évtizedek óriási változásait - elég csak a budapesti vasúti hálózat változatlanóságára gondolni. Az e téren előttünk feladat tehát hasonló léptékű, mint 100 éve.

A közösségi közlekedésnek Budapesten és a vidéki városokban is át kell vennie olyan funkciókat, amelyekkel csökkenthető a környezeti terhelés, és ezáltal javítható a lakók életminősége. Kötetünkéből kiderül, hogy ez sem előzmények nélküli: a két világháború között a főváros komoly lépéseket tett, hogy a közlekedési infrastruktúra ki tudja szolgálni gyorsan gyarapodó lakosságát. Balogh-Ebner Márton tanulmányából kiderül, hogy Budapest fejlődését nem törte meg a világháborút követő összeomlás, és újonnan kiépülő negyedeit a budai hegyekben és a pesti oldalon az 1930-as évektől már ki tudta szolgálni buszvonalakokkal. Az évtized közepére az új kerületek közlekedési infrastruktúrája jelentős mértékben felzárkózott a belvároséhoz: a közösségi közlekedés fejlesztése szorosan követte a város területi növekedését. Ha a budapesti agglomeráció közlekedésének jelenlegi problémáit nézzük, e minta ma is követésre érdemes.

Cseh Valentin a magyar olajipar Trianon előtti és utáni helyzetét elemezve rávilágít, hogy több évtizedes tőkebefektetés veszett oda azzal, hogy az ország a békeszerződésben elvesztette összes addig ismert szénhidrogén-lelőhelyét és finomítóinak többségét. Magyarország hosszabb időre kőolajimportra szorult, de 1930-ra már felépült egy korszerű finomító

Csepelen, és 1937-re hazánk ismét olajkitermelő országgá vált. E nélkül elképzelhetetlen lett volna, hogy Magyarország bekapcsolódjon a motorizáció forradalmába, ami akkor a legkorszerűbb technológiát jelentette a közlekedés fejlődésében.

Domonkos Csaba a budapesti hídvám eltörlésének mára jórészt elfelejtett történetével ismerteti meg az olvasót, Gidó Csaba pedig bemutatja, hogyan élte meg a MÁV erdélyi vasúti személyzete az 1916 és 1918 közötti nehéz időszakot, amikor a román betörés súlyos károkat okozott a dél-erdélyi és a székelyföldi vasúti társadalomnak. Hevő Péter tanulmányában körüljárja, mi történt a Csehszlovákiához került komáromi hajógyárral a két világháború között: az üzem és a város életében egyaránt maradandó károkat okozott az impériumváltás, de mindkettő képes volt alkalmazkodni a megváltozott szituációhoz, és a sorozatos krízisek ellenére a gyár jelentős külföldi megrendelésekhez jutott. A nagy múltú üzem történetének ez a fejezete idén azért is érdekes lehet számunkra, mert a máig működő révkomáromi hajógyár is részt vett a 2020 szeptemberében átadott Duna-híd építésében, amely régóta hiányzó közlekedési kapcsolatot teremtett meg a két Komárom és a két szomszédos ország között.

Dr. Horváth Csaba Sándor a Sopron környéki HÉV-ek és a GYSEV, Kalocsai Péter pedig Vas vármegye példáján mutatja be, hogyan vágták el a természetes közlekedési kapcsolatokat az újonnan meghúzott országhatárok, de arra is rámutatnak, milyen erőfeszítések történtek annak érdekében, hogy a megváltozott viszonyok ellenére se szakadjon meg az érintkezés a korábban összetartozó területek között. Éppen az a tény, hogy az új államhatárok sok esetben évszázadok óta létező közlekedési kapcsolatokat vágtak el, segítette annak felismerését, hogy a határmenti térségek fejlődéséhez elengedhetetlen a határok átjárhatóságának biztosítása.

Tóth Bálint a múzeumban őrzött Szilber-hagyatékon keresztül ismerteti a magyar repüléstörténet korai időszakának egy érdekes fejezetét, a Francia-Román Légiforgalmi Rt. budapesti állomásának történetét, Pelles Márton és Zsigmond Gábor pedig a fiumei magyar kereskedelmi tengerészet megszűnését mutatja be, ami az adriai kikötőváros gazdasági fénykorának is véget vetett.

A múzeum életében fontos év volt 2020: elindult az Új Közlekedési Múzeum tervezése az egykori Északi Járműjavító területén Kőbányán. Emellett tervezzük az egykori kelenföldi indóház műemlék épületének megmentését és vasúttörténeti tartalommal való megtöltését. Már készülünk a következő évre is: 2021-ben remélhetőleg megnyithatjuk a múzeum új otthonát adó volt járműjavító üzem területének egy részét, ahol hosszú évek után először újra nagy időszaki kiállítással jelenünk meg. A munka talán legizgalmasabb része azonban az archívumunkban zajlik, ahonnan tudással és hiteles dokumentumokkal, térképekkel, fényképekkel telnek majd meg új otthonaink falai. Ennek a kutatómunkának az eredményeiből ad ízelítőt az idei *Szemle*.

Vitézy Dávid  
főigazgató

# TARTALOM

Balogh-Ebner Márton

**Budapest új kerületei és közlekedési infrastruktúrája**

**1920 és 1944 között | 9**

Cseh Valentin

**A magyar olajipar Trianon előtt és után | 47**

Domonkos Csaba

**A budapesti közúti hidak hídvámja és eltörlésük 1918–1920-ban | 85**

Gidó Csaba

**Szemelvények az erdélyi vasúti személyzet és műhelymunkások**

**történetéből 1916–1918 között | 115**

Hevő Péter

**Újrakezdés és alkalmazkodás – A komáromi hajógyár**

**a két világháború között | 145**

Horváth Csaba Sándor

**A GYSEV, a Sopron környéki HÉV-ek és Trianon | 179**

Kalocsai Péter

**A trianoni béke hatása Vas vármegye közlekedésére | 213**

Tóth Bálint

**Szilber József visszaemlékezése a Francia–Román Légiforgalmi Rt.  
budapesti állomásának létrehozásáról | 263**

Pelles Márton–Zsigmond Gábor

**A fiumei magyar kereskedelmi tengerészet megszűnése | 293**

Péterffy-Cserháti Katalin

**A megcsonkított államvasutak társadalma időben és térben  
– A Magyar Királyi Államvasutak gazdasági és társadalmi helyzete  
1918 és 1927 között | 329**

## **BALOGH-EBNER MÁRTON**

### **Budapest új kerületei és közlekedési infrastruktúrája 1920 és 1944 között**

Budapest 1873 utáni fejlődése a világ metropoliszai közé emelte a magyar fővárost. Az első világháború áldozatait, majd az 1918-at követő összeomlás azonban ezt a fejlődést nem törte derékba. A város területe 1920-at követően jelentősen megnőtt, korábban lakatlan területek épültek be, erre szükség is volt, mert a lakosság szám több, mint 50%-kal megnőtt. Az új városrészek eltérő fejlődése függött azok földrajzi adottságától, telekáraitól, illetve az oda költözők anyagi lehetőségeitől is. Az 1920-as évek második felétől megszorodó ingatlanberuházások és a közlekedési infrastruktúra fokozatos fejlesztése kölcsönösen ugyanabba az irányba hatottak: egybefüggő új lakónegyedek létrejöttét tették lehetővé. A Trianon utáni Székesfőváros közlekedési vállalatai az új kerületeknek a város vérkeringésébe való bekapcsolásával bebizonyították, hogy Budapest életében, gazdasági értelemben a békeszerződés nem jelent éles választóvonalat.

## **MÁRTON BALOGH-EBNER**

### **New districts and transport infrastructure of Budapest between 1920 and 1944**

*The development of Budapest after 1873 elevated the Hungarian capital to the rank of metropolitan city in the world, a process not disrupted by the losses of World War I and the subsequent collapse after 1918. The area of the city increased significantly after 1920 and, previously uninhabited areas were developed, which was necessary because the population increased by more than 50%. The divergent development of the new districts depended, among other things, on their geographical features, land prices and the financial means of the new inhabitants. The increase in real estate developments from the second half of the 1920s and the gradual development of transport infrastructure pulled in the same direction, allowing the creation of new and contiguous residential areas. By including the new districts in the fabric of the city, the transport companies of the post-Trianon capital proved that, in economic terms, the peace treaty did not draw a sharp dividing line through life in Budapest.*

Balogh-Ebner Márton

**BUDAPEST ÚJ  
KERÜLETEI ÉS  
KÖZLEKEDÉSI  
INFRASTRUKTÚRÁJA  
1920 ÉS 1944  
KÖZÖTT**





Budapest fejlődése a 19. században olyan hatalmas lendületet vett, hogy az 1873-ban egyesülő, a század elején még csak pár tízezres Buda és a nála ugyan jóval nagyobb, de a százezer főt csak 1850-ben átlépő Pest a századfordulóra megsokszorozta lakosságát.<sup>1</sup> Az 1918 és 1920 közötti összeomlás után a körülmények drámaian megváltoztak: régi tényezők hatóereje megszűnt, viszont új tényezők hatni kezdtek. Joggal vetődik fel a kérdés, hogy a város növekedésének lendülete miként változott meg. Ha pusztán közigazgatási szempontok szerint vizsgáljuk a fővárosnak az első világháború utáni növekedését, akkor az 1930-as években létrehozott új kerületek (XI–XIV.) jelölhetik ki az irányokat.<sup>2</sup> A kerületek kialakítása azonban olyan szerves folyamat volt, amelynek előzményei az 1930-as éveknél jóval korábbra tehetőek. Tanulmányom célja az, hogy az említett négy kerületre összpontosítva megvizsgáljam, hogy azok miért, milyen különbségekkel, miként alakultak ki; az urbanizáció motorjai közül kettőt kívánok fókuszba állítani, az újonnan létrejövő otthonokat és az elérésükhöz feltétlenül szükséges közlekedési infrastruktúrát.

A budapesti kerületek kialakulásával kapcsolatban fel kell tennünk azt a kérdést, mi idézte elő beépülésüket, és minek volt köszönhető az azokat behálózó infrastruktúra létrejötte. Urbanizációtörténeti közhely, hogy a közösségi közlekedés ösztönzően hat egy-egy kerület fejlődésére, elég csak arra gondolnunk, hogy már a metró- vagy villamosvonalak átadásával kapcsolatos várakozások is ingatlanár-növekedést szoktak előidézni. Ez azonban nem jelenti azt, hogy a kerületek kialakulása pusztán a közlekedési fejlesztésre volna visszavezethető. Mivel azt tervek, költségszámítások és engedélyezési eljárások előzik meg, felmerül a kérdés, valóban a közlekedési hálózat kialakulása volt-e a beépülés motorja vagy voltak más hatások is, amelyek elősegítették a XI–XIV. kerület rohamos beépülését.

Az itt felvetett történeti probléma egyes aspektusait tekintve a szakirodalom, mint a későbbiekben rávilágítok, kevés támpontot ad vagy éppen teljességgel hiányzik, így tanulmányomban nem vállalkozom a téma teljes körű feldolgozására, további kutatások és publikációk szükségesek minden válasz kifejtéséhez.<sup>3</sup> A rövid szakirodalmi áttekintésen túl egy szempontunkból talán keveset használt forrástípus, a térképek segítségével

1 | Pest lakossága az 1850-es népszámlálás szerint 106 379 fő volt. DÁNYI DEZSŐ 1993: *Az 1850. és 1857. évi népszámlálás*. Központi Statisztikai Hivatal, Budapest: p. 70. A főváros lakossága 1869-ben 270 685 fő volt, míg 1900-ban 716 476! A Magyar Korona Országainak 1900. évi népszámlálása. In: *Magyar Statisztikai Közlemények 1900*. Új sorozat 1. köt. Magyar Kir. Központi Statisztikai Hivatal, Budapest: p. 535.

2 | Az 1930. évi. XVIII. törvénycikk alapozta meg a kerületek létrejöttét, azonban az előjárások létrehozása a következő egy évtized eredménye volt. VÖRÖS ERNŐ 1930: *XVIII. törvénycikk Budapest székesfőváros közigazgatásáról*. Magyar Jogi Szemle, 1930. II. évf. 10. sz.: p. 438.

3 | A téma szűkítésével óhatatlanul a felvethető kérdések körét is le kellett volna szűkíteni, ezzel azonban a további kutatásokra irányuló ösztönző hatás is csökkenne, így ettől a lehetőségtől elálltam.



mutatok rá több olyan problémára, amelyek a fenti kérdésekhez tartoznak: Budapest új városnegyedei beépülésének és a közlekedési infrastruktúra fejlesztésének összefüggéseit vizsgálom. A székesfővárosi döntéshozatal különböző iratainak (közgyűlési jegyzőkönyvek,<sup>4</sup> a polgármesteri ügyosztályok iratai<sup>5</sup> stb.), a közlekedési vállalatok, s elsősorban a BSzKRt. iratainak tanulmányozása – a vállalat iratanyaga több száz dobozt tesz ki,<sup>6</sup> míg az általa kiadott éves statisztikai jelentések minden évre elérhetőek – további pontosításokra, kiegészítésekre teremthet lehetőséget. Írásom egy nagyobb, folyamatban levő kutatás eddigi eredményeire épül, így bizonyos kapcsolódó kérdések megválaszolására a későbbiekben vállalkozhatom. Készülő doktori disszertációmban az 1945 és 1949 közötti lakáshasználatot, -tulajdonlást, -birtoklást vizsgálom többnyire ugyanezekben a kerületekben, az ottani lakások és lakóik, történetem „főszereplői” részben ugyanazok.

## Budapest kétféle gyarapodása

Ha a magyar főváros első világháború utáni növekedését kutatjuk, érdemes fizikai-földrajzi kiterjedésének változását és a lakosság szám növekedését egymás mellé állítva vizsgálnunk, hogy a kapott válaszok a nagyobb összefüggésekre világítsanak rá. Tanulmányom az eddigi, viszonylag bő szakirodalmi eredményeket annyiban egészítheti ki, hogy a közlekedési infrastruktúrából kiindulva kíván pontos(abb) válaszokat adni a korábban felmerült, vagy az újonnan felmerülő kérdésekre.

Budapest lakossága az első világháború vége után tovább nőtt, az 1910-es években átlépte az egymillió főt, az 1930-as évek derekán pedig elérte a másfél milliót.<sup>7</sup> 1920 után a város gyarapodása, a megelőző évekhez hasonlóan, nem belső, hanem külső népszaporulatból, azaz a bevándorlásból származott. Lackó Miklós megjegyzi, hogy a bevándorlók többsége Pest és Fejér megyékből érkezett, s a szegényebb néprétegekhez tartozott.<sup>8</sup> A Trianonban elcsatolt területekről további százazrek költöztek a maradék Magyarországra, s jelentős részük Budapestre.<sup>9</sup> A menekülők társadalmi összetétele azonban nagyon heterogén volt, csak egy részük rendelkezett annyi vagyonnal, hogy saját lakást tudjon magának

4 | A jegyzőkönyveket minden évben kiadta a Székesfőváros.

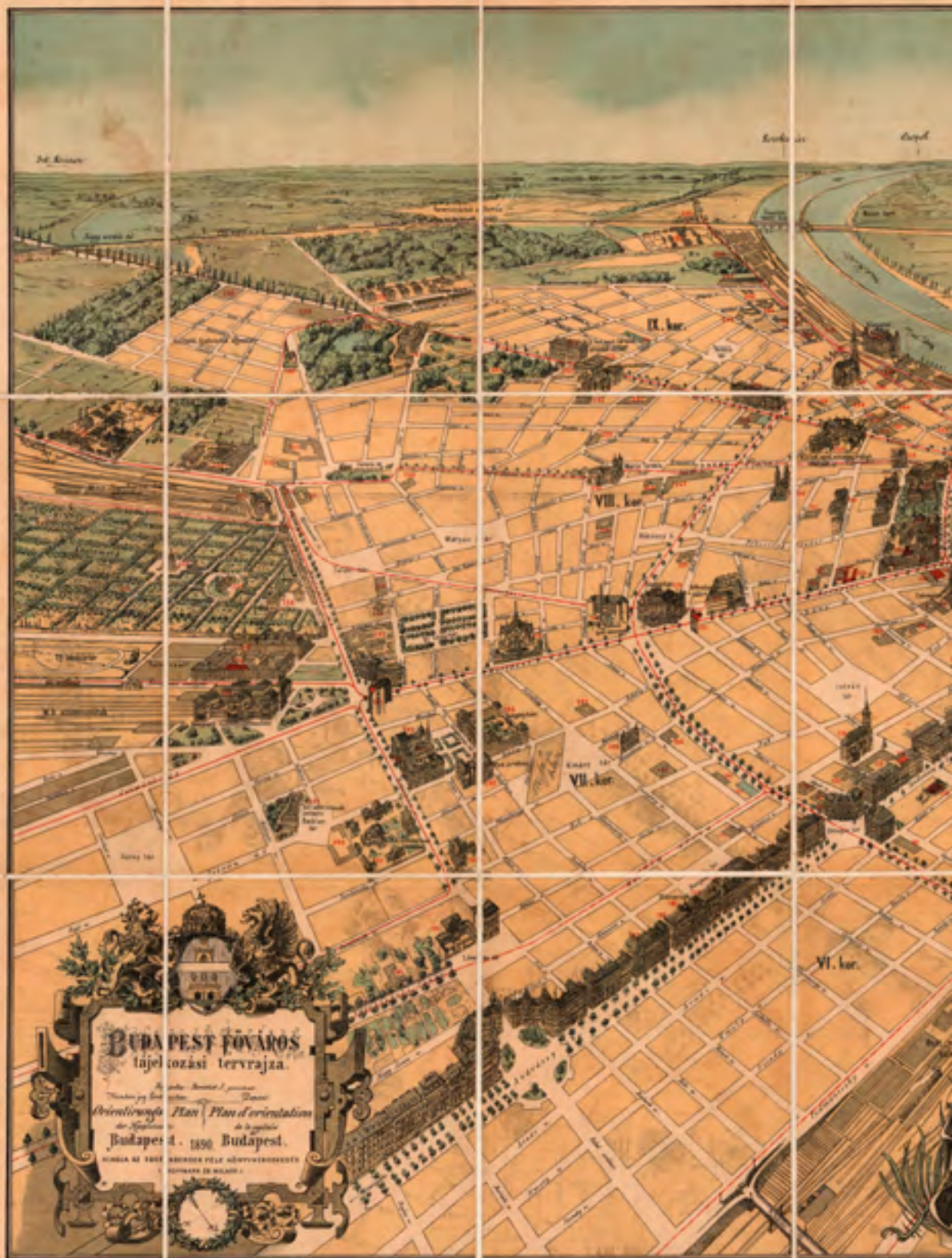
5 | Budapest Főváros Levéltára IV.1409.c Polgármesteri Ügyosztályok Központi Irattára.

6 | BFL XI.1519 Budapest Székesfőváros Közlekedési Rt. iratai.

7 | Központi Statisztikai Hivatal honlapján közölt területi adatok, 1.1.1.1.A népesség számának alakulása, népsűrűség, népszaporodás. [http://www.ksh.hu/nepszamlalas/tablak\\_teruleti\\_01](http://www.ksh.hu/nepszamlalas/tablak_teruleti_01). Utolsó hozzáférés: 2020. 06. 30.

8 | LACKÓ MIKLÓS 1998: [Budapest történet] *A két világháború között*. Budapesti Negyed, 6. évf. 2–3. sz.: p. 178.

9 | A Trianon100 MTA Lendület kutatócsoport adatbázisában több, mint 15 000 név szerepel, ennek negyede, 4157 név (és hozzátartozói) költöztek-menekültek a fővárosba. <http://trianon100.hu/cikk/menekultadatbazis-a-trianon-100-honlapjan>. Utolsó elérés: 2020. 06. 10.



24. Körzet

Erődség

Erőd

II. ker.

VIII. ker.

VII. ker.

VI. ker.

# BUDAPEST FŐVÁROS

térképezési tervrajza.

*Orienčníkový Plan / Plan d'orientation*  
de la capitale  
Budapest. 1. 1850 Budapest.

MIKSA XI. 1850. ÉVI TÖRÖLÉS ÉS ALÁÍRÁSOKKAL  
KÖZZÉTETVE A HATÁROZAT





1. Budapest főváros tájékoztató térképe, 1890. MMKM TKGY 1018.

biztosítani. A menekültek Budapestre érkezése tovább súlyosbította a lakásínség miatt már korábban létező társadalmi problémákat.<sup>10</sup>

A lakosságnövekedés olyan kihívást jelentett, amelyet csak az ingatlanállomány jelentős növelése orvosolhatott (volna). Noha a lakásínség az 1940-es évekig nem oldódott meg, ez nem jelentette azt, hogy Budapesten ne került volna sor jelentős új építkezésekre. Ha a város földrajzi értelemben vett növekedését vizsgáljuk, azaz az újonnan létrejövő negyedeket vesszük sorra, akkor elsősorban az új kerületek rohamos beépülését figyelhetjük meg, ahogy azt Gyáni Gábor megállapította, a Nagykerúton belül nem történt érdemleges építkezés.<sup>11</sup> A XI. és a XII. kerületek a korábbi I. kerület feldarabolásából jöttek létre, míg a XIII. az V., a XIV. pedig a VI. és a VII. kerületekből leválasztott területeken.<sup>1213</sup> Ezek vonatkozásában elmondható, hogy az előző oldalpáron közölt, 1890-ben, madártávlatból rajzolt térképen jól látszik, hogy a budai oldal jobbára a mai XI. és XII. kerületben beépítetlen, a külső II. és a XIV. kerületeket nem is tüntették fel, miként Angyalföldet sem. Tizenhárom évvel később, 1903-ban még mindig hasonló állapotok uralkodtak, azzal a különbséggel, hogy ekkor már gőzerővel zajlott az akkor még nem létező Újbuda beépítésének előkészítése.<sup>14</sup> Sőt, Domonkos Csaba friss tanulmányából az is kiderül, hogy a Boráros téri híd tervezése már a 19. században napirenden volt.<sup>15</sup>

Ha a rendelkezésre álló helyeket a másik oldalról, a kereslet felől vizsgáljuk, akkor érdemes kézbe vennünk a korabeli kimutatásokat, munkákat. Áfra Nagy János 1934-ben írt munkájában kimutatta, hogy az ingatlanforgalom 1925 után Pestről Budára kezdett koncentrálni, már ekkor a polgári réteg I–II. kerületi építkezéseiről ír,<sup>16</sup> amely itt keresett magának egészségesebb otthont.<sup>17</sup> Kiemeli, hogy a pesti oldal keleti felén növekvő

10 | FERKAI ANDRÁS 1995: *Buda építészete a két világháború között. Művészeti emlékek*. MTA MKI, Budapest: p. 15.

11 | GYÁNI GÁBOR 2000: Budapest története 1873–1945. In: Bácskai Vera – Gyáni Gábor – Kubinyi András: *Budapest története a kezdetektől 1945-ig*. Várostarténeti tanulmányok 6. Budapest Főváros Levéltára, Budapest: p. 227.

12 | BFL XV.16.e.251 Nagy-Budapest térképe. Fontos megjegyezni, hogy a kerületi előljáráások működése nem indult meg a kerületek számát 10-ről, 14-re emelő 1930. XVIII. tc. kihirdetése után, erre csak az 1930–1940 közötti években került sor. ZOLTÁN JÓZSEF 1966: *Budapest történetének bibliográfiája 5. 1686–1950 Politika – Közigazgatás Budapest*. Fővárosi Szabó Ervin Könyvtár, Budapest: p. 578.

13 | A kerületek területe a későbbiekben tovább változott, a létrejövő XIII. kerület az (Új)Lipótváros sokemeletes társas-, és bérházait 1930-ban még nem kapta meg. Budapest székesfőváros térképe, Magyar Királyi Állami Térképészet, 1934–1936. BFL XV.16.e.251/36.

14 | Homolka József: Budapest székes-főváros és környékének térképe, BFL XV.16.e.251/145.

15 | DOMONKOS CSABA 2019: *Megépülhetett volna a Boráros téri híd már a 19. században?* Közlekedés- és Technikatörténeti Szemle, Budapest: p. 103.

16 | Fontos megjegyezni, hogy Áfra Nagy itt még a XI. és a XII. kerületek létrehozása előtti I. kerületről ír! ÁFRA NAGY JÁNOS 1934: *Az ingatlanpiaci forgalom és a telekárak újkori alakulása Budapesten*. Városi Szemle, 20. évf. 4. sz.: p. 510.

17 | Az egészségesebb itt nemcsak az újépítésű ingatlanok környékének tisztább levegőjére utal, hanem gyakran a dohos, penészes, vízöblítéses mellékhelyiség nélküli pesti bérházak viszonyaira is.

ingatlanárak miatt a szerényebb jövedelmű néprétegek már kiszorultak a beruházók köréből.<sup>18</sup> A fentiekből az állapítható meg, hogy a város lakásállományának növekedése a társadalmi olló növekedését jelentette, ugyanis a fővárosba költöző tömegek közül csak a módosabbak lakásigényeit tudta kiszolgálni. Így akár az elszakított területekről, akár az új határokon belülről érkezők közül csak a módosabbak vehettek maguknak ingatlant, vagy juthattak bérlakáshoz, új modern épületekben. A többieknek a meglévő, rosszabb státuszú lakásállomány, a városon kívülre való költözés vagy – a legrosszabb esetben – a nyomornegyedek maradtak. A helyzetet Ferkai András megjegyzése szerint az is súlyosbította, hogy a szerényebb keresetűeknek a szabályozás nem tette lehetővé a hegyvidéki minimum 1000 négyszögöles (3600 négyzetméter), a villanegyedekben pedig a minimum 300 négyszögöles (1080 négyzetméter) építési telkek vételét. A régi szabályozás, a nagy telekhatár-minimumaival eleve súlyos hatással volt a fővárosi lakás-szükségletre, ráadásul tovább rontotta a Trianon után Budapestre érkező tisztviselők és értelmiségiek lehetőségeit.<sup>19</sup> Ezen előnytelen szabályozás ellen már a korban is felemeltek a szavukat. Münnich Aladár 1933-ban úgy látta, hogy az építési szabályozás miatt a tehetősebbek 30 000 pengőért villát vagy családi házat építettek a város területén, ha nem bérlapalotákban éltek, az pedig, akinek ennyi nem volt, és nem akar bérlakásban élni, a peremterületre költözött.<sup>20</sup> Münnich számításaiban kiemeli, hogy az 1933-tól, az új rendezési szabályozástól számítva lehetővé vált a sorházak építése. Ez a háztípus a villaépítésekhez képest 32%-kal olcsóbb megoldást nyújtott, fenntartási költsége is kedvezőbb volt, s nem igényelte egyösszegű tőke rendelkezésre állását. Számításait részletezve kifejti, hogy egy 50–80 négyszögöles (180–288 négyzetméter) telek vásárlása körülbelül 2500–5000 pengőre rúghat (kb.  $2500/288 \approx 9$  P/nm –  $5000/180 \approx 28$  P/nm között), amely kisebb tőkét igényelt, mint a négyzetméterenként olcsóbb, de egészében nézve drágább nagy telek.<sup>21</sup> Számításaiból mindenképpen nyilvánvaló, hogy a jóval olcsóbb sorházi építkezés is csak/elsősorban a polgárság különböző rétegei számára kínált lakhatást.<sup>22</sup>

A teleknagyságot érintő szabályozás mögött az állt, hogy budapesti várostervezés a beépítettségi övezeteket úgy alakította ki, hogy a XI. kerület újonnan feltöltött, síkvidéki részei, a XII. kerületből Németvölgyi, a II. kerületből pedig a Margit körút

18 | ÁFRANAGY 1934: p. 510.

19 | FERKAI 1995: p. 15.

20 | MÜNNICH ALADÁR 1933: *A Sorházakról*. A Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye, 67. évf. 17–18. sz.: p. 106.

21 | Münnich példájában 120 négyszögöl, 432 négyzetméter, 7200 pengő, 17 P/nm.

22 | MÜNNICH 1933: p. 107.







vonala, a hozzá csatlakozó vízivárosi részekkel került a zárt beépítési övezetbe. Pesten, a XIII. kerületből Rákosrendezőig terjedő terület, a XIV. kerületből pedig az Aréna útig eső szakasz. Ami ezen kívül esett, azt lazán beépítendő övezetnek minősítették.<sup>23</sup>

A lakosság összetételének vizsgálata nélkül nem kaphatunk pontos választ arra, hogy kik laktak egy adott környéken és így pontosan milyen rétegek számára készült el a későbbiekben tárgyalt (közlekedési) infrastruktúra. A rendelkezésre álló szakirodalom segítségével ezt is vizsgálom. Mint az a fentiekből kiderült, új ingatlanok felépítésére szolgáló üres telkek alapvetően a későbbiekben létrejövő új kerületekben vagy az (akkori) városhatárokon kívül álltak rendelkezésre. Így, mint Lackó megjegyzi a „*húszas, de főleg a harmincas években megjelent a budapesti agglomerációhoz tartozó helységek egy másik típusa is: a kertvárosok vonzóereje. A módos rétegek mindinkább Budára, s ha lehetett, a budai dombvidékre települtek, a szegényebbek a Pestet vagy Dél-Budát körülvevő zöldövetet felé törekedtek.*”<sup>24</sup> Ez a megállapítás azonban csak részben igaz, a budai hegyoldal beépülésének vizsgálatát nem az 1920-as évekkel kell kezdenünk, hanem az ezt megelőző húsz évet is be kell vonnunk – annak ellenére, hogy ekkor még szerény volt annak mértéke.

Gál Éva tanulmányából kiderül, hogy a 19–20. század fordulóján már megkezdődött a *villanegyedek*<sup>25</sup> építése a város főbb útvonalai mentén és a belvároshoz közelebb eső területeken.<sup>26</sup> Mint megemlíti: A Rózsadombon és a Hegyvidéken csak azok laktak állandóan a 19. században, akiket a munkájuk oda kötött: kertészek, vincellérek, kocsmárosok. A villatulajdonosok nyaralónak használták ezeket az épületeket. Ennek elsődleges oka az infrastruktúra teljes hiánya volt.<sup>27</sup> A Rózsadombon – amely a II. kerület része – állandó lakás céljából először azonban nagyobb számban középosztálybeliek (pl. tanárok, tanítók) jelentek meg, akik az ingatlanok olcsósága és a jó levegő miatt vállalták a rossz infrastrukturális viszonyokat és – ami ezzel járt – a városba való nehézkes bejutást.<sup>28</sup> Gálhoz hasonlóan Ferkai András is kiemelte, hogy a Rózsadomb, a Gellérthegy csak a hidakhoz és a lábuknál húzódó főutakhoz közel eső lejtőkön népesült be lakóházakkal, villákkal, nagyobb részük beépítetlen volt. Ferkai megjegyzi, hogy a körülményekre jellemző, hogy a főváros törvényhatósági bizottsága még 1921-ben is olyan indítványt vitatott, ami a Gellérthegyen való legeltetés kérdését vetette föl.<sup>29</sup> Megállapította továbbá azt

23 | SIPOS ANDRÁS 2005: *Budapest városfejlesztési programja, 1930–1948*. Múltunk, 50. évf. 1. sz.: p. 176.

24 | LACKÓ 1998: p. 179.

25 | Kiemelés tőlem. B-E. M. A tanulmány szempontjából is releváns kérdés, hogy mit tekintünk villanegyednek, kik laktak ezeket az épületeket. Ezzel szemben a *villa* meghatározásával jelen munkámban nem foglalkozhatom.

26 | GÁL ÉVA 2009: *Lakás vagy nyaraló*. Budapesti Negyed, 2009. 63. sz.: p. 41.

27 | Uo. p. 35.

28 | Uo. p. 45.

29 | FERKAI 1995: p. 10.





**3. Újonnan elkészült Ganz fogaskerekű motorkocsi gyári fotón, mögötte a még ritkásan beépített budai hegyoldal 1929-ben. MMKM TTOKMGY 2019.2.1./1203**

is, hogy az első világháború után nagy, összefüggő területek voltak üresek a mai II., XI., XII. kerületben, ezeket csak itt-ott törte meg egy-egy nyaraló, illetve a főbb útvonalak mentén egy-egy családi ház. Kiemelte, hogy a budai hegyoldal beépülését alapvetően a közlekedés határozta meg: az utak és a hidak megépülése.<sup>30</sup> Ferkaihoz hasonló megállapításokat tett Gyáni Gábor is, szerinte az első világháború utáni két legfontosabb közlekedési vonatkozású beruházás a Boráros téri híd és a Széll Kálmán tér építése.<sup>31</sup> Gyáni munkájában kiemelte, hogy előbbivel Újbuda nagyvárosias beépítése erősödhetett a központtól távolabb eső területeken is. A II. és XII. kerület kiépülését az illusztrációként mellékelte Napraforgó utcai villanegyed utcaképe jelenítette meg munkájában, Gyáni képválasztásához több üzenet is köthető. A Napraforgó utcai telep házai a legmodernebb elvek mentén épültek fel, ami jelentősen megkülönbözteti az épületeket mind a belváros bérházaitól, mind a peremterületen elhelyezkedő szerényebb komfortfokozatú kertes

30 | Uo.

31 | Gyáni könyvében tévesen, Tisza Kálmán tér szerepel. GYÁNI 2000: p. 224.

házaktól.<sup>32</sup> Az 1920-as, 1930-as években épült családi házak, villák – nem csak a kísérleti telepen találhatóak – különböztek a századelőn épült budai villáktól. Kisebb telkekre épült, kompaktabb polgári lakásokból álltak. Jelentős különbségek is akadtak a lakók társadalmi státuszai között, de az ingatlanok vételét, építtetését a (felső) középosztály tagjai is megengedhették maguknak.<sup>33</sup>

A fenti, látszólagos ellentmondást fel kell oldanunk. Azt látjuk ugyanis, hogy egyfelől az építkezések elsősorban a középosztály anyagi lehetőségeihez igazodnak, a kispolgárság, a munkásság vagy a náluk is szegényebbek nem rendelkeznek megfelelő anyagiakkal a lakásvásárláshoz, miközben a betelepülők zöme éppen ezekből a rétegből került ki. Ez jól mutatja, hogy a társadalom térbeli eloszlása egyenlőtlen volt, mert míg a II., XI., XII., XIV. kerületi villanegyedek nagy területet foglaltak el, a szerényebb státuszú városnegyedek kisebb területen terjeszkedhettek.

Az utóbbiakban találunk munkás-, illetve kispolgári otthonokat is, melyek a XIII. kerület egyes részein épülhettek fel. Kiváló példája ezeknek az építkezéseknek az 1930-as évek második felében létrejött OTI-telep is, amely az Angyalföld vasútállomás (akkor Magdolnaváros pályaudvar), a Rákos-patak, a Balzsam utca, a Göncöl utca és a Rákospatak közötti részen épült fel, s földszintes, kis kerttel rendelkező, kispolgároknak és szakmunkásoknak készült ingatlanokból áll.<sup>34</sup> Hasonló, kis kerttel övezett családi-, és társasházak épültek a Lackó által is említett XI. kerületben, a körvasút töltésétől délre, Kelenvölgyben és Kelenföldön. Érdemes felidézni Gyáni Gábor a teljes budapesti lakosság összetételére vonatkozó adatait, eszerint 60% munkás, 25% pedig kispolgár volt!<sup>35</sup> Ha csak az új kerületek beépítését vesszük figyelembe, tehát a VIII., IX. X. kerületi építkezéseket nem, akkor azt tapasztaljuk, hogy míg a városi lakosság mintegy 15%-a építkezik a II. XII. és a XIV. kerületben, a XI. kerület jelentős részében, illetve a XIII. kerületi újlipótvárosi részén, addig a kispolgárság és a munkásság számára csak a XIII. kerület angyalföldi részén, és a XI. és XIV. kerület alacsonyabb státuszú részein épültek új ingatlanok. Gyáni megjegyzi, hogy jövedelmét tekintve a középosztály jelentős része idővel lesüllyedt a kispolgárság szintjére.<sup>36</sup> A társas- és bérházépítkezések elsősorban

32 | A Bauhaus épületek külső megjelenése és tervrajzai (részben) elérhetőek A Napraforgó utcai Bauhaus Egyesület honlapján: <http://napraforgoutca.hu/> Utolsó elérés: 2020. 07. 01.

33 | A „középosztály” itt csak annyit tesz, hogy módosabb, mint a kispolgárság, és kevésbé módos, mint a nagypolgárság vagy az arisztokrácia. A különböző állami vagy magánhivatalok tisztviselői, jogászok és mások letek otthonra ezekben az új épületekben.

34 | JUHÁSZ KATALIN 2010: *Rákosi Mátyás Kultúrbázis – a szocialista kultúra fellegvára*. Urbs – magyar várostörténeti évkönyv, 5. Budapest: p. 108.

35 | GYÁNI 2000: p. 232.

36 | Uo.

a XI. és a XIII. kerületre voltak jellemzőek, míg a családi házak építkezését a budai hegyvidéken, a XI. kerület déli síkvidéki területein és Angyalföldön figyelhetjük meg. Gyáni Gábor kiemelte, hogy a társadalomnak az angyalföldihez képest ellenkező pólusán elhelyezkedő rétegek építkeztek Budán, ahol összefüggő társasház- és családház-építkezés zajlott le. Fontos megjegyzése, hogy a budapesti szuburbanizációs folyamatokban a nyugat-európaival ellentétben nem az elit és a nagypolgárság költözött ki a városból, hanem az elszegényedő rétegek, és már az 1910-es évektől.<sup>37</sup> Gyáni megállapítása azonban kiegészítésre szorul a mi esetünkben. Nagybudapest megteremtése előtt a külváros jelentős része nem tartozott a fővároshoz, így míg Pestszenterzsébet, Újpest, Rákospalota, Csepel, Budatétény stb. csak a második világháború után lett Budapest része, az elit és a középosztály által preferált – drágább – területek pedig zömmel Budapesthez tartoztak már 1949 előtt is. A választóvonalat nem pusztán az jelölte ki, hogy melyik terület tartozott közigazgatásilag a székesfővároshoz, hanem az, hogy egy-egy negyedben milyen áron lehetett ingatlant venni vagy legalább bérelni. Míg az Angyalföldön a 21. század első negyedében megszűnő munkásnegyedek már a háború előtt is Budapesthez tartoztak, addig az akkor Rákospalotához, ma Újpesthez tartozó villák – a Görgey út környékén – csak 1949 után kerültek a főváros határain belülre. Ha Budapesten vagy vonzáskörzetében élőknek nem volt anyagi lehetőségük arra, hogy a főváros határain belül vegyenek vagy építsenek maguknak otthont, két lehetőségük maradt. Vagy a főváros területén béreltek, vagy a fővároson kívül építettek maguknak, s onnan jártak be Budapestre.<sup>38</sup>

## A fővárosi közlekedésszervezés válasza a kihívásokra

A lakhatás és a közlekedésszervezés közötti legfontosabb kapcsolat abból adódik, hogy a fővárosi lakosság lakhatását elsősorban nem az szabta meg, hogy ki mit dolgozott, hanem az, hol tudott magának igényei és anyagi lehetőségei szerinti lakhatást biztosítani. Ez azt eredményezte, hogy nagy távolságok rendszeres leküzdése vált szükségessé. Tanulmányom egyik legfontosabb kérdése tehát az, miként hatott a közlekedési hálózat kialakulása egyes területek beépülésére, az ingatlanárakra, s így az ottani lakosság összetételére. Arra való tekintettel, hogy az előző tematikus egységgel ellentétben, itt csak minimálisan támaszkodhatom szakirodalomra, a további kutatási eredmények

37 | Uo. p. 187.

38 | Nem rendelkezem arra vonatkozó adatokkal, hogy mennyire volt jellemző a fővároson kívül a lakásbérlés, jóllehet ez a kérdés új kutatási irányokat jelölhet ki.



4. A BSzKRt. számára épülő autóbuszok a Ganz gyárban. MMKM TTOKMGY 2019.2.1./1465

összegzéséig több kérdést vehetnek fel, mint amennyit kimerítően meg tudok válaszolni.

*„Aki á-t mondott, az mondjon b-ét is. Ha a főváros hozzájárult és lehetővé tette azt, hogy a hegyvidéken új városrész létesüljön, ha ottan építési engedélyeket adott ki, ha ott közműveket létesített, ha oda kitelepítette a maga támogatásával a lakosságot, akkor gondoskodnia kell arról is, hogy ennek a lakosságnak közlekedési eszközei legyenek.”<sup>39</sup>*

Az idézet a Székesfővárosi Közgyűlés 1936 végi üléséről, Párkányi Frigyesztől származik. Érdeemes megvizsgálunk Párkányi kijelentését – aki nem mellesleg a Svábhegyi Egyesület tagja és V. kerületi lakos volt –, ennek a későbbiekben még lesz jelentősége.<sup>40</sup> Ha szavaiból indulunk ki, megállapíthatjuk, hogy még 1936-ban is elégtelen volt a budai hegyvidék közlekedési hálózata, ami mindenképpen felvet kérdéseket. Gyáni Gábor a környék beépülésének (egyik) motorját az autóbusz-hálózat kiépülésében és a fogaskerekű vasút villamosításában látja.<sup>41</sup> A fogaskerekű vasút 1936-ban már hét éve

39 | A Székesfővárosi Közgyűlés 1936. december 9-ei közgyűlés jegyzőkönyve. Fővárosi Közlöny, 47. évf. 1936. 12. 29. 75. sz.: p. 2000.

40 | BFL VII.179.a – 1933 – 0211, Budai Napló, 23. évf. 1927. 10. 16. 890. sz.: p. 1.

41 | GYÁNI 2000: p. 227.

villamosítva volt. Gyánihoz hasonlóan Ferkai is megemlíti a fogaskerekű vasutat, de kitér a mai 56-os és 59-es villamosokra<sup>42</sup> és az 5-ös buszra is, amelyek elérhetővé tették a Farkasréti temető, Hűvösvölgy és Pasarét környékét.<sup>43</sup> A ma már nem létező 81-es (később 58-as) villamos szerepét, amely a Zugligetbe szállított utasokat, s amelyet mára egy ritkán közlekedő autóbusz váltott fel, nem említi azonban meg. Ha a kor emberének impresszióit akarjuk segítségül hívni, akkor Siklóssy László 1929-ben megjelent leírását is kézbe vehetjük. Ő ugyanis azt írja, hogy a „Fogaskerekű Vasút villamosítása nyomán a menetidő a Svábhegyig nem lett hosszabb, mint 19 perc.”<sup>44</sup> Siklóssy leírásából nem derül ki, hogy itt a Svábhegy állomásra gondol, vagy a végállomásra. Tőle azonban megtudjuk azt, hogy a legsűrűbb indítási időköz ekkor, vagyis 1929-ben 10 perc volt. Ezzel kapcsolatban Siklóssy az alábbi rendkívül fontos megjegyzést teszi: *“Az így modernizált fogaskerekű a polgárság széles rétegei számára teszi megközelíthetővé a Svábhegyet. Az idő manap pénz lévén, a Svábhegy most kapcsolódik be igazán a főváros életébe. A Svábhegyen ma télen-nyáron éppúgy lehet lakni, mint a Városliget villáiban.”*<sup>45</sup>

Tény, hogy a kötöttpályás közlekedés, így a fogaskerekű vasút, mind pedig a villamosvonalak csak kevésbé tárták fel a II., XI., XII. kerületeket. Noha a fogaskerekű villamosítása jelentős fejlesztésnek tekinthető, további közlekedésfejlesztések voltak indokoltak. Az alább közölt térképen – mely 1914-ben készült – már szerepelnek a villamosvonalak, s pályavezetésükkel összevethető az első világháború előtt beépült és beépítetlen területek elhelyezkedése is. Látszik, hogy az 1914 után beépült területek elérése nem lehetett szempont a kötött pályás vonalak megtervezésénél.

Az 1930-as években a budai villamoshálózat némileg átalakult ugyan, s a mai Villányi útra, az akkori Szent Imre herceg útjára, terelték a 61-es villamost,<sup>46</sup> amelyik ma is ugyanazzal a számozással jár. A három kerület nagy részét elsősorban domborzati okokból nem hálózták be vágányok. Párkányi fenti felszólalását a Budapesti Autóbusz-közlekedési Részvénytársaság (BART) vonalainak a BSzKRt általi átvételével kapcsolatban rögzítették; aki így a budai közlekedés javításának érdekében állt ki. Ehhez feltehetően a Svábhegyi Egyesületi tagság és a tagtársak adták a motivációt, mert ő ugyan az V. kerületi Aulich utcában lakott, de a nyaralója a Szépkilátás utcában volt a Svábhegyen, nem messze a fogaskerekű vasút állomásától, így a buszjáratok üzemeltetése mellett

42 | Akkor 83-as villamos. Merre menjek. Budapest közlekedési térképe. Teljes utcanévjegyzéke BFLXV.16.e.251/151.

43 | FERKAI 1995: p. 10.

44 | SIKLÓSSY LÁSZLÓ 1987: *Svábhegy – A Svábhegyi nyaralásnak száz esztendő s a Svábhegyi Egyesület alapításának negyven esztendő emlékére*. Reprint kiadás az eredeti 1929-es nyomán. Állami Könyvterjesztő, Budapest: p. 129.

45 | SIKLÓSSY 1987: p. 129.

46 | Budapest közlekedési térképe. Teljes utcanévjegyzéke BFLXV.16.e.251/151.

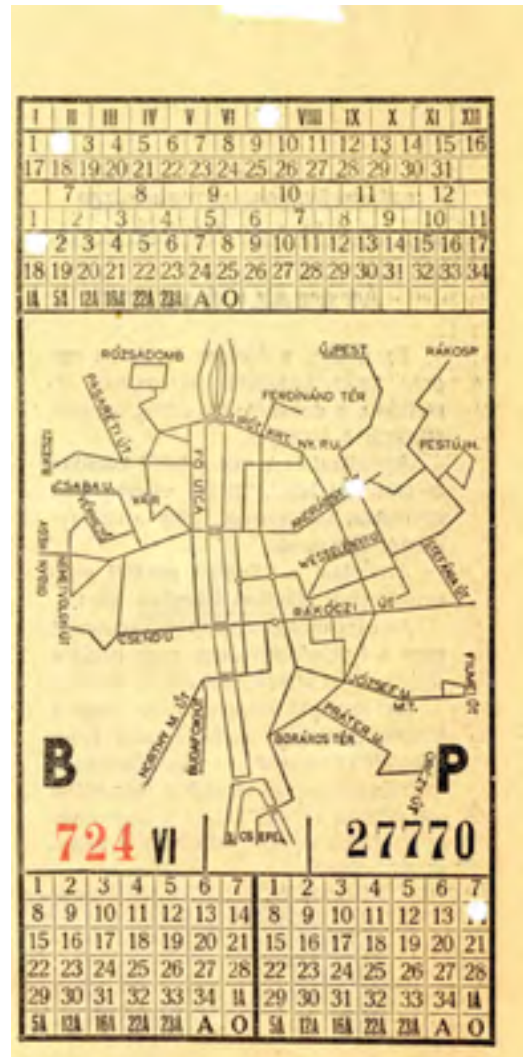






5. Budapest Székesfőváros  
Térképe, Magyar Földrajzi  
Intézet. MMKM TKGy 189.





6-7. Budapest autóbuszvonalai a SzAÜ (balra) és a BSzKRT. (jobbra) menetjegyén 1934 előtt és után. MMKM MNJGY 320. és 670.



való kiállítás nem volt személyes érdeke.<sup>47</sup> Párkányi végül a BART vonalak átvétele ellen szavazott, ugyanis azok helyett a BSzKRt. vonalak bővítését látta célszerűnek. Kiemelte, hogy az ezeknek a vonalaknak az ellátására megrendelt autóbuzsokat más vonalakra kell irányítani, a XIII. kerületbe, az Újlipótvárosba és az V. kerületbe, Lipótvárosba, illetve a budai hegyvidékre.<sup>48</sup> A kötött pályás közlekedés, mint a fentiekből láttuk, messze nem fedte le a budai oldalt, így ez a cél az autóbuzs-közlekedés megszervezésével vált megvalósíthatóvá. A budai autóbuzs-közlekedés hőskora még az első világháború előttre esett, ez a korszak azonban nem a rendszeres bejárást szolgálta, hanem a zugligeti villamosvonalhoz hasonlóan elsősorban a kirándulni vágyók használhatták. Az 1914-ben fuvarengedélyt kapó Danglmayer János vállalkozó buszjárata, amely a Svábhegytől, a fogaskerekű állomásától indult, s az Erzsébet kilátóig közlekedett, javarészt lakatlan, vagy ritkán lakott területeket érintett. A szerződés szövege azonban kimondta, hogy a járat még ugyanazon évben megszűnik, meghosszabbítást Danglmayer a nagy valószínűséggel nem kért.<sup>49</sup> Ha az autóbuzsok jelentőségét városszerte vizsgáljuk, akkor kiderül, hogy az első világháború megszakította az éppen csak meginduló fejlődést. A szolgáltatás százalékban kifejezett részaránya a budapesti közlekedésben gyakorlatilag töretlenül bővült a többi közlekedési mód kárára az 1920-as 0,6%-ról 1939-ig, 13,7%-ra, ezt követően a második világháború hatására drasztikusan lecsökkent.<sup>50</sup> Ha azonban ágazatokra bontva nézzük a BSzKRt. bevételeit, az autóbuzszüzem, a csúcsevvel (1939) közel azonos 1938-as évben, a teljes, éves 65 473 400 pengőből 11 646 516 termelt, ez pedig közel 18%-os részesedés.

Arra vonatkozó statisztikák nem állnak rendelkezésre, hogy ebből mennyi esett az új negyedekre, kiváltképpen azért nehéz ilyen kimutatást készíteni, mert a különböző autóbuzs-társaságok által üzemeltetett vonalak csak az 1930-as évek során kerültek a BSzKRt. kezelésébe. Korábban a BART-on kívül vonalakat üzemeltetett Budapesten a Székesfővárosi Autóbuzszüzem Rt., illetve számos kisebb magánvállalkozás is. A Budakeszi–Budapest útvonalon például az 1920-as évek végén hét kisebb magáncég indított buszjáratokat Keller László adatai szerint.<sup>51</sup> Keller azonban megjegyezte azt is, hogy „a peremterületi autóbuzsközlekedéssel kapcsolatban előírták: fővárosi megállóhelyeiket úgy kell kijelölni, hogy azok Budapest érdekét ne sértsék. A környéki autóbuzsokra Budapest területén csak

47 | Párkányi nyaralója a Szépkilátás utca 3. szám alatt volt található, amely itt még I. kerületi ingatlanként szerepel, ugyanis hiába mondta ki az 1930-as törvény a XII. kerületi létrejöttét, az előjáróság még nem állt fel 1933-ban. SCHEER SAMU 1934: *Budapesti ingatlanok címtára 1933*. Solo Kereskedelmi Bank Rt. Budapest: p. 139.

48 | *A Székesfővárosi Közgyűlés 1936. december 9-ei közgyűlés jegyzőkönyve*. Fővárosi Közlöny, 47. évf. 1936. 12. 29. 75. sz.: p. 2000.

49 | *Fővárosi Közlöny*, 25. évf. 1914. 06. 16. 48. sz.: p. 1739.

50 | SZABÓ DEZSŐ 1955: *40 éves a budapesti autóbuzsközlekedés*. Közlekedéstudományi Szemle, 5. évf. 3. sz.: p. 2.

51 | KELLER LÁSZLÓ 1986: *A fővárosi autóbuzsközlekedés 1928–1932*. Városi Közlekedés, 26. évf. 2. sz.: p. 103.



**ÓBUDA**  
kis-ellék

D U N A

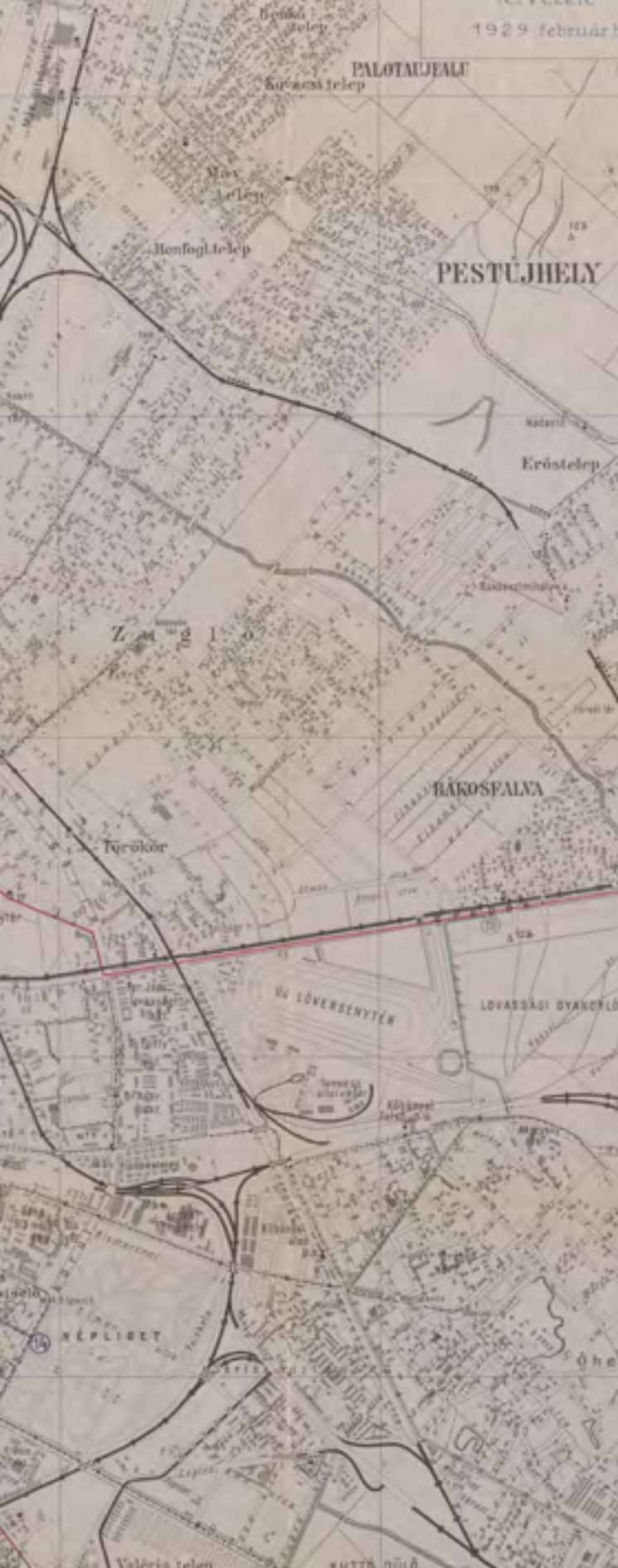
Angyalföld

Lászlótelep

KEREPESI  
TEMETŐ

TERÉSZKERT





*8. Jól látszik, hogy az 5-ös busz a térképen még csak a Szent János Kórházig jár, míg a 22-es viszonylatot Angyalföldre rajzolták be. MMKM ITKGY 373.*

a közigazgatási határon túlra utazók szállhattak fel.”<sup>52</sup> Ez azt a célt szolgálta, hogy a főváros tulajdonában álló SZAÜ és BSzKRt. elől ezek a vállalkozások utasokat ne vegyenek el.

A teljes budapesti, BSzKRt. üzemkezelésében lévő flotta 133 autóbusból állt: 40 kistípusú, 45 közepes, 28 nagytípusú MAVAG-Benz-Mercedes kocsiból és 20 különböző típusú próba autóbusból, mely flottával egy 1935 kimutatás szerint 23 vonalat tartott fenn.<sup>53</sup> Mint Zsigmond Gábor munkájából kiderül, a modern budapesti buszközlekedés kezdete az 1920-as évek végére tehető, ugyanis a főváros ekkor rendelt száz darab ún. hegyi áttéttel szerelt autóbust még a SZAÜ számára.<sup>54</sup> Érdeemes meghatározni, hogy e vonalak közül hány futott, illetve mikortól azokban a negyedekben, amelyek a vizsgálat tárgyát képezik. Ezek az adatok megmutathatják, hogy milyen szerepük volt a kerületek beépülésében.

Keller szerint az 1929-ben tervezett új buszvonallal „olyan városrészeket akartak a hálózatba kapcsolni, amelyeket eddig a tömegközlekedés járművei elkerültek, illetve ahonnan csak kerülővel lehetett a belső városrészek felé közlekedni.”<sup>55</sup> Ezt részletezve ki is emelte, hogy a II. kerület folyamatosan és fokozatosan beépülő villanegyedét új viszonylatként, a 17-es autóbusz érte a Szemlőhegyi utat, a Marczibányi teret és a Bimbó utat is érintve. Míg Zuglóban, a Hungária körúton kívül a 19-es viszonylat szolgálta ki a villamosközlekedés által nem érintett környéket. De ekkor indult a 21-es busz is a Naphegyre a Gellért térről, illetve ekkor hosszabbították meg az 5-ös viszonylatot a (az új-) Szent János Kórházig is.<sup>56</sup> Később, szintén Keller szerint, a gazdasági válság hatására az alacsony forgalmú viszonylatokat megszüntették, a forgalmasabbakat pedig vagy összevonták, vagy meghosszabbították, így került a Pasaréti térre az 5-ös autóbusz végállomása. A 21-es autóbusz átalakítása nyomán került mai vonala közelébe, a Királyhágó térre, a Németvölgyi útra és a Fery Oszkár, a mai Kiss János altábornagy utcába.<sup>57</sup> Zsigmond Gábor ezt azzal egészítette ki, hogy „1934-ben elindult a 11-es és a 19-es viszonylat, amelyek a budai hegyvidékek közlekedését javították és az érintett területeket a nagykörúti villamoshálózattal kötötték össze.”<sup>58</sup> Zsigmond alapján joggal feltételezhetjük, hogy a gazdasági válság hatására az 1929-ben tervezett vonalak egy részét csak 1934-ben nyitották meg.

A hivatkozások nélkül közölt, ismeretterjesztő vagy a ténymegállapításokra szorítókozó, leíró munkák állításait primer források beemelésével árnyalhatjuk és pontosíthatjuk,

52 | KELLER 1986: p. 103.

53 | RADÓ RICHÁRD – GÁRDONYI JENŐ (szerk.) 1935: *Budapesti hivatali útmutató*. Budapest székesfőváros üzemei és intézményei: p. 305.

54 | ZSIGMOND GÁBOR 2017: *A fővárosi autóbushálózat 100 éve*. BKV–Műszaki, Budapest: p. 28.

55 | KELLER 1986: p. 103.

56 | Uo.

57 | Uo. p. 105.

58 | ZSIGMOND 2017: p. 43.

hasznos információkkal szolgálnak pl. a korábban mostohán kezelt térképek.<sup>59</sup> Stoits György tévesen 1930 körülre datált, valójában 1924-es térképén Budán még csak egy vonalon közlekedett autóbusz, a Lánchídon át az Alagút utcában.<sup>60</sup> A Magyar Királyi Állami Térképészeti Hivatal 1931-es térképén azonban már számos vonal fel van tüntetve, így az 5-ös vonal már a Pasaréti térig járt, a rózsadombi vonal azonban még csak a Marczibányi tér magasságáig. Ha az 1934-es állapotokra tekintünk, akkor a BSzKRt. 1934-es térképét hívhatjuk segítségül, ez minden kétséget kizáróan megerősíti Zsigmond állítását, a 11-es autóbusz már a Vérhalom térig járt, a 19-es az Orbán térig, s megjelent a BSzKRt. által létrehozott 8-as autóbusz is.<sup>61, 62</sup> Ami a pesti oldalt illeti, ekkor ott már megjelent a 20-as autóbusz, amely a 2020-as évi állapottal többnyire megegyező útvonalon haladt a Keleti Pályaudvartól Újpest felé az Aréna út–Vágány utca–Szent László út útvonalon. Az mindenestre bizonyos, hogy az 1929-ben tervezett vonalhálózatnak több változata lehetett, ugyanis a polgármesteri hivatal közlekedési ügyosztálya a később megvalósulthoz képest kicsit eltérő tervet készített 1929. februárjában.

Ha a vizsgált korszak végét nézzük, akkor azt látjuk, hogy a buszvonalak érdemben nem változtak 1934 után, ha pedig összevetjük az új kerületek közlekedési infrastruktúráját a belső kerületekével, azt látjuk, hogy az jelentős mértékben felzárkózott hozzá. Ez alól kivételt jelentő, tömegközlekedéssel gyengén ellátott területek csak a ritkásan beépített, de nagy területen elterülő külső városrészekben maradtak.<sup>63</sup> A látszólagos egyenletes lefedettség azonban megtévesztő: míg a Váci út és a Lehel út közötti távolság – az Aréna (Dózsa György) úttól északra – közel megegyezik azzal, ami az Orbánhegyi téri buszvégállomás és a fogaskerekű között van, és a gyalogos távolság – méterben – hozzávetőlegesen ugyanannyi, azonban a XIII. vagy a XIV. kerületben, főleg télen, egészen más viszonyokkal találkozott a közlekedő, mint Budán és Pesten, így a közlekedési időtartamban is jelentősek lehettek az eltérések.

Ezek alapján fontos kitérni arra, hogy a rendelkezésre álló közúthálózat milyensége jelentős hatással volt a közlekedési lehetőségekre. Meg kell jegyezni azt is, hogy azoknak is,

59 | Sok esetben különgyűjteményeket hoztak létre a térképekből pusztán technikai jellemzőik miatt (méret). A nem kereskedelmi forgalomra készült térképek keletkezésük okán az iratok mellett kellett volna hogy maradjanak, legalábbis a nyilvántartás szempontjából. Ilyen különgyűjtemény a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Közlekedéstörténeti Térképek Gyűjteménye és a Budapest Főváros Levéltára XV.16. Térképtár is.

60 | A Gubacsi út már, a Tabán még létezett, a Kvassay híd pedig még nem épült meg. Stoits György: Nagy-Budapest. Aczél testvérek, BFL XV.16.e.251/.

61 | Térképes tájékoztató a BSZKRt. Autóbuszvonalairól Hadtörténeti Intézet és Múzeum G I h 1384.

62 | ZSIGMOND 2017: p. 42.

63 | Budapest belterületének térképe, Aczél testvérek, 1942. BFL XV.16.e.251. Fontos megjegyezni, hogy a térképeken szereplő, ott beépítettként feltüntetett területek csalóka módon azt a látszatot kelthetik, mintha ott valóban házak lennének. Kelenföld esetében például világosan látszik egy 1940-es légifelvételen, hogy ez korántsem, volt így, s a Kelenföld pályaudvartól délre eső területek jelentős része ekkor még beépítetlen volt. FORTEPAN 25042.







*Budapest XI. kerülete, légifelvételen 1940-ben. Jól látszik, hogy a körvasúttól délre és a Kelenföld pályaudvarról nyugatra, jelentős a beépítetlen területek aránya. A fényképen sárga vonallal jelöltem a körvasút vonalát. Fortepan, 25072*





**10. A XII. kerületi Tóth Lőrinc utca szilárd burkolata 1943-ban. Ebner Jenő fényképe, a szerző magángyűjteménye.**

akik eleve nem használták – elsősorban anyagi okokból – a közösségi közlekedést, a rossz minőségű úthálózattal nap mint nap szembesülniük kellett. Egy XII. kerületi lakos, Ebner László (1927–2001), aki kétéves korától haláláig a kerületben lakott, visszaemlékezéseiben fontos helyet kap, hogy az 1930-as években az utcák burkolata zúzott kőből állt, így gyakorta nagy volt a por vagy a sár, s ezért időről időre felloccsolták szurokkal.<sup>64</sup> Az általa említett ún. makadám útnak előnye az olcsósága volt, hátrányai miatt azonban – porképződés és az úttest folyamatos karbantartási igénye – a gépkocsiforgalom megjelenésével már az 1910-es évekre elavult, ugyanis az autók kerekei roncsolták az úttestet.<sup>65</sup> Így az anyagi lehetőségek függvényében a forgalmasabb utakkal kezdve folyamatosan folyt az új városnegyedek útjainak burkolatcseréje.

64 | EBNER LÁSZLÓ S. A.: Visszaemlékezések. Magnószalag. Budapest. A szerző magángyűjteménye. 39. perc.

65 | MOLNÁR ÁLMOS 2018: *A főváros útburkolatai a dualizmus korában*. Közlekedés- és Technikatörténeti Szemle: p. 101.



## Összegzés

Ha a bevezetőben feltett kérdésekre válaszolunk, azaz arra, hogy Budapest új (lakó)negyedeinek felépüléséhez milyen tényezők vezettek, milyen erők hatottak rá, illetve hogyan hasonlítható össze az 1919 előtti és utáni Budapest, érdemes hivatkoznunk történetírásunk egy közelmúltbeli, jelentős eredményére is. Tomka Béla friss tanulmányában megjegyzi, hogy a történész szakma és a nagyközönség eltérő módon szemléli a Trianoni utáni ország gazdasági helyzetét.<sup>66</sup> Aláhúzza, hogy Magyarország gazdasági prosperitása nem csökkent a Nyugatéhoz képest, így gazdasági szempontból Trianon nem jelent választóvonalat.<sup>67</sup> Ezzel összefüggésben elmondható, hogy a budapesti városi közlekedési infrastruktúra lépést kívánt tartani a főváros beépülésével, ami többé-kevésbé sikeres is volt az 1930-as években. Az ezt megelőző évtized egyfelől az első világháború utáni gazdasági nehézségek felszámolásáról szólt, másfelől ekkor még nem volt olyan előrehaladott az új kerületek beépülése, hogy indokolta volna ezeket a beruházásokat. Mindamellett gazdasági szempontok szerinti cselekvés jellemezte a beruházót, a fővárost is. Mindaddig, amíg az üzemeltetés megtérülése kérdéses volt, a saját fővárosi tulajdonban lévő vállalatok nem működtettek vonalakat a vizsgált negyedekben, majd az 1930-as évekre, az egyre sűrűbb beépülés okozta keresletnövekedés érdekeltté tette a fővárost az anyagi hozzájárulásban, így beszállt a fejlesztésbe. Ez természetesen összefügg azzal a körülménnyel is, hogy az 1920-as évekre még nem épültek ki szilárd burkolatú főútvonalak, s a BSzKRt. nem kívánta a saját buszait küldeni a rossz minőségű makadám utakra. A kék-szürke buszok csak azt követően jelentek meg, amikor a burkolatok valamelyest javultak. A fizetőképes utazóközönség megléte vagy hiánya szintén szerepet játszott egy-egy viszonylat kialakulásában. A körülmények sokat változtak ugyan az utolsó teljes békeév, tehát 1913 óta, de a két világháború közötti Budapest inkább tekinthető közlekedési szempontból is – a békebeli folytatásának.

Tanulmányom végéhez közeledve ismét meg kell jegyeznem, hogy bár igyekeztem keretbe foglalni a korszak fontosabb változásait, a bemutatott eredmények inkább egy munka megkezdését, s nem a lezárását jelentik, további kutatásokra, kiegészítésekre, újabb megközelítésekre lesz szükség. A járatsűrűség vizsgálatát nem végeztem el, az egyes viszonylatok kihasználtságát sem elemeztem, az ezekre vonatkozó adatok

66 | Ennek eklatáns példája Gyáni Gábor az *Élet és Irodalom*ba írt cikkének félreértése. GYÁNI GÁBOR 2019: Trianon – a veszteség természete <https://www.es.hu/cikk/2019-12-19/gyani-gabor/trianon-a-veszteseg-termeszete.html> Utolsó elérés: 2020. 09. 07.

67 | TOMKA BÉLA 2020: *A trianoni béke gazdasági hatásai Magyarországon*. Múltunk, 3. évf. 5. sz.: p. 78.

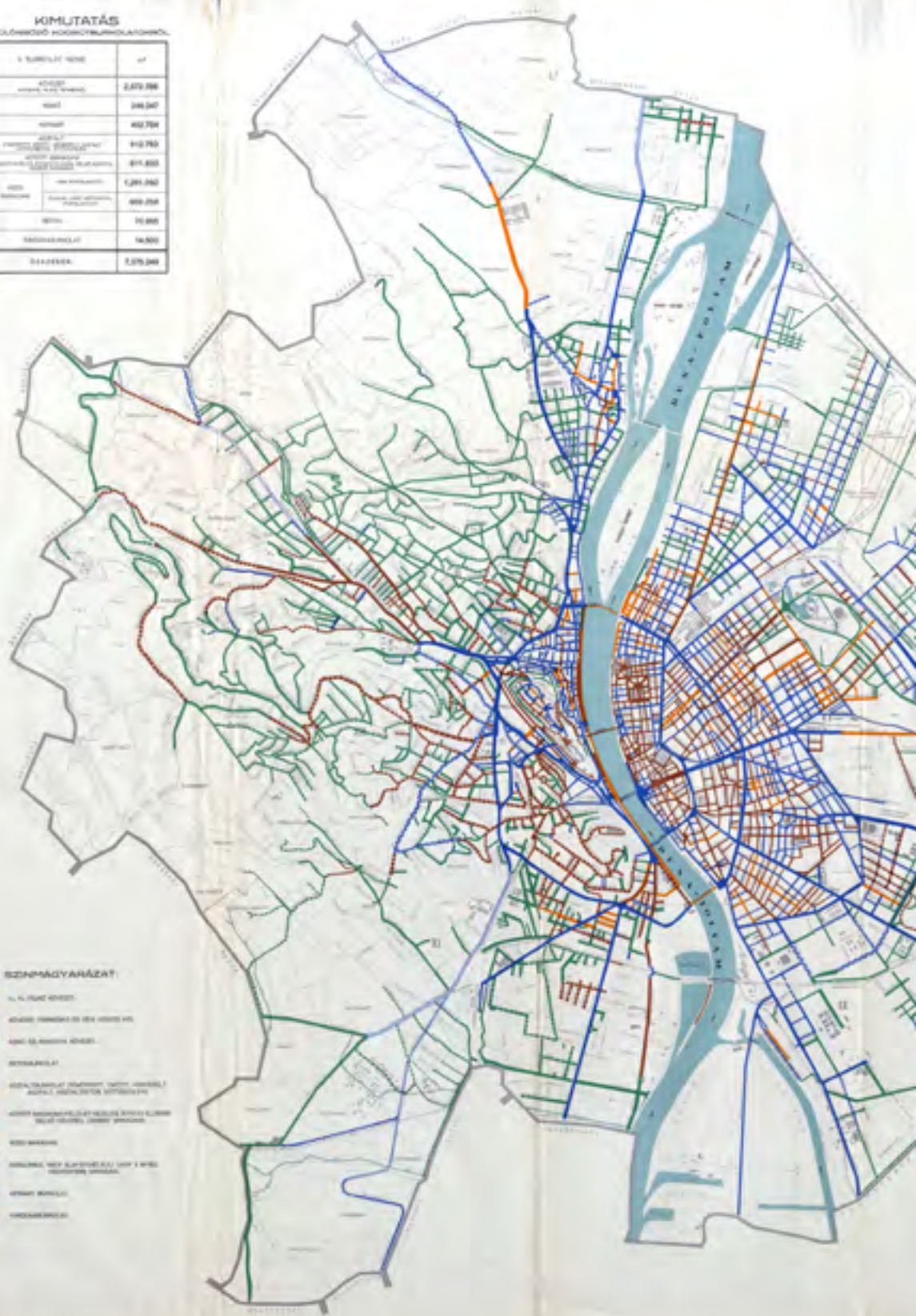
### KIMUTATÁS

A KÖLTSÉGES HÍDKÖZLELMISZÁMOLGÓRÓL

A TÍPUSÚ HÍDOK	MF
AKKOR	2.070.700
MAJNAK	248.247
ÖSSZESEN	400.704
AKKOR	910.760
MAJNAK	511.800
ÖSSZESEN	1.201.260
AKKOR	400.704
MAJNAK	70.800
ÖSSZESEN	14.500
ÖSSZESEN	1.201.260

### SZEMPONTYARÁZAT

-  1. A HÍDOK HÁLÓJA
-  AKKOR HÍDOK ÉS MAJNAK HÍDOK
-  AKKOR ÉS MAJNAK HÍDOK
-  HÉTKÖZNAPI HÍDOK
-  AKKOR HÍDOK ÉS MAJNAK HÍDOK
-  AKKOR HÍDOK ÉS MAJNAK HÍDOK
-  HÍDOK HÁLÓJA
-  AKKOR HÍDOK ÉS MAJNAK HÍDOK
-  AKKOR HÍDOK
-  AKKOR HÍDOK





# BUDAPEST SZÉKESFŐVÁROS ÚTBURKOLATAINAK TÉRKÉPE.



KÉSZITETTE:

A POLGÁRMESTERI II. ÜGYOSZTÁLY  
BUDAPEST, OKTÓBER 15. 1910.

DE VIOLA REZSŐ  
KISVÁZSÁR PÉTERFŐVÁROSI

KIRÁLY KÁLMÁN  
KISVÁZSÁR PÉTERFŐVÁROSI



11. Budapest Székesfőváros útburkolatainak térképe. MMKM TKGy 1095. Szembetűnő, hogy Budán, nagy területen csak makadám vagy szilárd burkolat nélküli utak (szürkés színnel jelölve!) voltak a főbb útvonalakon kívül, addig a pesti oldalon csak a XIII. és a XIV. kerületek külső részeire volt ugyanez igaz.



feldolgozása még további kutatást igényel.<sup>68</sup> Egy készülő tanulmányomban arra a kérdésre keresem a választ, hogy a város peremterületein – így többek között Angyalföldön – élő lakosságot hogyan érintették a BSzKRt. drága, 40–60 filléres jegyárai; befolyásolta-e a vonaltervezőket az, hogy a budai hegyvidék lakossága inkább megengedhette magának a jegy váltását. Az ezekre a kérdésekre adott válaszokkal tehát adós maradok.

Bierbauer Virgil, a 20. századi magyar építészet meghatározó alakja 1937-ben úgy fogalmazott, hogy „[a] háború utáni gazdasági helyzet miatt a magánépítkezések jelentették az új épületek fő megrendelési körét”.<sup>69</sup> Bár ebbe a körbe beletartoznak a befektetési célzattal épült bérházak is, melyek korszakunkban, mint láthattuk, elsősorban a XI. és a XIII. kerületre voltak jellemzőek, ez nem módosítja munkámnak azt a megállapítását, hogy ezek a beruházások az anyagi lehetőségek és igények találkozási pontján valósulhattak meg. Arra a kérdésre tehát, hogy vajon miért éppen ott épültek ki azok a negyedek, ahol kiépültek, az a legegyszerűbb válasz, hogy ott állt rendelkezésre könnyen és olcsón beépíthető terület. Míg a budai hegyvidék egészségesebb levegőjével, lazább beépítésével, s nem utolsósorban a város magjához közelebbi fekvésével a vagyonosabb rétegekhez tartozókat vonzotta, addig a síkvidéki új építkezések a zártabb beépítés révén az alsó középosztály számára is lehetőséget teremthettek. A hegyvidék esetében a magasabb árak mellett a korszak elején gyakorlatilag még nem létező infrastruktúra jelentett problémát, viszont a síkvidéki terjeszkedés a XI. kerületben a Dunától elvett területen, a XIII. kerület korábbi ipari területein és a XIV. kerület mezőin könnyebben haladhatott. Ezekben az esetekben azonban a város magjától távolodva csökkent a terület társadalmi státusza, illetve értelemszerűen romlottak a városmagba való bejutás körülményei is.

A budai hegyvidék beépülésének tekintetében a városi közlekedés szerepe talán leginkább Párkányi idézett felszólalása fényében tisztázható. Bár arra nehéz választ kapnunk, vajon a beépülés trendje milyen irányt vett volna, ha nem történnek meg azok a fejlesztések, amelyekről szó esett, az érintett kerületek kedvező adottságai, a szabad telkek tulajdonosai és az oda költöző társadalmi rétegek igényei ebben az esetben is minden kétséget kizáróan abba az irányba hatottak volna, hogy ezek a telkek beépüljenek – szegényesebb infrastruktúra esetén nyilván lassabban. Erre utalnak elsősorban az 1920-as évek végéig

68 | A járatsűrűség vizsgálatában nagy segítséget jelenthetnek majd a közlekedési társaságok kiadványai, ezek egy részében ugyanis nemcsak a viszonylatok útvonalait, hanem a követési időt is feltüntették. Ilyen célra a Budapest Székesfővárosi Közlekedési Részvénytársaság „Tájékoztató az Autóbuszvonalakról” c. kiadványát használtam (MMKM TEMGY 147). A kihasználtság tekintetében a BSzKRt. éves jelentései adnak támpontot, melyeket a sajtó is rendszeresen szemlézett.

69 | BIERBAUER VIRGIL 1937: *A magyar építészet története*. Magyar Szemle Társaság, Budapest: p. 283

megtörtént változások, másfelől a második ezredforduló történései: az 1990-es évek után a Buda környéki falvak óriásira duzzadtak a budai kerületek beépíthető területeinek elfogyása után – jelentős infrastrukturális fejlesztés nélkül.<sup>70</sup> Mindazonáltal bizonyos városrészek beépülésének mikéntje kizárólagosan az arra haladó viszonylatoknak köszönhető. A Zugliget vagy Hűvösvölgy beépülése feltehetően a villamosvonalak nélkül is megtörtént volna, de jókora késéssel, s emiatt az ott létrejövő (lakó)negyedek is más jelleget öltöttek volna. Más utcák benépesedése nem köthető szorosán a közlekedési infrastruktúra fejlesztéséhez, anélkül is beépültek volna fekvésük miatt. Ilyenek a II. (és 1949-es rendezésig a III.) kerület keleti részén, a Margit körúthoz közelebb eső területei, az I. (majd a XI. és XII.) kerületnek a Déli pályaudvarhoz közelebb eső utcái, illetve a XIII. és XIV. kerület már többé-kevésbé létező infrastruktúrával rendelkező részei.

Írásomban azon szerzők felfogásához közelítettem, akik a közlekedés történetét, mint Kalocsai Péter fogalmazott, nem leíró módon vizsgálják, hanem annak gazdasági, társadalmi vonatkozásait, illetve településszerkezetre gyakorolt hatását is bevonják az elemzés körébe.<sup>71</sup> Így tanulmányommal azokhoz kívánok csatlakozni, akik, mint Gijs Mom fogalmazott, „a közlekedést mint egészt vizsgálják” (*transport as a whole*).<sup>72</sup> A John Hibbs által megfogalmazott „közlekedési ipar” (*transport industry*)<sup>73</sup> vizsgálatával, a Neubert–Schabacher szerzőpáros szempontjait is igyekeztem beemelni. Ők ugyanis a közlekedési vállalatok esetében a különböző szállított javak és személyek optimális egyensúlyára helyezik a hangsúlyt (*Optimierung der Transportfunktionen*), ami jövedelmezővé tehet(ett) egy vállalkozást.<sup>74</sup> Jóllehet a költséghatékonysági számítások elemzése nem képezte munkám tárgyát, a kerületek beépülése és az ezzel jó ütemben lépést tartó közlekedési beruházások, mint láttuk, kapcsolható elv mentén működtek.<sup>75</sup>

70 | Az egyéni közúti közlekedés felfutása komoly kihívások elé is állítja az érintett településeket. Mindenképpen vizsgálat tárgyát képezné azonban, hogy az autótulajdonlás lehetősége nélkül ezek a folyamatok mennyire lennének életképesek.

71 | KALOCSAI 2016: A városi vasutak és a történetírás Magyarországon a kezdetektől napjainkig. In: Horváth Csaba Sándor – Imre Lászlóné – Majdán János – Varga Gábor (szerk.): *Ezerarcú vasút. Vasút – Történet – Írás*. Magyar Vasúttörténeti Park Alapítvány, Budapest: p. 137.

72 | Az idegen nyelvű kifejezéseket zárójelben eredetiben is közlöm, hogy egy-egy szófordulat esetleges többletjelentése a fordítás során ne vesszen kárba.

73 | HIBBS, JOHN 2000: *An Introduction to Transport Studies*. Kogan Page, London: p. 13–14.

74 | NEUBERT, CHRISTOP – SCHABACHER, GABRIELE 2013: *Verkehrsgeschichte und Kulturwissenschaft: Analysen an der Schnittstelle von Technik, Kultur und Medien*. Transcript, Bielefeld: p. 7.

75 | Ilyen értelemben a kapcsolódási pontok vizsgálatával a Bácskai Vera iskolateremtő történész, és a vele módszertanilag is rokonítható Frisnyák Zsuzsa munkássága előtt is igyekeztem tisztelegni. BÁCSKAI VERA 2007: Piacközpontok és piacközpontok a Dél-Dunántúlon a 19. század első felében. In: *Városok és polgárok Magyarországon I. – Város-történeti tanulmányok 8*. Budapest Főváros Levéltára, Budapest: p. 169–199., 201. FRISNYÁK ZSUZSA 2006: *Áruforgalom, áruszállítás és a magyarországi vasutak (1895). Vasút-ember-tér kapcsolatok*. Doktori disszertáció, ELTE BTK, Budapest [http://doktori.btk.elte.hu/hist/frisnyak/frisnyak\\_diss.pdf](http://doktori.btk.elte.hu/hist/frisnyak/frisnyak_diss.pdf): p. 30–56. Utolsó elérés: 2020. 06. 10.

A közlekedés története helyett az urbanizáció közlekedési vonatkozásaival foglalkoztam. Bár a különbség látszólagos is lehet, illetve a határok nem húzhatóak meg egyértelműen minden esetben, a kérdés nem érdektelen abból a szempontból, hogy a kutató a közlekedéstörténettel mint önálló diszciplínával számol-e vagy a gazdaság- és társadalomtörténet részeként tekint rá módszertani szempontból, a felhasznált források és a szakirodalom alapján. Ilyen értelemben az itt elvégzett vizsgálat kifejezetten társadalmi, gazdasági fókuszú volt.

## Felhasznált irodalom és források

### Irodalom

- ÁFRA NAGY JÁNOS 1934: *Az ingatlanpiaci forgalom és a telekárak újabbbkori alakulása Budapesten*. Városi Szemle, 20. évf. 4. sz.
- BÁCSKAI VERA 2007: *Városok és polgárok Magyarországon I.* Várostörténeti tanulmányok 8. Budapest Főváros Levéltára, Budapest.
- BIERBAUER VIRGIL 1937: *A magyar építészet története*. Magyar Szemle Társaság, Budapest.
- CZÉRE BÉLA 1981: *Tudományos munka a Közlekedési Múzeumban*. A Közlekedési Múzeum évkönyve 5.
- DÁNYI DEZSŐ 1993: *Az 1850. és 1857. évi népszámlálás*. Központi Statisztikai Hivatal, Budapest.
- DOMONKOS CSABA 2019: *Megépülhetett volna a Boráros téri híd már a 19. században?* Közlekedés- és Technikatörténeti Szemle, Budapest.
- FERKAI ANDRÁS 1995: *Buda építésze a két világháború között. Művészeti emlékek*. MTA MKI, Budapest.
- FRISNYÁK ZSUZSA 2006: *Áruforgalom, áruszállítás és a magyarországi vasutak (1895) Vasút–ember–tér kapcsolatok*. Doktori disszertáció, ELTE BTK, Budapest. [http://doktori.btk.elte.hu/hist/frisnyak/frisnyak\\_diss.pdf](http://doktori.btk.elte.hu/hist/frisnyak/frisnyak_diss.pdf).
- LACKÓ MIKLÓS 1998: [Budapest történet] *A két világháború között*. Budapesti Negyed, 6. évf. 2–3 sz.
- GÁL ÉVA 2009: *Lakás vagy nyaraló*. Budapesti Negyed, 2009. 63. sz.



- GIJS, MOM 2003: *What Kind of Transport History Did We Get?: Half a Century of JTH and the Future of the Field*. The Journal of Transport History, 24. évf. 2. sz.
- GYÁNI GÁBOR 2000: Budapest története 1873–1945. In: Bácskai Vera – Gyáni Gábor – Kubinyi András: *Budapest története a kezdetektől 1945-ig*. Várostarténeti tanulmányok 6. Budapest Főváros Levéltára, Budapest.
- MÜNNICH ALADÁR 1933: *A Sorházakról*. A Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közönlönye, 67. évf. 17–18. sz. 1933. 05. 06.
- HIBBS, JOHN 2000: *An Introduction to Transport Studies*. Kogan Page, London.
- JUHÁSZ KATALIN 2010: *Rákosi Mátyás Kultúrház – a szocialista kultúra fellegvára*. Urbs – magyar várostarténeti évkönyv 5. Budapest.
- KALOCSAI PÉTER 2016: A városi vasutak és a történetírás Magyarországon a kezdetektől napjainkig. In: Horváth Csaba Sándor – Imre Lászlóné – Majdán János – Varga Gábor (szerk.): *Ezerarcú vasút. Vasút – Történet – Írás*. Magyar Vasúttörténeti Park Alapítvány, Budapest.
- KELLER LÁSZLÓ 1986: *A fővárosi autóbusszközlekedés 1928–1932*. Városi Közlekedés, 26. évf. 2. szám.
- MOLNÁR ÁLMOS 2018: *A főváros útburkolatai a dualizmus korában*. Közlekedés- és Technikatörténeti Szemle.
- NEUBERT, CHRISTOPH – SCHABACHER, GABRIELE 2013: *Verkehrsgeschichte und Kulturwissenschaft: Analysen an der Schnittstelle von Technik, Kultur und Medien*. Transcript, Bielefeld.
- SIKLÓSSY LÁSZLÓ 1987: *Svábhegy – A Svábhgyi nyaralásnak száz esztendő s a Svábhgyi Egyesület alapításának negyven esztendő emlékére*. Reprint kiadás az eredeti 1929-es nyomán. Állami Könyvterjesztő, Budapest.
- SIPOS ANDRÁS 2005: *Budapest városfejlesztési programja, 1930–1948*. Múltunk, 50. évf. 1. sz.
- SZABÓ DEZSŐ 1930: *40 éves a budapesti autóbusszközlekedés*. Közlekedéstudományi Szemle, 5. évf. 3. sz.
- TOMKABÉLA 2020: *A trianoni béke gazdasági hatásai Magyarországon*. Múltunk, 3. évf. 5. sz.
- VÖRÖS ERNŐ 1955: *XVIII. törvénycikk Budapest székesfőváros közigazgatásáról*. Magyar Jogi Szemle, 1930. 11. évf. 10. sz.
- ZOLTÁN JÓZSEF 1966: *Budapest történetének bibliográfiája 5. 1686–1950 Politika – Közigazgatás*. Fővárosi Szabó Ervin Könyvtár, Budapest.
- ZSIGMOND GÁBOR (szerk.) 2017: *A fővárosi autóbusszközlekedés 100 éve*. BKV–Műszaki, Budapest.

## Források

Budai Napló, 23. évf. 1927. 10. 16. 890. sz.

Budapest Főváros Levéltára

Budapest belterületének térképe, Aczél testvérek, 1942. Budapest Főváros Levéltára, XV.16.e.251/128

Budapest közlekedési térképe. Teljes utcanévjegyzéke Budapest Főváros Levéltára, XV.16.e.251/151

Budapest székesfőváros térképe, Magyar Királyi Állami Térképészet, 1934–1936. Budapest Főváros Levéltára, XV.16.e.251/56

Nagy-Budapest Budapest Főváros Levéltára, XV.16.e.251/ Nagy-Budapest térképe Stoits György: Nagy-Budapest. Aczél testvérek, Budapest Főváros Levéltára, XV.16.e.251/

Homolka József: Budapest székes-főváros és környékének térképe, Budapest Főváros Levéltára, XV.16.e.251/145

Lázár Ferenc közjegyző iratai, Jegyzőkönyv, 1933/211 Budapest Főváros Levéltára, VII.179.a – 1933 – 0211

Fővárosi Közlöny 25. évf. 1914. 06. 16. 48. sz.: p. 1739.

Ebner család magángyűjteménye

Ebner Jenő fényképe, a szerző magángyűjteménye

Ebner László visszaemlékezései, mágnesszalag, a szerző magángyűjteménye

Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum

Az autóbuszüzem, a közlekedési ügyosztály és az üzem felügyeletére kiküldött albizottság vonalhálózati tervezete 1929. február hó. Technikatörténeti Térkép-gyűjtemény 373.

Budapest főváros tájékozási térképe, 1890. Térkép-gyűjtemény 1018.

Budapest Székesfőváros közúthálózatának burkolatainak térképe. Térkép-gyűjtemény 1095.

Budapest Székesfőváros Térképe, Magyar Földrajzi Intézet. Térkép-gyűjtemény 189.

Budapest Székesfőváros Övezeti Térképe építésügyi szabályzathoz. Fővárosi Köz-munkák tanácsa, s.a. Térkép-gyűjtemény 59.

Ganz cianotípiák, Technikatörténeti Okmány-, és Iratgyűjtemény 2019.2.1./1203

Ganz cianotípiák, Technikatörténeti Okmány-, és Iratgyűjtemény 2020.2.1./1465

Székesfővárosi Autóbuszüzem és a Budapest Székesfővárosi Közlekedési Rt. menetjegyei, Menetjegy-gyűjtemény 320 és 670.

Vízvári Rezső BSzKRt. alkalmazott hagyatéka. Témagyűjtemény 147.

*A Székesfővárosi Közgyűlés 1936. december 9-ei közgyűlés jegyzőkönyve.* Fővárosi Közlöny, 47. évf. 1936. 12. 29. 75. sz.

RADÓ RICHÁRD és GÁRDONYI JENŐ (szerk.): *Budapesti hivatali útmutató.* Budapest székesfőváros üzemei és intézményei. Budapest, 1935.

SCHEER SAMU: *Budapesti ingatlanok címtára 1933.* Solo Kereskedelmi Bank Rt. Budapest, 1934.

Térképes tájékoztató a BSZKRT. Autóbuszvonairól. Hadtörténeti Intézet és Múzeum, G I h 1384

FORTEPAN 25042

A Magyar Korona Országainak 1900. évi népszámlálása. In: *Magyar Statisztikai Közlemények*, Új sorozat 1. köt. Magyar Kir. Központi Statisztikai Hivatal, Budapest, 1902.

## Adatbázisok

A Napraforgó utcai Bauhaus Egyesület honlapja: <http://napraforgoutca.hu/> Utolsó elérés: 2020. 07. 01.

Központi Statisztikai Hivatal honlapján közölt területi adatok, 1.1.1.1 A népesség számának alakulása, népsűrűség, népszaporodás. [http://www.ksh.hu/nepszamlalas/tablak\\_teruleti\\_01](http://www.ksh.hu/nepszamlalas/tablak_teruleti_01)

Trianon100 MTA Lendület kutatócsoport adatbázisa <http://trianon100.hu/cikk/menekultadatbazis-a-trianon-100-honlapjan>





## **CSEH VALENTIN**

### **A magyar olajipar Trianon előtt és után**

Az 1920. június 4-én aláírt trianoni békediktátum alapvetően határozta meg Magyarország 20. századi történetét, és döntően befolyásolta hazánk gazdasági és politikai lehetőségeit. Az első világháború és a „béke” következtében a magyar olajipar jelentős veszteségeket szenvedett el 1918–1920 között. Jelen tanulmány célja, hogy összefoglalja, milyen volt Magyarország olajipara az Osztrák–Magyar Monarchián belül, s mit is veszített el Trianonban.

## **VALENTIN CSEH**

### **The Hungarian oil industry before and after Trianon**

*The Treaty of Trianon, signed on 4th June 1920, fundamentally determined the history of Hungary in the 20th century, and it decisively influenced both the economic and political opportunities of the country. As a result of World War I and the ensuing “peace”, the Hungarian oil industry suffered significant losses between 1918 and 1920. This study aims at summarising what characterised the Hungarian oil industry within the Austro-Hungarian Monarchy, and what it lost in Trianon.*

Cseh Valentin

# A MAGYAR OLAJIPAR TRIANON ELŐTT ÉS UTÁN

MAGYAR PETROLEUM-IPAR RÉSZV. T.



1. kép: A Magyar Petróleumipar Rt.  
Budapest IX. kerület, Kén utcai kőolaj-finomítója  
(Magyar Olaj- és Gázipari Múzeum, Fk. 2012.1.4.)



Ma már annyira nem közismert, de tény, hogy az Osztrák–Magyar Monarchia kőolajtermelése az 1907 és 1913 közötti időszakban folyamatosan 1 millió tonna felett volt, sőt 1909-ben érte el a közös birodalom olajbányászata a csúcstól 2 005 315 tonnás évi termeléssel. Ezzel a mennyiséggel pedig abban az esztendőben a világ harmadik legnagyobb kőolajtermelője volt a Monarchia.<sup>1</sup> Bár 1909 után már csökkent a dualista állam kőolajtermelése, de még 1914-ben is a világ hetedik és Európa harmadik legnagyobb olajbányászataival rendelkezett.<sup>2</sup> Vagyis a galíciai olajmezők révén Ausztria–Magyarország jelentős szereplője volt az akkori nemzetközi olajiparnak. E tények mellett nem lehet elmenni, ha az 1918 előtti magyar olajipar helyzetét vizsgáljuk.

Az Osztrák–Magyar Monarchia legjelentősebb kőolajlelőhelye az Ausztriához tartozó Galícia volt. Ahol az egyes szénhidrogén-előfordulások már a 18. században ismeretesek voltak, de az első komolyabb eredményeket Ignacy Łukasiewicz érte el. Neki sikerült a kőolaj desztillációjával világításra alkalmas petróleumot előállítani és 1853-ban része volt az első petróleumlámpa elkészítésében is. 1854-ben a Krosno melletti Bóbrkában Tytus Trzecieksivel közösen beszállt az olajbányászatba és 1856-tól kőolaj-finomítókat is létesített. 1864-re Łukasiewicz lett Galícia legnagyobb kőolaj-finomítója és 1877-ben létrehozta a Nemzeti Olajtársaságot (Krajowe Towarzystwo Naftowe).<sup>3</sup>

A bécsi kormányzat 1860-ban módosította a bányatörvényt, aminek értelmében az összes szénhidrogén állami tulajdonba került, továbbá megnyitották a külföldi befektetők előtt a galíciai olajiparba való beruházás lehetőségét, ami ellen a helyiek tiltakoztak, mert tartottak a konkurenciától.<sup>4</sup> A galíciai olajipar folyamatosan fejlődött, 1895-re már 300 kisebb-nagyobb társaság alkotta a tartomány olajiparát több mint 8000 munkással, de ez a létszám a 20. század elejére 14 000 főre emelkedett.<sup>5</sup>

A 20. század első évtizedében érte el a galíciai olajtermelés a csúcstól 2 millió tonnás termelésével 1909-ben. Ezt követően természeti, szabályozási és pénzügyi tényezők miatt a térség olajbányászatának volumene csökkenni kezdett.<sup>6</sup>

1| SCHWARTZ, ROBERT 1919: *Die Mineralölindustrie Österreich–Ungarns*. Verlag für Fachliteratur G.m.b.H., Wien: p. 130.

2| NÉMETH ANDRÁS 1969: *A magyar olajpolitika 1910-től 1919-ig*. Bányászati és Kohászati Lapok Kőolaj és Földgáz, 2. (102.) évf. 3. sz.: p. 94.

3| Magyar Olaj- és Gázipari Múzeum Adattára Csath Béla: A magyar kőolaj- és földgáztörvény 1911. január 17-iki megjelenéséig tartó hazai petróleumkutatás és -termelés kialakulás története a szomszédos galíciai és romániai petróleumkutatások, -termelések ismeretében. Ltsz. 1761–2011. p. 5., p. 8., p. 10., KURDI KRISZTINA 2019: *Az olajnagybatalom Osztrák–Magyar Monarchia*. BBC History, 9. évf. 3. sz.: p. 66.

4| KURDI 2019: p. 67.

5| Uo. p. 69.

6| MOGIMAD. 1761–2011.: p. 59.

A galíciai olajkutatási eredmények ösztönzőleg hatottak a magyarországi kutatásokra is az 1850-es évektől kezdve.<sup>7</sup> Ebben az időszakban, Ung, Máramaros, Háromszék, Zala (Muraköz), Belovár–Körös és Pozsega megyékben folytak kutatások, de a szakértelem és a tőke hiánya nagyban hátráltatta a munkálatokat. Komolyabb eredményt egyedül az Ung megyei Luhon értek el egy kisebb olajlelőhely<sup>8</sup> feltárásával.<sup>9</sup>

A kormányzat az Országgyűlés által elfogadott 1878. évi XXI. és 1882. évi XVIII. törvénycikkkel kedvezőbb feltételeket teremtett az „olajipar” számára azzal, hogy a behozatali vámokat megemelték. Ennek a célja az volt, hogy az olajtermelők és -finomítók támogatása révén hazánk megtermelje a saját fogyasztásához elegendő kőolajat. Természetesen a szabályozástól még nem lett elegendő saját kőolaja Magyarországnak, de a kutatásokra ösztönzőleg hatottak a vámtörvények. Voltak, akik úgy vélték, hogy a galíciaihoz hasonló méretű olajmennyiség lehet hazánkban, de voltak, akik kételkedtek ebben.<sup>10</sup>

Mindenesetre ahogy szerte a világban úgy nálunk is voltak vállalkozók, akik vállalták a kutatással járó kockázatot. Ezen személyek közül ki kell emelni Stavenov Herman lovagot, aki Sáros, Zemplén, Csík, Háromszék és Zala megyékben kutatott. Rajta kívül ebben az időszakban az Első Magyar Petróleumkutató Társaság, a Magyar Általános Hitelbank és cége a Magyar Ásványolaj Rt. is részt vett az itthoni olajkutatásokban. Végül az 1880 és 1890 közötti időszak próbálkozásai sem hoztak átütő eredményt. Ennek oka Noth Gyula szerint az volt, hogy kevés volt a szakértelem, s elmaradt a kormányzat anyagi támogatása is. Ezzel összecseng Böckh János véleménye, ő úgy vélte, hogy a hazai szénhidrogén-kutatásra érdemes területek – legalábbis amit ő tanulmányozott – bányászatiilag kielégítő módon nem voltak addig megvizsgálva. Böckh a sikertelenséget a szakemberhiányra és a kormányzati támogatások hiányára vezette vissza. Ennek eredményeként a kutatások gyakorlatilag leálltak.<sup>11</sup>

<sup>7</sup> A Zala vármegyében lévő Bányaváron (Peklenica), már a 18. században ismertek bitumenlelőhelyet a háromszéki Sósmezőhöz hasonlóan. A források említik 1822-ben Tatarost, 1839-ben Dragomérfalvát stb. POSEWITZ TIVADAR 1906: *Petróleum és aszfalt Magyarországon*. A m. kir. Földtani Intézet Évkönyve XV. kötet, Budapest: p. 26.

<sup>8</sup> 1870–1874 között 1,2 tonna olajat bányásztak ki Luhon. SRÁGLI LAJOS 2008: *A politika csapdái át. A MAORT története 1938–1949*. Magyar Olajipari Múzeum, Zalaegerszeg: p. 12.

<sup>9</sup> SRÁGLI 2008: p. 12., POSEWITZ 1906: pp. 26–27.

<sup>10</sup> POSEWITZ 1906: pp. 28–29.

<sup>11</sup> POSEWITZ 1906: pp. 30–33., SRÁGLI 2008: pp. 13–14.

E helyzet csak azt követően változott meg, hogy Wekerle Sándor miniszterelnök kormánya 1893-ban megbízta a M. Kir. Földtani Intézetet<sup>12</sup> a kőolaj- és földgázkutatások irányításával. Valamint a Wekerle-kormány úgy döntött, hogy a megbízható vállalkozások pénzügyi támogatást kaphatnak, ha 1000 méterig vagy annál mélyebbre fúrnak. Az állami beavatkozás eredményeként a Földtani Intézet 1893–1899 között részletesen megvizsgálta Sáros, Zemplén, Ung, Máramaros, Szilágy, Háromszék és Heves megyék szénhidrogén-előfordulás szempontjából ígéretesnek tűnő területeit. Több helyen is igénybe vették az állami támogatást, így a szacsali, zsbói, luhi, komarniki, izbugyaradványi, turzófalui, szukói, mikleuskai és ivaniçi kutatásoknál is.<sup>13</sup>

Komolyabbnak tűnő eredményt csak a Muraközben értek el. E területen Singer Vilmos bécsi vállalkozó és Stavenov lovag is tevékenykedett. Bár Bányaváron szünetelt a kutatás, de Szelencén 31 kutat fúrtak és az itt kifejlődött olajbányászati ágazat 1899 és 1905 között 2900 tonna kőolajat hozott a felszínre.<sup>14</sup>

Bár kisebb eredményeket sikerült elérni, de az állami beavatkozás sem hozta el a magyarországi kőolajkutatásokban az átütő eredményt. Annak ellenére sem, hogy az 1890–1910 közötti időszakban magántőkével 51, állami támogatással pedig 48 kutat mélyítették le,<sup>15</sup> s volt több is, amelyik elérte az 1000 méteres mélységet. Ahogy Posewitz Tivadar 1906-ban megfogalmazta: „*A petróleumügy kérdése hazánkban még nincs eldöntve; mostanáig sem tudjuk van-e Magyarországon termelhető mennyiségben vagy sem.*”<sup>16</sup>

1906-ban Böckh János a Földtani Intézet igazgatója azt javasolta, hogy az állam végeztesse el a kutatásokat megbízható vállalkozásokkal. Ennek hatására a kormány a további kutatások állami kézben való összpontosítását határozta el. Az eredmény nem sokat várattott magára. Ugyanis 1907-ben a Pénzügyminisztérium megbízásából Erdélyben kálisókutatások kezdődtek. A kutatások vezetője Papp Károly geológus, a fúrás munkák irányítója Böhm Ferenc bányamérnök lett. A munkálatok során 1908-ban mélyítették le az I. számú fúrást Nagysármáson, majd 1908. november 26-án megkezdték Kissármáson a II. számú fúrást és két nappal később 22 méteres mélységben jelentkeztek először földgáznymok, majd egyre erősödő gázkítőrések miatt a kutatófúrást 1909. április

12| A M. Kir. Földtani Intézetet 1869-ben hozták létre azt követően, hogy a bécsi K. u. K. Geologischen Reichsanstalt (Cs. és K. Birodalmi Geológiai Hivatal) ajánlatot tett Magyarország területének geológiai átkutatására. Ezt nem támogatta Szabó József egyetemi tanár, Zsigmondy Vilmos bányamérnök és Fest Imre államtitkár sem. Javaslatukra Gorove István földművelés-, ipar- és kereskedelemügyi miniszter felállította Hantken Miksa vezetésével a minisztériuma földtani osztályát, amelyből 1869-ben létrejött a Földtani Intézet. MOGIMAD. 1761-2011. p. 113.

13| POSEWITZ 1906: pp. 37–38., SRÁGLI 2008: pp. 13–14.

14| POSEWITZ 1906: p. 39., SRÁGLI 2008: p. 13.

15| A magyar állam 354 780 korona támogatást nyújtott a hazai olajkutatásokhoz. SRÁGLI 2008: p. 18.

16| POSEWITZ 1906: p. 3.



22-én 301,9 méternél le kellett állítani. A kút elzárása 1910. június 23-án történt meg első alkalommal. Az elzáró szerkezetet Herrmann Miksa selmeci tanár tervezte. Az elzárás után már két nappal a Bolygórét hasadékaiból feltört a földgáz, de 1911. július 30-án újból sikerült elzárni a kutat, majd 1911. október 29-én hajnali 2 órakor a gázkút környezetében erős kitörések és nagy erejű robbanások következtek be.<sup>17</sup>

Az új gázmező megtalálása óriási siker volt a korábbi kudarcokhoz képest, szó szerint lázba hozta az egész országot, ugyanis az új földgázmező az akkori Európában a legnagyobb volt. A kormány is felismerte a szénhidrogénekben rejlő lehetőségeket. S úgy döntöttek, hogy gyökeresen átalakítják az olaj- és gázkutatások szabályozási rendszerét. Az új jogszabály előkészítését Wahlner Aladár a Pénzügyminisztérium Bányászati Osztályának a vezetője végezte el. Majd 1911. január 17-én az Országgyűlés elfogadta az 1911. évi VI. törvényt „Az ásványolaj-félekről és a földgázakról” címmel. E törvény a világon másodikként Venezuela után a földben lévő ásványkincseket az állam tulajdonává nyilvánította és ezek kutatása, illetve bányászata állami monopólium lett, de ezt a jogot hazai és külföldi vállalkozókra át lehetett ruházni.<sup>18</sup>

Az új törvény elfogadásának időszakában Magyarországon csak a Zala megyei Mura-közben és a máramarosi Iza völgyében folytak magántőkével olajkutatások. Az 1910. szeptember 27-én létrejött Magyar Kárpáti Petróleum Rt. volt az első cég, amelyre az állam átruházta szénhidrogén-kutatási jogait 1912-ben a Máramaros megyei Iza-völgy vonatkozásában. E társaság részvényeit a muraközi kutatásokban is érdekelt British and Foreign General Securities and Investment Trust Limited<sup>19</sup> nevű londoni cég szerezte meg.<sup>20</sup>

A britek nemcsak az Iza-völgyi kutatásba szálltak be, hanem a muraközibe is. E célból létrehozott cégük a London and Budapest Oil Syndicate Ltd. megvásárolta Singer Vilmostól a csáktornyai járásban lévő bányászati jogait 1911. június 7-én. S már júliusban

17| SRÁGLI 2008: p. 18.

18| MOGIM AD. 1761-2011.: p. 198., SRÁGLI 2008: p. 19., CSIKY GÁBOR 1974: Az erdélyi kőolaj- és földgázkutatások története (Fejezetek a magyar kőolajkutatás történetéből). In: Fülöp István (szerk.): *A Magyar Olajipari Múzeum Évkönyve*. I. kötet 1969–1974. Magyar Olajipari Múzeum, Zalaegerszeg: p. 116., DR. PAPP KAROLY 1910: *A kissármási gázkút Kolozs megyében*. (Klny. a Földtani Közlöny 1910. évi XL. kötetének 5–6. füzetéből), Budapest: p. 16., p. 19., p. 23., SZUROVY GÉZA 1993: *A kőolaj regénye*. Hírlapkiadó Vállalat, Budapest: p. 385.

19| A brit társaság az Anglo-Persian Oil Company érdekkörébe tartozott és a vezetője W. L. W. Bird órnagy volt, aki 1910 és 1913 között több tárgyalást folytatott, hogy cége számára megszerezze a dunántúli területek kutatási koncesszióját és az erdélyi földgáz hasznosításának jogát. Jó kapcsolatai voltak Böhm Ferencsel, a Pénzügyminisztérium vezető munkatársaival és a Pesti Magyar Kereskedelmi Bank vezérigazgatójával is. NÉMETH ANDRÁS: *A magyar kőolajbányászat történeti dokumentum gyűjteménye 1919-től 1949-ig*. I. kötet. Országos Kőolaj- és Gázipari Tröszt, [Budapest]: p. 77.

20| A britek mellett a Magyar Általános Hitelbank és a Pesti Magyar Kereskedelmi Bank is részvényes volt, a pénzintézetek együttesen 40%-os részvényt pakettelt birtokoltak. MOGIM AD. 1761-2011.: p. 195., NÉMETH: p. 77., SRÁGLI 2008: p. 20.

nekiláttak a kutatásoknak és 1912 végéig 16 sekély és 1 mélyfúrást mélyítettek le és termelhető mennyiségű olajra bukkantak, de az első világháború nem tette lehetővé a további munkálatok folytatását.<sup>21</sup>

A kutatási tevékenység kibontakozásával párhuzamosan 1854-ben a brassói finomító alapításával létrejött a hazai kőolaj-feldolgozó ipar is. A gyáralapítást a következő évtizedekben újabb üzemek felépítése követte főleg a Galíciával<sup>22</sup> és Romániával<sup>23</sup> határos területeken a közeli olajvidékek miatt. Az első modernnek számító finomítót a bécsi Fanto és Társa cég építette fel Orsovában (Tuffáson) 1878-ban, de számos kisebb üstökben olajat lepárló kisipari finomító is működött az országban. Csak Brassóban hat ilyen „gyár” dolgozott fel kőolajat pár évtől pár évtizedes időtávlatig bezárólag.<sup>24</sup>

Komolyabb előrelépés a magyar kőolaj-finomító iparban „Az ásványolajvám felemeléséről és az ásványolajadóról” szóló 1882. évi XVIII. törvénycikknek az elfogadása után következett be. Már 1882-ben a Magyar Általános Hitelbank, a bécsi Creditanstalt és a Rotschild Bankház egy kőolaj-finomítót építet fel Fiumében.<sup>25</sup> A gyárat üzemeltető Kőolajfinomító Rt. 1893-ban Oderbergben és Brassóban is létesített egy-egy gyárat és létrehozták a cégek folyamatos nyersanyagellátásának biztosítására a Photogen Forgalmi Rt.-t.<sup>26</sup>

1883-ban a Freud Adolf budapesti és Naschauer Jakab bécsi befektetők által alapított Magyar Petróleumipar Rt. a ferencvárosi pályaudvar közelében a Kén utcában létesített egy új finomítót, majd a Berg Adolf és Társa Ásványolajfinomítógyár 1885–1886-ban a Soroksári úton épített fel egy kőolaj-feldolgozó üzemet. E cég 1891-ben Budapesti Ásványolajgyár Rt. néven részvénytársasággá alakult át. Majd a Budapesti Bankegyesület révén német kézbe került a vállalat, amelynek a tulajdonosai bekapcsolódtak a Magyar-Gácsországi Naftaipari Rt.-n keresztül a galíciai olajbányászatba.<sup>27</sup>

21| Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára K715 Hungarian Oil Syndicate Limited magyarországi meghatalmazottja 1. csomó 1911-3. Megállapodás Singer Vilmos, Picker Frigyes és a London Budapest Oil Syndicate között, 1911., NÉMETH: p. 82.

22| A Galíciához közel eső területeknél Munkácson, Csapon, Kisvárdán, Nyírbogdányban, Kemeccsén, Nyírbaktán, Szatmárnémetiben, Laborirécen (Krasznibrod), Órmezőn, Legenyealsómihányiban, Bodrogkeresztúron, Késmárkon, Tresztinában és Turócszentmártonban létesültek kisebb olajfeldolgozó üzemek. ADÁMY BÉLA – DR. NÉMETH ANDRÁS 1968: *A magyar kőolajfeldolgozóipar története az államosításig*. Országos Kőolaj- és Gázipari Tröszt, [Budapest]: p. 14.

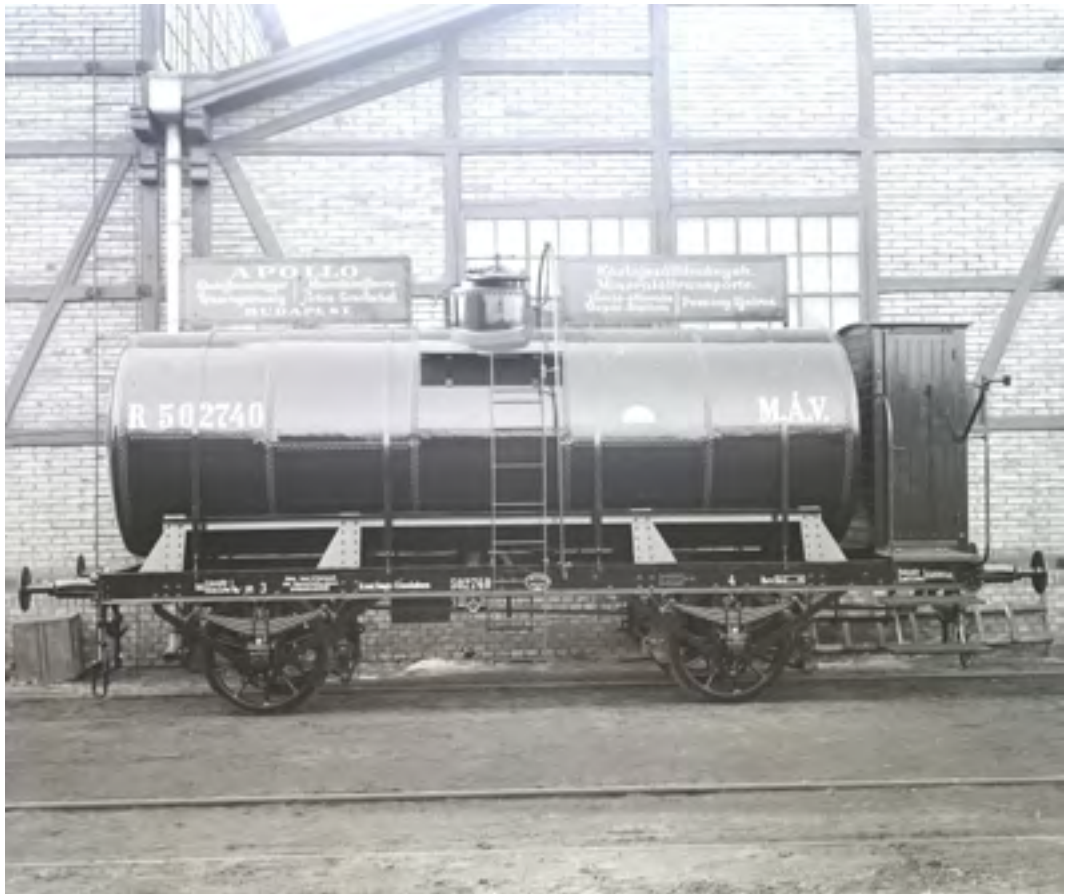
23| A Romániához közel eső régiókban Orsován, Marosvásárhelyen, Oravicán, Désen, Brassóban, Csíkygyimesen és Szacsalon létesültek finomítók. ADÁMY-NÉMETH 1968: p. 13.

24| ADÁMY-NÉMETH 1968: p. 12–13.

25| A fiumei kőolaj-finomító számára rendelték meg Nagy-Britanniában az Armstrong Mitchell & Co. Ltd. New-castle upon Tyne-i gyárában az Etelka nevű tankhajót, amely 1892-re készült el. A tanker 1892–1896 között a Kőolajfinomítógyár Rt., majd 1896–1909 között a Photogen Szállítási Rt. tulajdonában állt. 1909-től 1919-ig Vesta néven a Cs. és K. Haditengerészet olajellátó hajójaként használták. ADÁMY-NÉMETH 1968: p. 27., VESTA ex-Etelka [https://www.hajoregiszter.hu/hajoadatlap/vesta\\_exetelka/etelka/1249/1091](https://www.hajoregiszter.hu/hajoadatlap/vesta_exetelka/etelka/1249/1091) Utolsó elérés: 2020. 07. 27.

26| ADÁMY-NÉMETH 1968: pp. 26–27.

27| ADÁMY-NÉMETH 1968: p. 27., p. 29.



**2. kép: A pozsonyi Apolló Kőolajfinomítógyár Rt. vasúti tartálykocsija, 1902 (Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, TFGY 2018.1870.1.)**

A hazai kőolaj-finomító ipar megerősödése érdekében a kormány engedélyezte az ún. műolaj vámmentes behozatalát. Ez tulajdonképpen külföldön finomított petróleum behozatalát jelentette. A műolajba a petróleum mellé egyéb olajterméket is keverték. A hazai gyáraknak az így összeállított műolaj feldolgozása csak a redesztillációt jelentette. E megoldás megoldotta a petróleumszükséglet biztosítását, de a galíciai olajtermelőkre nézve csapás volt, ugyanis a magyar finomítók nem voltak érdekeltek a nyersolaj feldolgozásában, valamint az egyszerűbb eljárásnak köszönhetően költséghatékonyabbak voltak.<sup>28</sup>

Az újabb kormányzati intézkedések hatására további kőolaj-feldolgozó gyárak létesültek Magyarországon. 1895-ben a Hazai Bank Rt. Pozsonyban alapított egy gyárat Apolló

<sup>28</sup> ADÁMY-NÉMETH 1968: p. 30.

Kőolajfinomítógyár Rt. néven. A 19–20. század fordulóján öt nagy finomító (Kőolajfinomító Rt., Fiume, Magyar Petróleumipar Rt., Budapest, Budapesti Ásványolajgyár Rt., Apolló Kőolajfinomító Rt., Pozsony és Bihar-Szilágyi Olajipari Rt., Mezőtelegd) adta a hazai termelés 80%-át. A feldolgozott olaj 1898-ban Galíciából (65 500 tonna), Romániából (27 000 tonna), Oroszországból (18 900 tonna), az Egyesült Államokból (3100 tonna) és hazai termelésből (2500 tonna) származott. A termékek 75%-a petróleumként került kereskedelmi forgalomba és csak 12% volt a kenőolaj és 7% a benzin aránya.<sup>29</sup>

1898-ban Bánffy Dezső miniszterelnök kormánya kötelezte a kőolaj-finomítókat, hogy galíciai kőolajat dolgozzanak fel. E döntés, valamint az osztrák finomítókkal<sup>30</sup> kibontakozott verseny, és az angolszász olajmonopóliumok keltette konkurenciaharc lépéskényszerbe hozta a hazai olajvállalatokat. Amihez hozzájárult a megnövekedett üzemanyag- és kenőolajigény miatti változtatási kényszer is. Ezért nem lehetett kérdéses, hogy minél előbb modernizálni kellett a magyar finomítókat. Ennek meglelt az eredménye, ugyanis 1900-ban már 80%-ban galíciai olajat dolgoztak fel a hazai gyárak. Ennek köszönhetően az orosz műolaj és a román nyersolaj behozatala lecsökkent.<sup>31</sup>

Az osztrák olajipari szereplőkkel kialakult verseny kényszerítette rá a Magyar Petróleumipart, hogy 1900-ban Boryslaw térségében bányászati jogot vásároljon és olajtermelésbe kezdjen ott 1902-től. A Bihar–Szilágyi Olajipar Rt. átvette a Puskás és Társa (Stavenov) zsibói kútjait és aszfalthomok feldolgozására berendezett üzemét. Míg a Hazai Kőolajipar Rt. Felsőkomarniknál (Sáros megye) mélyített fúrást, de komolyabb eredményt nem értek el.

A modernizáció és a finomítógyáraknak az olajbányászatba történt bekapcsolódása mellett a kapacitásbővítésre és újabb kőolaj-feldolgozó üzemek létesítésére is sor került. A jelentősebb új finomítóépítésekre Sátoraljaújhelyen (1901), Nyírbogdányban (1904), Budapesten (1906, Hazai Kőolajipar Rt., Gyömrői út) és Almásfüzitőn (1907) került sor. Az utóbbi gyár az amerikai Vacuum Oil Company 1899-ben alapított magyarországi leányvállalatának a beruházásában készült el. Ez 1904-re a legtökeerősebb magyar olajipari társasággá vált. A Vacuum Oil számos tartálykocsit és olajszállító tankuszályokat is vásárolt majd kereskedelmi hálózatának kiépítését is megkezdte.<sup>32</sup>

29| ADÁMY-NÉMETH 1968: pp. 31–32.

30| 1898-ban az osztrák (galíciai) finomítók kartellbe tömörültek. Ez a szervezet volt a Ropa Verein der galizischen Rohölproduzenten reg. Genossenschaft mbH. RESCH, ANDREAS 2002: *Industriekartelle in Österreich vor dem Ersten Weltkrieg. Marktstrukturen, Organisationstendenzen und Wirtschaftsentwicklung von 1900 bis 1913*. Duncker & Humblot, Berlin: p. 180. ADÁMY-NÉMETH 1968: p. 36.

31| ADÁMY-NÉMETH 1968: pp. 35–36.

32| ADÁMY-NÉMETH 1968: pp. 37–38.



Az Osztrák–Magyar Monarchiában megjelent az olajpiacon a Standard Oil tulajdonába tartozó Vacuum Oil és a brit–holland Shell, s ez lépésenként hozta a magyar és osztrák kőolaj-finomítókat. Az ausztriai olajipari cégek érdekvédelmi szervezete, a ROPA átalakult és létrejött az osztrák–magyar kőolajtermelő-, feldolgozó- és kereskedelmi vállalatok érdekvédelmi szervezete az OLEX, amely az Európai Petróleum Unió tagja lett. A cél az volt, hogy az angolszászokkal folyó konkurenciaharcban megfelelően tudják érdekeiket érvényesíteni, s talpon maradjanak a versenyben. Ami nem volt egy egyszerű feladat ugyanis a Standard letörte a galíciai nyersolaj árát és kőolaj-felvásárlásba kezdett. Ezzel párhuzamosan Oroszországból és Romániából késztermékeket hoztak be és piacra dobták az addig felvásárolt nyersolajjal együtt. Ennek hatására az 1906-os 35–37 koronás tonnánkénti olajár 1909-re 6–7 koronára csökkent. Ez extraprofit hozott a magyar finomítóknak, s amikor a késztermékek ára csökkent és a nyersolaj nőtt, akkor a tartalékaiknak köszönhetően már át tudták vészelni a válságot.

Az első világháborút megelőző években a magyar kőolaj-feldolgozó ipar 35 finomítója 650 000 tonna/év kapacitással üzemelt. E mennyiségnek a 86,15%-át (560 000 tonna) 12 gyár,<sup>33</sup> míg a maradékot 23 kisebb üzem állította elő.<sup>34</sup>

A magyar olajipar szempontjából nagyon fontos lépés volt, hogy a Pénzügyminisztérium egy kincstári kutatóvállalat létrehozását határozta el az 1911. évi VI. tc. alapján. A vállalat a korábbinál jóval nagyobb források felett rendelkezett. Míg pl. 1893 és 1910 között a magyar állam 4 millió koronát költött szénhidrogén-kutatásokra, addig 1910–1918 között 17,5 millió koronát. Ez jóval nagyobb lehetőségeket adott a kutatásokkal foglalkozó szakemberek kezébe, mint a korábbi időkben. A feladatok irányításával Böckh Hugót bízták meg, akinek a vezetésével nagy hangsúlyt fektettek a tudományos alapokon nyugvó geológiai és geofizikai vizsgálatokra. Így nem véletlen, hogy az Eötvös-ingát is alkalmazták az olajkutatásoknál.<sup>35</sup>

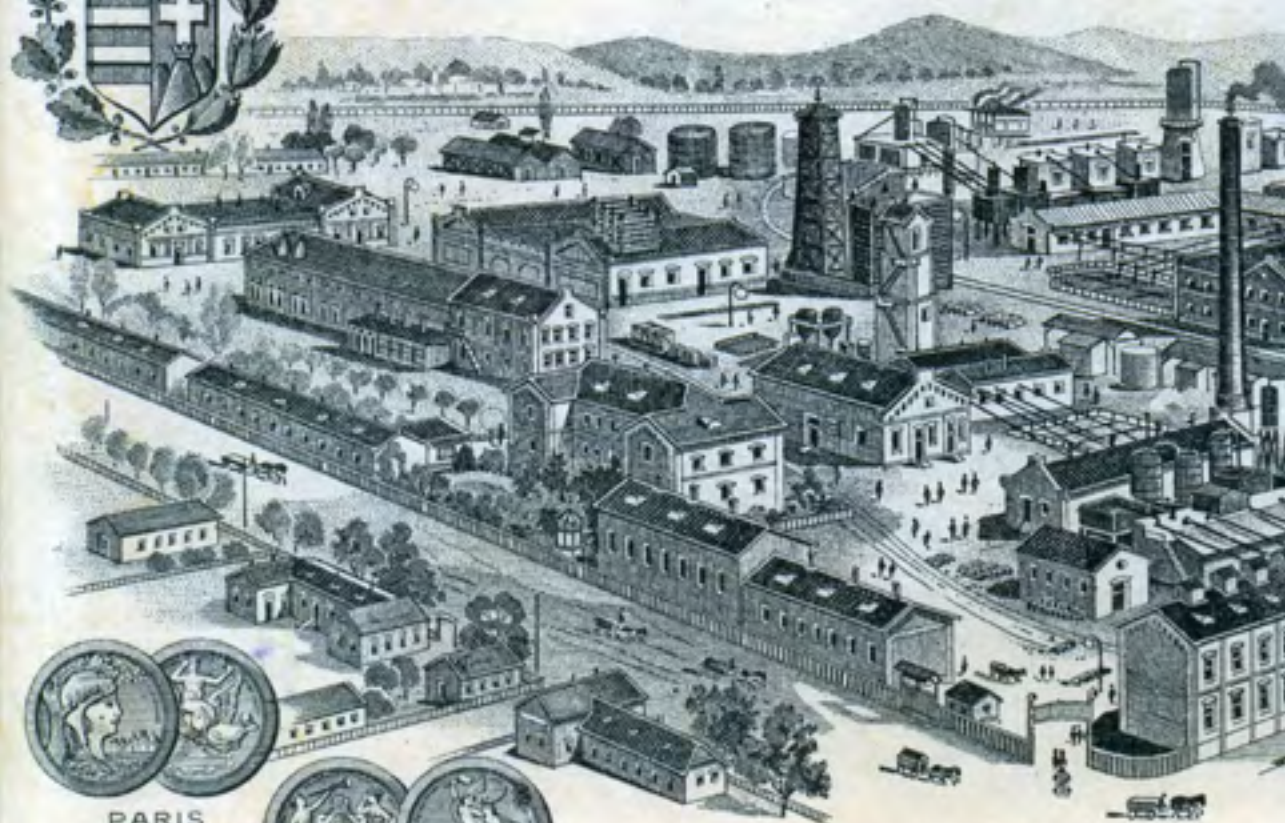
Az újfajta hozzáállás abban is tetten érhető volt, hogy pl. a kissármási földgáz hasznosításának tanulmányozásánál felállított bizottság munkájában az amerikai Humphreys and Miller cég részéről Allen S. Miller és Frederik G. Clapp geológus is részt vett Böckh Hugó és Vnutschó Ferenc mellett. Míg Guman Jenőt az Egyesült Államokba küldték tanulmányozni az ottani földgázipart. A Pesti Magyar Kereskedelmi Bank és a Magyar Solvay Művek pedig megalapította az Első Erdélyi Földgáz Rt.-t a Pénzügyminisztérium kezdeményezésére. E társaság megkezdte a Kissármás–Torda–Marosújvár

33| A közös birodalom osztrák felében a nagy olajfinomítók össztermelése a háború végén 1 513 000 tonna volt. SCHWARTZ 1919: pp. 206–207.

34| ADÁMY-NÉMETH 1968: pp. 39–41.

35| SRÁGLI 2008: p. 19.

# BIHAR-SZILÁGYI OLAJIPAR



IGAZGATÓSÁG:  
BUDAPEST, V. Nádor-utca

3. kép: Bihar-Szilágyi Olajipar Rt. mezőtelegi gyárát ábrázoló grafika a társaság fejléces papírjáról (Magyar Olaj- és Gázipari Múzeum, Tgy. 2020.47.1.)



# R RÉSZVÉNYTÁRSASÁG

PETROLEUM-ÉS ÁSVÁNYOLAJFINOMÍTÓ-GYÁRAK  
MEZŐTELEGDEN  
(BIHAR MEGYE.)



SÜRGÖNYCZIM:  
„BIHARSZILÁGY BUDAPEST.”

M.K.POSTATAKARÉKPÉNZTÁRI CHEQUE SZÁMLA 2796. SZ.  
• CLEARING FORGALOM •

INTERURBÁN TELEFON: „35. SZ. ÁLLAMI BÉRLŐ.”

23. SZ.

földgázvezeték<sup>36</sup> első szakaszának (52 km) építését. Közben a kincstári kutatásoknak is meg lett az eredménye, mert két év alatt 1911–1913 között nagy mennyiségű földgázt tártak fel Erdélyben.<sup>37</sup> Ez a hazai befektetők mellett a külföldi érdekeltségek figyelmét is felkeltette. A British and Foreign General Securities and Investment Trust Limited cég jelezte a magyar kormánynak, hogy a Magyar Általános Hitelbankkal közösen hajlandóak egy 100 millió korona alaptőkéjű cég létrehozására. Teleszky János pénzügyminiszter Ullman Adolfot, a Hitelbank vezérigazgatóját és Waldner Gyulát, a Pesti Első Hazai Takarékpénztár vezetőjét küldte Londonba tárgyalni és létrehozták a magyar bankok és a brit cég részvételével a Magyar Földgáz Szindikátust. A tervek közt szerepelt egy Budapestig tartó földgázvezeték megépítése is, de ez el lett vetve a világháború miatt. Maguk az erdélyi földgázkutatások is lelassultak, de sikerült megállapítani geológiai módszerekkel az erdélyi gázmező kiterjedését. Majd 1915-ben a kormány a Deutsche Bankkal kötött szerződést az Erdélyi-medence földgázának hasznosítására, s a megállapodás értelmében a berlini pénzintézet létrehozta a Magyar Földgáz Rt.-t 1916-ban.<sup>38</sup>

Az új cég gyorsan munkához is látott a háborús körülmények közepette. Az eredeti célok között szerepelt, hogy gázvezetéket építenének Kolozsvárra, Marosvásárhelyre, Nagyváradra, Erzsébetvárosba és Aradra, de e terv módosult. 1917-ben Dicsőszentmárton közelében egy napi 1,2 millió m<sup>3</sup> földgázt termelő mezőt tártak fel 10 fúrással, s elkészítették a Magyarsáros–Dicsőszentmárton, illetve a Bázna–Medgyes földgázvezetéseket.<sup>39</sup>

Szintén az első világháborút közvetlenül megelőző időszak olajipari történetéhez tartozik az egbelli olajmező felfedezése. Bár régóta ismeretesek voltak Nyitra megye e részén földgázfeltörések, de komolyabban a terület nem lett megkutatva. Egy Amerikából hazatért földműves Medlen János bevezette a házába a gázt, hogy fűtésre és főzésre használja, de erről az illetékes bányahivatal csak akkor szerzett tudomást, amikor a MÁV jelezte, hogy a vasút mellett lévő ház felrobbant 1911. június elején. Ezt követően már a pénzügyminiszter is tudomást szerzett az eseményről és utasította a kissármási kutató kirendeltséget az egbelli vizsgálódásokra. E munkában Böckh Hugó mellett Papp Simon, Lázár Vazul és Vnutskó Ferenc is részt vett. A kutatás során az Eötvös-ingát is bevetették. Majd a be rendezés használata az egbelli munkát követően világszerte elterjedt a kőolajkutatásban.

36| Az 1913–1914 között felépített 143–253 mm átmérőjű földgázvezeték hossza 73,1 km volt, s maximum napi fél-millió köbméter földgázt lehetett továbbítani rajta. GUMAN JENŐ – HORVÁTH SÁNDOR 1944: *Erdélyi Villamossági és Földgázipari Rt. Földgáz-füzet*. Erdélyi Villamossági és Földgázipari Rt., Dés–Kolozsvár–Budapest: p. 15.

37| Az erdélyi geológiai kutatásokban Lóczy Lajos és Böckh Hugó irányítása mellett részt vett Papp Simon, Pávai-Vajna Ferenc, Pantó Dezső, Lázár Vazul, Szádeczky Gyula, Vitális István, Stömpl Gábor, Phleps Ottó, Lőrenthey Imre, Gaál István, Wachner Henrik, Rozlozsnik Pál és Farek Gyula. NÉMETH: p. 55.

38| NÉMETH: pp. 51–54., pp. 62–63., NÉMETH 1969: p. 93.

39| NÉMETH: pp. 63–64.



Az Egbell-I. számú fúrást 1913. október végén kezdték el mélyíteni, és 160,3 méter mélységből december közepén gázok törtek fel nagy robajjal, de az év végére a kiáramló gáz mennyisége lecsökkent, majd tovább fúrva 163,5 méteren megtalálták az olajtároló réteget is 1914 elején. Az új olajmező nagyon fontos szerepre tett szert, 1914-ben ugyanis a trónörökös Ferenc Ferdinánd főherceg és neje szarajevói meggyilkolása után egy hónappal I. Ferenc József császár és király hadat üzent a merényletért felelősnek tartott Szerbiának. Ezzel kitört az európai nagyhatalmak között a Nagy Háború. A katonai események kedvezőtlenül alakultak a Monarchia számára az első hónapokban a keleti fronton, és az orosz csapatok 1914 szeptemberében már a Kárpátok hágóinak a közelében jártak és Galícia nagy része, illetve Bukovina a kezükbe került. Betörték Magyarország területére is és kb. 275 km-re közelítették meg Budapestet. A galíciai katonai helyzet 1915. május 2. után a gorlicei áttöréssel javult, de az osztrák–magyar és német csapatoknak nem sikerült az egész tartományt visszaszerezni egészen 1917-ig.<sup>40</sup>

Galícia orosz kézre kerülése, és ezzel az ottani olajmezők átmeneti elvesztése nehéz helyzetet teremtett.<sup>41</sup> Az olajhelyzet javítása érdekében 1918-ig 72 kutat fúrtak Egbell térségében, s 28 748 tonna olajat bányásztak ki, amivel sikerült biztosítani a MÁV kenőolaj-szükségletét.<sup>42</sup> A Nyitra megyei olaj jelentőségét mutatja, hogy a kormány nem értékesítette a kitermelt kőolajat, hanem a pozsonyi Apolló finomítóban feldolgoztatta. Ez viszont más társaságok érdeklődését is felkeltette. A Magyar Asphalt Rt. az államvasutakkal akart egy közös céget létrehozni az egbelli olajmező kiaknázására és a nyersolaj feldolgozására, de a Bihar–Szilágyi Olajipari Rt. is bejelentkezett e feladatokra. Valójában szabad finomítói kapacitásaikat akarták lekötöni, hiszen a galíciai olaj hiánya miatt mezőtelegdi, orsovai, sátoraljaújhelyi és erzsébetfalvai<sup>43</sup> finomítóik kapacitásfelesleggel rendelkeztek. Végül a háború végéig az állam kezelésében maradt az egbelli olajmező.<sup>44</sup>

Az olajkutatások az első világháború éveiben is folytatódtak Magyarországon. Böckh Hugó javaslatára a muraközi területekre terjesztették ki az állami kutatásokat. Papp Simon, Pávai-Vajna Ferenc és Lázár Vazul 1916-tól 1918-ig 6000 km<sup>2</sup> területet vizsgált át Horvát-Szlavónországban a Dráva és a Száva közt. Ennek eredményeként 1918-ban Lipik

40| NAGY MIKLÓS MIHÁLY 2014: *Magyarország az első világháborúban. Térképek történelmi áttekintéssel*. Kárpátia Stúdió, Budapest: pp. 91–92., p. 94.

41| Azt követően, hogy a Monarchia visszaszerezte a galíciai olajmezőket, s újra lett indítva a termelés, havonta 30 000–35 000 tonnánál nem tudtak többet termelni a területen. ADÁMY-NÉMETH 1968: p. 59.

42| SRÁGLI 2008: p. 19., NÉMETH 1969: p. 93.

43| Pesterzsébet

44| Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára K715 1. csomó A. tétel, 22. szám. A Magyar Asphalt Részvénytársaság levele nagyságos Böhm Ferenc m. kir. bányatanácsos úrnak, Budapest, 1915., Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára K715 2. csomag H. tétel 448. szám. Az egbelli nyersolaj kihasználása és értékesítése, NÉMETH: pp. 69–71.



1. térkép: Az Osztrák–Magyar Monarchia kőolajipara 1914-ben (Készítette: Lazányi János)

közeliében a bujavicai dómon fúrászt mélyítetttek és tiszta metánból álló földgázt fedeztek fel. A szlavóniai kutatások rávilágítottak arra, hogy érdemes volna a Dunántúlt is megvizsgálni geológiailag. Ezért Böckh Hugó 1917-ben megbízta Pávai-Vajna Ferencet a horvátországi redők dunántúli folytatásának kinyomozásával, ami végül évek múlva elvezetett a budafapusztai vizsgálódásokhoz.<sup>45</sup>

A fentebb is felvázolt kutatások nemcsak a galíciai katonai helyzet miatt voltak fontosak, hanem a Központi Hatalmak általános olajipari állapota miatt is. Ugyanis az 1914-es havi 400 000 tonnás szükségletüket még a felhalmozott tartalékokból és a Romániából behozott olajból fedezni tudták,<sup>46</sup> de 1915-ben már a polgári szükséglet

45| NÉMETH: pp. 73–74.

46| Itt meg kell jegyezni, hogy a románok 1914-ben a világháború kitörését követően megtiltották a kőolajkivitelt. KRÁMLI MIHÁLY 2008: *Az osztrák–magyar dunai kereskedelmi hajózás katonai igénybevétele az első világháborúban. A Központi Szállításvezetőség Hajózási Csoportjának megszervezése, 1914–1916.* Hadtörténelmi Közlemények, 121. évf. 3–4. sz.: p. 589.

visszafogásával 280 000–300 000 tonnára csökkent mennyiséget se tudták előteremteni, s keleti szomszédunknak az antant oldalán történő 1916-os hadba lépése után katasztrofális helyzet alakult ki. Katonailag és olajszempontból is. A román haderő 232 000 katonája betört Erdélybe, ahonnan az August von Mackensen vezértábornagy vezette német haderővel közösen 1916 őszén kiverték az ellenséges erőket, majd december 6-án alakulataink bevonultak Bukarestbe és a Szeret folyó vonaláig megszállták Romániát és az olajmezőiket.<sup>47</sup>

A kőolajtermelő térségeken keresztül visszavonuló román alakulatok brit és francia segítséggel megsemmisítették olajipari létesítményeik nagy részét. Ez gyakorlati szinten azt jelentette, hogy 1677 olajkutat és 26 kőolaj-finomítót tönkretettek. Ennek eredményeként pedig az 1915-ben még 1 673 000 tonnás olajtermelés, 1916-ra 899 000 tonnára, majd 1917-re 724 000 tonnára esett vissza. A német megszálló erők 1917. január 31-én Campinában létrehozták az olajmezők parancsnokságát (KODÖL), majd a német és osztrák–magyar szakemberek segítségével 1 215 000 tonnára emelkedett a kitermelés.<sup>48</sup>

Ezzel kapcsolatban érdekesek Papp Simon visszaemlékezései: *„Megbízást kaptam, hogy kapcsolódjak be az osztrák–magyar–német hadseregek által megszállott szerb területek tanulmányozásába. Ifj. dr. Lóczy Lajossal közösen a Macsvának nevezett területet kellett volna földtani szempontból tanulmányoznom szénhidrogén előfordulások szempontjából. Ennek az akciónak megszervezését dr. gróf Teleki Pál, akkor tartalékos főhadnagy végezte. ... A macsvai területek általam való földtani tanulmányozására ez alkalommal nem is került sor, mert ennél sokkal fontosabb megbízatást kaptam Romániában. Ismeretes ugyanis, hogy 1917-ben [1916-ban Cs. V.] a román hadseregnek Erdélyből való kiverése után az angolok segítségével megbénították a romániai petróleum mezőkön az olajtermelést. A német–osztrák–magyar hadseregnek romániai benyomulása után a petróleumtermelést helyre kellett állítani. E célból 1917. tavaszán egy szakemberekből álló bizottságot küldtek Romániába. Ebben a bizottságban a Magyar Pénzügyminisztériumot én képviseltem Szmolka Nándor bányamérnök, fúrási szakértővel együtt. A bizottságban rajtunk kívül osztrák, cseh és lengyel szakértők is voltak. Osztrák részről a geológus szakértőnk Veters Herman jőnevű osztrák geológus volt, akinek csak tartalékos hadnagyi rangja volt. A közös megbeszéléseket magasrangú német és osztrák katonatisztek vezették egy kellemes modorú osztrák tábornok elnöklete alatt. A megbízatás rövid ideig tartott, mert a németek nagyon erőszakosak voltak. A helyreállítás annyira sikeres volt, hogy az olajtermelés csakhamar elérte a napi 300 vagonot. Én két új fúrást telepítettem*

47| NAGY 2014: pp. 94–95., p. 97.

48| DR. BAHR, H. 1942: *Die rumänische Erdölindustrie im ersten Weltkrieg*. Oel und Kohle, 38. Jahrgang, Nr. 4.: p. 98.

*Campina és Moréni környékén. Mindkettő eredményes volt. A napi 300 vagon olajtermelésből a németek csak napi egy vagon olajat engedtek át a Monarchiának. Ez volt az oka, hogy bennünket, magyarokat a Magyar Pénzügyminisztérium idő előtt visszahívott, úgy, hogy Szmolka Nándorral közösen írt jelentésünket 1917. május 2-án már beadhattuk.*"<sup>49</sup>

Az 1917. március 2-i konstancai egyezmény értelmében a Monarchia április elejétől megkapta a Dunán szállított olaj 18%-át,<sup>50</sup> de ez csepp volt a tengerben, hiszen a folyón a teljes termelés 10%-át fuvarozták csak. Később létrejött a cs. és k. Nyersolajparancsnokság majd utóda az Osztrák–Magyar Olajszindikátus, s így Ausztria–Magyarország is termelhetett Baicoi környékén kőolajat.<sup>51</sup>

Itthon a világháború évei alatt a magyar kőolaj-finomítóipar jelentősége megnövekedett, de a nyersanyagellátási zavarok idején átmeneti leállásokra is sor került, míg a kisebb üzemek tartósan voltak kénytelenek tevékenységüket szüneteltetni. Az állam Magyarországon és Ausztriában is élt szabályozó jogaival, így többek között az olajforgalom korlátozásáról, a nyersolaj-feldolgozásról és az olajtermékek áráról döntöttek. Az olajhelyzet Románia 1916-os elfoglalása után javult valamelyest. Az 1918-as bukaresti béke<sup>52</sup> után a Monarchia kapta meg a román olajmezők termelésének 25%-át, s bár az osztrák finomítók is részesedni akartak a nyersanyagból, de a leromlott vasúti hálózat miatt a Romániához közelebb fekvő magyar gyárak kapták meg az olajat.<sup>53</sup>

1918 második felétől kezdve megváltozott a katonai és politikai helyzet is. Előbb Bulgária 1918. szeptember 29-én, majd október 30-án Törökország, november 3-án Ausztria–Magyarország, végül pedig november 11-én Németország is fegyverszünetet kötött az antanttal. Ezzel a központi hatalmak elvesztették a világháborút.<sup>54</sup>

49| PAPP SIMON 2000: *Életem*. Magyar Olajipari Múzeum, Zalaegerszeg; pp. 30–32.

50| A megszállók 1918 március végére elkészítettek egy dupla olajvezeték Ploieștiből Bukaresten át Gyurgyevóba (Giurgiu) az olajszállítás elősegítése érdekében. BALLA TIBOR 2017: *Ausztria–Magyarország részvétele a megszállt Románia katonai kormányzásában, 1916–1918*. Honvédségi Szemle, 145. évf. 1. sz.: p. 119.

51| KRÁMLI MIHÁLY 2009: *Az osztrák–magyar dunai kereskedelmi hajózás katonai igénybevételére az első világháborúban. A Központi Szállításvezetőség Hajózási Csoportja által irányított hajózás, 1917–1918*. Hadtörténelmi Közlemények, 122. évf. 1. sz.: p. 63.

52| E béke előkészítésével kapcsolatban írták A Bánya című lapban a következőket: „A magyar petróleumfinomítók érdekeinek megvédése szempontjából a Budapesten folyó béketárgyalásokba mint szakértőket, az illetékes hivatalos körök bevonták Szirmai Oszkárt, a Kőolajfinomító r.-t. vezérigazgatóját, valamint Schwartz Adolfot, a »Danica« Ásványolajgyár r.-t. vezérigazgatóját. Sikerült is a román nyersolajból megfelelő kontingenst a magyar petróleum finomítók részére biztosítani, amintbogy már hat hónap óta a német hadvezetőség rendszeresen ellátja már ezidőszerint is az okkupált román területekről nyersolajjal a magyar petróleumfinomítókat. Ha a petróleumban mégis hiány van, úgy ez arra vezethető vissza, hogy a termelés nincsen arányban a mai fogyasztási viszonyokkal.” A Bánya, XIX. évf. 1918. május 5. sz.: p. 3.

53| ADÁMY-NÉMETH 1968: pp. 62–63.

54| GALÁNTAI JÓZSEF 1988: *Az első világháború*. Gondolat Könyvkiadó, Budapest: p. 474., p. 482., p. 484., p. 488.



Ami magyar szempontból nagyobb gond volt, hogy az Osztrák–Magyar Monarchia mellett 1918 őszétől kezdve a történelmi Magyarország is szétesett. Ebben jelentős szerepe volt annak, hogy a Károlyi Mihály vezette kormány aláírta az 1918. november 13-i belgrádi konvenciót. Ez a padovai fegyverszünet miatt nem lett volna szükséges, végül a megkötött egyezmény értelmében idegen megszállás alá került Horvát-Szlavónország, Baranya, a Bácska, a Bánát, és Erdélynek a Nagy-Szamos, Beszterce, Marosvásárhely, Maros vonaltól délre eső része. Vagyis az ország területének kb. 1/3-a. A bajt tetézte, hogy az 1918. október 18-án létrejött Csehszlovákia szervezetlen és csekély létszámú alakulatai elkezdtek elfoglalni a Felvidéket, benne az egbelli olajmezővel. Míg Románia újjászervezett alakulatai 1918. december 24-én már elfoglalták Kolozsvárt is. Székesfehérvárat is. Ez azt is jelentette, hogy az erdélyi medence földgázkincse is idegen megszállás alá került. A hódítók még 1918-ban zár alá vették a Magyar Földgáz Rt.<sup>55</sup> erdélyi üzemeit és az erdélyi gázmezők üzemeltetésére megalapították a Societa Nationala de Gaz Metan céget. Majd 1919 első hónapjaiban a bihari Derna és Tataros is román kézre került, ezzel a térség aszfaltlelőhelyei is elvesztek.<sup>56</sup>

Amint az a fentiekből is kitűnik hazánk olajiparában és kőolajellátási helyzetében nehézségek léptek fel. Ez egyrészt annak volt betudható, hogy Románia 1918 második felében beszüntette hazánknak az olajszállítást, emiatt már a Monarchia fennállásának utolsó hónapjaiban fokozatosan nehézkessé vált az olajellátás. Ezen okokból kifolyólag 1918 végére már nem volt megoldható a lakosság világítóolaj-, az ipar és a közlekedés üzemanyag- és kenőolajigényének a biztosítása. A szénhidrogéntelepek megszállása és az olajellátási nehézségek megoldása érdekében elfogadták a Pénzügyminisztérium vezetői Böckh Hugónak a javaslatát, hogy az Alföldön mélyfúrásokat mélyítsenek le kőolaj-kutatási céllal.<sup>57</sup> A költségeket végül az ország fővárosa Budapest vállalta magára.<sup>58</sup>

Amint az eddigiekből is látszik Magyarország katonai és politikai értelemben 1918 őszétől összeomlott és az ország nagy része fokozatosan idegen megszállás alá került

55) A Societa Nationala de Gaz Metan cég megvásárolta a magyar és német tulajdonosoktól a Magyar Földgáz Rt.-ben lévő részvényeiket. A magyar állam pedig még 1918-ban értékesítette 4000 darab részvényét a koppenhágai Dessanet Co.-nak, ők 1932-ben adták el részesedésüket a románoknak, akik a magyar kincstár élvezeti jegyeit is megvásárolták. Cserébe a Bethlen-kormány hozzájárult ahhoz, hogy a cég Bukarestbe tegye át székhelyét, ezt az illetékes budapesti törvényszék, mint cégbíróság 1932. február 16-án bejegyezte a cégnév Societatea Anonima Romana de Gaz Metanra változásával együtt. A magyar állam az erdélyi földgázkutatások 1918 előtti beruházásaiért 800 000 svájci frank kártérítést kapott a párizsi kártérítési tárgyalások alapján. Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára K715 2. csomó H. tétel 463. szám. Magyar Földgáz Rt., NÉMETH: p. 64., CSIKY 1974: p. 121. 56) MNL OL K715-2cs-H-463. sz., NÉMETH: p. 64., NAGY 2014: p. 113., ADÁMY-NÉMETH 1968: p. 64.

57) Böhm Ferenc 1918. április 20-án írt levelet Egbellbe az M. Kir. Kutató Kirendeltségnek, hogy az alföldi fúrásokhoz berendezéseket küldjenek át. Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára K715 1. csomó A. tétel 38. szám. Böhm Ferenc m. kir. bányatanácsos 47489. sz. levele a M. kir. Kutató Kirendeltségnek Egbellbe, 1918. április 20.

58) A 3 db 1500 méter mélyre tervezett alföldi fúrás összköltsége 5,355 millió korona lett volna, de végül a mélyfúrásokra a felszerelés hiányában nem került sor. Csak a Hortobágyon tudtak munkába állítani egy hiányos fúróberendezést. ADÁMY-NÉMETH 1968: p. 64., NÉMETH: pp. 88–90.



Kormányzati szinten jelentős területi veszteségekkel számoltak, amit egy valószínűleg 1919-ben készült dokumentum is alátámaszt, amely a Magyarországról esetlegesen lekapcsolandó vármegyék bányatermelési kimutatását foglalta össze. Ebben a dokumentumban húsz vármegye<sup>60</sup> szerepelt, mint talán elvesztésre kerülő terület.<sup>61</sup>

Ezért nem véletlen, hogy a Tanácsköztársaság 1919. március 21-én létrejött 133 napos diktatúrájának Szociális Termelés Népbiztossága létrehozta a Bányászati Szakosztályt Böhm Ferenc és Böckh Hugó miniszteri tanácsosok vezetésével. A munkálatokba bekapcsolódott több geológus és geofizikus is, így: Papp Simon, Pávai-Vajna Ferenc, Pekár Dezső, Fekete Jenő és Szecsődy Miklós.<sup>62</sup>

A Bányászati Szakosztály fő feladata a következő volt: „...a meg nem szállott túl dunai részeken az ott megállapított földgázt és ásványolajat tartalmazó boltozatok megfúrása, továbbá a még meg nem vizsgált területek geológiai bejárása a Nagy Magyar Alföld átkutatása földgázra és petróleumra ... Úgy a Dunántúl, mint az Alföldön a földgáz és ásványolaj jelenléte az eddig végzett munkálatok alapján várható és így ezeknek a kutatásoknak a gyorsítása a lakosság tüzelő és világítóanyaggal való ellátása szempontjából elsőrangú fontosságú kérdés, amelyet minden rendelkezésre álló eszközzel szorgalmazni kell.”<sup>63</sup>

Az ország politikai helyzete gyökeresen megváltozott 1919 őszére. Budapest és a Dunántúl egy részének 1919. augusztusi románok általi elfoglalását követően a Tanácsköztársaság megbukott, s rövid és zavaros politikai időszak után Horthy Miklós a Nemzeti Hadsereg élén 1919. november 16-án bevonult a fővárosba az onnan kivonuló románok után. Ezzel a politikai helyzet bő egy esztendő után fokozatosan megszilárdult. A háttérben a magyar olajipar jövőjével kapcsolatos tárgyalások és tervezések is beindultak. Ennek keretében a várható kemény békefeltételeken is megpróbálták honfitársaink enyhíteni. Böckh Hugó 1919 októberében írt egy levelet az Anglo-Persian Oil Company vezetőjének Charles Greenwaynek. Levele Teleki Pál közvetítésével jutott el a britekhez. Ebben felajánlották a londoni olajmultinak, hogy az erdélyi

60| Abauj-Torna, Alsó-Fehér, Arad, Bars, Beszterce-Naszód, Bihar, Gömör és Kishont, Hont, Hunyad, Kisküküllő, Kolozs, Krassó-Szörény, Liptó, Nyitra, Sáros, Szepes, Szolnok-Doboka, Torda-Aranyos, Udvarhely és Zólyom. Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára K715 3. csomó N. tétel Bányatermelési kimutatás Magyarországról esetleg lekapcsolandó vármegyékben.

61| MNL OL K715-3cs-N.

62| A szakemberek a Tanácsköztársaság vezetői számára is összefoglalták azokat a teendőket, amit a további hazai szénhidrogén-kutatások terén célszerű lenne elvégezni. Elsődlegesen a Dunántúlt, másodsorban pedig az Alföldet javasolták kutatási tevékenységre. Ebben az egbelli és erdélyi olaj- és gázmezők bizonytalan helyzete is szerepet játszott. Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára K715 A. tétel 43. szám. Jelentés a Népgazdasági Tanács III. főosztályához tartozó bányászati kutatási, ásványolaj, földgáz és sóbányászati osztály hatáskörébe utalt szocializált üzemekről, valamint a szakosztály működéséről és jövőendő munkálkodási programjáról, 1919., NÉMETH: pp. 91–92.

63| NÉMETH: p. 93.

földgáz értékesítését vegyék a kezükbe, s ez esetben a magyar kormány a szokásosnál hosszabb időre hajlandó koncessziót adni nekik és közös cég alapításában is részt vett volna a magyar állam.<sup>64</sup>

A Greenwaynek küldött ajánlat tulajdonképpen egy komplex gazdasági együttműködést vázolt fel az Anglo-Persian Oil Company részére. Ahogy a levél írója fogalmazott: „*Azt hiszem, hogy az esetben ha Önök a fenti propositiókat elfogadnák egy úgy az angol mint a magyar nemzetre nézve üdvös olyan együttműködést lehetne megteremteni, mely a hatásaiban igen nagy gazdasági haszonnal járna Önökre nézve is.*”<sup>65</sup>

Válaszul Greenway 1919 novemberében Magyarországra küldte Walter Loraine Wilberforce Bird őrnagyot az Anglo-Persian Oil Co. kutatócégének a D’Arcy Exploration Co. Ltd.-nek az igazgatóját, hogy lépjen kapcsolatba Böhm Ferencsel, Hegedűs Lóránttal és Böckh Hugóval.<sup>66</sup>

Ezek után nem véletlen, hogy 1919. november 22-én Böckh Hugó, mint a magyar bányászati monopóliumok és bányászati kutatások központi igazgatóságának a vezetője 2940. számú rendeletével utasította Papp Simont és Pávai-Vajna Ferencet, hogy Letenye–Alsólendva–Páka–Tófej térségében földtani kutatásokat végezzenek, hogy a terület nem tartalmaz-e kutatásra érdemes boltozatokat.<sup>67</sup> A vizsgálódásról Papp Simon az alábbiakat jegyezte fel: „*Mintegy két heti futólagos tanulmányozás után felismertem, hogy e terület enyhén gyűrődött, bebizonyosodott, hogy ezen a vidéken megvan a lehetőség olaj és földgáz felhalmozódásra.*”<sup>68</sup> *Ezek jelenléte itt is várható volt, mert a terület határos a Muraközben Szelence és Peklenica környékén már évtizedek óta ismeretes olajterülettel.*”<sup>69</sup>

Korányi Frigyes pénzügyminiszter az előzetes tárgyalásokat követően a D’Arcy Exploration Co. Ltd.-vel kötendő koncessziós szerződés tető alá hozása érdekében egy három tagból álló bizottságot küldött Londonba. A bizottság vezetője Hegedűs Lóránt lett, a szakértő tagok pedig Böckh Hugó és Böhm Ferenc. A küldöttség 1920 februárjában utazott a brit fővárosba, de a munkát hátráltatta, hogy Hegedűst hazarendelték Budapestre, s helyette a volt pénzügyminiszter Teleszky János ment ki tárgyalni. Végül a tárgyalások sikerrel zárultak és 1920. október 20-án, vagyis a békeszerződés június 4-i aláírását

64| Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára K715 1. csomó 1. szám. Böckh Hugó levele Greenway úrnak, SZUROVY 1993: p. 387.

65| MNL.OL.K715-1CS-1. sz.

66| SZUROVY 1993: p. 387.

67| PAPP 2000: pp. 35–36.

68| A budafai boltozatot Pávai-Vajna Ferenc mutatta ki, de végül a mezőt 1937-ben Papp Simon tárta fel az European Gas and Electric Companyvel. SZUROVY 1993: p. 390., SRÁGLI 2008: p. 37.

69| PAPP 2000: p. 36.



követően négy és fél hónappal megszületett az Anglo-Persian Oil Company/D'Arcy Exploration Co. Ltd. és a magyar állam közötti szerződés. Ennek értelmében kb. 60 000 km<sup>2</sup> területre kapott szénhidrogén-kutatási koncessziót a brit társaság, de Debrecen környékén a kutatási jogokat és kötelezettségeket az állam azért nem ruházta át, mert ott már folyamatban voltak állami fúrások. Végül a Nemzetgyűlés 1920. november 30-án fogadta el a britekkel kötött szerződést, s egyúttal vámmentességet is biztosítottak a külföldi befektetőnek.<sup>70</sup>

A britekkel történt megegyezés nagyon fontos volt Magyarország számára, de ezt megelőzően az ország képviselőinek június 4-én alá kellett írni a trianoni békediktátumot. A „béke” értelmében Magyarország területének és lakosságának nagy részét elvesztette. A Felvidék és Kárpátalja Csehszlovákiához került, Erdély, a Partium és a Bánát keleti része Romániához, a Délvidék, Horvát-Szlavónország, a Muraköz és a Muravidék a Szerb–Horvát–Szlovén Királysághoz, míg a nyugati határvidék egy szűk sávja Ausztriához. Hatalmas csapás volt ez Magyarországra nézve, amely nyersanyagainak és iparának jelentős részét 1920-ban elvesztette. Ugyanakkor van a békeszerződésnek egy olajipari szempontból is érdekes pontja, amely kevésbé ismert, s lényegét tekintve jelentősége nem oly nagy, mint a területi, népességi veszteségeké. A békeszerződés 121. cikke értelmében a Vesta (ex Etelka)<sup>71</sup> nevű tankhajó is szerepelt azon osztrák–magyar segédcsirkálók és segédjárművek listáján, amelyeket le kellett szerelni és kereskedelmi hajóként kellett kezelni.<sup>72</sup>

Ha a magyar szénhidrogénipar konkrét trianoni veszteségeit nézzük, akkor meg kell állapítanunk, hogy idegen uralom alá került az összes 1920-ig ismeretes szénhidrogén-előfordulás. Ezek közül komoly veszteség volt az erdélyi medence földgázkincse, a muraközi, az egbelli és az Iza-völgyi olajmezők, továbbá a horvát-szlavónországi Lipik melletti Bujavicánál feltárt szénhidrogén-lelőhely, illetve Bodonos, Derna és Tataros aszfaltja is. Bár hazánk nem számított jelentős olajtermelő országnak, de a magyar állam jelentős tőkét fektetett be a hazai kutatások finanszírozásába, s ennek a hasznát 1918/1920 után

70| *Az 1920. évi február hó 16-ára összehívott Nemzetgyűlés irományai VII. kötet*, Pesti Könyvnyomda Részvénytársaság, Budapest, 1921: p. 153.

71| Az SMS Vesta (exEtelka) tankhajó még 1919-ben került olasz kézre. Majd 1923-tól Marte néven az olasz haditengerészet használta, később 1926-ban Procione néven előbb 3 évig a Società Nazionale Olii Minerali bérelte, majd az AGIP használta a tankert. 1930-ban újra az olasz haditengerészet szolgálatába állt, s 1943-ban német kézre került, majd 1944 nyarán Livorno kikötőjének bejáratánál elsüllyesztették. [https://www.hajoregiszter.hu/hajoadatlap/vesta\\_exetelka/etelka/1249/1091](https://www.hajoregiszter.hu/hajoadatlap/vesta_exetelka/etelka/1249/1091) Utolsó elérés: 2020. 07. 27.

72| 1921. évi XXXIII. törvénycikk az Északamerikai Egyesült Államokkal, a Brit Birodalommal, Franciaországgal, Olaszországgal és Japánnal, továbbá Belgiummal, Kínával, Kubával, Görögországgal, Nikaraguával, Panamával, Lengyelországgal, Portugáliával, Romániával, a Szerb–Horvát–Szlovén Állammal, Sziámmal és Cseh–Szlovákok-szággal 1920. évi június hó 4. napján a Trianonban kötött békeszerződés becikkelyezéséről.

idegen hatalmak élvezték. Ugyancsak jelentős veszteségeket szenvedett el a hazai kőolaj-feldolgozóipar. Idegen kézre került a Kőolajfinomító Rt. fiumei, brassói, az Apolló Kőolajfinomítógyár Rt. pozsonyi, a Bihar–Szilágyi Olajipar Rt. mezőtelegdi, az Orsovai Ásványolajgyár Rt. orsovai (tuffási), a Brauch J. Kőolajfinomító marosvásárhelyi, a Drechsler S. Petróleumgyár és a Joanides G. G. brassói; az Aneisz és Melchior csapi; a Kőolajipar Rt. dési; a Szepesi Kőolajfinomító Rt. és a Hungária Ásványolajfinomító Rt. késmárki; az Einzweig Rachil Kőolajfinomító, a Zahler Ignác, és a Ringel és Halpern munkácsi; a Felsőmagyarországi Finomító őrmezői; a Weinberger és Ortnes alsómihályi; a Freund Testvérek szatmárnémeti; az Árvai Finomító trsztenai; a Singer Vilmos és Sándor Kálmán turócszentmártoni és a Magyar Államvasutak oravicai gyára. Ezzel a feldolgozókapacitás 650 000 tonnáról 280 000 tonnára csökkent.<sup>73</sup>

Az első világháború és Trianon katasztrófájából valahogyan talpra kellett állnia az országnak. Ez nem volt egy egyszerű folyamat, hiszen a jóvátétel fizetésére kötelezett hazánknak számos nehézséggel kellett szembenéznie. Nem elég, hogy a magyarság harmada idegen uralom alá került a saját szülőföldjén és óriási területeket veszítettünk el, de a nyersanyagaink zöme is elveszett. Ami megmaradt azt gyakorta jóvátétel fizetésére kellett igénybe venni. Mint az történt a pécsi szén esetében is: *„A Jóvátételi Bizottság a békeszerződés által Magyarországra rótt jóvátételi kötelezettségekre nézve eddig két konkrét döntést hozott. Az egyik pécsi szénnek Jugoszlávia részére való szállítása, a másik az állatjóvátételre vonatkozik. A pécsi szén szállítására vonatkozó kötelezettség a békeszerződés VIII. rész V. függelék első cikkének utolsó bekezdésén alapszik, amely szerint Magyarország részleges jóvátétel címén a szerb–horvát–szlovén államnak öt éven át a pécsi szénbányákból származó vontató szén szállítására opciót biztosít. Bár Magyarország a békeszerződés területcsonkító határozmányai folytán szénterületeinek igen jelentékeny részét elveszítette és különösen magasabb kalóriájú szénben tetemes importra szorul, ami tekintve a korona alacsony árfolyamát, jelentékeny áldozatokkal jár, a Jóvátételi Bizottság Magyarországot mégis kötelezte arra, hogy a pécsi szénbányákból a Jugoszláv állam részére napi 100 vagon szénét szállítson. Ezért a szállításért a magyar állam anyagi ellenszolgáltatást nem kap, hanem a szállított szén értéke csakis a jóvátételi számla javára íratik.”*<sup>74</sup> Ez is azt mutatja, hogy milyen gazdasági megkötéseket és hátrányokat kellett hazánknak az első világháborús vereség és Trianon miatt elszenvednie.

A helyzetünket nem segítették a szomszédainkkal fennálló ellentétek sem, viszont bizonyos területeken rá voltunk szorulva némelyik szomszéd államra. Az egyik fő gondot

73| ADÁMY-NÉMETH 1968: pp. 39–41., pp. 70–71.

74| Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára K715 3. csomó N. tétel Cím nélküli feljegyzés a magyar jóvátételről.

már 1918 óta az ország olajellátása jelentette. A helyzetet súlyosbította, hogy sem a lengyel, sem a román kormányzat nem engedélyezte olaj és olajtermékek eladását hazánknak.<sup>75</sup> Ezért is volt nagy jelentősége annak, hogy a Pénzügyminisztérium 1920 elején 22 ezer tonna finomított olajat és 70 000 tonna nyersolajat vásárolt Romániából,<sup>76</sup> amelyet az Ásványolajipari Szövetség vett át és osztott szét az illetékes kőolaj-finomító és kereskedő cégek között. A szövetség intézte 1923-ig a nyersolaj- és késztermék-behozatalt, majd egy kormányrendelet alapján feloszlatták, s létrehozták a Központi Ásványolajipari Rt.-t, mint a kőolaj-finomítók érdekvédelmi szervezetét. Ez a társaság érte el, hogy Magyarország nyersolajat vásároljon a Szovjetuniótól.<sup>77</sup> A szovjet olajat eleinte Fiuméig hajón, majd onnan vasúton szállították hazánkba, de később a Fekete-tengeren és a Dunán keresztül vízi úton történt a szállítás. E mellett román olaj is érkezett a folyón hazánkba, s a jelentősebb nemzetközi olajcégek hazai leányvállalatai késztermékeket is importáltak.<sup>78</sup> Ezzel az olajínség megszűnt, de a finomító ipar vámvédelmének a hiánya komoly károkat okozott az iparágnak.<sup>79</sup> A vámvédelem hiányában valószínűleg az is szerepet játszott, hogy a trianoni Magyarország megmaradt kőolaj-finomító ipara<sup>80</sup> nem számított jelentősnek, és ezért nem védték a magyar piacot, amely helyzetet a külföldi vállalatokat arra ösztönözte, hogy hazánkban kereskedőcégeket alapítsanak.<sup>81</sup>

75| ADÁMY-NÉMETH 1968: p. 66.

76| Az üzlet a románok számára is jól jött, ugyanis olajiparuk szállítási nehézségekkel küszködött, ami miatt a finomítók termelését visszafogták, noha kereslet lett volna a román olajtermékekre. Magyarország mellett Ausztria és Csehszlovákia vásárolt 1920 folyamán nagyobb mennyiségű olajat Romániából. *Románia petróleumipara*. Bányászati és Kohászati Lapok, LIII. évf. 1920. december 1. 1. kötet 23. sz.: p. 267., RÉTHY KÁROLY – TÓTH JÁNOS 2019: *Szénhidrogén-kutatás és -termelés a Partiumban*. Magyar Olaj- és Gázipari Múzeum, Zalaegerszeg: p. 70.

77| A magyarországi kőolaj-finomító gyárak megbízásából a Gyáriparosok Országos Szövetsége (GYOSZ) 1922-ben tárgyalásokat folytatott a szovjet kormány berlini kereskedelmi megbízottjával nyersolajvásárlásról. S a tárgyalásokat siker koronázta, aminek következtében 1922 novemberében megérkezett az első 2000 tonnás olajszállítmány Magyarországra, ezt 1923-ban újabb szállítmányok követték. Az olajért cserébe hazánk gépipari berendezésekkel fizetett. A szovjetektől történt olajvásárlásban komoly szerepe volt annak is, hogy Moszkvában 1922-ben létrejött egy nafta kiviteli hivatal, amelynek az volt a célja, hogy elősegítse a szovjet olajexportot, s cserébe a termeléshez szükséges eszközöket beszerezze külföldről. *Petróleumgyárak, bankok és gépgyárak milliárdos üzlete. Újabb kétszáz vagon nyersolaj indult el az orosz petróleum mezőkről*. A Pénz Közgazdasági és pénzügyi hetilap, X. évf. 1923. július 28. 30. sz.: p. 4., LTS. 1922: *Oroszország megkezdi a földolaj kivitelét*. Bányászati és Kohászati Lapok, LV. évf. 13. sz.: p. 209.

78| Az 1930-as években Magyarország többek között Ausztriából, Angliából, Csehszlovákiából, Olaszországból, Németországból, Lengyelországból és az Egyesült Államokból importált olajtermékeket a hazai piacra. 1934-ben egy csekélyebb mennyiségű nyersolajat is importált hazánk az Egyesült Államokból. *Ásványolaj- és kátránytermékek behozatala, kivitele 1934–1936-ban*. Ásványolaj szakfolyóirat az ásványolaj-ipar, kereskedelem és fogyasztók számára, VII. évf. 1937. április 1. 7. sz.: p. 43.

79| ADÁMY-NÉMETH 1968: pp. 66–67.

80| A Vacuum Oil almásfüzitői finomítója mellett csak a Magyar Petróleumipar Rt., a Budapesti Ásványolajgyár Rt. és a Hazai Kőolajipar Rt. budapesti kőolaj-finomítója volt hazai viszonylatban mérve számottevő méretű gyár. Magyar Olaj- és Gázipari Múzeum Archívuma Gyulay Zoltán iratai 27/A. doboz 2. tétel: Hauer Ernő: A MAORT helyzete a magyar ásványolajiparban és kereskedelemben.

81| MOGIM Arch. Gyulay 27/A. d. 2. t.



**4. kép: Gázvezeték-építés a román megszállás alatt lévő Dicsőszentmártonban, 1919 (Magyar Olaj- és Gázipari Múzeum, Fk. 2010.1.1.)**

E tarthatatlan helyzetnek vetett véget a Nemzetgyűlés új vámtarifatörvénye,<sup>82</sup> amely osztrák és csehszlovák példák alapján a műolaj behozatalát vámmentessé tette, míg a késztermékekre jelentős behozatali vámot vetett ki. A Bethlen-kormány célja az volt, hogy a magyarországi kőolaj-finomító ipar fejlődését elősegítse. E számításuk be is jött, mert piaci átrendeződés következett be és 1930-ban a csepeli Petróleum-kikötőben a Shell Kőolaj Rt. új modern finomítót adott át. Vagyis erre az időszakra a Trianon okozta sokkot a magyar kőolaj-finomító gyárak kiheverték, de az olajbányászat útja sokkal rögzöesebb volt...

A hazai szénhidrogén-kutatások újraindulása terén óriási jelentősége volt annak, hogy sikerült megegyezni az Anglo-Persian Oil Companyvel (D'Arcy Exploration Co. Ltd.) egy kőolaj- és földgázkutatási koncessziós szerződés tető alá hozásában még 1920. október 20-án. A megegyezés értelmében a brit cég a Dunántúlon és az Alföld területének nagy részén szerzett kutatási jogokat 50 évre. Egyúttal a brit cég garantálta, hogy 100 000 angol font

82| 1924. évi XXI. tc.



induló tőkével egy magyarországi leányvállalatot alapítanak. E cég lett a Hungarian Oil Syndicate Ltd., amely 1921 februárjában jött létre. A cégvezető Böhm Ferenc, a geológiai kutatások irányítója Böckh Hugó lett. Munkatársaik lettek Vendl Aladár, Pávai-Vajna Ferenc és Pantó Dezső. A brit vállalat arra is lehetőséget kapott a megegyezés szerint, hogy igénybe vegye a Báró Eötvös Loránd Geofizikai Intézet eszközeit és szakembereit, Fekete Jenőt, Szecsődy Miklóst és Renner Jánost, Pekár Dezső intézetvezetővel az élen.<sup>83</sup>

Az Anglo-Persian Oil Companyval kialakult kapcsolatot a magyar kormányzat az 1920-ban megkötött béke kapcsán esedékes határkijelölésnél is fel kívánta használni a magyar érdekek érvényesítésére. 1921. március 11-én Böhm Ferenc levelet küldött Bird őrnagynak a D'Arcy Exploration Co. Ltd. igazgatójának. E levélben az alábbiakat fogalmazták meg: „*A magy. kir. pénzügyminiszter és a D'Arcy Exploration Company Limited között létrejött egyezményhez fűzött térképet a magyar békeszerződéshez csatolt hivatalos térképpel összehasonlítva azt találtam, hogy az előbb említett térképen Zala vármegye déli részén a koncessziós terület az ú.n. Muraköznek /a Mura és Dráva közötti területnek a volt Magyarországra eső részét nevezték Muraköznek/ egy részére is kiterjed. Ez a jóbiszemű tévedés onnan származott, hogy azon a térképen, amelyen a koncessziós terület határai Londonban berajzoltattak, az ország új határa tévesen volt feltüntetve. ... Az 1920. október 20.-án Londonban a szerződés aláírásakor létrejött jegyzőkönyv második pontja értelmében ugyan a magyar kormány nem tartozik szavatossággal olyan területváltoztatásokért, amelyek az ország határának nemzetközi megállapodások értelmében való megváltoztatása folytán a koncessziós területet is érintik, mégis Hegedűs öexcellenciájának a napokban előttem tett nyilatkozata szerint a kormány nemcsak azokra a területekre vonatkozólag fogja a szerződés szerű jogátruházást jogérvényesen fennállónak tekinteni, amely területek a szerződéshez csatolt térképen koncessziós területnek tüntettek fel, de jelenleg Jugoszláviához tartoznak, a végleges határmegállapítás alkalmával pedig esetleg Magyarországhoz visszacsatoltnak, hanem hajlandó a koncessziót mindazon területekre vonatkozólag a létrejött szerződés alapján átruházni, amely területeket a koncessziós területnek a jelenlegi országhatárral összeeső déli és nyugati oldalának bármely pontján a végleges határmegállapításkor angol befolyás révén Magyarországhoz visszacsatoltnak. Őrnagy úrnak szíves figyelmébe ajánlom annak a megfontolását, nem tartaná-e indokoltnak és a gondozására bízott üzleti érdekek szempontjából kívánatosnak, hogy a magyar határmegállapító bizottságba kiküldendő angol megbízottakat megfelelő úton és módon a szóbanforgó kérdéssről informáltatná és esetleg a mérvadó helyek részéről megfelelő instrukciókkal elláttatná.*”<sup>84</sup>

83| Magyar Olaj- és Gázipari Múzeum Adattára, Csath Béla: A Budafapuszta-i I. sz. olajfúrás 1921–1923. Ltsz.: 503-88. pp. 4–6.

84| Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára K715 1. csomó B. tétel 60. szám. Böhm Ferenc levele W. L. W. Bird őrnagy úrnak, 1921. március 11., Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára K715 3. csomó N. tétel. Böhm Ferenc levele W. L. W. Bird őrnagy úrnak (kézirat).



**5. kép: Északról a Peklenica 3-as olajkút a jugoszláv időkben, 1934–1936 (Magyar Olaj- és Gázipari Múzeum, Fk. 2010.1.1.)**

Végül Böhm Ferenc levelének nem lett fogantja, ugyanis a végleges határok kijelölésénél a Muraköz nem került se részben sem egészben vissza Magyarországhoz. A zalai határszakaszon a határkijelölő bizottság tagjai 27 muravidéki település, köztük Alsólendva visszacsatolását javasolták 1921. november 9-én, majd a 14-i bizottsági ülésükön ezt az antant képviselői is elfogadták és így a javaslat a Nagykövetek Tanácsa elé került, de végül a visszacsatolásból semmi sem lett, mert a Nagykövetek Tanácsa 1922. november 10-én elvetette a javaslatot.<sup>85</sup>

A magyar határok megváltoztatása érdekében kifejtett lobbitevékenység közben megkezdte a működését a Hungarian Oil Syndicate Ltd. Az első fúrást Budafapusztától északra telepítették E. H. Cunningham Craig és Böckh Hugó javaslatára. Majd 30 hónap alatt 1737,5 méterig fúrtak le Mazalán Pál bányamérnök irányításával, de olajat nem találtak. A britek később a tolna megyei Kurd-Csibráknál és Bajánál is fúrtak, de ott sem értek el eredményt, majd 1927-ben feladták a magyarországi koncessziójukat. Ez a kudarc átmenetileg diszkreditálta a hazai szénhidrogén-kutatásokat, s több magyar szakember

85| TÍMÁR GÁBOR 2020: *A magyar–szerb–horvát–szlovén határ véglegesítése.* <https://trianon100.hu/blog-cikk/a-magyar-szerb-horvat-szloven-hatar-veglegesítése> Utolsó elérés: 2020. 07. 27.

részben az Anglo-Persian Oil Company vagy más külföldi olajipari társaság jóvoltából külföldre került. Ebben a Trianon okozta gazdasági helyzet is komoly szerepet játszott az olajbányászati lehetőségek átmeneti megszűnése mellett. Így Papp Simon, Böckh Hugó, Lóczy Lajos, Mazalán Pál, Rozslozsnik András, Pávai-Vajna Ferenc, Fekete Jenő, Renner János, Szecsődy Miklós és Pekár Dezső is külföldi szolgálatba állt. Közülük Pávai-Vajna Ferenc jelentős szerepet töltött be a kincstár alföldi szénhidrogén-kutatásaiban, s a hajdúszoboszlói gyógyvíz felfedezésével komoly eredményt ért el. Egy másik szakembernek Papp Simonnak jutott az a kiváltság, hogy az 1921–1923 között kutatott budafapusztai területen 1936–1937-ben feltárhatta az European Gas and Electric Company főgeológusaként az ottani olajmezőt, amely a szintén 1937-ben megtalált bükkiséki olajmezővel együtt visszavezette Magyarországot az olajtermelő államok sorába. Sőt, hazánk az újabb zalai olajmezők felfedezésének köszönhetően 1940-ben már megtermelte saját teljes kőolajfogyasztását, s az ezt követő években kőolajexportáló országgá vált.<sup>86</sup>

Óriási eredmény volt a korabeli viszonyok között az, hogy hazánk elvesztve minden kőolaj- és földgázmezőjét 1937-re újra olajtermelő országgá vált, s a második világháború időszakára a zalai olajnak köszönhetően egy jelentős részben modern kőolaj-feldolgozóipar állt Magyarország szolgálatában. Ez persze nem volt gyógyír Trianonra, de megmutatta az utat a talpra álláshoz más iparágak számára is.

86| SZUROVY 1993: pp. 390–391., pp. 394–396., SRÁGLI 2008: p. 33., p. 37., p. 47.

## Mellékletek

### I. számú táblázat

MAGYARORSZÁG OLAJTERMELÉSE 1893–1905 KÖZÖTT (TONNÁBAN)						
	<i>Tataros, Felsőderna, Zsibó, Szacsal, Kőrösmező</i>	<i>Komarnik, Izbugyarád- vány, Luh</i>	<i>Turzófalu</i>	<i>Szelence</i>	<i>Horvát- Szlavón- ország</i>	<i>Összesen</i>
1893	4	-	-	10,3	-	14,3
1894	2041,1	-	-	-	20,4	2061,5
1895	2082,6	-	-	-	-	2082,6
1896	2148,3	-	-	11,6	20	2179,9
1897	2166,3	-	-	-	133	2299,3
1898	2070,1	350	-	-	50,8	2470,9
1899	1995,7	117,5	-	-	11,5	2124,7
1900	2159,4	7,5	-	-	30	2196,9
1901	2240	48,8	-	-	4,7	2293,5
1902	2735,2	122,1	-	14 83,2	2,5	4343
1903	2114	-	-	686	2,1	2802,1
1904	1661,6	-	1,5	468	2,4	2133,5
1905	197,8	-	3	270	-	470,8

*Forrás: MOGIM AD. 1761–2011.: p. 156.*



2. számú táblázat

A MAGYARORSZÁGI KŐOLAJ-FINOMÍTÓK ÉVES TERMELESI KAPACITÁSA 1918 ELŐTT ÉS UTÁN (TONNA)			
1918 előtt		1918 után	
Kőolajfinomító Rt. (Fiume)	80 000	Vacuum Oil Company Rt. (Almásfüzitő)	80 000
Vacuum Oil Company Rt. (Almásfüzitő)	80 000	Magyar Petróleumipar Rt. (Budapest)	80 000
Magyar Petróleumipar Rt. (Budapest)	80 000	Budapesti Ásványolajgyár Rt. (Budapest)	30 000
Apolló Kőolajfinomítógyár Rt. (Pozsony)	70 000	Hazai Kőolajipar Rt. (Budapest)	30 000
Bihar-Szilágyi Olajipar Rt. (Mezőtelegd)	60 000	Sátoraljaújhegyi Petróleumgyár Rt. (Sátoraljaújhegy)	15 000
Orsovai Ásványolajgyár Rt. (Tuffás)	50 000	Nyírbogdányi Petróleumgyár Rt. (Nyírbogdány)	12 000
Budapesti Ásványolajgyár Rt. (Budapest)	30 000	Bodrogkiszfaludi Petróleumfinomító Rt. (Bodrogkeresztúr)	8000
Hazai Kőolajipar Rt. (Budapest)	30 000	Landoline Zsiradék és Vegyszeti Gyár Rt. (Budapest)	6000
Danica Vegyészetiipar Rt. (Bosznia-Brod) <sup>87</sup>	30 000	Zwiebel Fivérek és Trs. Petróleumfinomító (Kemece)	6000
Brauch J. Kőolajfinomító (Marosvásárhely)	20 000	Első Szabolcsi Olajipar Rt. (Kemece)	5000
Kőolajfinomító Rt. (Brassó)	15 000	Petróleumipar Rt. (Nyírbakta)	4000
Sátoraljaújhegyi Petróleumgyár Rt. (Sátoraljaújhegy)	15 000	Kisvárdai Petróleumfinomító (Kisvárdai)	4000
Landoline Zsiradék és Vegyszeti Gyár Rt., Olea Rt. (Budapest); Drechsler S. Petróleumgyár, Joannes G. G. (Brassó); Aneisz és Melchior (Csap); Kőolajipar Rt. (Dés); Ehrenberg Izsák, Zwiebel Fivérek és Trs. Petróleumfinomító (Kemece); Szepesi Kőolajfinomító Rt., Hungária Ásványolajfinomító Rt. (Késmárk); Einzweig Rachil Kőolajfinomító, Zahler Ignác, Ringel és Halpern (Munkács); Felsőmagyarországi Finomító (Órmező); Debreceeni Kőolajipar Rt. (Nyírbakta); Nyírbogdányi Petróleumgyár Rt. (Nyírbogdány); Weinberger és Ortnes (Alsóimihály); Freund Testvérek (Szatmárnémeti); Árvai Finomító (Trsztena); Singer Vilmos és Sándor Kálmán (Túrócszentmárton); Államvasutak (Oravica); Singer Kisfaludi Petróleumfinomító Rt. (Bodrogkeresztúr); Kisvárdai Petróleumfinomító (Kisvárdai)	90 000		
<b>Összesen</b>	<b>650 000</b>		<b>280 000</b>

87 | E cég, bár magyar alapítású volt, de az ország határán kívül volt Bosznia-Hercegovinában, viszont a szakirodalom magyar gyáráként tartja nyilván. ADÁMY-NÉMETH 1968: p. 39

### 3. számú táblázat

<b>AZ OSZTRÁK KŐOLAJ-FINOMÍTÓK<sup>88</sup> ÉVES TERMELÉSI KAPACITÁSA A VILÁGHÁBORÚ UTÁN</b>	
<i>A társaság neve és a kőolaj-finomító telephelye</i>	<i>kapacitás (t)</i>
<i>Aktiengesellschaft der Wien-Floridsdorfer Mineralölfabrik (Floridsdorf)</i>	<i>30 000</i>
<i>„Schodnica“ A.G. für Petroleumindustrie (Drösing)</i>	<i>15 000</i>
<i>Triester Mineralölraffinerie (Triest/San Pantaleone)</i>	<i>30 000</i>
<i>Vacuum Oil Company A.G. (Czechowitz bei Dzieditz)</i>	<i>100 000</i>
<i>„Schodnica“ A.G. für Petroleumindustrie (Dzieditz)</i>	<i>70 000</i>
<i>Mineralölraffinerie-Aktiengesellschaft/Photogen, Budapest (Oderberg)</i>	<i>60 000</i>
<i>„Austria“ Petroleumindustrie A.G. (Mähr. Schönberg)</i>	<i>24 000</i>
<i>Oderfurter Mineralölwerke G.m.b.H. (Mähr. Ostrau/Oderfurt)</i>	<i>50 000</i>
<i>Aktiengesellschaft für Mineralölindustrie vormals David Fanto &amp; Co. (Parubditz)</i>	<i>200 000</i>
<i>Kraluper Mineralölraffinerie Lederer &amp; Comp. (Kralup)</i>	<i>30 000</i>
<i>Böhmische Petroleum-Raffinerie A.G. (Sendražić bei Kolin)</i>	<i>20 000</i>
<i>Staatliche Mineralöl-Fabrik (Drohobycz)</i>	<i>300 000</i>
<i>Galizische Karpathen-Petroleum A.G. vorm. Bergheim &amp; Mac Garvey (Glinik-Maryampol)</i>	<i>50 000</i>
<i>„Austria“ Petroleumindustrie A.G. (Trzebinia)</i>	<i>95 000</i>
<i>„Austria“ Petroleumindustrie A.G. (Peczenizyn)</i>	<i>20 000</i>
<i>„Austria“ Petroleumindustrie A.G. (Drohobycz)</i>	<i>50 000</i>
<i>Petroleum Licht- und Kraftgesellschaft m. b. H. (Limanowa)</i>	<i>100 000</i>
<i>Galizische Naphta-A.G. „Galicia“ (Drohobycz)</i>	<i>100 000</i>
<i>Petroleumgesellschaft „Wisniewski“ (Drohobycz)</i>	<i>10 000</i>
<i>Gartenberg &amp; Schreier (Jasło)</i>	<i>60 000</i>
<i>Mineralölwerke Jedlicze (Borek bei Jedlicze)</i>	<i>24 000</i>
<i>Petroleum-Raffinerie Valerian Stawiarski &amp; Co. (Biatobrzegi bei Krosno)</i>	<i>30 000</i>
<i>Petroleumraffinerie des Grafen Adam Skrzyński (Libusza)</i>	<i>15 000</i>
<i>Aktiengesellschaft für Mineralölindustrie vormals David Fanto &amp; Co. vorm. Montan A.G. (Ustrzyki dolne)</i>	<i>30 000</i>
<b>Összesen</b>	<b>1 513 000</b>

*Forrás: SCHWARTZ 1919: pp. 206–207.*

881 E nagyobb kőolaj-finomítók mellett további 69 gyár üzemelt az Osztrák Császárságban Alsó-Ausztriától Galicián át Bukovináig. SCHWARTZ 1919: pp. 210–212.

4. számú táblázat:

MAGYARORSZÁG KŐOLAJ-KÜLKERESKEDELME 1919–1930 KÖZÖTT		
Év	Behozatal (t)	Kivitel (t)
1919	4 542,3	30,4
1920	17 279,2	271,1
1921	42 941,9	624,5
1922	59 675,4	1.432,4
1923	83 479,8	100,0
1924	93 234,9	500,0
1925	77 013,7	762,5
1926	133 170,5	4.123,4
1927	166 448,4	2.267,3
1928	192 209,9	610,5
1929	208 334,3	1.118,8
1930	248 609,3	1.205,1

Forrás: *Magyar Statisztikai Évkönyv*, Új Folyam XXVII–XXX. 1919–1922. M. Kir. Központi Statisztikai Hivatal, Budapest, 1925.: p. 105., p. 107., *Magyar Statisztikai Évkönyv*, Új Folyam XXXI–XXXIII. 1923–1925. M. Kir. Központi Statisztikai Hivatal, Budapest, 1927.: p. 145., p. 147., *Magyar Statisztikai Évkönyv*, Új Folyam XXXIV. 1926. M. Kir. Központi Statisztikai Hivatal, Budapest, 1928.: p. 123., *Magyar Statisztikai Évkönyv*, Új Folyam XXXV. 1927. M. Kir. Központi Statisztikai Hivatal, Budapest, 1929.: pp. 114–115., *Magyar Statisztikai Évkönyv*, Új Folyam XXXVI. 1928. M. Kir. Központi Statisztikai Hivatal, Budapest, 1929.: p. 142., *Magyar Statisztikai Évkönyv*, Új Folyam XXXVII. 1929. M. Kir. Központi Statisztikai Hivatal, Budapest, 1930.: p. 126., *Magyar Statisztikai Évkönyv*, Új Folyam XXXVIII. 1930. M. Kir. Központi Statisztikai Hivatal, Budapest, 1931.: p. 123., SZALAY ZOLTÁN 1936: *Magyarország kőolajfinomító ipara*. Magyar Statisztikai Szemle, XIV. évf. 1. sz.: p. 27.

## Hivatkozott irodalom jegyzéke

### Felhasznált források

I. Magyar Olaj- és Gázipari Múzeum (MOGIM)

Adattár (Ad.)

CSATH BÉLA: A magyar kőolaj- és földgáztörvény 1911. január 17-iki megjelenéséig tartó hazai petróleumkutatás és –termelés kialakulás története a szomszédos galíciai és romániai petróleumkutatások, -termelések ismeretében. Ltsz. 1761-2011.

CSATH BÉLA: A Budafapuszta-i I. sz. olajfúrás 1921–1923. Ltsz.: 503-88.

### Archívum (Arch.)

Gyulay Zoltán iratai 27/A. doboz 2. tétel: Hauer Ernő: A MAORT helyzete a magyar ásványolajiparban és kereskedelemben.

II. Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára (MNL OL)

K715 Pénzügyminisztériumi Levéltár Hungarian Oil Syndicate Limited magyarországi meghatalmazottja iratai 1-3 csomó

### Felhasznált irodalom

*A magyar petróleumfinomítók...* In: A Bánya, XIX. évf. 1918. május 5. 9. sz.: p. 3.

ADÁMY BÉLA–DR. NÉMETH ANDRÁS 1968: *A magyar kőolajfeldolgozóipar története az államosításig*. Országos Kőolaj- és Gázipari Tröszt, [Budapest].

*Ásványolaj- és kátránytermékek behozatala-, kivitele 1934–1936-ban. Ásványolaj szakfolyóirat az ásványolaj-ipar, kereskedelem és fogyasztók számára*, VII. évf. 1937. április 1. 7. sz.: pp. 41–45. *Az 1920. évi február hó 16-ára összehívott Nemzetgyűlés irományai VII. kötet*. Pesti Könyvnyomda Részvénytársaság, Budapest.

DR. BAHR, H. 1942: *Die rumänische Erdölindustrie im ersten Weltkrieg*. Oel und Kohle, 38. Jahrgang, Nr. 4.: pp. 96–99.

BALLA TIBOR 2017: *Ausztria–Magyarország részvétele a megszállt Románia katonai kormányzásában, 1916–1918*. Honvédségi Szemle, 145. évf. 1. sz.: pp. 114–120.

CSIKY GÁBOR 1974: Az erdélyi kőolaj- és földgázkutatások története (Fejezetek a magyar kőolajkutatás történetéből). In: Fülöp István (szerk.): *A Magyar Olajipari Múzeum Évkönyve*. I. kötet 1969–1974. Magyar Olajipari Múzeum, Zalaegerszeg: pp. 101–134.



- DR. PAPP KÁROLY 1910: *A kissármási gázkút Kolozs megyében.* (Klny. a Földtani Közlöny 1910. évi XL. kötetének 5–6. füzetéből), Budapest.
- GALÁNTAI JÓZSEF 1988: *Az első világháború.* Gondolat Könyvkiadó, Budapest.
- GUMAN JENŐ – HORVÁTH SÁNDOR 1944: *Erdélyi Villamossági és Földgázipari Rt. Földgáz-füzet.* Erdélyi Villamossági és Földgázipari Rt., Dés–Kolozsvár–Budapest.
- KRÁMLI MIHÁLY 2008: *Az osztrák–magyar dunai kereskedelmi hajózás katonai igénybevétele az első világháborúban. A Központi Szállításvezetőség Hajózási Csoportjának megszervezése, 1914–1916.* Hadtörténelmi Közlemények, 121. évf. 3–4. sz.: pp. 573–623.
- KRÁMLI MIHÁLY 2009: *Az osztrák–magyar dunai kereskedelmi hajózás katonai igénybevétele az első világháborúban. A Központi Szállításvezetőség Hajózási Csoportja által irányított hajózás, 1917–1918.* Hadtörténelmi Közlemények 122. évf. 1. sz.: pp. 62–110.
- KURDI KRISZTINA 2019: *Az olajnyagbatalom Osztrák–Magyar Monarchia.* BBC History, 9. évf. 3. sz.: pp. 64–69.
- LTS. 1922: *Oroszország megkezdí a földolaj kivitelét.* Bányászati és Kohászati Lapok, LV. évf. 13. sz.: p. 209.
- Magyar Statisztikai Évkönyv. Új Folyam XXVII–XXX.* 1919–1922. M. Kir. Központi Statisztikai Hivatal, Budapest, 1925.
- Magyar Statisztikai Évkönyv. Új Folyam XXXIV.* 1926. M. Kir. Központi Statisztikai Hivatal, Budapest, 1928.
- Magyar Statisztikai Évkönyv. Új Folyam XXXI–XXXIII.* 1923–1925. M. Kir. Központi Statisztikai Hivatal, Budapest, 1927.
- Magyar Statisztikai Évkönyv. Új Folyam XXXV.* 1927. M. Kir. Központi Statisztikai Hivatal, Budapest, 1929.
- Magyar Statisztikai Évkönyv. Új Folyam XXXVI.* 1928. M. Kir. Központi Statisztikai Hivatal, Budapest, 1929.
- Magyar Statisztikai Évkönyv. Új Folyam XXXVII.* 1929. M. Kir. Központi Statisztikai Hivatal, Budapest, 1930.
- Magyar Statisztikai Évkönyv. Új Folyam XXXVIII.* 1930. M. Kir. Központi Statisztikai Hivatal, Budapest, 1931.
- NAGY MIKLÓS MIHÁLY 2014: *Magyarország az első világháborúban. Térképek történelmi áttekintéssel.* Kárpátia Stúdió, Budapest.
- NÉMETH ANDRÁS 1969: *A magyar olajpolitika 1910-től 1919-ig.* Bányászati és Kohászati Lapok Kőolaj és Földgáz, 2. (102.) évf. 3. sz. pp. 92–94.
- NÉMETH ANDRÁS: *A magyar kőolajbányászat történelmi dokumentum gyűjteménye 1919-től 1949-ig.* I. kötet. Országos Kőolaj- és Gázipari Tröszt, [Budapest].

- PAPP SIMON 2000: *Életem*. Magyar Olajipari Múzeum, Zalaegerszeg.
- Petróleumgyárak, bankok és gépgyárak milliárdos üzlete. Újabb kétszáz vagon nyersolaj indult el az orosz petróleum mezőről*. A Pénz Közgazdasági és pénzügyi hetilap, X. évf. 1923. július 28. 30. sz.: p. 4.
- POSEWITZ TIVADAR 1906: *Petróleum és aszfalt Magyarországon*. A m. kir. Földtani Intézet Évkönyve, XV. kötet, Budapest.
- RESCH, ANDREAS 2002: *Industriekartelle in Österreich vor dem Ersten Weltkrieg. Marktstrukturen, Organisationstendenzen und Wirtschaftsentwicklung von 1900 bis 1913*. Duncker & Humblot, Berlin.
- RÉTHY KÁROLY – TÓTH JÁNOS 2019: *Szénhidrogén-kutatás és -termelés a Partiumban*. Magyar Olaj- és Gázipari Múzeum, Zalaegerszeg.
- SCHWARTZ, ROBERT 1919: *Die Mineralölindustrie Österreich-Ungarns*. Vergag für Fachliteratur G.m.b.H., Wien.
- SRÁGLI LAJOS 2008: *A politika csapdái át. A MAORT története 1938–1949*. Magyar Olajipari Múzeum, Zalaegerszeg.
- SZALAY ZOLTÁN 1936: *Magyarország kőolajfinomító ipara*. Magyar Statisztikai Szemle, XIV. évf. 1. sz.: p. 22–28.
- SZUROVY GÉZA 1993: *A kőolaj regénye*. Hírlapkiadó Vállalat, Budapest.
- TÍMÁR GÁBOR 2020: A magyar–szerb–horvát–szlovén határ véglegesítése. <https://trianon100.hu/blog-cikk/a-magyar-szerb-horvat-szloven-hatar-veglegesitese> Utolsó elérés: 2020. 07. 27.
- VESTA exEtelka [https://www.hajoregiszter.hu/hajoadatlap/vesta\\_exetelka/etelka/1249/1091](https://www.hajoregiszter.hu/hajoadatlap/vesta_exetelka/etelka/1249/1091) Utolsó elérés: 2020. 07. 27.

## Illusztrációk jegyzéke

1. kép: A Magyar Petróleumipar Rt. Budapest IX. kerület, Kén utcai kőolaj-finomítója (Magyar Olaj- és Gázipari Múzeum)
2. kép: A pozsonyi Apolló Kőolajfinomítógyár Rt. vasúti tartálykocsija, 1902 (Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, Fortepan I22014)
3. kép: Bihar-Szilágyi Olajipar Rt. mezőtelegdi gyárát ábrázoló grafika a társaság fejlődéséről (Magyar Olaj- és Gázipari Múzeum)
4. kép: Gázvezeték-építés a román megszállás alatt lévő Dicsőszentmártonban, 1919 (Magyar Olaj- és Gázipari Múzeum)
5. kép: Északról a Peklenica 3-as olajkút a jugoszláv időkben, 1934–1936 (Magyar Olaj- és Gázipari Múzeum)

## Térképek jegyzéke

1. térkép: Az Osztrák–Magyar Monarchia kőolajipara 1914-ben (Készítette Lazányi János)
2. térkép: Magyarország kőolajipara az 1920-as években (Készítette Lazányi János)





## **DOMONKOS CSABA**

### **A budapesti közúti hidak hídvámja és eltörlésük 1918–1920-ban**

A hídvám egy feudális eredetű járandóság volt, amely valójában a Dunán való átkelésért fizetendő vám volt. Ezt eredetileg a két város kapta meg. Ez a jog kártérítés ellenében a Lánchidat építő Lánchídtársasághoz került, ez jelentette a működésének alapját. 1870-ben ez a jog átszállt a hidat megvásárló államra, amely fenntartotta egészen 1918-ig. Az 1918-as forradalom, és a Károlyi-kormány kevés valóban megmaradt intézkedéseként ezt a vámot eltörölték.

A hídvám eltörlésének igénye már 1870-től folyamatosan megjelent a főváros polgárai, tisztségviselői részéről, de az állam erre, mint bevételre tekintett, amely ráadásul az 1870-ben felvett kölcsön egyik fedezete volt. A hídvám az 1920-as, 1930-as években fel-fel merült a kormányzat részéről, de csak tárgyalási, nyomásgyakorlási eszköz, a teljes életképtelenségét bizonyította, hogy amikor 1945-ben bevezették, az szinte napok alatt meg is bukott.

## **CSABA DOMONKOS**

### **Abolition of bridge toll in Budapest in 1928–1921**

*The bridge toll dates back to feudalistic times and was in fact a duty payable for crossing the Danube. It was originally given to the two cities. The right was transferred for compensation to the Chain Bridge Company, the builder of the Chain Bridge, and constituted the basis of its operation. In 1870, the right was passed to the state which having purchased the bridge, maintained it until 1918. Following the revolution in 1918, with one of the few measures attributable to the Károlyi government, the toll was abolished.*

*The idea of abolishing the bridge toll had frequently been raised by the citizens and also by officials of the capital since 1870, but the state regarded that as revenue much needed as the collateral of a loan borrowed in 1870. The concept of a bridge toll was raised by the government from time to time in the 1920s and 1930s, but only as a means of negotiation, to exert pressure, and the toll proved to be completely unviable after failing in just a few days following its introduction in 1945.*



Domonkos Csaba

# A BUDAPESTI KÖZÚTI HIDAK HÍDVÁMJA ÉS ELTÖRLÉSÜK 1918–1920-BAN

*„VÉGE VAN A HÍDPÉNZNEK.*

*A pénzügyminisztérium a miniszter-tanács elhatározása alapján elrendelte, hogy a vámszedés a budapesti állami hidakon és a várhegyi alagúton november 30-ik napjának éjjeli 12 órájával megszűnik. Nincs fővárosi ember, aki ezt a hirt meglepéssel ne venné tudomásul. A hídpénz megszüntetésére irányuló kívánság csaknem olyan régi, mint maga a hídpénz és bár igen gyakran hangzott kifogás a híd- és alagútpénz fizetésének szinte komikus kötelezettsége ellen, ez az adózás megmaradt. Sehol, a világ egyetlen nagy városában sem lehet példát arra találni, hogyha az ember az egyik városrészről a másikba megy át, azért külön megadóztatják. Csak Budapesten kellett ezért fizetni. Meg is bámultak érte a külföldiek. E hónap utolsó éjszakáján tehát megszűnik ez a fonákság.” Sanyaró Vendel.*

*Ország-Világ, 1918. december 1.*

*„A hídpénz volt az első közteher, amely alól a nemesség sem volt immunis. Némi fantáziával tehát azt lehetne mondani, hogy a hídpénz a legmaradandóbb emléke a demokrácia hajnalának. Csakhogy akár mennyire is terjed a demokrácia, az egész fővárosban aligha lehet olyan emberre akadni, aki ehhez az emlékhöz ragaszkodnék. Épen ellenkezőleg. Minden fővárosi ember – tekintet nélkül arra, hogy pesti-e vagy budai – gyűlöli a hídpénzt.”*

*Pesti Hírlap, 1912. március 1.*

## A híd vám eredete

A töröktől visszafoglalt Buda és Pest városoknak 1703-ban I. Lipót vámszedési jogot adományozott a két várost összekötő pontonhídra.<sup>1</sup> A városok ebből a vámból igen szép haszonra tettek szert, az után is, hogy a vámszedési jogot haszonbérbe adták. 1845-től évi 40 240 forint volt a haszonbérből származó bevétel.<sup>2</sup>

Az állandó híd építése előtt azonban az egyik megoldandó kérdés annak finanszírozása volt, amelyet Széchenyi István magánvállalkozásként képzelt el, amely a híd vám-bevételekből tartja fenn magát, és termeli vissza a híd gigantikus építési költségét.

Azonban a híd vám szedése a két város kiváltsága volt, és a két város polgárai nem könnyen mondtak le erről a bevételről. A tárgyalások elején csak úgy egyeztek volna bele a híd megépítésébe, ha a koncesszió letelte után a híd a városok tulajdonába kerül.<sup>3</sup> Hosszú alkudozás, és harc árán elsőnek Buda, később Pest városa is lemondott a tulajdonjogáról – kárpótlás ellenében. Pest városa évi 12 000, míg Buda városa egy 200 000 Ft egyösszegű kártérítést kért.<sup>4</sup>

A mindenkire egyformán kötelező híd vám jogi alapját az 1836. évi XXVI. törvény adta meg, amelynek 2. §-a kimondta, hogy a híd vámot mindenki fizetni tartozik. A 3. § a híd vám mértékének megállapításának módjáról intézkedett. Érdekes kitételek tartalmaztak azonban a 7–9. §-ok:

A 7. § szerint a szerződés letelte után a híd a nemzet tulajdonába megy át, de ez nem jelenti azonnal a híd vám megszűnését, mert azt addig kell szedni (a 9. § szerint), amíg egy olyan összeg nem gyűlik fel, ami a híd „örök fenntartását” lehetővé teszi. A 8. § ezen összeg megállapításának módjáról és kezeléséről szól.

A hídon fizetendő tarifát az 1840. évi XXXIX. törvény szabályozta. Bár maga a törvény mindösszesen egy mondat, az a Sina György és az állam között megkötött szerződést hagyja jóvá.

E szerződés nemcsak a díjakat szabályozza (összesen 50-féle díjat határoztak meg, amely szerint pl. a gyalogos 1 krajcárt fizetett, ha viszont valamit vitt a hátán, vagy a vállán, akkor a díj már 2 krajcárra emelkedett), hanem a fizetés idejéről és a felek kötelesegeiről is beszél, így a 19. pont kimondja:

*„Fönbhagyatik a’ részvényes társaságnak, hogy a’ mennyiben netalán a’ lánchídon kívül a’ közlekedés könnyítése végett még egy vagy több más hidat, vagy egyéb közlekedési eszközt is idővel*

1 | GÁLL IMRE 2005: *Budapesti Dunabidak*. Hídépítő Rt., Budapest: p. 22.

2 | GÁLL IMRE 1970: *Régi magyar hidak*. Műszaki Könyvkiadó, Budapest: p. 250.

3 | VISZOTA GYULA 1935: *A Széchenyi híd története*. KKK, Budapest (reprint): p. 22.

4 | BÁNRÉVY GYÖRGY 1947: *Buda és Pest lánchíd pöre*. Budapest, 3. évf. 7. sz.: p. 234.



*fözlállítani kívánna, ezeken szinte az állóhidra nézve határozott vámot mindenkitől, ki azoknak hasznát venni akarja, szedhesse, a' hidnak megnyitására és hajók átbocsátására azonban semmi fizetést ne követelhesen.*<sup>5</sup>

Azaz a társaság építhet új hidat, és szedhet rajta díjat. Ezen kötelezettségek és jogok szálltak át a kormányzatra 1870-ben, amikor az megváltotta a hidat.<sup>6</sup>

A Lánchíd állami megváltásának egyik oka az volt, hogy a fenntartott vámbevétel jövedelméből fedezzék az 1870. évi X. törvénycikkben felvett kölcsönt, a lakosságot a hídvám fizetése továbbra is terhelte.

Az 1870. évi X. tc. is árnyalta a képet, abban a tekintetben, hogy ki meddig szedhet díjat. E törvény a Lánchíd, és minden további híd jövedelmét egy kölcsön folyósításának forrásául jelölte meg, amely kölcsön 1920. július 1-jén járt le, azaz ötven évre lekötötte a híd, illetve a hidak jövedelmét.<sup>7</sup>

Azaz 1870-től az állam a Lánchídtársulat jogainak átvételével, illetve az 1870. évi X. törvénycikk alapján jogosultságot szerzett arra, hogy 1936-ig hídvámot szedjen az általa épített összes budapesti hídon, viszont elvileg csak ő építhetett hidat, a városok, később Budapest önmagától nem. Mindemellet e jövedelmet 50 évre lekötötte a kölcsön fedezetére, sőt rendelkezett az 1920 utáni időkről is, amikor is – a többi jövedelemmel közösen – a Fővárosi Közmunkák Tanácsa által kezelt alapba kerül.

Ám 1936-ban sem szűnt volna meg automatikusan a hídvám, mert az 1836. évi XXVI. törvénycikk 7. §-a alapján 1936 után is vámot szedhet az állam, egészen addig, amíg egy olyan pénzalap nem gyűlik fel, amelynek kamatai fedezik a hidak fenntartását. Mivel az állam Sina György vállalatának teljes jogot adott a hídepítésre (azaz nem egy híd építésére, hanem akár többre), így a vámszedési jog vége is zárt, egységes.

5 | A szerződést nyomtatásban közölte a Jelenkor 1838. november 7-i száma.

6 | 1870. évi XXX. törvénycikk 2. §: „Az 1-ső pontban érintett lánchidnak és vele összekötött minden néven nevezendő jogoknak, szabadalmaknak, jövedelmeknek, nemkülönbén a hídhoz tartozó tartozékoknak és szerelvényeknek, ingatlanoknak és activ követelésnek váltsága, illetőleg egyenértéke fejében a m. k. pénzügyministerium a magyar államkincstár nevében kötelezi magát”.

7 | 1870. évi X. törvénycikk.



1. A hídvám szedésére épült vámszedőházak más funkciót is betöltöttek. A képen látszanak a kített újságok is.  
MMKM KPLGY 2018.532.1.1.





## A híd vám mértéke

A sokféle díjtarifáról már szoltunk, amely szinte minden akkor elképzelhető közlekedési helyzetre kiterjedt. E tarifák mértéke nem változott akkor sem, amikor az osztrák pénzügyrendszer változása nyomán 1858. szeptember 13-án új tarifarendszer bocsátott ki, amely 1858. november 1-jétől volt hatályos. Ez csupán a régi díjakat az új pénzben tüntette fel.<sup>8</sup> Az idő előrehaladtával a számos díjtétel zavart okozott, főleg, amikor is azok elnevezése már régiessé vált, és ez a hídon a forgalmat sokszor akadályozta.<sup>9</sup>

Maga a híd vám a közlekedést alaposan megdrágította, például 1871 őszén a Fővárosi Lapok című újság arról adott hírt, hogy a budai lóvasút társaság a vár és Pest közötti omnibuszjáratot megszünteti a Lánchíd „elviselhetetlen nagy vámja” miatt.<sup>10</sup>

A vám okozta többletkiadást jól érzékelteti az a kimutatás, hogy egy ipari munkásnak évi 11 forint 60 krajcárt jelentett a híd vám, ami az éves téli tüzelőszükséglettel volt egyenlő.<sup>11</sup>

Érdekes módon az előre váltott jegyeket nagyon későn, csak 1916-ban vezették be, amikor is a gyalogosok előre váltott bárcafűzeteket vásárolhattak egy koronáért, amiben 25 darab bárcajegy volt található.<sup>12</sup>

## A híd vám kérdése az állami hídon

A híd állami tulajdonba vétele felvetette a pesti polgárok között annak a reményét, hogy az állam a híd vámot mérséklí, vagy el is törli.<sup>13</sup> A sajtóban felvetett igényeket azonban nem követte a híd vám mérséklése.

A három város egyesítése, 1873-ban felvetette a Lánchíd vámjának megszüntetését, hiszen attól fogva nem két önálló város között, hanem egy új város, méghozzá a főváros közepén álló hídról volt szó. Ráadásul ekkor már épült az újabb híd, a Margit híd, amelyet szintén vámos hídként terveztek megnyitni.

8 | Vö.: 2. melléklet a 169. számú törvényjavaslat indokolásához, valamint 3. melléklet a 169. számú törvényjavaslat indokolásához. KÉPVISELŐHÁZI IROMÁNYOK 1884 V.: Az 1884. évi szeptember hó 25-ére hirdetett országgyűlés nyomtatványai. V. kötet 1885, Budapest, Pesti Könyvnyomda-Részvény-Társaság: pp. 357–359.

9 | Törvényjavaslat, a budapesti lánchíd megváltásáról szóló 1870. évi XXX. törvénycikk módosításáról. In: KÉPVISELŐHÁZI IROMÁNYOK 1884 V.: pp. 352–355.

10 | *Rövid hírek*. Fővárosi Lapok, 1871. 10. 20.: p. 1101.

11 | HALABUK JÓZSEF 1994: *A budapesti Széchenyi lánchíd állami tulajdonba vétele*. Kézirat.: p. 20.

12 | *A híd pénz helyettesítése jegyfűzetekkel*. Pesti Napló, 1916. 09. 24.: p. 15.

13 | HALABUK 1994: p. 24.



Budapest főváros közös közgyűlése 1873. szeptember 4-én, azaz a hivatalos egyesülés november 17-i dátuma előtt a minisztertanácshoz fordult azzal a kéréssel, hogy a gyalogos hídvámot töröljék el. A kormány a kérdést 1873. október 6-i ülésén tárgyalta. A kormány álláspontja az volt, hogy a kérés ellentmond az 1870. évi X. törvénycikknek, amely kimondta, hogy a Lánchíd bevétele a fedezet az ezen törvény alapján felvett kölcsönre, valamint a Lánchíd megváltásáról szóló törvénynek, amely szerint az átvállalt kötelezettségek alapja a hídvám bevétele.<sup>14</sup> A Minisztertanács ennek fényében azt a választ adta, hogy a „mai pénzviszonyok között” e kérésnek nem ad helyt.<sup>15</sup>

1874. január 18-án a pesti polgárok újabb indítványt nyújtottak be a gyalogvám eltörlése iránt. A fővárosi közgyűlésben Áldassy Antal bizottsági tag nyújtotta be a folyamodványt, amelyet több százan írtak alá. A fővárosi közgyűlés a gazdasági bizottság elé utalta a kérdést.<sup>16</sup> A fővárosi közgyűlés május 18-án végül úgy döntött, hogy nem támogatja az előterjesztést, ugyanis ebben az esetben a kieső bevételeket a város úgy térítette volna meg az államnak, hogy bevezették volna a városi adót, a házbérkrajcárt,<sup>17</sup> mégpedig minden forint után egy krajcár kivetésével.<sup>18</sup>

Ennek ellenére, egy héttel később a Fővárosi Lapok olyan értesülést adott közre – igaz, az újság is csak feltételesen, hogy a Margit-szigeti híd megnyitásakor megszüntetnék a Lánchíd gyalogvámját.<sup>19</sup>

1875-ben Ribáry Ferenc a közgyűléshez nyújtott be petíciót, amelyre – a június 16-i felszólalása szerint – hónapok óta nem kapott választ. Kamermayer Károly a kérdésre azt a választ adta, hogy az illetékes bizottságnak még nem volt ideje foglalkozni az előterjesztéssel.<sup>20</sup>

Az egyesített főváros közgyűlésén 1877 januárjában ismét felmerült a kérdés, Kerntler Ferenc bizottsági tag indítványt nyújtott be a hídvám eltörlésére. Álláspontja az volt, hogy miután a Lánchíd az 1870. évi X. tc. rendelkezései alapján az állam tulajdonába ment át, a további vámszedés jogosulatlan, annál is inkább, „mert a hídvám ellenkezik Buda és Pest városok egyesítésének eszméjével”, akadályozza a két város teljes egybeolvadását.

14 | Magyar Nemzeti Levéltár Minisztertanácsi Jegyzőkönyvek (MTJ) HU\_MNL\_OL\_K27 MTJ 1873. 10. 06.

15 | Fővárosi közgyűlési jegyzőkönyvek (BPSZKJ) Budapest főváros közgyűlési jegyzőkönyvei 1873, 1875, 1875 BPSZKJ 1873: p. 71.

16 | BPSZKJ 1874: p. 108.

17 | GYÁNI GÁBOR, 2008: *Budapest – Túl jön és rosszon*. Napvilág Kiadó, Budapest: p. 52.

18 | *Rövid hírek*. Fővárosi Lapok, 1874. 05. 20.: p. 502.

19 | *Rövid hírek*. Fővárosi Lapok, 1874. 05. 27.: p. 524.

20 | BPSZKJ 1875: p. 196.

Azt, hogy a hídvámot teljes mértékben eltöröljék, maga is reménytelennek tartotta, ezért csupán egyes gyakorlati módosításokat kívánt. A közgyűlés elfogadta a javaslatot, és feliratban fordult a kormányhoz, sikertelenül. 1880-ban ismét a tanács fordult felterjesztéssel a minisztériumhoz s kérte a hintókra vonatkozó tételek megváltoztatását, mert ezek a két város közötti forgalmat lényegesen akadályozzák.<sup>21</sup>

1881-ben végül módosított kis mértékben a kormány hídvámon, illetve inkább a gyakorlathoz igazította. Ugyanis a kétfogatú kocsik utáni díjat egységesen 21 krajcárban állapították meg, azért, mert addig se szedtek többet azoktól a kocsiktól, ahol 4 személynél többen ültek, itt ugyanis már 35 krajcár lett volna a vám. Az eddigi gyakorlat mellett azt hozták fel, hogy nehéz ellenőrizni az utasok számát, így inkább egységesen 21 krajcár lett a díj.<sup>22</sup>

## A hídvám leszállítása

1883. november 28-án a Fővárosi Egylet<sup>23</sup> gyűlésén vetette fel Liphay Béla a gyalogvám eltörlését, valamiféle fővárosi kompenzációért cserébe. (Liphay két, összesen 110 holdas telek a kormánynak való kedvezményes átadásánál tette e javaslatot.)<sup>24</sup>

Ahogy látni fogjuk Liphay Béla személyes ügyének tekintette a gyalogvám megszüntetését. 1884 áprilisában olyan javaslatot tett a főváros pénzügyi bizottságában, hogy ha a kormány a sorsolási kölcsön, azaz az 1870-ben felvett 24 milliós kölcsön miatt nem tud semmit tenni a hídvám ügyében, akkor a főváros vegye bérbe a hidakat, és így saját hatáskörben szállítsa le a vámokat.<sup>25</sup> A főváros ez ügyben bizottságot küldött ki, amely azonban elnapolta a kérdést, mert be kívánta vonni a tárgyalásokba Andrassy Gyulát is.<sup>26</sup>

A kiküldött fővárosi bizottság elnöke Liphay Béla volt, tagjai voltak: Wahrman Mór, Rupp Imre, br. Kochmeister Frigyes, Toldy József főügyész, Lampl Hugó főszámvevő és dr. Mattyasovszky László mint jegyző.<sup>27</sup> Az új évben, 1885. január 5-én Liphay vacsorát adott a fővárosi notabilitásoknak, és e vacsorán már részt vett Andrassy Gyula is.<sup>28</sup>

21 | *Bizottsági és tanácsi előterjesztés a hídvám ügyében.* Fővárosi Közlöny, 1913. 06. 27. II. melléklet: p. 2.

22 | MTJ 1881. 03. 01.

23 | 1877-ben alakult egyesület a főváros ügyeinek megvitatására. A tagság jelentős része a fővárosi tisztviselők közül állt, leginkább a fővárosi törvényhatóság bizottsági tagjaiból. (*Pallas Nagylexikon*, <https://mek.oszk.hu/00000/00060/html/038/pc003820.html#6>.)

24 | *A fővárosi egylet.* Pesti Hírlap, 1883. 11. 28.: p. 2.

25 | *A lánchíd-vám.* Fővárosi Lapok, 1884. 04. 05.: p. 536.

26 | *A lánchíd-vám.* Fővárosi Lapok, 1884. 09. 26.: p. 1463.

27 | *A lánchíd vámjának megszüntetése.* Pesti Hírlap, 1885. 01. 06.: p. 2.

28 | *A báró vacsorája.* Budapesti Hírlap, 1885. 01. 06.: p. 2-3

E vacsorán jelentette be Liphay, hogy Andrássyval közösen lépéseket tettek Szapáry Gyula pénzügyminiszternél a gyalogos hídvám eltörlése érdekében. E szerint a kormányzat kész volt a gyalogvám eltörlésébe belemenni (ez 300 ezer forint jövedelemkiesést jelentett volna, amely évi 30-40 ezer forinttal még növekedett volna a forgalom emelkedése miatt), ha a főváros a csökkent jövedelem pótlására 100 000 forintig garanciát vállalt volna. A kormányzat egyben a Lánchídnak a teherforgalom előli teljes lezárását kérte.

A másnap Liphay elnöklete alatt összeült fővárosi bizottság elkezdte a munkát, elsősorban azzal, hogy a hidak forgalmáról szóló megbízható adatokat kívánt beszerezni.<sup>29</sup> Január 23-án a bizottság tagjai a fővárosi építészeti hivatalban megbeszélést tartottak, amelyen részt vettek a Pénzügyminisztérium képviselői, név szerint Buzetzkai Pál és Wekerle Sándor miniszteri tanácsosok.<sup>30</sup>

A két minisztériumi tanácsos itt a kormány azon álláspontját ismertette, hogy elfogadható a gyalogosvám megszüntetése a hidakon – a csavargőzösök díja változatlan maradna. Az egyfogatú járművek díja 10, a kétfogatúaké 15 krajcárra mérséklődne. A teherkocsik díja a Lánchídon 1/3-dal magasabb lenne, mint a Margit hídon. Ezzel szemben a kormányzat azt kérte, hogy 15 éven keresztül a főváros évi 100 ezer forintot fizessen, de úgy, ha a hidak jövedelme emelkedik, annak harmadrésze a várost illetné, ez a 100 000 forintot csökkentené. Azaz, ha 30 ezer forinttal nő a bevétel, a befizetendő összeg a főváros részéről 90 ezerre csökkenne. A kormány egyben a 24 000 forintos – a hajóhídért fizetendő – kártérítés elengedését kérte.

A lap tudósítása szerint e napon 3 órát vitatkoztak a felek. A fő kérdés természetesen a pénz volt. A főváros képviselői az eredeti 100 000 forintos hozzájárulást úgy értelmezték, hogy abból levonnák a 24 000 forintos kártérítést, így csak 76 ezret kellene a városnak évenként befizetni. Az is felmerült, hogy a főváros egy egyszeri 500 000 forintos díjjal váltaná meg e fizetési feltételt. A főváros a hídvámokat is 1/3-dal alacsonyabban szeretne volna megállapítani. E fórumon merült fel egy 4. híd építése is, mégpedig úgy, hogy a fővárosi képviselők felvetették, hogy az új híd jövedelmét hova számítanák. Ez a találkozó végül nem zárult megegyezéssel, ám a javaslatok a kormány elé kerültek.

29 | *A lánchíd vámjának megszüntetése.* Pesti Hírlap, 1885. 01. 06.: p. 2.

30 | *A fővárosi hídvám megszüntetése.* Pesti Hírlap, 1885. 01. 24.: p. 3.

A kormány 1885. február 5-én tárgyalta a kérdést,<sup>31</sup> ahol a pénzügyminiszter tájékoztatást adott a fővárosi képviselőkkel való tárgyalásáról.

A pénzügyminiszter szerint a megegyezés létrejöhet úgy, hogy a hidakon a gyalogvám 1 krajcár lesz (a vasúti hídon, amíg a forgalom nem növekszik meg addig, hogy legalább a jegyszedő költsége bejöjjön, nem lesz vám). Csökkenne a fogatok és a bérkocsik vámjá, a teherkocsiknál pedig a Lánchíd vámjá magasabb lesz. A főváros lemond az évi 24 000 forintról, de ha a vámbevételek tiszta jövedelme eléri az évi 650 ezer forintot, akkor az azt meghaladó jövedelem egy új hídra teendő félre. A pénzügyminisztert a kormány felhatalmazta egy ilyen irányú egyezség megkötésére.

A fővárosi bizottság a munkáját 1885. február 20-án fejezte be. A javaslataikat 1885. február 21-én hozták nyilvánosságra, amely egyfajta kompromisszum volt.<sup>32</sup>

A legfontosabb három megállapítás a következő volt: 1. Egyszerűbb tarifapolitika szükséges, 2. a szeszes italok úrméret szerinti megvámolása gyakorlatának megszüntetése, míg 3. a díjtételek leszállítása.

A díjtételek leszállításánál javasolják, hogy a gyalogvámot a felére, 2 krajcárról 1 krajcárra szállítsák le, és egységesen 10 krajcárban javasolja megállapítani az egy vagy kétfogatú úri fogatok, az üres parasztszekerek és a bérkocsik díját. Fontosnak tartották megjegyezni, hogy a javaslatot a főváros minél előbb terjessze a Pénzügyminiszter elé, hogy még az 1885. május 1-je, azaz az az évre tervezett Országos Általános Kiállítás megnyitója előtt elfogadja. E bizottság új megállapodást javasolt a fővárossal a Lánchíd kártérítése kérdésében.

Ilyen szellemben nyújtotta be a törvényjavaslatot a kormányzat, amely két fontos változást hozott be, és ebben szakított az 1840-es törvény és az azt megelőző 1838-as Sina György és az állam között kötött szerződéssel.

Egyrészt a vámszabályok megállapítását a törvényhozás helyett a Pénzügyminiszter rendeleti hatáskörébe sorolta, és egyben megszüntette a fővárosnak fizetendő éves kamatot a kártérítés után. A másik változás az volt, hogy a hídjövedelmek egy részét egy új híd építésére csatornázták át.

A törvény jelentősen egyszerűbb szabályozást vezetett be, mint a régi rendszer, kevesebb díjtétellel, és megszüntették a szeszes italokat szállító kocsik speciális vámját, innentől egyszerű teherszállító kocsiként fizették a vámot.<sup>33</sup> A Lánchídon a teherszállító kocsik jelentősen magasabb díjat fizettek.

31 | MTJ 1885. 02. 05.

32 | *A híd vám és a negyedik híd*. Budapesti Hírlap, 1885. 02. 21.: p. 2.

33 | 1885. évi XXI. törvénycikk.



### Példa az eltérő díjakra<sup>34</sup>

	LÁNCHÍD	MARGIT HÍD
<i>Gyalogos</i>	1 kr	1 kr
<i>Egylovas társaskocsi</i>	10 kr	10 kr
<i>Terhelt kétlovas parasztszekér</i>	30 kr	20 kf
<i>Megrakott teherszállító kocsi, kétlovas</i>	60 kr	35 kr

A hídvám fizetése is egyszerűbbé vált, ugyanis a hídon csak Pesten szedtek vámot a gyalogosoktól. Azaz, ha valaki Pestről kelt át Budára, annak 2 krajcárt kellett fizetni, míg Budáról Pestre nem kellett megváltani a hídvámot.<sup>35</sup>

A pénzügyminiszter rendelete alapján<sup>36</sup> 1886. január elsejétől az egy- vagy kétlovas úri fogatok, bérkocsik, üres vagy telt társaskocsik csak Pestről Budára való áthaladásukkor kellett díjat fizetniük.

A kormánynak sem 1885-ben, sem később, esze ágában sem volt a hídvám kérdésében engedni, vagy azt eltörölni. Ez jól kiviláglik abból a leiratból, amelyet Lukács pénzügyminiszter küldött a fővárosnak 1896. március 24-én. (A főváros a jobbparti rakpartokon kirakott áruk vámmentes átengedését kérte a minisztertől.)

A miniszter válaszában közölte, hogy bár az 1885. évi XXI. tc. (a válaszban teljesen hibás törvényszám szerepel, ott a 1836. évi XXVI.-ra hivatkozik a miniszter, ami vélhetően sajtóhiba), a pénzügyminiszter hatáskörébe utalta a hídvám mértékének megállapítását, de az 1836-os hídtörvényt ez nem írta felül, amely kimondja, hogy mindenkinek fizetni kell.<sup>37</sup>

34 | KÉPVISELŐHÁZI IROMÁNYOK, 1884. V.: p. 359.

35 | *(A hídvám leszállítás)*. Pesti Hírlap, 1885. 06. 25.: p. 12.

36 | *Hirdetmény*. Budapesti Közlöny, 1885. 10. 17.: p. 1. – A pénzügyminiszter 1885. évi 77 863. sz. rendelete.

37 | *A budai rakparton kirakott áruk*. Fővárosi Közlöny, 1896. 04. 10.: p. 4.

## Anomáliák a hídvám fizetése miatt

A 20. századra a hídvám már érezhetően akadályozta a városfejlődést, számos anomáliához vezetett, és az élet számos területére kiható kérdésben komoly szerepet játszott a hídvám. Az egyes emberek életét is megkeserítette, akadályozta. A szegényebb emberek számára komoly költség volt a hídvám, ezért, ha teheték nem is használták a hidakat. Helyette az átkelőhajókat használták, mert azok olcsóbbak voltak.<sup>38</sup> Mindemellett a lakhatási kérdésekre is kihatott a vám, pl. mert egy szegényebb család nem ment Budára lakni, hisz a 4 filléres hídpénz akadályozta.<sup>39</sup> A hídpénz összegének mértékéhez jó adalék, hogy 1907-ben 1 liter tej 28–30 fillérbe került.<sup>40</sup>

Azonban nemcsak az egyes emberek életét befolyásolta a hídvám, hanem például az oktatási életet, de a beruházásokat is.

1903-ban a polgári iskolai tanárok gyűlésén szólalt fel Kozma Gyula, aki szerint a szegényebb budai diákoknak komoly teher, ha az iskolával Pestre kell menniük, és ki kell fizetni a hídpénzt. (A gyűlésen felmerült, hogy Bárczy István fővárosi tanácsnok megpróbálja, hogy az iskolai tanulmányi kirándulásokon ne kelljen fizetni.)<sup>41</sup>

1909-től a pénzügyminiszter rendeletére a tanulmányi kiránduláson lévő iskolásoknak 50% kedvezményt adtak, azaz 4 fillér helyett csak 2 fillért kellett fizetni, de a hídszedők egy idő után ezt a rendelkezést nem vették figyelembe, ezért a főváros tanári kara ismét a pénzügyminisztériumhoz fordult, amely végül rendeletben mondta ki a diákok kedvezményét.<sup>42</sup>

1909-ben, a Műegyetem hallgatói folyamodtak a hídpénz elengedéséért, mert sokuknak gondot jelentett Pestről a budai intézményt látogatni, alkalmanként 4 fillérért.<sup>43</sup>

1891-ben a Fővárosi Közlöny szerint a társaskocsi közlekedés rendezetlenségének egyik problémája a magas hídvám, ezért sem tudnak a tulajdonosok a fejlesztésbe investálni.<sup>44</sup> A hídvámot okolták egyes politikusok, így Falk Miksa azért is, hogy a budai rakpartok kihasználatlanok, mert így a hídvám megdrágítja a Pestre való szállítást.<sup>45</sup>

38 | GYÁNI 2003: p. 342.

39 | *Nincs helyünk.* Pesti Napló, 1906. 04. 25.: p. 7.

40 | *Budapest székesfőváros törvényhatósági bizottságának 1907. évi október hó 16-án (szerdán) délután 3 óraker tartott rendes közgyűlése.* Fővárosi Közlöny, 1907. 10. 18.: p. 1766.

41 | *A polgári iskolai tanárok országos gyűlése.* Pesti Hírlap, 1903. 04. 7.: p. 4.; (*Tanárok országos gyűlése.*) Hazánk, 1903. 04. 08.: p. 5.

42 | (*A diákok hídpénze.*) Budapesti Hírlap, 1911. 06. 11.: p. 11.

43 | *Apamének ára.* Népszava, 1909. 10. 27.: p. 3.

44 | *Budapest főváros törvényhatósági bizottsága 1891. évi június hó 24-én (szerdán) délután 3 óraker tartandó rendes közgyűlésének tárgysorozata.* Fővárosi Közlöny, 1891. 06. 23.: p. 5.

45 | *Budapest székes főváros törvényhatósági bizottsága 1897. évi július hó 14-én (szerdán) délután 4 óraker tartandó rendes közgyűlésének tárgysorozata.* Fővárosi Közlöny, 1897. 07. 13.: p. 6. *Budapest székes főváros törvényhatósági bizottságának 1897. évi december hó 15-én (szerdán) délután 4 óraker tartott rendes közgyűlése.* Fővárosi Közlöny, 1897. 12. 17.: p. 1.

A hídvám léte olyan beruházások elhelyezését is meghatározta, mint a községi kenyérgyár. A fővárosi közgyűlés illetékes bizottsága 1907-ben Pesten jelölte ki a községi kenyérgyár helyét. A kiválasztási folyamatról beszámoló előterjesztésben konkrétan ki is mondják, hogy jobbpárti, azaz budai telek nem is jöhetett szóba a hídvám miatt.<sup>46</sup>

Néha a hídpénz személyes tragédiákhoz is hozzájárult, mint 1916-ban is: „*Szabó Antal 38 éves tamburás, a ki a Zöldkaszorú-szálló kávéháziban játszik tegnap éjszaka a záróra után egyik társával, Schlaghammer Jenővel, hazaindult Budára. Szabó részeg volt, részegségében, mikor a Petőfi-térre értek, dühösen méltatlankodni kezdett a hídpénz miatt. Hogy ő nem fizet hídpénzt, meg hogy disznóság, hogy hídpénzt követelnek, és hogy ő Inkább átúszik a Dunán, hogy sem hídpénzt fizessen. Mikor a parthoz értek, rubástól, mindenestől beleugrott a vízbe és úszni kezdett. Néhány perc múlva elragadta az ár, fuldokolva kiáltozott segítségért. A segélykiáltásokat megballotta Dóba István, a Dunagőzhajózási Társaság hídőre és Reiter György gyümölcsáros, csónakba ültek és a fuldokló után eveztek. Szabó Antalt az ár akkor már az Erzsébet-hídon túl sodorta, majd elmerült és nyomtalanul eltűnt.*”<sup>47</sup>

Annak ellenére tehát, hogy a Lánchíd azért épült, hogy a két testvérvárost összekapcsolja, a hídpénz el is választotta a két városrészt. Ezt jól mutatja az *Uj Idők* című lapban Bíró Lajos Budapest fölfedezése című írásában a következő sorok:

„*Alig van város a világon, amelynek a múltja színesebb, gazdagabb és érdekesebb volna, mint Budáé; a levegő csodálatos emlékek ragyogásától reszket itt és ha Budapestről elterjedhetett az a babona, hogy nincs történelme, ennek a balhitnek egyetlenegy magyarázata van: az, hogy Buda nem tartozott eléggé Pesthez, nem lett eléggé részévé, nem vált élő felévé Budapestnek. A törvény kimondta az egyesülést, a hidak összekapcsolták a két partot, de az elavult és nyomorúságos vám, a nevetséges hídpénz továbbra is szimbóluma maradt a nagyváros kettősségének: Buda nem olvadt bele a zúgó pesti életbe és a pestiek nem ismerték meg soha igazán Budát. A királyi vár és a főhivatalok Budán voltak, de a szerkesztőségek, nagy színházak, a nagy bankok, a tőzsde és a parlament mind Pesten maradtak; Buda valami furcsa muzeumnak, egy Pesthez ragasztott, de külön életet élő kisvárosnak tetszett, ahová átmenni már kirándulás és ahová külön cél nélkül nem is megy át az ember.*”<sup>48</sup>

Természetesen a pesti és budai polgárok, ha lehetett, megpróbálták kijátszani a hídvám fizetését. A legjobb mód a bliccelésre a villamos volt, hiszen a villamostársaságok általányt fizettek. A gyerekek egyszerűen a kalauznók jó szívére apelláltak. A felnőtteknek

46 | *Bizottmányi és tanácsi előterjesztés a községi kenyérgyár telke ügyében.* Fővárosi Közlöny, 1908. 05. 22.: p. 870.

47 | *A hídpénz miatt.* Az Est, 1916. 07. 14.: p. 6.

48 | BÍRÓ LAJOS, 1911: *Budapest fölfedezése.* Uj Idők, 17. évfolyam I. kötet, 1–26. sz.: p. 389.

ez már problémásabb volt, de bevált csel volt az, hogy felszálltak a pesti hídfőnél, és amikor már a hídon volt a kocsis, valahová Pestre, tehát a rossz irányba kértek jegyet a kalauztól. Ekkor, mint aki rossz irányba szállt, egyszerűen leszálltak a budai hídfőnél.<sup>49</sup>

Aki nem akart csalni, de nem volt pénze a hídra, azok előtt sem volt lehetetlen az átkelés, csak nagyot kellett kerülni, ugyanis a vasúti összekötő hídon volt gyalogszárdó, és azon ingyenesen lehetett átkelni.

## A hídvám eltörlésére tett újabb fővárosi kísérletek

Az 1885-ös tarifareform után is folyamatosan napirenden volt a város részéről a hídpénz eltörlése. A különböző fórumokon is fel-fel merült, és a sajtó is folyamatosan napirenden tartotta.

1891-ben a főváros a társaskocsis vállalkozók (azaz az omnibuszosok) érdekében a pénzügyminiszterhez fordult, hogy a hídvámot a felére, 30-ról 15 krajcár-ra mérsékeljék.<sup>50</sup> A pénzügyminiszter a kérést elutasította, de megjegyezte, ha végre egységes omnibusz vállalat lesz a fővárosban, akkor hajlandó az átalányt megfontolni.<sup>51</sup>

Az 1907. évi költség-előirányzat tárgyalásakor, 1907. február 28-án dr. Baránszky Gyula<sup>52</sup> bizottsági tag tett indítványt a hídvámok eltörlésére.

A főváros 1909-ben újabb offenzívát kezdett a kormányzatnál a hídvám megszüntetésére, amelynek alapját az 1909 szeptemberében Márkus Dezső bírósági írásműve adta. Márkus a hídvám kérdéséről értekezett, amely írást a Pesti Napló címlapon közölte. Márkus szerint az államtól nem lehet várni, hogy magától lemondjon a híd és alagút jövedelméről, mert ezt akkor máshonnan kellene pótolni, hiszen e jövedelemből 1,16 millió koronát az 1870-ben felvett kölcsön törlesztésére fordít. A cikk ezért fokozatos megszüntetést javasol, előbb a gyalogszárdót, amely – 1906-ban – 345 652 korona volt, lehetne megszüntetni, úgy, hogy a főváros átalányt fizetne a gyalogszárdóközlekedésért. Ennek egy része a javaslat szerint az lenne, hogy a főváros lemondana az 1936-ban esedékes 800 000 koronáról, a többi pénzt pedig egyes egyesületek és színházak támogatásának megvonásából lehetne előteremteni.<sup>53</sup>

49 | *Hídpénz és a pénztelenek.* Magyarország, 1916. 08. 08.: p. 8.

50 | *Fővárosi Költségvetés.* Fővárosi Közlöny, 1891. 11. 03.: p. 4.

51 | *A tanács előterjesztése a társaskocsis hídvám leszállítása ügyében érkezett pénzügyminiszteri leiratra.* Fővárosi Közlöny, 1892. 04. 05.: p. 4.

52 | (*Baránszky indítványai.*) Pesti Napló, 1907. 02. 28.: p. 13. Baránszky Gyula neve a forrásokban Baránszki és Baránszky alakban is szerepel (D. Cs.).

53 | *A fővárosi híd- és alagút-vám.* Pesti Napló, 1909. 09. 10.: pp. 1–3.



Márkus cikkét mint javaslatot Baransky Gyula indítványára az 1909. november 27-i közgyűlésen mint a főváros tárgyalási álláspontját fogadták el, és Bárczy István polgármester ez alapján meg is kezdte a tárgyalásokat a pénzügyminiszterrel.<sup>54</sup>

A tárgyalások nem vezettek eredményre, a kormány nem akart lemondani erről a bevételről. A Világ című lap 1911 májusában úgy tudta, hogy Wekerle, aki ekkor a pénzügyminiszeri posztot is betöltötte, már hajlott volna a megegyezésre, de az 1910-es választáson megbukott, és az utódja Lukács László pénzügyminiszter keményebb álláspontot képviselt ez ügyben.<sup>55</sup> 1910 decemberében dr. Koerfer István I. kerületi választó körlevelet intézett a főváros összes országgyűlési képviselőjéhez, hogy a költségvetés tárgyalása alkalmával követeljék a hídpénz eltörlését.<sup>56</sup>

A főváros 1911-ben folytatta a tárgyalásokat az új pénzügyminiszterrel.<sup>57</sup> A Pesti Napló szerint<sup>58</sup> minden kormány asztalára felkerült a hídpénz eltörlése, de a Pénzügyminisztérium szerint a hidak 2 milliót jövedelmeznek, ami kell a kincstárnak. A fővárosi tanács 1912-ben a közlekedési ügyosztályon keresztül akart eredményt elérni,<sup>59</sup> amire akkor az adott apropót a hatóságnak, hogy az állami hidak igazgatósága azzal a kéréssel fordult a fővároshoz, hogy a Lánchíd javításához szükséges anyagokat vámmentesen szállíthassa, amihez a főváros meg is adta az engedélyt.

A főváros részéről 1912-ben Rényi, majd 1913. május 24-én dr. Vita Emil városi tanácsos dolgoztak ki tervet<sup>60</sup> a megszüntetésre, amely terv szerint a főváros 600 ezer koronás megváltást, átalányt is hajlandó lett volna fizetni. Az idézett cikk szerint a pénzügyminisztérium elvben egyetértett a felvetéssel, de magát az összeget kevesellte.<sup>61</sup>

A következő évben, 1913. július 2-án a főváros egy határozatot fogadott el, amely olyan törvényt alkotását kérte,<sup>62</sup> amely az összes felmerülő kérdést rendezi úgy, hogy 1920-ig a kormányzat mondana le a bevételektől, 1920 után pedig a fővárosi pénzalap, amelynek

54 | *(A hídpénz.)* Pesti Napló, 1909. 11. 27.: p. 12.

55 | *A Lánchídat restaurálják.* Világ, 1911. 05. 13.: p. 20.

56 | *(A hídpénz eltörlése.)* Az Ujság, 1910. 12. 08.: p. 16.

57 | *A Lánchídat restaurálják.* Világ, 1911. 05. 13.: p. 20.

58 | *A hídpénz eltörlése.* Pesti Napló, 1912. 08. 01.: p. 5.

59 | *Fővárosi ügyek.* Pesti Hírlap, 1912. 03. 09.: pp. 7–8.

60 | *Bizottsági és tanácsi előterjesztés a hídvám ügyében.* Fővárosi Közlöny, 1913. 06. 27. II. melléklet: p. 29.

61 | *A hídpénz eltörlése.* Pesti Napló, 1912. 08. 01.: p. 5.

62 | Az állásfoglalás a Vita Emil tanácsnok által összeállított előterjesztésen alapult. Ezen előterjesztés részletesen elemezte a hidak állami építésének okait, a hídvám bevezetését és a főváros javaslatait, előterjesztéseit a hídvám mérséklésére, módosítására. Ebben részletesen elemzi a törvényeket, és ellentmondást vél felfedezni az 1920 után beszedett hídvám felhasználása tekintetében. A tanulmány mindemellett rámutat arra, hogy az államnak nem 1936-ban kell az eredetileg 200-200 ezer forintot kifizetnie, hanem 1931. január 31-én Pestnek 200 000-et, és 1936. november 20-án Budának, mert a két város eltérő egyezséget kötött. A hosszú, részletes elemzés kimutatta, hogy a hídvám eltörlése a kormányzat akaratától függ, és csak pénzügyi kérdés. *Bizottsági és tanácsi előterjesztés a hídvám ügyében.* Fővárosi Közlöny, 1913. 06. 27. II. melléklet: pp. 1–29.



2. A hídval a hidak közötti forgalommegosztást is szabályozni kívánták. A Margit hídra terelték a nehezebb járműveket. MMKM TFGY 8736.





jövedelmét növelné 1920-tól a hídvám bevétele. Vita Emil tanácsos kimutatása alapján a fővárost eddig is anyagi kár érte a hídvámok miatt, mert a kormányzat a hídvámokból elégtelen részt juttatott a fővárosi pénzalapba.

A felterjesztést a kormányzat válasz nélkül hagyta, ezért a közgyűlés 1916. július 24-én megsürgette a választ a kormányzatnál, és e sürgetést 1917. július 3-án a tanács is megismételte.<sup>63</sup>

1917 augusztus elsején a főváros tanácsának küldöttei tiszteletüket tették az új kormányznál. E megbeszélésen a főváros jövője is szóba került, ahol Gratz Gusztáv pénzügyminiszter kijelentette, hogy 1920-ban meg fogja szüntetni a Lánchíd vámját (a tudósítás szerint csak a Lánchidat említette a miniszter).<sup>64</sup> Esterházy Móric kormánya azonban nemsokára megbukott.

A fővárosi illetékesek Gratz ígéretétől függetlenül is azzal számoltak, hogy a hídvám kérdése 1920. január elsejével megoldódik, hiszen az 1870. évi X. tc. rendelkezései szerint az állami hidak jövedelme ettől a naptól fogva a Fővárosi Közmunkák Tanácsát illeti meg.<sup>65</sup> A fővárosi vezetők úgy vélték, hogy mivel a Közmunkatanács ügyis közcélra fordítaná ezt a bevételt, a hídvám megszüntetésének nem lesz semmi akadálya. E kérdésről 1918 őszén Bódy Tivadar polgármester egyeztetett Polónyi Gézával, a Közmunkatanács elnökével, ahol azonban Polónyi azt közölte, hogy a Közmunkatanácsnak nincs szándékában lemondani e bevételről, amellyel tervei vannak.<sup>66</sup>

## A hídvám eltörlése

Az őszirózsás forradalom, azaz 1918. október 31. után új kormány alakult Magyarországon, amely előtt nagyon komoly bel- és külpolitikai kihívások álltak. A kormányzat az ország teljes átalakítását tűzte ki céljául, ennek keretében népléti intézkedések bevezetését tervezte, és hajtotta végre.<sup>67</sup>

Ennek keretében 1918. november 5-én a minisztertanács Garami Pál kereskedelemügyi miniszter javaslatára elhatározta a hídvám megszüntetését, és megbízta Szende Pál pénzügyi államtitkárt a szükséges rendelet kidolgozásával.<sup>68</sup> A hídvám leszállítása alapjaiban egyezett a Szende által proponált adóreformmal is.

63 | *Az 1912. évi költségvetés a pénzügyi bizottságban.* Fővárosi Közlöny, 1911. 12. 09.: p. 9.

64 | *Budapest szégyene a hídvám.* Fővárosi Hírlap, 1917. 08. 01.: p. 2.

65 | 1870 X. törvénycikk 10. §.

66 | *Végre megszűnik a hídvám.* Ország-Világ, 1918. 11. 17.: p. 559.

67 | BARTA RÓBERT: A vereség ára 2000: in: Magyarország a XX. században Babits Kiadó, Szekszárd: p. 40

68 | MTJ 1918. 11. 05.



A Pénzügyminisztérium 1918. november 21-én leiratban tájékoztatta a fővárost, hogy a budapesti állami hidakon a vámszedés 1918. november 30-án éjféltől megszűnik. A leiratban arról is tájékoztatták a tanácsot, hogy a hídvám megszüntetéséről külön törvény fog rendelkezni, amelynek szövegét hozzászólás végett meg fogják küldeni a Fővárosi Tanácsnak.<sup>69</sup> E törvény kidolgozására azonban a Károlyi-kormánynak már módja nem volt.

A Tanácsköztársaság, és az utána hatalomra került kormányok sem vezették be ismételten a hídvám szedését, holott a törvényi szabályozás a hídvám eltörléséről csak 1920-ban született meg.

Bár az 1920. február 29-én kihirdetett 1920. I. tc. 9. §-a kimondta, hogy „9. § Az ügynevezett népköztársaság és tanácsköztársaság szerveinek néptörvény, rendelet vagy más elnevezés alatt kibocsátott mindennemű rendelkezései érvénytelenek. Hasonlóképpen érvénytelenek az ügynevezett nemzeti tanácsoknak és szerveiknek mindennemű rendelkezései és határozatai is.” Azonban az élet folytonosságát biztosítandó, e törvény azt is kimondta, hogy „Felhatalmazza azonban a nemzetgyűlés a minisztériumot arra, hogy az ügynevezett népköztársaság szerveinek rendelkezéseit, amennyiben a jogrend és a jogbiztonság érdekében szükséges, az alkotmány keretében saját felelősségére ideiglenesen hatályban tarthassa, vagy helyettük új rendelkezéseket állapíthasson meg. Addig is, amíg a minisztérium ebben a tárgyban intézkedik, az ügynevezett népköztársaság szerveinek rendelkezései ideiglenesen alkalmazásban maradnak, amennyiben tartalmuknál fogva az alkotmánnyal, a fennálló törvényekkel és törvényerejű szokásjoggal nem ellenkeznek, vagy törvényes felhatalmazás körében keletkeztek és még megszüntetve nem lettek.”

Így a hídvám szedését nem kezdték meg, és a hídvám kérdését az 1920. május 6-án kihirdetett 1920. évi IV. törvénycikk rendezte. Ez egy salátatörvény volt, amely „az államháztartásnak 1920. év február-június végéig való viteléről” szolt. E törvény az előző két év zűrzavaros viszonyait próbálta pénzügyileg rendezni. A törvény 28 paragrafusból áll, és a 27. § szolt a hídvámokról:

„Az 1836:XXVI. törvénycikk folytán b. Sina Györggyel kötött és az 1840:XXXIX. törvénycikk által teljes erejűnek nyilvánított szerződés, illetve az 1870:X. törvénycikk és az 1870:XXX. törvénycikk alapján a magyar államkincstár által Budapest főváros határai között a Duna folyamon gyakorolt vámszedési jog 1918. évi december hó 1. napjától kezdődő hatállyal megszüntetetik.”

A törvényjavaslatról a Pénzügyi Bizottság jelentésében annyi szerepel, hogy „A számos, az adófizető közönséget érzékenyen érintő adóemelés mellett a javaslat egy könnyítést is tartalmaz. A Károlyi-kormány az államnak az 1890: X. [Sic! Sajtóhiba, helyesen: 1870, D. Cs.] és 1870:XXX. t.-cikk alapján Budapest határában a Duna folyamon gyakorolt vámszedési jogát megszüntette.

69 | Tanácsi előterjesztés a hídvám megszüntetésével kapcsolatos intézkedések ügyében. Fővárosi Közlöny, 1920. 07. 06.: p. 369.

*Ez eddig forradalmi jellegű intézkedés volt. A törvényjavaslat 26. §-a jelzett vámszedési jogot most alkotmányos úton is megszüntetni kívánja.*<sup>70</sup>

Azaz a pénzügyi bizottság adókönyvitésnek fogta fel e döntést, ahol a forradalmi, tehát törvényesen megkérdőjelezhető döntést most jogilag is helyre rakja.

Ez a törvényi hely az, amely megszüntette a budapesti hídvámot. A törvény indoklásában viszont egy egész más indok szerepel: *„A jelen szakaszban foglalt rendelkezés tehát – figyelemmel arra, hogy az 1870:X. tc. felbatalmazása alapján felvett 24 millió koronás sorsolási kölcsön az 1920. évi július 1-ével törlesztést nyer – a fővárosi közlekedési és forgalmi viszonyok javítása és a főváros budai részének fejlesztése érdekében a tényleges állapot fenntartását célozza, és ezzel a főváros régi óbaja is teljesül.*”<sup>71</sup>

Tehát 1920-ban magát a hídvám eltörlését senki sem akarta visszacsinálni, senki nem akarta ezt az adót újra kivetni. Gond nélkül elfogadták e rendelkezést, amely egyrészt visszavezethető volt a „törvényes idővonalra”, hiszen 1920. július elsejével az 1870-ből származó kötelezettség lejárt, innentől pedig a kormányzat „szabadon” dönthetett a hídvám szedéséről, vagy megszüntetéséről. Másrészt az adóterhek átrendezésével a gazdaságpolitikai indok is megvolt.

Azonban a hidak, és a hídvám kérdése még egy törvénymódosítást igényelt, amire 1921-ben került sor. Az 1920/21-es költségvetésről szóló 1921. évi XXIII. tc. 21. §-a kimondta:

*„21. § Az 1870:X. tc. 8. §-ának a) pontja akként módosítatik, hogy nem esnek a fővárosi pénzalap javára az említett törvénycikk 4. §-ának a) és b) pontjában megjelölt forrásokból eredő azok a bevételek, amelyek a budapesti állami hidakon gyakorolt vámszedésnek az 1920:IV. törvénycikkkel történt megszüntetése dacára az említett hidak használatából kifolyólag, vagy bármely más címen mutatkoznak, valamint azok a bevételek sem, amelyek az 1870:XXX. törvénycikkbe becikkelyezett szerződés 1. pontja alapján a kincstári tulajdonába jutott és Budapest székesfőváros budai részének 1354. számú telekkönyvi betétében A+I sor 2472. brzi szám alatt felvett ingatlan hasznosításából származnak. Ezek a bevételek a magyar királyi államkincstárt illetik meg.*

*Az első bekezdésben említett hidak kezeléséről 1921. évi július 1-étől kezdődőleg a kereskedelemügyi miniszter, az ugyanott említett ingatlan kezeléséről pedig továbbra is a pénzügyminiszter gondoskodik.*

*Felbatalmaztatik a minisztérium, hogy az 1870:XXX. tc. 2. §-a értelmében a hidjog végleges váltsága címen Buda és Pest városokat a szabadalmi idő lejárta után megillető 800,000 korona igényre nézve, valamint a jelen törvényszakasz első bekezdésében említett hidak tisztántartása és világítása tekintetében Budapest székesfőváros közönségével megállapodást létesíthessen.”*

70 | A pénzügyi bizottság jelentése a magyar királyi kormánynak „az államháztartásnak 1920. évi február, március és április hónapjaiban való viteléről” szóló törvényjavaslatról. In: NEMZETGYŰLÉSI IROMÁNYOK, 1920. I. kötet, 1–61., I–XIV. sz.: p. 189.

71 | 1920. évi IV. törvénycikk indokolása.

A fenti rendelkezés azért érdekes, mert a Lánchídhhoz kapcsolódva további jövedelmek is termelődtek, így pl. a Lánchídpalota bérleti díjai. Ez elvileg 1920 után a fővárosi pénzalapba került volna, de e törvény most az államkincstárt nevezte meg a bevételek kedvezményezettjének. Másrészt a hidak kezelése átkerült a pénzügyminisztertől a kereskedelemügyi miniszterhez.

Érdekességként megemlítjük, (a cikk témáján ugyanis túlmutat), hogy a szerződés azon pontjairól azonban e törvények és megállapodások nem beszélnek, amelyek az átkelés jogát szabályozták. Azaz az átkelés és a hídépítés privilégiuma, legalábbis 1936-ig az államnál maradtak.

## A hídvám gondolatának feléléése

A hídvám eltörlésével megszűnt a hidak jövedelemtermelő képessége, de azok fenntartása továbbra is pénzbe került. A vita arról szólt, hogy ki, milyen arányban fizesse a hidak fenntartását, illetve a főváros és a kormány hogyan ossza el a feladatokat. Másrészt a fentebb idézett 1921. évi XXIII. tc. tárgyalási kötelezettséget ír elő a kormány és a főváros között, nemcsak a 800 000 koronás szabadalmi váltság miatt, hanem a hidak kezeléséről is.

E tárgyalások 1920 és 1936 között zajlottak, és e tárgyalások során – vélhetően a főváros megpuhításának eszközeként – vetette fel a kormány, szinte minden tárgyaláson a hídvám újbóli bevezetését. Ez azonban a közvélemény előtt nem volt mindig ismert, és 1920 közepén nem is volt tiszta, hogy ki milyen álláspontot követ. Ezt jól tükrözik a Népszavában megjelent cikkek. A lap 1920 nyarán, tehát alig néhány héttel a hídvám eltörlését megerősítő törvény kihirdetése után arról cikkezett, hogy a főváros (!) javasolta a hídvám újbóli bevezetését, hogy ebből fedezzék a hidak fenntartását.<sup>72</sup>

A lap 1920. június 27-i száma szerint a fővárosi vezetők erre a hídvám részleges – csak a közútra vonatkozó – ismételt bevezetését vetették fel, azaz a gyalogosközlekedést megtartották volna ingyenesnek.<sup>73</sup> Június 3-án már arról írt, hogy a főváros az útdadó emelését javasolta a hídvám bevezetése helyett,<sup>74</sup> míg három nappal később – már mint a kormány ötleteként megemlítve a hídvám visszaállítását – arról írt, hogy a főváros átvállalja a hidak világítását és a karbantartását.<sup>75</sup>

72 | Vö: *Tanácsi előterjesztés a hídvám beszüntetésével kapcsolatos intézkedések ügyében*. Fővárosi Közlöny, 1920. 07. 06.: p. 369.

73 | *A hídvám*. Népszava, 1920. 06. 27.: p. 4.

74 | *Nem lesz hídvám*. Népszava, 1920. 07. 03.: p. 3.

75 | Uo.

Valóban a hidak karbantartásának fedezése kérdéses volt, és erről, ennek fedezetére a kereskedelemügyi minisztérium és a főváros több megbeszélést is tartott.

Az elsőt már 1920. május 20-án,<sup>76</sup> ahol a főváros a világítást és a takarítást hajlandó volt átvállalni, de azt nem ismerte el, hogy a hidak fővárosi utak lettek volna, hanem állami útként tekintett rájuk. A főváros valóban kérte az útdó emelését, de ebben vita volt a két fél között.<sup>77</sup>

A főváros még 1916-ban javaslatot tett arra, hogy ha az útdót felemelnék 10%-ra, és abból két százalékot kapott volna a Közmunkatanács, a maradék 8% pedig a fővároshoz került volna, akkor a város hajlandó lett volna a világítás és a tisztántartás átvállalására. (Korábban a szemeteskocsi vámentessége fejében már a locsolást, a szemet elhordását és a hóekézést elvállalta a hidakon.)

A kormány álláspontja ezzel szemben az volt, mivel a hídvám eltörlése a főváros érdeke, az vállalja el ingyen a tisztántartást és a világítást, sőt mondjon le az 1936-ban esedékes, 1836-os árfolyamon számolt 400 000 forintról (800 ezer koronáról) is, amelyet, ugye, a Lánchíd szabadalmi idejének lejártakor kapott volna meg a város. (Az évi 24 ezer forintos kamatról már korábban lemondott Budapest, de a végösszeg 1936-os kifizetéséről nem.) Ekkor azonban nem sikerült megállapodásra jutniuk.

A kérdést 1923-ban sem sikerült rendezni, a kormányzat képviselője – valószínűleg a főváros tárgyalási pozícióját gyöngítendő – vetette fel az 1923. májusi ülésen<sup>78</sup> a hídvám ismételt bevezetését.<sup>79</sup> Ezt igazolja, hogy 1923. június 19-én a főváros közigazgatási bizottsága előtt az ülésen elnöklő Puerbl Győző ismertette a tárgyalás menetét, és ebből kiderül, hogy a fővárosi képviselők azonnal megengedőbb álláspontot vettek fel a költségek megosztása tekintetében, ahogy a kormány képviselője – Buday Béla államtitkár<sup>80</sup> – felvetette a hídvám gondolatát.<sup>81</sup>

A főváros pénzügyi bizottságában Wolff Károly, annak 1923. június 8-i ülésén napirend előtt hevesen tiltakozott a vám újbóli bevezetése ügyében, amelyre Folkusházy Lajos alpolgármester, az ülés elnöke kijelentette, hogy a főváros a leghatározottabban ellenállna, ha a híd-, vagy az alagútvámot ismét felhoznák.<sup>82</sup> A tárgyalások csak 1936-ban zárultak

76 | *Tanácsi előterjesztés a hídvám beszüntetésével kapcsolatos intézkedések ügyében.* Fővárosi Közlöny, 1920. 07. 06.: p. 369.

77 | *A közgazdasági bizottság ülései. I. 1923. április 10.* Fővárosi Közlöny, 1923. 05. 24.: p. 1046.

78 | Uo.

79 | Uo.

80 | *Kísért a hídpénz visszaállításának réme.* Fővárosi Hírlap, 1925. 03. 11.: p. 6. (Bár a cikk csak Buday államtitkárt említi, egyértelmű, hogy Buday Béla kereskedelemügyi államtitkárról van szó – D. Cs.)

81 | *A közgazdasági bizottság ülése. 1923. június 19-én.* Fővárosi Közlöny, 1923. 07. 27.: p. 1833.

82 | Uo.



le,<sup>83</sup> de a megbeszélések tovább folytak, amelyben a kormány részéről folyamatosan fenntartották a hídpénz visszaállításának fenyegetését. Sőt 1925-ben a Fővárosi Hírlap már arról cikkezett, hogy a pénzügyi és a kereskedelmi miniszter már komoly tárgyalásokat is folytatott, és 40 koronás hídpénz bevezetéséről állapodtak meg, hacsak a főváros nem lép.<sup>84</sup>

1925-ben a kormányzat egyenesen törvénnyel próbálta kieroszakolni a megegyezést, és ismét felvetették a hídpénz lehetőségét. A kormányzati lépésekről beszámoló Pesti Hírlap számítása szerint az eredeti 2 krajcáros hídpénz 1925-ben 680 papírkoronát jelentett volna.<sup>85</sup>

## Az új hidak és a hídvám

1930-ban két híd építésének az előkészítését is megkezdték Budapesten, nemcsak közlekedési és városfejlesztési okból, hanem a gazdasági világválság miatti munkanélküliség csökkentésére.

A két híd felépítése óriási kiadást jelentett, 1931-ben ezt az összeget 30 millió pengőre becsülték, amelynek fedezésére felmerült a hídvám is.

1931 telén tényként közölte a Független Budapest című lap, hogy a két új hídon visszaállítják a hídvámot, abból fogják fedezni az új hidak építésére felvett kölcsönt. A lap szerint csak az nincs eldöntve, hogy e díjat mindenki, vagy csak a közutat használók fizessék, azaz a gyalogosokra ne terjesszék ki. A lap szerint a főváros belenyugodott a döntésbe.<sup>86</sup> E hídvámot azonban nem minden budapesti hídra terjesztették volna ki, hanem csak a két új hídra.

A cikk utal azonban arra, hogy a kormányzat ezt a fővárossal való tárgyalásokon vetette fel, amely tárgyalások célja az volt, hogy milyen arányban fizesse az új hidakat a főváros, illetve az állam. Nagy a valószínűsége annak, hogy ezen javaslat célja is az volt, hogy a fővárosi álláspontot megpuhítsák.

A tárgyalásoknál, már március elején le is került a napirendről a kérdés, helyette más adók emelését vetette fel a kormányzat.<sup>87</sup>

83| *Előterjesztés a budapesti állami közúti Dunahidak tisztogatásának, világításának, vízellátásának és díszítésének elvállalása ügyében.* Fővárosi Közlöny, 1936. 06. 09.

84| *Kísért a hídpénz visszaállításának réme.* Fővárosi Hírlap, 1925. 03. 11. p. 6.

85| *A kereskedelemügyi minisztériumban törvényjavaslat készül a hídpénz visszaállításáról.* Pesti Hírlap, 1925. 03. 12.: p. 13.

86| *Visszaállítják a hídvámot.* Független Budapest, 1931. 02. 18.: p. 4.

87| *A hídvám visszaállítása helyett a budapesti automobil-adót akarják felemelni a hídépítés céljaira.* Honi Ipar, 1931. 03. 01.: p. 7.



*3. Vámszedés a Mancsi pontonhídnál MKVM KF 8559*

Az akkor tervezett, és előkészítés alatt álló Horthy Miklós híd építésének költségeit végül az állam és a főváros 1/3-2/3 arányban viselte, ehhez 1,25 százalékkal felemelték a főváros területén az ingatlanvagon-átruházási illetéket.<sup>88</sup>

A szóban forgó másik tervezett híd az Árpád híd volt, amelyről már 1908-ban törvény rendelkezett, de az előkészítő munka valójában csak 1930-ban indult meg a tervpályázat kiírásával.

A gazdasági világválság alatt más szereplők is felvetették a hídvám visszaállításának lehetőségét, mégpedig a Magán Mérnökök Országos Szövetsége.

Az 1929-ben kitört gazdasági világválság Magyarországon többek között komoly mérnök-munkanélküliséget okozott. Ez a téma volt a fő kérdés az 1932-ben, a pesti Vigadóban rendezett „Mérnökök országos nagygyűlésén”, amelyre az év június 22-én került sor.

A Magán Mérnökök Országos Szövetsége itt tette ezt a javaslatát, amellyel a tervezett hídépítések megindulását kívánta siettetni.<sup>89</sup> Attól tartottak ugyanis, hogy a hídépítésre szánt pénzeket a kormányzat más célokra használja majd fel.

A javaslatuk szerint a hidakon kivetett vám jóval alacsonyabb lehetne, mint a külföldi hidakon, de így is évente 4 millió pengős bevételt jelentene az államkasszának, és ebből lehetne fedezni a hidak építésének állami forrásigényét.<sup>90</sup> A javaslat végül a hivatalos kérések közé nem került be, de a hídépítések más módon valóban csökkentették a mérnök munkanélküliséget. (Az Árpád híd építésének előkészítésekor szervezték meg a minisztériumi hídirodát, pont a mérnök munkanélküliség csökkentésére,<sup>91</sup> ahol 64 mérnök talált munkára.<sup>92</sup>)

## A hídvám újbóli, ideiglenes bevezetése

A hídvám 1920-as eltörlése után még egyszer bevezették Budapesten a hídvámot, mégpedig 1945. május 24-től.<sup>93</sup> Az ekkor hozott polgármesteri határozat (60.592/1945-VI. számú határozat) szerint minden 12 évesnél idősebb személynek fizetni kellett – az ideiglenes – hidakon való átkelésért akkor, ha Pestről Budára átmennek, míg a visszaút ingyenes volt. A díjak a következők voltak:

88 | GÁLL 2005: pp. 101–102.

89 | *Mérnökök országos nagygyűlése*. Építő Ipar – Építő Művészet, 1932. 07. 01.: p. 50.

90 | Uo.

91 | GÁLL 2005: p. 116.

92 | *Az Országos Mérnökgyűlés*. Technika, 1932. 06. 01.: p. 118.

93 | *Hídvám*. Fővárosi közlöny, 1945. 05. 25.: p. 228.

Az átkelő személyek (függetlenül attól, hogy gyalog, vagy járművön) 1 pengőt, a kerékpár és motorkerékpár – a vezetővel együtt 2 pengőt, kézikocsi és tricikli után 3 pengőt, lovas-kocsi és személygépkocsi után 10 pengőt és a teherkocsik után 20 pengőt kellett fizetni.

A díj bevezetésének célja az volt, hogy a hidak minél gyorsabb újjáépítésére részben fedezetet adjon. E díj nem volt hosszú életű, 1945. június 19-én el is törölték.<sup>94</sup> A napi bevétel 100 000 pengő körül mozgott.<sup>95</sup> Összesen 2 378 109 pengő 50 fillér folyt be ezen a címen.<sup>96</sup>

## Összegzés

A hídvám gondolata 1836-ban forradalmi gondolat volt. Nem azért, mert egy szolgáltatásért fizetni kellett a nemeseknek is, ez máshol is így volt, hiszen a nemesség nem mentesített a szállodai szoba, vagy a társaskocsidíj kifizetése alól. A hídvám, ahogy a neve is mutatja, egy vám volt, amelyet valójában nem a hídon való átkelésért kellett leróni, hanem a folyón való átkelésért, erre kapott eredetileg a két város jogot. Ez a – lássuk be, középkori eredetű – átkelési vám hagyományozódott tovább a Lánchídtársulatra és az államra.

A 19. század második felében az összes hasonló vám, legyen az út, kövezet, vagy bármely más vám idejétmúlttá vált, hiszen a kereskedelmet, a mindennapi közlekedést gátolta.

Budapest egyre inkább utcaként tekintett a hídjaira, és ezért egyre nehezebben viselte a fizetendő vámot, míg a kormányzat egyfajta vállalatként, amelynek van kiadása, van bevétele, és jó esetben hasznot hajt.

Az 1918-as sokk, a forradalmi légkör kellett, hogy ez a vám eltöröltessék, és 1920-ban már nem is lehetett visszaállítani, ezért ez az intézkedés túlélte az 1920-as restaurációt.

Ugyan fel-fel merült később is a hídvám gondolata, de csak, mint a kormányzat részéről egy olyan érv, ami a várossal való alkupozióját erősítette.

Az, hogy a hídpénz életképtelen, az 1945-ös, gyorsan elhalt kíséret is bizonyította.

94 | *Megszűnt a hídpénz Pesten.* Néplap, 1945. 06. 19.: p. 4.

95 | *A pénzügyi bizottság ülése. 1945. évi július hó 10.-én.* Fővárosi Közlöny, 1945. 07. 21.: p. 451.

96 | *A polgármester jelentése a főváros közigazgatásának 1945. évi augusztus havi állapotáról.* Fővárosi Közlöny, 1945. 09. 25.: p. 4.



## Felhasznált irodalom és források

### Önálló kötetek

HALABUKJÓZSEF 1994: *A budapesti Széchenyi lánchíd állami tulajdonba vétele*, kézirat.

GÁLL IMRE 2005: *Budapesti Dunahidak*. Hídépítő Rt., Budapest.

GÁLL IMRE 1970: *Régi magyar hidak*. Műszaki Könyvkiadó, Budapest.

GYÁNI GÁBOR 2008: *Budapest – Túl jön és rosszon*. Napvilág Kiadó, Budapest.

KÉPVISELŐHÁZI IROMÁNYOK 1884 V.: Az 1884. évi szeptember hó 25-ére hirdetett országgyűlés nyomtatványai. V. kötet 1885, Budapest, Pesti Könyvnyomda-Részvény-Társaság.

NEMZETGYŰLÉSI IROMÁNYOK, 1920. I. kötet 1–61., I–XIV. sz.

VISZOTA GYULA 1935: *A Széchenyi híd története*. KKK, Budapest (reprint).

### Tanulmánykötetek

GYÁNI GÁBOR 2003: Budapest „tapasztalat története”. In: Holló Szilvia Andrea (szerk.):

*Tanulmányok Budapest múltjából XXXI*. Budapesti Történeti Múzeum, Budapest.

BARTARÓBERT 2000: A vereség ára in: Magyarország a XX. században. Babits Kiadó, Szekszárd.

### Folyóiratok

BÁNRÉVY GYÖRGY 1947: *Buda és Pest lánchíd pöre*. Budapest, 3 évf. 7. sz.: pp. 233–234.

BÍRÓ LAJOS, 1911: *Budapest fölfedezése*. Uj Idők, 17. évf. 1–26. sz.: pp. 389–390.

### Levéltári források:

Fővárosi közgyűlési jegyzőkönyvek (BPSZKJ) Budapest főváros közgyűlési jegyzőkönyvei  
1873, 1875, 1875

Magyar Kereskedelmi és Vendéglátóipari Múzeum (MKVM)

Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum (MMKM)

Magyar Nemzeti Levéltár Minisztertanácsi Jegyzőkönyvek (MTJ) HU\_MNL\_OL\_K27



## **GIDÓ CSABA**

### **Szemelvények az erdélyi vasúti személyzet és műhelymunkások történetéből 1916–1918 között**

Az erdélyi vasúti személyzet és műhelymunkások első világháborús történetéről kevés levéltári adat áll rendelkezésünkre. A második világháború időszakában a Kereskedelemügyi Minisztérium (1889–1935) iratanyaga jelentős károkat szenvedett, többek közt az első világháború időszakának vasúti vonatkozású iratai is. Vasúttörténettel foglalkozó kutatók számára kincsesbányát jelenthetnek a Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltárának óbudai épületében található MÁV Igazgatóság bizalmas iratai. A tanulmány a fent említett iratanyag segítségével igyekszik nyomon követni, hogy az első világháború időszakban az erdélyi vasúti személyzet, a MÁV műhelyek munkásai milyen nehézségekkel küszködtek, illetve az 1916-os román betörés milyen károkat okozott a dél-erdélyi és székelyföldi vasúti társadalomnak.

## **CSABA GIDÓ**

### **Excerpts from the history of Transylvanian railway personnel and railway workshop workers between 1916 and 1918**

*There are few archives documents available on the history of Transylvanian railway personnel and workshop workers during World War I. The written materials of the Ministry of Trade (1889–1935) suffered significant damage during World War II, including all railway-related documents from World War I. For researchers studying the history of railways, confidential documents of the MÁV (Hungarian Railways) Directorate found at the National Archives of Hungary in Óbuda could turn out to be a treasure trove. Using these documents, this study attempts to identify the difficulties facing the Transylvanian railway personnel and the workers in the MÁV workshops during World War I, and what damage the 1916 Romanian invasion caused to the railway and its community in southern Transylvania and Székelyföld (Székely Land).*

*Tolítás közben kisiklott hadi szerelvény Máramarosban, 1916.  
MMKM TFGY 2018.1638.126.*





Gidó Csaba

**SZEMELVÉNYEK  
AZ ERDÉLYI VASÚTI  
SZEMÉLYZET ÉS  
MŰHELYMUNKÁSOK  
TÖRTÉNETÉBŐL  
1916–1918 KÖZÖTT**

A Kárpát-medencei magyar vasúthálózat az első világháború kitörésének pillanatában, Erdély esetében egy be nem fejezett hálózat képét nyújtotta. 1868–1873 között több szakaszban átadták a forgalomnak az Arad–Gyulafehérvár fő- és Piski–Petrozsény szárnyvonalat,<sup>1</sup> illetve Nagyvárad–Kolozsvár–Tövis–Segesvár–Brassó<sup>2</sup> fővonalat a nagyszebeni, marosvásárhelyi szárnyvonalakkal. A fent említett vonalak azonban csak a jelentősebb erdélyi városokat, Dél-Erdély egy részét kapcsolták be a magyar vasúthálózatba. A Mezőségen, a Szilágyságban és a Székelyföldön az 1880-ban és 1888-ban elfogadott helyi érdekű vasutakról szóló törvények hatására indult meg a vasútépítés. Ezen vasútvonalakat helyi érdekű vasúti részvénytársaságok építették, másodrangú vonalakként olyan állomásokkal, rakodókkal, amelyek csak kisebb helyi áru- és személyforgalom befogadására voltak elégségesek.

A nehezebb hegyi pályák megépítését a helyi érdekű vasúti részvénytársaságokra nem lehetett bízni, így a magyar állam építette ki a székely körvasutat.<sup>3</sup> A székely körvasút legnagyobb hiányossága az volt, hogy jelentős kerülő révén csatlakozott az erdélyi vasúthálózatához, nem volt függvényes vasút általi kapcsolódása a fővonalakhoz. Az erdélyi politikai és gazdasági elit többször felhívta a magyar kormányt és a Monarchia hadvezetésének a figyelmét, hogy egy esetleges román vagy orosz háború esetén a Gyergyószentmiklós–Csíkszereda–Sepsiszentgyörgy–Brassó vonalrész ki lesz téve az ellenség támadásának. Erről a vonalrészről az összekötő vasút hiányában egy meglepetésszerű támadás esetében nem lehet kellő időben kimenteni a hadsereget, a lakosságot, a vasúti szerelvényeket és a teherárut. A MÁV 1916-ban, még a román betörést megelőzően elkészítette ötéves beruházási programját, ebben feltüntette a Székelyudvarhely–Csíkszereda vonal megépítését és a Székelyudvarhely–Segesvár helyi érdekű vasút modernizációját, ezekre azonban nem került sor. Hasonló problémával küszködött a dél-erdélyi vasútvonal Nagyszeben–Fogarás–Brassó közti vonalrész, amelynek szintén nem volt függvényes kapcsolódási pontja az erdélyi fővonalhoz.

Az erdélyi vasutas személyzet többsége, akárcsak a helyi társadalom, 1916 nyarán szembesült a háború borzalmaival, a civil menekültek hullámával és a katonai visszavonulás

1| Első Erdélyi Vasút 1865–1868 között épült ki.

2| Magyar Keleti Vasút 1868–1873 között épült meg, szárnyvonalai a Kiskapus–Nagyszeben, Székelykocsárd–Marosvásárhely és a Tövis–Gyulafehérvár vonalrész, az utóbbi megteremtette a kapcsolatot a két erdélyi fővasútvonal között. 1879-re pedig megépült a Brassó–Predeal vasútvonal, így létrejött a magyar és román vasúthálózat közötti kapcsolat.

3| Székely körvasút Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda–Madéfalva–Gyergyószentmiklós–Maroshévíz–Déda–Szászrégen fővonal, illetve Madéfalva–Gyimes országhatár szárnyvonal több szakaszban nyílt meg 1897–1909 között. Az 1895-ben a székely körvasút kiépítéséről szóló törvény rendelkezett egy Székelyudvarhelyig kiépítendő szárnyvonalról is, ez azonban nem valósult meg.



*Predeal vasútállomás 1915 körül. MMKM TFGY 2663.*

romboló tevékenységével, illetve a román hadsereg kivonulása utáni helyreállítási munkák nehézségeivel. A tanulmány által érintett földrajzi terület vasútvonalai a kolozsvári, aradi, debreceni, temesvári és az 1914-ben megszervezett nagyváradai MÁV üzletvezetőségek üzemkezelésében voltak. Az illető üzletvezetőségekhez vasúti javítóműhelyek, alműhelyek és fiókműhelyek tartoztak. (Lásd az I. számú mellékletet.) A tanulmány egy nagyobb kutatás részeredményeit adja közzé, betekintést nyújt, hogy az erdélyi vasutas társadalomra milyen hatással volt az első világháború, illetve az 1916-os román betörés.

## Háború, erkölcs, megélhetés

A háború elhúzódása egyre nagyobb terheket rótt a vasúti személyzetre. A vasúti műhelyek alkalmazottjai 1916-ra túlfeszített munkamenetben sem tudták teljesíteni az elvárt feladatokat és jelentős hátralékban voltak. A forgalmi teljesítmény a háború kitörésével óriásira növekedett. 1914-ben a járművek megfelelő állapotban voltak. A hadiforgalom megindulásával azonban az időszakos javításra esedékes járműveket, mozdonyokat nem



*Orosz hadifoglyok feltehetően Erdélyben vízelvezető árok ásása közben, 1916-1918 Czakó Ferenc fényképe. MMKM TFGY 2018.1638.35.*

lehetett a forgalomból kivonni, így a vasúti műhelyekben végeztek gyorsjavításokat. A háború második évétől, 1915-től azonban, főként a mozdonyok esetében, nagyjavításokat kellett végezni, miközben nehézségek merültek fel az anyagbeszerzés terén. Gyakran a műhelyekben kellett a pótló alkatrészeket elkészíteni, ami többletmunkával járt. A mozdonylétszám folyamatos növekedése, valamint a különféle hadi vonatkozású munkák újabb megterhelést jelentettek a személyzetnek. A magyar vasútvonalakra különböző gyártmányú szerelvények kerültek, így német, majd zsákmányolt szerb, orosz, olasz, 1916 végétől pedig román mozdonyok vagy vagonok. Ezek eltérő gyártási módja szintén lassította a műhelyekben folyó munkálatokat. A fenntartandó mozdonyok száma 1916-ban 4600-ra emelkedett a háború előtti 4000-hez képest.<sup>4</sup> Míg 1915-ben a mozdonyok 10%-a volt javítás alatt, addig 1916-ra ez a szám már 19%-ra emelkedett.<sup>5</sup> A vasúti kocsik terén kedvezőbb volt a helyzet, azok futóműve tovább bírta a terhelést,

<sup>4</sup> Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára (A továbbiakban: MNL OL) MÁV Igazgatóság, Bizalmas iratok Z. 1524. 39 doboz 1916–134277.

<sup>5</sup> Uo.



ugyanakkor javításuk – itt főként a személykocsik szekrényére, belső berendezésére kell gondolni – szintén többletmunkát okozott. A vasúti műhelyek e téren is jelentős lemaradással küszködtek, az 1916-os jelentés szerint 1000 személykocsi és közel 5000 darab teherkocsi javításával voltak elmaradva<sup>6</sup> A munka hatékonyságát negatívan befolyásolta a munkáslétszám csökkenése; a háború előtt 14 316 személy dolgozott az önálló vasúti műhelyekben és fiókműhelyekben, 1916-ra ez a létszám 12 987-re csökkent.<sup>7</sup> 1917-ben azonban növekedés figyelhető meg, mintegy 8,06%-kal emelkedett a munkások száma.<sup>8</sup> Az erdélyi műhelyekben hasonló folyamat figyelhető meg, 1916-ban csökkent a munkások száma, miközben az egy munkás által ledolgozott napok száma növekedett, bérezésük azonban alig 40 fillért emelkedett.<sup>9</sup> 1917-ben a piski műhely kivételével a többi műhelyben tovább emelkedett mind a munkások száma, mind pedig a munkaidő.

<i>A műhely megnevezése</i>	<i>Év</i>	<i>Átlagos munkáslétszám</i>	<i>Egy munkás átlagosan ledolgozott munkanapjainak száma havonta</i>
<i>Temesvár</i>	<i>1914</i>	<i>776</i>	<i>24,6</i>
	<i>1916</i>	<i>703</i>	<i>29,0</i>
	<i>1917</i>	<i>795</i>	<i>30,8</i>
<i>Kolozsvár</i>	<i>1914</i>	<i>765</i>	<i>25,8</i>
	<i>1916</i>	<i>690</i>	<i>27,9</i>
	<i>1917</i>	<i>876</i>	<i>28,7</i>
<i>Piski</i>	<i>1914</i>	<i>388</i>	<i>25,0</i>
	<i>1916</i>	<i>354</i>	<i>27,3</i>
	<i>1917</i>	<i>331</i>	<i>30,3</i>

6| Uo.

7| Uo.

8| Uo.

9| MNL OL MÁV Igazgatóság, Bizalmas iratok Z. 1524. 51 doboz 1919–174095.

A fenti vasúti műhelyek körzetébe tartozó fiókműhelyek esetében is hasonló folyamat figyelhető meg. A temesvári körzetben 1916-ban 41, a kolozsvári körzetben 98, a piski körzetben 70 munkás dolgozott a fiókműhelyekben. Keresetük tekintetében: egy kolozsvári műhelymunkás 113 korona 92 fillért kapott havonta.<sup>10</sup> Az összeg alig fedezte egy család minimális szükségleteit.

A háború alatt ugyan több munkást is alkalmaztak, de sokan ki is léptek a szolgálatból, különböző okokból. A fizetések, segélyek sem tudták fedezni az egyszerű vasúti munkások szükségleteit: az élelmiszer, a ruházatkódás és a tüzelőanyag folyamatos drágulása miatt. A megnövekedett munka túlórákat eredményezett az alkalmazottaknak, akik a nem megfelelő táplálkozás miatt, a munkakörülmények romlása miatt egyre kevésbé tudtak eleget tenni az elvárásoknak. A MÁV igazgatósága 1916-ban kérte a kormányt – aki elfogadta –, hogy 1915-ben a vasúti munkásoknak biztosított rendkívüli háborús segélyt a háború végéig meghosszabbítsák.<sup>11</sup>

A háború aláásta a vasutasok erkölcsi magatartását. Gyakori jelenséggé vált, hogy az alkalmazottak élelmiszert, ruházatot, szénét, fát csentek el a vasúti kocsikról. Az erdélyi vonalakra az 1916-os román betörés következtében nagyszámú katonaság érkezett a Monarchia minden részéről, illetve a frontokról. A Szamosvölgyi Vasúti Részvénytársaság jelentése szerint a dézsmálás sok esetben a katonaság részéről történt. Az 1916 augusztusában bevezetett hadimenetrend miatt az erdélyi vonalakon az áruval megrakott kocsikat mellékvágányra vagy félreeső állomásokra tolták, az áruk többsége nyitott tetejű kocsiba került. Személyzethiány miatt nem tudták a vagonokat megfelelően őrizni, gyakori volt a lopás, a rongálás.<sup>12</sup> Az erdélyi vonatokon bűnszövetkezetek működtek, fontos pontjaik: Brassó, Kolozsvár és Marosvásárhely. Az elkövetők között voltak vasúti alkalmazottak, munkások is. 1917 nyarán, Marosvásárhelyen 4 kocsinyi lopott árut foglaltak le.<sup>13</sup> 1917-ben a német cégek panasszal éltek a MÁV Igazgatósága irányába, kihangsúlyozták, hogy a magyar vonalakon gyakori a cipő- és bőrárak eltűnése, megdezsmálása. A kereskedelmi miniszter parancsára a MÁV Igazgatósága felszólította az üzletvezetőseket, hogy a raktárkezelők, a munkások és a vonatkísérők táskáit vizsgálják meg, az őrszolgálatot erősítsék meg, a kocsikat a berakodás után azonnal zárják le. Az értékes árukat pedig fedett kocsiba kellett rakni és szállítani.<sup>14</sup>

10| Uo.

11| MNL OL MÁV Igazgatóság, Bizalmas iratok Z. 1524. 39 doboz 1916–134277.

12| MNL OL MÁV Igazgatóság, Bizalmas iratok Z. 1524. 42 doboz 1917–127411.

13| *Leleplezett vasúti tolvajok*. Székely Napló, XLVII. 1917. július 24. 111. p. 3.

14| MNL OL MÁV Igazgatóság Bizalmas iratok Z. 1524. 42 doboz 1917–127411.

A különböző üzletvezetőségektől beérkező jelentések és maga a MÁV Igazgatósága is beismerte, hogy a háborús körülmények miatt nehéz megakadályozni a lopásokat. Az élelmiszerlopások mindennaposak voltak, a személyzet rákényszerült a nehéz megélhetési viszonyok miatt. Az aradi üzletvezetőség jelentette, hogy 1916 szeptemberében területén mintegy 54 személy ellen folyt fegyelmi eljárás. Ezek közül 36 bűnvádi eljárás alatt volt, de csak 3 személyt függesztettek fel. A piski állomáson 22 személy ellen volt bűnvádi eljárás, lopás miatt. A háborús körülmények közepette ugyanis a MÁV munkaerőhiánnyal küszködött és csak a legsúlyosabb esetekben küldték el a vétkes vasutasokat.<sup>15</sup>

A munkaerőhiányon a MÁV úgy igyekezett segíteni, hogy a katonai szolgálat által rokkanttá vált egykori vasúti dolgozókat alkalmazták, és a rokkantságuk által megengedett munkafázisba osztották be őket. Több volt vasúti rokkant személyt elküldtek orvosi vizsgálatra a budapesti Révész utcai hadikórházba, hogy ott ortopédiai műtéteken, kezelésen vegyenek részt, majd felgyógyulásuk után újra alkalmazták őket.<sup>16</sup>

A vasúti munkások körében egyre nagyobb népszerűsége telt szert a szociáldemokrata párt. A háború utolsó éveiben az erdélyi vasúti műhelyek munkásai több esetben csatlakoztak az országban kibontakozó munkabeszüntetésekhez, sztrájkokhoz. 1918 júniusában tömeges munkabeszüntetésre került sor. A levéltári kimutatások alapján az aradi üzletvezetőség területén 1918. június 29-én 448 személy, a kolozsvári üzletvezetőség területén pedig 592 fő sztrájkolt.<sup>17</sup> 1918 végére a vasúti személyzet anyagi helyzete rosszabb volt, mint a lakosságé. A MÁV Igazgatósága rendeletének értelmében a tömeges munkabeszüntetésben való részvétel szolgálati vétséggel és elbocsátással járt.

Az első világháború végére a vasutas személyzet életkörülményei tovább romlottak. 1918 szeptemberében a MÁV Igazgatóság jelentést kért az üzletvezetőségek területén lévő vasúti személyzet, illetve vasúti munkásság életkörülményeiről, valamint a körükben tapasztalható elégedetlenség mértékéről. Az aradi üzletvezetőség jelentéséből kitűnt, hogy a személyzet körében általános elégedetlenség volt megfigyelhető a magas árak, az alapélelmiszerek terén mutatkozó hiány miatt. Az egyenruhát viselő alkalmazottak kis része kapta csak meg a szükséges munkaruhát, a többség olyan kevés pénzt kapott ruházkodási célra, hogy abból a régit sem tudta megjavítani. A cipőellátás teljesen szünetelt. Akadozott a tüzelőanyag biztosítása is, nagyobb dél-erdélyi városokban nem volt elegendő fa és szén is kevés volt.<sup>18</sup> Hasonló nehézségekről számolt be a kolozsvári

15| MNL OL MÁV Igazgatóság Bizalmas iratok Z. 1524. 45 doboz 1918–83245.

16| MNL OL MÁV Igazgatóság Bizalmas iratok Z. 1524. 43 doboz 1917–214861.

17| MNL OL MÁV Igazgatóság Bizalmas iratok Z. 1524. 43 doboz 1917–128563.

18| MNL OL MÁV Igazgatóság Bizalmas iratok Z. 1524. 51 doboz 1919–319164.

üzletvezetőség is. Liszt-, zsír- és burgonyahiánnyal küszködött a vasúti személyzet. Az üzletvezetőség arra hívta fel a figyelmet, hogy gondoskodni kell a személyzet és családtagjainak élelmiszer- és ruházatközpontú cikkekkel való ellátásáról, különben a vasutasok körében terjedni fog a szocializmus eszméje és munkabeszüntetések is várhatóak.<sup>19</sup> Az erdélyi vasúti személyzet és a műhelyek munkásainak legfőbb vágya a jobb életkörülmények biztosítása mellett a háború mielőbbi befejezése volt. 1918 novembere elhozta a fegyverszünetet, de az impériumváltást is.

## Vasút és hadifoglyok

A Monarchia vasúti személyzete, mint ahogy a fenti példákban is láttuk, a háborús körülmények miatt túlterhelt volt. Nem volt elegendő munkaerő a vasútvonalak karbantartására, a vasúti műhelyekben végzett munkákra, ezért a MÁV kérte, hogy hadifoglyokat bocsássonak rendelkezésére. A MÁV üzletvezetőségei az igazgatóság beleegyezésével önállóan léphettek kapcsolatba a hadifogolytáborok parancsnokságával és igényelhettek onnan munkaerőt.

A munkás hadifoglyokkal való bánásmódról a Honvédelmi Minisztérium külön szabályzatot dolgozott ki, amelynek értelmében minden fogoly jól látható bádoglemezből készült számot viselt. Külön bérlajstromot vezettek róluk, a napszámos munkát végzők napi díja 3,50 korona, az ipari munkát végzőké pedig 4 korona volt.<sup>20</sup> A hadifoglyok elhelyezéséről, őrzéséről és ellátásáról a műhelyfőnökség vagy az illetékes vasúti osztálymérnökség kellett gondoskodjon. A foglyokat csak nappali munkára lehetett alkalmazni, tilos volt éjjel dolgoztatni. Voltak az országban olyan műhelyfőnökségek, mint például a temesvári, ahol a hadifoglyok munkásoknál voltak elhelyezve, ebben az esetben a szállásadó munkás kísérte a hadifoglyot a műhelybe és haza.<sup>21</sup> A temesvári műhelyfőnökségnél 1916. január 4-től 20 orosz hadifogly dolgozott, munkásoknál voltak elhelyezve, mert a fogolytábor túl messze volt a vasúti műhelytől.<sup>22</sup> A foglyok kerestetéből 2,50 koronát a szállásadó kapott, a többi pedig a foglyalapba ment, amelyből biztosították a foglyok napi szükségleteit, mint dohány, szappan, ruhajavítás stb.<sup>23</sup> A munkaadónak kötelessége volt a hadifoglyok őrzésére kirendelt őrszemélyzet részére szállásról és étkezésről gondoskodni. A hadifogly munkásokra a munkaidő, munkaszünet, vasárnapi munkaszünet,

19| Uo.

20| MNL OL MÁV Igazgatóság Bizalmas iratok Z. 1524. 38 doboz 1916–4396.

21| Uo.

22| Uo.

23| Uo.



munkavédelem ügyében ugyanazok a törvények és szabályok voltak érvényesek, mint a szabad polgári munkásokra.<sup>24</sup> A munkaadónak megfelelő szállásról kellett gondoskodnia, megillette őket szalmazsák, fejpárna, kifogástalan ivóvíz, mosáshoz, mosakodáshoz szükséges víz.<sup>25</sup> A hadifoglyok ételmezéséről a munkaadó gondoskodott. Az ételkészítés kapcsán a hadifoglyokra vonatkozó szabályzat kitért arra is, hogy az orosz foglyok nagy súlyt fektetnek az élelem mennyiségére és sűrűségére. A szerb foglyok étkezési szokásai pedig nagyban hasonlítanak a helyi magyar lakosságéra. Szeszes ital fogyasztását tiltották a foglyoknak.<sup>26</sup> A hadifoglyok ruházata a következőből tevődött össze: zubbony, köpeny, cipő, alsóruha, törülköző, flanelruha, hátizsák, tisztító szerszám és evőkészlet. A főzőedényeket a kincstár adta. A foglyok hetente orvosi vizsgálatra voltak kötelesek jelentkezni. A kórházi ápolás és a ruházat költségeit a kincstár viselte. A hadifoglyoknak, ha saját vallásuk istentiszteletén akartak részt venni, akkor a lehetőségekhez képest ezt biztosítani kellett. Tilos volt a hadifogoly munkások testi bántalmazása, az élelem megvonása.<sup>27</sup>

A hadifoglyok ruházata azonban sok esetben nem felelt meg az időjárási körülményeknek, ezért nem mindig tudták őket munkába állítani. Ugyanakkor vita tárgyát képezte, hogy a hadifoglyok ruházatának javítási költségeit ki fogja fedezni. A MÁV jelezte az üzletvezetőségeknek, hogy a költségeket az illetékes fogolyparancsnokság kell biztosítsa, ahonnan az illető hadifoglyok származnak.<sup>28</sup> A vasútnál dolgozó orosz hadifoglyok napi kenyér fejadagja kezdetben 500 gramm kenyér volt, ami ugyanannyi volt, mint a magyar katonák fejadagja. A foglyok fejadagját később 750 grammra emelték.<sup>29</sup>

A kolozsvári üzletvezetőség területén, a háború kezdetén kevés orosz hadifogoly volt. Az üzletvezetőség jelentése szerint a mezőtelegi telítőtelenen 50 hadifoglyot, a nagyenyedi telítőtelenen 30 hadifoglyot alkalmaztak.<sup>30</sup> A következő évi közzétett jelentésből kitűnik, hogy számuk jelentősen emelkedett és 1916 májusában már 415 orosz hadifogoly dolgozott az üzletvezetőség területén.<sup>31</sup>

24| Uo.

25| Uo.

26| Uo.

27| MNL OL MÁV Igazgatóság Bizalmas iratok Z. 1524. 38 doboz 1916–4396.

28| MNL OL MÁV Igazgatóság Bizalmas iratok Z. 1524. 38 doboz 1916–103854.

29| MNL OL MÁV Igazgatóság Bizalmas iratok Z. 1524. 38 doboz 1916–4478.

30| MNL OL MÁV Igazgatóság Bizalmas iratok Z. 1524. 38 doboz 1916–195945.

31| MNL OL MÁV Igazgatóság Bizalmas iratok Z. 1524. 38 doboz 1916–4396.

MUNKAHELY	HADIFOGOLYSZÁM	HADIFOGOLYTÁ- BOR	MUNKA NEME
<i>Kolozsvári talpfa telítőtelep</i>	<i>20</i>	<i>Kenyérmező, Haj- máskér</i>	<i>Talpfatelítés</i>
<i>Magyarnádas</i>	<i>50 3</i>	<i>Dunaszerdahely, Csóth</i>	<i>Pályaszínlelés Vontatási szolgálat üzem</i>
<i>Kolozsvár</i>	<i>44</i>	<i>Hajmáskér, Sop- ronnyék</i>	<i>Vontatási szolgálat</i>
<i>Kolozskara</i>	<i>10</i>	<i>Somorja</i>	<i>Vágányszabályozás</i>
<i>Aranyosgyéres</i>	<i>46 9</i>	<i>Somorja Hajmáskér</i>	<i>Felépítményi munka Vontatási üzem</i>
<i>Marosvásárhely</i>	<i>9 4</i>	<i>Wieselburg Kenyérmező</i>	<i>Vontatási üzem</i>
<i>Maroscsapó</i>	<i>10</i>	<i>Hajmáskér, Sop- ronnyék, Csóth</i>	<i>Felépítményi munka</i>
<i>Marosvásárhely</i>	<i>20 5</i>	<i>Dunaszerdahely Hajmáskér</i>	<i>Felépítményi munka Vontatási üzem</i>
<i>Székelykocsárd</i>	<i>35</i>	<i>Csóth, Hajmáskér</i>	<i>Vontatási üzem</i>
<i>Tövis</i>	<i>75</i>	<i>Dunaszerdahely</i>	<i>Hadi építkezés</i>
<i>Alsókarácsony- falva</i>	<i>30</i>	<i>Hart bei Amstetten (Alsó-Ausztria)</i>	<i>Hadi építkezés</i>
<i>Madéfalva</i>	<i>30</i>	<i>Hart bei Amstetten (Alsó-Ausztria)</i>	<i>Vontatási üzem</i>
<i>Brassó</i>	<i>50</i>	<i>Hart bei Amstetten (Alsó-Ausztria)</i>	<i>Felépítményi munka</i>
<i>Torda</i>	<i>10</i>	<i>Hajmáskér</i>	<i>Átrakodó állomáson árukezelés</i>
<b><i>Összesen</i></b>	<b><i>415</i></b>		

A temesvári üzletvezetőség jelentése szerint 1916 májusában területén a következő helyeken dolgoztak hadifoglyok:<sup>32</sup>

MUNKAHELY	HADI-FOGLYOK SZÁMA	HADIFOGOLYTÁBOR	MUNKA NEME
<i>Temesvár-Józsefváros állomás</i>	<i>37</i>	<i>Reichenberg (Liberec)</i>	<i>Pályafenntartás</i>
<i>Temesvár-Józsefváros fűtőház</i>	<i>22</i>	<i>Theresianstadt, Dunaszerdahely, Josefstadt, Temesvár, Moson, Linz</i>	<i>Szén fel- és lerakás</i>
<i>Karánsebes állomás</i>	<i>46</i>	<i>Hajmáskér</i>	<i>Pályafenntartás és szén fel- és lerakás</i>
<i>Karánsebes</i>	<i>20</i>	<i>Dunaszerdahely</i>	<i>Pályafenntartás és szén fel- és lerakás</i>
<i>Kevevéra</i>	<i>50</i>	<i>Hajmáskér</i>	<i>Pályafenntartás szén fel- és lerakás</i>
<b>Összesen</b>	<b>175</b>		

321 MNL OL MÁV Igazgatóság Bizalmas iratok Z. 1524. 38 doboz 1916–4396.

Az aradi üzletvezetőség jelentése szerint 1916 májusában szintén több helyen dolgoztak hadifoglyok.<sup>33</sup>

MUNKAHELY	HADIFOGLYOK SZÁMA	HADIFOGOLYTÁBOR	MUNKA NEME
Arad	46	Dunaszerdahely	Pályafenntartási munkák a vonalon és állomásokon. Raktárkezelési munkák Arad állomáson
Békéscsaba	26	Dunaszerdahely	Pályafenntartási munkák a vonalon. Raktárkezelési munkák Békéscsaba állomáson.
Gyoma	37	Dunaszerdahely	Pályafenntartási munkák Szajol–Békéscsaba közti második vágány földmunkája, pályafenntartási munkák
	47	Kenyérmező	
Mezőtúr	42	Kenyérmező	Ua.
Pusztapó	47	Dunaszerdahely	Pályafenntartási munkák
Püspökladány	26	Dunaszerdahely	Ua.
Püspökladány	30	Dunaszerdahely	Biharpüspöki kavicsbánya vasútjának fenntartása, kavics-termelés és -felrakás
	17	Kenyérmező	
	49	Kenyérmező	
Nagyvárad	50	Kenyérmező	Nagyvárad állomáson fenntartási és építési munkák Nagyvárad fűtőházban üzemi munkák végzése
	13	Somorja	
Piski	16	Ostffyasszonyfa	Piski fűtőháznál üzemi munkák és fiókműhelyben ipari munkák végzése
<b>ÖSSZESEN</b>	<b>446</b>		

33) MNL OL.MÁV Igazgatóság Bizalmas iratok Z. 1524. 38 doboz 1916–111212.





*Háborús menekültek feltehetően Erdélyben, 1916. Czakó Ferenc fényképe. MMKM TFGY 2018.1638.41.*

Az aradi üzletvezetőség jelentésében kiemelte, hogy további hadifoglyokat is tudnak alkalmazni, mert munkaerőhiánnyal küszködnek. A hadifoglyok részéről több esetben történt szökési kísérlet, amely ritkán járt sikerrel, a helybeliek segítettek a rendfenntartó erőknek a hadifoglyok őrzésében. A román betörést követően a különböző nemzetiségű hadifoglyokat, főként oroszokat, szerbeket majd románokat is használtak a felrobbantott vasútvonalak, állomások, völgyhidak helyreállítási munkálatainál. Az erdélyi vasutaknál az 1917–1918-ban alkalmazott hadifoglyok számáról nem áll rendelkezésünkre pontos adat.

## **A román betörés hatása a dél-erdélyi vasutasokra**

A román hadüzenet 1916. augusztus 27-én meglepetésszerűen érte az Osztrák–Magyar Monarchiát. Az osztrák–magyar hadvezetés nem volt felkészülve a román támadásra, csak kisebb harci értékű erők állomásoztak Erdélyben. A román támadás előkészületeit leginkább a predeali nemzetközi vasútállomáson szolgálatot teljesítő magyar tisztviselők érzékelték. Predeal román területen volt, az osztrák–magyar és román nemzetközi vasúti szerződés értelmében itt történt meg a vasúti határellenőrzés. Az állomás területén több monarchiabeli tisztviselő teljesített szolgálatot. A predeali állomás háromszáz

méterre volt a magyar határtól, ahol már magyar területen volt a 7. számú vasúti őrház. Az első magyar vasútállomás Felsőtömös volt. A predeali magyar vasútállomásrész főnöke Unger Oszkár volt, tapasztalt vasúti hivatalnok. 1874-ben született Brassóban, több éven keresztül volt a Gyimesi vasútállomás főnöke, majd később a brassói forgalmi főnökség ellenőre, majd 1913-ban került Predealra.<sup>34</sup> A kiváló román nyelv- és helyismerettel rendelkező hivatalnok augusztus végén jelezte a brassói forgalmi főnökségnek, hogy a román oldalon feszültség van. Brassóból azt tanácsolták neki, hogy azok a tisztviselők, akik nincsenek szolgálatban és a tisztviselők családtagjai feltűnés nélkül menjenek át a magyar határra.<sup>35</sup> 1916. augusztus 27-én délután megszakadt az osztrák–magyar–román vasúti közlekedés Predealnál. A Budapestről érkező nemzetközi gyorsvonalat a felsőtömösi vasútállomáson a helyi állomásfőnök feltartóztatta a Predealról érkező hírek hatására. Egy kiegészítő vonat indult Brassóból Predealra, hogy az ott lévő személyzetet elhozza. A vonatra a román határőrök rálöttek, akárcsak a Predeal magyar részén lévő csendőrkaszárnyára.<sup>36</sup> Az incidensre még a hadüzenetet megelőző órákban került sor. Az első áldozatok a határőrök és a predeali vasútállomáson tartózkodó vasutasok voltak.<sup>37</sup> Az előrenyomuló román hadsereggel kisszámú reguláris egységekből, csendőrökből, vasúti és vámtisztviselőkből álló csapatok vették fel a harcot, visszavonulás közben felrobbantották a tömösi és derestyei vasúti hidakat.<sup>38</sup>

A román betörés a határ menti települések lakosságában pánikot idézett elő. A brassói állomást menekülők tömege lepte el. A helybéli vasutasok igyekeztek biztosítani a vasúti fiókműhely gördülőállományának menekítését. A román hadsereg túlzott óvatosságának is köszönhető, hogy a vasúti alkalmazottaknak a brassói állomásról sikerült minden használható berendezést elszállítani.<sup>39</sup>

A zűrzavaros napokban, Brassóban vendégszerepelt a kassai Nemzeti Színház társulata. A kassai színtársulat és a brassói színészek, valamint az igazgató a visszaemlékezések alapján az egyik utolsó vonattal hagyták el a várost. Az utazási körülményekre rávilágít, hogy a színészek, mintegy 71-en, egy marhaszállító vagonban utaztak és 28 óra alatt tették meg a Brassó–Tövis közti közel 200 km-es távolságot.<sup>40</sup>

34| *Magyarország tiszti cím- és névtára, XXXII.* 1913.: p. 317.

35| *Öldöklés Predealon.* Népszava, XLIV. 1916. szeptember 3. 244. sz.: p. 7

36| *Brassó kiűritése.* Budapesti Hírlap, XXXVI. 1916. augusztus 31. 242. sz.: p. 8.

37| *Öldöklés Predealon.* Népszava, XLIV. 1916. szeptember 3. 244. sz.: p. 7.

38| BAJNÓCZY JÓZSEF 1931: *A cs. és kir. 71 hadosztály 50 napos mozgó hadműveletei. A román bábóru kitérésétől Erdély visszafoglalásáig 1916. aug. 27-től okt. közepéig.* A szerző kiadása, Budapest: p. 27.

39| BAJNÓCZY 1931: p. 31.

40| L. JUHÁSZ ILONA 2012: Erdélyi menekültek Kassán és környékén az első világháború idején (A korabeli sajtó tükrében) In: *Néprajz – muzeológia. Tanulmányok a múzeumi tudományok köréből a 60 éves Viga Gyula tiszteletére.* Miskolc: pp. 388–389.

A petrozsényi szénmedence térségéből is pánikszerű volt a menekülés 1916. augusztus 28-án. A Livazényből menekülteket szállító vonatot a román hadsereg megtámadta, többen megsebesültek. Petrozsényből az utolsó 50 vagonból álló vonat 1916. augusztus 28-án délután 3-kor indult el.<sup>41</sup> Hasonló jelenetek játszódtak a határközeli állomásokon, Székelyföldön is. A román betörést követően a Gyimesbükk–Madéfalva vonalon egy bajor vasútépítő század megrongálta a vonalon található nagyobb völgyhidakat Tatros, Bánya, Utasaly és Karakó térségében. A Ladók völgyhíd és az alagutak épen maradtak.<sup>42</sup> A bevonuló román csapatok megkezdték a völgyhidak gyors helyreállítását keskenyvágányú üzemmódba. Megtették az előkészületeket a Tatros viadukt helyreállításához és a Karakó völgyhíd megkerüléséhez.<sup>43</sup> A székelyföldi körvasút vonala, amely párhuzamosan haladt a magyar–román határral, szeptember első napjaira a román hadsereg kezébe került. Így több helyen a szerelvényeket, teherkocsikat nem tudták kimenekíteni. A visszavonuló katonaság, menekülő lakosság a közutakat volt kénytelen használni.

Az erdélyi belső vasútvonalakra hirtelen hatalmas forgalom nehezedett. Betegh Miklós erdélyi kormánybiztos javasolta, hogy a vonatok megrakottan Aradnál lépjenek be és Nagyváradon vagy a Szilágyságon menjenek ki, tehát az egész erdélyi hálózatot, mint egy körvonalat vegyék igénybe.<sup>44</sup> Úgy a hadvezetés, mint a kormány elutasította Betegh ötletét, azonban 1916 szeptemberének elején nemcsak a határ menti lakosság, hanem azon erdélyi belső megyék lakossága is elindult, akiket nem is érintett a betörés. Egyszerre mozgásba jött egy akkora terület, amelyen közel 1 300 000 ember lakott.<sup>45</sup> Az egyre nagyobb „népvándorlás” hatására a minisztertanács 1916. szeptember 18-án elfogadta Betegh javaslatát a vasúti kimenekítésre vonatkozóan.<sup>46</sup>

Az erdélyi vasútvonalak túlzásfoltóságára jó példa, hogy 1916. augusztus 29-én este csak a Brassó–Botfalu útirányon 17 vonat mozgott egy irányba.<sup>47</sup> Augusztus utolsó napjaiban a Brassó–Botfalu–Földvár–Segesvár–Kiskapus vonalon mintegy 70–80 mozdonyt

41| *Petrozsény utolsó óráiról.* Népszava, XLIV. 1916. szeptember 2. 243. sz.: p. 10.

42| BILIBÓKÁGOSTON 2005: *A Csíkszereda–Gyimesbükk vasútvonal története.* Státus Kiadó, Csíkszereda: p. 78.

43| A vasútvonal területét október végére visszafoglalták a magyar–osztrák–német csapatok. A katonai vasúti műszaki különítmények 1916 novemberében nekifogtak a völgyhidak eredeti tengelyben való helyreállításához. A munkálatokhoz orosz hadifoglyokat is alkalmaztak. A műszaki alakulatoknak 1917 elejére sikerült helyreállítani a lerombolt vasúti műtárgyakat. A legjelentősebb viadukt a Karakó völgyhíd újbóli megnyitására 1917. március 28-án került sor és Károly hídra keresztelték át. (BILIBÓK 2005: p. 82.)

44| BETEGH MIKLÓS 1924: *Erdély a háborúban. Néhány erdélyi adat az 1914–1917. évek történetéhez.* Erzsébet Nyomda, Dicsőszentmárton: p. 71.

45| BETEGH 1924: p. 72.

46| CSÓTI CSABA é. n.: A vasút szerepe az 1916–1917. évi erdélyrészi menekültek széttelepítése. In: *Ezerarcú vasút. Vasút – Történet – Írás.* H. n., é. n.: p. 33.

47| BAJNÓCZY 1931: p. 30.



*Hadi szerelvény feltehetően Máramarosban, 1916. Czakó Ferenc fényképe. MMKM TFGY 2018.1638.119.*

menekítették ki a veszélyeztetett területekről.<sup>48</sup> 1916 szeptemberétől az Erdélyből menekültek szállításában mintegy 500 vonatszerelvény vett részt Nyugat-Magyarország, Budapest, Miskolc irányába.<sup>49</sup> A vasúti személyzet sok esetben egymás után indította el a menekülővonatokat, nem tartva be az előírt szabályokat. Szinte a véletlennek köszönhető, hogy nem került sor vasúti szerencsétlenségre. Az utolsó vonatokkal visszavonuló vasúti tisztviselők, katonák, ahol volt elegendő idejük, az állomásokon a sín párokat, gépházakat, telefon- és távírókészülékeket az ellenség számára használhatatlanná tették.

A menekültek szállítása megnehezítette az osztrák–magyar és a német csapatok felvonulását. 1916 szeptemberének elejétől egészen az év végéig napjában 30–40 vonat, a négy hónap alatt összesen közel 2200 vonat tette lehetővé a központi hatalmak egységeinek felvonulását és átcsoportosítását az erdélyi hadszíntérre, Németország és Galícia

48| NAGY TAMÁS 2015: A Monarchia vasútjai az első világháborúban. In: Kiss Gábor Ferenc–Vincze Gábor (szerk.): „...kedves bajtársaim kössétek be sebem” A nagy háború emlékezete. Ópusztaszer-Szeged: p. 153.

49| Uo.

térségéből.<sup>50</sup> Ezenkívül csapatok érkeztek az orosz frontról és a Balkán irányából, ami újabb közel 2000 vonatot jelentett az év végéig.<sup>51</sup>

A hadműveletek által érintett területek vasúti alkalmazottjait és családjaikat legtöbb esetben sikerült kimenekíteni. A háborús események által legkorábban érintett Brassó–Predeal vonalon 44 vasúti személy teljesített szolgálatot, akiknek összesen 108 gyereke volt! A levéltári adatokból kitűnik, hogy minimum négy személy román fogságba került,<sup>52</sup> a többi vasutas a következő hónapokban is szolgálatba állt a MÁV vonalain, míg családtagjaik különböző településeken szóródtak szét. Farkas Dávid hétfalusi váltókezelőt Szilágybakára helyezték át, akinek a családja hollétéről nem volt tudomása, így a sajtón keresztül kutatott családtagjai után.<sup>53</sup>

Sok vasutascsalád Budapestre vagy a nagyobb városokba került. A fővárosba kerültek a gyergyószentmiklósi osztálymérnökség és állomás alkalmazottjai és családtagjaik, mintegy 194-en. Voltak olyanok is, akiknek sikerült magukkal vinniük élő állataikat: szarvasmarhát, sertést, szárnyasokat.<sup>54</sup> Annak ellenére, hogy minden határ menti megye lakosságának ki volt jelölve, hogy melyik belső magyarországi megyébe meneküljön, ez sok esetben nem valósult meg. Voltak, akik rokonokhoz, de sokan esetlegesen, meghatározott úti cél nélkül menekültek.

Az első napokban az ország vasútállomásain fejetlenség volt jellemző. Az állomások területét ellepték a menekülők. A vonatok jelentős késéssel érkeztek meg a célállomásra. *„Aki csak egy pillantást vetett ezekben a napokban a kolozsvári pályaudvarra, a várótermekre, a peronra, az sohasem fogja elfeledni ezt a megrendítő képet. [...] új menekülővonatok érkeznek be a kolozsvári állomásra és sötétben, a lépcsőnélküli vagonokból bukdácsolnak ki az éhes menekülők. Gyermek sírnak, beteg asszonyok sóhajtoznak, öreg emberek nyögnek keservesen. Podgyászukat cipelve, gyermekeikkel evickélnek ki a nyitott vagonokból a szegény menekülők és botorkálva, bukdácsolva indulnak meg a sötétben, a sínek között, az emberekkel túlszűfolt várótermek felé.”*<sup>55</sup> A menekült vasutasok 1916 októberében tüzesetet okoztak a kolozsvári pályaudvaron. A pályaudvar fűtőházi telepén elhelyezett személyvonatokba a menekültek berendezkedtek és még tüzet is raktak, amely elterjedt, szerencsére jelentősebb kár nem keletkezett.<sup>56</sup>

50| Uo.

51| Uo.

52| MNL OL MÁV Igazgatóság Bizalmas iratok Z. 1524. 48 doboz 1918–144255.

53| *Menekültek útmutatója*. Budapesti Hírlap, 1916. szeptember 20. 262. sz.: p. 12.

54| *Jönnek a menekültek*. Népszava, XLIV. 1916. szeptember 2. 243. sz.: p. 9.

55| *Földönfutók között*. Népszava, XLIV. 1916. szeptember 8. 249. sz.: p. 8.

56| *Tűz a vasúti fűtőháznál*. Ellenzék, XXXVII. 1916. október 13. 234. sz.: p. 3.



Az erdélyi menekült vasutasok és hozzátartozóik illetményeinek és napidíjainak gyors folyósítása ügyében a MÁV igazgatósági és üzletvezetőségi jóléti bizottságai intézkedtek. A menekültek menekülési napidíjat kaptak és ezekre előleget is folyósítottak.<sup>57</sup> A vasutasok közti szolidaritásra jó példa, hogy a Lokomotívvezetők Országos Szövetsége elhatározta, hogy a szövetség otthonául szolgáló helységeit az Erdélyből menekült mozdonyvezetők és családjaik rendelkezésére bocsátja, az itt el nem helyezhető menekülteket pedig a háború által nem sújtott mozdonyvezetők családjainál helyezik el. Ugyanakkor gyűjtést indítottak a menekült családok számára.<sup>58</sup>

A román betörés jelentős károkat okozott a dél-erdélyi és székelyföldi vasútvonalakban, állomásépületekben és vasúti műhelyekben. A piski és brassói vasúti műhelyek munkásai kénytelenek voltak családjaikkal elmenekülni. A román csapatok kiszorítását követően a MÁV Igazgatóságához több száz vasúti alkalmazott nyújtott be kárigényt. A levéltári forrásokban csak töredékes segélyezési névjegyzéket, kárigénylést sikerült fellelni. 1917. április 25-ig 24 piski alkalmazott kérte a betörés alatt elszenvedett kárai megtérítését mintegy 9 196 korona értékben.<sup>59</sup>

Az alkalmazottak részletes leírást adtak a káraikról, legtöbb esetben felnagyítva személyes tárgyaik pénzbeli értékét. Török Sándor, a piski vasúti műhely asztalosa jelentette, hogy tönkrement 2 ruhaszekrénye, 1 mosdója, elveszett 1 disznó, 6 ruca, 2 tyúk, másfél kilogramm kukorica. Czirmay Antal piski művezető hivatalnok jelentette, hogy eltűnt 1 paplan, 2 lepedő, 1 ágytakaró, 1 mérleg rézserpenyővel, 3 ruca, 15 korai csirke, 1 malac, 3 konyhaedény.<sup>60</sup> Itt szükséges megemlíteni, hogy a piski vasútállomást nem érte el a front, a településről azonban többen elmenekültek, és a vasúti alkalmazottak által üresen hagyott lakásokban a központi hatalmak katonái fosztogattak. 1917 közepéig a brassói vasúti műhely részéről több mint 68 kárbejelentés érkezett.<sup>61</sup> A vasúti alkalmazottak kárának a felmérése körül azonban zűrzavar volt. A Hadi Kárfelvévő Bizottság nem mindenütt járt el egyöntetűen, volt, ahol rögzítették a vasutasok kárait, így Brassó megyében, míg Hunyad és Szeben megyében megtagadták. A piski károsultak kárigényének felvétele körül vita volt, hogy kinek a feladata, a vasúté vagy a Hadi Kárfelvévő Bizottságé.<sup>62</sup> A levéltári adatokból kitűnik, hogy 1917 őszén 70 brassói és 35 piski vasúti műhelyalkalmazott előzetes kártérítési segélyben részesült.<sup>63</sup>

57| *Erdélyi menekült vasutasok segélyezése.* Vasúti és Közlekedési Közlöny, XLVII. 1916. szeptember 10. 102. sz.: p. 306.

58| *A lokomotívvezetők támogatása.* Budapesti Hírlap, XXXVI. 1916. szeptember 5. 247. sz.: p. 8.

59| MNL OL MÁV Igazgatóság. Bizalmas iratok Z. 1524. 42. doboz 1917–11687.

60| Uo.

61| MNL OL MÁV Igazgatóság. Bizalmas iratok Z. 1524. 42. doboz 1917–188402.

62| MNL OL MÁV Igazgatóság. Bizalmas iratok Z. 1524. 42. doboz 1917–169022.

63| MNL OL MÁV Igazgatóság. Bizalmas iratok Z. 1524. 42. doboz 1917–188402

Eltérés a korábbi kárfelméréshez képes abból adódik, hogy időközben újabb személyek jelentkeztek, hogy őket is érte kár.

A Brassó–Predeal vasútvonalat a román megszálló csapatok kiűzése után német katonai vasutas személyzet szállta meg. A MÁV itteni személyzetét, 44 főt más állomásokra helyeztek át (lásd II. melléklet).<sup>64</sup> A román csapatok kiűzése után sem térhettek haza az ezen a vonalon szolgálatot teljesítő vasutasok. A vonalnak a MÁV birtokába való visszaadása több esetben is felmerült, de a kolozsvári üzletvezetőség 1918. augusztus 10-én kelt jelentése arról tudósít, hogy ennek lehetőségét bizonytalan időre halasztották.<sup>65</sup> A Brassó–Predeal vonalat végül a MÁV 1918. szeptember 30-án<sup>66</sup> tudta átvenni a német hadseregtől, így a magyar vasutasok ismét birtokba vehették e vonal forgalmának teljes irányítását, akkor azonban egyikük sem sejtette, hogy rövid időn belül román vasúti személyzetnek kell átadniuk állomáshelyüket.

64| MNLOL MÁV Igazgatóság. Bizalmas iratok Z. 1524. 48 doboz 1918–144255

65| Uo.

66| *A Brassó-predeali vasút átvétele*. Székely Nép, XXXVI. 1918. október 2. 79. sz.: p. 1.

*I. melléklet*

<b>ÜZLETVEZETŐSÉG</b>	<b>ÖNÁLLÓ VASÚTI MŰHELY</b>	<b>ALMŰHELY</b>	<b>FIÓKMŰHELY</b>
<i>Arad</i>	<i>Piski</i>		<i>Arad</i>
			<i>Békéscsaba</i>
			<i>Gyulafehérvár</i>
			<i>Mezőtúr</i>
			<i>Nagyszében</i>
			<i>Piski</i>
			<i>Petrozsény</i>
			<i>Örváralja</i>
<i>Debrecen</i>	<i>Debrecen</i>		<i>Borsa</i>
			<i>Csap</i>
			<i>Gilvács</i>
			<i>Királyháza</i>
			<i>Körösmező</i>
			<i>Nagykároly</i>
			<i>Nyíregyháza</i>
			<i>Szatmárnémeti</i>
<i>Kolozsvár</i>	<i>Kolozsvár</i>	<i>Brassó</i>	
			<i>Gyimesbükk</i>
			<i>Küküllőszög</i>
			<i>Marosvásárhely</i>

			<i>Marosludas</i>
			<i>Torda</i>
			<i>Tövis</i>
<i>Nagyvárad</i>			<i>Gyula</i>
			<i>Nagyvárad</i>
			<i>Püspökladány</i>
			<i>Szilágysomlyó</i>
			<i>Vésztő</i>
<i>Temesvár</i>	<i>Temesvár</i>		<i>Boksabánya</i>
			<i>Karánsebes</i>
			<i>Liebling</i>
			<i>Lugos</i>
			<i>Nagybecskerek</i>
			<i>Oravicabánya</i>
			<i>Orsova</i>
			<i>Versec</i>

67| A menekültek értesítője. Pesti Hírlap, XXXVIII. 1916. szeptember 19. 261. sz.: p. 9.

II. melléklet

NÉV	BEOSZTÁSI HELY	SZOLGÁLATI MINŐSÉG
1. Orbán Ferencz	Derestye-Hétfalu	Vasúti főellenőr
2. Arzt András	Uo.	Raktárnok
3. Koronka Géza	Uo	Állomásfelvigyázó
4. Farkas Dávid	Uo.	Váltókezelő
5. Dénes András	Uo.	Váltókezelő
6. Gábos József	Uo.	Váltókezelő
7. Gáspárffy Ferencz	Felsőtömös	Állomás-előjáró
8. Syernye Imre	Uo.	Állomásfelvigyázó
9. Dancs Ödön	Uo.	Állomásfelvigyázó
10. Pur József	Uo.	Váltókezelő
11. Jakab József	Uo.	Váltókezelő
12. Forró János	Uo.	Váltókezelő
13. Unger Oszkár	Predeal	Főellenőr
14. Girsik Gyula	Uo.	Állomásfőellenőr-helyettes
15. Stolcz Károly	Uo.	Ellenőr
16. Kiss Károly	Uo.	Hivatalnok
17. Girsik Gyuláné	Uo.	Pénztárkezelőnő
18. Frank László	Uo.	Raktárnok
19. Bőjthe Albert	Uo.	Ellenőr
20. Biró Mihály	Uo.	Irodakezelő
21. Szombathelyi Lajos	Uo.	Raktárnok
22. Dancsó Lajos	Uo.	Raktárnok



	CSALÁDI ÁLLAPOT	GYEREK	HADIFOGSÁG, ÁTHELYEZÉSEK 1916-1918 KÖZÖTT
	<i>Nős</i>	2	
	<i>Nős</i>	1	
	<i>Nőtlen</i>		
	<i>Nős</i>	2	<i>Szilágybaka vasútállomás</i>
	<i>Nős</i>		
	<i>Nős</i>	4	
	<i>Nős</i>	3	
	<i>Nős</i>	2	
	<i>Nőtlen</i>		
	<i>Nős</i>	4	
	<i>Nős</i>	5	<i>Román fogság</i>
	<i>Nős</i>	2	<i>Családja Vácra menekült<sup>67</sup></i>
	<i>Nős</i>	2	
	<i>Nős</i>	6	
	<i>Nős</i>	2	
	<i>Nőtlen</i>		<i>Román fogság</i>
	<i>Nőtlen</i>		
	<i>Nős</i>	1	
	<i>Nős</i>		
	<i>Nős</i>		
	<i>Nős</i>		

NÉV	BEOSZTÁSI HELY	SZOLGÁLATI MINŐSÉG
23. Poché János	Uo.	Állomásmálházó
24. Szabó Gábor	Uo.	Hivatalnok
25. Erdélyi János	Uo.	Főkocsivizsgáló
26. Berényi Sándor	Uo.	Kocsivizsgáló
27. László Ferenc	Uo.	Kocsikezelő
28. Zsigmond Sándor	Uo.	Kocsikezelő
29. Aczél Ferenc	Derestye Hétfalu	Pályafelvigyázó
30. Krut János	Tömös	Pályafelvigyázó
31. Bihari Ferenc	291 őrház	Pályaőr
32. Miklós János	292 őrház	Pályaőr
33. Bölöni János	293 őrház	Pályaőr
34. Bodó János	294 őrház	Pályaőr
35. Kocsis Dénes	295 őrház	Pályaőr
36. Almási György	296 őrház	Pályaőr
37. László Elek	297 őrház	Pályaőr
38. Üveges Károly	298 őrház	Pályaőr
39. Katona János	302 őrház	Pályaőr
40. Csatlos István	303 őrház	Pályaőr
41. Sándor József	305 őrház	Pályaőr
42. Dombi Mihály	294 őrház	Mozgóőr
43. Csike Sándor	291/292 őrházpark	Mozgóőr
44. Bedő József	305 őrházpark	Mozgóőr

	<b>CSALÁDI ÁLLAPOT</b>	<b>GYEREK</b>	<b>HADIFOGSÁG, ÁTHELYEZÉSEK 1916–1918 KÖZÖTT</b>
	<i>Nős</i>	<i>4</i>	<i>Román fogság</i>
	<i>Nőtlen</i>		
	<i>Nős</i>		<i>1918. január 23-ig román fogságban volt, majd áthelyezték Marosvásárhelyre</i>
	<i>Nős</i>	<i>8</i>	<i>Menekülés után Brassó állomáson szolgált</i>
	<i>Nős</i>	<i>4</i>	
	<i>Nős</i>	<i>2</i>	
	<i>Nős</i>	<i>9</i>	
	<i>Nős</i>		
	<i>Nős</i>	<i>5</i>	
	<i>Nős</i>	<i>2</i>	
	<i>Nős</i>	<i>7</i>	
	<i>Nős</i>		
	<i>Nős</i>	<i>6</i>	
	<i>Nős</i>		
	<i>Nős</i>	<i>3</i>	
	<i>Nős</i>	<i>1</i>	
	<i>Nős</i>	<i>5</i>	
	<i>Nős</i>	<i>1</i>	
	<i>Nős</i>	<i>7</i>	
	<i>Nős</i>	<i>4</i>	
	<i>Nős</i>		
	<i>Nős</i>	<i>4</i>	

## Hivatkozott források és irodalom jegyzéke

### Levéltári források

Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltár (MNL OL), Budapest,

MÁV Igazgatóság, Bizalmas iratok Z. 1524. 38 doboz

MÁV Igazgatóság, Bizalmas iratok Z. 1524. 39 doboz

MÁV Igazgatóság, Bizalmas iratok Z. 1524. 42 doboz

MÁV Igazgatóság, Bizalmas iratok Z. 1524. 43 doboz

MÁV Igazgatóság, Bizalmas iratok Z. 1524. 45 doboz

MÁV Igazgatóság, Bizalmas iratok Z. 1524. 48 doboz

MÁV Igazgatóság, Bizalmas iratok Z. 1524. 51 doboz

### Tanulmánykötetek

BAJNÓCZY JÓZSEF 1931: *A cs. és kir. 71 hadosztály 50 napos mozgó hadműveletei. A román háború kitörésétől Erdély visszafoglalásáig 1916. aug. 27-től okt. közepéig.* A szerzőkiadása, Budapest.

BETEGH MIKLÓS 1924: *Erdély a háborúban. Néhány erdélyi adat az 1914–1917. évek történetéhez.* Erzsébet Nyomda, Dicsőszentmárton.

BILIBÓKÁGOSTON 2005: *A Csíkszereda–Gyimesbükk vasútvonal története.* Státus Kiadó, Csíkszereda.

CSÓTI CSABA é. n.: A vasút szerepe az 1916–1917. évi erdélyrészi menekültek széttelepítése. In: *Ezerarcú vasút. Vasút – Történet – Írás.* H. n., é. n. pp. 31–40.

L. JUHÁSZ ILONA 2012: Erdélyi menekültek Kassán és környékén az első világháború idején (A korabeli sajtó tükrében). In: *Néprajz – muzeológia: Tanulmányok a múzeumi tudományok köréből a 60 éves Viga Gyula tiszteletére.* Miskolc: pp. 388–406.

NAGY TAMÁS 2015: A Monarchia vasútjai az első világháborúban. In: Kiss Gábor Ferenc – Vincze Gábor (szerk.): „...kedves bajtársaim kössétek be sebem” *A nagy háború emlékezete.* Ópusztaszer-Szeged: pp. 141–177.

## Sajtó

Budapesti Hírlap, XXXVI. 1916. augusztus 31.

Budapesti Hírlap, XXXVI. 1916. szeptember 5.

Budapesti Hírlap, XXXVI. 1916. szeptember 20.

Ellenzék, XXXVII. 1916. október 13.

Népszava, XLIV. 1916. szeptember 2.

Népszava, XLIV. 1916. szeptember 3.

Pesti Hírlap, XXXVIII. 1916. szeptember 19.

Székely Napló, XLVII. 1917. július 24.

Székely Nép, XXXVI. 1918. október 2.

Vasúti és Közlekedési Közlöny, XLVII. 1916. szeptember 10.





## HEVŐ PÉTER

### Újrakezdés és alkalmazkodás – A komáromi hajógyár a két világháború között

Miután Komárom a 19. század végén bekapcsolódott Magyarország vasúti hálózatába, a Magyar Folyam- és Tengerhajózási Részvénytársaság (MFTR) a győri hajóépítő- és javító telepét áthelyezte a komáromi Erzsébet-szigetre. Ahogyan a történelmi Komárom, úgy a hajógyár sorsát is jelentősen befolyásolták a trianoni békeszerződésben meghatározott határmódosítások.

(Észak-)Komárom közigazgatási státusza gyengült az 1918 előtti évtizedekhez képest, az eladósodás következtében pedig az 1930-as években csődbe jutott. A város e helyzetben nem sok befolyással bírt a hajógyár működésére, hiszen az előbb állami tulajdonba került, majd a Škoda Művek bérelte. Bár a szakmunkások jelentős része a MFTR újpesti műhelyébe szerződött át, a komáromi hajóépítés idővel folytatódott. Ebben a fiatal csehszlovák állam is megtalálta számításait, mígnem az első bécsi döntés után a gyár visszakerült a MFTR kezelésébe. A tanulmányban – magyarországi és szlovákiai levéltári források és a korabeli sajtóanyag alapján – a komáromi hajógyár példáján keresztül egy olyan üzem működéséről nyújtunk képet, amely mindössze két évtized leforgása alatt nemcsak többszöri tulajdonosváltáson esett át, de a közép-európai határmódosítások szülte kihívásokkal is küzdenie kellett.

## PÉTER HEVŐ

### Relaunch and adjustment – The Komárom shipyard between the two world wars

*After Komárom had been integrated into Hungary's railway network at the end of the 19th century, Magyar Folyam- és Tengerhajózási Rt. (Hungarian River and Maritime Navigation Ltd., MFTR) switched its shipbuilding and repair yard from Győr to Erzsébet island in Komárom. Just like the historical town of Komárom, the fate of the shipyard was also heavily affected by the changed borders defined in the Treaty of Trianon.*

*The administrative status of (north) Komárom weakened compared to the decades prior to 1918, and it went bankrupt in the 1930s on account of its indebtedness. Under such circumstances the town had little influence on the operation of the shipyard, as it was first nationalised and then leased by Škoda Works. Most of the skilled workers transferred to the MFTR site in Újpest, but in time, shipbuilding continued in Komárom. The young state of Czechoslovakia benefited from that until the shipyard returned into MFTR's management following the signing of the First Vienna Award. Based on archives' documents from Hungary and Slovakia as well as contemporary press articles, this study uses the example of the Komárom shipyard to paint a picture of an industrial plant that not only underwent multiple changes in its ownership in just two decades, but also had to struggle with the challenges generated by the border changes in Central Europe.*





Hevő Péter

# ÚJRAKEZDÉS ÉS ALKALMAZKODÁS

A komáromi hajógyár  
a két világháború között





*1. Dunai áruszállítás, szemben a komáromi erőddel. Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, Képzőművészeti Gyűjtemény, MMKM KGY 2848.*

Már több mint két évtizede létezett a Duna mindkét partján szétterülő „Nagy-Komárom”, amikor az 1920. június 4-i békeszerződés kettévágta a várost, ezzel komoly kihívás elé állítva az egykori városfeleket a további működésüket illetően. A csehszlovák kézbe került hajógyárnak – számtalan, az anyaországon kívül rekedt intézményhez hasonlóan – alkalmazkodnia kellett az új helyzethez. Anyagi nehézségek, szakemberhiány, az új nyelvi, jogi, piaci környezet megismerése – csak néhány a legfőbb kihívások közül. Az „impériumváltás” ugyanakkor magában hordozta a lehetőséget, hogy a műhely a dunai kereskedelemben is érdekelt fiatal csehszlovák állam hajógyártásának kiemelt szereplőjévé váljon.

Annak ellenére, hogy a hajógyár – különösen a hidegháború második felében – milyen fontos gazdasági és munkáltatói szerepet töltött be Komárom, sőt a körülötte lévő régió életében, az arról szóló szakirodalmak listája viszonylag rövidnek nevezhető. A város történetét – egyébként bőségesen – feldolgozó munkák többsége





**2. A Duna jobb partján lévő vasútállomás.**

**Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, Képeslapgyűjtemény, MMKM KPLGY 2017.386.1.1**

19. és 20. századi politikai vagy hadtörténeti témákkal foglalkozik, gazdasági, infrastrukturális kérdések ritkábban kerülnek előtérbe. A komáromi hajózásról, folyami életéről néhány tanulmányban<sup>1</sup> olvashatunk, a hajógyárról pedig magyar nyelven legfeljebb más tárgykörök mellékszálaként.<sup>2</sup> Monografikus feldolgozására még az 1960-as évek végén tett kísérletet Filip Holka, akinek szlovák nyelvű könyvében<sup>3</sup> mindenképp dicséretes a megmozgatott nagy mennyiségű forrásbázis, ugyanakkor bizonyos megállapításai kellő kritikával kezelendők. Holka vizsgálatában az 1945 utáni időszak érezhetően nagyobb súllyal esik latba, a két világháború közti évtizedekre levetítve a hajógyár elsősorban az „osztályharc” és az akkori munkásmozgalmi aktivitás színtereként kerül megvilágításba, míg az 1938 és 1944 közti éveknek mindössze egy rövid fejezetet szentel, ezzel számtalan megválaszolatlan kérdést hagyva. Jelen tanulmány célja az eddigi vizsgálatok mellett új aspektusokat felvonultatva rámutatni a hajógyár 1919/1920-as

1| Lásd például: MÁCZA MIHÁLY 1997: *Komárom szerepe a dunai hajózásban*. Limes, 10. évf. 1. sz.; KECSKÉS LÁSZLÓ 1978: *Komáromi mesterségek*. Madách, Pozsony.

2| KOVÁCS MIKLÓS 1967: *A MFTR, MESZHART és MAHART hajóműhelyeinek története*. Gépipari Tud. Egy., Budapest.

3| HOLKA, FILIP 1969: *Slovenské lodnice Komárno*, Práca, Pozsony.



### **3. A vasúti híd építése.**

*Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, Történeti Fényképek Gyűjteménye, MMKM TFGY 1680.*

és az 1938-as határmódosítások közti működésének sajátosságaira. Eközben nem csupán a műhelyben történetekre szeretnék fókuszálni, hanem kontextusba helyezni ezeket a város aktuális helyzetét illetően, mindezt magyar, szlovák és cseh nyelvű levéltári források és sajtóanyag felhasználásával.

## **Modernizáció és „impériumváltás” között**

Földrajzi elhelyezkedéséből kifolyólag Komáromban a hajóépítésnek, a folyami hajózásnak és áruszállításnak komoly hagyományai voltak. A 19. század második felében ezek jelentősége csökkent, részben a Kis-Duna és a Vág-Duna sekélyesebbé válásával, ugyanis az említett szakaszok teljes hosszukban gőzhajókkal már nem voltak hajózhatók.<sup>4</sup>

<sup>4</sup> | MÁCZA 1997: p. 34.



4. A téli kikötő 1908-ban. MMKM KPLGY 892.1.

Bár az 1848/1849-es szabadságharcban betöltött szerepével a város rövid ideig nemzetközi hírnévre tett szert, a vár feladását követő évtizedek a lassú hanyatlás jeleit mutatták. A negatív trend csak az 1890-es években fordult meg, amikor a vasútnak köszönhetően Komáromot is elérték a nagyobb volumenű befektetések.

A fejlesztések egyik alapfeltételének természetesen az infrastruktúra kiépítése és bővítése számított. A Duna jobb partján lévő újszónyi vasútállomás a Budapest és Győr közti vonalra kapcsolódott rá, és miután 1892-ben megépült az Erzsébet királynéről elnevezett közúti híd, immár a bal parton fekvő Komárom is profitálhatott ennek jótékony hatásaiból. Néhány évvel később a város az északi irányból is könnyen elérhetővé vált az új vasútvonalak kiépítésével: előbb a Dunaszerdahelyen át Pozsonyig futó vicinális indították útjára, majd 1910-től Érsekújvárba is lehetett utazni vasúton.<sup>5</sup> Dél felé az 1909-ben átadott vasúti híd biztosított összeköttetést a Budapest felé irányuló forgalommal.

<sup>5</sup> Sikos T. Tamás – Tiner Tibor (szerk.) 2007: *Egy város – két ország. Komárom – Komárno*. Selye János Egyetem Kutatóintézete, Komárom, p. 41.  
<https://mek.oszk.hu/09100/09102/09102.pdf> Utolsó elérés: 2020. 06. 29.



**5. A MFTR hajógyára az Erzsébet-szigeten. MMKM KPLGY 2019.1.1.**

A közlekedés javulása a két szemben álló folyóparton lévő községek és azok vonzáskörzetének egyre szorosabb összefonódását eredményezte – a Duna immár egyre kevésbé jelentett akadályt. A gazdasági és társadalmi közeledést hamarosan közigazgatási lépések követték, melynek leginkább látható jele a millennium évében, 1896-ban végbement egyesülés volt. A jobb parti Újszönyt Komáromhoz csatolták, ezzel két évtizeden át egy, a mindkét folyópartra kiterjedő törvényhatósági jogú város jött létre. Ezzel párhuzamosan az iparosodás is elindult a településen, és Komárom egyre vonzóbb célpontot jelentett különböző vállalkozások elindítására. Kiemelendő közülük a selyemfonoda, a lenfonógyár, néhány fafeldolgozó műhely, a tölténygyár, valamint a hajójavító üzem, amelyek egyenként több száz családnak biztosítottak megélhetést.

Az 1890-es évek közepén megalakult Magyar Folyam- és Tengerhajózási Részvénytársaság (a továbbiakban: MFTR) a működését eleinte a győri és budapesti telephelyein végezte. Alig néhány év múltán, 1898-ban a győri műhely átkerült a komáromi Erzsébet-szigetre, amely területet a várossal kötött egyezség értelmében a MFTR díjmentesen használhatta 60 éves időtartamra. A hajójavító üzem a századforduló után különféle műhelyekkel (öntödével, ács-, asztalos- és kovácsműhellyel, kazánházzal) bővült,



így a javítási munkákon túl már több száz tonnás uszályokat, vontató gőzhajókat, sárdereglyéket, kikötőpontonokat és vashíd-konstrukciókat is gyártottak. Itt épült többek között a *Petőfi* lapátkerekes gőzös és a *Jenő főberceg* személyszállító hajó,<sup>6</sup> emellett a század elején a sziget és a város közötti Duna-ágon egy téli kikötőt létesítettek, ahol több száz hajót tudtak biztonságosan elhelyezni a hidegebb hónapokban. A komáromi üzem a társaság számára komoly potenciállal rendelkezett, ezt mutatják az 1910-es években végbement fejlesztések, amelyek keretein belül egy többtonnás forgódarut építettek, és az 1920-as évekre vonatkozóan is voltak bővítési tervek.<sup>7</sup> A hajógyár az első világháborúból is kivette a részét. 1915-ben a 300-as vasuszály átépítéséből egy úszóműhelyt hoztak létre, amely aztán 1918-ig az Al-Dunán, a bulgáriai Rusze város térségében teljesített szolgálatot, ahol háborús bevetéseken megrongálódott hajókat javított.<sup>8</sup> Ami a hajógyár méretét illeti: a kezdeti években 100–150 főt foglalkoztatott,<sup>9</sup> a világháború előtt már 260 alkalmazottal rendelkezett, míg a háború idején, 1916-ban a munkásállomány havi átlaga 179 fő körül mozgott.<sup>10</sup>

A világháborús vereség a MFTR-t – akárcsak Komáromot – különösen érzékenyen érintette, és alapvetően meghatározta későbbi működését. A háború alatt a társaságnak szembe kellett néznie azzal, hogy ha Magyarországot adott esetben súlyos területi veszteségek érnék, elveszíti mindkét – a komáromi mellett az orsovai – vidéki műhelyét. Éppen ezért az Újpesti-öbölben, a vasúti hídtól északra lázas ütemben kiépítették új műhelyüket, ahova az orsovai üzemből 1918. októbertől leszerelt berendezések kerültek.<sup>11</sup> A komáromiban ugyanekkor még folytatódott a munka, az üzemet nem ürítették ki, de az 1918-ban megkezdett *Szent László* személygőzöst végül az újpestiben fejezték be később. A Bulgáriában szolgáló úszóműhely Budapestre került, akárcsak a komáromi munkások komoly része. Sokan ugyanis tartottak a kialakult káosztól, és a bizonytalanság elől menekülve Budapestre szerződtek át. 1918 végén 27 munkás döntött így (4 tűzikoács, 8 hajókoács, 8 lakatos, 5 asztalos, 2 mázoló), 1919 elején pedig további több tucat kérte az áthelyezését.<sup>12</sup> A MFTR működése tehát nem szűnt meg, de mind az otthon maradt, mind az áttelepült munkásai számára új helyzet teremtdött, amelyhez alkalmazkodniuk kellett.

6| *Rövidhír – Közgazdaság*. (c. n.) Az Újság, 1917. május 18.: p. 9.

7| Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltár, Z 1140 (MFTR Műszaki Főosztály), 9. doboz, 204. dosszié.

8| KOVÁCS 1967: p. 34.

9| *Komáromi Hajógyár*. A Hét, 1966. május 1.: p. 19.

10| MNL OL Z 1140, 9. doboz, 191. dosszié. Komáromi hajóműhely munkásállományának létszám- és bérmutatása az 1916. évben (1917. január 12.).

11| KOVÁCS 1967: p. 27.

12| MNL OL Z 1140, 9. doboz, 192. dosszié. Komáromi hajóműhely munkásokról kimutatások, 1918–1919.



A csehszlovák csapatok 1919. január 10-én bevonultak Komáromnak a Duna bal partján fekvő részébe, és mivel a lakosság a megszállást csak átmeneti állapotnak tartotta, komolyabb ellenállást senki sem tanúsított. A régi és új időszerűség furcsa egyvelege volt ez: miközben a hidakat lezárták és az olasz Egidio Macaluso ezredes vezénylete alatt csehszlovák katonák állomásoztak a városban, az adminisztrációban még a magyar törvényeket tartották mérvadónak, a helyi magyar lapok cikkeiben pedig Budapestre fővárosukként, Prágára pedig külföldként hivatkoztak.<sup>13</sup> Idővel világossá vált az antant által meghatározott valóság, amelybe azonban nem mindenki volt hajlandó beletörődni. A hajógyári alkalmazottak egy része összefogott dél-komáromi, tatai és győri munkásokkal, katonákkal, és kidolgoztak egy tervet a város visszafoglalására, amely azonban április végén, május elején többszöri próbálkozásra is súlyos kudarcba fulladt. Az Erzsébet híd őrseit megtámadó hajógyáriakat letartóztatták, majd Prágától északra, Terezínbe internálták őket.<sup>14</sup> A túloldalon a városba betörő több száz munkás pedig komoly ellenállásba ütközött, és akik nem tudtak a hídon visszavonulni, az Erzsébet-szigeten rekedtek, ahol a túlerő válogatás nélkül végzett velük. E szerencsétlen visszafoglalási kísérlet után a város kettéosztása már gyakorlatilag végbement, a trianoni békeszerződés csak jogilag rögzítette a fennálló állapotokat.

A Duna két oldalán elterülő „Nagy-Komárom” tehát két évtized után szétszakadt, az északi, történelmi városrész Csehszlovákiában a Komárno nevet kapta, amelyre válaszul Magyarországon a korábbi Újszönyt 1924-től Komáromra keresztelték át.<sup>15</sup> A két város fejlődésében az 1920-as, 1930-as években markáns változások figyelhetők meg. A periferikus helyzetből Dél-Komárom profitálni tudott, de tegyük hozzá, ehhez hathatós állami segítséget kapott. Részben a Csehszlovákiából áttelepültek miatt népességszáma folyamatosan nőtt, és az urbanizációt segítette a közhivatalok, iskolák kiépítése, így az egykori falusias jellegű Újszöny 1930-ra járási székhellyé nőtte ki magát. Ezzel szemben Észak-Komárom a határok megvonásából egyértelműen vesztesként került ki.<sup>16</sup> A Monarchiában törvényhatósági jogú várost az 1923-as közigazgatási reformmal Pozsony megye

13| Jó példa erre egy 1919. március végi cikk a Komáromi Lapokban, amelyben a szerző arra panaszkodik, miszerint a hidak lezárása miatt már egy hónapja nem lehet „fővárosi lapokhoz” hozzájutni, és az idegeket a legvégsőig feszíti, hogy a komáromi közönség „a túlsó részről mit sem tud”. *Ujság nélkül*. Komáromi Lapok, 1919. március 29.: p. 2.

14| MÁCZA MIHÁLY 1981: A politikai erőviszonyok alakulása egy dél-szlovákiai határvárosban az első Csehszlovák Köztársaság idején (Komárom 1919–1938). In: *Új Mindenes Gyűjtemény 1980*. Madách, Pozsony: p. 90.

15| Az elnevezést illetően a közbeszédben a mai napig érezhető bizonytalanságok. A Duna bal partján fekvő várost Magyarországon – amennyiben nem a szlovák verziót használják – Révkomáromként emlegetik, miközben a helyiek nem érzik jogosnak, hogy a jobb parti település „kisajátította” a Komárom nevet. Jelen írásban az 1919/1920-ban szétszakított városrészekre a továbbiakban Észak-, illetve Dél-Komáromként hivatkozunk.

16| KOVÁCS ÉVA 2000: Határváltó diskurzusok: Komárom 1918–22, 1938. In: Bárdi Nándor (szerk.): *Konfliktusok és kezelésük Európában. Technikák és hagyományok*. Teleki László Alapítvány, Budapest: p. 183.



6. Dél-Komárom az 1930-as években. MMKM KPLGY 2017.274.1.1.

területébe olvasztották, és elveszítette megyeszékhely funkcióját.<sup>17</sup> Az új, nagymegyes rendszerben „lefokozták” járási székhellyé, városi jogosítványaitól megfosztották, és nagyközséggé minősítették. A közigazgatásban elveszített szerepénél a várost súlyosabban érintette az egykori Komárom vármegye és a város vonzáskörzetének kettévágása, hiszen egy szervesen kialakult gazdasági, kereskedelmi egység borult fel ezzel. A nagyobb ipari létesítmények, akárcsak a Budapest–Győr vasútvonalhoz való csatlakozás a túloldalon maradt, miközben a legfontosabb északi üzemet, a háború idején 4 ezer főt foglalkoztató lőszergyárat a csehszlovák hatóságok stratégiai okokból 1919-ben leszerelték, berendezéseit pedig Brünnebe szállították.<sup>18</sup> A hátrányos helyzetet a város a két világháború között képtelen volt kiheverni, folyamatosan állami kölcsönöket vett fel, majd az eladósodás következtében az 1930-as évek közepére teljes csődbe jutott. Önkormányzatát 1935-ben feloszlatták, a város közvetlen állami igazgatás alá került, élére pedig egy kormánybiztost, Nagy Jenő bankigazgatót nevezték ki.<sup>19</sup>

171 BOTTONI, STEFANO 2011: Komárom–Komárno. Határmenti mindennapok és párhuzamos életek a szocializmus korszakában. In: Vajda Barnabás (szerk.): *Állambatár és identitás – Komárom/Komárno*. Selye János Egyetem Tanárképző Kara, Komárom: p. 133.

181 MÁCZA 1981: p. 92.

191 SIMON ATTILA 2011: *A kettéosztott város. Az állambatár és az etnikumok közötti választóvonal által kettéosztott Komárom a két háború között*. Fórum Társadalomtudományi Szemle, 13. évf. 2. sz.: p. 92.



7. Komáromi Duna-részlet, háttérben az Erzsébet híddal. MMKM KPLGY 253. 1.

A hanyatlás jelei a lakosságszám alakulásán is megmutatkoztak. Míg az 1920-as években a Magyarországra költözőket a Csehszlovákia más részeiből bevándorlók képesek voltak pótolni, 1930 és 1938 között a népesség csökkent.<sup>20</sup> A szűkülő munkalehetőség következtében, jelentős állami fejlesztések híján a város magas munkanélküliséggel küszködött.<sup>21</sup> Több száz család élt emiatt rendkívül alacsony életkörülmények között, szükséglakásokban, közmunkában és állami segélyekben bízva, népkonyhákra járva. A szociális nehézségek következtében kifejezetten erős volt a szociáldemokrata és kommunista szervezkedés, és ez látszott a munkásmozgalmi pártokra leadott szavazatok tekintetében is.<sup>22</sup>

20| Itt érdemes kitérni az etnikai arányok alakulására is. 1910-ben „Nagy-Komárom” 89,2%-a volt magyar anyanyelvű, mellettük németek, szlovákok, zsidók éltek nagyobb számban. Az 1930-as népszámlálás szerint Észak-Komárom lakosságának már negyede vallotta magát csehszlováknak. Simon Attila egy írásában rámutatott arra, hogy az etnikai átrendeződés kevésbé az asszimilációnak volt köszönhető, sokkal inkább a nagyfokú bevándorlásnak az ország más részeiből. SIMON 2011: p. 96.

21| A 18 ezres városban az 1920-as évek elején átlagosan 800–1500 fő keresett munkát, majd ez a szám az 1929-es gazdasági válságig némileg csökkent, hogy aztán az 1930-as évek első felében 1000–2000 között mozogjon ismét. MÁCZA 1981: pp. 94–95.

22| A város 36 tagú képviselő-testületében az 1923-as községi választásokon a kommunisták 9, a magyar szociáldemokraták 3 mandátumot szereztek, az 1927-esen 10-et, illetve 5-öt, az 1932-esen a már kibővített, 42 tagú testületben 10-et, illetve 9-et, az 1938-ason pedig 7-et, illetve 5-öt, mindvégig a kommunisták javára. MÁCZA 1981: pp. 101–105.

Az említett negatív tendenciákon belül néhány kivétel természetesen akadt. 1923-ban dohányfermentáló üzemet nyitottak, amely valamelyest enyhített a munkanélküliségen. Még fontosabb volt az észak-komáromi dunai kikötő fejlesztése, amely a csehszlovák kormány stratégiai érdekeit szolgálta. A fiatal állam ugyanis saját szakaszhoz jutott a Dunán, és ezt igyekezett a nemzetközi folyami kereskedelemben minél inkább kamatoztatni, hiszen – főként az 1920-as évek elején – számtalan árucikkből behozatalra szorult.<sup>23</sup> 1922-ben a kormány több mint 2,5 millió koronáért megvette a várostól a rakpart egy részét, bár a vételárral kapcsolatban komoly vita alakult ki az eladásról szavazó komáromi közgyűlésen. A városi tanács, akárcsak a gyűlés egy része 3,5 milliót követelt volna, de őket végül leszavazták, noha a városnak négymillió adóssága volt.<sup>24</sup> A következő évtizedben komoly fejlesztések történtek, így az 1920-as évek közepén időnként akár ezer munkás is dolgozott a kikötőben.<sup>25</sup> A Monarchiában betöltött pozíciójához képest az észak-komáromi kikötő szerepe<sup>26</sup> tehát komoly mértékben nőtt, és a pozsonyi után Csehszlovákia második legfontosabb dunai kikötőjévé vált. A magyarországi sajtó a rakpart megvásárlása idején az északi szomszéd még ambiciózusabb folyami terveiről írt, köztük a MFTR egykori hajógyárának bővítéséről, valamint a párkányi kikötő átalakításáról.<sup>27</sup> A továbbiakban megvizsgáljuk, hogy a hajógyárral kapcsolatban ezek a prognózisok valóban helytálltak-e, és pontosan milyen lehetőségei voltak a két világháború között.

## A MFTR-től a Škoda Művekig

A komáromi hajógyár élete a város elfoglalását követő hónapokban a nyugtalanság jegyében zajlott. A munkások egy része Budapestre szerződött, az ott maradtak pedig 1919 elején több sztrájkot szerveztek, majd sokan közülük részt vettek a város visszafoglalásáért

23| Ahogy Milan Hodža későbbi miniszterelnök egy 1926-os beszédében kifejtette, Csehszlovákia számára a Duna geopolitikai szempontból elsődleges, mivel a folyó „közvetíteni fogja munkaképességünk bozadékát dél és kelet felé. Ezért építünk kikötőt Pozsonyban és Komáromban.” Hodža beszédét idézi: KISS JÓZSEF 2004: *Szlovákia helye és szerepe Milan Hodža geopolitikai koncepciójában (1. rész)*. Fórum Társadalomtudományi Szemle, 6. évf. 2. sz.: p. 88.

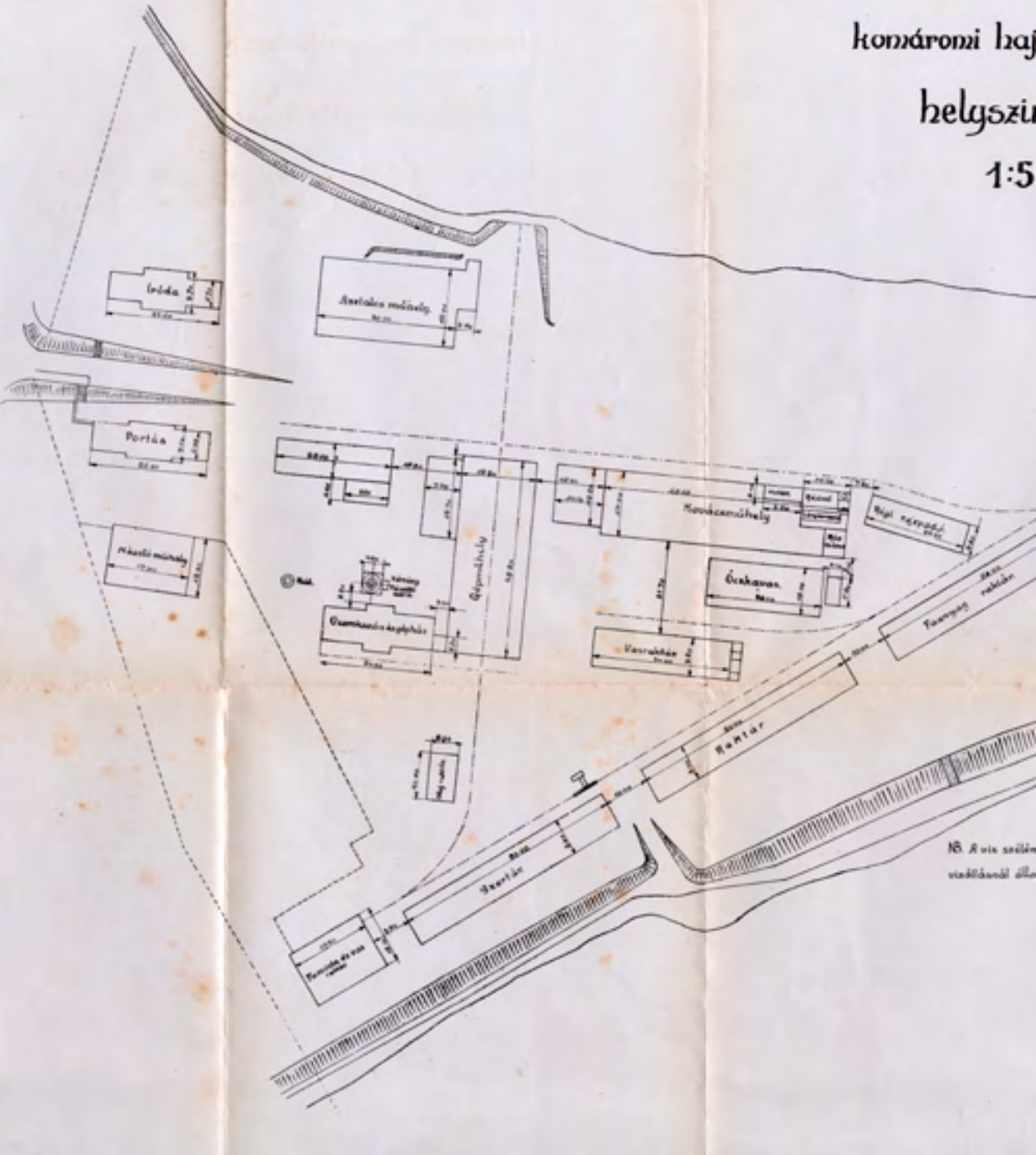
24| Ahogy egy cikk keserűen megjegyezte, az állam a következő 30 évben állítólag egymilliárd koronát tervez költeni a kikötő fejlesztésére, de „éppen a telekért sajnálja a tönk szélén álló várostól a vételárat”. *Az állami kikötő ügye*. Komáromi Lapok, 1921. október 18.: pp. 1–2. Az ügy további pikantériája, hogy mivel az állam halogatta a kifizetést, dr. Sziij Ferenc polgármester személyesen utazott a pénzügyminisztériumba követelni a hátralékot, majd ugyanezt megismételte, amikor kormánytagok látogatták meg a komáromi kikötő építését. *A komáromiak küldöttsége Prágában*. Komáromi Lapok, 1922. június 24.: p. 4.; *Miniszterek Komáromban*. Komáromi Lapok, 1922. július 11.: p. 2.

25| Az áruátrakodást segítette 5 darab 4 tonnás teherbírású emelődaru üzembe helyezése, raktárépületek építése, valamint a belföldi vasúthálózatra való rákötés, amelyen elsősorban Érsekújvár irányába szállítottak árut. MÁ-CZA MIHÁLY 2004: *Az impériumváltás és következményei Komáromban (1919–1938)*. Limes, 17. évf. 3. sz.: p. 120.

26| *A Komáromi Kikötő Érdekeit Védő Egyesület*. Magyar Hírlap, 1928. április 17.: p. 10.

27| Lásd például: *A csehek kikötőépítései a Dunán*. Új Nemzedék, 1922. március 19.: p. 12.; *A Škoda-művek átveszik a komáromi kikötőt*. Világ, 1923. március 17.: p. 10.





8. A hajógyár helyszínrajza 1918 áprilisában.

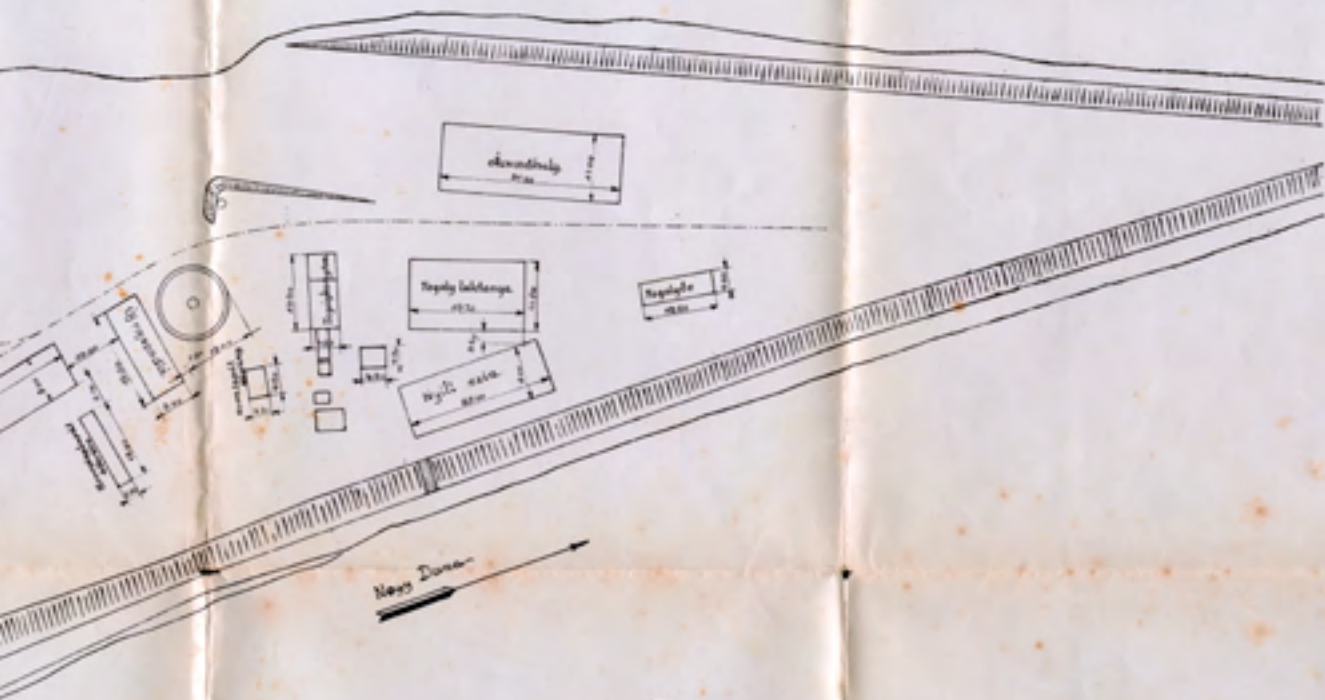
Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, Hajózási Műszaki Rajzgyűjtemény, MMKM HMRGY 79.4.18



Ómühelyének

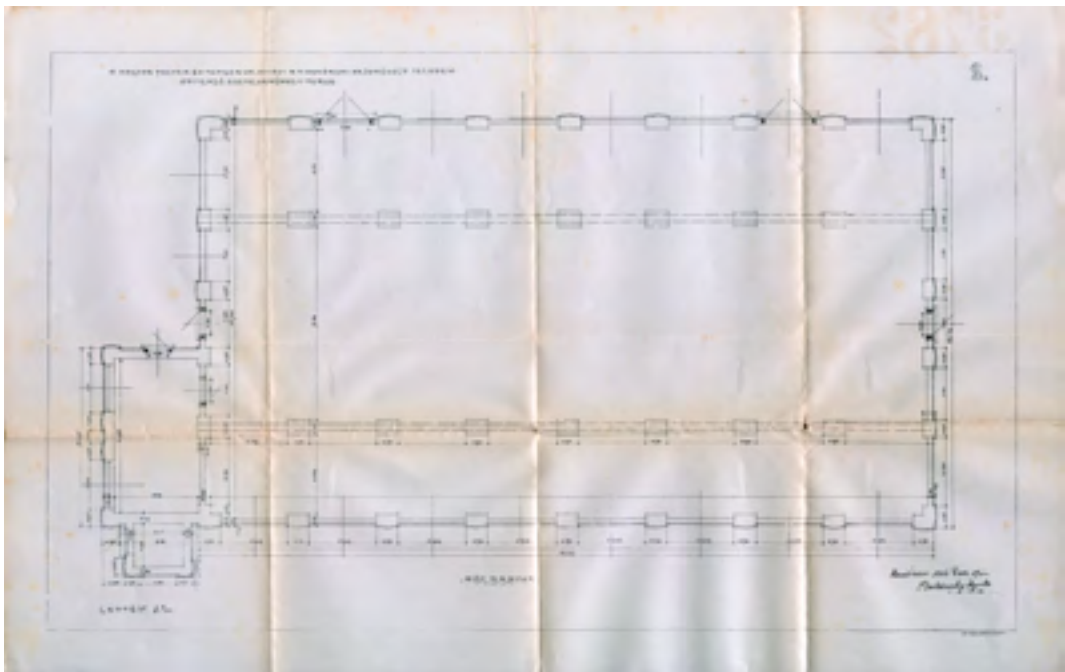
rajza.

00.

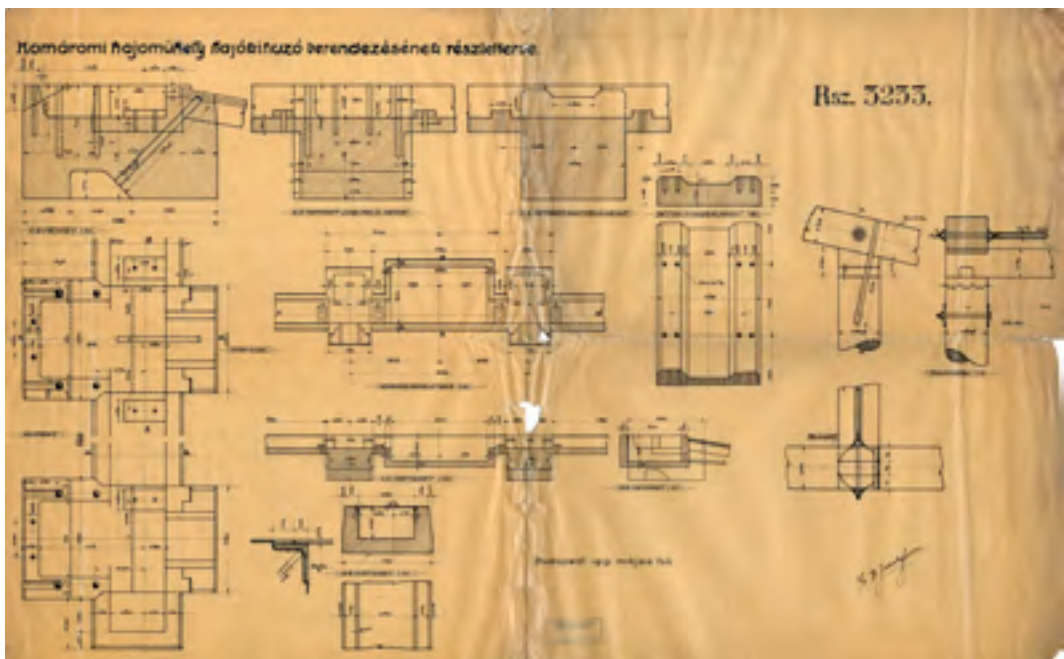


Budapest 1918 április hó

... feltüntetett számok +240 (százharminc négyzet) ...  
... pillanatlagos ...



9. A MFTR 1916-os terve egy új asztalosműhelyről. MMKM HMRGY 04.4.4711/1



10. A hajóműhely új hajókíhúzó berendezésének részletterve. Érdekeség, hogy a rajz 1919. május 9-én készült Budapesten, tehát már hónapokkal a csehszlovák katonák komáromi bevonulása után. MMKM HMRGY 04.4.4737/28

indított tragikus kimenetelű, több száz halálos áldozattal járó fegyveres akcióban. E próbálkozásnak a gyár szempontjából is súlyos ára volt, ugyanis a munkások egy részét Terezínbe internálták, az üzem pedig a csehszlovák Közmunkaügyi Minisztérium igazgatása alá került. Amint a város közvetlen katonai fenyegetettsége elhárult, a hatóságok enyhítettek az intézkedéseken, és az internáltak július végére hazatérhettek. Az üzemben a nyár végéig állt a munka, a város pedig igyekezett munkanélküli-segélyben részesíteni a Terezínben tartózkodók családjait.<sup>28</sup> Valószínűleg maguk az internáltak is meglepődtek a súlyos következmények elmaradásán, hazatérésükkel azonban korántsem csillapodtak a kedélyek.<sup>29</sup> A gyár átvételkor 140 munkás, 16 hivatalnok és mester<sup>30</sup> állt alkalmazásban, akik közül többeket elbocsátottak részben a kevés megrendelés, részben az új vezetőséggel való összetűzések miatt. Egyikük kirúgása 1920 szeptemberében olyan vihart kavart, hogy kollégái tüntetést szerveztek érte,<sup>31</sup> Karol Špinka üzemvezető pedig a Prágából érkező figyelmeztetés miatt kénytelen volt engedni nekik. Ezalatt a tulajdonjogi viszonyok még évekkal az átvétel után is bizonytalanok voltak.

A trianoni békeszerződés pontosan nem rendelkezett a hajógyár sorsáról, így az amerikai döntőbíróóság közvetítésével kellett a csehszlovák kormányának a MFTR-rel megegyeznie. A bíróság 1921. augusztus 2-án hozta meg ítéletét, amely megnevezte a vállalat hajóparkjából azon gőzösöket, uszályokat, amelyeket át kellett engedni kárpótlással vagy éppen anélkül, hadizsákmányként Jugoszláviának, Romániának és Csehszlovákiának.<sup>32</sup> Emellett viszont az amerikaiak megítélték a MFTR részére azon járműveket, amelyeket a komáromi hajóműhely birtokba vételével foglaltak el a csehek 1919-ben (1 vontatóhajót, 25 vasuszályt és 2 propellert). A vállalat a döntést felemás érzésekkel fogadta, mivel legmodernebb hajóikat nem kellett kiadniuk, a Prága által fizetett kártérítés méltányos

28| Komárom thjf. szab.kir. város Tanácsának határozata értelmében körülbelül száz család részesült segélyben, 60 és 140 korona közti összegben. Štátny archív v Nitre, pracovisko Archív Komárno (Nyitrai Állami Levéltár Komáromi Fiókleveletára), fond Komárom Szabad Királyi Város iratanyaga, X. 1018/1919. 3449. A komáromi polgármester 1919. május 10-i levele Steiner Dénes hajóműhely főnök úrnak.

29| *Az internáltak egy része megérkezett.* Komáromi Lapok, 1919. május 31.: p. 3.; *Sztrájk a hajógyárban.* Komáromi Lapok, 1920. szeptember 15.: p. 3.; *A munkásság sztrájkja.* Komáromi Lapok, 1920. október 13.: p. 2.

30| *Komáromi Hajógyár* 1966: p. 19.

31| MÁCZA MIHÁLY: *Élő történelem.* A Hét, 1981. június 13.: p. 3.

32| Ahogy a MFTR Igazgatóságának 1921. október 21-i ülésén elhangzott, a vállalatban a döntést bizonyos szempontból pozitívan értékelték: „Az Arbiter végül Csehország részére 70.000 tonna uszályt és 4450 HP vontatóerőt ítelt meg olyképpen, hogy ebből Magyarország 1650 HP vontatóerőt és 15.000 tonna uszályt [...] tartozik kiszolgáltatni.” Magyar részről ebből a társaságra 12 500 tonna uszály és 1 200 lőerő jutott, méghozzá pénzbeli megtérítés ellenében, melynek összegét az Arbiter 1 376 093 svájci frank összegben állapította meg. „Meg kell említeni, hogy a kárösszeg mérve tekintetében az Arbiter részéről figyelemreméltó előzékenységgel volt tapasztalható, amennyiben az árakat méltányos összegekben ítélte meg [...]” MNL OL Z-864 (MFTR Elnöki Osztály iratai), 11. doboz, 11/53. MFTR Elnöki Osztály. Közgyűlési, igazgatósági és végrehajtóbizottsági ülési jegyzőkönyvek és iratok, 1921. Igazgatóság, 1921. október 22-i ülése Budapest, pp. 5–7.

volt, ugyanakkor némileg bíztak abban, hogy a hajóműhelyt újra birtokukba vehetik.<sup>33</sup> A komáromi ingatlannal kapcsolatban a két fél 1921 elejétől kezdett tárgyalni, és számtalan kérdés merült fel mind a kártérítés összegét, mind az azt megillető felet illetően.<sup>34</sup> 1922 második felében a MFTR vezetősége már egyértelműen hajlott arra, hogy ne éljen a visszakövetelés jogával a csehszlovák állam által üzemeltetett gyárral kapcsolatban, és már csak arra összpontosított, hogy minél jobb áron adja azt el.<sup>35</sup> A megkötött egyezmény értelmében végül a prágai kormány 5,75 millió csehszlovák koronát volt köteles fizetni 1923 első hónapjaiban a MFTR-nek, emellett egy gőzöst, bizonyos alkatrészeket és berendezéseket szintén át kellett adnia. A társaság ennek fejében jogerősen lemondott mindennemű további kárpótlási igényéről.<sup>36</sup> A hajógyár ezzel kétségbevonhatatlanul a csehszlovák állam tulajdonába került, viszont időközben az is kiderült, hogy a kikötővel ellentétben nem igazán tud vele mit kezdeni. A várt megrendelések 1919 óta elmaradtak, komolyabb befektetések nem történtek, ezért célszerű volt olyan vállalat kezelésébe adni, amelynek esetleg hosszú távú tervei lehetnének az üzemmel.

Miután a MFTR-rel való jogi viták elhárultak, több befektető neve is felmerült,<sup>37</sup> amelyek közül végül a Škoda Művek Részvénytársaság lett a befutó. A pilseni vállalat 1921 óta be akart szállni a hajógyártásba, de az eredeti, pozsonyi terveikkel szemben a Közmunkaügyi Minisztérium a komáromi üzem bérbevétele felé terelte az ügyet.<sup>38</sup> A rossz gazdasági helyzetben lévő Észak-Komáromnak az állam 880 ezer koronát ajánlott a hajógyári telekért, és annak ellenére, hogy a városi számvevőség 1 milliót<sup>39</sup> követelt

33| A MFTR személyszállító gőzöseinek 78%-a, vontató gőzöseinek 58%-a és uszályainak 47%-a maradt a társaság tulajdonában. Az orsovai hajóműhelyről ekkor már rég lemondtak, és valójában a komáromira is – a remények mellett – inkább racionálisan tekintettek, ezért az újpesti műhely és munkásházak fejlesztésére koncentráltak. Uo. pp. 9–13.

34| MNL OL Z-864, II. doboz, 11/53. MFTR Elnöki Osztály. Közgyűlési, igazgatósági és végrehajtóbizottsági ülési jegyzőkönyvek és iratok, 1921. Igazgatóság, 1921. november 30-i ülése Budapesten.

35| Ahogy Domony Móric vezérigazgató egy 1922. decemberi igazgatósági ülésen utalt rá, külső részről is az ügy mihamarabbi lezárását tanácsolták nekik: „*Tekintettel a jelenlegi viszonyokra, amelyek folytán angol főrészvényeseink is célszerűnek találták, hogy a visszakövetelés jogával ne éljünk, hanem a csehek ajánlatával foglalkozzunk, előadó vezérigazgató úr a csebekkel tárgyalásokba bocsátkozott.*” MNL OL Z-864, II. doboz, 11/55. MFTR Elnöki Osztály. Közgyűlési, igazgatósági és végrehajtóbizottsági ülési jegyzőkönyvek és iratok, 1922. Igazgatóság, 1922. december 22-i ülése Budapesten.

36| MNL OL Z 1136 (MFTR Titkárság), 6. doboz, 202. dosszié. Komáromi hajóműhely Csehszlovákia részéről történő kisajátítása és kártalanítása: egyezmények, kimutatások, 1922–1923.

37| *A Škoda-művek Komáromban.* Pesti Napló, 1923. május 3.: p. 8.

38| HOLKA 1969: p. 54.

39| ŠA Nitra, pob. Komárno, fond Okresný úrad Komárno (*A komáromi jegyzői hivatal fondja*), 3128/1923. adm. Jegyzőkönyv Komárom város pénzügyi- és ellenőrző bizottságának 1923. április 28-án a városi székház nagytermében tartott üléséről.

A helyi sajtó ennek tízszeresére becsülte annak értékét, és az egymillióssal összeget négyszögölkre lebontva olyan alacsonynak tartotta, mint amennyit a „*város legszélsőbb külterkén épített viskók érnek.*” *A hajógyár telkének kisajátítása.* Komáromi Lapok, 1922. május 27.: p. 5.





11. Az Erzsébet királyné gőzös a komáromi kikötőben. MMKM TFGY 2018.71.1.

érte, a közgyűlés a biztos bevétel érdekében elfogadta az ajánlatot. Bár voltak, akik ezt a lőporgyár bezárása után a helyi kisipar koporsójába vert újabb szögnek és a „cseh nagytőke” terjeszkedésének tekintették, a város az eladással részben a saját költségvetését akarta stabilizálni, illetve a munkanélküliség visszaszorítását várta az új befektetőtől.<sup>40</sup> Ezzel párhuzamosan a Közmunkaügyi Minisztérium tárgyalásokat folytatott a Škoda Művekkel, és 1923. április 27-én aláírták a bérleti szerződést. Az állam 25 évre adta bérbe az üzemet évi 150 ezer koronáért, amelyben a korszerűtlen berendezéseket és szerszámokat a vállalat újjakra cserélhette, de bizonyos összeg fölött ehhez a minisztérium engedélyére volt szüksége. Lefektették kölcsönösen a felmondási feltételeket, a Škoda Művek pedig kötelezte magát, hogy a gyártáshoz lehetőség szerint hazai nyersanyagot használnak, illetve átveszik a korábbi munkásokat, akiket azonban – mint később kiderült – megfelelő indoklás mellett idővel lecserélhettek.<sup>41</sup>

40| A közgyűlés a telek eladását azzal a kikötéssel szavazta meg, hogy „a gyárban ez ideig alkalmazott helybeli munkások ott tovább is alkalmazva legyenek és a helybeli munkásoknak a gyárban való alkalmazás tekintetében elsőbbség biztosításuk [...]” ŠA Nitra, pob. Komárno, f. OÚK, 5298/1923. adm. A képviselői közgyűlés véghatározata, 1923. május 4. 5298/1923.

41| HOLKA 1969: pp. 54–56.



1923. május 1-jétől tehát a Škoda Művek irányítása alatt a hajógyár fennállásának új szakasza kezdődött, amely a termelés szempontjából fontos elmozdulást képzelt el a korábbi gyakorlathoz képest. A vállalatban felismerték, hogy az ország belső piaca képtelen eltartani az üzemet, ezért az exportra kellene koncentrálni. Más külföldi társaságokkal szemben viszont csak úgy válhatnak versenyképpessé, ha komoly fejlesztéseket hajtanak végre, és átmenetileg kisebb, alig nyereséges munkákat is elvállalnak. Az első két évben – a Közmunkaügyi Minisztérium engedélyével – másfél millió korona értékben korszerűsítették az elavultnak számító berendezéseket, majd 1926-ban villamosították az üzemet.<sup>42</sup> Jellemző volt az 1920-as évek második felére, hogy a gépekre, eszközökre minden évben körülbelül tízszer annyit költöttek, mint az épületek felújítására, mivel a MFTR-től örökölt műhelyek állapotát kielégítőnek tartották. A különböző gépek, motorok, kazánok cseréje során a költségeket jelentősen csökkentette, hogy ezek többségét nem külső beszerzőktől kellett megvásárolni, hanem a Škoda Művek más üzemeiben egyszerűen legyártották azokat.

A hajógyár a bérbeadás után eleinte javításokat vállalt hazai és külföldi megrendelőknek, az első saját gyártmányát, a 450 lóerős *Bratislava* vontatóhajót 1924 áprilisában bocsátották vízre.<sup>43</sup> Az évtized végéig kerek és csavaros folyami hajókat,<sup>44</sup> uszályokat, tankhajókat, őrnaszádokat gyártottak, és termékeik eljutottak többek közt Bulgáriába, Romániába, Törökországba, sőt Afrikába és Ázsiába is. A megrendelések értékének éves összege erősen hullámzott – az egyik legjövedelmezőbb évben, 1927-ben például 12 millió korona volt, majd egy évvel később ennél 3 millióval kevesebb.<sup>45</sup> Az egyik legfontosabb üzletet Kínával kötötték, amely 4 oldalkerekes, folyami gőzöst rendelt, darabjáért 2,33 millió koronát ajánlva. Mindezek ellenére kijelenthető, hogy a megrendelések az 1920-as években elmaradtak a korszerűsítésekhez fűzött várakozások mögött, és ez látszott a hajógyár személyzetének elégedetlenségén.

1921 és 1923 között a hajógyáron belüli alacsony foglalkoztatottság miatt a munkások számtalan panaszlevelet írtak különböző hatóságoknak, gyűléseket szerveztek, kevés eredménnyel. A Škoda Művek színre lépése után sokan reménykedtek némi állandóságban, de az alkalmazottak létszáma az évtized végéig továbbra is erősen függött<sup>46</sup> a megrendelésektől, és széles skálán, 250 és 400 között hullámzott. Az elbocsátások különösen akkor

42| HOLKA 1969: pp. 59–60.

43| *Hírek néhány sorban*. (c. n.) Dunántúl, 1924. április 13.: p. 2.; *Nyolc nap krónikája (április 13.)*. Világ, 1924. április 16.: p. 8.

44| *Nová motorová loď čs. dunajskej paroplavebnej spoločnosti*. Slovenský denník, 1928. február 17.: p. 3.

45| HOLKA 1969: p. 60.

46| ŠA Nitra, pob. Komárno, f. OÚK, 195/217. prez. Situačná zpráva za I. štvrtok 1927. Komárno, 1927. március 24. p. 3.

keltettek nagyobb visszhangot, amikor helyiekről, sőt adott esetben a gyár köztisztelőiben álló, több évtizede ott dolgozó embereiről volt szó. Trunetz Ferenc hajókovács például 1904 óta dolgozott az üzemben, 1925-ben munkahiányra hivatkozva elbocsátották, és az eljárásban különösen azt sérelmezte, hogy helyére fiatal és „idegen” újoncok kerültek: „[...] *tebát csak ennyi becsülete van egy 22 évet keresztül dolgozott minden munkában gyakorlattal bíró munkásnak hol ott pár hónapot dolgozó munkások állást nyernek ugyan abban az üzemben kik nem is ide valóak faluról és szomszéd városokból jöttek ide.*”<sup>47</sup> Előfordult, hogy mindezek mögött etnikai konfliktusokat véltek felfedezni,<sup>48</sup> ahogyan az 1925-ös tömeges elbocsátások miatti tiltakozó levelében is óvatosan sejtetni merete az észak-komáromi városi tanács.<sup>49</sup> A vállalat alkalmazotti politikája ugyanis nem maradt „belügy”, hanem a város vezetése több okból kifolyólag is élénken figyelte azt, olykor felemelve hangját. Tette ezt egyrészt a városban uralkodó egyébként is magas munkanélküliség miatt, amelynek enyhítését többek közt a Škoda Művektől várták. A hajógyári telket azzal a kikötéssel adták el, hogy a helybeliek alkalmazása prioritást élvezzen, ehhez képest átverve érezték magukat a városházán, és állami rendeletek betartására hivatkoztak. A vállalat próbált gesztusokat gyakorolni (például kisebb összegeket adományozott helyi jótékony célokra), de az elbocsátások<sup>50</sup> így is óriási terheket raktak a városvezetés vállára.

A két világháború között mind az észak-komáromi szociáldemokrata, mind a kommunista szervezetek egyik legaktívabb tagja a hajógyári munkásokból került ki. Köztük – reflektálva az aktuális országos viszonyokra – éles rivalizálás folyt, és gyakran vádolták egymást „az ügy elárulásával”,<sup>51</sup> de követeléseik alapvetően megegyeztek: tiltakoztak az élelmiszerek magas ára, az alacsony bérek, a kevés állami megrendelés miatt, a munkanélküliség csökkentését és a lakhatás megoldását követelték.<sup>52</sup> Gyakoriak voltak a sztrájkok, a város utcáin zajló tüntetések közül pedig kiemelkedtek a május 1-jei megmozdulások. A korabeli munkásmozgalmi sajtóban Komárom a „nyomorgók városaként” jelenik meg,

47| ŠANitra, pob. Komárno, f. OÚK, 9100/1925. adm. Trunetz Ferenc magyar és szlovák nyelvű levele a járási főnök úrnak, Komárno, 1925. május 21.

48| A Nép című újságban kiemelték, hogy a kirúgások célpontjai „*valamennyien magyarok*”. *Magyar munkások tömeges elbocsátása a megszállott Komáromból.* A Nép, 1925. április 2.: p. 9. A Komáromi Lapok egy 1922-es cikkében Kiss Pál portást szólaltatta meg, akitől saját bevallása szerint a csehek megtagadták járandóságait, majd a nemzetisége miatt elbocsátották, ráadásul a téli hónapokban. „*Még az a szerencsém, hogy a havonkint a budapesti központtól megjeleni szokott magyar igazgató [...] megígérte, hogy elhelyeznek a budapesti központban*” – reménykedett. Mert magyar volt. Komáromi Lapok, 1922. január 28.: p. 5.

49| A városi tanács 1925. február 10-i levelét idézi: HOLKA 1969: p. 64.

50| *Üzem korlátozás a komáromi Škoda hajógyárban.* Szózat, 1925. április 25.: p. 14.

51| *Nem mennek lépve a szocdem vezéreknél.* Kassai Munkás, 1928. július 18.: p. 3.

52| *Tüntet a komáromi munkásság.* Kassai Munkás, 1927. február 5.: p. 8.

ahol az „imperialista cseh tőke”<sup>53</sup> idegen munkásokat alkalmaz, míg az elbocsátott helyiek kiszorultak a városon kívülre, ahol nyomortanyákon élnek.<sup>54</sup> A tiltakozások gyakran a rendőrökkel való összecsapásokig fajultak, míg a verbális támadások célkeresztjébe olykor a város vezetősége is bekerült, amiért az tehetetlenül szemléli a Škoda Művek eljárását. Ezen nyomás alatt igyekezett tehát a városi tanács a vállalatnál eredményeket elérni, inkább kevesebb, mint több sikerrel.<sup>55</sup>

A helyzet a gazdasági válság alatt természetesen nem javult. A megrendelések drámaian csökkentek, értékük 1930-ban az 1929-es évi mindössze háromnegyedét érte el.<sup>56</sup> Főként a külföldi vevők száma szűkült, ezért az állam a saját megrendeléseivel próbálta életben tartani a hajógyárat. Ennek keretein belül katonai célú vízi járműveket is gyártottak, amelyek közül a *President Masaryk* dunai őrhajó kétségtelenül kiemelkedett a sorból, sőt a Škoda Művek fémjelezte korszak egyik legfontosabb termékének számított. Csehszlovákia a dunai katonai jelenlétét az 1920-as években nem tartotta elégségesnek, ezért rendelt – a New York-i „fekete csütörtök” előtt egy hónappal – egy korszerű monitort, amelynek demonstratíván az államalapító elnök nevét kellett viselnie. A munka megkezdése után egy évvel, 1930 októberében bocsátották vízre, és a magyarországi sajtóban éles visszhangot váltott ki.<sup>57</sup> A 45 méter hosszú, 6 méter széles monitort ágyúkkal és nehézgéppuskákkal szerelték fel,<sup>58</sup> átlagosan 40 ember szolgált rajta, majd az ország 1939-es szétesése után igencsak kalandos utat járt be.

53| Az egykori lőporgyár csehek általi felszámolása láthatóan mély nyomot hagyott a fejekben. A Munkás című lap egyik cikke szerint a hajógyárat a Škoda Művek tudatosan leépíti, mivel szeretné kihasználni a csekély bérösszeget az államtól átvett üzemet, hogy „a bérlét lejárta után potom árért megvehesse és Szlovenszkóból elvihesse ezt a gyárat is.” *Racionalizálás a munkásság bőrére*. Munkás, 1928. január 27.: p. 4. Hasonló olvasható egy 1927-es felhívásban: „Komáromból szállították el legelőször a gyári gépeket és az egykor élettől lüktető várost a fokozatos leépítés következtében temetővé változtatták. [...] Az ipar leépítése tovább folyik – a komáromi hajógyár eddig munka helyett csak ígéreteket kapott, – a telepítéseket még nagyobb arányban tovább akarják folytatni.” ŠA Nitra, pob. Komárno, f. OÚK, 142/1927. prez. Felhívás a komáromi és ógyallai járás összes képviselőtestületeihez, szakszervezeteihez, szövetkezeteihez, üzemeihez és majorjaihoz!

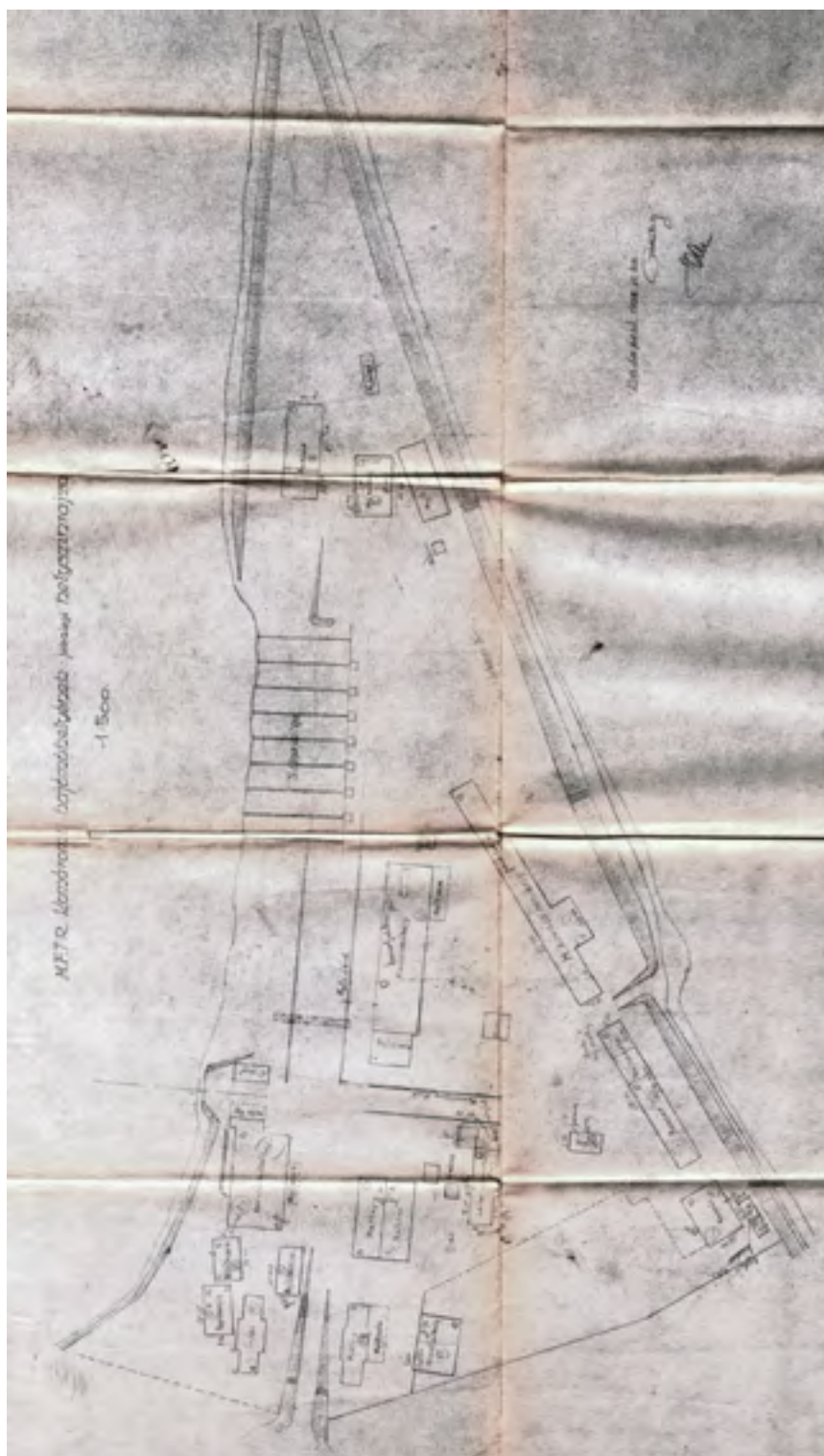
54| A ma is Kabátfalunak nevezett egyik komáromi külső városrész állítólag az akasztófahumor jegyében kapta ekkoriban nevét, mivel azok építették oda kunyhóikat, akiknek már csak a kabátjuk maradt meg. *520 Ké lakbér dísznőőlért*. Kassai Munkás, 1928. január 27.: p. 3.

55| Az elbocsátások feltételeit illetően a munkáltató igyekezett széles mozgásteret biztosítani magának, ahogyan az a komáromi jegyzői hivatalba megküldött egyik dokumentumban is olvasható. ŠA Nitra, pob. Komárno, f. OÚK, 9960/1930., 9391/1931. adm. Pracovní rád pro Akciovou společnost dříve Škodovy závody v Plzni, závod v Komárně. V Praze dne 4. června 1928.

56| HOLKA 1969: p. 72.

57| A Debreczeni Újságban például azért marasztalták el a prágai kormányt, amiért válsághelyzetben fegyverkezéssel foglalkozott: „Ha az egész világ nem nyögne a nyomor és az ínség járma alatt, s ha a nyomasztó közállapotok nem súlyosbodnának vállainkra, hogy vért és verejtéket legyünk kénytelenek izzadni, akkor a komáromi volt magyar hajógyárból kikerült 'Masaryk' hadihajó vízrebocsátása és felszentelése alkalmával barsányan kacagni szeretnénk. De így csak azt mondjuk, hogy abban a háborúban, amelyre Csehszlovákia készül, a közismert fehér zsebkendőnek lesz a legnagyobb szerepe s így a hadihajó felszentelési ünnepség alkalmával a Masaryk hadihajóra biztonság okából már most fel kell szerelni – a fehér lobogót, a cseh árulás közismert jelvényét.” *Csehszlovák hadihajója*. Debreczeni Újság, 1930. október 21.: p. 1.

58| DEZSÉNY MIKLÓS 1937: *Folyami harcgegyeségek új fejlődési irányai*. Magyar Katonai Szemle. 7. évf. 3. negyedév: p. 72.



**12. Az 1936-os helyszínrajzon láthatóak a változások az 1918-as állapothoz képest, köztük a sólyapálya melletti új hajókihúzó, valamint a korábbi gépműhely eltűnése. MMKM HMRGY 79.4.22**

A néhány kisebb-nagyobb projekt azonban képtelen volt elegendő munkával ellátni a hajógyár korábbi alkalmazottait, ezért jelentős elbocsátások történtek. Míg az 1920-as években több százan, akár négyszázan keresték ott kenyerüket, 1930-ban átlagosan 188-an, 1931-ben 202-en, 1932-ben 129-en, 1933-ban pedig mindössze 104-en.<sup>59</sup> A mélypontot kétségtelenül az 1932. őszi és 1933. tavaszi közti fél év jelentette, amikor a létszám még 100 fölé sem kúszott. Az üzemi intézkedések okozta magas munkanélküliség természetesen nem tekinthető elszigetelt jelenségnek, az egész városra jellemző volt, így a hajógyári kommunisták tüntetései alkalmával könnyen találtak külső szövetségeseket. A demonstrációk egy része a hatóságok erőszakos eszközeivel ért véget, míg némelyik elérte, hogy a városi tanácsban foglalkozzanak a nyugtalanító szociális kérdésekkel.

Ezalatt a Škoda Művek különböző engedményeket kért a Közmunkaügyi Minisztériumtól, többek közt az éves bérleti díj egy részének elengedését. A gazdasági nehézségek mellé ugyanis komoly balszerencse társult: a munkásokat ért baleseteken<sup>60</sup> kívül 1927-ben egy kisebb,<sup>61</sup> majd 1930-ban egy nagyobb tüzeset pusztított a hajógyárban. Utóbbi során egy rövidzárlat következtében kigyulladt a fémmegmunkáló eszközök épülete, és mivel nem tartózkodott épp ott senki, a tűz átterjedt más létesítményekre is.<sup>62</sup> Az észak- és dél-komáromi tűzoltók közös erőfeszítéseinek köszönhetően elkerülték a gyár teljes pusztulását, azonban egy tucatnyi nagy gép így is a lángok martalékává vált, a *President Masaryk* monitor belső berendezése pedig megsérült.<sup>63</sup> A tüzeset miatt számtalan munkást elbocsátottak, és akik közülük rögtön bejelentették magukat munkanélkülinek, azokat az állam igyekezett segélyben részesíteni.<sup>64</sup> A megítélt kártérítés 750 ezer koronára rúgott, emellett a vállalat a szerencsétlenséget kihasználva, egy régi álmának megvalósítását szerette volna az államtól kikényszeríteni: egy modern gépisólya kiépítését, amelynek költségeit az állam valamilyen formában magára vállalta volna. A Škoda Művek már a bérlés kezdete óta tervezett átállni a javítandó hajók kézi kihúzásáról a gépi mozgatásra, mivel előbbit veszélyesnek és kevésbé hatékonynak tartották, ráadásul egyszerre túl sok munkást vont el egyéb teendőiktől. A hivatalos indoklás szerint a villanyerőre berendezett hajókihúzótól a munka gyorsítását, egyszerűsítését várták, amely a teljesítményen és minőségen egyaránt javítana, így a versenyképesebbé váló hajógyár végső soron ismét

59| HOLKA 1969: p. 76.

60| „Munkaközben”, *Népszava*, 1927. november 11. p. 9.

61| „Leégett a komáromi hajógyár egy része”. *Kassai Munkás*, 1927. december 28. p. 3.

62| *Leégett a komáromi hajógyár – 200 munkás elvesztette kenyerét.* *Népszava*, 1930. november 30.: p. 20.

63| *Leégett a komáromi cseh hajógyár.* *Kis Újság*, 1930. november 26.: p. 5.; *Velký požiar v komárňanskej lodnici.* *Slovenský denník*, 1930. november 26.: p. 1.

64| ŠA Nitra, pob. Komárno, f. OÚK, 996/1931. *adm. Dělnictvo z lodnic – akc. spol., dř. Škodovy závody v Komárne – státní příspěvek* k podpoře nezamestnaných. V Praze dne 10. března 1931.



több alkalmazottat foglalkoztathatna. Mivel a vállalat nem szívesen fizette volna ki teljes mértékben saját zsebből ezt a nagy beruházást, az állammal való egyezkedés elhúzódott, és a munka végül csak 1935-re fejeződött be.<sup>65</sup> Emellett a műhelyekben is történtek változtatások, kisebb átépítések.

## Fellendülés és újabb váltás

Agazdasági válság 1933 utáni enyhülése a hajógyárat még sokáig elkerülte, mivel a megrendelések messze elmaradtak az 1929 előtti csúcstól. 1934-ben havi átlagban még mindig csak 134-en, 1935-ben 120-an dolgoztak, és az évtized közepéig hasonló pangás volt jellemző Észak-Komáromra is (általában 1000 és 2500 közt mozgott az állástanulók száma, ami a téli hónapokban olykor 4000 fölé is szökött a 21 ezres városban).<sup>66</sup> Értelemszerűen ez magával vonta a korábbi huzavonák folytatását a hajógyári munkások, az üzem vezetése és a városi tanács között. Több száz fős tüntetések, petíciókban megfogalmazott követelések, sőt sztrájkok követték egymást. Bár az 1936 és 1938 közötti néhány év látható javulást hozott (1938 első felében például már átlagban 362-en dolgoztak a hajógyárban<sup>67</sup>), voltak olyan elbocsátási hullámok,<sup>68</sup> amelyek mögött bizonyos sajtótermékek ismét etnikai okokat véltek felfedezni,<sup>69</sup> ezzel nyomást helyezve a Škoda Művekre. A vállalat ezzel szemben minden alkalommal a megrendelések hiányára hivatkozott, kiemelte, hogy csak átmeneti jelleggel éreszti útnak a dolgozókat, és csökkentett munkaidőben sem volt hajlandó alkalmazni őket.<sup>70</sup>

Miközben Észak-Komárom az 1930-as évek közepére anyagi csődbe került,<sup>71</sup> a hajógyárba igyekeztek új életet lehelni, és erre nem csak a bérlő, hanem az állam részéről is igény jelentkezett. A Duna szerepe felértékelődött a nemzetközi kereskedelemben, és

65| HOLKA 1969: p. 85.

66| HOLKA 1969: p. 90.; 91.; 94.

67| HOLKA 1969: p. 97.

68| *Prepúšťanie robotníkov v komárňanských lodeniach*. Slovenský hlas, 1938. február 26.: p. 7.

69| Egy 1936-os cikk szerint például az üzem vezetősége célzottan távoli vidékekről hívja a nem magyar nemzeti-ségű tanoncokat, míg a helyi magyar munkaigénylőket teljesen mellőzi. *A komáromi hajógyárban nem vesznek fel magyar munkásokat*. Magyarság, 1936. október 21.: p. 4.

70| ŠA Nitra, pob. Komárno, f. OÚK, 4094/1938. adm. A Škoda Művek 1937. március 27-i, 1938. február 8-i és 1938. április 19-i levelei a komáromi jegyzői hivatalnak a hajógyárban történt elbocsátások ügyében.

71| A pénzügyi mélyrepülésben nagy szerepe volt a magas munkanélküliséggel járó szociális kiadásoknak. A város a népkonyhák fenntartására, a nélkülözőknek nyújtott élelmiszercsomagokra és tűzifára a következő összegeket költötte: 1933-ban 243.076,30 koronát, 1934-ben 115.265,50-et, 1935-ben 131.234,35-öt, 1936-ban 112.271,98-at. ŠA Nitra, pob. Komárno, f. OÚK, 16879/1937. prez. Pomocná dobročinná akcia politických úradov pre strádajúcich nezamestnaných.

a termékek szállításához természetesen megfelelő hajóparkkal is rendelkezni kellett.<sup>72</sup> Az állami propagandában erőteljesen megjelent a Fekete-tenger és Délkelet-Európa mint kijutási cél, ahol új piacok érhetőek el, főként, miután egyre inkább javulni kezdett a csehszlovák–szovjet viszony. Ilyen hátszéllel történhetett meg, hogy néhány évvel a foglalkoztatási mélypont és az üzem egy részének leégése után a komáromi hajógyártat már a diplomáciában is reprezentációs célokra használták, és megszorodtak a presztízsbetűzésok. Ilyennek tekinthetjük a britek által rendelt *Princess Elizabeth* háromcsavaros vontatóhajó építését<sup>73</sup> vagy – az ekkor két uralkodási ciklusa közötti időszakot töltő – Mihály román hercegnek gyártott motorcsónakot.

A megrendelések értéke kezdett emlékeztetni a világválság előtti évekre, miközben újabb fejlesztések zajlottak az üzemben. A Škoda Művek igyekezett az akkori „marketinges” eszközökkel Komáromot felrajzolni az európai hajógyártás térképére, a vállalaton belül pedig átszervezések történtek, keresve az optimális működést. Utóbbiak során sajnos a költséghatékonyság gyakran a transzparencia kárára zajlott, ami a komáromi egység számára bizonyos kellemetlenségekkel járt. Ennek az alapvetően prosperáló néhány évnek a szimbolikus csúcspontja kétségtelenül az 1937. szeptemberi nagy ünnepély volt. A 19. századi szlovák nemzeti mozgalom emblemikus alakjairól elnevezett három tankhajó, a *Štúr*, a *Štefan Moyzes* és a *Vajanský* felavatása volt az ünnepség apropója, amely a kelet-európai német terjeszkedés idejében a kisantant demonstratív aktusaként is értelmezhető. A három hajó egyenként 500 t kőolaj vagy egyéb ásványi nyersanyag szállítására volt alkalmas, és a román–csehszlovák dunai kereskedelem fellendítését várták tőlük.<sup>74</sup> Kissé furcsa látványt nyújthatott a valaha szebb napokat élt Észak-Komáromban gyülekező neves vendégek hada, akik között a diplomatakon és a hadsereg tisztjein kívül ott találjuk a csehszlovák, jugoszláv, román, osztrák, brit gőzhajózás magasrangú képviselőit. Mindannyian Milan Hodža miniszterelnök szeptember 11-i látogatására vártak, aki az előzetesen összeállított programot<sup>75</sup> követve szemlét tartott az üzemben, ünnepi beszédben méltatta az ottani, stratégiaileg is fontos hajógyártást, felavatta az említett három vízi járművet, majd a britek meghívására látogatást tartott a *Princess Elizabeth* hajón. Hodža a beszámolókat szerint határozott fellépést mutatott külföldi szövetségesei előtt,

72| *Ötvenötmillió koronát költ a dunai hajópark fejlesztésére Csehország*. Közgazdasági és Közlekedési Tudósítók, 1937. április 7.: p. 3.; *V komárňanskom prístave sa očakáva čulý ruch*. Slovenský denník, 1935. május 8.: p. 6.

73| A britek, saját elmondásuk szerint a hajó építését nem véletlenül bízták a Škoda Művekre, és az üzlettel a brit–csehszlovák dunai együttműködés erősödését várták. *Celú prácu čs dunajplavby budujeme v rámci malodobových paroplavebných spoločností*. Slovenský denník, 1937. június 22.: p. 8.

74| HOLKA 1969: p. 87.

75| ŠA Nitra, pob. Komárno, f. OÚK, 1131/1937. prez. Oficiálny zájazd pána predsedu vlády Dr. Milana Hodžu v dňoch 11. a 12. septembra 1937 do Komárna, Nových Zámkoch a Bratislavy, príloha. Bratislava, 8. sept. 1937.

és elégedett volt a komáromi fogadtatással. Szinte pontosan egy évvel később a müncheni tárgyalásokon nyugati partnerei a béke reményében feltárlják Németországnak a Szudéta-vidéket, Hodža pedig Franciaországba emigrál.

Természetesen 1938 elején senki sem sejtette, hogy az év végére Észak-Komárom visszakerül Magyarországhoz, a hajógyár pedig ismét a MFTR kezelésében lesz. A megrendelések teljesítése mellett erre az évre tervezték a műhelyek javítását, amelyek közül néhány már olyan rossz állapotba került, hogy a lakatos- és bádogosmunkák többségét az udvaron végezték.<sup>76</sup> Ugyanekkor a határ túloldalán, Dél-Komáromban a MFTR hajóállomásának áthelyezéséről és új raktárépületének felállításáról<sup>77</sup> folytak tárgyalások, amelyhez az infrastruktúra kiépítését a vállalat részéről a várostól várták.<sup>78</sup> A hajógyár műhelyeinek felújítását végül a világtörténelmi események elsodorták, és majd a háború alatt az új tulajdonos volt kénytelen azzal foglalkozni. Ehelyett a müncheni egyezmény után, amikor felmerült, hogy Észak-Komárom akár már a közeljövőben Magyarországhoz kerülhet, kitört a pánikhangulat a Škoda Műveknél.

Napokkal az észak-komáromi régi vármegyeház épületében zajló csehszlovák–magyar tárgyalások előtt a hajógyárban gyors leltárat kellett végezni, és a Közmunkaügyi Minisztériumból megparancsolták a vállalat vezetőségének, hogy a Škoda Művek tulajdonán túl az állami vagyont is szállíttassák el az üzemből Pozsonyba. Az evakuálás során a modern berendezések és gépek prioritást élveztek, de az akció apró szépséghibája a hajógyári munkások ellenállása volt, akik nem voltak hajlandók az előkészített hajókra felpakolni az anyagot. Mivel a feladatra külső munkaerőt kellett szerezni, a rakodás több napig húzódott, egészen október 8-ig, tehát már azelőtt lezárult, hogy a Kánya Kálmán vezetésű magyar delegáció megérkezett volna.<sup>79</sup> A hajógyárat villámgyorsan leszerelték, ugyanakkor az túlzásnak tűnik, amit a magyar sajtó helyi tudósításaiban<sup>80</sup> állítottak, miszerint a csehek mindent elvittek, „ami mozdítható”, sőt az épületeket is lebontották. Miután a csehszlovák–magyar kétoldalú tárgyalások 1938 októberében nem vezettek kompromisszumra, az új határok kijelöléséről nem az érintettek döntöttek, hanem

76| HOLKA 1969: p. 89.

77| Egy 1938. május 7-i terv szerint az épület költségeit 20.963,90 pengőre becsülték. MNL OL Z 1140, 5. doboz, 119. dosszié, Komárom-dunajobbparti hajóállomás építése ügyében Földművelésügyi Minisztériummal és MÁV-val levelezés, jegyzőkönyv, helyszínrajz, költségvetés, 1937–1941. Lázás János győri építőmester költségvetési terve az MFTR részére Komáromban (jobbparton) építendő raktárépület építési munkáiról.

78| Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, Témagyűjtemény, TEMGY 30. 3640/1938, Levél Alapy Gáspár, Komárom megyei város polgármesteréhez, tárgy: a komáromi hajóállomás áthelyezésével kapcsolatos költségek egy részének áthárítása az ottani városra. p. 1.

79| HOLKA 1969: pp. 89–90.

80| Lásd többek közt: *Terrorizálnak – és burcolkodnak a csehek*. 8 Órai Újság, 1938. október 14.: p. 1.; *Komárom a szabadulás mámorában*. Magyarország, 1938. október 6.: p. 2.

azokat döntőbírók húzták meg november 2-án a bécsi Belvedere-palotában. Így került vissza Észak-Komárom Magyarországhoz a németek és olaszok jóvoltából, a hajógyár pedig a magyar állam tulajdonába, majd november 6-ától a MFTR kezelésébe. Az átadás-átvétel komolyabb incidensek nélkül zajlott, ugyanakkor egy hosszabb tulajdonjogi és kárpótlási vita kezdetét jelentette, amely azonban jelen tanulmány időbeli kereteit meghaladja. Egy további publikációban ugyancsak izgalmas vizsgálatok tárgyát képezheti, hogy miként tudott az üzem visszailleszkedni a magyar hajógyártásba, milyen volt a pozíciója a MFTR-en belül az újpesti műhelyhez képest, és hogyan hatott rá a háború.

## Összefoglalás

„Nagy-Komárom” létrejötte és az Erzsébet-szigeten lévő hajógyár felállítása – nem véletlenül, elsősorban a helyi infrastruktúra fejlesztésének köszönhetően – a 19. század végén szinte egybeesett. Mindkettő életében megfigyelhető innentől egy fejlődési ív, amelynek két évtizeddel később a világháborús összeomlás és a határmódosítások vetettek véget. A Duna két oldalán lévő egykori városfelek az 1920-as, 1930-as években egymáshoz képest aszimmetrikus utat jártak be: „Dél” kezdte elveszíteni falusias jellegét és erősen felzárkózott, míg Észak-Komárom nem találta helyét az új államban, egyfajta szűrkezónába került, ahol elmaradtak a komolyabb beruházások, és magas volt a munkanélküliség. Az általános leépülésen belül üdítő kivételt jelentett a kikötő és bizonyos fázisaiban a hajógyár esete, amelyek fejlesztéséhez az államnak (is) kiemelt érdeke fűződött. Pozsony mögött Komáromé lett az ország második legnagyobb dunai kikötője, a hajógyárban pedig a kereskedelemhez, személyszállításához, katonai és egyéb célokhoz szükséges vízi járműveket gyártottak – az 1923 és 1938 közti másfél évtizedben összesen 53-at, részben külföldi vevőknek. A gyár alkalmazottainak száma a megrendelésektől függően erősen hullámzott, valódi stabilitás a vizsgált időszakban ritkán állt be. Az 1920-as évek elején a MFTR-től való átállás rendkívül nehezen ment, és az üzem valójában csak az évtized második felében talált magára. Az 1919-es átvételkor 156 alkalmazottal<sup>81</sup> rendelkezett, amely tíz évvel később meghaladta az első világháború előtti szintet, és olykor elérte a 300–400-at. A gazdasági válság rendkívül érzékenyen érintette a gyárat, és ez meglátszott a létszámon is, amely az 1932–1933-as mélyponton 100 alá esett. A munkanélküliek számának növelése miatt a hajógyár vezetése gyakran került összetűzésbe az éppen elég gonddal és szociális problémával küszködő városvezetéssel, amely a helyi sajtóval együtt

81| Összehasonlításképp: az újpesti műhelyben az odavándoroltakkal együtt 1920-ban 250–280 fő dolgozott. KOVÁCS 1967: p. 52.

olykor etnikai okokat sejtett az elbocsátások és az új munkavállalók felvételének hátterében. Az 1930-as évek közepére az üzem kilábalt a válságból, míg a város éppen fordítva, ekkor jutott csődbe és közvetlen állami irányítás alá. A következő években szinte soha nem látott magas számban dolgoztak a hajógyárban, a városban pedig a csehszlovák miniszterelnök az egyik 1937-es látogatását<sup>82</sup> éppen az ott gyártott hajók körüli ceremóniának szentelte, ezzel hangsúlyozva a létesítmény fontosságát az állam szemében. A Škoda Művek a korábbi gyakorlatát félretéve (vagyis az új gépek beszerzése prioritást élvezett) az évtized végére tervezte az üzem épületeit is felújítani, amelyre azonban az első bécsi döntés miatt már nem került sor. A gyárat újra kezelésbe vevő MFTR így 1938-ban szinte alig használható műhelyeket talált a hajógyár helyén, ahonnan az egyébként valóban korszerű gépek nagy részét elszállították. Innentől mind a város, mind a gyár életében egy újabb rövid szakasz következett be, amelyet részben a Magyarországra való visszatagolódás, részben a háborús nehézségek jellemeztek.

## Felhasznált irodalom

- BOTTONI, STEFANO 2011: Komárom–Komárno. Határmenti mindennapok és párhuzamos életek a szocializmus korszakában. In: Vajda Barnabás (szerk.): *Állambatár és identitás – Komárom/Komárno*. Selye János Egyetem Tanárképző Kara, Komárom: pp. 129–176.
- DEZSÉNY MIKLÓS 1937: *Folyami harcegyeségek új fejlődési irányai*. Magyar Katonai Szemle, 7. évf. 3. negyedév: pp. 71–72.
- HOLKA, FILIP 1969: *Slovenské lodenice Komárno*, Práca, Pozsony.
- KECSKÉS LÁSZLÓ 1978: *Komáromi mesterségek*. Madách, Pozsony.
- KISS JÓZSEF 2004: *Szlovákia helye és szerepe Milan Hodža geopolitikai koncepciójában (1. rész)*. Fórum Társadalomtudományi Szemle, 6. évf. 2. sz.: pp. 83–98.
- KOVÁCS ÉVA 2000: Határváltó diskurzusok: Komárom 1918–22, 1938. In: Bárdi Nándor (szerk.): *Konfliktusok és kezelésük Európában. Technikák és hagyományok*. Teleki László Alapítvány, Budapest: pp. 181–212.
- KOVÁCS MIKLÓS 1967: *A MFTR, MESZHART és MAHART hajóműhelyeinek története*. Gépipari Tud. Egy., Budapest.

82| Hodža a Jókai Móra megemlékező ünnepségeken is részt vett abban az évben, sőt a Jókai-szobor alapköveté-lénél hosszú, magyar nyelvű beszédet mondott. MÁCZA MIHÁLY 1993: *A komáromi Jókai-szobor története*. Limes, 6. évf. 3–4. sz.: p. 97.



- MÁCZA MIHÁLY 1981: A politikai erőviszonyok alakulása egy dél-szlovákiai határvárosban az első Csehszlovák Köztársaság idején (Komárom 1919–1938). In: *Új Mindenes Gyűjtemény 1980*, Madách, Pozsony: pp. 86–110.
- Mácza Mihály: *Élő történelem*. A Hét, 1981. június 13.: p. 3.
- MÁCZA MIHÁLY 1993: *A komáromi Jókai-szobor története*. Limes, 6. évf. 3–4. sz.: pp. 89–116.
- MÁCZA MIHÁLY 1997: *Komárom szerepe a dunai hajózásban*. Limes, 10. évf. 1. sz.: pp. 31–35.
- MÁCZA MIHÁLY 2004: *Az impériumváltás és következményei Komáromban (1919–1938)*. Limes, 17. évf. 3. sz.: pp. 113–126.
- Sikos T. Tamás – Tiner Tibor (szerk.) 2007: *Egy város – két ország. Komárom – Komárno*, Selye János Egyetem Kutatóintézete, Komárom.
- <https://mek.oszk.hu/09100/09102/09102.pdf> Utolsó elérés: 2020. 06. 29.
- SIMON ATTILA 2011: *A kettéosztott város. Az állambatár és az etnikumok közötti választóvonal által kettéosztott Komárom a két háború között*. Fórum Társadalomtudományi Szemle, 13. évf. 2. sz.: pp. 87–99.

## Sajtóanyag

- Rövidhír – Közgazdaság*. (c. n.) Az Újság, 1917. május 18.: p. 9.
- A csehek kikötőépítései a Dunán*. Új Nemzedék, 1922. március 19.: p. 12.
- A Skoda-művek átveszik a komáromi kikötőt*. Világ, 1923. március 17.: p. 10.
- A Skoda-művek Komáromban*. Pesti Napló, 1923. május 3.: p. 8.
- Hírek nébány sorban*. (c. n.) Dunántúl, 1924. április 13.: p. 2.
- Nyolc nap krónikája (április 13.)*. Világ, 1924. április 16.: p. 8.
- Ujság nélkül*. Komáromi Lapok, 1919. március 29.: p. 2.
- Az állami kikötő ügye*. Komáromi Lapok, 1921. október 18.: pp. 1–2.
- A komáromiak küldöttsége Prágában*. Komáromi Lapok, 1922. június 24.: p. 4.
- Miniszterek Komáromban*. Komáromi Lapok, 1922. július 11.: p. 2.
- A Komáromi Kikötő Érdekeit Védő Egyesület*. Magyar Hírlap, 1928. április 17.: p. 10.
- Az internáltak egy része megérkezett*. Komáromi Lapok, 1919. május 31.: p. 3.
- Sztrájk a hajógyárban*. Komáromi Lapok, 1920. szeptember 15.: p. 3.
- A munkásság sztrájkja*. Komáromi Lapok, 1920. október 13.: p. 2.
- A hajógyár telkének kisajátítása*. Komáromi Lapok, 1922. május 27.: p. 5.
- Nová motorová loďčs. dunajskej paroplavebnej spoločnosti*. Slovenský denník, 1928. február 17.: p. 3.
- Magyar munkások tömeges elbocsátása a megszállott Komáromból*. A Nép, 1925. április 2.: p. 9.
- Mert magyar volt*. Komáromi Lapok, 1922. január 28.: p. 5.

*Üzem korlátozás a komáromi Skoda hajógyárban.* Szózat, 1925. április 25.: p. 14.

*Nem mennek lépre a szocdem vezéreknek.* Kassai Munkás, 1928. július 18.: p. 3.

*Tüntet a komáromi munkásság.* Kassai Munkás, 1927. február 5.: p. 8.

*Racionalizálás a munkásság bőrére.* Munkás, 1928. január 27.: p. 4.

*520 Kč labbér disznóólért.* Kassai Munkás, 1928. január 27.: p. 3.

*Csehszág hadihajója.* Debreczeni Újság, 1930. október 21.: p. 1.

*Munkaközben.* Népszava, 1927. november 11.: p. 9.

*Leégett a komáromi hajógyár egyrésze.* Kassai Munkás, 1927. december 28.: p. 3.

*Leégett a komáromi hajógyár – 200 munkás elvesztette kenyerét.* Népszava, 1930. november 30.: p. 20.

*Leégett a komáromi cseh hajógyár.* Kis Újság, 1930. november 26.: p. 5.

*Velký požiar v komárňanskej lodenici.* Slovenský denník, 1930. november 26.: p. 1.

*Prepúšťanie robotníkov v komárňanských lodeniach.* Slovenský hlas, 1938. február 26.: p. 7.

*A komáromi hajógyárban nem vesznek fel magyar munkásokat.* Magyarság, 1936. október 21.: p. 4.

*Ötvenötmillió koronát költ a dunai hajópark fejlesztésére Csehszág.* Közgazdasági és Közlekedési Tudósító, 1937. április 7.: p. 3.

*V komárňanskom prístave sa očakáva čulý ruch.* Slovenský denník, 1935. május 8.: p. 6.

*Celú prácu čs. dunajplavby budujeme v rámci malodobových paroplavebných spoločností.* Slovenský denník, 1937. június 22.: p. 8.

*Terrorizálnak – és burcolkodnak a csehek.* 8 Órai Újság, 1938. október 14.: p. 1.

*Komárom a szabadulás mámorában.* Magyarország, 1938. október 6.: p. 2.

*Komáromi Hajógyár.* A Hét, 1966. május 1.: p. 19.

## Levéltári források

Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltár (MNL OL), Z 1140 (MFTR Műszaki Főosztály), 9. doboz, 204. dosszié.

Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltár (MNL OL), Z 1140 (MFTR Műszaki Főosztály), 9. doboz, 191. dosszié. Komáromi hajóműhely munkásállományának létszám- és bércimutatása az 1916. évben (1917. január 12.).

Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltár (MNL OL), Z 1140 (MFTR Műszaki Főosztály), 9. doboz, 192. dosszié. Komáromi hajóműhely munkásokról kimutatások, 1918–1919.

Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltár (MNL OL), Z 1140 (MFTR Műszaki Főosztály), 5. doboz, 119. dosszié, Komárom-dunajobbparti hajóállomás építése ügyében

- Földművelésügyi Minisztériummal és MÁV-val levelezés, jegyzőkönyv, helyszínrajz, költségvetés, 1937–1941. Lázás János győri építőmester költségvetési terve az MFTR részére Komáromban (jobbparton) építendő raktárépület építési munkáiról.
- Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltár (MNL OL), Z-864 (MFTR Elnöki Osztály iratai), 11. doboz, 11/53. MFTR Elnöki Osztály. Közgyűlési, igazgatósági és végrehajtóbizottsági ülési jegyzőkönyvek és iratok, 1921. Igazgatóság, 1921. október 22-i ülése Budapesten, pp. 5–7.
- Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltár (MNL OL), Z-864 (MFTR Elnöki Osztály iratai), 11. doboz, 11/53. MFTR Elnöki Osztály. Közgyűlési, igazgatósági és végrehajtóbizottsági ülési jegyzőkönyvek és iratok, 1921. Igazgatóság, 1921. november 30-i ülése Budapesten.
- Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltár (MNL OL), Z-864 (MFTR Elnöki Osztály iratai), 11. doboz, 11/55. MFTR Elnöki Osztály. Közgyűlési, igazgatósági és végrehajtóbizottsági ülési jegyzőkönyvek és iratok, 1922. Igazgatóság, 1922. december 22-i ülése Budapesten.
- Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltár (MNL OL), Z 1136 (MFTR Titkárság), 6. doboz, 202. dosszié. Komáromi hajóműhely Csehszlovákia részéről történő kisajátítása és kártalanítása: egyezmények, kimutatások, 1922–1923.
- Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, Témagyűjtemény, TEMGY 30. 3640/1938, Levél Alapy Gáspár, Komárom megyei város polgármesteréhez, tárgy: a komáromi hajóállomás áthelyezésével kapcsolatos költségek egy részének áthárítása az ottani városra.
- Štátny archív v Nitre, pracovisko Archív Komárno (Nyitrai Állami Levéltár Komáromi Fiókleveletára), fond Komárom Szabad Királyi Város iratanyaga, X. 1018/1919. 3449. A komáromi polgármester 1919. május 10-i levele Steiner Dénes hajóműhely főnök úrnak.
- Štátny archív v Nitre, pracovisko Archív Komárno (Nyitrai Állami Levéltár Komáromi Fiókleveletára), fond Okresný úrad Komárno (*A komáromi jegyzői hivatal fondja*), 3128/1923. adm. Jegyzőkönyv Komárom város pénzügyi- és ellenőrző bizottságának 1923. április 28-án a városi székház nagytermében tartott üléséről.
- Štátny archív v Nitre, pracovisko Archív Komárno (Nyitrai Állami Levéltár Komáromi Fiókleveletára), fond Okresný úrad Komárno (*A komáromi jegyzői hivatal fondja*), 5298/1923. adm. A képviseleti közgyűlés véghatározata, 1923. május 4. 5298/1923.
- Štátny archív v Nitre, pracovisko Archív Komárno (Nyitrai Állami Levéltár Komáromi Fiókleveletára), fond Okresný úrad Komárno (*A komáromi jegyzői hivatal fondja*), 195/217.

*prez.* Situačná zpráva za I. štvrtok 1927. Komárno, 1927. március 24.

Štátny archív v Nitre, pracovisko Archív Komárno (Nytirai Állami Levéltár Komáromi Fióklevéltára), fond Okresný úrad Komárno (*A komáromi jegyzői hivatal fondja*), 9100/1925. *adm.* Trunetz Ferenc magyar és szlovák nyelvű levele a járási főnök úrnak, Komárno, 1925. május 21.

Štátny archív v Nitre, pracovisko Archív Komárno (Nytirai Állami Levéltár Komáromi Fióklevéltára), fond Okresný úrad Komárno (*A komáromi jegyzői hivatal fondja*), 142/1927. *prez.* Felhívás a komáromi és ógyallai járás összes képviselőtestületeihez, szakszervezeteihez, szövetkezeteihez, üzemeihez és majorjaihoz!

Štátny archív v Nitre, pracovisko Archív Komárno (Nytirai Állami Levéltár Komáromi Fióklevéltára), fond Okresný úrad Komárno (*A komáromi jegyzői hivatal fondja*), 9960/1930., 9391/1931. *adm.* Pracovní řád pro Akciovou společnost dříve Škodovy závody v Plzni, závod v Komárně. V Praze dne 4. června 1928.

Štátny archív v Nitre, pracovisko Archív Komárno (Nytirai Állami Levéltár Komáromi Fióklevéltára), fond Okresný úrad Komárno (*A komáromi jegyzői hivatal fondja*), 996/1931. *adm.* *Dělnictvo z lodenic – akc. spol., dř. Škodovy závody v Komárne – státní příspěvek k podpoře nezamestnaných.* V Praze dne 10. března 1931.

Štátny archív v Nitre, pracovisko Archív Komárno (Nytirai Állami Levéltár Komáromi Fióklevéltára), fond Okresný úrad Komárno (*A komáromi jegyzői hivatal fondja*), 4094/1938. *adm.* *A Škoda Művek 1937. március 27-i, 1938. február 8-i és 1938. április 19-i levelei a komáromi jegyzői hivatalnak a hajógyárban történt elbocsátások ügyében.*

Štátny archív v Nitre, pracovisko Archív Komárno (Nytirai Állami Levéltár Komáromi Fióklevéltára), fond Okresný úrad Komárno (*A komáromi jegyzői hivatal fondja*), 16879/1937. *prez.* Pomocná dobročinná akcia politických úradov pre strádajúcich nezamestnaných.

Štátny archív v Nitre, pracovisko Archív Komárno (Nytirai Állami Levéltár Komáromi Fióklevéltára), fond Okresný úrad Komárno (*A komáromi jegyzői hivatal fondja*), 1131/1937. *prez.* *Oficiálny zájazd pána predsedu vlády Dr. Milana Hodžu v dňoch 11. a 12. septembra 1937 do Komárna, Nových Zámkoch a Bratislavy, príloha.* Bratislava, 8. sept. 1937.

## Képek jegyzéke

- Dunai áruszállítás, szemben a komáromi erőddelel.* Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, Képzőművészeti Gyűjtemény, MMKM KGY 2848.
- A Duna jobb partján lévő vasútállomás.* Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, Képeslapgyűjtemény, MMKM KPLGY 2017.386.1.1
- A vasúti híd építése.* Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, Történeti Fényképek Gyűjteménye, MMKM TFGY 1680.
- A téli kikötő 1908-ban.* Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, Képeslapgyűjtemény, MMKM KPLGY 892.1
- A MFTR hajógyára az Erzsébet-szigeten.* Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, Képeslapgyűjtemény, MMKM KPLGY 2019.1.1
- Dél-Komárom az 1930-as években.* Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, Képeslapgyűjtemény, MMKM KPLGY 2017.274.1.1
- Komáromi Duna-részlet, háttérben az Erzsébet híddal.* Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, Képeslapgyűjtemény, MMKM KPLGY 253.1
- A hajógyár helyszínrajza 1918 áprilisában.* Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, Hajózási Műszaki Rajzgyűjtemény, MMKM HMRGY 79.4.18
- A MFTR 1916-os terve egy új asztalosműhelyről.* Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, Hajózási Műszaki Rajzgyűjtemény, MMKM HMRGY 04.4.4711/1
- A hajóműhely új hajókibúzó berendezésének részletterve.* Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, Hajózási Műszaki Rajzgyűjtemény, MMKM HMRGY 04.4.4737/28
- Az Erzsébet királyné gőzös a komáromi kikötőben.* Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, Történeti Fényképek Gyűjteménye, MMKM TFGY 2018.71.1.1
- Az 1936-os helyszínrajz a komáromi hajógyárról.* Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, Hajózási Műszaki Rajzgyűjtemény, MMKM HMRGY 79.4.22



## **HORVÁTH CSABA SÁNDOR**

### **A GYSEV, a Sopron környéki HÉV-ek és Trianon**

A nyugat-dunántúli térség egyik legfontosabb vasúttársasága, a Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút szerelvényei 1879-től már teljes viszonylatban közlekedtek. A vállalat 1897-től a Fertővidéki HÉV üzemeltetőjévé is vált. Először 1897-ben a Sopron–Pozsonyi HÉV, majd 1908-tól a Sopron–Kőszegi HÉV ágazott be a GYSEV fővonalába, amelyeket a MÁV üzemeltetett. Sopron ezzel három helyi érdekű vasúti kapcsolattal is rendelkezett. Trianon azonban szétszabdalta a természetes térszerkezetre adaptált Sopron környéki vasúthálózatot. Az új határok elvágták érintett vonalakat. A két fél között elkezdődő egyeztetések eredményeként az 1923-ban kelt osztrák–magyar államszerződés végül rendezte a GYSEV jogi és forgalmi kérdéseit. A Fertővidéki HÉV teljes vonalának kezelését 1923. augusztus 1-jétől visszakapta a GYSEV a BBÖ-től. A Sopron–Kőszegi HÉV esetében az üzemvitelt végül nem a GYSEV, hanem a BBÖ vette át. A Sopron–Pozsonyi HÉV legnagyobb része viszont Ausztriához került, a BBÖ vette át. Ezt követően az 1931-es osztrák–magyar vasúti forgalmi államszerződés tette még gördülékenyebbé az átmenő vasúti forgalmat a két állam között.

## **CSABA SÁNDOR HORVÁTH**

### **GYSEV, light rail lines around Sopron, and Trianon**

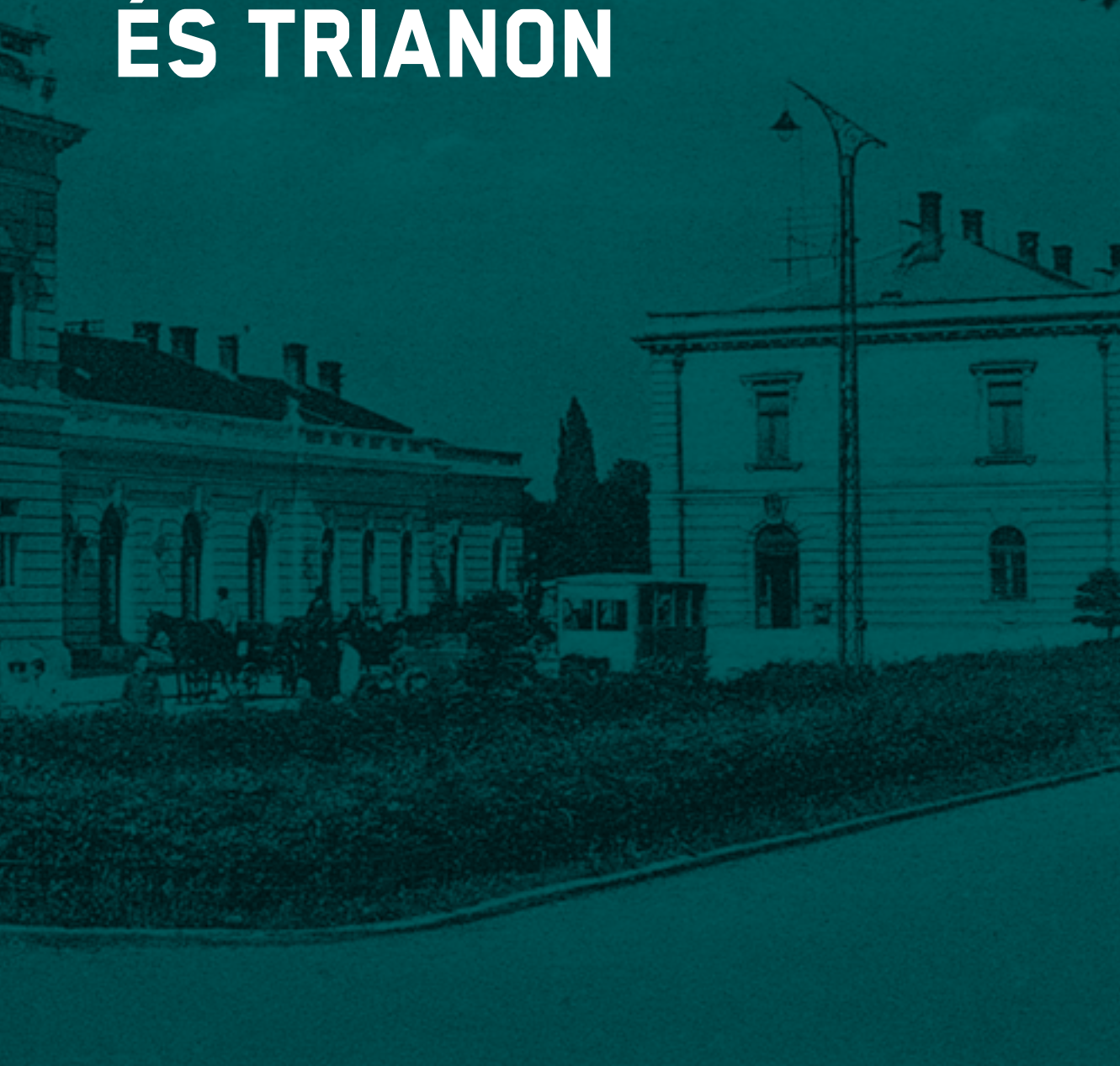
*The trains of the Győr–Sopron–Ebenfurt Railway, one of the most important railway companies in the Western Transdanubia region, have been in full operation since 1879. From 1897, the company also became the operator of the Fertővidék Light Rail. The Sopron–Pozsony Light Rail in 1897 and then the Sopron–Kőszeg Light Rail from 1908 were connected into the main GYSEV line, both operated by MÁV. It meant that Sopron was serviced by three light rail lines. However, after Trianon the railway network around Sopron, which was adapted to the natural spatial structure, was effectively cut into pieces. All the new borders cut off relevant lines. As a result of negotiations between the two sides, the Austro-Hungarian State Treaty of 1923 finally settled the legal and traffic issues related to GYSEV. On 1st August 1923 all the Fertővidék Light Rail lines were returned to GYSEV by BBÖ. The operation of the Sopron–Kőszeg Light Rail line was eventually taken over by BBÖ, instead of GYSEV. However, most of the Sopron–Pozsony Light Rail line went to Austria with BBÖ taking control. Thereafter, the 1931 Austrian–Hungarian interstate treaty on railways made transit traffic between the two states even smoother.*





Horváth Csaba Sándor

# A GYSEV, A SOPRON KÖRNYÉKI HÉV-EK ÉS TRIANON



## Bevezetés

Az 1920. június 4-én megkötött trianoni békeszerződés nemcsak az ország-, hanem a vasúttörténet egy új fejezetét is megnyitotta. Egy – alább részletesen taglalt – esetben nemzetközi közbenjárásra azonban sikerült elérni egy népszavazás kiírását. Ez Sopront és a város körül elhelyezkedő nyolc települést érintette. A volt szabad királyi városba 1920-ra több vasútvonal is befutott. A GYSEV Ebenfurttól Győrig terjedő vaspályájának egyik központi állomása volt, de három helyi érdekű vasút (Sopron–Pozsonyi HÉV, Sopron–Kőszegi HÉV, Fertővidéki HÉV) végpontjaként is funkcionált. Trianon után azonban sok minden megváltozott. A város és a környező terület hiába maradhatott Magyarországon, minden érintett vonal kisebb, vagy nagyobb része átkerült a szomszédos állam(ok)ba, új fejezetet írva a vidék vasúttörténetét tekintve. Jelen tanulmány a vizsgált vonalak rövid történetét, és közvetlenül a békeszerződés utáni periódus történetét ismerteti.

## A GYSEV

Az északnyugat-dunántúli térség két jelentős városa, Győr és Sopron között jó ideig nem volt vasúti összeköttetés. Az egyik településről a másikba vaspályán keresztül csak Bécs és Pest érintésével lehetett eljutni.<sup>1</sup> Az 1870-es évektől több, a két város vasúti összeköttetését vizionáló terv is napvilágot látott, azonban ezek még nem valósulhattak meg. A közmunka- és közlekedésügyi miniszter a frankfurti Erlanger Viktor által vizionált vonalvezetéssel, Győrtől Csornán, Nagycenken és Sopronon át egészen Ebenfurtig (Ebenfurth), és az országhatárig kiadott előmunkálati engedélye végül 1872-ben törvényi erőre emelkedett XXVII. cikkelyként.<sup>2</sup> Az engedélyes mögött a frankfurti és bécsi Erlanger Bankházak által 1869-ben létrehozott Franco–Magyar Bank állt.<sup>3</sup> A báró az építkezéssel Wilhelm Frankfurtert bízta meg, és hamarosan sor került az első kapavágásra is.

Az 1873-ban felszínre törő gazdasági válság miatt Erlangernek nem sikerült részvénytársaságot alapítania, így önerőből kellett megkezdenie az építkezést, ahol a minden

1 | ZWICKL, LUDWIG 2011: *Gysev die Raaberbahn. Brücke zwischen Ost und West. Betriebsgeschichte der österreichischen Linien*. BAHNmedien.at, Wien: p. 11.

2 | 1872. évi XXVII. A Győrtől Sopronon át Ebenfurt irányában az ország határáig vezetendő elsőrendű gőzmozdonyvasút kiépítéséről szóló törvénycikk. <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=87200027>. TV utolsó elérés: 2020.05.28. 9:23

3 | TÓTH SÁNDOR 2010: *A Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút Rt. létrejötte. Adalékok a Győr és Sopron, illetve Sopron és az országhatár közötti vonalak építéstörténetéhez*. Soproni Szemle kiadványai, Sopron: p. 11.

kivitelezésnél megtalálható olasz munkások dolgoztak.<sup>4</sup> Ezek a körülmények jócskán lelassították a folyamatot. Sőt, az engedélyes mögött álló Franco–Magyar Bank is áldozata lett a recessziónak, így ennek helyére a Viktor testvérehez, Erlanger Lajoshoz is tartozó bécsi intézmény lépett.<sup>5</sup> Ő ezt követően szigorú pénzügyi fegyelmet vezetett be, és valószínűleg már az ő nevéhez fűződik Wilhelm Frankfurter vállalkozói szerződésének a felmondása is.<sup>6</sup> A kivitelező ezenfelül a kormánnyal is egyezkedésbe kezdett az engedélyokiratban foglalt egyes feltételek revíziójával kapcsolatban. E tárgyalások végül sikerrel végződtek, és az 1874-re kikristályosodott, legfontosabb részlet értelmében az illetékesek a vasút átadásának időpontját 1875. október 15-ében határozták meg.<sup>7</sup> Ezt követően Viktor Erlangernek végre sikerült 1875-ben Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút (GYSEV) néven egy részvénytársaságot is alapítania, amely aztán az építkezés befejezését is lehetővé tette.<sup>8</sup> Ezután nem sokkal meg is kezdődött az építkezés a MÁV előírásai szerint. Majd 1876. január 3-án, az ünnepélyes megnyitást követően megindult a rendes forgalom a két város között.<sup>9</sup> A GYSEV-nek az új pályán hét állomást kellett felépítenie (Győr, Enese, Csorna, Kapuvár–Garta, Eszterháza-(Fertőszentmiklós), Pinye és Sopron).<sup>10</sup>

Az első év nem indult zökkenőmentesen. Télen tizenegy napos hófúvás, később hosszabb ideig tartó árvíz miatt szünetelt a forgalom, de a részvényesek ennek ellenére is nagy haszonhoz jutottak már.<sup>11</sup> Ez azonban nem hátráltatta a GYSEV korábbi elképzelésének megvalósítását, miszerint a vonalukat az országhatárig meghosszabbítják, és így Ebenfurtnál biztosítják az összeköttetést az osztrák vasúttal.<sup>12</sup> A neves budapesti Wagner & Cathry<sup>13</sup> építkezési vállalat folytatta le az építkezést. Az osztrák kormánynak az utolsó két és fél kilométeres szakasz kivitelezését megnehezítő akadályoztatása ellenére, a vaspálya 1879. október 28-án Ebenfurt és Sopron között is megnyílt.<sup>14</sup> A GYSEV létrejötté azért volt szükségszerű, mert részint az ország belsejéből Sopronba szállított

4 | LOVAS GYULA 1969: *Kilencven éves a Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút*. Közlekedési Közlöny, 25 évf. november 9. 45. sz.: p. 839.

5 | ZWICKL 2011: p. 11–12.

6 | TÓTH 2010: p. 21.

7 | STERNHART, HANS 1966: *Die GySEV. Geschichte und Fahrpark der Győr–Sopron–Ebenfurter-Eisenbahn*. Josef Otto Verlag, Wien: p. 6.

8 | GONDA BÉLA 1936: *A hatvanéves Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút*. Vasúti és Közlekedési Közlöny, 67. évf. április 5. 28. sz.: p. 288.

9 | SZENICEY REZSŐ 1956: *80 éves a Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút*. Közlekedési Közlöny, 12. évf. február 12. 7. sz.: p. 122.

10 | STERNHART 1966: p. 7.

11 | KUBINSZKY MIHÁLY 1955: *80 éves a Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút*. Soproni Szemle, 9. évf. 3–4. sz.: p. 129–130.

12 | SZENICEY 1956: p. 122.

13 | TÓTH 2010: pp. 31–36.

14 | SZENICEY 1956: p. 122.



árut – elsősorban gabonát – nem lehetett közvetlenül, csak a Déli Vasúton<sup>15</sup> keresztül nyugatra szállítani,<sup>16</sup> részint, hogy a vonal mellett található települések mezőgazdasági terményeit az egész Monarchián belül teríteni lehessen. A Kisalföldön jelentős volt a gabona- és cukorrépa-termesztés, de az állattenyésztés legalább ekkora súllyal bírt. Az új pálya illeszkedett a már meglévő vasúthálózatba is. A vonalban rejlő lehetőséget kiválóan felismerték a környék tőkésai és vállalkozói, akik rendszeres személy- és áruszállítást biztosítottak a GYSEV számára.<sup>17</sup>

A GYSEV ezt követően is bővítette saját hálózatát és üzemét. A társaság 1880-ban javítóműhelyt építtetett Sopronban.<sup>18</sup> Majd a vezetők kísérletet tettek arra, hogy a már meglévő Budapesttől Újszönyig (ma Komárom) vezető vonalat Győrig meghosszabbítsák. A tervük azonban dugába dőlt, hiszen azt végül a MÁV valósíthatta meg. A Kelenföld és Újszöny között húzódó vaspálya 1884-es átadásával a GYSEV közvetlen kapcsolatba került a fővárossal.<sup>19</sup> Emellett más vonal is csatlakozott a győr–sopron–ebenfurti pályához. 1883. augusztus 23-án az illetékesek átadták a forgalomnak az ebenfurt–leobersdorfi(–wittmannsdorfi), az Osztrák Államvasút által üzemeltetett pályát. Ezzel a GYSEV a Nyugat-Európába irányuló átmeneti forgalomból is részesült.<sup>20</sup> A vasúttársaság jó kapcsolatot ápolt egy konkurens vállalattal, az 1881-es alapítású Bécs–Aspangi Vasúttal is. Ez a sollenauai állomásán csatlakozást biztosított a GYSEV számára Bécs és Aspang irányába is.<sup>21</sup>

Nem sokkal a Baross Gábor által bevezetett zónatarifa után, 1890. augusztus 1-jétől ugrásszerűen megnőtt a társaság utasainak száma. Ez is hozzásegítette ahhoz a GYSEV-et, hogy megvegye a Lajtaújfalu és az országhatár között húzódó vonalrészlet. Továbbá 1891-ben a győri állomás túlterheltsége miatt a vállalat a Rába partján (Győr–Rábai rakodóhely) egy új felvételi épületet építtetett. Ezen keresztül a hajókon érkező szállítmányokat közvetlen módon lehetett a vasút segítségével továbbítani.<sup>22</sup>

15 | A vasúttársaság neve kezdetben: Cs. Kir. Szabadalmazott Állami Lombard–velencei és Központi Olasz Vaspályatársaság, majd Császári és Királyi Szabadalmazott Déli Vaspálya-társaság. KALOCSAI PÉTER 2011: *Városi tömegközlekedés a Nyugat-Dunántúlon 1867–1914*. Vasi Múzeumbarát Egylet, Szombathely: p. 192. A szaktudományos munkákban általában rövidítve, Déli Vasútként nevezik, így a továbbiakban én is ezt használom.

16 | BERÉNYI JÁNOS 1997: *125 éves a Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút Rt. 100 éves a Fertővidéki HÉV Rt.* Közlekedéstudományi Szemle, 47. évf. 10. sz.: p. 361.

17 | SZIGETI JÓZSEF 1980: *A 100 éves Győr–Sopron–Ebenfurti Vasútról*. Közlekedési Közlöny, 36. évf. 1980. április 27. 17. sz.: p. 311.

18 | ZWICKL 2011: p. 23.

19 | STERNHART 1966: p. 9.

20 | TÓTH 2010: pp. 43–48.

21 | ZWICKL 2011: p. 25.

22 | ZWICKL 2011: pp. 27–30.

Az 1890-es években a GYSEV meglévő vonalához több helyi érdekű vasút is hozzákapcsolódott. Elsőként az 1891-ben megnyíló, a társaság pályáját Csornán átszelő Pozsony–Porpác(–Szombathelyi) HÉV. Ennek üzemvitele a Dunántúli HÉV-hez tartozott, míg a Pápa–Csornai HÉV-et a MÁV kezelte. Ezt követően került sor a Fertővidéki és Sopron–Pozsonyi HÉV-ek átadására 1897-ben. E két új vasút közül az első Eszterháza–Fertőszentmiklós, míg a második Sopron állomáson kapcsolódott be a GYSEV hálózatába. Mindenképp kiemelendő az is, hogy a Fertővidéki HÉV-nek a Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút lett az üzemeltetője, és ez az egyetlen, a vasúttársasághoz tartozó HÉV. A helyi érdekű vasutak így a GYSEV ebenfurt–soproni–győri vonalához vertikálisan illeszkedtek, ezzel újabb területeket kapcsoltak be a kötöttpályás közlekedési rendszerbe az északnyugat-dunántúli térségben. Ez a vasúttársaság rentabilitása szempontjából is fontos volt. A Fertővidéki HÉV egyes vonatainak a végpontja már nem Eszterháza–Fertőszentmiklós, hanem Sopron volt.<sup>23</sup> Ezt követően még egy jelentősebb helyi érdekű vasutat építettek meg. Hosszú előkészületek után 1908-ben átadták a forgalomnak a Sopron állomáson a GYSEV vonalához kapcsolódó Sopron–Kőszegi HÉV-et. Ezzel volt kötöttpályás összeköttetése a GYSEV-nek Soprontól délre fekvő területtel is.<sup>24</sup> 1914-ig tehát a GYSEV egy folytonosan fejlődő, az északnyugat-dunántúli térségben meghatározó szereppel bíró vállalatnak számított, hiszen a fővonalán és az általa kezelt Fertővidéki HÉV-en kívül számos más, a szerepét felértékelő vonal, helyi érdekű vasút kapcsolódott hozzá, és ezáltal a terület fejlődésére is nagy hatással volt.

A *Nagy Háború* 1914-es kitörésétől a hadiforgalom határozta meg a fejlődését. Jelentősen emelkedett a társaság által szállított áruk mennyisége 1915-ben és 1916-ban, míg 1917-ben és 1918-ban e tendencia a személyszállítás területén volt tapasztalható. Ez utóbbi annak is betudható, hogy Ausztriában az élelmiszer-ellátás akadozott, így sokan ültek vonatra és jöttek Magyarországra ennivalót vásárolni. A háború végére minden szinten kimerültek a tartalékok,<sup>25</sup> még úgy is, hogy a front nem érte el a GYSEV-et, azonban mégsem ez határozta meg a társaság jövőjét, hanem a trianoni békediktátum.

23 | Uo. pp. 30., 33., 47–49.

24 | STERNHART 1966: p. 12.

25 | ZWICKL 2011: pp. 61–64.



1. Pándorfalvi vasútállomás. Bognár Béla magángyűjteménye

## A Fertővidéki HÉV

Már az 1880-as évek elején felmerültek a Fertő vidék keleti partján megépítendő vasútvonallal kapcsolatos elképzelések, ezek azonban a szükséges támogatottság és a tényleges tőke hiánya miatt nem valósulhattak meg. A későbbiek során végül Radó Kálmán irányításával a kiscell–eszterháza–fertőszentmiklós–pándorfalvi (Parndorf) irány épült meg. Az engedélyes mögött a Budapesti Bankegyesületen keresztül tényleges tőke állt, másrészt Vas megyei főispánként, répcelaki földbirtokosként és kiváló politikusként komoly befolyással bírt, sok prominens embert, későbbi támogatót tudott maga mellé állítani. 1895-ben pedig elfoglalta a GYSEV elnöki székét is, amely vállalat így szintén preferálta e vonal kiépítését a saját égisze alatt. Ezt követően egyenes út vezetett már a HÉV kivitelezéséig, amely a Radó szempontjából előnyösebb, Kiscellből kiinduló Eszterháza-Fertőszentmiklóson át Pándorfaluig húzódó vonalvezetéssel valósult meg, szimbiózisban – és egy Pándorfalu és Nezsider közötti közös szakasszal – a Sopron–Pozsonyi HÉV-vel.<sup>26</sup>

A Fertővidéki HÉV engedélyezése 1896. november 15-én az 1896. évi XXIX. számú törvénycikkkel emelkedett jogerőre, egyúttal az engedélyokirat kibocsátásra is ekkor

26 | HORVÁTH CSABA SÁNDOR 2018: *Sopron környékén zakatoló vicinálisok a kezdetektől 1920-ig*. Palatia Nyomda és Kiadó Kft., Győr: pp. 136–160.



2. Boldogasszony vasútállomása. Bognár Béla magángyűjteménye

került sor.<sup>27</sup> 1896. november 28-án megtörtént „a kis-cell-fertő-szent-miklós-parndorfi vasut” első kapavágása.<sup>28</sup> A vonal kivitelezője és „felvigyázója”, a GYSEV 1897 elején megbízta Pollacsek Mihály budapesti mérnök-vállalkozót a kiépítéssel, aki őszre üzemképes állapotban volt köteles átadni a vonalat.<sup>29</sup> Végül a sikeres pótbejárást követően a tényleges kivitelezés is elkezdődött.<sup>30</sup>

A sikeres műtanrendőri bejárás után végül, 1897. december 18-án sor került a Fertővidéki HÉV ünnepélyes átadására. Ezt a vonal minden településén nagy lelkesedéssel fogadták.<sup>31</sup>

27 | 1896. évi XXIX. a fertővidéki helyi érdekű vasuti engedélyezése tárgyában című törvénycikk. <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=89600029>. TV utolsó elérés: 2020. 05. 26. 13:32; A kereskedelemügyi m. kir. minister jelentése az országgyűléshez, a fertővidéki helyi érdekű vasut megtörtént engedélyezése tárgyában. *Vasúti és Közlekedési Közlemény* (A továbbiakban: VKK), 1896. december 23. 154. sz.: p. 1387.

28 | Magyar Nemzeti Levéltár Győr-Moson-Sopron Megye Győri Levéltárának Mosonmagyaróvári Fióklevéltára, IV.B/906. 366. doboz, Alispáni iratok, Pozsony-sopron közötti (fertővidéki) vasút. Pozsony-sopron közötti (fertővidéki) vasút. Másolat. 1896. december 17.

29 | MAJDÁN JÁNOS 1995: Vasúti vállalkozók a Dunántúlon. In: V. Fodor Zsuzsa (szerk.): *Vállalkozó polgárok a Dunántúlon a dualizmus korában*. LDM, Veszprém: p. 40.; KUBINSZKY MIHÁLY 1958: *A hatvan éves pozsonyi és fertővidéki vasutak keletkezése*. Soproni Szemle, 12. évf. 2. sz.: p. 164.

30 | Magyar Nemzeti Levéltár Győr-Moson-Sopron Megye Soproni Levéltára, IV. B-409. 32891. 49. doboz. Sopron vármegye alispánjának iratai, 1872–1950. Jegyzőkönyv felvétellett Kis-Czellben 1897 évi február hó 23-án.; A fertővidéki helyi érdekű vasut közigazgatási pótbejárás jegyzőkönyvi kivonata. 1897. február 23.

31 | *A fertővidéki vasut megnyitása*. Soproni Ujság, 1897. december 19. 290. sz.: p. 3.; GÜRTLICH, H. GERHARD – SZÉKELY CSABA 2014: *Zugkraft im Nordburgenland. Die Neusiedler Seebahn*. Verlag Holzhausen GmbH, Wien: p. 36.

A Fertővidéki HÉV közforgalmú vicinálisként üzemelt, de a kezdeményezők sokkal inkább hangsúlyozták a teherszállítás fontosságát már a vonal elképzelésekor is. A Fertővidéki HÉV ipari és kereskedelmi jellegű funkciója tekintetében a legfontosabb az érintett, produktív terület terményeinek, mint például a cukorrépának az elszállítása, hiszen a vasút egyik törzsrészvényese, a petőházi cukorgyár ennek a fő felvásárlója volt. Így az új közlekedési eszköz az Esterházy Hitbizomány pomogyi, vallai, szentandrásai és boldogasszonyi majorjait mintegy hozzákapcsolta a cukorgyárhoz.<sup>32</sup> Továbbá a gabonaszállítás is jelentős volt.<sup>33</sup> A Fertővidéki HÉV egyes – főként személy- – vonatainak a végpontja már nem Eszterháza-Fertőszentmiklós, hanem Sopron volt.<sup>34</sup>

A fertővidéki vasút funkciója 1914-et követően valamelyest megváltozott. A vicinális a frontvonalától való távolság miatt nem bonyolított le rendszeres katonai forgalmat, de hadimenetrend volt érvényben.<sup>35</sup> A vonalnak igazán akkor lett logisztikai jelentősége, amikor megnövekedett a szállítmányok száma a Boldogasszony mellett felépült hadifogolytábor miatt.<sup>36</sup> A háború végül nem érte el a vonalat, de hatásaként bekövetkezett a szerelvények és az infrastruktúra lepusztulása. Ennek következtében előfordult, hogy a forgalom leállt rövid időre. Elmondható, hogy a Fertővidéki HÉV-nek a *Nagy Háború* alatti években stratégiai funkciója is volt a fogoly- és élelmiszer-szállításon keresztül.

Trianon mindenképp fordulópontot jelentett a Fertővidéki HÉV történetében, hiszen bár vonalcsonkításra ekkor még nem került sor, a döntéshozó hatalmak Ausztriának ítélték meg a 109 km-es vicinális Pomogy és Nezsider közötti 45 km-es szakaszát.<sup>37</sup>

## A Sopron–Pozsonyi HÉV

A Sopron és Pozsony, a két jelentős regionális központ között már meglehetősen korán felmerült egy transzverzális vonal kivitelezésének ötlete. 1866-ban gróf Esterházy Antal császári és királyi kamarás kapott előmunkálati engedélyt a két település közötti vaspálya

32 | LOVAS GYULA 1998: *A fertővidéki HÉV (1897–1997)*. Soproni Szemle, 52. évf. 1. sz.: p. 33.

33 | *Waggonbiány*. Soproni Napló (a továbbiakban: SN), 1906. november 8. 89. sz.: p. 3.; LOVAS 1998: p. 33.

34 | HORVÁTH 2018: p. 169.

35 | *Helyi vonatok közlekedése*. SN, 1914. augusztus 15. p. 5.

36 | LOCSMÁNDI SZABOLCS 2009: *A határon átnyúló vaspálya. A GYSEV fejlődése és szerepe a határ menti kapcsolatokban Eisenstadt (Kismarton) – Sopron térségben*. Tér és Társadalom, 23. évf. 2. sz.: p. 139.

37 | LOVAS 1998: p. 33–34.





3. Pozsony-újvárosi pályaudvar. Bognár Béla magángyűjteménye

kiépítésére.<sup>38</sup> A kezdeményezés azonban elbukott, leginkább a Monarchiából kiinduló 1873-as gazdasági válság miatt. Ezt követően több engedélyes is sikertelenül próbálkozott. Közel harminc évet kellett még várni arra, hogy a két város között közvetlen vasúti szerelvények közlekedhessenek. 1897-ben nagy érdekharok és lobbizások után Haller Józsefnek, az Esterházy hercegi uradalom központi igazgatójának és Laschober Mátyás kismartoni ügyvédnek sikerült a sopron–vulkapordány–kismarton–nezsider–pándorfalu–pozsonyi irányt megvalósítani. Ennek legfőbb oka az volt, hogy ez a vonalvezetés bizonyult a „legolcsóbbnak”, hiszen a HÉV ennek egyes részeit péage-szerződésen<sup>39</sup> keresztül más vasúttársaságoktól (a sopron–vulkapordányi részt a GYSEV-től, a pozsony–pozsonyligetfaluit pedig a Pozsony–Szombathelyi HÉV-től) kapta meg használatra. Sopron és Pozsony mellett azonban a vonal mentén található városok, községek, (nagy) birtokosok és üzemek is hasznot húzhattak az új vicinálisból. Amennyiben a vasút egy települést, vagy egy termelőegységet nem érintett, az egyértelműen a gazdasági vérkeringéstől való távolmaradását eredményezhette. Így mindenki sokat tett azért, hogy a lehető legközelebb épüljön ki hozzá a HÉV. A komoly érdekharok és viták után megvalósult

38 | Bewilligung zu den Vorarbeiten für eine Locomotiv. Eisenbahn von Pressburg nach oedenburg, eventuell nach Molnári. *Centralblatt*, 1866. augusztus 4. p. 263.

39 | Közös használatú vonal. Két vasút által – egymás között megállapított feltételek mellett – közösen használt vonal. In: URBÁN LAJOS (főszerk.) 1984: *Vasúti Lexikon*. Műszaki Könyvkiadó, Budapest: p. 561.

vonalaiban a gazdasági okok dominánsabbak voltak a végleges irány kijelölésénél, ugyanakkor közforgalmú vasútként társadalmi hasznosságát sem szabad elfelejteni.<sup>40</sup>

A Sopront Pozsonnyal összekötő helyi érdekű vasutat mint közforgalmú vicinálisat már a vizionálásától kezdve személy- és teherszállításra tervezték. Mind a személy-, mind az áruforgalom nagy volt már a vonal üzembe helyezése utáni első héten.<sup>41</sup> Egyes vonatok közlekedtek a két város között mindvégig.<sup>42</sup> Majd a „Nagy Háború” alatt a vasutat a csapatok és az utánpótlás szállítását gyorsan és koncentráltan lebonyolító, stratégiai fontosságú eszközként kezelték. A Sopron–Pozsonyi HÉV földrajzi elhelyezkedése miatt nem szerepelt a kiemelt fontosságú vonalak között, így komoly stratégiai funkciója nem volt.<sup>43</sup>

A Sopron–Pozsonyi HÉV utóéletét tekintve meg kell jegyezni, hogy ennek is – sok más vonallal együtt – a végét az 1920. június 4-én kötött trianoni békeszerződés jelentette. A vicinális a történelmi Magyar Királyság felosztását követően három ország – Csehszlovákia, Ausztria és Magyarország – területére került.<sup>44</sup>

## A Sopron–Kőszegi HÉV

Az északnyugat-dunántúli térség két jelentős, korábbi szabad királyi városát, Sopront Kőszeggel összekötő vasút terve már a meglévő bécsújhely–soproni vonal, Nagykanizsa irányába történő továbbvezetése alkalmával felmerült.<sup>45</sup> Ez az elképzelés ebben a formában nem vált valóra, hiszen a Déli Vasút végül Kőszeg elkerülésével Szombathelyen keresztül vezette a vonalát Nagykanizsára, amelyet egész hosszában 1865-ben adtak át a forgalomnak.<sup>46</sup> A két város vaspályán való egymáshoz kapcsolásának terve ezt követően jó időre lekerült a napirendről. Hiába volt több ígéretes próbálkozás, a vasútépítés finansziális hátterének hiányából fakadóan jó ideig nem valósulhatott meg a vaspálya.<sup>47</sup>

40 | Vö. HORVÁTH CSABA SÁNDOR 2013: *A sopron–pozsonyi HÉV építéstörténete*. Korall – Társadalomtörténeti Folyóirat, 14. évf. 52. sz.: p. 43–67.

41 | HAHNENKAMP, HANS 1994: *Die Eisenbahnen im Burgenland zur Zeit der Habsburgmonarchie*. Eisenstadt: p. 114.

42 | PAMMER LÁSZLÓ 1995: A sopron–pozsonyi HÉV. In: Kövér István (szerk.): *Százéves a vasútigazgatás Szombathelyen*. MÁV Rt. Szombathelyi Üzletigazgatóság és Közlekedéstudományi Egyesület Vas Megyei Szervezete, Szombathely: p. 433.

43 | HORVÁTH 2018: p. 136.

44 | HAHNENKAMP 1994: p. 118.

45 | *A sopron–kőszegi vasút*. Soproni Hírlap, 1896. október 23. 243. sz.: p. 1–2.

46 | MAJDÁN JÁNOS 1987: *A „vasszekér” diadala. A magyarországi vasútépítés 1914-ig*. Kossuth Kiadó, Budapest: p. 66.

47 | HORVÁTH 2018: pp. 171–180.

Áttörést jelentett 1903, amikor a kereskedelemügyi miniszter egy 1896-ban kiadott, de időközben lejárt előmunkálati engedélyt Stein Miklós budapesti vállalkozó mérnökre átruházta és egy évre megújította egy, a GYSEV soproni állomásától Kőszegig vezetendő gőzüzemű helyi érdekű vasútra.<sup>48</sup> Bizakodásra adhatott okot, hogy Stein mögött budapesti tőkecsoport állt, és ennek is köszönhette azt, hogy a későbbiek során neki sikerült a vállalkozást tető alá hoznia.<sup>49</sup>

Stein Miklós budapesti vállalkozónak 1906 őszére sikerült lerakni az 5%-os, 250 000 koronányi építési kauciót az m. k. központi pénztáránál.<sup>50</sup> Ezt követően a maradék törzsrészesvények jegyzésére került már sor, amit – ha nehezen is –, de az építkezés végére összegyűjtött a kivitelező. Ez idő alatt a HÉV-vel kapcsolatos, 1907. évi XXX. törvénycikk is megjelent a törvénytárban. Ez kimondta, hogy „a győr–sopron–ebenfurthi vasut Sopron állomásából kiágazólag, a kőszeg–szombathelyi helyi érdekű vasut Kőszeg állomásáig vezetendő gőzmozdonyu helyi érdekű vasutnak az 1880. évi XXXI. és az 1888. évi IV. törvénycikkben foglalt feltételek mellett leendő engedélyezésére ezennel felhatalmaztatik”.<sup>51</sup> Egyúttal a kereskedelemügyi miniszter kibocsátotta 45.942. szám alatt a Sopron–Kőszegi HÉV engedélyokiratát is,<sup>52</sup> így 1907 őszén végre kezdetét vehette az építkezés.<sup>53</sup>

Végül 1908. november 5-én a régóta tervezett, Sopront Kőszeggel összekötő helyi érdekű vasút műtanrendőri bejárására is sor került,<sup>54</sup> amely aktussal aztán új vasút megnyílt.<sup>55</sup> Ugyanakkor megjegyzendő, hogy a vicinális a MÁV sopron–szombathelyi vonalának Sopron és Kópháza közötti részét peagé-szerződésen keresztül használta, tehát közvetlenül nem ágazott be a GYSEV-pályaudvarba. A Sopront Kőszeggel összekötő HÉV szintén közforgalmú vasútnak minősült. E vicinális esetében a vonal várható turisztikai funkciója lényegesen hangsúlyosabb elemet képezett, hiszen a pálya nem

48 | Magyar Nemzeti Levéltár Győr-Moson-Sopron Megye Soproni Levéltára. 1903. XV. 31. IV. 1403. d. 18. doboz. Sopron város tanácsának iratai. Kereskedelemügyi m. kir. Minister 30003. számú V. A. rendelete.; Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára, Z1652. Sopron–Kőszegi HÉV Rt., 1898–1949. Kereskedelemügyi m. kir. Minister 30003. számú V. A. rendelete. 1903. május 11.

49 | KUBINSZKY MIHÁLY 1958: *50 éves a kőszegi vasút*. Soproni Szemle, 12. évf. 4. sz.: p. 356.

50 | *A sopron–kőszegi vasut. Az építési kauczió letétele*. Vasvármegye, 1906. november 3. 251. sz.: p. 1.

51 | 1907. évi XXX. *a sopron–kőszegi helyi érdekű vasut engedélyezése tárgyában* című törvénycikk. <https://net.jogtar.hu/ezer-ev-torveny?docid=90700030.TVI&searchUrl=/ezer-ev-torvenyei%3Fpagenum%3D45> utolsó elérés: 2020. 06. 13. 10:23.

52 | MNL OL SK HÉV *A sopron–kőszegi helyi érdekű gőzmozdonyú vasútra vonatkozó engedélyokirat*. A Vasúti és Közlekedési Közlöny kiadása, 1907. június 19. p. 1.

53 | KÖVÉR ISTVÁN – PAMMER LÁSZLÓ 1995: *A sopron–kőszegi HÉV*. In: Kövér István (szerk.): *Százéves a vasútigazgatóság Szombathelyen. Vasútvonal történetek*. II. kötet. MÁV Rt. Szombathelyi Üzletigazgatóság és Közlekedéstudományi Egyesület Vas Megyei Szervezete, Szombathely: pp. 500–517.

54 | MNL OL SK HÉV *Jegyzőkönyv*, 1908. november 5.

55 | *Az új vasut. Műtanrendőri bejárás*. SN, 1908. november 6. 255. sz.: p. 1–2.

sík, hanem hegyes-völgyes, számos természeti látványossággal rendelkező területen vezetett át. Emellett a vonal későbbi ipari és kereskedelmi funkciója is releváns volt.<sup>56</sup>

A „Nagy Háború” kitörésével – mint a másik két HÉV esetében is – a kőszegi vasútnál újabb funkció jelent meg. A hadimenetrend életbelépésével redukálódott a polgári személy- és teherforgalom, hiszen ennek a helyét a katonai szállítmányok vették át, majd a későbbiek során Kőszegről Sopronba már hadifoglyokat szállító szerelvény is közlekedett. A háború végi nyersanyaghiány járatkimaradásokat eredményezett,<sup>57</sup> ennél nagyobb csapást már csak a trianoni békeszerződés aláírása jelentett.

## Trianon hatása a Sopron környéki vasutakra

Az 1918. november 6-iki padovai fegyverszünet után a Kárpát-medencében élő kisebbségek kifejezték önállósulási törekvéseiket, több esetben kikiáltották független köztársaságaikat. Ez már előrevetítette a Magyar Királyság széthullását. Az 1919. január 18-án Versailles-ban az első világháború lezárására összehívott békekonferencián a győztes hatalmak is szinte mindvégig ezt preferálták.<sup>58</sup> A magyar béke delegáció 1920. január 6-án érkezett Párizsba. Vezetője gróf Apponyi Albert, tagjai – többek között – Bethlen István és Teleki Pál voltak. A küldöttség január 15-én kapta meg a békediktátum 14 pontból álló tervezetét, ami a legpesszimistább várakozásokat is felülmúlta. Az innentől elinduló szakértői tanácskozásokon a britek és az amerikaiak ennél enyhébb, a nemzetiségi elvnek sokkal jobban megfelelő határjavaslatukat feladták.<sup>59</sup> 1920 februárjában az antant egy bizottságot hozott létre a Monarchia összes vasúti felszerelésének Jugoszlávia, Csehszlovákia, Ausztria, Magyarország és Románia között való felosztására.<sup>60</sup> A békekonferencia legfelsőbb szervei 1919. május–júniusban végül érdemi változás nélkül hagyták jóvá ezeket az előterjesztéseket. A magyar statisztikákat és kartografikus mellékleteket is tartalmazó válaszjegyzékben Apponyiék számos ellenérvet sorakoztattak fel a határjavaslatokkal szemben. Ilyen volt az ország vízrajza és az évszázadok alatt kialakult gazdasági egysége, a magyarok kulturális fölénye, Európa keleti védőbástyájának szerepe, vagy akár az etnikai-nyelvi igazságosság.<sup>61</sup> A magyar vasutak sorsa még ennél is

56 | HORVÁTH 2018: pp. 199–201.

57 | KÖVÉR ISTVÁN 1983: *A Kőszeg környéki vasutak története 1883–1983*. MÁV Igazgatóság, Szombathely: p. 197–198.

58 | ROMSICS IGNÁC 2001: *A trianoni békeszerződés*. Osiris, Budapest: pp. 80., 107–131.

59 | ROMSICS IGNÁC 2005: *Magyarország története a XX. században*. Osiris Kiadó, Budapest: p. 141.

60 | *Felosszák a volt monarchia vasúti felszereléseit*. Esztergom és Vidéke, 1920. február 4. 27. sz.: p. 1.

61 | ROMSICS 2005: p. 142.; *A magyar béketárgyalások. Jelentés a magyar békeküldöttség működéséről Neuilly S/S-ben, 1920. januárius–március havában*. I. köt. M. Külügyminisztérium, Budapest, 1920: pp. 3–17.

sanyarúbban alakult 1920 elejére. A „Nagy Háború” óriási keresztirányú igénybevétele nagymértékű állagromlást eredményezett, amit tetézett a román megszállás azzal, hogy magukkal vitték gördülőanyag nagy részét,<sup>62</sup> valamint a forgalmi- és műhelyberendezéseket, szerszámokat és a telefon- és távírdaberendezéseket.<sup>63</sup> Néhány elavult gépet és teherkocsironcsot, ablaktalan és ajtók nélküli személykocsikat<sup>64</sup> hagytak csak a pályán. A magyar kormány és békedelegáció tudatában volt annak, hogy a későbbi határok kialakításában döntő szerepet játszanak a szomszédos új államoknak a számukra fontos vasútvonalak megszerzésére vonatkozó igényei. Ezért fordulhatott elő sok esetben, hogy az új szomszédos államok a számukra szükséges vagy hasznos vasútvonalakat vagy forgalmi csomópontokat figyelembe véve húzták meg az új határokat. Az antanthatalmak békediktátum-tervezetének vasutakra vonatkozó rendelkezéseit a küldöttség és a magyar kormány tagjai általában véve is súlyosnak találták. Ezek alapján a vasútnak „*a magyar gazdasági és társadalmi célokra való hathatós használatát a rendelkezések úgyszólván lehetetlenné tették*”.<sup>65</sup> A válaszjegyzékben hangsúlyozták, hogy a magyar vasúthálózatot a történelem során céltudatosan építették ki, ennek középpontjában mint gazdasági és forgalmi központ, Budapesttel. Innen indulnak ki a főváros szempontjából fontos közlekedési csomópontokba vezető fővonalak és azokból a mellékvonalak. A vidéki gócpontokat ún. transzverzális vonalak kötötték össze, így hozva létre Magyarországon a Kárpát-medencére adaptált, pókhálószerű vasúti hálózatot. A fővonalakról elmondható, hogy azok a nemzetközi forgalom szempontjából is előnyösek, hiszen idegen piacokkal kötik össze az országot. E forgalom gazdaságos lebonyolítása egységes vasútirányítást kíván meg. Ezzel szemben, az új határok meghúzása után e kiépült és sűrű vasúthálózatot olyan szinten csonkítanak meg, hogy azok jövőbeli célokat már nem szolgálhatnának. Fontos vasúti gócpontok kerülnének a határon túlra, Budapestről induló fővonalakat kettévágnának, sok esetben pedig az új országhatáron kívül, de azzal párhuzamosan haladnának. A jegyzék egy sor gazdasági és üzemeltetési érvet sorakoztatott fel a magyar vasúthálózat integritásának megtartása mellett. A csonka vagy zsákvasutak üzemeltetése irracionális lenne, amellyel sok vonal jövője kerülne veszélybe.<sup>66</sup>

62 | *A magyar államvasutak válságos helyzete*. Esztergom, 1920. február 6. 29. sz.: p. 2.

63 | A magyar béketárgyalások 1920: pp. 109–112.

64 | KELETY DÉNES 1921: *A megcsonkított államvasutakról*. Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye, 55. évf. 1921. június 26. 26. sz.: p. 194.

65 | *A magyar béketárgyalások II. kötet. Jelentés a magyar békeküldöttség működéséről Neuilly S/S-ben 1920 januárius–március havában*. M. Kir. Kereskedelmi Minisztérium, Budapest, 1921.: p. 187.

66 | Uo. p. 159.



A békeszerződés végleges szövegének<sup>67</sup> átvétele után a magyar békedelegáció hazautazott, majd lemondott. Nem vállalták annak aláírását. Bár a diktátumot mélyen igazságtalannak ítélte, aláírásának megtagadását nem javasolta Magyarország gyengeségére és elszigeteltségére való tekintettel. Ennek folyományaként került sor 1920. június 4-én a versailles-i királyi palotához tartozó Grand Trianon nevű kastélyban a magyar szempontból szomorú aktusra. A 14 pontból álló szerződés többek között rendezte Magyarország új határait. Területe – Horvátországot nem számítva – ezt megelőzően 282 000 km<sup>2</sup> volt, ami ezt követően 93 000 km<sup>2</sup>-re változott. Lakóinak száma 18,2 millióról 7,6 millióra csökkent.<sup>68</sup> A dokumentum második pontjában határozták meg konkrétan Magyarország és Ausztria új határvonalát is. Ebben konkrétan még a Fertővidéki HÉV is megemlítésre került „...a helyszínén megállapítandó vonal, amely Pomogytól délre halad, Magyarországnak hagyja az egész Főcsatornát és a helyiérdekű vasútvonalat, amely Mexikó állomásról északnyugat felé vezet, metszi a Fertőtavat és a szigettől, amelyen a 117. magassági pont van, délre halad...”<sup>69</sup> Pontosan rögzítették ebben az átcsatolt területeken fekvő vasútvonal átadásának mentetét.<sup>70</sup>

Időközben a gazdasági nehézségekkel küzdő Ausztria Németországhoz való csatlakozási szándékát is kifejezte, egyúttal kapott a történelmi Magyarországból területet. Az 1919. január 18-án megnyíló párizsi békekonferencia kimondta az anchluss tilalmát, de egyúttal a válságba került Ausztria körülményeinek javításával is foglalkozott. Erre kiválóan megfelelt a nyugat-magyarországi térség, amelynek hovatartozását már korábban is vitatták. Ettől várták az osztrákok élelmezési gondjainak megoldását.<sup>71</sup> A német ajkú terület 1919-ben még magyar fennhatóság alatt volt, de az osztrákok politika lépéseket tettek annak mielőbbi megszerzésére. Nem sokkal később, január 29-én az osztrák kormány után a magyar is kimondta Nyugat-Magyarország autonómiáját, tehát önrendelkezési jogot adtak a terület német lakosságának. Ezt követően került a kérdés nemzetközi szinten is középpontba, majd 1919 májusától a párizsi békekonferencián is téma volt. A Legfelsőbb Tanács végül még ebben a hónapban elfogadta a nyugat-magyarországi terület Ausztriához csatolását, tényleges átvételére azonban csak a békeszerződés

67 | *A magyar békeszerződés.* M. Kir. Külügyminisztérium, Budapest, 1920.

68 | ROMSICS 2005: p. 147.

69 | 1921. évi XXXIII. törvény az Északamerikai Egyesült Államokkal, a Brit Birodalommal, Franciaországgal, Olaszországgal és Japánnal, továbbá Belgiummal, Kínával, Kubával, Görögországgal, Nikaraguával, Panamával, Lengyelországgal, Portugáliával, Romániával, a Szerb-Horvát-Szlovén Állammal, Sziámmal és Cseh-Szlovákiával 1920. évi június hó 4. napján a Trianonban kötött békeszerződés becikkelyezéséről. <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=92100033.TV&searchUrl=/gyorskereso%3Fkeyword%3Dtrianonban> utolsó elérés: 2020. 05. 18. 10:19.

70 | Uo.

71 | *Nyugatmagyarország elvesztésének gazdasági vonatkozásai.* VKK, 1921. augusztus 28. 36. sz.: p. 185.

aláírása után kerülhetett sor, mivel Bécs nem rendelkezett az ehhez szükséges katonai erővel.<sup>72</sup> Magyarország nem volt hajlandó békés úton átadni a területet, alkudozásba kezdett. A magyar politika a békediktátum aláírása után távolról sem mondott le a határok későbbi revíziójának lehetőségéről.<sup>73</sup>

Nemzetközi közbenjárásra sikerült 1921. október 13-án Velencében megegyeznie a két félnek egymással, amely Sopron és környékének népszavazását írta elő a hovatartozást illetően. A decemberi referendumon végül a soproni és a Sopron környéki németiség többsége a Magyarország mellett való maradásra szavazott. Ausztria tiltakozása ellenére az eredeti békeszerződést módosították, amely ekkortól Sopron, a „Hűség városa”, illetve az érintett nyolc falu (63 384 kat. hold földterület és 55 403 lakos került így vissza)<sup>74</sup> nélkül ismerte el Nyugat-Magyarország Ausztriához való csatolását.<sup>75</sup> Ausztria ebbe sokáig nem is tudott belenyugodni, érvénytelenítettetni kívánták a népszavazást.<sup>76</sup> Ausztria addig nem létező új tartománya Burgenland néven 1922. január 1-jén jött létre a volt magyar területekből. A trianoni határ sok esetben régi járás- vagy településhatárokat követett, mégis ritkán fordultak elő természetes határvonalak. Ez felülírta a létező kultúrtáj mintázatát, ami sok problémához vezetett. A legfőbb feladat az volt, hogy mind Burgenland, mind a Magyarországon maradt terület megtalálja saját helyét országa rendszerében. Ezzel valamelyest nyugvópontra került a nyugat-magyarországi kérdés. 1922 szeptemberére a magyar hatóságok felszámolták a magyar szabadcsapatokat, az irredenta erők Burgenlandba való betöréseit, mivel az ország saját helyzetét nem akarta nemzetközileg is súlyosbítani.<sup>77</sup> A vasúti hálózat e túlnyomóan hegyes vidéken sohasem volt sűrű, 1923-ban mindössze 312 km. Egész Ausztria vasutjainak 4,7%-a, így 1 km vasút 12,88 km<sup>2</sup> területre és 983 lélekre jutott. A burgenlandi vasúthálózat így a legritkább volt az összes osztrák tartomány közül.<sup>78</sup> Ezt követően már csak az osztrák–magyar határvonal pontos kijelölésére volt szükség, amely némi korrekció után 1924. augusztus 18-ra a jegyzőkönyvek, térképek és okmányok aláírása után vált

72 | TÓTH IMRE – JANKÓ FERENC 2011: Az osztrák–magyar határtérség történelme és politikai földrajza. In: Németh István – Fiziker Róbert (szerk.): *Ausztria a 20. században...* i. m.: pp. 378–379.

73 | ROMSICS IGNÁC 2011: Az Osztrák–Magyar Monarchia felbomlása és a trianoni békeszerződés. In: Németh István – Fiziker Róbert (szerk.): *Ausztria a 20. században...* i. m.: p. 114.

74 | *Elkészült az új magyar–osztrák határ.* Sopronvármegye (A továbbiakban SV), 1922. december 19. 287. sz.: p. 2.

75 | TÓTH IMRE 2006: *A nyugat-magyarországi kérdés 1922–1939. Diplomácia és helyi politika a két háború között.* Győr–Moson–Sopron Megye Soproni Levéltára, Sopron: pp. 37–48.

76 | *Osztrák propaganda Sopronnak Ausztriához való csatolására.* SV, 1922. augusztus 26. 192. sz.: p. 1.

77 | ZSIGA TIBOR 1991: *Burgenland, vagy Nyugat-Magyarország? Burgenland, oder Westungarn?* Burgenlandi Magyar Kultúregyesület, Oberwart: pp. 100–114.

78 | THIRRING GUSZTÁV 1923: „Burgenland” osztrák uralom alatt. *Magyarság*, 4. évf. 1923. augusztus 18. 185. sz.: p. 1.

véglegessé.<sup>79</sup> Így 3 965 km<sup>2</sup>-et csatoltak át Ausztriához,<sup>80</sup> amely három vármegyét, Vast, Sopront és Mosont, és 13 járást érintett.<sup>81</sup> Az „ezeréves” határ megváltozásával Ausztria és Magyarország között ezt követően nem alakult ki feszültség. Mindkét fél törekedett a megegyezései politikára a két világháború között.

A történelmi Magyarország nyugati határának eltolása e régióban is sok vasútvonalat kettészelt. A GYSEV magyarországi hálózatát Sopronnál vágta el az új határ (27 km került át Ausztriába, 93 km maradt),<sup>82</sup> a Fertővidéki HÉV-ét (45 km került Ausztriához, 64 km maradt)<sup>83</sup> pedig Mekszikópuszta és Pomogy (Pamhagen) között. Egyik vonalon sem állt le a közlekedés a „Nagy Háború” befejeződése után, csak útlevélvizsgálatot vezettek be az új határokon. A vasúttársaság és a kezelésében lévő vicinális esetében is innentől a MÁV-nál érvényben lévő menet- és szállítási díjak kerültek felszámolásra a magyar vonalrészeken, a határátmeneti közlekedést pedig forgalmi könnyítésekkel segítették.<sup>84</sup> Ahhoz, hogy a magyar vasutakat egységben lehessen tartani, a kereskedelemügyi miniszter 1920 áprilisában kötelezően előírta minden vasutas számára a hűségeskü és fogadalom letételét. „*Én N. N. esküszöm a mindentudó és mindenható Istenre, hogy Magyarországhoz annak alkotmányához és Magyarország kormányzójához hű leszek. Magyarország törvényeit és törvényes szokásait, valamint az alkotmányos kormány rendeleteit megtartom, főlébballóm iránt engedelmességgel viseltetem és utasításait pontosan teljesítem. A vasúti rendtartás által reám ruházott teendőimben híven, pontosan és odaadással eljárók...*”<sup>85</sup> Ezt a GYSEV-nél minden dolgozónak meg kellett fogadnia.<sup>86</sup>

1921-ben voltak kisebb fennakadások, mivel mindkét vonal osztrák részén a BBÖ (Bundesbahnen Österreich – Osztrák Szövetségi Vasutak) vette át a forgalom lebonyolítását, míg a magyar felkelőcsapatok támadásai miatt el nem hagyták a területet. A Magyar Vasúti és Hajózási Klub 1921 májusában a Nyugat-Magyarországhoz való ragaszkodás jegyében propagandisztikus céllal még egy háromnapos idevezető kirándulást

79 | SUBA JÁNOS 1997: A magyar–osztrák határ kitűzése és határokmányai. In: Turbuly Éva (szerk.): „*Magyarok maradtunk*” 1921–1996. *Konferencia a soproni népszavazásról (Sopron, 1996. december 12.)*. Ádám Antal, Sopron: p. 80.

80 | TÓTH IMRE – JANKÓ FERENC 2017: A tartomány létrejöttének története. In: Jankó Ferenc – Fábíán Attila – Hardi Tamás (szerk.): *Burgenland*. Nemzetstratégiai Kutatóintézet, Budapest: p. 66.

81 | ÉGER GYÖRGY 1991: *A burgenlandi magyarság története*. Anonymus, Budapest: p. 18.

82 | MAJDÁN 2001: p. 66.

83 | ZWICKL 2011: p. 85.

84 | *Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút, Fertővidéki Helyi Érdekű Vasút*. Budapesti Közlöny (A továbbiakban: BK), 1920. augusztus 8. 181. sz.: p. 7.

85 | Magyar Nemzeti Levéltár Győr-Moson-Sopron megye Soproni Levéltára. VI/404. Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút Soproni Igazgatósága 1872–1948. Kereskedelemügyi m. kir. Minister 43115/1920. számú rendelete 1920. április 15.

86 | MNL GYMS SL VI/404. 114.sz. körrendelet, 1920. április 21.

is szervezett. Ennek keretében Győrtől Kismartonig (Eisenstadt) és vissza különvonaton utaztak a turisták, miközben többek között az Esterházy-kastélyt, a Széchenyi-kastélyt és Sopron nevezetességeit is megtekintették.<sup>87</sup> Az október 11–13-iki velencei konferenciát követően Ausztria ismét megkezdte Nyugat-Magyarország megszállását, amely egyet jelentett az osztrák vasúti személyzet megjelenésével és – Lajtaújfaluból (Neufeld an der Leitha) – a magyar elküldésével, továbbá együtt járt átmeneti forgalomleállással is.<sup>88</sup> Időközben bevezették az Ausztriába irányuló élelmiszer-szállítmányokra (élőállat, gabona, gyümölcs, bor stb.) a kiviteli illeték fizetését. Erre a GYSEV vonalán Százvámnál (Müllendorf) került sor a Nemzetvédelmi Szövetség Parancsnokságán.<sup>89</sup> Majd IV. Károly második puccskísérletével gyakorlatilag teljesen megszűnt a Béccsel való vasúti forgalom, így a Sopron–Ebenfurt vonalon is leállt a közlekedés. Csak a Szobon és Érsekújváron (Nové Zámky) át Bécsig menő Orient Expressz közlekedett. A helyzet normalizálódása után november 1-jére Ebenfurt felé már megindult a forgalom.<sup>90</sup> Nem sokkal később, november 5-ére a magyar felkelők Nyugat-Magyarországról való kivonásával<sup>91</sup> egy időben<sup>92</sup> – a MÁV kezelésében lévő – helyiérdekű, közvetlen vasúti közlekedés a későbbi Burgenlandba időlegesen leállt,<sup>93</sup> a területen csak a helyi vonatok jártak a határig, de a GYSEV – és a Déli Vasút – távolsági járatai továbbra is közlekedtek, leginkább teherszállítás céljából.<sup>94</sup> Majd december 7-étől a sopron–ebenfurti vonalon a személyforgalmat,<sup>95</sup> december 15-től az eszterháza–pándorfalui szakaszon a személy- és áruforgalmat is felvették már.<sup>96</sup> A magyar és osztrák vasúttársaság és állam között már 1921 decemberétől folyamatosan folyt az egyezkedés,<sup>97</sup> mert az osztrák félnek nem volt kifizetődő az üzemeltetés és nem rendelkezett kellő számú könnyű mozdonnyal a vonalak forgalmának ellátására, amelyet aztán a GYSEV biztosított számára. Ráadásul a soproni népszavazás is bonyolította a helyzetet, mivel – az osztrák vonal forgalmi szempontjából nélkülözhetetlen<sup>98</sup> – Sopron eredetileg Ausztriához került volna Burgenland tartományi

87 | *Kirándulás Nyugatmagyarországra*. Turistaság és Alpinizmus, 1921. 8. sz.: p. 192.

88 | *Az osztrákok elbocsátják a nyugatmagyarországi vasutasokat*. Csonkamagyarország, 1921. október 9. 87. sz.: p. 1.

89 | MNL GYMS SL VI/404. 157. sz. körrendelet, 1921. október 17.

90 | *Béccsel ismét helyreállt a vasúti forgalom*. Uj Nemzedék (A továbbiakban: UN), 1921. november 1. 244. sz.: p. 8.

91 | MNL GYMS SL VI/404. 169. sz. körrendelet. 1921. november 5.

92 | Nyugat-Magyarországot kiűritették a felkelők. *Nemzeti Ujság* (A továbbiakban: NU), 1921. november 8. 250. sz.: p. 2.

93 | Nyugat-Magyarország vasutforgalma. *Világ* (A továbbiakban: V), 1921. november 6. 249. sz.: p. 220.

94 | *Visszatértek a fölkelők Nyugatmagyarországról*. Kecskemét és Vidéke, 1921. november 9. 254. sz.: p. 2.

95 | MNL GYMS SL VI/404. 189. sz. körrendelet, 1921. december 5.

96 | MNL GYMS SL VI/404. 104. sz. körrendelet.

97 | *Az osztrák és a magyar vasutak kiküldöttei között*. VKK, 1921. december 11. 51. sz.: p. 268.

98 | SALLAI JÁNOS 1996: *A magyar–osztrák határ történetéről a XVIII. századtól napjainkig*. *Az osztrák–magyar határ története*. Soproni Szemle, 50. évf. 4. sz.: p. 11.

székhelyeként.<sup>99</sup> A referendum – amelyre mellesleg a MÁV és GYSEV is szabadjeggyel utaztatta a szavazókat,<sup>100</sup> és az utóbbi vasúttársaság mindent megtett azért, hogy minden érintett dolgozója szavazhasson<sup>101</sup> – azonban változtatott ezen, így írva újra a történetet. Ezt követően Sopronon keresztül osztrák korridorvonalak közlekedtek, amelyek osztrák személyzettel és vámközeggel<sup>102</sup> használhatták a soproni állomást. Ezekről a zárt vonatokról magyar területen leszállni, illetve árut kiadni nem lehetett.<sup>103</sup> Emellett bevezették a Sopronon keresztül lebonyolítandó osztrák személy- és áruforgalmat illetően a vám- és útlevélmentességet is.<sup>104</sup> A GYSEV dolgozói ezzel egy időben szintén útlevélmentességet kaptak, vasúti arcképes igazolványukkal szabadon járhattak át a határon munkavégzés céljából.<sup>105</sup> A Fertővidéki HÉV osztrák vonalán közlekedő – az államhatáron a magyar vasutasok által átvett – szerelvényeinek forgalmi szempontból Eszterháza (ahol különben a vámhivatal is működött)<sup>106</sup> állomásig kellett jönniük.<sup>107</sup> 1922. január 15-től a társaság Ausztriához tartozó Sopron határ–Ebenfurt és a Fertővidéki HÉV Mekszikópuszta–Pándorfalu részén már az osztrák (korona)<sup>108</sup> díjszabás lépett életbe.<sup>109</sup> Ugyanezen év február 23-tól<sup>110</sup> ismételten a GYSEV látta el az osztrák vonalán is pályafenntartási feladatot magyar személyzettel,<sup>111</sup> az állomási szolgálatot viszont még 1923-ig a BBÖ. Az 1922 eleji bécsi vasútforgalmi bizottság ülésén a magyar és osztrák fél célja is a határforgalom megkönnyítése volt.<sup>112</sup> Az ezt követően Sopronban tartott vasúti konferencián a BBÖ, a Déli Vasút és a GYSEV képviselői megállapodtak abban, hogy a Sopron és Bécs közötti személyvonatok számát megemelik és közvetlen járatokat is indítanak.<sup>113</sup> Sikerült a megegyezés a határszéli falvak forgalmát és a termények átvitelét illetően is.<sup>114</sup> Szeptemberben további könnyítést jelentett Csehszlovákián át az Ausztria és Magyarország közötti közvetlen áruforgalom elindulása is.<sup>115</sup> A vonalak

99 | *Burgenlandnak nem találnak fővárost.* SV, 1922. augusztus 30. 195. sz.: p. 3.

100 | MNL GYMS SL VI/404. 171. sz. körrendelet, 1921. november 8.

101 | MNL GYMS SL VI/404. 174. sz. körrendelet, 1921. november 10.

102 | *A magyar és osztrák vasúti egyezmény.* Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye, 1922. február 5. 6. sz.: p. 1.

103 | *A soproni területen.* Pesti Hírlap, 1922. január 22. 18. sz.: p. 14.

104 | ZWICKL 2011: pp. 72–78.

105 | *A m. kir. belügyminiszternek 45.440/1921. B. M. számú rendelete.* Belügyi Közlöny, 1921. július 17. 30. sz.: p. 1284.

106 | *A határon való átkelés szabályozása.* SV, 1922. július 9. 152. sz.: p. 2.

107 | LOVAS 1998: pp. 33–34.

108 | MNL GYMS SL VI/404. 17. sz. körrendelet, 1922. január 13.

109 | *Osztrák díjszabás Győr–Sopron–Eben-furti vasút egyrészén.* UN, 1920. január 10. 7. sz.: p. 8.

110 | MNL GYMS SL VI/404. 159. sz. körrendelet, 1922. február 30.

111 | *Magyar vasutasok a Sopron–eben-furti vonalrészén.* Magyarság (A továbbiakban: M), 1922. március 5. 53. sz.: p. 14.

112 | *A bécsi tárgyalások.* V, 1922. január 15. 12. sz.: p. 9.

113 | *Vasúti konferencia Sopronban.* VKK, 1922. március 26. 14. sz.: p. 116.

114 | *Megegyezett a magyar és osztrák bizottság a határszéli falvak forgalma és a termények átvitele dolgában.* SV, 1922. augusztus 5. 175. sz.: p. 1.

115 | MNL GYMS SL VI/404. 219. számú körrendelet, 1922. szeptember 8.





Sopron — Déli vasuti pályaudvar — Süd-Bahnhof

#### 4. Sopron Déli-pályaudvar. Kisfalvi Zoltán magángyűjteménye.

kihasználtságát pedig növelte a Németország és Magyarország között kötött közvetlen áru- és szénforgalmi egyezmény.<sup>116</sup> Nem sokkal később Ausztria korlátozások nélkül az akkor érvényes vámtarifákkal beengedte már a magyar bort, és ezt követően a magyar-osztrák árucseré-egyezmény is tető alá került.<sup>117</sup> Ekkor Vulkapordány (Wulkaprodersdorf) és Lajtaújfalu (Neufeld an der Leitha) között még munkásvonatok is jártak. Az év őszére kihasználatlansága miatt azonban megszüntették.<sup>118</sup>

Az 1923-ban kelt osztrák–magyar államszerződés végül az 1921-es<sup>119</sup> és 1922-es bilaterális megállapodásokat helybenhagyta, rendezte a vállalat jogi és forgalmi kérdéseit, továbbá Ausztria – kisebb módosításokkal – a GYSEV és a Fertővidéki HÉV 1872-ben kelt magyar koncesszióit magára is érvényessé nyilvánította.<sup>120</sup> A megállapodások értelmében a budapesti székhelyű társaság 1923-ban üzemfőnökséget nyitott Kismartonban az osztrák vonalrész üzemeltetésének koordinálása céljából, de Budapesten maradt

116 | MNL GYMS SL VI/404. 218. számú körrendelet, 1922. szeptember 8.

117 | *Ausztria beengedi a magyar bort.* SV, 1922. június 1. 122. sz.: p. 4.

118 | *Vonatbeszüntetés a győri vasut osztrák vonalán.* SV, 1922. november 4. 248. sz.: p. 3.

119 | LOCSMÁNDI 2009: p. 141.

120 | GÜRTLICH–SZÉKELY 2017: p. 71.



### 5. Szentmargitbányai állomás. Bognár Béla magángyűjteménye

a részvénytársaság székhelye soproni üzemfőnökséggel.<sup>121</sup> A Fertővidéki HÉV-nek a jogi helyzete 1923. július 24-én rendeződött azzal, hogy az Osztrák Köztársaság Törvénytarában megjelent az üzemi engedélye, és ezzel a vonalrész elnyerte az osztrák magánvasutak jogát.<sup>122</sup> Teljes vonalának kezelését 1923. augusztus 1-jétől visszakapta a GYSEV,<sup>123</sup> a vicinális csak úgynevezett „infrastruktúravasút” volt, személyzet és vasúti eszköz nélkül.<sup>124</sup> Innentől a HÉV vonalának bármelyik állomásáról el lehetett utazni közvetlenül Bécsbe és vissza.<sup>125</sup> Így a vállalat ausztriai vonalait önmaga kezelhette, azok közvetlen irányítására pedig rendelkezésre állt a kismartoni<sup>126</sup> – majd 1933-tól a vulkapordányi – üzletvezetőség. Az engedély kimondta, hogy a vontatási és vonatkíséreti szolgálatot a magyar vonal személyzete látja el az osztrák részen is. Az erre kijelölt embereknek ismerniük kellett a német nyelvet, az osztrák utasításokat és a szolgálatuk alatt osztrák egyenruhát

121 | *Új vasúti üzletvezetőség*. Szózat, 1923. március 11. 57. sz.: p. 5.

122 | Keller László: *Újjáéledő kisvasúti romantika*. *Új Impulzus*, 1987. január 24. 2. sz.: p. 53.

123 | *Fertővidéki helyi érdekű vasút*. VKK, 1923. szeptember 9. 41. sz.: p. 411.

124 | DR. JÓZAN TIBORral, a GYSEV 2007-ben nyugalmazott vezérigazgató-helyettesével Sopronban, 2017. december 15-én készített interjú alapján. (A szerző birtokában.)

125 | *A Gysev kezelésébe veszi a Fertővidéki h. é. vasut osztrák vonalát*. SV, 1923. július 31. 170. sz.: p. 2.

126 | MNL GYMS SLVI/404. 48. sz. körrendelet, 1923. február 19.

viseltek.<sup>127</sup> A munkáltatói jogot az egész vonalon a magyar, míg a foglalkoztatási jogot a saját oldalán az osztrák fél gyakorolta.<sup>128</sup> Egyúttal mindkét vállalat kapott német nevet is: a GYSEV a ROeEE-t (Raab–Oedenburg–Ebenfurter Eisenbahn AG), a Fertővidéki HÉV az NSB-t (Neusiedler Seebahn AG).<sup>129</sup> Ekkor a belügyminiszter Sopront belépőállomással nevezte ki. Itt vizsgálták át a be- és kilépő személyek útlevelét és poggyászát. Egyúttal a soproni GYSEV-pályaudvaron rendőrségi állomásparancsnokságot is létesítettek a kilépőengedély, vagy útlevél nélkül utazók rugalmasabb és gyorsabb kezelése érdekében.<sup>130</sup> A GYSEV mint magánvasút volt az egyetlen ilyen vállalat, amely alig szenvedte meg a Monarchia felbomlását. Ez azért történhetett, mert egyik állam szervezetéhez sem tartozott, tulajdonosai osztrák, belga, német tőkések és pénzintézetek voltak, akiknek az állt érdekükben, hogy a vasút együtt maradjon.<sup>131</sup>

A Sopron–Pozsonyi HÉV (70 km) egy igazán speciális vicinális volt a vizsgáltak közül, ugyanis az új államhatárok nem ketté, hanem háromfelé vágták. Egy része – a Vulkapordányig péage-szerződéssel használt GYSEV-pálya az országhatárig – Magyarországon maradt, legnagyobb része Ausztriához (69 km) került, míg egy kisebb szakasza, egyúttal egyik végpontja (1 km) Csehszlovákiához.<sup>132</sup> A helyiérdekű vasútra így az új politikai körülmények között sok jó nem várt ebben a részvénytársasági formában. A Soprontól Kismartonon át Pozsonyig (Bratislava) húzódó vaspálya vonalvezetéséből fakadóan

127 | LOVAS 1969: p. 840.

128 | JÓZAN 2017.

129 | ZWICKL 2011: p. 85.

130 | *Sopron mint kilépő-állomás*. SV, 1923. június 17. 136. sz.: p. 2.

131 | LOVAS 1969: p. 840.; A tulajdonosi szerkezet ekképp változott a második világháború után: 1946-ban a felelős magyar vasúti vezetők a GYSEV államosítását hangoztatták. A Jóvátételi Hivatal a potsdami konferencia alapján a berlini háromhatalmi egyezmény után a GYSEV német tulajdonba kerülő részvényeit – az összes részvény 39,9 százalékát – a Szovjetunióra ruházta át, amely ezzel ugyanazokat a jogokat gyakorolhatta a vállalattal kapcsolatban, mint amelyek a fennálló magyar jogszabályok szerint a részvényeseket megillették. 1946. május 29-én a magyar kormány a részvénycsomagot át is adta Vorosilov marsallnak, a Szövetséges Ellenőrzési Bizottság elnökének. Az új részvényes az 1947-es igazgatósági ülésen – a szovjetizálás jegyében – már 6 szovjet képviselőt delegált. Ugyanakkor a Szovjetunió két év múlva a II. Moszkvai Jegyzőkönyv alapján a részvényeket átruházta a magyar államra az 1949. évi XX., *A Magyar Népköztársaság Alkotmánya* címmel megjelent törvény értelmében. A GYSEV vonalainak államosítása még az 1950-es évek első felében is terítéken volt. Ugyanakkor az osztrák kormányzat ellenkezése miatt a társaság eredeti üzletmenetét meghagyták. Sőt, a magyar fél is felismerte a rentábilis osztrák vonalak magyar gazdasági jelentőségét, fontos „*schilling-bevételeket*” jelentettek. A magyar állam ekkorra – a részvények felvásárlása után – 100%-os részvényes tulajdonosa volt a részvénytársaság vonalainak, de a magyar rész államosítása az osztrák szakaszok elvesztésével járt volna, hiszen azok az ÖBB-be olvadtak volna. Továbbá az osztrák engedélyokirat értelmében a GYSEV vasúti üzemét nem lehetett az osztrák kormány beleegyezése nélkül harmadik személynek átadni. Így a részvénytársaság államosítása, sőt még az üzemeltetésének átvétele is lekerült végül a napirendről. Az ezzel kapcsolatos forrásokat lásd: Magyar Nemzeti Levéltár Győr-Moson-Sopron Megye Soproni Levéltára, VI. 435. XXIV. 406.; Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára, GYSEV Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Rt. 1945–1960. XXIX-H 51.

132 | TISZA ISTVÁN 1997: A magyarországi vasúthálózat állapota és változásai 1915–1944 között. In: Kovács László (főszerk.): *Magyar vasúttörténet*. 5. köt. 1915-től 1944-ig. Közlekedési Dokumentációs Kft., Budapest: p. 61.

elkerülte Rusztot (Rust), amely csak egy mellékvágányt kapott Szentmargitbányáig (Sankt Margarethen im Burgenland), ahonnan bérkocsisok szállították az utasokat a volt szabad királyi városba.<sup>133</sup> Ebbe a gazdag rusztiak nehezen nyugodtak bele, így még 1920-ban sem került le a napirendről egy Sopronból Fertőmeggyesen (Mörbisch am See) át Rusztig húzódó vasútvonal kiépítése. A kereskedelemügyi miniszter a Sopron–Pozsonyi HÉV számára meghosszabbította a korábban e viszonylatra kiadott előmunkálati engedélyét.<sup>134</sup> Ennek további kitolására 1921-ben is sor került.<sup>135</sup> 1920. június 4-ével Trianonban viszont nyilvánvalóvá vált, hogy a vonal szétdarabolódása elkerülhetetlen. Ennek függvényében a MÁV június 14-ével a vasútvonal állomásai közötti közvetlen jegykiadást eltörölte.<sup>136</sup> A részvénytársaság jogilag tovább működött, amelyet az is bizonyít, hogy ezt követően is tartott közgyűlést,<sup>137</sup> ugyanakkor a vonalának jelentős része a határon túlra, más vasúttársaság kezelésébe került. Nem mellesleg a békeszerződésben az antant a pozsony–sopron–nagykanizsai résszel is kívánta biztosítani a csehszlovák állam számára az Adriai-tengerrel, Fiumével való vasúti összeköttetést, és csehszlovák kívánságra annak öt éven belüli felújítását.<sup>138</sup> A vonal stratégiai-logisztikai jelentősége így felértékelődött.

Nyugat-Magyarország 1921 novemberének elejére történő kiürítésekor a MÁV által leállított átmenő forgalom a Sopron–Pozsonyi HÉV-et is érintette, hiszen Sopron–Köpcsény (Kittsee) és Kismarton–Ruszt viszonylatban leállt a vasúti közlekedés.<sup>139</sup> A soproni népszavazást követően egyértelművé vált, hogy Sopron és az azt övező nyolc falu Magyarországon marad. Ez a vicinális egyik végpontjának megtartását jelentette, amelyen a forgalom újraindult. 1922-ben pedig a Budapest–Sopron–Kismarton–Schneeberg–Semmering–Bécs közvetlen gyorsvonat is közlekedett rajta 7 óra 46 perces menetidővel a két fővárost összekötve.<sup>140</sup> Ez is jelezte már, hogy a Sopron–Pozsonyi HÉV három országhoz tartozó vaspályájának korábbi funkciói és használata megváltoztak. Nem a Sopron és Pozsony közötti közvetlen összeköttetésként szolgált tovább, hanem Bécs felé kezdett el gravitálni. Ettől függetlenül a helyiérdekű vasút továbbra is létezett jogilag, csak a magyar vonalrésze eredetileg is a GYSEV pályája volt, hiszen csak Vulkapordánynál ágazott ki Kismarton felé. Így a vaspálya java részét már a BBÖ tulajdonolta, ezáltal

133 | HORVÁTH 2018: p. 135.

134 | *A kereskedelemügyi magyar királyi miniszter*. VKK, 1920. október 24. 4. sz.: p. 1.

135 | *Előmunkálati engedélyek*. VKK, 1921. április 17. 16. sz.: p. 1.

136 | *A magyar vasúti forgalomban érvényes IV. személy díjszabási füzet hatályon kívüli helyezése*. BK, 1920. június 15. 134. sz.: p. 11.

137 | *Megbívó*. BK, 1920. december 3. 278. sz.: p. 6.

138 | *A magyar békeszerződés 1920*. p. 76.

139 | *Nyugat-Magyarország vasútforgalma*. V, 1921. november 6. 249. sz.: p. 220.

140 | *Gyorsvonat Budapest–Sopron–Kismarton–Schneeberg–Semmering–Bécs közt*. M, 1922. június 11. 131. sz.: p. 17.

kezelte is. Ugyanakkor a magyar és az osztrák vasúttársaságok igyekeztek a forgalom gördülékennyé tételére a személy- és áru fuvarozást tekintve mindkét fél érdekében.<sup>141</sup> 1922 júliusában a soproni téglagyárak azon kérése, hogy a részvénytársaság a gyáraikhoz kiágazó vonalat építsen, sajnálatos módon süket fülekre talált. A bizonytalanságot érző igazgatóság a költségvetés racionalizálásával érvelve ezt és a ruszti irány kiépítését is pihenőpályára tette, így végül nem valósulhattak meg.<sup>142</sup>

Ez az állapot ugyanakkor csak ideig-óráig volt fenntartható, hiszen a részvénytársaság és a vicinális eredetiségét teljes mértékben kezdte elveszíteni. Tárgyalások után 1931-ben az Osztrák Nemzeti Tanács Pénzügyi Bizottsága elfogadta a HÉV Ausztriához tartozó vasútvonalának megvételéről és az ezzel kapcsolatos adó- és díjkezdvezményekről szóló törvénytervezetet.<sup>143</sup> A vég következő jeleként 1933-ban a rendes közgyűlés jóváhagyta a vasútvonal osztrák állam általi megváltását az „*Engedményezési megállapodás*”-ban, továbbá elhatározta a Sopron–Pozsonyi Helyiérdekű Részvénytársaság felszámolását, ami 1934-ben megtörtént.<sup>144</sup> A Sopront Pozsonnyal összekötő vicinális vasút 1897-ben induló sikertörténete itt végleg véget ért. A vonala bár megmaradt, de eredetiségében már az új határok megvonása után sem igazán működött, ezzel pedig végérvényesen a BBÖ hálózatába integrálódott.

A Sopron–Kőszegi HÉV helyzete Trianon után szintén speciálisan alakult és sok nehézséget okozott.<sup>145</sup> Míg a két végpontja (11 km) végül Magyarországon maradt, addig a köztes vaspálya (45,2 km) Ausztriához került.<sup>146</sup> A MÁV kezelésében lévő Nyugat-Magyarország A-zónájához tartozó vonalon 1921 augusztusáig, a felkelés kitöréséig folyt a személyforgalom, november 7-től az áruszállítás is szünetelt már. A velencei jegyzőkönyv értelmében a magyar felkelők Nyugat-Magyarországról való kivonásakor a vasúttársaság e vonalon is leállította a közvetlen forgalmat.<sup>147</sup> A soproni referendummal végérvényesen eldőlt Sopronnak és az azt körülölelő nyolc falunak a sorsa. Magyarországon maradásukkal a vicinális vasút mindkét végpontja ténylegesen is egy országhoz tartozott. A magyar és osztrák fél közötti tárgyalások ezt követően sem álltak le. Ennek eredményeként sikerült e helyiérdekű vasút sorsát is rendezni. A 10 évre szóló egyezmény értelmében e vasút

141 | A „*Magyar-osztrák személy- és podgyászforgalom*” című díjszabás B) füzetének, valamint az ahhoz megjelent I. és II. pótléknak életbe-léptetése. VKK, 1923. szeptember 30. 44. sz.: p. 1.

142 | *Nem építet a Sopron-Pozsonyi Helyiérdekű*. SV, 1922. július 18. 159. sz.: p. 3.

143 | *Das Übereinkommen mit der Sopron-Pozsonyer Lokalbahn*. Pester Lloyd, 1931. január 31. 25. sz.: p. 6.

144 | *Meghívó. A Sopron-Pozsonyi helyi érdekű vasút részvénytársaság felszámolás alatt*. BK, 1934. július 5. 149. sz.: p. 6.

145 | PÉTERFFY GERGELY 2019: *The Impact of the Treaty of Trianon on Hungarian Infrastructure*. Corvinus Journal of International Affairs, 4. évf. 2–4. sz.: p. 69.

146 | TISZA 1997: p. 61.

147 | *Megszűnt a közvetlen forgalom Nyugatmagyarországgal*. Az Est, 1921. november 8. 250. sz.: p. 2.



üzemét az BBÖ vette át,<sup>148</sup> hiszen mindösszesen 11 km maradt belőle Magyarországon. Ebből is a – korábban a Déli Vasút, majd a MÁV által üzemeltetett – sopron–szombathelyi vonal Sopron és Harka-Kópháza közötti részét péage-szerződéssel használta.<sup>149</sup> Az osztrák vasút szerelvényei a két végpontba, Sopronba és Kőszegre is bejárhattak. A soproni területen zárt vonatokkal kellett átmenetet biztosítani számukra. A vonatokat az osztrákok saját mozdonyal és személyzettel továbbíthatták csak. A zárt vonatokról magyar területen leszállni, valamint árukat vagy más tárgyakat kiadni nem volt szabad. Ebből a rendelkezésből kifolyólag ezeken a vonatokon sem útlevél-, sem vámvizsgálatra nem volt szükség. Magyar területen a zárt vonatokra nézve magyar törvények és szabályok voltak érvényesek, és e vonatokat magyar rendőrök és vámközegek kísérték. Az osztrákok a csempészet meggátolása céljából e vonatokat vámközegekkel kísértették.<sup>150</sup> Az áruszállítást illetően a két város közötti zárt transzport magyar küldeménynek minősült.<sup>151</sup> A rendelkezések értelmében a magyar átmeneti személyforgalom csak 1921. december 30-tól indulhatott újra soproni<sup>152</sup> útlevélvizsgálattal.<sup>153</sup> Könnyítést jelentett a közlekedésben az 1922. május 10-től végérvényesen életbe lépő útlevélmentesség. A Kőszegről induló és Burgenlandon át Sopronba, innen közvetlen csatlakozással Bécsbe, illetve Ausztriába közlekedő járatokon az Ausztriába irányuló szabad átmeneti forgalomról szóló egyezmény értelmében a magyar kormány hozzájárult az osztrák területről osztrák területre utazók esetében a Magyarországon való útlevélkezelés eltörléséhez. Ugyanakkor az utasok nem hagyhatták el a kocsikat Magyarországon.<sup>154</sup> Június 1-jétől pedig Kőszegről Sopronon át már közvetlen vasúti szerelvények is közlekedtek Bécsig (Kőszeg–Wien Aspangbahnhof–Wien Nordbahnhof)<sup>155</sup> 7 órás, visszafelé 10 órás menetidővel.<sup>156</sup> A közvetlen vonat július 1-jétől már Szárazvámon is megállt.<sup>157</sup>

A GYSEV már 1921 decemberétől tárgyalásokat folytatott Ausztriával a Sopron–Kőszegi HÉV átvételéről,<sup>158</sup> amelynek eredményeként a vonat- és vontatási szolgálatot a vasútársaság látta el 1930-ig.<sup>159</sup> A vonal ekkor üzemkezelés szempontjából három részre volt

148 | MNL GYMS SL VI/404. 201. sz. körrendelet, 1921. december 27.

149 | *Vasuti egyezmény Ausztriával*. VKK, 1922. január 29. 5. sz.: p. 30.

150 | *Tízéves vasuti egyezményt kötöttünk az osztrákokkal*. Magyarország, 1922. január 22. 18. sz.: p. 9.

151 | *Tíz éves szerződést kötöttünk Ausztriával*. 8 Órai Ujság, 1922. január 2. 18. sz.: p. 2.

152 | MNL GYMS SL VI/404. 7. sz. körrendelet, 1922. január 5.

153 | *Megindult a személyforgalom a sopron–kőszegi vonalon*. A Nép, 1922. január 1. 1. sz.: p. 10.

154 | *Május 10-től útlevél nélküli szabad forgalmunk lesz Ausztriával*. Dunántúl, 1922. május 6. 102. sz.: p. 1.

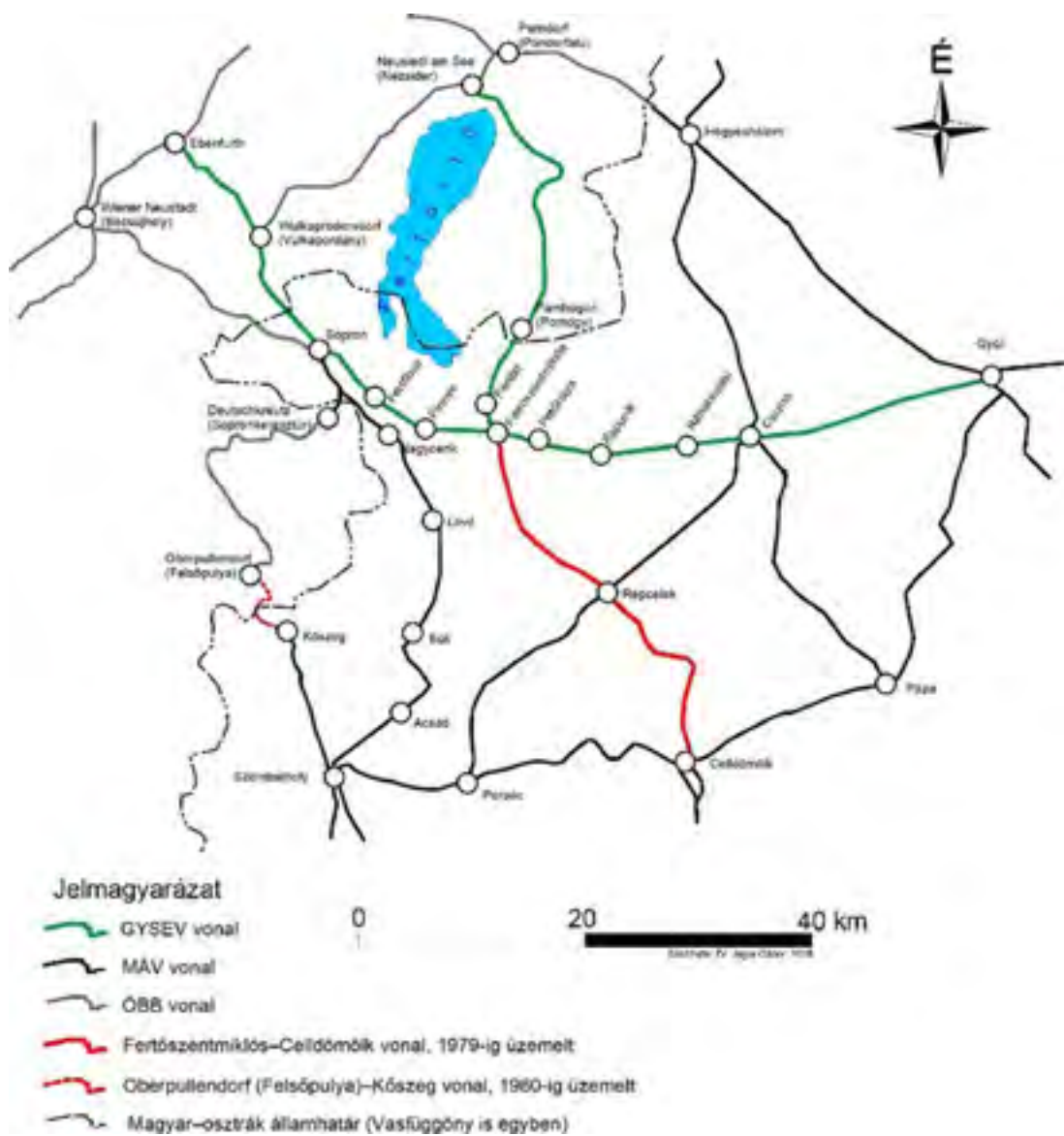
155 | MNL GYMS SL VI/404. 137. sz. körrendelet, 1922. május 30.

156 | *Átmeneti forgalmi egyezmény Ausztriával*. Kis Ujság, 1922. május 6. 102. sz.: p. 1.

157 | *A Kőszeg-bécsi közvetlen vonatok Szárazvámon megállnak*. SV, 1922. június 29. 144. sz.: p. 5.

158 | *A Győr–Sopron–Ébenfurti Vasút átveszi a sopron–kőszegi vonalat*. Pesti Napló, 1923. június 25. 19. sz.: p. 8.

159 | KUBINSZKY MIHÁLY – NAGY TAMÁS – TURÓCZY LÁSZLÓ 2009: *Ez a vonat elment. Adatok és képek a régi magyar vasúti mellékvonalak történetéhez*. Stil Nuovo, Budapest: p. 98.; KÖVÉR 1983: p. 205.



**6. Az északnyugat-magyarországi térség vasútvonalai (beleértve a GYSEV, a Fertővidéki HÉV, Sopron–Kőszegi HÉV és a Sopron–Pozsonyi HÉV vonalait) a vizsgált időszakban. Készítette: Dr. Jéger Gábor**

osztható: 1. Sopron–Sopronkeresztúr (Deutschkreutz), amely a MÁV tulajdonában volt, de a GYSEV látta el az üzemét. 2. A Sopronkeresztúr és Rőtfalva (Rattersdorf) közötti rész a BBÖ tulajdonában és kezelésében. 3. A Rőtfalva és Kőszeg közötti szakasz a MÁV tulajdonában és kezelésében. A megállapodást követően a vonattovábbításhoz szükséges mozdonyokat, személykocsikat és személyzetet a GYSEV soproni fűtőháza és állomása állította ki. Így e szerelvények Soprontól egészen Kőszegig közvetlenül közlekedtek és vissza. A személyzetnek beszélnie és írnia kellett németül, csak így oszthatták be őket a vonalra.<sup>160</sup> Sőt, hosszú vita után a nemzetközi bíróság az országhatár és Kőszeg közötti vonalrész is a BBÖ-nek juttatta. Útlelvizsgálatot ekkor magyar részről Kőszegen, osztrák részről Rőtfalván és Sopronkeresztúron tartottak.<sup>161</sup>

Nyárra a belügyminiszter kijelölte a hivatalos határátlépő-állomásokat Burgenland felé. Ennek egyik állomása Sopron mellett Kőszeg lett. Az utazás a másik országba továbbra is útlevéllal, vagy beutazási engedéllyel volt csak megvalósítható. A magyar hatóságok pedig szigorú, már-már túlzott határellenőrzést folytattak. A kijelölt határok leginkább a vasúti közlekedéshez igazodtak, így a két terület és ország közötti korábbi rugalmas átjárást és élő kapcsolatok tartását nem segítették,<sup>162</sup> annál inkább az élelmiszer-csempészetet Burgenlandba, amely a természetes piaca volt korábban Vas, Sopron és Moson vármegyék Magyarországon maradt részeinek.<sup>163</sup> Sopront nem véletlenül hívták a korban „*csempészvárosnak*”.<sup>164</sup> Az új szabályozások miatt az élelmiszerek kivitelét szállítási igazolványhoz vagy engedélyhez kötötték, ami ezt ellehetetlenítette.<sup>165</sup> Trianon után tehát e vonal környezetében is más irányt vett a fejlődés.

A forgalom tehát mind a négy vizsgált vonalon tovább folyt azzal a különbséggel, hogy mindegyik esetében már két (vagy három) ország határozta meg későbbi funkcióikat. Ausztria és Magyarország viszonylatában a két világháború között azonban ez a kialakult helyzethez képest rugalmasan formálódott. Ennek ékes bizonyítéka az 1930-ban kelt és további könnyítéseket előírányzó, „*A kölcsönös vasúti forgalomban az átmeneti és csatlakozási viszonyok szabályozása tárgyában a Magyar Királyság és az Osztrák Köztársaság között kötött Államszerződés*” is.<sup>166</sup>

160 | MNL GYMS SL VI/404. 201. sz. körrendelet, 1921. december 27.

161 | KÖVÉR–PAMMER 1995: p. 500–517.

162 | *Az elzárt batár*. M, 1923. július 17. 158. sz.: p. 4.

163 | *A nyugatmagyarországi batársáv sérelmei*. NU, 1923. június 7. 126. sz.: p. 2.

164 | *Vámőrök razzijája a bécsi vonaton*. SV, 1922. december 20. 288. sz.: p. 3.

165 | MNL GYMS SL VI/404. 126. sz. körrendelet, 1922. április 12.

166 | 1931. évi XXIII. törvény cikk a Budapesten 1930. évi június hó 30-án kelt magyar–osztrák vasúti forgalmi államszerződés becikkelyezéséről. <https://net.jogtar.hu/ezer-ev-torveny?docid=93100023.TV&searchUrl=/ezer-ev-torvenyei%3Fpagenum%3D40> utolsó elérés: 2020. 05. 28. 15:12.

## Következtetések

Mindent összevetve elmondható, hogy a GYSEV és az általa kezelt Fertővidéki HÉV nem igazából szenvedte meg a trianoni határeltolást. A monarchiakori magánvasút megőrizhette eredetiségét, egyik ország állami vasúttársaságába sem olvadt be. Vonalait saját maga birtokolta és kezelte, ezzel már akkor hidat képezve Ausztria és Magyarország között. A Sopron–Pozsonyi HÉV vonala ezzel szemben felaprózódott, három országhoz került, és azok vasúti rendszerébe integrálódott. A részvénytársaság eredetiségét elveszítve 1934-ben meg is szűnt. A Sopron–Kőszegi HÉV-nek tulajdonképpen csak a két végpontja maradt Magyarországon. Hosszas tárgyalások után a GYSEV üzemkezelésében működött 1930-ig, eredeti funkcióját és működési formáját kezdte ez is elveszíteni.

## Felhasznált irodalom és források

### Irodalom

- BERÉNYI JÁNOS 1997: *125 éves a Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút Rt. 100 éves a Fertővidéki HÉV Rt.* Közlekedéstudományi Szemle, 47. évf. 10. sz.: pp. 361–365.
- ÉGER GYÖRGY 1991: *A burgenlandi magyarság története.* Anonymus, Budapest.
- GÜRTLICH, H. GERHARD – SZÉKELY CSABA 2014: *Zugkraft im Nordburgenland. Die Neusiedler Seebahn.* Verlag Holzhausen GmbH, Wien.
- GONDA BÉLA 1936: *A hatvanéves Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút.* Vasúti és Közlekedési Közlöny, 67. évf. április 5. 28. sz.: pp. 288–291.
- HAHNENKAMP, HANS 1994: *Die Eisenbahnen im Burgenland zur Zeit der Habsburgmonarchie.* Eisenstadt.
- HORVÁTH CSABA SÁNDOR 2013: *A sopron–pozsonyi HÉV építéstörténete.* Korall – Társadalomtörténeti Folyóirat, 14. évf. 52. sz.: pp. 43–67.
- HORVÁTH CSABA SÁNDOR 2018: *Sopron környékén zakatoló vicinálisok a kezdetektől 1920-ig.* Palatia Nyomda és Kiadó Kft., Győr.
- KALOCSAI PÉTER 2011: *Városi tömegközlekedés a Nyugat-Dunántúlon 1867–1914.* Vasi Múzeumbarát Egylet, Szombathely.
- KÖVÉR ISTVÁN 1983: *A Kőszeg környéki vasutak története 1883–1983.* MÁV Igazgatóság, Szombathely.

- KÖVÉR ISTVÁN – PAMMER LÁSZLÓ 1995: A sopron–kőszegi HÉV. In: Kövér István (szerk.): *Százéves a vasútigazgatóság Szombathelyen. Vasútvonal történetek*. II. kötet. MÁV Rt. Szombathelyi Üzletigazgatóság és Közlekedéstudományi Egyesület Vas Megyei Szervezete, Szombathely: pp. 500–517.
- KUBINSZKY MIHÁLY 1958: *50 éves a kőszegi vasút*. Soproni Szemle, 12. évf. 4. sz.: pp. 354–358.
- KUBINSZKY MIHÁLY 1955: *80 éves a Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút*. Soproni Szemle, 9. évf. 3–4. sz.: pp. 129–130.
- KUBINSZKY MIHÁLY 1958: *A hatvan éves pozsonyi és fertővidéki vasutak keletkezése*. Soproni Szemle, 12. évf. 2. sz.: pp. 162–165.
- KUBINSZKY MIHÁLY – NAGY TAMÁS – TURÓCZY LÁSZLÓ 2009: *Ez a vonat elment. Adatok és képek a régi magyar vasúti mellékvonalak történetéhez*. Stil Nuovo, Budapest.
- LOCSMÁNDI SZABOLCS 2009: *A határon átnyúló vaspálya. A GYSEV fejlődése és szerepe a határ menti kapcsolatokban Eisenstadt (Kismarton) – Sopron térségben*. Tér és Társadalom, 23. évf. 2. sz.: pp. 135–153.
- LOVAS GYULA 1969: *Kilencven éves a Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút*. Közlekedési Közlöny, 25 évf. 45. sz. november 9.: pp. 839–841.
- LOVAS GYULA 1998: *A fertővidéki HÉV (1897–1997)*. Soproni Szemle, 52. évf. 1. sz.: pp. 30–43.
- MAJDÁN JÁNOS 1987: *A „vasszekér” diadala. A magyarországi vasútépítés 1914-ig*. Kossuth Kiadó, Budapest.
- MAJDÁN JÁNOS 2001: *A vasút szerepe a határok kialakulásában*. Rubicon, 12. évf. 8–9. sz.: pp. 63–67.
- MAJDÁN JÁNOS 1995: Vasúti vállalkozók a Dunántúlon. In: V. Fodor Zsuzsa (szerk.): *Vállalkozó polgárok a Dunántúlon a dualizmus korában*. LDM, Veszprém: pp. 28–48.
- PAMMER LÁSZLÓ 1995: A sopron–pozsonyi HÉV. In: Kövér István (szerk.): *Százéves a vasútigazgatóság Szombathelyen*. MÁV Rt. Szombathelyi Üzletigazgatóság és Közlekedéstudományi Egyesület Vas Megyei Szervezete, Szombathely: pp. 431–439.
- PÉTERFFY GERGELY 2019: *The Impact of the Treaty of Trianon on Hungarian Infrastructure*. Corvinus Journal of International Affairs, 4. évf. 2–4. sz.: pp. 61–75.
- ROMSICS IGNÁC 2001: *A trianoni békeszerződés*. Osiris, Budapest.
- ROMSICS IGNÁC 2011: Az Osztrák–Magyar Monarchia felbomlása és a trianoni békeszerződés. In: Németh István – Fiziker Róbert (szerk.): *Ausztria a 20. században. Az „életképtelen” államtól a „boldogok szigetéig”*. LHarmattan, Budapest: pp. 93–114.



- ROMSICS IGNÁC 2005: *Magyarország története a XX. században*. Osiris Kiadó, Budapest.
- SALLAI JÁNOS 1996: *A magyar-osztrák határ történetéről a XVIII. századtól napjainkig. Az osztrák–magyar határ története*. Soproni Szemle, 50. évf. 4. sz.: pp. 289–301.
- STERNHART, HANS 1966: *Die GySEV. Geschichte und Fahrpark der Győr–Sopron–Ebenfurter-Eisenbahn*. Josef Otto Verlag, Wien.
- SUBAJÁNOS 1997: A magyar–osztrák határ kitűzése és határokmányai. In: Turbuly Éva (szerk.): „Magyarok maradtunk” 1921–1996. *Konferencia a soproni népszavazásról (Sopron, 1996. december 12.)*. Ádám Antal, Sopron: pp. 71–82.
- SZENICEY REZSŐ 1956: *80 éves a Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút*. Közlekedési Közlöny, 12. évf. 7. sz. 1956. február 12.: pp. 121–123.
- SZIGETI JÓZSEF 1980: *A 100 éves Győr–Sopron–Ebenfurti Vasútról*. Közlekedési Közlöny, 36. évf. 17. sz. 1980. április 27.: pp. 310–313.
- TISZA ISTVÁN 1997: A magyarországi vasúthálózat állapota és változásai 1915–1944 között. In: Kovács László (főszerk.): *Magyar vasúttörténet. 5. köt. 1915-től 1944-ig*. Közlekedési Dokumentációs Kft., Budapest: pp. 50–69.
- TÓTH IMRE 2006: *A nyugat-magyarországi kérdés 1922–1939. Diplomácia és helyi politika a két háború között*. Győr-Moson-Sopron Megye Soproni Levéltára, Sopron.
- TÓTH IMRE – JANKÓ FERENC 2017: A tartomány létrejöttének története. In: Jankó Ferenc – Fábíán Attila – Hardi Tamás (szerk.): *Burgenland*. Nemzetstratégiai Kutatóintézet, Budapest: pp. 49–72.
- TÓTH IMRE – JANKÓ FERENC 2011: Az osztrák–magyar határtérség történelme és politikai földrajza. In: Németh István – Fiziker Róbert (szerk.): *Ausztria a 20. században. Az „életképtelen” államtól a „boldogok szigetéig”*. LHarmattan, Budapest: pp. 377–403.
- TÓTH SÁNDOR 2010: *A Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút Rt. létrejötte. Adalékok a Győr és Sopron, illetve Sopron és az országhatár közötti vonalak építéstörténetéhez*. Soproni Szemle kiadványai, Sopron.
- URBÁN LAJOS (főszerk.) 1984: *Vasúti Lexikon*. Műszaki Könyvkiadó, Budapest.
- ZWICKL, LUDWIG 2011: *GySEV die Raaberbahn. Brücke zwischen Ost und West. Betriebsgeschichte der österreichischen Linien*. BAHNmedien.at, Wien.
- ZSIGATIBOR 1991: *Burgenland, vagy Nyugat-Magyarország? Burgenland, oder Westungarn?* Burgenlandi Magyar Kultúregyesület, Oberwart.

## Források

### Levéltári források

- Magyar Nemzeti Levéltár Győr-Moson-Sopron Megye Győri Levéltárának Mosonmagyaróvári Fióklevéltára, IV.B/906. 366. doboz, Alispáni iratok, Pozsony–sopron közötti (fertővidéki) vasút. (MNL GYMS ML IV.B/906.)
- Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára, GYSEV Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Rt. 1945–1960. XXIX-H 51.
- Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára, Z1652. Sopron–Kőszegi HÉV Rt., 1898–1949. (MNL OLSK HÉV)
- Magyar Nemzeti Levéltár Győr-Moson-Sopron Megye Soproni Levéltára, IV. B-409. 32891. 49. doboz, Sopron vármegye alispánjának iratai, 1872–1950. (MNL GYMS SL IV. B-409.)
- Magyar Nemzeti Levéltár Győr-Moson-Sopron megye Soproni Levéltára. VI/404. Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút Soproni Igazgatósága 1872–1948. (MNL GYMS SL VI/404.)
- Magyar Nemzeti Levéltár Győr-Moson-Sopron Megye Soproni Levéltára, VI. 435. XXIV. 406.
- Magyar Nemzeti Levéltár Győr-Moson-Sopron Megye Soproni Levéltára. 1903. XV. 31. IV. 1403. d. 18. doboz. Sopron város tanácsának iratai. (MNL GYMS SL 1903.)

### Sajtó

- 8 Órai Ujság, 1922.
- A Nép, 1922.
- Az Est, 1921.
- Belügyi Közlöny, 1922.
- Budapesti Közlöny, 1920., 1934.
- Centralblatt, 1866.
- Csonkamagyarország, 1921.
- Dunántúl, 1922.
- Esztergom, 1920.
- Esztergom és Vidéke, 1920.
- Kecskemét és Vidéke, 1921.
- Kis Ujság, 1922.
- Magyarország, 1922.
- Magyarság, 1922–1923.
- Nemzeti Ujság, 1921., 1923.

Pester Lloyd, 1931.  
Pesti Hírlap, 1922.  
Soproni Hírlap, 1896.  
Soproni Napló, 1906., 1914.  
Soproni Ujság, 1897.  
Sopronvármegye, 1921–1923.  
Szózat, 1923.  
Turistaság és Alpinizmus, 1921.  
Uj Impulzus, 1987.  
Uj Nemzedék, 1922–1922.  
Vasuti és Közlekedési Közlöny, 1896., 1920–1923.  
Vasvármegye, 1906.  
Világ, 1921–1922.

### Nyomtatott forráskiadvány

*A magyar békeszerződés.* M. Kir. Külügyminisztérium, Budapest, 1920.  
*A magyar béketárgyalások. Jelentés a magyar békeküldöttség működéséről Neuilly S/S-ben, 1920. januárius–március havában.* I. köt. M. Külügyminisztérium, Budapest, 1920.  
*A magyar béketárgyalások II. kötet. Jelentés a magyar békeküldöttség működéséről Neuilly S/S-ben 1920. januárius–március havában.* M. Kir. Kereskedelmi Minisztérium, Budapest, 1921.  
*A magyar és osztrák vasúti egyezmény.* Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye, (6.) 1922. február 5.: p. 1.  
KELETYDÉNES 1921: *A megcsonkított államvasutakról.* Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye, 55. évf. június 26. 26. sz.: pp. 193–210.  
THIRRING GUSZTÁV 1923: *„Burgenland” osztrák uralom alatt.* Magyarság, 4. évf. augusztus 18. 185. sz.: p. 1.

### Törvények

1872. évi XXVII. A Gyórtól Sopronon át Ebenfurt irányában az ország határáig vezetendő elsőrendű gőzmozdonyvasut kiépítéséről szóló törvénycikk. <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=87200027.TV>  
1896. évi XXIX. a fertővidéki helyi érdekű vasuti engedélyezése tárgyában *című törvénycikk.* <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=89600029.TV>  
1907. évi XXX. a sopron–kőszegi helyi érdekű vasut engedélyezése tárgyában *című törvénycikk.* In: <http://1000ev.hu/index.php?a=3&param=6969>

1921. évi XXXIII. törvény az Északamerikai Egyesült Államokkal, a Brit Birodalommal, Franciaországgal, Olaszországgal és Japánnal, továbbá Belgiummal, Kínával, Kubával, Görögországgal, Nikaraguával, Panamával, Lengyelországgal, Portugáliával, Romániával, a Szerb-Horvát-Szlovén Állammal, Sziámmal és Cseh-Szlovákországgal 1920. évi június hó 4. napján a Trianonban kötött békeszerződés becikkelyezéséről.

<https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=92100033.TV&searchUrl=/gyorskereso%3Fkeyword%3Dtrianonban>

1931. évi XXIII. törvénycikk a Budapesten 1930. évi június hó 30-án kelt magyar-osztrák vasúti forgalmi államszerződés becikkelyezéséről. <https://net.jogtar.hu/ezer-ev-torveny?docid=93100023.TV&searchUrl=/ezer-ev-torvenyei%3Fpagenum%3D40>

## Interjú

DR. JÓZAN TIBORral, a GYSEV 2007-ben nyugalmazott vezérigazgató-helyettesével Sopronban, 2017. december 15-én készített interjú alapján. (A szerző birtokában.)

## Képi források

Bognár Béla képeslapgyűjteménye. Pándorfalui vasútállomás.

Bognár Béla képeslapgyűjteménye. Boldogasszony vasútállomása.

Bognár Béla képeslapgyűjteménye. Pozsony-újívárosi pályaudvar.

Bognár Béla képeslapgyűjteménye. Szentmargitbányai állomás.

Kisfalvi Zoltán képeslapgyűjteménye. Sopron Déli-pályaudvar.

## KALOCSAI PÉTER

### A trianoni béke hatása Vas vármegye közlekedésére

A tanulmány komplexen mutatja be és elemzi, hogy a trianoni béke okozta területelcsatolások és az új határok hogyan hatottak a nyugat-magyarországi Vas vármegye közlekedésére, legnagyobb közlekedési csomópontjára, Szombathelyre. A vármegye új határainak kialakításánál sem a vonzaskörzeteket, sem a közlekedési folyosókat nem vették figyelembe és az etnikai szempontok is csak részben érvényesültek. Az ókori előzményeken (Borostyánkő út) nyugvó Pozsony–Sopron–Kőszeg–Szombathely–Körmend–Zalalövő–Varasd állami utat az új határok egyszerűen felszabdalták, területén 3 állam osztozott. A vasútvonalak esetében olyan abszurd helyzetek álltak elő, mint például a Kőszeget Sopronnal, valamint Csepreggel összekötő vasútvonalak – az osztrák vasúthálózathoz való kapcsolódás nélkül – Ausztriához kerültek. Az első világháború utáni években Vas vármegyében mind a közúti, mind a vasúti utazás minősége jócskán elmaradt a boldog békeidőkben megszokottól. Ugyanakkor kedvező tényezőként említhető, hogy Szombathelyről nemzetközi gyorsvonatokkal továbbra is el lehetett jutni Bratislavába, Brnóba, Grazba, Prahába, Rijekába, Wienbe és Zagrebbe. A repülési tilalom csak kis mértékben hatott Vas vármegye közlekedésére.

## PÉTER KALOCSAI

### Impact of Trianon peace on transport in Vas county

*The study adopts a complex approach to present and analyse how the annexed territories following the Treaty of Trianon and the new borders impacted transport in the western Hungarian county of Vas, and its largest transport hub of Szombathely. Neither the catchment areas nor the transport corridors were considered when the borders of the county were redrawn, while ethnic aspects were only partially asserted. The Pozsony (today: Bratislava)–Sopron–Kőszeg–Szombathely–Körmend–Zalalövő–Varasd (today: Varaždin) route dating back to ancient times (Amber Road) was simply sliced up by the new borders and split among 3 countries. Absurd situations emerged with the railways for example, where the rail lines connecting Kőszeg with Sopron and Csepreg were handed over to Austria – without any link to the Austrian railway network. In the years after World War I, the quality of both road and rail travel in Vas county fell well short of the customary standard of peacetime. On a positive note, however, international express trains still travelled from Szombathely to Bratislava, Brno, Graz, Prague, Rijeka, Vienna and Zagreb. The flight ban had little impact on transport in Vas county.*







Kalocsai Péter

# A TRIANONI BÉKE HATÁSA VAS VÁRMEGYE KÖZLEKEDÉSÉRE



# 1. Vas vármegye Trianon előtt és után

Vas vármegye dualizmus kori fejlődésére kedvezően hatott – többek között – az Ausztriával kötött vámszövetség, az előnyös közlekedésföldrajzi fekvés, az Osztrák–Magyar Monarchián belüli nyitott határ és centrális elhelyezkedés. Bár voltak a fejlettség terén a vármegyében területi eltérések, összességében a magyarországi modernizáció élvonalába tartozó vidéknek számított,<sup>1</sup> amelyre Bécs (Wien) Budapestnél erősebb vonzereje, az urbanizáció magas szintje, az infrastruktúra fejlettsége (például a jobb és kiépítettebb közutak), valamint az országos átlagnál sűrűbb vasúthálózat volt a jellemző.<sup>2</sup> A vármegye székhelye, Szombathely 1908-ban azon négy magyarországi város egyike volt, amely teljeskörűen kiépített infrastruktúrával rendelkezett Budapest, Nagyvárad (Oradea) és Pozsony (Bratislava) mellett.<sup>3</sup> Közismert, hogy a történelmi Magyarország nyugati határánál elterülő Vas vármegye a trianoni békeszerződés következtében jelentős terület- és lakosságcsökkenést szenvedett el, elveszítette területének 40, lakosságának 42%-át. (Területe 5474 km<sup>2</sup>-ről 3284 km<sup>2</sup>-re, lakossága 435 793 főről 252 777 főre csökkent.)<sup>4</sup> Korábban a nagyobb kiterjedésű vármegyék közé tartozó Vas, azóta a kis területűek sorában található. Trianon előtt az államhatár esetében többnyire természetes határai voltak Vasnak, például délen a Mura, nyugaton a Lapincs folyó – a területvesztések után ez már nem jellemző. Az új osztrák–magyar határt átvezették egy vasi turisztikai célponton, a Dunántúl legmagasabb pontján (883 m), ahol az Írott-kő-kilátó található. Az épület fele és bejárata Ausztriához, másik fele Magyarországhoz került. Vas vármegye elszakított területei közül Ausztria kapta a többségében németek lakta nyugat-dunántúli határszél, lényegében az egész felsőőri és a németújvári járást, valamint a kőszegi, a szombathelyi, a körmendi és a szentgotthárdi nyugati részét, a többnyire vend népességű muraszombatit s a szentgotthárdi déli részét pedig az újonnan alakult Szerb–Horvát–Szlovén Királysághoz csatolták. Azóta csak az utóbbi muravidéki terület került vissza 1941-től 1945-ig. Az elveszített települések hosszú sorából kiemelendő a község jogállású, de kisvárosi funkciót betöltő Felsőőr (Oberwart), Németújvár (Güssing), Muraszombat (Murska Subota), a mezővárosi múltú Pinkafő (Pinkafeld) és Rohonc (Rechnitz), valamint néhány fürdőjéről neves üdülőközpont: Tarcsafürdő (Bad Tatzmannsdorf), Sós-kút (Sulz), Szécsénykút (Petanjci).

1| BELUSZKY–GYŐRI 2005: p. 85.

2| CZÉRE 1997: pp. 139., 225–228.; GYŐRI–JANKÓ 2009: p. 233.; PÖLÖSKEI 1987: p. 221., 225.; *A Soproni Kerületi Kereskedelmi és Iparkamarának kerülete 1900. évi közgazdasági állapotáról a kereskedelemügyi m. kir. miniszter úrhoz intézett jelentése*. Sopron, 1901: p. 14.

3| MELEGA 2012: pp. 478–479.

4| *Az 1930. évi népszámlálás*. 1. rész. Budapest, 1932: p. 12.; CZAKÓ 1922.

Vas vármegye új határainak kialakításánál sem a vonzáskörzeteket, sem a közlekedési folyosókat nem vették figyelembe és az etnikai szempontok is csak részben érvényesültek. Hisz elcsatoltak magyar többségű községeket (például Alsóór [Unterwart], Felsőór [Oberwart], Őrsziget [Siget in der Wart], Órihodos [Hodoš]), ugyanakkor határközeli, zömében horvát népességű falvak (például Csajta [Schachendorf], Csém [Schandorf]) is kerültek Ausztriához.<sup>5</sup> Pedig utóbbi javarészt horvátok lakta községek többször kinyilvánították Magyarországhoz való tartozási szándékukat, hiába.<sup>6</sup> A nyugat-magyarországi határszél Ausztriához való csatolása miatti tiltakozásul felkelés is zajlott 1921. augusztus 28. és november 4. között.<sup>7</sup> Vas vármegye végső határai a területcserék és kisebb kiigazítások miatt csak 1924-re alakultak ki.<sup>8</sup> Jellemzővé vált, hogy „*a magyar-osztrák határon felállított határköveket következetesen megrongálják*” – írta a korabeli sajtó.<sup>9</sup> Gondot okozott az Ausztriához került terület magyar megnevezése, hisz korábban nem alkotott se földrajzi, se közigazgatási egységet – Nyugat-Magyarország, Nyugatvidék, Őrvidék, Várvidék és Burgenland egyaránt használatos volt és az első kettő kivételével használatos napjainkban is.

Az Osztrák–Magyar Monarchia felbomlásával Vas vármegye – a Monarchia nyújtotta kereteket tekintve – centrális helyzete megszűnt, ténylegesen határ menti területté vált. Az új országhatár korábban tartós gazdasági, társadalmi, politikai, kulturális kölcsönviszonyban fejlődött és mentalitásában, életformájában, ízlésvilágában rokon területeket vágott ketté. 1920 előtt a vármegyében centrálisan elhelyezkedő és jól megközelíthető vármegyeszékhely, Szombathely az államhatárhoz 10 km közelségbe került, határszéli város lett. Más vasi városokkal (Kőszeg, Körmend, Szentgotthárd) együtt elveszítette vonzáskörzetének jelentős részét. A helyzet súlyosságát Kőszeg példája jól érzékelteti: Trianon előtt a vonzáskörzetébe tartozó „96 régi községből 70 elveszett, három vasútjából kettő Burgenlandba szaladt”.<sup>10</sup> A korabeli sajtó szerint „*Vármegyénknak Trianon által legjobban sújtotta városa kétségtelenül Kőszeg.*”<sup>11</sup> A gazdasági kapcsolatok azonban nemcsak a Vastól elszakított területek felé változtak meg. Jellemző példa az egyik szombathelyi gyáros esete, aki, hogy korábbi felvidéki ügyfeleivel ismét felvegye a kapcsolatot, 1921-ben elutazott a pozsonyi ipari és kereskedelmi vásárra. Mint külföldinek, nagyon körülményes

5| BOROVSZKY 1898: pp. 17., 27–28., 33–34., 43., 79.

6| *A vas megyei horvátok Nyugatmagyarország elszakítása ellen.* Vasvármegye, 1921. szept. 7.: p. 1.; VILLANI 1923: p. 63.; RÓZSAHEGYI 1990: pp. 24–25.

7| BOTLIK 2012: pp. 159–284.; ZSIGA 1991: pp. 7–142.

8| RÓZSAHEGYI 1990: pp. 24–25.; SUBA 2000: pp. 302–309.

9| *Kirándulók figyelmébe.* Hír, 1923. szept. 15.: p. 3.

10| FREYBERGER JENŐ: *Kőszeg és Szombathely.* Vasvármegye, 1927. okt. 30.: p. 1.

11| *Aktuális nyilatkozatok Kőszeg gazdasági, kulturális és sportéletéről.* Vasvármegye, 1929. márc. 31.: p. 10.







1. térkép. A történelmi Vas vármegye térképe. Feketével a trianoni határ, sárgával az állami utak, zölddel az új határ által felszabdalt törvényhatósági (vármegyei) utak. (MNL VAML, T 193/1-2.)

(behozatali engedély, vámolás stb.) volt a részvétele, ami kedvét szegte és hagyta veszni korábbi ügyfeleit, új megrendeléseit. Sérelmeiről a *Hír* című napilap számolt be.<sup>12</sup> A határmentiség sem a vármegye, sem az említett vonzásokörzetükben sérült vasi városok fejlődésének nem kedvezett. A társadalomföldrajz kutatójának, Kovács Zoltánnak a megfogalmazása szerint: „Általános az a nézet, hogy a határvonal sok esetben nem nyújt megfelelő helyzeti energiát nagyobb jelentőségű település (regionális centrum) kifejlődésére. Egyértelmű, hogy ha egy centrum közvetlen közelében határvonal húzódik, az csonkán »féloldalassá« deformálja annak hátterét, ezzel is csökkentve a nagyobb népességakkumuláció és a gazdasági továbbfejlődés lehetőségét.”<sup>13</sup>

Megemlítendő, hogy az új osztrák tartomány, Burgenland számára is kedvezőtlen tényezőnek számított, hogy a jelentősebb városok, a közlekedési (vasúti, közúti) csomópontok Magyarországon maradtak, valamint kezdetben nem rendelkezett észak–déli közlekedési folyosóval sem. Burgenland észak–déli közúti összeköttetését csak 1929-ben valósították meg,<sup>14</sup> ilyen irányú vasútvonala azóta sem épült. Az Ágfalva és Szentgotthárd közötti elszakított hosszú nyugat-magyarországi területen nem volt kapcsolódás az osztrák, csak a magyar vasutakhoz. Az első világháború és a trianoni béke okozta gazdasági nehézségek erős hatással voltak a közlekedés valamennyi résztvevőjére (cégek, vállalkozók, utasok stb.). Vas vármegye elszakított területeire való utazás körülményessé vált, útlevél kellett, amely kiállításához politikai és erkölcsi bizonyítványra, valamint rendőrségi láttamozásra volt szükség.<sup>15</sup> A tanulmány komplexen kívánja bemutatni, hogy a területelcsatolások és az új határok hogyan hatottak Vas vármegye közlekedésére, legnagyobb közlekedési csomópontjára, Szombathelyre, valamint a lakosság mindennapjaira.

12| Szombathelyi gyáros a pozsonyi vásárról. *Hír*, 1921. szept. 11.: pp. 1–2.

13| KOVÁCS ZOLTÁN 1990: p. 5.

14| *Elkészült a burgenlandi észak–déli útkapcsolat*. Vasvármegye, 1929. márc. 12.: p. 6.

15| *Utazás a megszállt területekre*. *Hír*, 1922. febr.: 1.: p. 3.

## 2. Közúti közlekedés<sup>16</sup>

Vas vármegye közúthálózata kiépítettség és minőség szempontjából hagyományosan – már a 18. század óta – az országos élmezőnybe tartozott.<sup>17</sup> Ebben meghatározó szerepet játszott, hogy az utak és a hidak építéséhez, valamint karbantartásához szükséges építőanyag a vármegyében rendelkezésre állt.<sup>18</sup> A közutakról és a vámokról szóló 1890. évi I. törvény hat útkategóriát állapított meg. A két legrangosabb az állami és a törvényhatósági út volt, – kiépített és karbantartott utakat kell rajtuk érteni.<sup>19</sup> Vas vármegye közúti közlekedése szempontjából kedvező tényezőnek számított, hogy országos viszonylatban az egyik legsűrűbb állami közúthálózattal rendelkezett. A négy jól kiépített és szakszerűen karbantartott állami közút a következő volt: a budapest–grazi, a szombathely–pinkafői, a szombathely–vát–győri és a pozsony–varasdi, utóbbinak Sopronból kiágazása volt Bécsújhely (Wiener Neustadt) és Bécs felé, Varasdtól (Varaždin) pedig a Zágrábon (Zagreb) át Károlyvárosba (Karlovac) vezető állami útban folytatódott.<sup>20</sup> Trianon előtt Vas vármegye törvényhatósági útjainak a száma meghaladta a félszázat.<sup>21</sup> A közúthálózat feletti állami felügyelet ellátására a dualizmus korában királyi közúti felügyelői kerületeket szerveztek, a Nyugat-Dunántúlon Szombathely székhellyel. A szombathelyi királyi közúti felügyelői kerülethez csatolták 1890. január 1-jétől Sopron vármegyét. Az intézmény hatásköre Sopron, Vas, Veszprém, Zala és Somogy vármegyékre terjedt ki.<sup>22</sup> A kereskedelemügyi miniszter, akinek Baross Gábor átszervezésének köszönhetően a közlekedésügy is a hatáskörébe került, 1891 januárjában megerősítette a Dunántúl korábbi 3 közúti felügyelői kerületre osztását. A kerületek központjai: Budapest, Szombathely és Pécs voltak.<sup>23</sup> A szakszerűbb útépités és -fenntartás érdekében a kereskedelemügyi miniszter 1903-ban országosan 10 útmesteri iskola felállítását határozta el – a Dunántúlon csak Pécssett és Szombathelyen létesült ilyen szakoktatási intézmény.<sup>24</sup> 1905-ben az említett miniszter átszervezte a közúti kerületi felügyelőséget és annak székhelyét

16| Csak a két legrangosabb útkategóriát, az állami és törvényhatósági utakat tárgyalja a tanulmány e fejezete.

17| *A Soproni Kereskedelmi és Iparkamara főjelentése az 1866–1869-diki időszakra*. Sopron, 1871: p. 128.; CZÉRE 1997: pp. 225–228.

18| BOROVSZKY 1898: pp. 441., 447–448.; BALOGH 1896: p. 363.

19| <https://net.jogtar.hu/ezer-ev-torveny?docid=89000001>.TV (megtekintve: 2020. jún. 4.).

20| BOROVSZKY 1898: Vas vármegye térképe és pp. 447–448.; *Egy havi közigazgatás. A megyei közigazgatási bizottság ülése*. Szombathelyi Újság, 1916. ápr. 13.: p. 2.; *Vármegyei szabályrendeletek és közérdekű határozatok*. Vasvármegye Hivatalos Lapja, 1916. jún. 22.: pp. 207–208.; CZAKÓ 192? – a kiadás éve nem ismert.

21| 56 törvényhatósági útról ad hírt BALOGH 1896: p. 364.

22| MNL SL, SV APEO XXV. 24 542/1889.; *A közúti kir. felügyelői kerületek új beosztása*. Sopron, 1891. febr. 14.: 3.: p.; *Kinevezés*. Vas megyei Lapok, 1891. febr. 1.: p. 2.

23| *A kereskedelmi miniszter 1891. január 18-i 72 316. számú rendelete*. MNL SL, SV APEO. V. 19 661/1891.

24| *Törvényhatósági bizottsági határozat az útmesteri iskolák felállítási tárgyában*. Vasvármegye Hivatalos Lapja, 1903. máj. 2.: pp. 157–158.; *Útmesteri szakiskolák*. Sopron, 1903. febr. 15.: p. 5.; *Dr. Töpler Kálmán Sopron sz. kir. város polgármesterének 1903. évi jelentése a városi közigazgatás összes ágairól*. Sopron, 1904: p. 17.

november 1-jétől Szombathelyről Sopronba helyezte át.<sup>25</sup> A korabeli Magyarország más régióihoz képest, Észak- és Nyugat-Dunántúlon ekkor még nem alakult ki regionális központ. Sopron, Szombathely, valamint Győr is számos regionális szerepkörrel rendelkezett és vetélkedett egymással a központi funkciók betöltésén.<sup>26</sup> A Vas vármegyei állami és törvényhatósági utak tervezése, építése és fenntartása a Szombathelyi Államépítészeti Hivatal hatáskörébe tartozott. E két kategóriába tartozó vasi utak városokon kívüli szakaszai többnyire makadám burkolatúak voltak, amelyek építése és fenntartása ekkortájt zúzottkővel, kavicssal terítve és hengerelve történt.<sup>27</sup> Az első világháború időszakában arról szóltak a sajtótudósítások, hogy az anyagbeszerzési nehézségek ellenére a vasi állami és a törvényhatósági utak kielégítő állapotban voltak, a javításokat a lehetőségekhez képest elvégezték.<sup>28</sup> A világháború befejeztével az 1918. november 13-i belgrádi katonai konvenció előírta, hogy Magyarország a megszálló csapatoknak bocsásson a rendelkezésére 25 000 lovat, valamint közúti szállító járműveket.<sup>29</sup> E rendelkezés teljesítésével elveszett nagyszámú vonóerő és jármű is mérséklő hatással lehetett a hazai, így a Vas vármegyei közúti közlekedésre.

Vas négy állami közútjából, Trianon következtében három csonkult a magyar szakasz. Az ókori előzményeken (modern kori elnevezéssel Borostyánkő út) nyugvó Pozsony–Sopron–Kőszeg–Szombathely–Körmend–Zalalövő–Varasd állami utat az új határok egyszerűen felszabdalták, területén három állam osztozott (Pozsony–Kőszeg közötti szakasz). Új nyomvonalat kellett keresni: a mai 86-os főút Pozsony–Csorna–Szombathely szakasza. Kőszeg fejlődésére kedvezőtlenül hatott, hogy e történelmi észak–déli közlekedési folyosó a továbbiakban elkerülte a várost. Szombathelyről és Kőszegről Sopronba azóta sem egyszerűen közúton eljutni, csak kerülővel lehetséges. Jelentősen csonkult a magyar szakasz a stájerországi Friedberg felé vezető Szombathely–Nagyszetmihály (Grosspetersdorf)–Felsőőr (Oberwart)–Pinkafő (Pinkafeld)–Lapincsújtelek (Neustift)–Friedberg állami úton (mai 89-es főút magyarországi szakasza), ez utóbbi változás Szombathely vonzáskörzetét kurtította meg jelentősen. A Budapest–Székesfehérvár–Veszprém–Vasvár–Körmend–Rábafüzes–Rábakeresztúr

25| *A közúti felügyelőség újjászervezése*. Sopron, 1905. szept. 15.: p. 4.; *Sopron város mint a közúti szolgálat központja*. Soproni Napló, 1905. szept. 17.: p. 3.

26| BELUSZKY 1990: p. 102.

27| KAROLINY 1987: p. 59., 63.

28| *Egy havi közigazgatás*. Szombathelyi Újság, 1915. okt. 14.: p. 3.; *A közigazgatási bizottság ülése*. Szombathelyi Újság, 1916. febr. 10.: p. 2.; *Egy havi közigazgatás*. Szombathelyi Újság, 1916. ápr. 13.: p. 2.; *Vasvármegye májusi közigazgatása*. Szombathelyi Újság, 1916. jún. 15.: pp. 2–3.; *Vármegyei szabályrendeletek és közérdeklő határozatok*. Vasvármegyei Hivatalos Lapja, 1917. dec. 6.: pp. 403–405.

29| ROMSICS 2000: p. 68.

(Heiligenkreuz)–Ókörtvélyes (Eltendorf)–Radafalva (Rudersdorf)–Fürstenfeld–Graz állami út (lényegében a mai 8-as, Székesfehérvár és Budapest között a 7-es főút), valamint a Szentgotthárd környéki törvényhatósági utak egy részének elcsatolása, megrövidítése az említett kisváros számára is nagyon kedvezőtlen volt. A Szentgotthárd–Rábakissfalud–Őrihodos (Hodoš)–Bajánsenye–Kerkáskápolna–Lenti törvényhatósági út egy szakasza a délszláv államhoz került, megnehezítette ebből az irányból a szóban forgó kisvárosnak, Vas vármegye fontos ipari és piacközpontjának a megközelítését. A település korabeli helyzetéről a következőképp írt a sajtó: „S most Szentgotthárd végvár lett. Az a vidék, ami életet adott neki, idegen járom alá került. Vérkeringése az összeomlás után az első években majdnem teljesen elakadt. Szomorú városka lett Szentgotthárd.”<sup>30</sup> „Nincs a kis városnak »hinterlandja«, elvesztette ezt a trianoni béke folytán”<sup>31</sup> – három állam, a délszláv, az osztrák és a magyar osztozott rajta. Bár néhány közeli stájer város, Graz kivételével kisváros (Fehring, Fürstenfeld, Radkersburg) vonzása már a dualizmus korában átnyúlt az akkori osztrák–magyar államhatáron<sup>32</sup> a közös piacnak, a vámunióknak köszönhetően. Ugyancsak abszurd helyzet állt elő a Szombathely és Burgau közötti törvényhatósági útból Pornóapátinál kiágazott és Pinkamindszentre egyenesen vezető észak–déli törvényhatósági út esetében, mivel az új osztrák–magyar határ meghúzásával minden második falu Ausztriához került: Pornóapáti–Felsőbeled (Oberbildein)–Szentpéterfa–Németsárolak (Moschendorf)–Pinkamindszent.<sup>33</sup> Míg az említett városok számára a vonzaskörzet, a hinterland nagy része veszett el, addig a határszélre került Bucusi község számára pedig a város, a piacközpont Rohonc (Rechnitz), ahová könnyedén át tudtak gyalogolni, ahol vásároltak, szolgáltatásokat vehettek igénybe (például ott volt a község távírója) és ahová a tehetősebbek gyermekei iskolába jártak. Az új osztrák határt ugyanis Rohonc (Rechnitz) és Bucusi között húzták meg, elvágva a Szombathely–Bucusi–Rohonc (Rechnitz)–Felsőőr (Oberwart) törvényhatósági utat. A bucsuiaknak egyszerűbb és olcsóbb is volt közúton Rohoncra (Rechnitz) menni, mint vasúton, mivel mindkét szóban forgó településen a központtól távol helyezkedett el a vasútállomás.<sup>34</sup> Az elcsatolt utakkal együtt elkerült számos közúti műtárgy is, például a budapest–grazi állami úton a történelmi országhatárnál a Lappincs folyó felett átívelő híd.<sup>35</sup>

30| *Szentgotthárd fejlődése*. Vasvármegye, 1929. jan.: I.: p. 7.

31| *Szentgotthárd és a trianoni béke*. Vasvármegye, 1927. ápr.: 17.: p. 9.

32| GYÖRI–JANKÓ 2009: pp. 236–237.

33| CZAKÓ 1922.

34| BOROVSZKY 1898: p. 26.; Magyar József és Magyar Józsefné szül. Farkas Anna bucsui, 1969-től szombathelyi lakosok többszöri visszaemlékezése a családjuktól hallott elbeszélések alapján.

35| BOROVSZKY 1898: p. 448.



A közutak építése, fenntartása és javítása szempontjából gondot okozott, hogy elvesztett a vasi kőbányák jelentős része is. A makadámutakhoz a kavicsot és a kőzúzalékot főleg a vármegye elszakított nyugati részén termelték (Drumoly [Drumling], Pinkaóvár [Burg], Sámfalva [Hannersdorf], Sóshegy [Sulzriegel] stb.).<sup>36</sup> A világháború miatt leromlott állapotú utak kímélésére a kereskedelmi miniszter 1920. november 15-től elrendelte a teherszállító gépjárművekről a kiálló részekkel ellátott vasabroncsok leszerelését és 1921. június 1-jétől – néhány kivételtől eltekintve – csak rugalmas tömörgumi abroncsok használatát engedélyezte.<sup>37</sup> Vasban a megmaradt közel 1000 km hosszú közúthálózatot Trianon után még négy évvel sem tudták a boldog békeidőkre jellemző állapotba hozni.<sup>38</sup> A *Hír* című napilap közölte az 1924. májusi alispáni jelentést, amelyben a következő olvasható: „a törvényhatósági utakra fedezet hiányában már évek óta nem lehet olyan gondot fordítani, mint a békeidőben, mert a bevétel a békebelinek egyötöd-egyhatod része, pedig a háború folyamán kellő gondozás nélkül maradt fabidak sorban pusztulnak, azok fokozatos helyreállításával, átépítésével várni nem lehet. Az ideai program keretén belül átépítés alatt jelenleg 26 db műtárgy áll...”.<sup>39</sup> Ugyanakkor a vármegye székhelyén továbbra is jó karban voltak az állami utak.<sup>40</sup> A kőszegiek szorgalmazták a városukból Horvátzsidányon át Csepregre vezető törvényhatósági út javítását, hogy autóbuszjáratot lehessen rajta indítani, mivel a két város közötti vasútvonalat két helyen is átvágta az új osztrák–magyar határ.<sup>41</sup> Az utak építéséhez és fenntartásához szükséges szakmunkásokat a szombathelyi útmesteri iskola továbbra is képezte.<sup>42</sup>

Trianon előtt természetes látvány volt, hogy a szombathelyi heti állatvásárok napján állatokat hajtottak a közutakon. Az új osztrák–magyar határon át ez már nagyon nehézsé vált, csak külön engedéllyel történhetett. Ez Vas vármegye és különösen Szombathely állatkereskedelmére jelentős hatással volt. 1926-ban kötött magyar–osztrák kereskedelmi szerződés tette lehetővé, hogy Vas vármegyéből Burgenlandba – csak – Körmenden és Kőszegen át lábón hajthassák a tenyészállatokat (szarvasmarha, sertés).<sup>43</sup> A területelszakítások következtében jelentősen csökkent a járműállomány, valamint a gazdasági nehézségek miatt kisebb lett a közúti forgalom, a piacok látogatottsága, visszaesett a turizmus.

36| BOROVSKY 1898: p. 31., 78., 93., 97., 441.

37| *További intézkedést igénylő, általános jellegű rendeletek.* Vasvármegye Hivatalos Lapja, 1920. nov. 25.: p. 429.

38| *Tönkre mennek a vármegyei utak.* Vasvármegye, 1923. jan. 14.: p. 1.; *Rendbehozzák a vármegyei utakat.* Vasvármegye, 1923. márc. 16.: p. 3.; *Kétszáz millió a vas megyei utakra.* Vasvármegye, 1923. máj. 10.: p. 5.

39| *Miért rosszak a vármegyei utak?* Hír, 1924. máj.: p. 16.

40| *Jókarban vannak Szombathelyen az állami utak.* Vasvármegye, 1924. okt. 11.: p. 3.

41| *Aktuális nyilatkozatok Kőszeg gazdasági, kulturális és sportéletéről.* Vasvármegye, 1929. márc. 31.: p. 11.

42| *Ideiglenesen szüneteltetik az útmesteri iskolát.* Hír, 1932. jan. 1.: p. 5.

43| *Vasvármegyéből Burgenlandba csak Körmenden és Kőszegen át lehet lábón állatot szállítani.* Hír, 1926. aug. 17.: p. 2.

Számos forrásból, sajtócikkből lehet következtetni a közúti forgalom mérséklődésére.<sup>44</sup> Ekkor még a fogatolt járművek és nem a géperejűek voltak a meghatározóak a közúti közlekedésben. Forgalomszámlálásra közvetlenül Trianon előtt és után nem került sor, így megbízható adatok hiányában összehasonlításra nincs lehetőség.<sup>45</sup> 1911-ben Kendesi György és társa rendszeres automobil-járatot indított a szombathely–tarcsai úton, majd más vállalkozó is próbálkozott Szombathelyről Rohoncra (Rechnitz).<sup>46</sup> Az első világháború és Trianon okozta szünet után, 1926-tól szombathelyi bérautó-vállalkozók rendszeresen szerveztek „*társas autókirándulást*” Vas vármegye székhelyéről nemcsak az elszakított Rohoncra (Rechnitz), és Tarcsafüldre (Bad Tatzmannsdorf), hanem Bécsbe és Mariazellbe is.<sup>47</sup>

### **Kettévágott állami utak:**

Budapest–Székesfehérvár–Veszprém–Vasvár–Körmend–Rábafüzes–Rábakeresztúr (Heiligenkreuz)–Ókörtvélyes (Eltendorf)–Radafalva (Rudersdorf)–Fürstenfeld–Graz

Szombathely–Nagyszetmihály (Grosspetersdorf)–Felsőőr (Oberwart)–Pinkafő (Pinkafeld)–Lapincsújtelek (Neustift)–Lafnitzdorf–Friedberg

### **Felszabdalt állami utak:**

Pozsony (Bratislava)–Köpcseny (Kittsee)–Pándorfalu (Parndorf)–Feketeváros (Purbach)–Fertőféhéregyháza (Donnerskirchen)–Sopron–Harka–Alsópulya (Unterpullendorf)–Alsólászló (Unterloisdorf)–Répcetekhely (Mannersdorf)–Kőszeg–Szombathely–Körmend–Zalalövő–Varasd (Varaždin)

### **Kettévágott törvényhatósági utak:**

Kőszeg–Rendek (Liebing)–Léka (Lockenhaus)–Kőpatak (Steinbach)–Aspang

Kőszeg–Rendek (Liebing)–Léka (Lockenhaus)–Borostyánkő (Bernstein)–Tarcsa (Tatzmannsdorf)–Felsőőr (Oberwart)–Hartberg

Kőszeg–Bozsok–Rohonc (Rechnitz)–Csajta (Schachendorf)

44| *Egy kis séta Szombathelyen*. Vasvármegye, 1920. ápr. 3.: p. 3.; *Nincs idegenforgalom Szombathelyen*. Vasvármegye, 1924. aug. 15.: p. 3.; *Szentgotthárd és a trianoni béke*. Vasvármegye, 1924. ápr. 17.: p. 9.

45| TÓTH 2001: p. 10., 14.

46| *Automobil-út próbabejárása*. Vas megyei Napló, 1911. máj. 17.: p. 3.; *Állandó autóösszeköttetés*. Vasvármegye, 1919. márc. 19. p.: 3.

47| *Társas autó indul*. Vasvármegye, 1926. júl. 24.: p. 5.; *Társas autó indul*. Vasvármegye, 1926. aug. 11.: p. 6.; *Wienbe*. Vasvármegye, 1927. ápr. 17.: p. 15.

Szombathely–Bucsu–Rohonc (Rechnitz)–Városhodász (Markt Neuhodis)–Városslá-  
lónak (Stadtschlaining)–Felsőőr (Oberwart)

Szombathely–Pornóapáti–Pokolfalu (Höll)–Egyházásfüzes (Kirchfidisch)–Szentelek  
(Stegersbach)–Burgau

Körmend–Pinkaminszent–Németújvár (Güssing)–Sóskút (Sulz)

Szentgotthárd–Alsószőlők–Rábaszentmárton (Sankt Martin an der Raab)–Velike  
(Welten)–Fehring

Szentgotthárd–Alsószőlők–Felsőszőlők–Mátyásdomb (Mačkovci)–Muraszombat  
(Murska Subota)

Őriszentszékes–Kercaszomor–Domonkosfa (Domanjševci)–Mátyásdomb (Mačkovci)

Őriszentszékes–Magyarszombatfa–Mártonhely (Martjanci)–Muraszombat (Murska  
Subota)

Lendva (Lendava)–Battyánfalva (Rakičan)–Muraszombat (Murska Subota)–Ferenczlak  
(Rankovci)–Radkersburg

### **Felszabdalt törvényhatósági utak:**

Pornóapáti–Felsőbeled (Oberbildein)–Szentpéterfa–Németsároslak (Moschendorf)–  
Pinkaminszent

Szentgotthárd–Rábakisfalud–Őrihodos (Hodoš)–Bajánsenye–Kerkáskápolna–Lenti  
Bajánsenye–Sal (Šalovci)–Vashidegkút (Cankova)–Radkersburg

### **Teljes egészében elkerült törvényhatósági utak:**

Pinkafő (Pinkafeld)–Felsőlövő (Oberschützen)

Felsőőr (Oberwart)–Szentelek (Stegersbach)

Nagyszentszékes (Grosspetersdorf)–Kethely (Neumarkt)

Nagyszentszékes (Grosspetersdorf)–Gyepüfüzes (Kohfidisch)

Németújvár (Güssing)–Rábakeresztúr (Heiligenkreuz)

Németújvár (Güssing)–Pusztaszentmihály (Sankt Michael)

Baksafalva (Bocksdorf)–Vaskút (Eisenhüttl)–Ókörtvélyes (Eltendorf)

Radafalva (Rudersdorf)–Némethidegkút (Deutsch Kaltenbrunn)–Burgau

Gyanafalva (Jennersdorf)–Vízlendva (Sveti Jurij)

Mártonhely (Martjanci)–Mezővár (Tešanovci)–Dobronak (Dobrovnik)

## 3. Kötöttpályás közlekedés (vasút, sodronykötélpálya)

### 3.1. Vas vármegye vasúti közlekedése Trianon előtt

Trianon előtt a hazai közlekedésben a vasútnak különlegesen kiemelkedő szerepe volt, hisz Czére Béla kutatásai szerint a közforgalmú személyszállításnak 98, a tehernek pedig 94%-át e közlekedési ágazat bonyolította le.<sup>48</sup> Magyarország egyik legsűrűbb vasúthálózatával Vas vármegye rendelkezett. A vármegye valamennyi járási székhelyét, valamint fontosabb települését Szombathelyről vasúton el lehetett érni. A vasút meghatározó szerepet játszott a vonzaskörzetek alakításában és abban is, hogy a város a vármegye tényleges központjává vált. A sugaras szerkezetben kiépült vasútvonalak révén Szombathely az 1890-es évekre a Dunántúl egyik legjelentősebb vasúti csomópontja lett. A Monarchia 3 fővárosával (Bécs, Budapest, Zágráb), valamint több jelentős várossal (például Bécsújhely, Graz, Pozsony stb.) lett vasúti összeköttetése. A Vas vármegyeiek gyorsvonattal is utazhattak az említett városokba, hisz a Bécs és Zágráb, valamint a Budapest és Graz közötti gyorsvonatok Szombathely érintésével közlekedtek.<sup>49</sup> 1908-ban a szombathelyi pályaudvar személy- és teherforgalma (több mint 2 millió utas, 3,6 millió mázsa feletti teheráru) a Dunántúlon a legnagyobb és országosan is dobogós helyen volt. Az 1908. évi<sup>50</sup> és az 1890 és 1910 közötti összesített adatok alapján is a személyforgalmi rangsorban Budapest és Pozsony után következett.<sup>51</sup> E tényezők is szerepet játszottak abban, hogy a városban a Magyar Királyi Államvasutak (MÁV) járműjavító üzem és üzletvezetőséget is működtetett. Az 1895-ben létesített szombathelyi vasúti üzletvezetőség felügyelete alá került a Dunántúl jelentős része, a pécsit majd csak 1913-ban szervezték meg. Ezután hatásköre az Észak- és Nyugat-Dunántúlra terjedt ki.<sup>52</sup> Nem sokkal a trianoni béke aláírása előtt, 1920. április 1-jén a szombathelyi üzletvezetőség hatáskörébe került a Pozsony-Ligetfalu (Petržalka)–Vulkapordány (Wulkaprodersdorf) közötti vasútvonal – a Trianon okozta területvesztések következtében csak rövid időre.<sup>53</sup>

48| CZÉRE 1989: p. 869.

49| *Új gyorsvonatok*. Soproni Hírlap, 1896. febr. 22.: p. 3.; *A déli vasút és a millennium*. Soproni Hírlap, 1896. márc. 7.: p. 3.; *Új gyorsvonat-összeköttetések Budapest–Graz és Budapest–Berlin között*. Vasúti és Közlekedési Közlöny, 1901. máj. 3.: p. 691.

50| THIRRING 1912: pp. 366–369.

51| FRISNYÁK 2013: pp. 13–14.

52| KÖVÉR 1995/I: p. 60.

53| *Változás az üzletvezetőség területi beosztásában*. Hír, 1920. ápr. 25.: p. 5.

A vármegyében működő vasúttársaságok közül az államvasutak után az Osztrák–Magyar Monarchia legnagyobb magánvállalkozását, a Déli Vasutat (teljes nevén: Császári és Királyi Szabadalmazott Déli Vaspálya-társaság) kell kiemelni. A fő vonalai a Bécszet Olaszországgal, Magyarországgal, az Adriával – és csak néhány várost kiemelve – Trieszttel, Fiumével (Rijeka), Innsbruckkal, Graz-cal, Ljubjanával, Zágrábbal, Budapesttel stb. kötötte össze. Nemcsak a szombathelyiek, hanem az utazni vágyó valamennyi vasi számára nagyon kedvező (műszaki fejlettség, utazás minősége) volt, hogy a Déli Vasút egyik fővonala (Sopron–Bük–Szombathely–Vasvár–Nagykanizsa) átszelte a vármegyét és e vasúttársaság üzemeltette még a Szombathely–Kőszeg vasútvonalat is.<sup>54</sup> A Déli Vasút magyarországi vonalai Vas vármegye székhelyén át tudtak kapcsolódni Bécshez. Nagy Tamás történész szerint a „*magyar utazóközönséget büszkeséggel töltötte el az a tudat, hogy a Déli Vasút által az osztrák közlekedési színvonalat élvezheti Magyarországon*”.<sup>55</sup> A MÁV-centrikus magyar vasúttörténetírás miatt e vasúttársaság és jelentősége kevésbé ismert. Csak kevesen tudják, hogy a Déli Vasút Balaton expressz névvel luxusvonatot közlekedtetett Bécs és Budapest között a Wien Südbahnhof–Sopron Déli pályaudvar–Szombathely–Nagykanizsa–Székesfehérvár–Budapest Déli pályaudvar útirányon csupa első osztályú kocsikkal. Az expresszre helyjegyet kellett váltani és semmilyen kedvezményt nem lehetett rá igénybe venni.<sup>56</sup> Vas vármegyében volt még vonala a GYSEV-nek (Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút) a [Sopron–]Fertőszentmiklós–Répcelak–Celldömölk vaspálya révén, valamint még számos HÉV-nek.

### 3.2 Trianon és a Vas vármegyei vasúti közlekedés

A vasútvonalak könnyebb és rentábilis működtethetősége, a városok vonzáskörzete, valamint a lakosság érdekében a magyar küldöttség a béketárgyaláson a XXVII. jegyzékében külön kérte a Kőszeg–Sopron vasútvonal teljes egészében magyar fennhatóság alatt való hagyását, illetve a Sopron–Pozsony és a Szombathely–Pozsony vasútvonalak Pozsonyligetfalui (Petržalka) való magyar kézben hagyását. Utóbbi kérelem oka az volt, hogy Pozsonyligetfalunál (Petržalka) ágazott el a Pozsony–Sopron és a Pozsony–Szombathely vasútvonal.<sup>57</sup> A megalapozott magyar kérelmeket nem támogatta a békekonferencia, a csehekét viszont igen. A trianoni békediktátum (306. cikk) ugyanis vonatjáratási jogot

54| A Kőszeg–Szombathelyi HÉV és a Déli Vasút szerződésére vonatkozóan lásd: KÖVÉR 1995/II: pp. 163–164.

55| NAGY 1995: p. 21.

56| *A luxusvonat – luxus árakkal*. Hír, 1920. jan. 30.: p. 3.; *Új menetrend*. Vasvármegye, 1920. febr. 8.: p. 3.; *Vonat indulás Szombathelyről*. Hír, 1920. febr. 13.: p. 4.; *Vonat érkezés Szombathelyre*. Hír, 1920. febr. 14.: p. 4.

57| EPERJESI 1994: p. 150.



biztosított az újonnan létrehozott csehszlovák államnak Pozsonyból Szombathelyen át Fiumébe, ugyanakkor Magyarország nem kapott ilyen lehetőséget a szóban forgó adriai kikötő elérésére. Pedig Fiume az elcsatolásáig Magyarország egyetlen tengeri kikötője volt. A csehszlovák vonatátvezetési jog által érintett vasútvonalak: a kettévágott Pozsony–Szombathely vasútvonal, vagyis a Pozsony (Bratislava)–Hegyeshalom–Csorna–Szombathely–Nagykanizsa–Murakeresztúr útirányon az Adriai-tenger felé, Fiumébe (Rijeka), valamint egy alternatív útirányon is, a Pozsony (Bratislava)–Sopron–Bük–Szombathely vasútvonalon – továbbiakban az előző útiránnyal megegyezve – szintén az Adria felé. A békeszerződés 305. cikke előírta, hogy Csehszlovákia kívánalmára Magyarország köteles a Pozsony–Szombathely–Nagykanizsa vasútvonalat megjavítani.<sup>58</sup> E döntések háttérében az állt, mivel a csehek nem kapták meg hazánk nyugati területéből azt a korridort, amely lehetővé tette volna az új délszláv állammal és az Adriával az összeköttetésüket, ezért Magyarországot kötelezték arra, hogy a Nyugat-Dunántúlon át biztosítsa a két ország közötti vasúti közlekedést.<sup>59</sup>

Az első világháború után meghúzott új határok számos Vas vármegyei vasútvonalat kettévágtak, felszabdaltak vagy megcsonkítottak. A területvesztések következtében a Magyarországot Ausztriával összekötő vasútvonalak mindegyikén rövidült a magyar szakasz. A vizsgált térségben esetenként olyan abszurd helyzetek álltak elő, mint például két magyar várost, Kőszeget és Sopront vagy Kőszeget és Csepreget összekötő vasútvonalak – az osztrák vasúthálózathoz való kapcsolódás nélkül – Ausztriához kerültek. A határmeghúzásoknál a vonzáskörzetek, valamint a vaspályák rentábilis működtetésének szempontjai nem érvényesültek. Vas vármegye vonatkozásában a határváltozások által leginkább érintett vasúttársaságok a Déli Vasút, amelynek vasútvonalai négy államhoz (Ausztria, Magyarország, Olaszország, Szerb–Horvát–Szlovén Királyság) kerültek,<sup>60</sup> a MÁV, valamint még néhány HÉV volt. Az ország területvesztéseinek és az átszervezéseknek a következtében a MÁV Szombathelyi Üzletvezetőségének a vonalhálózata az 1914. évi 1655,2 km-ről<sup>61</sup> 1920-ban 1297 km-re csökkent, e pályahosszat az akkori hét üzletvezetőség közül csak a pécsié haladta meg.<sup>62</sup> Az érintett államok 1923-ban egyeztek meg a Déli Vasút újjászervezéséről, amelynek új neve Duna–Száva–Adria Vasúttársaság lett.<sup>63</sup> A köznyelvben tovább élt a korábbi elnevezés (Déli Vasút) és ezért a tanulmányban

58| *Az 1921. évi XXXIII. törvénycikk. A trianoni békeszerződés teljes szövege.* 305–306. cikk. In: <http://www.magyarkollegium.hu/pdf/trianon4.pdf>. (megtekintve: 2019. febr. 6.); EPERJESI 1994: p. 145., 156.

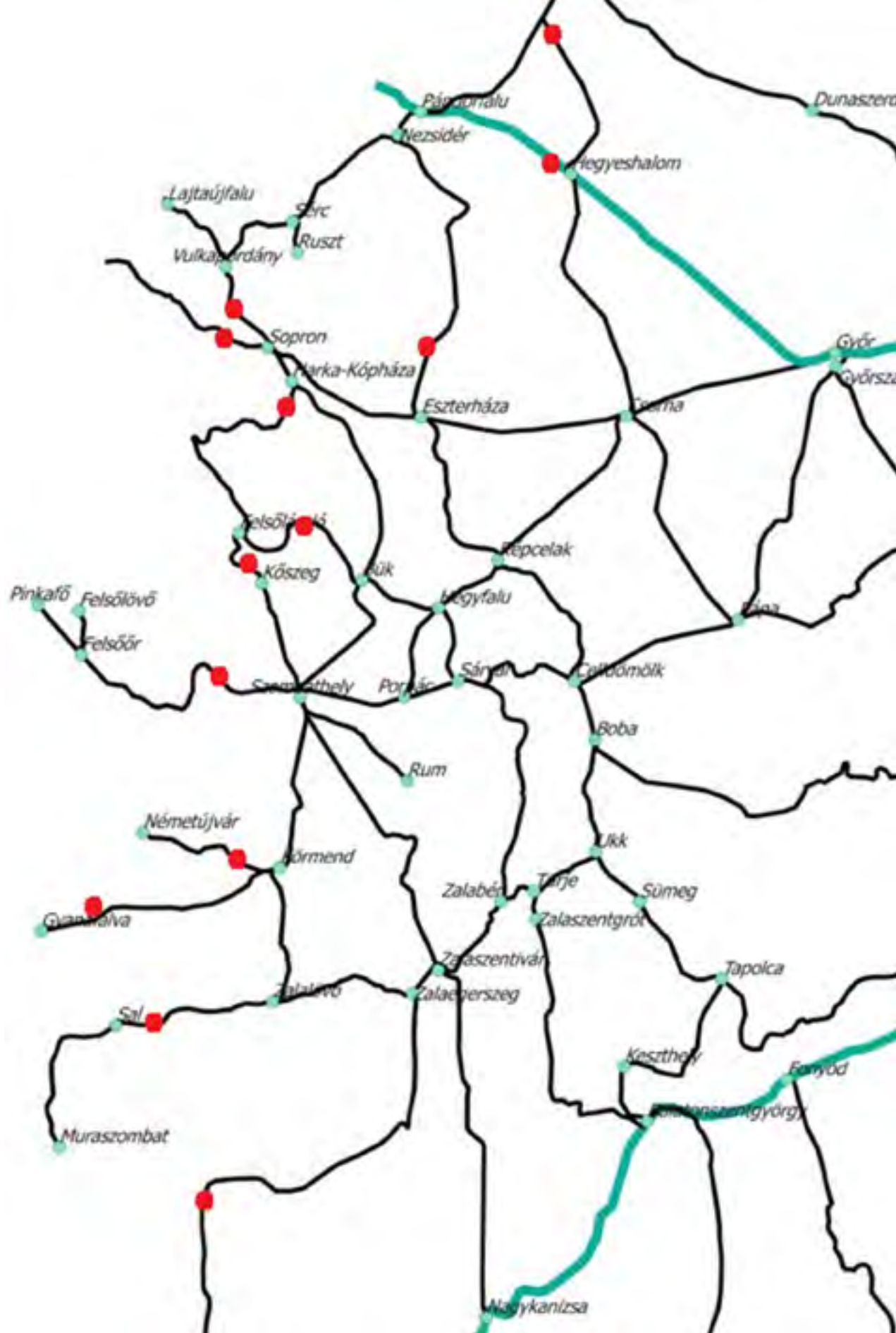
59| NAGY 2001: p. 164.

60| *A Déli vasút szanálása.* Hír, 1920. nov. 26.: p. 3.

61| KÖVÉR 1995/I: p. 61.

62| A MÁV Hivatalos Lapjára hivatkozva közli MEZEI 2009: p. 73.

63| FRISNYÁK 2001: pp. 160–161.; NAGY 1995: p. 23. A sajtóban: *A „Déli Vasút”.* Hír, 1923. okt. 18.: p. 3.





2. térkép. Észak- és Nyugat-Dunántúl vasúthálózata 1913-ban a keskeny nyomtávolságú vasutak nélkül. A trianoni határpontok pirossal jelölve a Frisnyák Zsuzsa rajzolta térképen

is végig így szerepel. Jellemzővé vált, hogy a Vas vármegyei vasútállomások kertjeiben emlékeztettek a magyar nemzet tragédiájára virágokból vagy kövekből kirakott Nagy- és Csonka-Magyarországot idéző térképekkel (például Szentgotthárd), trianoni keresztekkel (például Nagycsákány, ma Csákánydoroszló).<sup>64</sup>

### **Kettévágott vasútvonalak:**

Szombathely–Répcelak–Csorna–Hegyeshalom–Pozsony (Bratislava)

Szombathely–Sopron–Ágfalva–Nagymarton (Mattersburg)–Wiener Neustadt (Bécsúj-  
hely)–Wien (Bécs)

Szombathely–Rohonc (Rechnitz)–Felsőőr (Oberwart)–Pinkafő (Pinkafeld)

Körmend–Németújvár (Güssing)

Szombathely–Körmend–Gyanafalva (Jennersdorf)–Graz

Körmend–Zalalövő–Őriszentpéter–Őrihodos (Hodoš)–Muraszombat (Murska  
Subota)

### **Felszabdalt vasútvonalak:**

Kőszeg–Felsőlászló (Oberloisdorf)–Felsőpulya (Oberpullendorf)–Sopron

Kőszeg–Felsőlászló (Oberloisdorf)–Csepreg–Bük–Sárvár

### **Teljes egészében elszakított vasútvonal:**

Felsőőr (Oberwart)–Tarcsa (Tatzmannsdorf)–Felsőlövő (Oberschützen)

## 3.3. A nyugat-magyarországi felkelés (1921. augusztus 28. – november 4.) és az osztrák–magyar vasúti tárgyalások

A nyugat-magyarországi felkelés 1921. augusztus 28-án Moson, Sopron és Vas vármegyéik nyugati részének Ausztriához való csatolási szándéka miatt tört ki.<sup>65</sup> Ezért a vonatok nem mentek végig a teljes útvonalukon. A Szombathely–Kőszeg–Sopron vasútvonalon csak Felsőlászlóig (Oberloisdorf), a szombathely–pinkafőin Nagyszentmihályig (Grosspetersdorf), majd az ekkor még nagyrészt magyar lakosságú Felsőőrig (Oberwart), a Szombathely–Gyanafalva (Jennersdorf)–Graz vonalon csak Szentgotthárdig jártak a vonatok. Csak a Körmend–Németújvár (Güssing) vaspályán nem volt kezdetben korlátozás. Aztán többször változott, hogy mely vasútvonalon meddig közlekedtek a vonatok. Ez állandó

64| *A trianoni Magyarország szimbólumai az állomásokon.* Vasvármegye, 1934. nov. 21.: p. 5.

65| BOTLIK 2012: pp. 159–284.; ZSIGA 1991: pp. 7–142.

bizonytalanságot okozott az utazni vágyók körében. A nyugat-magyarországi felkelés lezárultával, november 4-étől minden vasúti összeköttetés megszakadt Nyugat-magyarországgal, a későbbi Burgenlanddal, például Csepregtől csak Felsőlászloig (Oberloisdorf) mentek a vonatok és onnét a közeli Kőszegig már nem. Teljesen szünetelt a szóban forgó területen a vasúti forgalom. Ez érintette a Balaton expresszt is, amely egy-két napig szintén csak a magyar kézen maradt területen közlekedett, majd Soprontól Bécs felé a Déli Vasút vonala helyett a GYSEV-ére irányították át.<sup>66</sup> A *Hír* című napilap tudósított az utolsó (november 3-án) Szombathelyről Pinkafőre (Pinkafeld) tartó vonatról, a magyar, a német és a horvát ajkú utasok beszélgetéseinek témájáról, aggodalmaikról, hogy „*mi is lesz Nyugat-Magyarországgal*”.<sup>67</sup>

Az „*antant-tábornokokkal való megállapodás alapján*” 1921. november 11-én pár napra sikerült újra megindítani a vonatközlekedést a nyugati határszélen.<sup>68</sup> A vasúti személy- és teherforgalom november és december folyamán továbbra is akadozott Ausztria és Magyarország között, előfordult, hogy több napra leállt. A problémák megoldására a két ország között vasúti tárgyalásokat folytattak Szentgotthárdon, Szombathelyen és Győrött. Az elcsatolások miatt meg kellett állapodni például, hogy hol legyenek a végállomások a teher- és személyforgalom fenntartásában, stb. Megegyeztek abban is, hogy a Kőszeg–Sopron közötti vonalszakasz a GYSEV, a Szombathely–Pinkafő (Pinkafeld) közötti vasútvonal ausztriai szakasza osztrák kezelésbe kerül.<sup>69</sup>

### 3.4. A Trianon utáni vasúti közlekedés jellemzői

Az első világháború idején a vasúti infrastruktúra állapota romlott, mivel csak a legszükségesebb karbantartásokat végezték el, emiatt sebességkorlátozásokat kellett bevezetni. Csak 1921 októberében emelték fel 70 km/h-ra a gyorsvonatok sebességét. A gyors tehervonatokat a MÁV csak 1925-től járatta ismét békebeli gyorsasággal.<sup>70</sup> Különösen nagy gondot okozott a vasúti forgalomban a járműhiány, aminek a háttérében több tényező állt. A már említett belgrádi katonai konvenciónak vasútügyi rendelkezései is voltak. Eszerint a megszálló csapatok számára és a szerb közlekedési eszközökben a háború következtében keletkezett hiány pótlására Magyarországnak biztosítani kellett 2000 vagon és 100 mozdony normál, valamint 600 vagon, 50 mozdony keskeny nyomtávolságú vasúti

66| KALOCSAI 2019a: p. 10.

67| *Az utolsó pinkafői vonat*. *Hír*, 1921. nov. 6.: p. 3.

68| *Vonatforgalom a nyugati határszélen*. Vasvármegye, 1921. nov. 12.: p. 3.

69| KALOCSAI 2019a: p. 10.

70| KALOCSAI 2019a: p. 5.



járművet.<sup>71</sup> Rengeteg mozdony, személy- és tehervagon maradt a megszállt országrészen,<sup>72</sup> valamint a megszálló román csapatok több ezer vasúti járművet tulajdonítottak el. Nagy Tamás történész kutatásai alapján összesen 37 160 db-ot.<sup>73</sup> A trianoni béke következtében a vasúti kocsik fele, a mozdonyok negyede maradt csak magyar tulajdonban.<sup>74</sup> A megszálló csapatok és a Trianon okozta országcsonkítások miatt, több hullámban érkeztek magyar menekültek. Kellő számú üres lakás híján többnyire csak vagonokban tudták elhelyezni őket. Szombathelyen 20–40 vagon foglaltak le ebben az időszakban a menekültek – helyzetük még 1925 januárjában is megoldatlan volt.<sup>75</sup>

Kényszerűségből jellemző volt sérült személykocsik közlekedtetése: betört ablakok, az ajtókat nem lehetett becsukni, stb. Jellemző volt, hogy se a személy-, se a teherforgalom támasztotta igényekhez nem állt kellő mennyiségű vasúti jármű a rendelkezésre. Szénhiány miatt gyakran korlátozni vagy szüneteltetni kellett a vasúti forgalmat. Ez hatással volt a postaforgalomra is, mert a vasút nem szállította a postát sem. Szén hiányában gyakran nem fűtötték a személykocsikat. A magyarországi szénbányák többsége idegen kézbe, a Pécs környékiek szerb megszállás alá kerültek.<sup>76</sup> A trianoni békediktátum rendelkezése alapján Magyarországnak 5 évig vontatószenet kellett szállítania a Szerb–Horvát–Szlovén Királyságnak jóvátétel címén.<sup>77</sup> A MÁV Szombathelyi Üzletvezetőségének vezetője, Szakall Ferenc 1920. októberében a *Hír* című lapnak a következőképp nyilatkozott: „...remélem a külpolitikai helyzetünk javulásával a szénkérdés nehézségei is el fognak múlni, vagy legalább is csökkenni. [...] feltétlenül akarjuk fűteni a vonatokat. [...] Paraffin-világításra rendeztük be a kocsikat. Télen már nem lesz ablak nélküli kocsi, arra az üvegezési munkálattal teljesen elkészülnek.”<sup>78</sup> A szénhiány miatt a Déli Vasút sem tudta sűríteni járatait például a Szombathely–Vasvár–Nagykanizsa vonalon.<sup>79</sup> Hiába fejeződött be az első világháború, a boldog békeidők vonatforgalmát, járatsűrűségét nem tudták visszaállítani. Csak töredéke közlekedett a személyszállító vonatoknak. A kevés teheráru miatt nem volt érdemes külön tehervonatokat járatni. Ezért főleg a mellékvonalakon csak vegyes (személy és teher együtt) vonatokat indítottak, amelyek az állomásokon való tolatások

71| ROMSICS 2000: p. 67.

72| *Vágoncsere Ausztriával*. Vasvármegye, 1919. ápr. 30.: p. 3.

73| ÉPERJESI 1994: p. 143.; NAGY 2001: pp. 156–158.; *Nem javul a vonatközlekedés*. Vasvármegye, 1920. márc. 21.: p. 2.

74| FRISNYÁK 2001: p. 156.; HORVÁTH 2017: pp. 57–58.

75| KALOCSAI 2019a: p. 5.; *Tizenbétézer vagonlakó van az országban*. *Hír*, 1921. nov. 19.: p. 3.

76| KALOCSAI 2019a: p. 6.

77| *Az 1921. évi XXXIII. törvénycikk*. A trianoni békeszerződés teljes szövege. V. Függelék. 1. §. In: <http://www.magyarkollegium.hu/pdf/trianon4.pdf>. (megtekintve: 2019. febr. 6.).

78| *A vasúti forgalom korlátozása*. *Hír*, 1920. okt. 17.: p. 2.

79| *Menetrendváltások*. *Hír*, 1920. okt. 13.: p. 3.

és a vasúti szerelvények összeállítása miatt rengeteget késtek, például a Szombathely közeli Rumból rendszeresen fél órát. A Szombathely–Kőszeg–Sopron vonalon csak egy vegyesvonal közlekedett 1921-ben. Az utasok számára kedvezőtlen volt a menetrend és a megnövekedett menetidő egyaránt: például utóbbi útirányon közlekedő egy vonat 1920. szeptember 3-tól 5.53 helyett hajnali 4.00 órakor indult. 1921 márciusától már hajnali 3.00-kor gördült ki a szombathelyi pályaudvarról. Jellemző volt a zsúfoltság a kevés személykocsi és férőhely miatt, sokan nem is fértek fel a vonatokra, ezért lemaradtak. A jegypénztárak előtt is rendre tolongás, tömeg alakult ki.<sup>80</sup>

Nagyon kedvezőtlen tényező volt, hogy a menetrendek gyakran változtak, a vasúti menetdíjak pedig állandóan emelkedtek, például 1920 júliusában 100%-kal. 1922. november 20-ától a személy- és a teherdíjszabást 100%-kal, a poggyász- és kutyaszállítást 200%-kal, az expressz áruét 300%-kal emelték. A szegény emberek számára szinte megfizethetlenné vált az utazás. Menetkedvezményekben csak kevesen részesültek: köztisztviselők, katonatisztek, vasutasok és családtagjaik. A munkások úgynevezett munkásbérletet válthattak, amely csak bejárásra (a munkahelyre és hazautazásra) jogosított. A menetkedvezményeket sem lehetett mindig igénybe venni.<sup>81</sup> Meglepő, hogy 1923 októberében már az is hírértékű volt, hogy egyelőre nem emelik a vasúti tarifákat.<sup>82</sup>

### 3.5. A vasúti forgalom a kettévágott vasútvonalakon

Szombathely vasúti csomópont jelentősége a Trianon utáni új helyzetben is megmaradt. Fontos voltát bizonyítja, hogy rajta haladt át a Prága–Brünn–Pozsony–Nagykanizsa–Zágráb–Adria, a Bécs–Sopron–Nagykanizsa–Budapest, a Bécs–Sopron–Nagykanizsa–Barcs–Eszék (Osijek) és a Graz–Győr–Budapest vasúti összeköttetés. Utóbbi útirányon a MÁV, a másik hármon a Déli Vasút közlekedtetett nemzetközi gyorsvonatokat. A vasúti gócpont forgalma a már említett okok miatt jelentősen visszaesett. Míg 1912-ben naponta 90 személyszállító vonat indult, illetve érkezett a szombathelyi vasútállomásra,<sup>83</sup> addig 1920 novemberében hétköznapiakon csupán 36,<sup>84</sup> és 1923-ban

80| KALOCSAI 2019a: pp. 7–8. A Kőszeg–Sopron vasútvonal 1920 előtti történetére lásd: HORVÁTH 2018.

81| KALOCSAI 2019a: p. 6.; *Déli vaspálya-társaság. Személyforgalom korlátozása szénbányák miatt a déli vasúton*. Vasúti és Közlekedési Közlöny, 1922. nov. 12.: p. 365.

82| *A vasúti tarifát*. Hír, 1923. okt. 4.: p. 3.

83| KALOCSAI 1997b: p. 622.; KALOCSAI 2011: p. 37.

84| *Személyvonatok érkezése és indulása Szombathely állomáson*. Vasvármegye, 1920. nov. 28.: p. 5.; *Személyvonatok érkezése és indulása Szombathely állomáson*. Vasvármegye, 1920. dec. 10.: p. 4.

is még csak 52.<sup>85</sup> Utasforgalma 1930-ban (1 896 301 fő)<sup>86</sup> sem érte még el a már említett 1908. évit (2 099 079 fő).<sup>87</sup> Az utazóközönség kényelmét szolgálta, hogy Szombathely belvárosában a MÁV menetjegyirodát működtetett, ahol más vasúttársaságok vonalaira is adtak ki menetjegyeket.<sup>88</sup> A vasúti csomópont legrangosabb vonata a Déli Vasút Wien Südbahnhof–Sopron Déli pályaudvar–Szombathely–Nagykanizsa–Székesfehérvár–Budapest Déli pályaudvar útirányon közlekedő Balaton expressz volt. Szombathelyről hétfőn, szerdán és pénteken Bécsbe, kedden, csütörtökön és szombaton Budapestre lehetett rajta utazni.<sup>89</sup> A tehetős, aranyláncokkal és drága ékszerekkel teli utasai miatt csak „láncos vonat”-nak, „láncos expressz”-nek nevezte a köznyelv.<sup>90</sup> Trianon előtt csupán I. osztályú kocsikkal közlekedett a „luxusvonat”,<sup>91</sup> jelzés értékű (például fizetőképes ke- reslet), hogy 1920. szeptember 21-től már II. osztályúakat is besoroltak a szerelvényébe.<sup>92</sup> A Balaton expresszre legalább 48 órával az indulása előtt helyfoglalásra volt szükség. 1920. december 18-ától a nagy utasforgalmú napokon (főleg szombaton és vasárnap) – a lehető- ségek szerint – mentesítő úgynevezett „előexpressz” közlekedett. A vasi utazóközönség gyakran csak az előexpresszt vehette igénybe,<sup>93</sup> mert rendszerint „a Bécsből érkező express zsúfolva” gördült be Szombathely pályaudvarára<sup>94</sup> és arra mentejegyek már nem voltak válthatók.<sup>95</sup> A Déli Vasút a Balaton expressz mellett gyorsvonatokat is közlekedtetett a Budapest–Sopron–Nagykanizsa–Szombathely–Bécs útirányon,<sup>96</sup> amelyekbe 1922. március 21-étől III. osztályú kocsikat is besoroltak a kevésbé tehetős utasok számára.<sup>97</sup> Szombathelyről személyvonatok is közlekedtek Bécsbe, vagy Bécsújhelyre, ahonnan

85| *Új vasúti menterend.* Vasvármegye, 1923. szept. 23.: p. 3.; *A vonatok érkezés és indulása.* Hír, 1923. okt. 24.: p. 4.

86| *Közel kétmillió utas fordult meg 1930-ban a szombathelyi állomáson.* Hír, 1931. jan. 18.: p. 2.

87| THIRRING 1912: pp. 366–369.

88| *Új menetjegyiroda Szombathelyen.* Hír, 1923. jan. 30.: p. 3.; *A menetjegy iroda szolgálata.* Hír, 1923. máj. 20.: p. 3.; *A M. Kir. Államvasutak Hivatalos Menetjegyirodája.* Hír, 1923. máj. 20.: p. 8.; *Szombathely városi menetjegyiroda.* Hír, 1923. dec. 25.: p. 16.

89| KALOCSAI 2019b: p. 20.; *Új menetrend.* Vasvármegye, 1920. febr. 8.: p. 3.; *Beszűntetett expresszvonat.* Vasvármegye, 1920. szept. 8.: p. 3.

90| *A láncos expresszen.* Vasvármegye, 1921. jan. 22.: p. 2.

91| *A luxusvonat – luxus árakkal.* Hír, 1920. jan. 30.: p. 3.

92| *A déli vasút.* Vasúti és Közlekedési Közlöny, 1920. okt. 3. i. sz.: p. 4.

93| *Új gyorsvonatpár a Déli vasúton.* Vasvármegye, 1920. dec. 18.: p. 2.; *A szombathelyi expresszutasok különvonata.* Hír, 1921. jan. 9.: p. 3.; *A Déli vasúton.* Vasvármegye, 1921. jan. 9.: p. 3.; *A balatoni express.* Vasvármegye, 1921. jan. 14.: p. 3.; *Szombaton és vasárnap.* Vasvármegye, 1921. febr. 25.: p. 3.; *Két expressz szombaton és vasárnap.* Vasvármegye, 1921. márc. 12.: p. 3.

94| *A balatoni express.* Vasvármegye, 1921. jan. 14.: 3.: p.

95| *A Déli vasúton.* Vasvármegye, 1921. jan. 9.: p. 3.

96| *Szombathely–Bécs.* Vasvármegye, 1921. febr. 17.: p. 5.; *Az éjjeli gyorsvonatok menetrendje.* Vasvármegye, 1922. márc. 5.: p. 5.; *Megszűntetett vonatforgalom.* Vasvármegye, 1922. ápr. 17.: p. 4.; *Megszűntették a déli vasút éjjeli gyorsvonatait.* Vasúti és Közlekedési Közlöny, 1922. ápr. 30.: p. 145.

97| *Déli vaspálya-társaság.* Vasúti és Közlekedési Közlöny, 1922. márc. 26.: p. 107.

csatlakozásuk volt az osztrák fővárosba.<sup>98</sup> A dualizmus korában megszokottá vált, hogy átszállás nélkül, úgynevezett „*direkt*” vonatokkal lehetett Szombathelyről Grazba utazni,<sup>99</sup> a lehetőség az első világháború után is megmaradt. 1921-ben a MÁV által közlekedtetett gyorsvonatok sorában ott található a Budapest–Győr–Szombathely–Graz útirányon közlekedő.<sup>100</sup> 1924 nyarán Veszprém város petícióban kérte a MÁV igazgatóságát, hogy ne Győrön, hanem Székesfehérváron és Veszprémen át közlekedtessék a budapest–grazi gyorsvonatot.<sup>101</sup> Kérésüket az illetékesek nem támogatták. Csak annyi változás történt 1928. május 15-től, hogy a grazi gyorsvonatot a továbbiakban Budapest Déli pályaudvara indította és fogadta – korábban a Keletibe járt.<sup>102</sup> Egyesek számára zavaró tényező volt, hogy a gráz–budapesti gyors, valamint Budapest felől a Balaton expressz egy időben érkezett a szombathelyi pályaudvarra, mert ekkor egy korabeli forrás szerint „*az express néhány kocsját átkapcsolják a grazihoz és viszont, aszerint, hogy Sopron, vagy Győrön át mennek Bécs, Prága vagy Budapest felé*” – a kevésbé tájékozott utasok emiatt néha rossz vonatra szálltak.<sup>103</sup> Ekkoriban a MÁV gráz–budapesti gyorsvonatával továbbították Szombathely és Győr között a zágráb–prágai közvetlen kocsikat, amelyek Nagykanizsáról a Balaton expressz szerelvényével érkeztek a vasi pályaudvarra.<sup>104</sup> Ebben az időszakban a Nyugat-Dunántúlon továbbra is érvényesült az osztrák főváros vonzása, hisz az ottani és a Bécs környéki hotelek, gyógy- és termálfürdők rendszeresen reklámozták magukat a vasi újságokban,<sup>105</sup> valamint a bécsi nemzetközi vásárokra, de még a bécsújhelyi iparkiallításokra is kedvezményes vasúti utazást biztosítottak.<sup>106</sup>

1922. július 1-jétől helyezték forgalomba a prága–zágrábi nemzetközi gyorsvonatot, amely a Prága (Praha)–Brünn (Brno)–Pozsony (Bratislava)–Hegyeshalom–Szombathely–

98| *Új menetrend*. Vasvármegye, 1920. febr. 8.: p. 3.; *A nyugatmagyarországi elszakított részek*. Vasúti és Közlekedési Közlöny, 1925. márc. 8.: p. 94.

99| *Új gyorsvonatok*. Soproni Hírlap, 1896. febr. 22.: p. 3.; *A Soproni Kerületi Kereskedelmi és Iparkamarának kerülete 1900. évi közgazdasági állapotáról a kereskedelemügyi m. kir. miniszter úrhoz intézett jelentése*. Sopron, 1901: p. 14.; *Az Államvasutak új menetrendje*. Hír, 1923. máj. 20.: p. 4.

100| *A magyar kir. államvasutak vonalain 1921. évi június hó 1-je óta közlekedő gyorsvonatok részletes menetrendje*. Vasúti és Közlekedési Közlöny, 1921. máj. 29.: p. 112.; *Új menetrend a MÁV vonalain*. Vasvármegye, 1922. máj. 15.: p. 7.

101| *A gráci vonatot Székesfehérváron és Veszprémen át akarják vezetni?* Hír, 1924. júl. 2.: p. 1.

102| *A budapest–grazi gyorsvonat Budapest déli vasúti pályaudvaráról indul május 15-től kezdve*. Vasvármegye, 1928. ápr. 22.: p. 2.

103| *Aki Sopron helyett Győrbe utazott*. Vasvármegye, 1923. jan. 21.: p. 2.

104| *Az Államvasutak új menetrendje*. Hír, 1923. máj. 20.: p. 4.

105| *Centrál-szálloda, Wien*. Vasvármegye, 1928. ápr. 5.: p. 2.; *Bad Vöslau*. Hír, 1933. jún. 22.: p. 3.; *Baden bei Wien*. Hír, 1933. jún. 27.: p. 3.; *Elérkezett Péter és Pál*. Hír, 1933. jún. 28.: p. 3.; *Baden bei Wien*. Hír, 1933. júl. 7.: p. 3.

106| *Kedvezményes vasúti jegy a bécsújhelyi iparkiallításra*. Vasvármegye, 1925. szept. 19.: p. 4.; *Tizedik Wiener Nemzetközi Vásár*. Vasvármegye, 1926. febr. 23.: p. 7.; *Menetdíjkedvezmények a Bécsi Vásár alkalmából*. Vasvármegye, 1926. aug. 10.: p. 2.; 11. *Bécsi Nemzetközi Vásár*. Vasvármegye, 1926. aug. 10.: p. 6.; 12. *Bécsi Nemzetközi Vásár*. Vasvármegye, 1927. febr. 23.: p. 5.; *Bécsi Vásár*. Hír, 1931. aug. 30.: p. 5.

Nagykanizsa–Gyékényes–Zágráb (Zagreb) útirányon közlekedett.<sup>107</sup> A rendelkezésre álló források szerint 1923-ban is még a cseh és a horvát főváros között járt a „*korridor-gyors*”.<sup>108</sup> Az 1924. január eleji nizzai nemzetközi vasúti konferencián a cseh delegáció azt javasolta, hogy Csehszlovákiát az Adriával összekötő személyvonatok ne Ausztrián, hanem Magyarországon, a Pozsony–Szombathely–Nagykanizsa–Zágráb útirányon át járjanak.<sup>109</sup> A törekvés hamar megvalósult, mert 1924. június 1-jétől a prága–zágrábi nemzetközi gyorsvonat már tovább közlekedett Sušak, illetve Fiume (Rijeka) tengerparti településekig – az Adriához érve vált ketté a vonat. A szerelvény olyan közvetlen kocsit továbbított, amely továbbment Prágából a híres fürdővárosba, Karlovy Varyba (Karlsbad) – természetesen visszaútnban is járták. 1925 őszén Szombathely és Nagykanizsa között a „*korridor-gyors*” csak személyvonatként közlekedett. A Déli Vasút üzemeltette Szombathely érintésével a csehszlovák fővárost az Adriával összekötő nemzetközi vonatot is.<sup>110</sup> Az 1920-as évek végén ismét gyorsvonatokról szólnak a hírek e nemzetközi vonal esetében.<sup>111</sup> A gyorsvonat a köznyelvben, de még a sajtóban is használatos nevét onnét kapta, hogy Magyarország azon területén haladt végig, amelyet az első világháborút követően a csehek meg akartak szerezni. Ahogy már korábban említettem egy korridorról akarták Ausztriát és Magyarországot elválasztani, közvetlen kapcsolatot teremteni a megalakuló délszláv állammal. Törekvésük azonban nem járt sikerrel. A reklámokból arra lehet következtetni, hogy a felvidéki és horvátországi gyógyfürdők és szállodák is számítottak vasi vendégekre.<sup>112</sup> A hirdeteikben kiemelték a „*Kedvező vasúti összeköttetés*”-t.<sup>113</sup> A kelet-horvátországi reklámok hátterében az állhatott, hogy 1927-ben a Déli Vasút egy új nemzetközi gyorsvonatot állított forgalomba a Bécs–Sopron–Szombathely–Nagykanizsa–Barcs–Eszék (Osijek) útirányon.<sup>114</sup>

Az első világháború előtt naponta három gyorsvonatpár közlekedett Budapest és Szombathely között.<sup>115</sup> 1922-ben a szombathelyiek azért küzdöttek, hogy ne csak a hét

107| *Közvetlen magyar–csehszlovák személy- és podgyászforgalom.* Vasúti és Közlekedési Közlöny, 1922. jún. 18.: p. 185.; *Prága–Zágráb Szombathelyen keresztül.* Vasvármegye, 1922. jún. 20.: p. 3.; *Július elsején megindul a korridorvonat.* Vasvármegye, 1922. jún. 25.: p. 3.

108| *Közvetlen magyar–cseh–szlovák személy- és podgyászforgalom.* Vasúti és Közlekedési Közlöny, 1923. szept. 2.: p. 118.

109| *Cseh vasúti forgalom Magyarországon át.* Vasvármegye, 1924. jan. 12.: p. 3.

110| *A Déli vasút új menetrendje.* Vasvármegye, 1924. máj. 20.: p. 2.; *Megszűnt a korridor-gyorsvonat. A közvetlen kocsik ezután is járnak.* Vasvármegye, 1924. szept. 10.: p. 3.; *Holnap életbélép a téli menetrend.* Vasvármegye, 1925. szept. 30.: p. 3.

111| *Változások a menetrendben.* Hír, 1929. ápr. 20.: p. 3.; *Izgalom a Déli vasút nyári menetrendje miatt.* Vasvármegye, 1929. ápr. 21.: p. 4.; *A Déli vasút tavaszi menetrendje.* Vasvármegye, 1929. máj. 1.: p. 2.

112| *Szliács-Gyógyfürdőben.* Vasvármegye, 1924. jún. 8.: p. 4.; *Trencsén Teplic.* Vasvármegye, 1927. júl. 25.: p. 3.; *Trencsén-teplic.* Vasvármegye, 1928. jún. 3.: p. 10.; *Daruvár ásvány és iszapfürdő.* Vasvármegye, 1929. máj. 23.: p. 6.

113| *Daruvár ásvány és iszapfürdő.* Vasvármegye, 1929. máj. 23.: p. 6.

114| *A DSZAV új menetrendje.* Vasvármegye, 1927. febr. 23.: p. 3.

115| *Miért szüntetik meg a „Székely-gyorsvonatot”?* Vasvármegye, 1922. aug. 31.: p. 2.



három napján legyen egy gyorsvonat a Szombathely–Győr–Budapest útirányon, hanem mindennap.<sup>116</sup> A törekvés 1922 áprilisában járt sikerrel,<sup>117</sup> sőt az év májusától további egy Szombathely–Győr közötti gyorsvonatpárral gazdagodott a kínálat, amelynek csatlakozása volt Budapest felé, illetve felől.<sup>118</sup> E távolsági gyorsvonatok azért is érdemelnek említést, mert voltak olyan utasaik, akik a kettévágott vasútvonalakon utaztak tovább, például a méltán híres és sajnos Vas vármegyétől elcsatolt fürdőbe, Tarcsára (Bad Tatzmannsdorf). A fürdő magyarországi reklámjaiban rendszeresen megjelent, hogy vasúti megközelítése Budapestről Szombathelyen át lehetséges.<sup>119</sup>

Egy-egy személyvonat is közlekedett a kettévágott vasútvonalakon: Szombathely–Graz, Bécsújhely (Wiener Neustadt)–Sopron–Szombathely–Nagykanizsa, Szombathely–Pínkafő (Pinkafeld), Szombathely–Kőszeg–Sopron, Kőszeg–Csepreg–Sárvár, Körmend–Németújvár (Güssing), Szombathely–Répcelak–Csorna–Oroszvár – utóbbi vonalon nem mentek el Pozsonyig a szerelvények.<sup>120</sup> Bár az akkor még hazánkhoz tartozó Oroszvár<sup>121</sup> és a Vasi vármegyeszékhely között közlekedő vonatot továbbra is pozsonyinak nevezték: „*A pozsonyi vonat elgázolt egy szekeret*” – címmel számolt be egy balesetről 1924 nyarán a *Hír* című napilap, amely szerint „*Tegnap délután az Oroszvárról Szombathelyre tartó személyvonat Csorna alatt a győri országot átjárójánál elütött egy szekeret.*”<sup>122</sup> Szombathely és Pozsony között a Déli Vasút már említett és a későbbiekben még forgalomba állított nemzetközi gyorsvonataival lehetett utazni.<sup>123</sup>

Kőszeg kereskedelmére, piacára különösen kedvezőtlenül hatott, hogy három vasútvonalából kettőt közvetlenül a város közelében kettévágott az új határ: Kőszeg–Felsőpulya (Oberpullendorf)–Harka–Sopron és a Kőszeg–Felsőlászló (Oberloisdorf)–Csepreg–Bük–Sárvár. Utóbbi „*gazdaságilag jelentős vicinális*” nemcsak az alpokaljai település, hanem a másik vasi kisváros, Sárvár és az ottani cukorgyár répabeszállítása miatt is fontos volt.<sup>124</sup> Az új határok és a vasútvonalak kettévágása miatt Kőszeg vonzáskörzete Csepreg és

116| *Új gyorsvonatokat kér a közigazgatási bizottság.* Vasvármegye, 1922. jan. 13.: p. 4.

117| *Mindennap közlekedik a gyorsvonat.* Vasvármegye, 1922. ápr. 7.: p. 4.

118| *Új gyorsvonat Szombathely és Győr között.* Vasvármegye, 1922. ápr. 27.: p. 4.; *Új menetrend a MÁV vonalain.* Vasvármegye, 1922. máj. 15.: p. 7.

119| *Tarcsa gyógyfürdő (reklám).* Vasvármegye, 1926. aug. 8.: p. 10.

120| *Menetrend változás a csornai vonalon.* Hír, 1920. szept. 5.: p. 4.; *Vonatjáratok korlátozása.* Vasvármegye, 1920. nov. 25.: p. 3.; *A vonatközlekedés.* Hír, 1920. dec. 22.: p. 3.; *Menetrendváltozás.* Vasvármegye, 1921. júl. 29.: p. 2.; *Új menetrend a MÁV vonalain.* Vasvármegye, 1922. máj. 15.: p. 7.

121| Oroszvár az 1947. évi párizsi béke következtében átkerült Csehszlovákiához. Ma Rusovce, Szlovákia.

122| *A pozsonyi vonat elgázolt egy szekeret.* Hír, 1920. aug. 14.: p. 3.

123| *Gyorsvonat Pozsony–Szombathely–Fiume között.* Vasvármegye, 1928. dec. 30.: p. 4.

124| MAJDÁN 2001: p. 67.

## A kőszeg—soproni vasut magyar vonalainak tulajdonját is Ausztria kapta meg.

Bécsből jelentik: Ma hivatalos közlemény jelent meg, amely a Népszövegségnek a Sopron—kőszegi helyi-érdeki vasut újraszervezésének ügyében kiküldött döntőbírótság ítéletét hozza nyilvánosságra. Az ítélet elrendeli, hogy mind az osztrák, mind a magyar állam a Sopron—kőszegi Helyiérdeki Vasutnak azt a vonalrészét, amely az illető állam területén fekszik, 1929 július 1-i érvényre megváltani tartozik. Ugyanebben az időben Magyarország köteles ekként szerzett tulajdonját Ausztriára átruházni, amivel szemben Ausztria a társaság egész vasutjéért hatvanöt esztendőn át teljesítendő 108.362.65 aranyfranknyi járadékot folyósít. A multért (1922-től 1929 első feléig bezárólag) a társaság Ausztriától 600.000 aranyfranknyi átalányösszeget kap, amely szintén hatvanöt évi részletben — mindegyike tehát 23.512 aranyfrank — lesz fizetendő.

A 108.362.65 aranyfranknyi járadék 1 százalékos, 65 esztendőn át folyósítandó annuitását teszik a magyar engedményokmányban megállapított befektetési tőkének. Ez a járadék to-

vábbá ugyanezen az említett időtartamon belül az elsőbbségi részvénytőke 1 és fél százalékos kamatozását és törlesztését jelenti, míg a társaság eredetileg évi 47, és fél százalékos részesedést, illetve a bruttóbevételekből 30 százalékot követel. A társaságnak megítélt annuitás a mostani bruttóbevételeknek csupán 18 százaléka és ez is a bevételek várható emelkedése által 1930-ban körülbelül 15 és fél százalékra fog csökkenni.

A kommuniké a következőképen végződik: Az ítélet, amely a vasuttársaság követeléseit tekintve, Ausztria szempontjából igen kedvező, az osztrák köztársaságnak juttatja az egész vasut tulajdonját, tehát a Magyarország területén levő vonalak tulajdonját is. Ez az ítélet különösen közlekedés-politikai szempontból jelentős, annál inkább, mert a vasut Sopronnál a magyar Déli vasúthoz, a Győr—Sopron—Ebenfurti Vasúthoz és a Pozsony—Soproni Helyiérdeki Vasut közös vágányához csatlakozik, miáltal egységes közlekedés érhető el a soproni területen át északi és középső Burgenland között.

1. kép. Sajtóhíradás a trianoni határ által felszabdalt Kőszeg—Sopron vasútvonal osztrák tulajdonba kerüléséről. (Vasvármegye, 1929. júl. 27.: p. 3.)

Felsőpulya (Oberpullendorf) térsége felé lényegében megszűnt,<sup>125</sup> ami a település számára súlyos gazdasági következményekkel járt.<sup>126</sup> A korabeli *Vasvármegye* című napilap már 1922 januárjában foglalkozott a problémával: „*régóta szünetel a kőszeg–csepregi vonattjárat és ez nyugtalanítja a gazdákat [...] gazdasági jelentősége indokoltá tenné a vonatforgalom megindítását.*”<sup>127</sup> A kőszeg–csepregi törvényhatósági út Magyarországon maradt, amely a korabeli viszonyok között nem tudta kiváltani a vasutat. Kőszeg város 1923-ban dr. Hankiss János államtitkárhoz,<sup>128</sup> 1925-ben pedig Bethlen István miniszterelnökhöz intézett egy-egy memorandumot, amelyekben a magyar kormány segítségét kérték, hogy a település Trianon okozta súlyos gazdasági helyzetéből ki tudjon lábalni. A beadványokban fontos szerepet kapott a felszabdalt vasútvonalak keltette problémák orvoslási javaslata.<sup>129</sup> Például a sajtóban is közzétett 1925. éviben a következők olvashatók: „*Mindenek előtt az elveszett fogyasztó közönséget kell valahogy visszaszerezni és ez első sorban a vasúti összeköttetés megjavításával érhető el. Kőszegre oly vasúti menetrendbe kell beilleszteni Szombathely, Sopron és Csepreg irányában, mely számol azzal, hogy tényleg a város piacának forgalmát emelje az utazó közönség.*” „*Sopron–Kőszeg között az az óhajunk a vonatközlekedés tekintetében, hogy a Kőszegről Sopronba és vissza utazó közönség semmiféle útlevelvizsgálatnak kitéve ne legyen. Ez a vonat ugyanis osztrák területen megy keresztül, de egy zárt kocsi beállításával kívánságunk teljesíthető volna. A kőszeg–sárvári vasúton azért nem tud Csepreg vidéke nálunk vásárolni, mert a vonat szintén osztrák területen halad át. Itt is zárt kocsival kellene a bajon segíteni és oly menetrendet beállítani, hogy a Kőszegre jövő közönség aznap megfelelő időben hazaérkezhessek.*”<sup>130</sup> A probléma – a Kőszeg és Csepreg közötti könnyített vasúti utazás zárt kocsiban – még 1929-ben is megoldatlan volt<sup>131</sup> és az is maradt, mert Ausztria 1933. május 15-től az osztrák szakaszon, Felsőlászló (Oberloisdorf) és Locsmánd (Lutzmannsburg) között megszüntette a vasúti forgalmat. A MÁV a későbbiekben nem tudott Sárvár–Csepreg felől Kőszegre és viszont vonatot járatni.<sup>132</sup> A kőszegiek nehezményezték azt is, hogy Bécs és Sopron felől a postai küldeményeket nem a legrövidebb úton a „*Wien–Sopron–kőszegi vasútvonal igénybevételeivel az úgynevezett Burgenlandon keresztül*”, hanem kerülővel, Szombathelyen át szállítják, ezért azok később érnek célba. Pedig előbbi útvonal „*nagyon meggyorsítaná*

125| *Szünetel a kőszeg–csepregi vonattjárat.* Vasvármegye, 1922. jan. 21.: p. 4.; *Kőszeg város süllyedése. IV.* Vasvármegye, 1925. ápr. 26.: p. 5.

126| ÓRY 2000: p. 294., 309.

127| *Szünetel a kőszeg–csepregi vonattjárat.* Vasvármegye, 1922. jan. 21.: p. 4.

128| *Kőszeg város.* Kőszeg és Vidéke, 1923. aug. 12.: p. 1.

129| *Kőszeg város memoranduma a kormányhoz.* Kőszeg és Vidéke, 1925. márc. 29.: p. 1.; *Kőszeg város süllyedése. IV.* Vasvármegye, 1925. ápr. 26.: p. 5.

130| *Kőszeg város memoranduma a kormányhoz.* Kőszeg és Vidéke, 1925. márc. 29.: p. 1.

131| *Aktuális nyilatkozatok Kőszeg gazdasági, kulturális és sportéletéről.* Vasvármegye, 1929. márc. 31. pp. 10–11.

132| *A felsőlászló–locsmándi vonalon.* Vasvármegye, 1933. máj. 7.: p. 9.

a kézbesítést” – volt a véleményük.<sup>133</sup> A helyi utazóközönség számára kedvezett, hogy Kőszeg belvárosában vasúti mentejegyiroda nyílt, amely bel- és külföldre egyaránt árusított menetjegyeket.<sup>134</sup> A Kőszeg–Sopron közötti vaspálya 1922-ben a GYSEV kezelésébe került,<sup>135</sup> tulajdonjogát 1929-ben Ausztria kapta.<sup>136</sup> Ezt követően a kőszegiek sérelmezték, hogy a Kőszeg–Sörgyár vasúti megállóhelyet bezárták. A Magyarországról utazók drágának tartották a szóban forgó vasútvonal osztrák tarifáit, bár a Bundesbahnen Österreichs (Osztrák Szövetségi Vasút) ünnep- és vásárnapokra kedvezményes „weekendjegyeket” adott a Kőszeg–Bécs útra.<sup>137</sup>

A Szombathely–Pinkafő (Pinkafeld) közötti vasútvonal ausztriai szakasza 1922-ben osztrák kezelésbe került<sup>138</sup> és Rohoncon (Rechnitz) építettek ki határállomást.<sup>139</sup> Egy sajtóhíradás szerint 1923 novemberében felmerült, hogy ismét magyar kezelésbe vegyék a burgenlandi pályaszakaszt is.<sup>140</sup> A vasútvonal 1922. január 17-ig a magyar menetdíjakkal üzemelt, 18-tól az osztrák díjszabás lépett életbe, február 1-jétől pedig jegyáremelés történt – 3 hét alatt, háromszor változott a tarifa.<sup>141</sup> Az 1920-as évek első felében Burgenland déli és középső része még nem kapcsolódott az osztrák vasúthálózathoz. Az ottani települések lakói ekkoriban a hajnali Szombathely–Pinkafő (Pinkafeld) között közlekedő vonaton szállított magyar nyelvű *Vasvármegye* napilapból értesülhettek legelőször a világ eseményeiről. E magyar sajtótermék hamarabb eljutott hozzájuk, mint a Bécsben vagy Grazban kiadott osztrák újságok.<sup>142</sup> Csak 1925 végén nyitották meg a Pinkafő (Pinkafeld)–Friedberg 13,5 km hosszú vonalszakaszt, ez által e vaspálya kapcsolódni tudott az osztrák vasúthálózathoz a Graz–Friedberg–Wiener Neustadt vasútvonalon keresztül.<sup>143</sup> A Szombathely–Pinkafő (Pinkafeld) vaspályának volt egy szárnyvonala a felsőőr (Oberwart)–tarcsa (Tatzmannsdorf)–felsőlövői (Oberschützen). A vasiak Trianon után is rendszeresen utaztak mindkét szóban forgó vasútvonalon, például Tarcsafürdőre,<sup>144</sup>

133| *Kőszeg város*. Kőszeg és Vidéke, 1923. aug. 12.: p. 1.

134| *Menetjegyiroda létesült Kőszegen*. Vasvármegye, 1925. máj. 6.: p. 4.

135| *Osztrák kézbe került a szombathely–pinkafői vonal*. Vasvármegye, 1922. jan. 3.: p. 5.

136| *A kőszeg–soproni vasút ügye a Népszövetség előtt*. Vasvármegye, 1928. szept. 2.: p. 4.; *A kőszeg–soproni vasút magyar vonalainak tulajdonjogát Ausztria kapta meg*. Vasvármegye, 1929. júl. 27.: p. 3.

137| *Az osztrák vasutak és a kőszegi érdekek*. Vasvármegye, 1933. szept. 17.: p. 3.

138| *Osztrák kézbe került a szombathely–pinkafői vonal*. Vasvármegye, 1922. jan. 3.: p. 5.

139| KÖVÉR 1995/II: p. 244.

140| *A pinkafői vasút magyar kezelés alatt?* Vasvármegye, 1924. nov. 14.: p. 3.

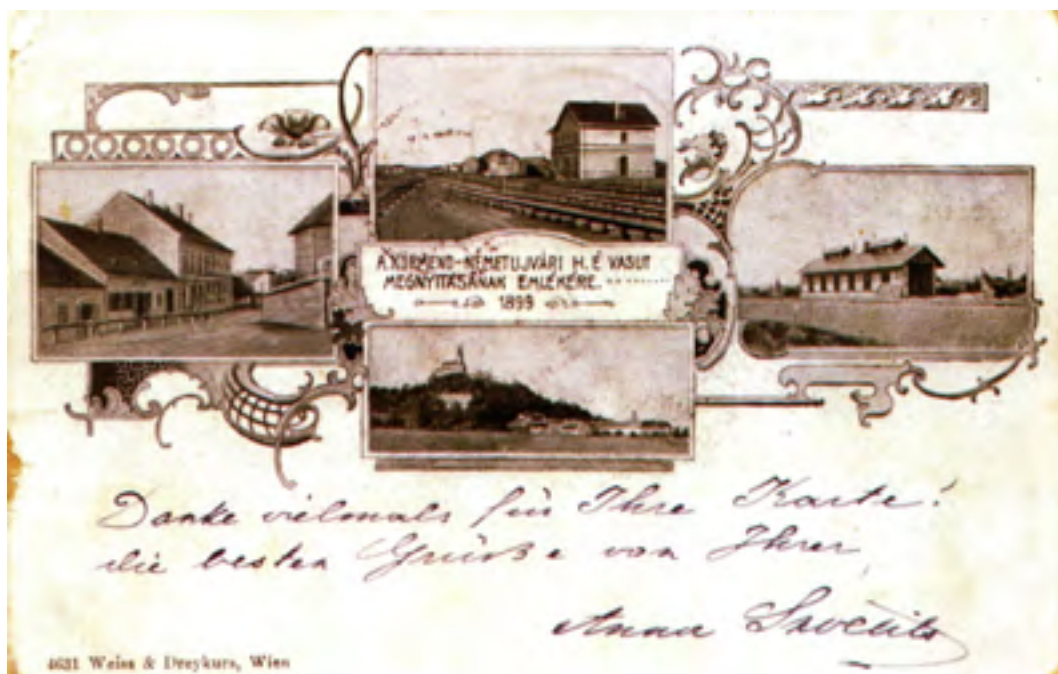
141| *Megindult a pinkafői vonalon a forgalom*. Vasvármegye, 1922. jan. 10.: p. 4.; *Rablóvilág a megszállott felsőőri járásban*. Vasvármegye, 1922. febr. 1.: p. 4.

142| *A vas megyei állomások menetrendje*. Vasvármegye, 1924. júl. 20.: p. 5.; *Megjavul lapunk burgenlandi expediciója*. Vasvármegye, 1926. febr. 9.: p. 4.

143| *November 15-én nyitják meg a pinkafő–friedbergi vasútvonalat*. Vasvármegye, 1925. nov. 10.: p. 3.

144| *Hangverseny Tarcsafürdőn*. Hír, 1923. júl. 18.: p. 3.; *Szombathelyi művészek sikere Tarcsán*. Hír, 1923. júl. 18.: p. 1.; *Tarcsafürdőre megkönnyítették a közlekedést*. Vasvármegye, 1931. aug. 9.: p. 7.





2. kép. A Körmennd és Németújvár közötti vasút megnyitásának emlékére 1899-ben kiadott képeslap. A trianoni határ e vasútvonalat is kettévágta. (Bognár-Göncz 2005: p. 147.)

vagy Rohoncra (Rechnitz). Ezért 1926. július 1-jétől egy újabb reggeli vonatot állítottak forgalomba Szombathelyről Rohoncra (Rechnitz) a „szombathelyi kirándulók és utasok” számára.<sup>145</sup> A felsőöri járással való kapcsolat és a szóban forgó vasútvonalon való utazás további bizonyítéka a következő korabeli sajtóhír, amely szerint a „felsőöri közönség” a Sabaria futballcsapat „szombathelyi mérkőzéseit állandóan tömegesen látogatja”.<sup>146</sup>

Körmennd vasúti csomópontból négy irányba (Szombathely, Németújvár [Güssing], Gyanafalva[Jennersdorf]–Graz, Muraszombat [Murska Subota]) mentek a vonatok. Utóbbi három irányba vezető vaspályán csonkult a magyar szakasz. Ez hatással volt Körmennd vonzaskörzetére. Az új osztrák–magyar határral kettévágott Körmennd–Németújvár vasútvonal szintén nem kapcsolódott az ausztriai vasúthálózathoz. A Vasvármegye újságírója 1921 márciusában még úgy látta, hogy a Batthyányak ősi fészkeként emlegetett Németújvár (Güssing) és vidéke gazdasági, élelmezési szempontból „a magyar hazából él” és a térség érdekében vasárnapi járat indítását sürgették, mert leginkább akkor érnének

145] Új személyvonat a szombathely–robonci vonalon. Hír, 1926. júl. 3.: p. 3.

146] A Sabaria Felsőöri. Vasvármegye, 1930. jún. 22.: p. 10.



rá az elszakított területről átjönni Magyarországra.<sup>147</sup> Trianon után egy ideig az osztrákok komolyan foglalkoztak a vasút Németújvártól Nagyfalváig (Mogersdorf), mintegy 21 km-es meghosszabbításának tervével, végül 1931-ben elvetették.<sup>148</sup> A szóban forgó Körment–Németújvár vasútvonal Strém (Strem) és Németújvár közötti szakaszának kezelését 1926. november 1-jétől átvette a Bundesbahnen Österreichs. A mozdonyt és a vonatkísérő személyzetet továbbra is a MÁV szolgáltatta. Az útlevel- és vámvizsgálat magyar részről Pinkamindszenten, az osztrák oldalról Strémben (Strem) történt.<sup>149</sup> A MÁV csak 1927. október 2-tól tudott naponta személyvonatot indítani Körmentről Pinkamindszentre – korábban hetente csupán háromszor.<sup>150</sup> A szóban forgó vasútvonal kevés járata is szerepet játszott abban, hogy „Németújvár a fejlődésében visszamaradt”, írta a burgenlandi sajtóra hivatkozva a *Hír* című napilap 1933-ban. További okként említette, hogy nem létesült kapcsolata az osztrák vasúthálózattal, az egyetlen vasútvonala pedig Magyarországra vezet. Egyelőre „úgy kellene a meglevő bajokon segíteni, hogy Körmentdel a vasúti járatot szaporítanák” – volt a korabeli lapvélemény.<sup>151</sup> Az utazóközönség számára kedvezett, hogy a MÁV és a Bundesbahnen Österreichs a Szombathely–Kőszeg–Sopron, a Körment–Németújvár (Güssing), a Szombathely–Pinkafő (Pinkafeld) és a Felsőőr (Oberwart)–Tarcsa (Tatzmannsdorf)–Felsőlövő (Oberschützen) vasútvonalak állomásai közötti közvetlen személyforgalomban „közvetlen személydíjszabást” léptetett életbe 1923. július 1-jétől.<sup>152</sup> A Burgenlandba irányuló teherszállítás tarifáit csak 1926-ban mérsékeltek egy magyar–osztrák államközi kereskedelmi megállapodásban.<sup>153</sup>

A Szombathely–Szentgotthárd–Gyanafalva (Jennersdorf)–Graz vasútvonal révén Szentgotthárdon és környékén Graz vonzása, ha csak kismértékben is, de érvényesült<sup>154</sup> és megmaradt továbbra is, például a grazi vásárokat, amelyre az osztrákok kedvezményes utazást biztosítottak, reklámozták a vasi újságok is.<sup>155</sup> 1930-ban arról írt a sajtó, hogy nő a vonattal Szentgotthárdról Ausztriába utazók száma: naponta

147| *Vasárnapi vonat Németújvárnak*. Vasvármegye, 1921. márc. 24.: p. 1.

148| *Vasútépítés Burgenlandban*. Vasvármegye, 1928. nov. 7.: p. 3.; *Új vasút Délburgenlandban*. Vasvármegye, 1931. febr. 22.: p. 7.; *Új vasút építését követelték Délburgenlandban*. Vasvármegye, 1931. márc. 10.: p. 5.; *Kétségessé válik a Németújvár–nagyfalvi vasútvonal megépítése*. Vasvármegye, 1931. júl. 7.: p. 6.; *Ejtették a Németújvár–nagyfalvi vasút megépítésének tervét*. Vasvármegye, 1931. okt. 5.: p. 3.

149| *A Körment–Németújvár vonalrészét az osztrákok veszik kezelésbe*. *Hír*, 1926. okt. 6.: p. 3.; *Vasúti bizottsági tárgyalás Körmenten*. Vasvármegye, 1926. okt. 5.: p. 5.; MEZEI 2009: p. 91.

150| *Változás a MÁV menetrendjében*. Vasvármegye, 1927. szept. 25.: p. 6.

151| *Németújvár mostoha sorsa*. *Hír*, 1933. dec. 5.: p. 4.

152| *A „magyar–osztrák személy- és podgyászforgalom”*. Vasúti és Közlekedési Közlöny, 1923. máj. 20.: p. 205.

153| *Rendezik a burgenlandi forgalom vasúti tarifáit*. Vasvármegye, 1926. ápr. 13.: p. 1.

154| GYÓRI–JANKÓ 2009: p. 231.

155| *A gráci vásár*. *Hír*, 1925. júl. 9.: p. 1.

200–300 utas.<sup>156</sup> Szentgotthárd vonzaskörzetének Trianon okozta szűkülése mellett a helyiek úgy látták, hogy a vasúti menetrend sem kedvez a kisvárosnak. Egy reggeli vonat beállítása a vasútvonal menti falvakból növelhetné a helyi piac forgalmát, valamint a diákok Szentgotthárdra járhatnának iskolába, gimnáziumba. Ezért „*forgalmat elősegítő vonatok beállítása*”-t javasolták a település érdekében.<sup>157</sup>

A Kőrmend–Zalalövő–Óriszentpéter–Muraszombat (Murska Subota) vasútvonalat is kettévágta az új határ. Az elszakított vonalrész kezdetben nem kapcsolódott a délszláv vasúthálózathoz. A jugoszláv hatóságok csak 1924 decemberében tették lehetővé, hogy a vonatok a teljes vonalon, Órihodoson (Hodoš) át egészen Muraszombatig közlekedjenek. Korábban csak a magyar területen Dávidháza–Kotormányig (ma Bajánsenye) járhattak a szerelvények, onnét közúton lehetett eljutni az egykori vasi járásszékhelyre.<sup>158</sup> A MÁV csak 1927. október 2-től tudott naponta személyvonatot indítani e vasútvonalon.<sup>159</sup>

Az új határok által kettévágott, megcsonkított Vas vármegyei vasútvonalak rentábilis működtetése nem volt megvalósítható, jelentéktelen megállóhelyek, állomások váltak határállomássá, pénzszűke miatt bővítésükre nem futotta.

### 3.6. Keskeny nyomtávolságú gazdasági vasutak és drótkötélpálya

Vas vármegyétől Ausztriához főleg hegyvidéki területeket csatoltak számos működő kő- és szénbányával. A bányakincseket több helyütt még a 19. században vagy a 20. század elején megnyitott keskeny nyomtávolságú vasutakkal szállították a nagyvasúti állomásokra, akárcsak a hatalmas erdőségekben kitermelt fákat. A nem közforgalmú vasi gazdasági vasutakról sajnos kevés adat ismert. A szombathely–pinkafői vasút jelentőségét mutatja, hogy az 52,2 km hosszú vaspályához<sup>160</sup> három kötőtpályás közlekedési üzem (két keskeny nyomtávolságú gazdasági vasút, egy drótkötélpálya) kapcsolódott. A Kőszegi-hegységben, a Rohonc (Rechnitz) közeli erdőségekből a kitermelt fa elszállítására épült 12 km hosszú lóvasút. Az Ausztriához került Rohonc (Rechnitz)–Óhodász (Althodis) közötti gazdasági vasúton a megrakott, fékezőkkel ellátott teherkocsik Óhodásztól Rohoncig vontatóerő nélkül tették meg az utat, az üres vagonokat lovakkal vontatták vissza, fel

156| *A batárszéli személyforgalom növekedése Szentgotthárdnál.* Vasvármegye, 1930. júl. 10.: p. 5.

157| *Szentgotthárd és a trianoni béke.* Vasvármegye, 1927. ápr. 17.: p. 9.

158| *Újból közlekedik a muraszombati vasút.* Vasvármegye, 1924. dec. 4.: p. 4.

159| *Változás a MÁV. menetrendjében.* Vasvármegye, 1927. szept. 25.: p. 6.

160| MELEGA 2008: p. 10.

a hegyre.<sup>161</sup> A pálya két végpontja közötti szintkülönbség 271 m volt. A *Vasúti és Közlekedési Közlöny* a következőképp mutatta be még a megnyitása előtt: „Ezen a maga nemében egészen sajtáságos kis hegyi vasút egy miniatűr Semmering-vasúthoz hasonlít. Jobbról és balról majd magas és impozáns műtárgyak, majd kis és nagy hidak tűnnek fel, melyek együttvéve szép panorámát képeznek. A pálya vágányszélessége 75 centiméter és tűzifa, kövek és mész szállítására fog szolgálni.”<sup>162</sup> Sámfalva (Hannersdorf) vasútállomása és a település határában lévő (sámfalvi) kőbánya között 1911-ben nyitottak meg keskeny nyomtávolságú iparvasutat, amely a kibányászott köveket szállította a nagyvasúthoz, hogy onnét átrakás után tehervonattal juttassák el a megrendelőkhöz.<sup>163</sup> A szombathely–pinkafői vasútvonal végpontjához közeli, Buglóc (Scheibersdorf) határában lévő barnaszénbányából is a modern kor eszközeivel akarták a szenet elszállítani. Először keskeny nyomtávolságú vasutat terveztek Pinkafőtől (Pinkafeld) Rétfalun (Wiesen) át a Buglóc (Scheibersdorf) melletti szénbányáig.<sup>164</sup> Végül gőzerővel hajtott, körülbelül 4 km hosszú drótkötélpálya épült és azon szállították a kitermelt szenet a pinkafői (Pinkafeld) vasútállomásra.<sup>165</sup>

A Körmend–Németújvár (Güssing) vasútvonal teherforgalmát növelte, hogy keskeny nyomtávolságú erdei vasúthálózaton szállították a kitermelt fát a nagyvasúton való továbbításra. Az első lóvontatású erdei vasutat Orbánfalu (Urbersdorf) és Ponic (Punitz) között nyitották meg 1905-ben.<sup>166</sup> Ezért a csak személy- és poggyászforgalomra berendezett Orbánfalu (Urbersdorf) vasúti megállóhelyet megálló-rakodóhelyé kellett átépíteni.<sup>167</sup> Németújvári (Güssing) kiindulóponttal 25 kilométer hosszú gőzüzemű erdei vasúthálózatot (2 fő-, 1 szárnyvonal) terveztek 1911-ben.<sup>168</sup> Az első megnyitott szakasz, az 1912-ben üzembe helyezett Németújvár (Güssing)–Tobaj (Tobaj)–Németcsencs (Deutsch Tschantschendorf)–Pusztaszentmihály (Sankt Michael)–Újhegy (Neuberg)–Óbér (Olbendorf) vonal volt.<sup>169</sup> A nagyvasúti kapcsolat megteremtése érdekében a németújvári vasútállomástól az erdei vasút végállomásához iparvágányt építettek.<sup>170</sup> 1913–1914-ban

161| MNL VAML SZVP. ir. I. 135/1893. *A Soproni Kerületi Kereskedelmi és Iparkamara évi jelentése a kereskedelemügyi M. Kir. Miniszter Úr Ó nagyméltóságához a kamarai kerület kereskedelmi, ipari és forgalmi viszonyairól az 1892. évben.* Sopron, 1893: p. 109.; KALOCSAI 1997a: p. 52.

162| *A bodász-rohonczi erdei vasút megnyitása.* Vasúti és Közlekedési Közlöny, 1892. 78. sz.: p. 693.

163| *Iparvasút Sámfalván.* Vasvármegye, 1911. máj. 4.: p. 5.

164| *A kereskedelemügyi magyar kir. minister.* Vasúti és Közlekedési Közlöny, 1894. dec. 14.: p. 1148.

165| *A kereskedelemügyi minister.* Vasúti és Közlekedési Közlöny, 1896. márc. 1.: p. 245.; BOROVSZKY 1898: pp. 440–441.

166| KÖVÉR 1995: pp. 645–646.

167| *Orbánfalu állomásnak megálló-rakodóhelyé való átalakítása.* Vasúti és Közlekedési Közlöny, 1905. júl. 30.: p. 749.

168| *Előmunkálati engedély.* Vasúti és Közlekedési Közlöny, 1911. szept. 15.: p. 747.; *A magyar általános kőszénbánya iparvasútja.* Vasúti és Közlekedési Közlöny, 1911. okt. 15.: p. 815.

169| KÖVÉR 1995/II: pp. 644–645.

170| *A magyar általános kőszénbányatársulat németújvári iparvágánya.* Vasúti és Közlekedési Közlöny, 1912. ápr. 7.: p. 292.

létesült a Németújvár (Güssing)–Békafalu (Krottendorf)–Bányácska (Steingraben)–Sóskút (Sulz)–Németszentgrót (Gerersdorf)–Őzgdör (Rehgraben)–Kisvaskút (Eisenhüttel)–Nád (Rohr) vonal.<sup>171</sup> 1915-ben pedig az Őzgdör (Rehgraben)–Ganócs (Gamischdorf) szárnyvonalat építették meg az Őzgdör-patak völgyében.<sup>172</sup>

A Szentgotthárdi járásban Gyanafalvától (Jennersdorf) északra, a Rába és a Lappincs folyók közötti hegységben, Ercsenye (Henndorf) közelében működött szénbánya. A kibányászott szenet 6,3 km hosszú keskeny nyomtávolságú lóvasúton szállították Ercsenyétől (Henndorf) a Szombatehly–Graz vasútvonal gyanafalvi (Jennersdorf) vasútállomására.<sup>173</sup> Meglepő, hogy 1934-ben a már Burgenlandhoz tartozó Nagymedvesről (Grossmüribisch) a szombatehly–grazi vasútvonal magyarországi szakaszán lévő Alsórönök állomásáig építettek keskeny nyomtávolságú erdei vasutat a fa szállítására.<sup>174</sup>

### **Elcsatolt keskeny nyomtávolságú gazdasági vasutak és drótkötélpálya**<sup>175</sup>

Rohonc (Rechnitz)–Óhodász (Althodis)

Sámfalva (Hannersdorf)–Sámfalvi kőbánya (Steinbruch bei Hannersdorf)

Orbánfalu (Urbersdorf)–Pónic (Punitz)

Németújvár (Güssing)–Tobaj (Tobaj)–Németcsencs (Deutsch Tschantschendorf)–Pusztaszentmihály (Sankt Michael)–Újhegy (Neuberg)–Óbér (Olbendorf)

Németújvár (Güssing)–Békafalu (Krottendorf)–Bányácska (Steingraben)–Sóskút (Sulz)–Németszentgrót (Gerersdorf)–Őzgdör (Rehgraben)–Kisvaskút (Eisenhüttel)–Nád (Rohr)

Őzgdör (Rehgraben)–Ganócs (Gamischdorf) – a Németújvár–Nád vonal szárnyvonal

Gyanafalva (Jennersdorf)–Ercsenye (Henndorf)

Pinkafő (Pinkafeld)–Rétfalu (Wiesen)–Buglóc (Scheibersdorf) – gőzüzemű drótkötélpálya

## **4. Légi közlekedés**

171| *Iparvasút megbosszabítás*. Németújvár és Vidéke, 1913. aug. 10.: p. 5.; *Iparvasút bejárása*. Németújvár és Vidéke, 1913. aug. 24.: p. 4.; *Dáridó*. Németújvár és Vidéke, 1913. okt. 5.: p. 4.; *Új vasút*. Németújvár és Vidéke, 1914. szept. 27.: p. 3.

172| *Vasúti közigazgatási bejárás*. Németújvár és Vidéke, 1915. ápr. 18.: p. 2.; *Jóvábagyott vasútépítés*. Németújvár és Vidéke, 1915. jún. 27.: p. 3.

173| BOROVSKY 1898: p. 441.

174| KÖVÉR 1995/II: p. 646.

175| Nem ismert, hogy valamennyi gazdasági vasút az Ausztriához kerüléskor üzemben volt-e.



3. kép. A szombathelyi légitikötő bejárata MAEFORT felirattal 1920-ban. (Fortepan/Szent-István Dezső)

#### 4.1. A szombathelyi repülőtér Trianon előtt

Az Osztrák–Magyar Monarchiával szomszédos és 1882 óta szövetséges Olaszország az első világháború kitörésekor semleges maradt, majd a londoni egyezmény megkötése (1915. április 26.) után felmondta a szövetséget és 1915. május 23-án hadat üzent a Monarchiának. Emiatt az Isonzó bal partján fekvő Görzből (ma megosztva Olaszország és Szlovénia része)<sup>176</sup> Szombathelyre telepítették át a repülőszázadot – a műveletet május 9-én rendelték el.<sup>177</sup> Vas vármegye székhelyének kiválasztásában nemcsak a repülés szempontjából kedvező adottságai, hanem a védelmi szempontok, a Monarchia belsejében való elhelyezkedése is szerepet játszott. 1915-ben megkezdődött a szombathelyi katonai repülőtér kiépítése (hangárok, legénységi szállások, víztorony stb.) a Söptei út mellett, a korábbi repülőversenyek során e célból jól bevált lovassági gyakorlótéren. A repülőtér-

176| Görz az első világháború után Gorizia néven Olaszországhoz került. A város (szlovénül: Gorica) keleti része és a repülőtér a második világháború után meghúzott olasz–jugoszláv határ következtében ma Szlovénia része.

177| RÉVÉSZ 2009: p. 48.



nek, ahol tábori időjárásjelző állomás is létesült, a légtér ellenőrzésében, védelmében és a pilótaképzésben volt szerepe.<sup>178</sup> 1918-ra Bécsújhely és Graz után a Monarchia harmadik legnagyobb katonai légi kiképzőközpontjává vált.<sup>179</sup> A repülőtéren az Osztrák–Magyar Monarchia felbomlásakor 10 hangárt és 13 egyéb épületet tartottak nyilván.<sup>180</sup>

Az első világháború után felvetődött a menetrend szerinti légi utasszállítás kiépítése hazánkban is, a szombathelyi katonai repülőtér polgári használata.<sup>181</sup> A közlekedésügyet is irányító kereskedelemügyi miniszter 1920 tavaszán arról értesítette a várost és a vármegyét, hogy a magyar tőkéből kiépülő légi közlekedésben „*Szombathelynek, mint fontos légi állomásnak, kiváló szerepet szán*”,<sup>182</sup> valamint a fejlesztés megbeszélésére miniszteri megbízottat küld a városba. A vármegyeszékhely repülőtérét személy- és teherszállításra, valamint postaforgalom lebonyolítására egyaránt használni kívánták. A nagy jelentőségű hírt a *Vasvármegye* napilap címlapon hozta és azt is, hogy a május 17-i vármegyei közgyűlés örömmel fogadta a tervet, valamint a város és a vármegye anyagi és erkölcsi támogatást ígért.<sup>183</sup>

1920. február 11-én megalakult a Magyar Aeroforgalmi Rt. (MAEFORT).<sup>184</sup> A szombathelyi repülőtér az épületekkel együtt 5 millió korona értékben e légitársaság tulajdonába került.<sup>185</sup> A MAEFORT Budapest és Szombathely, valamint Budapest és Szeged között légipostajáratot kívánt bevezetni. Az első próbajárat Vas vármegye székhelyére május 28-án érkezett meg, amely Soós Károly honvédelmi miniszteren és a postai küldeményeken túl, 1200 db *Nemzeti Újság*ot is hozott. A korabeli hírközlés, információáramlás szempontjából óriási vívmánynak számított, hogy a szóban forgó újság budapesti megjelenése után alig több mint 2 órával Szombathelyen is olvasható volt.<sup>186</sup> A források szerint a nyár és az ősz folyamán több alkalommal közlekedett Budapest és Szombathely között légipostajárat, amelyek a postai küldeményeken kívül a reggeli újságokat is hozták. A menetidővel kapcsolatban eltérőek a források: 1 óra 15 perc, 1 óra 30 perc. Ha utasokat is szállított a járat, a viteldíj 5000 korona/fő volt.<sup>187</sup> A kereskedelemügyi miniszter 1920. november

178| MNL VAML, Szombathelyi repülőtér tervrajzai 37–39. d.; CZIRÓK 2006: p. 29–30.; RÉVÉSZ 2009: p. 62., 66.; KALOCSAI 2019b: pp. 8–16.

179| RÉVÉSZ 2009: p. 64.; BAKOS–CZIGLER–HARANGOZÓ 2009: p. 241.

180| RÉVÉSZ 2009: p. 87.

181| *Léghajójárat Szombathelyen*. Vasvármegye, 1920. máj. 21.: p. 2.

182| MNL VAML, VVTB ir. Közgy. jkv. 7087/1920.

183| Uo.; *Repülő-állomás Szombathelyen. A kereskedelmi miniszter leirata*. Vasvármegye, 1920. máj. 22.: p. 1.

184| FRISNYÁK 2001: p. 155.; RÉV 1980: p. 222.

185| BAKOS–CZIGLER–HARANGOZÓ 2009: p. 58.

186| *Az első postarepülőgép Szombathelyen*. Vasvármegye, 1920. máj. 28.: p. 3.; *Az első légi postajárat. A hadügyminiszter Szombathelyen*. Vasvármegye, 1920. máj. 29.: p. 1.

187| *A légi közlekedés menetrendje*. Vasvármegye, 1920. jún. 25.: p. 3.; *Rendszeres repülőforgalom*. Hír, 1920. júl. 18.: p. 5.; *Repülőposta*. Hír, 1920. aug. 11.: p. 2.; *Repülőgép*. Vasvármegye, 1920. aug. 11.: p. 3.



4. kép. „Budapest–Szombathely Repülő Posta” feliratú légipostabélyeg. (Dr. Pozsonyi János gyűjteményéből)

7-től engedélyezte a Budapest (Mátyásföld)–Szombathely légipostajárat napi rendszerességgel való beindítását. A repülőgépek csak leveleket, képeslapokat, levelezőlapokat és újságokat szállíthattak – a sajtó közölte a légipostai árszabást is. A MAEFORT által üzemeltetett légi járatok menetideje 2 óra volt. Győrbe és Pápara ejtőernyővel dobták le a postai küldeményeket. Budapestről utóbbi városokba légipostán csak küldeni lehetett a küldeményeket, azokban feladni nem.<sup>188</sup> Sopront, ahol az északnyugat-dunántúli térség postaigazgatósága volt, úgy kapcsolták be a légipostába, hogy Szombathely és a szóban forgó vármegyeszékhely között expressz-, vagy személyvonattal továbbították a légiposta-küldeményeket.<sup>189</sup> November 7-én Budapestről Szombathelyre, majd hamarosan Szegedre is megindult a légipostajárat. Az első szombathelyi járat útja nem volt szerencsés, Győrig szép időben repülhettek, a Nyugat-Dunántúlon viszont olyan havazás indult meg, hogy a kötelék mindhárom repülőgépe Szombathely közelében kényszerleszállást hajtott végre. Csak másnap jutottak el Vas vármegye székhelyére. Az érdeklődés olyan nagymértékű volt az első nyugat-dunántúli postajárat iránt, hogy először 3 repülőgépet kellett indítani, mert egy légi jármű csak 180 kg terhet szállíthatott. Szombathelyről november 8-án 14.30 kor indult vissza az első rendszeresített légipos-

188| *Rendszeres repülőjáratok Budapest és Szombathely között.* Vasúti és Közlekedési Közlöny, 1920. nov. 7.: p. 17.; *Repülőgépjárat Győrön át.* Győri Hírlap, 1920. okt. 19.: p. 1.; *Repülőjárat Szombathely és Budapest között.* Hír, 1920. okt. 31.: p. 3.; *Repülőjárat Budapest–Szombathely között.* Győri Hírlap, 1920. okt. 31.: p. 1.; *Elmaradt a repülőposta.* Hír, 1920. nov. 9.: p. 3.; RÉV 1980: p. 223.

189| *A légi postaforgalomba Sopron is bekapcsolódik.* Vasvármegye, 1920. nov. 3.: p. 3.



3. térkép. Kara Jenő légiforgalmi főfelügyelő 1921. évi terve a repülési tilalom feloldása után a magyar légi közlekedési hálózat kiépítésére. (KARA 1921: p. 96.)

tajarat.<sup>190</sup> A sajtó gyakran közölte a menetrendet<sup>191</sup> és azt is, hogy mely szombathelyi postahivatalban és hány óráig lehetett feladni a légiposta-küldeményeket.<sup>192</sup> A nevesebb helyi kávéházakban (Kovács, Herczeg stb.) légipostával kapcsolatos tájékoztató táblákat helyeztek el.<sup>193</sup> A Magyar Királyi Posta e két vidéki légi járat beindítása miatt „LÉGI POSTA” feliratú bélyegeket jelentetett meg.<sup>194</sup> A sajtó és a posta légi úton való szállításának azért is jelentősége volt, mert a vasúton való szállítást ebben az időben a már említett szénhiány gyakran megnehezítette vagy lehetetlenné tette.<sup>195</sup>

A MAEFORT 1921 elején bővítette szolgáltatásait és a Budapest–Szombathely viszonylaton – oda és vissza is – bevezette a nem menetrendszerű személyszállítást, későbbi elnevezéssel a légitaxit, kétórás menetidővel. Az utasnak a repülési szándékát és annak pontos időpontját 24 órával előbb be kellett jelentenie az illetékes repülőtéren. Egy útra a mentejegy 10 000, a menettérti 18 000 koronába került. A szombathelyi polgár „most már nem kénytelen egyszerű, közönséges expresszvonaton utazni, mehet repülőgépen is” – írta büszkeséggel a *Vasvármegye* újságírója.<sup>196</sup> A magas viteldíj miatt, valamint az első világháború utáni rossz életkörülmények következtében, feltehetően csak kevesen engedhették meg maguknak a repülést.

## 4.2. Trianon és a repülési tilalom

A trianoni békediktátum repülési tilalmat rendelt el Magyarország számára, ezért betiltották, megszüntették a légi közlekedést. A repülési, valamint a légi járművek gyártására, behozatalára és kivitelére vonatkozó tilalom a ratifikálást követően 1921. július 26-án lépett életbe. Hazánk teljes repülőgép-állományát meg kellett semmisíteni.<sup>197</sup> A Vas vármegyei sajtó is közölte a felhívásokat, hogy a megsemmisítés érdekében minden légi járművet, repüléssel kapcsolatos anyagot és műszert lefoglalás végett be kellett jelenteni.<sup>198</sup> „Összerombolják azokat az értékes és tisztán polgári gépeket, amelyekkel eddig a szombathelyi és a szegedi postaforgalmat bonyolították le” – sajnálkozott a *Vasvármegye*

190| *Repülónap Rákoson*. Budapesti Hírlap, 1920. nov. 9.: p. 4.; *A légi posta első útja*. Vasvármegye, 1920. nov. 9.: p. 2.

191| *A légi postajáratok menetrendjét megváltoztatták*. Vasúti és Közlekedési Közlöny, 1921. márc. 6.: p. 47.

192| *A légi posta vezetősége*. Vasvármegye, 1920. nov. 20.: p. 4.; *A légiposta*. Vasvármegye, 1920. dec. 4.: p. 3.; *A légiposta és a vasúti korlátozások*. Vasvármegye, 1920. dec. 24.: p. 3.; *A légi postajárat*. Vasvármegye, 1921. febr. 26.: p. 2.

193| *Mikor megy a repülőposta*. Vasvármegye, 1921. febr. 25.: p. 3.

194| DOBÓ–VISNYOVSZKI–VOLONCS 2015: p. 65.

195| KALOCSAI 2019a: p. 6.

196| *Ki akar Pestre repülni?* Vasvármegye, 1921. febr. 25.: p. 2.

197| FRISNYÁK 2001: p. 158.; BAKOS–CZIGLER–HARANGOZÓ 2009: p. 37.

198| *Miért szünetel a repülőposta?* Vasvármegye, 1921. szept. 28.: p. 3.; *Rendelet a légi járművek bejelentéséről és lefoglalásáról*. Vasvármegye, 1921. okt. 22.: p. 3.

gye újságírója.<sup>199</sup> 1921. március 1-jétől Miskolcra is repültek légi postajáratok – csupán 1 hónapig.<sup>200</sup> A trianoni békediktátum előírásának megfelelően 1921. április 1-jével megszünt a MAEFORT, ez a budapest–szombathelyi légi postajárat és a légitaxi-szolgáltatás leállítását is jelentette. A belföldi légi postajáratok összesen 138 107 küldeményt szállítottak.<sup>201</sup> A békeszerződésbe foglaltak szerint a repülőtéri épületeket is le kellett szerelni, a szombathelyiek bontásra Brenner János és Szende László helyi építésszervezők vállalkozása kapott megbízást.<sup>202</sup>

### 4.3. A repülés újraindítása (1922)

Kara Jenő légiforgalmi főfelügyelő már a repülési tilalom idején foglalkozott azzal, hogy annak feloldása után hogyan kellene a hazai légiközlekedési hálózatot kiépíteni. Konceptiójában a Budapest-központúságból és Magyarország fő közlekedési folyosóiból indult ki. E szempontok jól kirajzolódnak az általa közölt térképen is. Kara Jenő úgy látta, hogy a személy-, a posta- és az áruforgalmunknak legjelentősebb része Budapestről Győr, Szombathely, Nagykanizsa, Pécs, Szeged, Debrecen és Miskolc városok felé irányul, ezért a belföldi légi hálózatot Budapest központból ezekbe a fő irányokba javasolta kiépíteni. További indokként és egyben előnyként szolgált, hogy mindegyik légikikötő kedvező fekvése miatt a kiépülő nemzetközi légi forgalomba is könnyen bekapcsolható: például Szombathely a Budapest–Graz légi viszonylatba.<sup>203</sup> A légügyi szakemberek nagyon fontosnak tartották, hogy a repülési tilalom feloldása után Magyarországot mielőbb be tudják kapcsolni a nemzetközi légi hálózatba. Ezért még a légi közlekedés engedélyezése előtt a következő, Vas vármegye székhelyét is érintő útvonalra kértek repülési engedélyt: München–Szombathely–Budapest–Debrecen–Odessa.<sup>204</sup>

1922. november 17-én oldotta fel az Antant Magyarországon a repülésre, valamint a légi járművek gyártására, behozatalára és kivitelére vonatkozó tilalmat.<sup>205</sup> A szombathelyi repülőtér a létesítményekkel a Magyar Légiforgalmi Rt. (MALERT) tulajdonába került.<sup>206</sup> A repülési tilalom feloldására számítva már 1922. március 1-jével felállították

199| *Miért szünetel a repülőposta?* Vasvármegye, 1921. szept. 28.: p. 3.

200| *Új repülőgépjáratok.* Vasúti és Közlekedési Közlöny, 1921. febr. 27.: p. 44.

201| *A Magyar Aeroforgalmi Rt. felszámolása.* Vasúti és Közlekedési Közlöny, 1922. febr. 5.: p. 36.; FRISNYÁK 2001: p. 157.; VÁRSZEGHY 1924: pp. 11–12.

202| *A repülőtér lebontása.* Vasvármegye, 1922. febr. 14.: p. 6.

203| KARA 1921: pp. 94–97.

204| PETRÓCZY 1922: p. 141.; RÉV 1981: pp. 360–361.

205| FRISNYÁK 2001: p. 159.; *Feloldották Magyarországot a légiforgalmi tilalom alól.* Vasvármegye, 1922. nov. 19.: p. 1.; *Megszűnt a légi tilalom.* Vasvármegye, 1922. dec. 1.: p. 3.

206| RÉVÉSZ 2009: p. 100.



a mátyásföldi, a miskolci, a szegedi, a székesfehérvári és a szombathelyi repülőtér-gondnokságokat, amelyek a légügyi közigazgatás elsőfokú hatósági szerveiként működtek. Területi hatáskörük megegyezett a csendőrkerületekével. Megszervezésükre azért is szükség volt, hogy a rejtett légierők alakulatainak elhelyezéséhez polgári színezetű repülőtéri szolgáltatásokat biztosítsanak. Ugyanis a polgári repülés egyik fontos céljának tartották, hogy elősegítse majd a katonai repülés újraindítását, ha aktuálissá válik. A szombathelyi repülőtér-gondnokság felügyelete alá Sopron, Vas és Zala vármegyék tartoztak.<sup>207</sup> A repülőtér területe ekkor 1,244 km<sup>2</sup> (216 katasztrális hold és 405 négyzetööl) volt.<sup>208</sup> 1923-ban újraindították a pilótaképzést is Szombathelyen.<sup>209</sup>

A hazai repülés újraindításával rögtön még nem indultak sem légiposta-, sem rendszerű polgári légi járatok Vas vármegye székhelyéről. Az Aeroexpress Légiforgalmi Rt.-től viszont lehetett alkalmi járatokat rendelni. Ennek köszönhetően gróf Mikes János szombathelyi megyéspüspök – dr. Palkó János püspöki titkár kíséretében – repülővel utazhatott hivatalos jelentéstételre Rómába 1923. május 7-én és 10 nappal később vissza is.<sup>210</sup> A polgári légi járatok száma az 1920-as évek második felében kezdett nőni. 1928 július 1-jétől utasszállító és futárposta repülőgépek kaptak engedélyt, hogy Bécs és Szombathely között repüljenek.<sup>211</sup> 1929. április 3-án pedig ismét légipostajárat indult Budapest (Mátyásföld) és Szombathely között.<sup>212</sup> A szombathelyi légikikötő második világháborús elpusztításáig Magyarország egyik legfontosabb repülőtere és pilótaképzési bázisa volt.<sup>213</sup>

207| BAKOS–CZIGLER–HARANGOZÓ 2009: p. 131., 157., 158.; *A szombathelyi repülőtér gondnokság*. Vasvármegye, 1924. dec. 21.: p. 4.

208| BAKOS–CZIGLER–HARANGOZÓ 2009: p. 241.

209| RÉVÉSZ 2009: p. 98.

210| KALOCSAI 2019b: pp. 40–42.; *Mi történt a magyar aviatikában?* Repülés, 1923. 1. sz.: p. 4.; *Mikes püspök légiútja Rómába*. Autó, 1923. 10. sz.: p. 26.; *Mikes püspök légiútja Rómába és vissza*. Autó, 1923. 11. sz.: pp. 27–28.; *A magyar kereskedelmi aviatika első esztendeje*. Repülés, 1924. 2. sz.: p. 2.

211| KALOCSAI 2019b: p. 45.; *Utasszállító repülőgép közlekedik Wien és Szombathely között*. Dunántúli Estilap, 1928. júl. 1.: p. 2.

212| KALOCSAI 2019b: p. 52.; *Légi forgalom Budapest és Szombathely között*. Dunántúli Estilap, 1929. márc. 31.: p. 4.; *Szombathely és Budapest légi forgalma máris élénk*. Hír, 1929. ápr. 4.: p. 1.

213| KALOCSAI 2019b: p. 137.

## 5. Vízi közlekedés

A természetföldrajzi adottságok miatt a vízi közlekedés nem volt jelentős Vas vármegyében. Csupán a nagyobb folyókon, például a Rába (Kemenesszentpéter–Rábasebes között, valamint Pápócnál) és a Mura (Széchenykút [Petanjci], Korong [Krog], Barkócz [Bakovci]) Vas vármegyei szakaszán közlekedett kompokat lehet megemlíteni. A Muravidék életében, a személy- és a teherszállításban fontos szerepet játszó említett murai kompokat Trianon következtében elvesztettük.<sup>214</sup> E vízi járművekről csak kevés adat ismert. A 9,60 m hosszú és 5,70 m széles keresztkötéllal vezetett korongi komp engedélyezett legnagyobb terhelhetősége 14 t (50 személy, vagy 20 db „*lábás jószág*”, vagy 2 db terhelt szekér) volt. A Mura mindkét partján állandó kikötőhidakkal rendelkezett, akárcsak a szintén sodronykötéllal vezetett barkóczi komp, amely 9,60 m hosszú és 6,10 m széles volt. E vízi jármű engedélyezett legnagyobb terhelhetőségét 10 t-ban (10 személy, vagy 4 db „*öreg marha*”, 8 db „*apró marha*”, vagy 2 db terhelt szekér) állapították meg. Tulajdonosa gr. Batthyány Zsigmond, előbbi Korong község volt. A helyi vállalkozók által üzemeltetett széchenykúti komp is állandó kikötőhidakkal rendelkezett. Az ugyancsak keresztkötéllal vezetett 10,21 m hosszú és 7 m széles vízi jármű<sup>215</sup> a terhelési próbáján (22 személy, 2 db kavicsal, illetve ásványvízzel megrakott szekér, 3 pár ló, összesen körülbelül 8,4 t) 14,5 cm-t süllyedt a vízben.<sup>216</sup> E kompon szállították a széchenykúti gyógyvizet, amely „*magyar ásványvíz járásunk egyedüli kincse*” – volt a korabeli *Muraszombat és Vidéke* helyi újság véleménye.<sup>217</sup> Egy sajnálatos balesetről (az egyik utas a sebes folyású Murába esett és eltűnt) való tudósításból ismert, hogy „*az éjszaka sötétjében*” is közlekedett a két part között a komp.<sup>218</sup> Bertalan Vince 1917 nyarán – az említett helyi lap hasábjain – a következőképpen írta le a Murán való átkelést: „*Merengésemből a kompvezető láncon járó csiga zörgése vert fel, s arra tekintek. A túlsó oldalra ereszkedik a komp, amelynek hatalmas kormánylapátját a révész erősen kifejezett vend szépségű tizenhatsz éves leánya tartja kezében. Megy biztos kézzel vezetve a komp az öreg Murán át s a túlsó partra érve szépen, csendesen kiköt.*”<sup>219</sup>

214| MNL VAML SZÁH ir. 411–412.

215| Uo.

216| *A Széchenykúton felállított murai komp.* Muraszombat és Vidéke, 1889. jún. 30.: p. 3.

217| *A Széchenykúti komp-kérdéshez.* Muraszombat és Vidéke, 1889. ápr. 7.: p. 3.

218| *A Murába fült.* Muraszombat és Vidéke, 1910. dec. 4.: p. 3.

219| BERTALAN VINCE: *Az öreg Mura.* Muraszombat és Vidéke, 1917. júl. 15.: p. 2.

## 6. Konklúzió

Az első világháború (az ország kimerülése, háborús veszteségek, a termelés visszaesése, infláció stb.) és Trianon következtében mind az ország és mind Vas vármegye közlekedésügyének rengeteg nehézséggel kellett megbirkóznia. Az új határok a Nyugat-Dunántúl számos nagy múltú közlekedési folyosóját (közút, vasút) elszakították, kettévágták, vagy feldarabolták. Az első világháború utáni években, Vas vármegyében mind a közúti és mind a vasúti utazás minősége jócskán elmaradt a boldog békeidőkben megszokottól. A közlekedési infrastruktúrát (közutak, vasutak, járművek) nem tudták megfelelően karban tartani. Az utazni vágyók számára csak alacsony színvonalú vasúti közlekedést, szolgáltatást tudtak biztosítani: kevés járat, zsúfolt és fűtetlen kocsik, gyakran változó menetrend, állandóan emelkedő menetdíjszabás. Sokak számára szinte megfizethetlenné vált az utazás, amit a határátlépések ráadásul még körülményesebbé (útlevél- és vámvizsgálat) tettek. Ugyanakkor kedvező tényezőként említhető, hogy Vas vármegye székhelyéről, nemzetközi gyorsvonatokkal továbbra is el lehetett jutni Bécsbe, Brünnebe, Fiumébe, Grazba, Prágába, Pozsonyba és Zágrábra. A szombathelyi vasúti csomópontot érintő négy nemzetközi vonatból (1 expressz, 3 gyors) hármát a Déli Vasút járatott. A tanulmányból kiérződik, hogy nemcsak a MÁV, de a Déli Vasút is fontos szerepet játszott Vas vármegye közlekedésében. A területvesztések, a redukált vasúti forgalom a térség gazdaságára, ellátására, idegenforgalmára és még számos más területre is nagyon kedvezőtlen hatással volt. Trianon következtében megváltoztak a vonzaskörzetek, a közlekedési útvonalak és szokások. Ma már a vizsgált térség trianoni határ által felsabdalt vasúti mellékvonalai nem üzemelnek, csak a fővonalak (Szombathely–Pozsony, Szombathely–Sopron–Bécs, Szombathely–Graz), és a szlovén önállóság után újraépített őrési vasút (Zalalövő–Őrihodos/Hodoš/[–Koper]), amely az 5. számú európai nemzetközi folyosó része lett. A forgalom beszüntetése 1933-ban Felsőslázló (Oberloisdorf) és Locsmánd (Lutzmannsburg) között, a Kőszeg–Csepreg–Sárvár vasútvonal ausztriai szakaszán kezdődött.

A trianoni békediktátum rendelkezése miatt bevezetett repülési tilalom csak kis mértékben befolyásolta a vasiak közlekedését, hiszen kevesen lehettek azok, akik igénybe vehették az utasszállító repülőgépeket. A leállított légiposta csupán késleltette az információáramlást, a vasúti közlekedésnek köszönhetően az újságok, a postai küldemények vasúton is el tudtak jutni Vas vármegyébe. Megemlítendő még, hogy a térségben nem jelentős vízi közlekedés terén elvesztek a murai kompok, 1920 után Vasban már csak a Rábán szolgáltak ilyen járművek. Jelentős előrelépés a vizsgált területen (útépítés, vasúti járatsűrűség, utasforgalom, repülőjáratok stb.) az 1920-as évek második felében

következett be. A vasiak 20. századi közlekedése szempontjából az első csapást, traumát Trianon okozta, a másodikat pedig a vasfüggöny leereszkedése, de utóbbi már egy másik korszak, másik téma.

## Felhasznált Források

### Levéltári iratok

Magyar Nemzeti Levéltár Győr-Moson-Sopron Megye Soproni Levéltára, Sopron Város tanácsának iratai. *Acta Politica et Oeconomia* 1889, 1891.

Magyar Nemzeti Levéltár Vas Megyei Levéltára, Szombathelyi Államépítészeti Hivatal iratai. Általános iratok. 411–412. köt.

MNL VAML, Szombathelyi Építési Vállalkozók műszaki iratai. Szombathelyi Járás. Szombathelyi repülőtér tervrajzai 37–39. d.

MNL VAML, Szombathely Város Polgármestere iratai. Közigazgatási iratok. 1893.

MNL VAML, Törzsanyag. Vas megye kéziratos térképei. T 193/1–2.

MNL VAML, Vas Vármegye Törvényhatósági Bizottságának iratai. Közgyűlési jegyzőkönyvek 1920.

### Sajtó

Autó 1923

Budapesti Hírlap 1920

Dunántúli Estilap 1928–1929

Győri Hírlap 1920

Hír 1920–1926, 1929–1933

Kőszeg és Vidéke 1923, 1925

Muraszombat és Vidéke 1889, 1910, 1917

Németújvár és Vidéke 1913–1915

Repülés 1923–1924

Sopron 1891, 1903, 1905

Soproni Hírlap 1896

Szombathelyi Újság 1915–1916

Vas megyei Lapok 1891

Vas megyei Napló 1911

Vasúti és Közlekedési Közlöny 1892, 1894, 1896, 1901, 1911, 1912, 1920–1925  
Vasvármegye 1911, 1919–1934  
Vasvármegye Hivatalos Lapja 1903, 1916, 1917, 1920

## Szakirodalom

- A Soproni Kereskedelmi és Iparkamara főjelentése az 1866–1869-diki időszakra.* Sopron, 1871.
- A Soproni Kerületi Kereskedelmi és Iparkamara évi jelentése a kereskedelemügyi M. Kir. Miniszter Úr Ó nagyméltóságához a kamarai kerület kereskedelmi, ipari és forgalmi viszonyairól az 1892. évben.* Sopron, 1893.
- A Soproni Kerületi Kereskedelmi és Iparkamarának kerülete 1900. évi közgazdasági állapotáról a kereskedelemügyi m. kir. miniszter úrhoz intézett jelentése.* Sopron, 1901.
- Az 1930. évi népszámlálás.* 1. rész. Budapest, 1932.
- BAKOS ATTILA – CZIGLER KLÁRA – HARANGOZÓ TAMÁS 2009: *A magyar repülés centenáriuma. 100 év eredményei.* Budapest.
- BALOGH GYULA 1896: Vasmegye. In: *Az Osztrák–Magyar Monarchia írásban és képben.* Magyarország IV. kötete. Budapest: pp. 361–394.
- BELUSZKY PÁL 1990: Magyarország városhálózata 1900-ban. In: Tóth József (szerk.): *Tér – idő – társadalom.* MTA RKK, Pécs: pp. 92–129.
- BELUSZKY PÁL – GYŐRI RÓBERT 2005: *Magyar városhálózat a 20. század elején.* Dialóg Campus K., Budapest–Pécs.
- BOGNÁR BÉLA – GÖNCZ JÓZSEF 2005: *Szép Várvidékünk történelmi képeslapokon.* Sopron, Szép Sopronunk K.
- BOTLIK JÓZSEF 2012: *Nyugat-Magyarország sorsa, 1918–1921.* Magyar Nyugat K., Vaszsílvágy.
- BOROVSKY SAMU 1898 (szerk.): *Vasvármegye.* Apollo Irodalmi és Nyomdai Rt., Budapest.
- CZAKÓ ISTVÁN 1922: *Vas vármegye közigazgatási térképe.* M=1:150 000. Magyar Földrajzi Intézet Rt., Budapest.
- CZAKÓ ISTVÁN 192?: *Sopron vármegye térképe.* M=1:350 000. Magyar Földrajzi Intézet Rt., Budapest.
- CZÉRE BÉLA 1989: *Közlekedés és hírközlés.* Magyar Tudomány, 150. évf. 10–11. sz.: pp. 863–877.
- CZÉRE BÉLA 1997: *Magyarország közlekedése a 19. században, 1780–1914.* MÁV Rt., Budapest.



- CZIRÓK ZOLTÁN 2006: *A polgári és katonai repülés kezdetei Szombathelyen, 1911–1921.* Szombathely.
- DOBÓ ATTILA – VISNYOVSZKI GÁBOR – VOLONCS GÁBOR 2015: *Magyar posta- és illetékbélyeg katalógus, 2014–2015.* Budapest.
- Dr. Töpler Kálmán Sopron sz. kir. város polgármesterének 1903. évi jelentése a városi közigazgatás összes ágairól. Sopron, 1904.
- EPERJESI LÁSZLÓ 1994: Magyarország közlekedése a trianoni békeszerződés után. A nemzetközi kapcsolatok alakulása 1920–1938 között. In: Hüttl Pál (szerk.): *A Közlekedési Múzeum évkönyve.* IX. köt. 1988–1992. Műszaki K., Budapest: pp. 141–180.
- FRISNYÁK ZSUZSA 2001: *A magyarországi közlekedés krónikája, 1750–2000.* História – MTA TTI, Budapest.
- FRISNYÁK 2013: *A vasút hatása a magyarországi városokra.* Korall, 14. évf. 52. sz.: pp. 5–20.
- GYŐRI RÓBERT – JANKÓ FERENC 2009: *Nyugat-Dunántúl és Burgenland regionális fejlettségi különbségeinek alakulása 1910 és 2001 között.* Soproni Szemle, 63. évf. 2. sz.: pp. 226–249.
- HORVÁTH CSABA SÁNDOR 2017: *A vasút funkciói és társadalmi, gazdasági hatásai Magyarországon 1920-ig.* Közlekedéstudományi Szemle, 67. évf. 4. sz.: pp. 52–59.
- HORVÁTH CSABA SÁNDOR 2018: *Sopron környékén zakatoló vicinálisok a kezdetektől 1920-ig.* Győr.
- KALOCSAI PÉTER 1997a: *Ló- és gőzvonatású közúti vasúttervek Szombathelyen 1883 és 1894 között.* Vasi Honismereti és Helytörténeti Közlemények, 23. évf. 2. sz.: pp. 49–56.
- KALOCSAI PÉTER 1997b: *A dualizmus kori Szombathely.* Vasi Szemle, 51. évf. 5. sz.: pp. 621–636.
- KALOCSAI PÉTER 2011: *Városi tömegközlekedés a Nyugat-Dunántúlon, 1867–1914.* Vasi Múzeumbarát Egylet, Szombathely.
- KALOCSAI PÉTER 2019a: Vasúti változások és hatásai az osztrák–magyar határ mentén az első világháború után. In: Gaál Bertalan – Horváth Balázs – Horváth Gábor (szerk.): *Közlekedéstudományi konferencia, Győr. 2019.03.21–22.* (CD). Széchenyi István Egyetem – Közlekedéstudományi Egyesület Győr: pp. 1–17.
- KALOCSAI PÉTER 2019b: *Gyors, gyorsabb, leggyorsabb. A szombathelyi polgári repülés története a 20. században.* Szülőföld K., Szombathely.
- KARAJENŐ 1921: *Légi forgalmi hálózatunk kialakulásának lehetőségeiről.* Az Aëro, 8. évf. 11. sz.: pp. 94–97.
- KAROLINY MÁRTON 1987: *Vas megye közútjainak története a Borostyánkő úttól az E-65 Európa útig.* ÉTK, Budapest.

- KOVÁCS ZOLTÁN 1990: *A határ menti területek központbálózatának átalakulása az első világháború utántól napjainkig*. Földrajzi Közlemények, 114. évf. 1–2. sz.: pp. 3–15.
- KÖVÉR ISTVÁN 1995 (szerk.): *Százéves a vasútigazgatás Szombathelyen, 1895–1995*. I–III. köt., MÁV Rt. Szombathelyi Üzletigazgatóság, Szombathely.
- MAJDÁN JÁNOS 2001: *A vasút szerepe a határok kialakulásában*. Rubicon, 13. évf. 8–9. sz.: pp. 63–67.
- MELEGA MIKLÓS 2008: *A 130 éve megnyitott szombathely–pinkafői vasútvonal kiépítésének története, 1881–1888*. 2. rész. Vasí Honismereti és Helytörténeti Közlemények, 34. évf. 4. sz.: pp. 5–17.
- MELEGA MIKLÓS 2012: *A modern város születése. Szombathely infrastrukturális fejlődése a dualizmus korában*. Vas Megyei Levéltár, Szombathely.
- MEZEI ISTVÁN 2009 (szerk.): *A magyar vasút krónikája a XX. században*. 2. kiad. MÁV Zrt., Budapest.
- NAGYTAMÁS 1995: *A Déli Vasút rövid története*. Belvedere, 7. évf. 3–4. sz.: pp. 18–26.
- NAGYTAMÁS 2001: Trianon és a magyar vasút. In: Döbör András, Kiss Gábor Ferenc (szerk.): *Magyarország és Európa 1919–1939*. Belvedere Meridionale, Szeged: pp. 149–166.
- ÓRY FERENC 2000: A trianoni békediktátum hatása Kőszeg gazdasági életére az 1920-as évek első felében. In: Bariska István – Söptei Imre (szerk.): *Kőszeg 2000*. Polgármesteri Hivatal, Kőszeg: pp. 287–315.
- PETRÓCZY ISTVÁN 1922: *Nemzetközi repülőtér nélkül életképtelen a magyar aviatika*. Az Aëro, 9. évf. 14. sz.: pp. 141–143.
- PÖLÖSKEI FERENC 1987: A modernizálás lehetőségei a Nyugat-Dunántúlon a kettős államiság keretében. In: Ernst, August – Seedoch, Johann (Hrsg.): *Internationales Kulturhistorisches Symposium Mogersdorf 1984. in Mogersdorf. Staat und Gesellschaft im Zeitalter des Dualismus*. Landesarchiv–Landesbibliothek, Eisenstadt: pp. 220–228.
- RÉV PÁL 1980: *Első légitforgalmi vállalatunkról*. Közlekedéstudományi Szemle, 30. évf. 5. sz.: pp. 221–224.
- RÉV PÁL 1981: Adatok és tények az Aeroexpress Rt. történetéhez. In: Czére Béla (szerk.): *A Közlekedési Múzeum évkönyve*. V. köt., 1979–1980. KDV, Budapest: pp. 359–377.
- RÉVÉSZ TAMÁS 2009: *Repülőtér az Alpokalján. A szombathelyi katonai repülőtér története*. 2. kiad. Budapest.
- ROMSICS IGNÁC 2000 (szerk.): *Magyar történeti szöveggyűjtemény, 1914–1999*. I. köt. Osiris K., Budapest.
- RÓZSAHEGYI ISTVÁN 1990: *A trianoni határmegállapítás Vas megyében*. Honismeret, 18. évf. 2–3. sz.: pp. 22–27.

- SUBAJÁNOS 2000: *Adalékok a trianoni határ megállapításához Vas vármegyében*. Vasi Szemle, 54. évf. 3. sz.: pp. 302–309.
- THIRRING GUSZTÁV 1912 (szerk.): *A magyar városok statisztikai évkönyve*. I. évf. Budapest.
- TÓTH ERNŐ 2001 (szerk.): *Útjaink ezer éve*. Közlekedési és Vízügyi Minisztérium, Budapest.
- VÁRSZEGHY JÁNOS 1924: *Magyarország légi forgalma*. Magyar Statisztikai Szemle, 2. évf. I. sz.: pp. 11–14.
- VILLANI FRIGYES 1923 (szerk.): *Jelentés a soproni népszavazásról és a magyar–osztrák határ megállapításáról*. Sopron.
- ZSIGA TIBOR 1991: *Burgenland vagy Nyugat-Magyarország?* Burgenlandi Magyar Kultúregyesület, Felsőőr.



## TÓTH BÁLINT

### Szilber József visszaemlékezése a Francia–Román Légiforgalmi Rt. budapesti állomásának létrehozásáról

Az első világháború alatt épphogy megerősödött magyar aviatikát a háborús vereség és az azt követő forradalmak, de leginkább az 1920-as trianoni békeszerződés repülésre vonatkozó rendelkezéseinek életbe lépése teljesen tönkrevverte, elorsvasztotta. Bár a háború után volt még egy erőltet próbálkozás egy hazai légiforgalmi vállalat üzemeltetésére, a békeszerződés ratifikálásával ezt a tevékenységet is megtiltották a győztes hatalmak. Ehelyett egy külföldi vállalat, a Francia–Román Légiforgalmi Rt. kapott engedélyt, hogy a Párizs–Konstantinápoly között repülő járat egyik állomását Budapesten hozza létre, bekapcsolva ezzel az országot a nemzetközi légi forgalomba. Egyúttal kiépítette a légi közforgalom számára szükséges infrastruktúrát és hozzájárult a légi közlekedés magyar szabályozásához. Ennek a társaságnak a magyarországi képviselője Szilber József lett, akinek a hagyatékát a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum őrzi. Az ebben található iratok révén felvázolható a francia–román vállalat budapesti állomásának kiépítése és a forgalom megindítása, és az a céggel szembeni ellenszenves hangulat is, amely beilleszkedett a Trianon utáni Magyarországon uralkodó közhangulatba.

## BÁLINT TÓTH

### József Szilber's recollections of establishing the Budapest base for Francia–Román Légiforgalmi Rt. (French-Romanian Air Transport Ltd)

*Hardly could Hungarian aviation get consolidated during World War I, when it was devastated and crippled by the war defeat and the subsequent revolutions, but mostly by the enforcement of the provisions in the 1920 Treaty of Trianon regarding flights. While feeble efforts were made to operate a Hungarian air traffic company after the war, the principal allied powers put an end to this with the ratification of the peace treaty. Instead, a foreign company, Francia–Román Légiforgalmi Rt. (French-Romanian Air Transport Ltd.), obtained a licence to set up a base in Budapest for its Paris–Constantinople flights, thereby connecting the country to international air traffic. At the same time, it built the infrastructure necessary for air traffic and contributed to the Hungarian regulation of air transportation. József Silber was the representative of that company in Hungary, and his estate is preserved by the Hungarian Museum of Science, Technology and Transport. The documents in the inheritance enable us to outline the construction of the French–Romanian base in Budapest and the launch of traffic, as well as the antipathy towards the company, a typical public sentiment reigning in Hungary after Trianon.*



Tóth Bálint

**SZILBER JÓZSEF  
VISSZAEMLEKEZÉSE  
A FRANCIA-ROMÁN  
LÉGIFORGALMI RT.  
BUDAPESTI  
ÁLLOMÁSÁNAK  
LÉTREHOZÁSÁRÓL**







*Potez IX repülőgép szerelőkkel a mátyásfüldi repülőtéren 1923-ban (Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, Történeti Fényképek Gyűjteménye 14292.)*

1920. június 4-én Magyarország a versailles-i Nagy-Trianon kastélyban aláírta az első világháborút lezáró békeszerződést, amelynek súlyos rendelkezéseit nemzeti tragédiaként élte meg. Az ország elvesztette területének mintegy kétharmadát, és ezzel együtt több mint 3 millió magyar került az új határokon túlra. Hatását az egész társadalom megérezte, az általános letargia mellett a „Mindent vissza!” vagy a „Vesszen Trianon!” jelszavak mögött meghúzódó, az ún. kisantant- és antantállamokkal szemben érzett ellenszenv és gyűlölet meghatározta az akkori közhangulatot.<sup>1</sup>

<sup>1</sup>A két világháború közötti Magyarországon az irredentizmus és a revizionizmus lett az irányító fő ideológia. Ezek határozták meg az ország külpolitikai programját, és ezeket közvetítette a kormánypropaganda minden szinten a társadalom felé, hol erősebben, hol pedig mérsékelten. Az irredenta közhangulat megalapozása már 1918 végétől elkezdődött, leginkább a jobboldali szervezetek által, de igazán a trianoni békeszerződést követően erősödött fel, hiszen ekkor magának a társadalomnak a döntő részét is közvetlenül érintette a terület-, illetve lakosságvesztés. Hamar megszülettek az első Trianon-ellenes jelszavak, majd jöttek az emlékezések, ünnepek, a szobrok, jelképek stb., amelyek aztán a mindennapok részévé váltak. A békeszerződést elutasító szövegek mellett ott húzódott a szomszédos utódállamokkal szemben érzett mély ellenszenv is, amit még az első világháborús propaganda, illetve a háborúban a nemzetiségekkel kapcsolatban tapasztalt negatív élmények is tápláltak (ZEIDLER MIKLÓS 2002: *A magyar irredenta kultusz a két világháború között*. Teleki László Alapítvány, Budapest: p. 81.).

Ezek után nem számíthatott szívélyes fogadtatásra Magyarországon az a francia–román alapítású légiforgalmi részvénytársaság, amelynek repülőgépei 1922-től a Párizs–Bukarest (később Konstantinápoly) vonalon közlekedhettek Budapest érintésével. Mégis a Francia–Román Légiforgalmi Rt. a kezdeti nehézségeken túljutva igen jelentőssé vált a hazai közforgalmú repülés alapjainak megteremtésében. Fontos szerepe volt abban, hogy az ország és egyben a főváros bekapcsolódhatott a nemzetközi légi forgalomba. Emellett elhozta azt a nyugati repülési kultúrát és szabályrendszert, ami a háború elvesztése miatt hazánkat elkerülte. Nem mellékes az sem, hogy számos későbbi MALERT- és MASZOVLET-pilóta itt kezdte pályafutását, de mellettük még több magyar alkalmazottat is foglalkoztatott a cég, sokaknak teremtve ezzel munkalehetőséget a háborút követő években. Mindezen pozitívumokat persze akkor nehezen ismerték még fel.

Az alábbiakban a budapesti állomás kiépítésének áttekintésével e felismerés előtti időszakot, illetve az ehhez vezető utat kívánom bemutatni a teljesség igénye nélkül, érintve a trianoni békeszerződés által sújtott magyar repülés helyzetét is. Ehhez dr. Szilber József visszaemlékezéseit és jegyzeteit<sup>2</sup> használtam fel, kiegészítve a levéltári, szakirodalmi és a korabeli sajtó forrásaival. Szilber József a cég hazai képviselője volt egészen a második világháborúig, így személyes élményei által sokkal közelebről nyerünk betekintést a Francia–Román Légiforgalmi Rt. működésébe és az akkoriban formálódó nemzetközi

2| Az iratok, amelyek valójában Szilber József hagyatékát képezik, a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Archívumában, azon belül pedig a különféle gyűjteményekben találhatóak. Ennek egy részét, többnyire fényképeket és plakátokat, még maga Szilber ajándékozta a múzeumnak az 1960-as években, míg a döntő része unokaöccse, Szilberek József jogtanácsos által került az Archívumba 1978-ban. A hagyatékban található dokumentumok a típusuk, vagyis megnevezésük alapján lettek szétválogatva, majd leltározva a különféle gyűjteményekben. A korábbi évtizedekben gyűjtött hagyatéki anyagok tekintetében még számos alkalommal jártak el így a múzeumban egyfajta sajátos módszert képezve, de a jelen hagyaték szétszabdaltsága talán abból is fakadhat, hogy az anyagok beadásának ideje, illetve az adományozó személye is eltért. Ennek következtében az Aprónyomtatványgyűjteményben 2 tétel, az Okmánytárban 8 tétel (Szilber és feleségének útlevelei), a Plakátgyűjteményben 4 tétel, a Kéziratgyűjteményben pedig 2 tétel található a hagyatékból, amelyből az egyik, Szilber József kézzel írt, 62 oldalas önéletrajza különösen fontos személyének pontosabb megismeréséhez. Igen nagy mennyiségű fénykép is került a múzeumhoz, amelyek a Történeti Fényképek Gyűjteményében találhatóak. A 353 darab fotón és a 3 fényképalbumban döntően Szilber első világháborús léghajószolgálatát láthatjuk. Ma ezen képek mindegyike a gyűjtemény rendezése során végrehajtott digitalizálásnak köszönhetően digitálisan is elérhető. Szintén nagyobb mennyiségű képviselnek a Feljegyzések és levelek Gyűjteményébe leltározott kéziratok és jegyzetek. A mintegy 5 iratkötegni anyag 3 különböző leltári szám alatt fut. A leltárkönyvi leírások alapján a Francia–Román Légiforgalmi vállalat, illetve az Air France magyar képviselőjének hivatalos ügyirataira, levelezésére, netán az igazgató céggel kapcsolatos dokumentumaira számíthatnánk, ám az iratok rövid vizsgálata után kiderült, hogy Szilber terve egy aviatikai témájú, azon belül a közforgalmú repülés történetét feldolgozó könyv megírása volt és ehhez készültek elsősorban a jegyzetek. Ebben nincsenek még kidolgozott fejezetek, inkább a fontosabb élmények, tapasztalatok, és a kutatások során gyűjtött adatok szerepelnek itt, amelyeken kívül persze előfordulnak önálló cikkek és esszék kéziratjai, illetve a fordításokhoz gyűjtött szöszedetek, vagy képeslapok is. A legteljesebb szöveg, amelyet talán a később tervezett könyv előtanulmányának is tekinthetünk, a Kéziratgyűjteményben található „*Légiközlekedés Magyarországon*” címmel, és 77 oldalon keresztül tárgyalja a két világháború közötti hazai légi közlekedést. A Témagyűjteményen belül a Közlekedési Múzeum néhai repülő muzeológusának, Rév Pálnak a hagyatékából ugyan csak előkerült egy Szilber által írt cikk, miután ő maga is foglalkozhatott Szilber hagyatéki anyagával.



*1. A MAEFORT szétdarabolt repülőgépei Mátyásföldön (MMKM TFGY 2018.157.1., Magyar repülőesemények, Czapáry Jenő fényképalbuma)*

légi közlekedés világába. A jegyzeteknél figyelembe kell venni, hogy többségük 40-50 évvel az események után íródott, akadhatnak bennük pontatlanságok, hiányosságok. Ettől, illetve néhol a szövegekből áradó cég iránti elfogultságtól eltekintve megállapítható, hogy Szilber törekedett hitelesen megírni a társaság működését és a forgalom megindításának körülményeit. Mielőtt rátérnénk ezek tárgyalására érdemes röviden áttekinteni, hogy milyen volt a magyar aviatika helyzete az első világháború végén.

## Helyzetkép az első világháború után

Az Osztrák–Magyar Monarchia elveszítette az első világháborút és a birodalom összeomlott. Magyarországon kikiáltották a köztársaságot, kezdetét vette a forradalmak időszaka, amely során a háborúból megmaradt, illetve az eközben gyártott repülőgép-állomány nagyrészt felmorzsolódott. Az ezt követő, 1919 novemberéig tartó román megszállás alatt



további veszteségek érték a magyar repülőket, miután 626 db gépet és 416 db motort<sup>3</sup> vittek el a megszállók. A Tanácsköztársaság idején a Vörös Hadsereggel szemben az antant jóváhagyásával megalakult Nemzeti Hadsereg számára így mindössze 10 db repülőgép állt a rendelkezésre, amihez az év végéig 55 repülőgép-sárkányt és 11 működő motort gyűjtöttek még össze.<sup>4</sup> Közben a győztes antanthatalmak Ausztriával megkötötték a békeszerződést Saint-Germainben 1919. szeptember 10-én, amelynek a repülésre vonatkozó tiltó rendelkezései már előrevetítették a magyar kormány számára, hogy a Magyarországgal megkötendő békeszerződés szintén szigorú lesz e téren. Ezt felismerve a Honvédelmi Minisztérium 37. osztályát, a Légügyi Osztályt, áthelyezték a Kereskedelemügyi Minisztérium alá, megalakítva a II. Légiforgalmi Szakosztályt, aminek élére a légierő szervezésében korábban is tevékenyen részt vevő Petróczy István<sup>5</sup> ezredes került mint légiforgalmi igazgató. Ezzel kezdetét vette a rejtett katonai repülés korszaka Magyarországon. Ennek keretében 1920. február 11-én megalakult a Magyar Aeroforgalmi Rt. (MAEFORT),<sup>6</sup> amelyet bár az első hazai légitársaságként tartunk számon és amelynek a nyilvános célja a légi forgalom kialakítása, fejlesztése volt, valójában a polgárinak álcázott katonai repülés állami tulajdonú szervezetének volt tekinthető. Az állományába került, a Nemzeti Hadsereg által megőrzött gépek mellé

3| [n. a.] 1926: *A Magyar Királyi Kormány 1919–1922 évi működéséről és az ország közállapotairól szóló jelentés és statisztikai évkönyv*. Athenaeum, Budapest: p. 91.

4| OLASZ LAJOS 2009: „*Lépések a honi légvédelem kiépítésére Magyarországon az 1920-as években*” Hadtörténelmi Közlemények, 122. évf. 3. sz.: p. 642.

5| Petróczy István 1874-ben született Petróczon. 1885-ben kezdte meg katonai tanulmányait, 1896-tól pedig már csapatszolgálatot látott el. 1902-ben egy rövid időre a Katonai Légjáró Részleghez került, ahol elvégzett egy ballontanfolyamot is. 1910-ben sikeres pilótavizsgát tett Wright-Knoller típusú motoros repülőgépen. Petróczy szervezőképességeit felismerve 1911-ben, immár századosi rangban a bécsújhelyi pilótaiskola tanfolyamainak szervezője, oktatója lett, eközben több repülőter kiépítését is irányította. Az első világháború alatt különböző beosztásokat látott el, mind a fronton, mind a hátszágban megfordult. 1917-től a Repülőárzenál parancsokává nevezték ki, amely a katonai repülőgépgyártásért és ellátásért felelt. A Repülőárzenál kísérleti részlegén Kármán Tóddal és Zsurovetz Vilmosmal kötött helikoptereket tervezett a kötött megfigyelőballonok helyettesítésére PKZ típusjellel. Az egyik változat egy kísérlet során a világon elsőként 30 percig lebegett a föld felett. A háború után is folytatta a repülőerők szervezését, ezredesként a Honvédelmi Minisztérium Légügyi osztályának lett parancsnoka. A békeszerződés várható tiltó rendelkezéseinek kijátszására 1920-ban létrehozták a Kereskedelemügyi Minisztérium II. Légiforgalmi szakosztályát, amelynek élére Petróczyt nevezték ki. A békeszerződés ratifikálásával életbe lépett repülési tilalom ellenére is küzdött a magyar aviatika, azon belül is a katonai repülés megmentésért. Petróczy ezen erőfeszítései a Katonai Szövetségek Közi Ellenőrző Bizottság előtt sem maradhatott titokban, ezért ennek nyomására 1923-ben nyugállományba helyezték. Ezután is kapcsolatban maradt a repüléssel és a Magyar Aero Szövetség alelnökéként működött tovább, majd 1937-től bekapcsolódott a Légoltalmi Liga létrehozásába. A második világháború után rendfokozatától, nyugdíjától megfosztva élt. 1957-ben hunyt el Budapesten. Életéről bővebben Révész Tamás tízévi kutatómunkáját eredményező monográfiájából olvashatunk (SZIJJ JOLÁN 2000: *Magyarország az első világháborúban. Lexikon A–ZS*. Petit Real Könyvkiadó, Budapest: p. 542.; RÉVÉSZ TAMÁS 2013: *A légjáró. Petróczy István, az első magyar katonai repülő élete*. Zrínyi Kiadó, Budapest.).

6| OLASZ 2009: p. 643.

még januárban 8 db Phönix C I. kétüléses repülőgép érkezett titokban Ausztriából,<sup>7</sup> amelyekkel a kísérleti jellegű légitestajáratok után 1920. november 7-étől rendszeresen közlekedő légitest-szállítást végeztek Szombathelyre, hamarosan pedig Szegedre is. Az útvonal során érintették még Pápa és Győr, illetve Nagykanizsa és Kiskunfélegyháza városát, ahova ejtőernyővel dobtak le küldeményeket. A testajáratok üzemeltetésén kívül a cég kezelése alá tartozott a mátyásfüldi, szombathelyi, miskolci és a székesfehérvári repülőter, illetve utóbbin egy javítóműhelyt is fenntartott. Hamarosan a géppark fejlesztése érdekében újabb repülőgépek gyártására adtak le megrendelést, miközben június 1-jén pedig Szegeden pilótaképzést indítottak el.<sup>8</sup> Néhány nappal később, június 4-én Magyarország aláírta a trianoni békeszerződést, amelynek hatálybalépésével egy időre megszűnt az épp csak szárnyait bontogató hazai közforgalmú repülés.

A békeszerződést csak egy évvel később, 1921. július 26-án ratifikálták. Ebben a légtügyre vonatkozó rendelkezések csak a katonai repülést tiltották meg, gyakorlatilag viszont a polgári repülést is sújtották. A szerződés V. részének III. címében a 131. cikkely kimondja, hogy a szerződés életbelépését követő „*hat hónapon át Magyarország területén tilos a légi járóművek, légi járóműrészek, légi járómű-motorok és légi járómű-motorrészek gyártása, behozatala és kivitele.*”<sup>9</sup> E rendelkezés különösen azért volt súlyos, mivel a szerződés légtügyi határozatai végrehajtásának felügyeletére létrehozott Szövetségi Légügyi Ellenőrző Bizottság minden repülőeszközt katonainak minősített és megsemmisített, így attól a néhány szétszerelt és elrejtett repülőgéptől eltekintve, Magyarország szinte teljes repülőgép-állománya elpusztult, miután pedig tiltva volt a gépgyártás, illetve a behozatal, ezzel maga a repülés is megszűnt. A MAEFORT sem kerülhette el a sorsát, a repülőgépeit összevonták, később pedig a cég is felszámolásra került.<sup>10</sup> Ezzel szemben a békeszerződés XI. részének rendelkezései megkövetelték Magyarországtól, hogy a győztes antanthatalmak szabadon repülhessenek a magyar légtérben és leszállhassanak, mindemellett ugyanolyan elbánásban kellett részesíteni a repülőgépeiket, mint a magyar gépeket. Az országot kötelezték arra is, hogy az antantállamok által a pilóták részére kiadott alkalmassági és képesítési okmányokat elfogadja.<sup>11</sup>

7| CZIRÓK ZOLTÁN 2013: *Az „E-akció”, avagy kísérlet a magyar katonai aviatika megmentésére – 1920–1921.* Hadtörténelmi Közlemények, 126. évf. 3. sz.: p. 793.

8| SZABÓ JÓZSEF (szerk.) 1991: *Repülési lexikon. Második kötet. M–Z.* Akadémia Kiadó, Budapest: p. 11.

9| ZEIDLER MIKLÓS (szerk.) 2003: *Trianon. Nemzet és Emlékezet.* Osiris, Budapest: p. 202.

10| CZIRÓK 2013: p. 799.

11| ZEIDLER 2003: p. 268.

A béketárgyalások során a magyar békeküldöttség többször is tiltakozott a megszorítások ellen, de hiába, a békekonferencia nem fogadta el az érveiket. A kormány így máshogy próbált meg eredményt elérni, hogy kedvezőbb helyzetet teremtsen a magyar repülésnek. 1921. január 27-én egy szerződés keretében engedélyt adott, hogy a Francia–Román Légiforgalmi Részvénytársaság (Compagnie Franco–Roumaine de Navigation Aérienne – CFRNA) a Bécs–Budapest–Belgrád vonalon menetrendszerű repülőjáratot üzemeltessen, remélve, hogy az ország így kedvezőbb viszonyba kerül Franciaországgal, és a cég saját működése érdekében a békeszerződés légügyi rendelkezéseinek enyhítéséért közben fog járni a francia kormánynál vagy a Szövetségi Katonai Ellenőrző Bizottságnál.<sup>12</sup> Ez nem így történt.

## „Önként odaadjuk a légóceánt... az oláhoknak...”<sup>13</sup>

A háború után Franciaország külpolitikai érdekei megkívánták, hogy szoros kapcsolatot ápoljon a szövetségeseivel, ezen belül a kisantantállamokkal, amely mögött a közép-európai régió belüli francia befolyás növelése és ezzel a térség gazdasági és politikai felnyitásának politikája húzódott.<sup>14</sup> Ezenkívül fontos volt, hogy összeköttetésben maradjon gyarmataival is. Mindezek biztosításának egyik fontos eszköze a légi közlekedés lett.<sup>15</sup>

12) EPERJESI LÁSZLÓ 1999: Magyarország nemzetközi légügyi kapcsolatai 1920–1938 között. In: Katona András (főszerk.): *A Közlekedési Múzeum évkönyve XI. 1999–1998*. Közlekedési Múzeum, Budapest: p. 267.

13) *A Motor*, 9. évf. 27–28. sz. 1921. július 15.: p. 11.

14) Kecskés D. Gusztáv összefoglaló tanulmányában a németekkel szembeni egységes szövetség létrehozására való törekvést hangsúlyozza ki leginkább Franciaország Közép-Európa-politikáját illetően. Az 1917-es bolsevik forradalom következtében ugyanis Oroszország már nem jöhetett számításba, mint az örökké fenyegető Németország hátában fellépő ellensúlyozó erő, így ennek a szerepnek a betöltésére lépett elő Lengyelország, Románia, Cseh-szlovákia és Jugoszlávia. Természetesen ez illeszkedett a francia befolyásszerzés politikájába, hiszen ehhez az említett államok haderejének szervezése és fejlesztése volt szükséges, amely francia segítséggel történt. A katonai kapcsolatok mellett kulturális és gazdasági téren is folyt a francia hegemonia növelése (KECSKÉS D. GUSZTÁV 2015: *Egy befolyásszerzési kísérlet anatómiája. Franciaország Kelet-Közép-Európa-politikája az 1920-as években*. Külügyi Szemle, 14. évf. 4 sz.: pp. 101–102.). Ezek közül leginkább a gazdasági behatolás volt a legfontosabb, ahol a francia nagyvállalatok arra törekedtek, hogy minél nagyobb tőke- és piacrészt szerezzenek a térség államaiban, eleinte Magyarországot is beleértve. Erre az utódállamok részéről is volt igény, hiszen már az első világháborút megelőzően is tökehiányban szenvedtek. A francia befolyásszerzés útjai azonban sokszor akadályozták vagy kioltották egymást, így elmondható, hogy az 1930-as évek végére Párizs nem tudta a térséggel kapcsolatban kitűzött céljait megvalósítani (ABLONCZY BALÁZS 2002: *Francia Közép-Európa-politika a két világháború között*. In: Fedinac Csilla (szerk.): *Társadalmi önismeret és nemzeti önazonosság Közép-Európában*. Teleki László Alapítvány, Budapest: p. 31.).

15) Ezt nevezi légi imperializmusnak dr. Keresztes Károly, aki korábban az Air France magyar fiókjánál volt titkár, az azonos című könyvében. Pontosabban az államoknak azt a törekvését határozza meg így, amelyek gyors légiösszeköttetés biztosításával segítik elő gazdasági, politikai és kulturális befolyásukat más, elsősorban kevésbé fejlett államokban. Így az új légivonalak elhelyezkedései mindig jól mutatják az adott állam expanzív politikájának irányát. Mindez a repülőgép előnyeinek felismeréséből fakadt, hiszen sokkal gyorsabb volt a többi közlekedési eszköznél, és emellett olcsóbban és rövidebb idő alatt ki lehetett építeni egy új légivonalat, mint egy új kikötőt, vagy új vasútvonalat (KERESZTES KÁROLY 1943: *Légi imperializmus*. Opus, Budapest: p. 15.).

Már 1919 elején Párizs és Brüsszel, majd Párizs és London között megindították a légi forgalmat.<sup>16</sup> Később, a jelentős állami támogatásoknak köszönhetően egyre több francia légi közlekedési vállalat nyitott vonalat és egyre hosszabb útvonalakon bonyolítottak légi forgalmat. Ezek közül az egyik a Francia–Román Légiforgalmi Társaság volt, amelyet 1920. április 23-án alapított közösen a francia állam és a bukaresti kereskedelmi bank, a Marmorosch Blank et Cie. Bank, azzal a céllal, hogy Párizs és Bukarest, illetve később Konstantinápoly között rendszeres légi járatot indítson többek között Budapest érintésével. A 99 év tartamára létrejött vállalat székhelye Párizsban (22 Rue de Pyramides) létesült, alaptőkéje 10 000 000 frank, feladata pedig levelek, áruk és személyek légi úton történő szállítása volt. A cég igazgatóságának az élén Maurice Duval tábornok állt,<sup>17</sup> aki az első világháborúban a francia légierő tisztjeként szolgált. Még a megalakulás évében kiépült a francia főváros és Prága között a légi vonal Strasbourgon keresztül, Prágából 1921. április 12-ére pedig egy további mellékvonal Varsóba.<sup>18</sup>

A cég hamarosan megkezdte a Budapesti állomás létrehozását is. Már 1920 novemberében beszámol a Nemzeti Ujság arról, hogy Olphe Gaillard igazgatósági tag a légitársaság megbízásában egy súlyosabb balesete ellenére ismét Magyarországra érkezett, hogy a kormánnyal folytasson tárgyalásokat.<sup>19</sup> Később arról is tájékoztatnak, hogy az 1921. január 14-én Hegyeshalmy Lajos kereskedelmi miniszterrel tartott tanácskozáson már bizonyossá vált, hogy a szerződést megköti a kormány a francia–román légitársasággal,<sup>20</sup> ami végül a fentebb említett dátumon meg is történt.

A szerződés létrejötténél természetesen figyelembe kellett már venni a trianoni békeszerződés légügyi határozatait, ami után a magyar államnak köteleznie kellett magát, hogy a társaság monopóliumot kap a Bécs–Budapest–Belgrád vonalra, díjmentesen használhatja a hangárokat és a mátyásfüldei repülőteret, hiszen ugyanolyan kedvezmények illetik meg az antanthatalmak légi eszközeit, mint a magyar repülőket.<sup>21</sup> Ezzel szemben a francia–román cég szerződésbeli vállalásai között az állt, hogy megvalósítja a rendszeres légi forgalmat Párizs és Budapest között 1922. május 1-jéig, és a vonalon évente legalább 200 napon repül, a magyar ipar részére rendeléseket biztosít (kivéve a motorokat

16| DAVIES, RONALD EDWARD GEORGE 1964: *A history of the world's airlines*. Oxford University Press, London: p. 20.

17| Budapest Főváros Levéltára, VII.2. e. 22936. 3062 kd. Szajna megyei kereskedelmi törvényszék. Másolat a név szerinti cégjegyzékben foglalt bejegyzésekből (hivatalos magyar fordítás).

18| DAVIES 1964: p. 30.

19| Nemzeti Ujság, 2. évf., 280. sz. 1920. november 27.: p. 4.

20| Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára, K 428, 1921. január 15. 3. kiadás, p. 1.

21| MNL OL, K 69 Külügyminisztérium, Gazdasági osztály, 777. csomó, A légiforgalmi szakosztály cím nélküli emlékeztetője, p. 87o.



2. A CFRNA plakáthirdetése (Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, Plakátgyűjtemény 323.)

illetően), a budapesti képviselőténél a személyzetnek 60%-ban magyarnak kell lennie, az állampénztár részére pedig 100 000 frankot helyez el biztosítékkul.<sup>22</sup> A szerződés előtti tárgyalások során a franciák megpróbálták szubvenciót is kiharcolni a magyar államtól, így a francia, csehszlovák, lengyel és román állami támogatás mellett Magyarország is támogatta volna a céget, ám ezt a magyar kormány visszautasította.<sup>23</sup>

Érdekes, hogy a megegyezésről másnap (január 28.) szinte semmit nem közöltek a lapok, mindössze egy igen sejtelmes szövegű hírt adott ki a Magyar Távirati Iroda: „*Francia és angol ajánlat a magyar nemzetközi légi közlekedés megteremtésére. A Magyar Külkereskedelem*

22) CSANÁDI NORBERT – NAGYVÁRADI SÁNDOR – WINKLER LÁSZLÓ 1977: *A magyar repülés története*. Műszaki Könyvkiadó, Budapest: p. 217.

23) Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, Kéziratgyűjtemény 117, Szilber József: *Légiközlekedés Magyarországon*, p. 6.



*jelenti: Egy francia–román pénzcsoport nemrégiben megállapodott a cseh, román, lengyel és török kormányokkal utasszállításra is berendezett légi közlekedési vonalak megszervezésében olyképp, hogy a forgalom Parisból kiindulva a Keletre Prága, Varsó és Bukarest érintésével egész Konstantinápolyig fog állandóan közlekedni [...] A francia és angol aviatikai érdekeltségek kedvező ajánlatot tettek a magyar kormánynak, hogy Magyarországot is bekapcsolják a Kelet felé tervezett nemzetközi légiforgalomba. Budapest mindenképpen alkalmas légikikötő állomásnak ígérkezik és így sem az angol, sem a francia társaság nem tekinthet el attól, hogy járatait Magyarország területén ne vezesse.*<sup>24</sup>

Amint a Nagykövetek Tanácsa még a békeszerződés ratifikálása előtt, május 5-étől elrendelte a repülőgépek, repülőgépmotorok gyártásának és behozatalának tilalmát,<sup>25</sup> majd a békeszerződés légügyi rendelkezései életbe léptek, egyre gyakrabban került elő a kormány és a CFRNA szerződése. A Kereskedelmi Minisztérium légiforgalmi szakosztálya, illetve a Hadügyminisztérium már a kezdetektől ellenezte a szerződés aláírását azzal, hogy a cég román katonai célokat szolgál<sup>26</sup> illetve a „magyar érdekek szempontjából [...] károsnak és veszélyesnek tartja.”<sup>27</sup> Emellett a sajtóban is támadták a szerződést. Többek között az *A Motor* nevű autózással és motoros repüléssel is foglalkozó szaklap „*A magyar légiközlekedés – oláh kézen*” címmel közölt többoldalas cikket, amiben a szerződés előnytelenségéről és annak a hazai aviatikára gyakorolt káros hatásáról írtak. A legerősebb vádként azt hozták fel a társaság ellen, hogy „*agresszív módon lép fel a kormánnyal szemben és a szerződést úgy értelmezi, hogy az nem koncesszió, hanem privilégium és követeli a Magyar Aeroforgalmi Rt. felszámolását is.*”<sup>28</sup> A valóság azonban inkább úgy festett, hogy a győztesek szempontjából egyébként jelentéktelen légi forgalmat bonyolító MAEFORT a rejtett katonai tevékenysége miatt lett feloszlatva, nem pedig egy komoly tőkével bíró, nemzetközi vonalat üzemeltető légitársaság elnyomásának köszönhetően, amelynek nem jelenthetett igazán vetélytársat. Az azonban nem kétséges, hogy a háború utáni magyar aviatikát tekintve a békeszerződés légügyi határozatai aránytalanul szigorúak voltak, ahogy az érvényesítésük nevében végzett repülőgép-megsemmisítések is, amelybe a MAEFORT állománya is belekerült. Erről azonban nem a CFRNA tehetett.

A Nemzetgyűlésben szintén előkerült a francia–román céggel kötött szerződés ügye. Az 1922. január 14-én zajlott ülésen Czeglédy Endre, a sárbogárdi kerület képviselője felszólalásában többek között tájékoztatást kért a kereskedelmi minisztertől, miután – ahogy ő fogalmazott – „*nem hivatalos közegektől, de úgy vagyok értesülve, hogy ez a Franco–Román*

24| MNL OL, K 428, 1921 január 27. 7. kiadás, p. 2.

25| OLASZ 2009: p. 651.

26| EPERJESI 1999: p. 267.

27| MNL OL, K69, 777. csomó, A XI. szakosztály „Aide memoire”-ja, p. 868.

28| *A Motor*, 9. évf., 27–28. sz. 1921. július 15.: p. 10.

légi szerződés meg is kötött. Az állam százezer frankot erre fel is vett. [...] ennél a dolognál is féltő, hogy a Franco–Román légi szerződés megkötése esetleg megakasztja a magyar légi forgalmi koncessziók lehetőségét és veszélyezteti esetleg a nekünk a trianoni békeszerződésben is biztosított légi forgalmat. Miután a szerződés pontozatait nem ismerem, nem kívánok erre részletesebben kitérni, csak nagy szomorúsággal állapítom meg azt a kormánytendenciát,<sup>29</sup> amely az idegen tőkét itt hazánkban már több ízben kívánta közgazdasági tényezővé tenni.<sup>30</sup> Sokatmondó, hogy közel egy évvel a megállapodás megkötése után nemcsak a társadalom, de a nemzetgyűlés egyes tagjai is ilyen kevés információval rendelkeztek az ügyről. Ebből arra következtethetünk, hogy a kormány esetleg igyekezett minél kevésbé tájékoztatni a szerződésről, félve annak negatív fogadtatásától és ezáltal a saját népszerűségének csökkenésétől. Emellett inkább a megállapodás pozitívumait emelték ki, mint a nemzetközi légi forgalomba történő bekapcsolódás lehetőségét, illetve a repülési tilalom mihamarabbi feloldását. Ez utóbbi tükröződik Hegyeshalmy Lajos kereskedelmi miniszter Czeglédy képviselőnek adott válaszában is: „Megjegyzem, azért mutatkozott előnyösnek ezzel a társasággal megállapodásra jutni és ezzel a légi forgalomba bekapcsolódni, mert a szerencsétlen trianoni szerződés folytán országunk geográfiai alakulata olyan, hogy nagyon könnyen keresztülrepülhetnek minket, ha Cseh–Szlovákiában, akár Pozsonyban, akár másutt állomást létesítenének és ugyanezt tennék a demarkációs vonalon túl is.”<sup>31</sup>

A miniszteri válasz után néhány nappal érkezett el 1922. január 26-a, amikor mindenki a repülési tilalom feloldását várta, hiszen ezen a napon telt le a békeszerződésben megfogalmazott fél év. Ám hiába, az antant meghosszabbította – ugyanis a Szövetségek Közi Légügyi Ellenőrző Bizottság még nem végzett a repülőanyag felkutatásával és annak

29| Czeglédy itt pontosan – ahogy a teljes felszólalásában elhangzik – a Csepeli szabadkikötő kiépítésére, és a Magyar Államvasutak bérbeadására gondolt, amelyeket francia kézbe adtak volna. Az 1920 tavaszán indult titkos magyar–francia tárgyalások során ugyanis a magyar kormány részéről az akkor már ismertté vált békeszerződésbeni területi veszteségek csökkentése érdekében szinte valamennyi állami és magánvállalatot felkínáltak a közép-európai hegemoniájuk kiterjesztésére törekvő franciák számára. Franciaországot leginkább a MÁV 90 évre történő bérlése, egy csepeli kikötő építése és a Magyar Hitelbankban való jelentős tőkeresztesedés érdekelte. Miután azonban a békeszerződés területi rendelkezéseinek módosításában nem lehetett segíteni, illetve a francia és a magyar külpolitika is megváltozott a két állam közeledésével kapcsolatban, az év végéig tartó tárgyalások nem vezettek eredményre (NÉMETH ISTVÁN 2012: *Külpolitikai útkeresés Magyarországon 1918–1921-ben*. Acta Academiae Agriensis, Sectio Historiae. 39. évf.: p. 205.).

30| [n. a.] 1922: *Az 1920. évi február hó 16-ára hirdetett Nemzetgyűlés naplója*. XV. kötet. Athenaeum. Budapest: pp. 49–50.

31| [n. a.] 1922: p. 425.

megsemmisítésével<sup>32</sup> –, hogy később újabb korlátozásokat<sup>33</sup> vezethessenek be helyette. Természetesen ez csak további ellenszenvet szült a francia–román társasággal szemben, amely ekkor már megkezdte a budapesti állomásának kiépítését Mátyásföldön.

## Magyarország bekapcsolódása a nemzetközi légi forgalomba

A magyar kormányval kötött szerződés értelmében a légitársaság a mátyásföldi repülőtéren rendezhette be budapesti állomását. A Párizs–Konstantinápoly vonalon a fővárost elsőrendű állomásnak jelölte ki a vállalat, annak ellenére, hogy a magyar állam nem adott szubvenciót a cég részére. Mátyásföldön még az első világháború alatt kezdte meg a Magyar Általános Gépgyár (MÁG) a repülőgépek gyártását, amelyek berepüléséhez létesítettek egy repülőteret, és 1917-ben a gépek tárolására egy hangárt. A repülőgépgyártás a trianoni békeszerződés következtében 1921-ben megszűnt, az itt készülő repülőanyagokat az antant ellenőrei megsemmisítették, de a repülőtér azok közé az állandó épülettel bíró repterek közé tartozott, amelyek elkerülték a rombolást.<sup>34</sup> A vállalat a gyárépület melletti kőhangárt vehette díjmentesen használatba, amelynek két oldalán építettett még két fából készült hangárt, az egyiket a repülőgépmotorok, a másikat pedig a repülőgép-sárkány javítására, az üzemanyag elhelyezésére pedig egy föld alatti tároló készült.

32| CZIRÓK 2013: p. 797.

33| 1922. június 2-án a Nagykövetek Tanácsa egy jegyzéket adott át a magyar párizsi nagykövetnek, amelyben az állt, hogy a repülési tilalom feloldása csak abban az esetben következik be, ha Magyarország elfogadja a Németországra is hasonlóan kiszabott katonai és polgári légi járművekre vonatkozó szabályokat (EPERJESI 1999: p. 264). Az egyoldalúan meghozott szabályok elfogadásával tehát megengedetté válhatott a repülőgépgyártás, de a szabályokban viszont súlyos technikai korlátozások szerepeltek, amelyek lényege az volt, hogy vesztés államok az antanthoz képest továbbra is sokkal gyengébb teljesítményű gépekkel rendelkezzenek, így is fenntartva a győztes államok fölényét a repülésben. Ezek a korlátozások a levegőnél nehezebb légi járműveknél a következők voltak: az együléses repülőgépek motorja 60 lóerőnél nagyobb nem lehet, vezető nélküli repülésre képes járművek nem alkalmazhatók, a repülőket sem páncélozni, sem felfegyverezni nem lehet, a repülőgépek csak 4000 méterig emelkedhetnek és csak 170 km/h sebességet érhetnek el, csak négy órára elegendő üzemanyagot vihetnek magukkal és 600 kg-nál nehezebb hasznos súlyt nem szállíthattak beleértve a gép személyzetét is, a magassági motor beépítése pedig tiltva volt (MADARÁSZ LÁSZLÓ 1925: *A levegő megbódítása*. Világirodalom, Budapest: p. 266). Hogy világos legyen ez mekkora hátrányt jelentett az egykori központi hatalmak államainak, elég csak azt a teljesítményt megnézni, amelyet már az első világháború végére elértek a repülőgépek. Ez alapján 1918-ra a katonai repülőgépek átlagosan 160–200 km/h sebességgel repültek és 6000–8500 méteres magasságot érhettek el (MADARÁSZ 1925: p. 229). Természetesen a kormány tiltakozott a megszorítások ellen, de végül kénytelen volt elfogadni azokat, amit október 9-én közölt a párizsi magyar nagykövet útján. A korlátozások bár további csorbulást okoztak, a magyar polgári repülés végül november 17-én újra megindulhatott (EPERJESI 1999: p. 265).

34|A Szövetségi Légiügyi Ellenőrző Bizottsággal 1921. november 7-én megkötött úgynevezett hangárszerződés keretében a mátyásföldi, szombathelyi, miskolci és a szegedi repülőtéren található hangárok megmenekültek a rombolástól, mivel ezeket a nemzetközi légi forgalom számára kívánták fenntartani (CZIRÓK 2013: p. 799).

PÁRIS—BUDAPEST—KONSTANTINÁPOLYI  
**LÉGI FORGALMI R.-T.**

Alaptőke: 10,000.000 frank.

Iroda:

**Budapest, IV., Vörösmarty-tér 3.**

Telefon 190-25 és 190-31.



**Légijáratok: Budapestről  
Bécsbe, Prágába, Strassburgba, Párisba, Varsóba**

**Utasszállítás:** Jelenleg 5 üléses (később 20 üléses) zárt fülkédű gyors és biztos repülőgépeken. — Podgyász-, levél- és teherszállítás mérsékelt díjszabás szerint.

**Olcsóbb és gyorsabb mint az express-vonat.  
Indulás: minden nap reggel 6 óra 45 perckor.**

Minden utas a társaság autóján lakásától a repülőgépig és az érkezési helyen autón a kívánt helyre díjmentesen szállítatik.

**Repülési idő és menetdíjak:**

Budapest—Wien 1 óra 30 perc 130 frank. Prága—Strassburg 3 óra 30 p. 350 frank.  
Wien—Prága 2 „ „ 164 „ Strassburg—Páris 3 „ „ 225 „

Útlevel- és vámvizsgálat a repülőtéren a felszállás előtt.  
Minden utas 15 kgr. szabad podgyászt vihet. — Minden további podgyász súly szerint mérsékelt díjszabás mellett.

Bővebb felvilágosítás reggel 9—1-ig és délután 3—6-ig a társaság irodájában kapható.



A kőhangár épületéhez tartozott még néhány kisebb raktár-, illetve irodahelyiség, ahol többek között a műszaki irodát alakították ki.<sup>35</sup>

A budapesti fiók irodája kezdetben az ugyancsak francia M de Brousse szállítmányozási cégnél kapott helyet ideiglenesen a Hold utca 25. szám alatt, amíg a Vörösmarty tér 3.-ban lévő üzlethelyiséget kialakították. A budapesti képviselő igazgatója ekkor de Langlade, míg a műszaki szolgálat vezetője M. Chain volt. Mindent elárul az akkori közhangulatról, hogy a társaságnál úgy látták jónak, hogy az irodára nem a valódi, hanem ehelyett a „Páris–Budapest–Konstantinápolyi Légiforgalmi Rt.” nevet írják ki, emellett az első hónapokban a hirdetésekben is ilyen néven szerepeltek.<sup>36</sup> Azonban a támadásokat így sem kerülhették el teljesen. Az *Aëro* című lap például az alábbi felhívást tette közzé a vonal hivatalos megnyitásának napján:

*„Figyelmeztetés! A Franco–Romaine légiforgalmi társaság megkezdte már előmunkálatait a mátyásföldi repülőtéren. Felhívjuk az egész ország figyelmét arra, hogy az angol légügyi minisztérium múlt évi első félévi jelentésében kifejezetten az áll, hogy ez a társaság, amely a román Marmoroch et Comp. alapítása (10 millió francs), köteles háború esetén összes magyarországi felszerelését, repülőgépeit és személyzetét a román hadsereg rendelkezésére bocsátani. Kérdés! Annyira lealáztunk, hogy kötelesek vagyunk ellenséges hatalmak tisztán katonai, hadi vállalkozásait nyakunkon túrni?”<sup>37</sup>*

A francia–román cég nem igyekezett megcáfolni a hírt, ami persze nem jelenti azt, hogy biztosan igaz is volt. Elég csak belegondolni abba, hogy Románia például nehezen mozgósíthatta volna a cég budapesti személyzetét, amikor annak döntő része idővel már magyar állampolgár volt.

35| MMKM KEZGY 117, Szilber József: Légiközlekedés Magyarországon, p. 8.

36| Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, Feljegyzések és levelek gyűjteménye 50, Légügyi fogalmazványok, Szilber József: 50 éve indult meg Magyarországon a nemzetközi közlekedés (1972. máj. 1), pp. 1–2.

37| Az *Aëro*, 9. évf. 8. sz. 1922. május 1.: p. 81.



Közéjük tartozott Szilber József<sup>38</sup> is, aki áprilisban a műszaki igazgatón keresztül került a vállalathoz, mint „*rádió-meteorológiai adjunktus*”. Elsődleges feladata ekkor a forgalom beindulásához szükséges feltételek megteremtése volt, azaz telefonvonal kérése, hatóságokkal való ügyintézés stb. Az első járat április 1-jére, majd április 15-re tervezett érkezését azonban el kellett halasztani,<sup>39</sup> mivel meg kellett várni a Szövetségi Légügyi Ellenőrző Bizottság engedélyét.<sup>40</sup> A korabeli sajtó eközben az angolok és olaszok tiltakozásáról írt, akik nem értettek egyet azzal, hogy a Magyarországon meghosszabbított repülési tilalom ellenére a CFRNA megindítsa a légi forgalmát.<sup>41</sup> Felcsillant a remény, talán ennek köszönhetően hamarosan megindulhat az országban a repülés magyar részről is.

A tilalmat végül nem oldották fel, de a Franco Roumaine Légiforgalmi Rt. 1922. május 1-én megindította a légi közlekedést Párizs és Budapest között, amivel Magyarország bekapcsolódott a nemzetközi légi forgalomba. Ez alkalomból egy nappal korábban ünnepélyes megnyitót tartottak a mátyásfüldei repülőtéren, ami lényegében utasrepülésekből állt. A feldíszített hangárból kitoltak egy Potez IX. típusú gépet, amellyel a délután folyamán sétarepülésekre vitték a vendégeket. Szinte kizárólag francia és

38| Szilber József (1891. december 30. – 1977): Szabadkán született, iskoláit Zomborban, majd Lugoson végezte. 1909-től a Budapesti Tudományegyetemen lett hallgató és felvették az Eötvös Kollégiumba. 1913-ban szerezte meg természetrajz–földrajz szakos tanári diplomáját. Közben elvégezte a kereskedelmi szaktanár képzőt, ahol kereskedelmi földrajz-, áruismeret és kémia szakos tanári oklevelet kapott. Az egyetemi éve alatt asszisztens volt a Földregési Observatóriumban, majd részt vett az első adriai tengerkutatásban is, ahol Kövesligethy Radó professzor javaslatára – aki az expedíció tudományos vezetője volt – mint hidrológus, térképész és csillagász működött. 1914-ben a salzburgi 59. gyalogezrednél kezdte meg katonai szolgálatát, ahol tüzér önkéntes képzést kapott. Ekkor jelent meg a felhívás, hogy a végzett tisztiiskolások részére légi iskola nyílik, ahova Szilber is jelentkezett. 1915-ben már a frontról hívták vissza, hogy elkezdje a léghajós kiképzést. Ezt követően mint ballonos tüzérségi megfigyelő 17 hónapot töltött az olasz fronton Doberdónál, majd átkerült az orosz frontra. 1917-ben a traiskircheni léghajós iskolába vezényelték, ahol meteorológiát, légifényképezést és csillagászatot tanított. A háború után tanárként helyezkedett el és a Földmágnességi Observatóriumba osztották be, később pedig a Magyaróvári Műtrágyagyárhoz került. Ám itt nem maradt sokáig, mert 1922-ben a Francia–Román Légiforgalmi Rt.-nél kezdett dolgozni. Itt mint rádiómeteorológus indult a karrierje, amely az év végén úgy tűnt, hogy megszakad, mivel felmondtak neki. Végül sikerült a cégnél maradnia és a motorjavítások és a raktárak adminisztrációját végezte. A következő évtől Mátyásfüldön lett ügyvezető, 1924-től pedig a cég budapesti fiókjának igazgatójának nevezték ki Noel Adam mellett. Szilber a magyarországi fiók élén maradt, miután az beolvadt az Air France-ba 1933-ban. 1939-ben az Air France beszüntette működését az országban, a második világháborút követő viszonyok azonban nem tették lehetővé az újranyitást. A háború idején többek között a Franklin Társulatnál, illetve a Statisztikai Hivatalnál végzett adminisztrációs munkát, emellett pedig a Légoltalmi Ligánál is tevékenykedett. A budapesti ostrom alatt egy aknázás során megsérült. Lassú felépülését követően a honvéd közmunkaszolgálatához osztották be, majd ezután visszatért a tanításához. 1948-ban nyugdíjazták, amitől kezdve különböző fordítási, magántanári és kutatási munkákkal foglalkozott majdnem egészen a haláláig (MMKM KEZGY 950, Dr. Szilber József, az Air France budapesti képviselőjének vezetője emlékiratai, SIMON ANTAL 2004: *Magyarországi meteorológusok életrajzi lexikona*. Országos Meteorológiai Szolgálat, Budapest).

39| MMKM FLGY 50, Légügyi fogalmazványok, Szilber József jegyzete, Vázlat – Előzmények, p. 7.

40| MNL OL, K 428 1922. március 31. II. kiadás, p. 1.

41| Uj Nemzedék, 4. évf. 72. sz.: 1922. március 29.: p. 1.



**4. A légitársaság Potez IX típusú repülőgépe a mátyásföldi hangárban (MMKM TFGY 2018.157.1.)**

román diplomaták, katonatisztek és a hozzátartozóik voltak jelen, míg a magyarok részéről Petróczy István, a légiforgalmi szakosztály vezetője, Poppe Kornél légügyi felügyelő, Fejér Ottó a Magyar Királyi Posta főigazgatója, illetve néhány gyáros és tudósító. Az esemény jelentősége ellenére a légitársaság részéről nem volt megnyitó beszéd és semmilyen egyéb ceremónia, kerülve ezzel is az esetleges konfliktust a magyarokkal, akik, amint a megnyitóról beszámoló Pesti Napló írja, „*értbetően bizalmatlansággal és nem nagy barátsággal viseltetnek a francia román társaság iránt*”.<sup>42</sup> Szilber, aki természetesen szemtanúja volt az első Párizsból érkező gép földet érésének, szintén ezt tapasztalta:

*„Magán a repülőtéren a hivatalos közegek fagyos hidegséggel vették tudomásul, hogy a kormány ily irányú elhatározása szerint a gyűlölt franciák gépe érkezik, hiszen akkor még erősen*

<sup>42</sup> Pesti Napló, 73. évf. 98. sz. 1922. április 30.: p. 5.

*tartotta magát az a hit, hogy Trianonért Clemenceau és a franciák a felelősek, őket okolják az ország megcsonkításáért. [...] A szolgálatot ellátó repülőtiszték, akik szemtanúi voltak, amikor az entente bizottság tagjai előtt fűrészelték szét a magyar repülőgépeket, s a magyar repülőmotorokat, megfosztva az országot minden légi tevékenységtől, egész gyűlöletüket a franciák ellen irányították [...] mert ott álltam én is azok között a franciák között, akikkel még szót sem akartak váltani a magyar tisztviselők (tisztelet a kivételnek), én is azok közé tartoztam, akiket francia uraknak hívtak, s bizony jó fél évnek kellett eltelnie, hogy ezek a tisztelt barátaink belátták, hogy a magyar kormány engedélykirata írta elő a magyar tisztviselők alkalmazását, hogy talán azokban is élt valami azokból a gondolatokból, amelyek őket eltöltötték, s hogy nem voltak hazaárulók, mert egy külföldi – ez alkalommal a gyűlölt francia cégnél – végeztek kötelességükkel, de felvilágosultabbak voltak, mert átértékelték mit jelent az, hogy ez a kis, sokat vesztett és szenvedett ország is bekapcsolódik e járattal is a nemzetek közösségébe...”<sup>43</sup>*

Ilyen körülmények között kezdődött meg a repülés Párizs és Budapest között, Strasbourg, Prágán és Bécsen keresztül. A gépek eleinte heti három alkalommal tették meg ezt az utat, hétfő, szerda és péntek este 18:30-kor érkeztek Budapestre és a következő napon, tehát kedden, csütörtökön és szombaton reggel 6:45-kor indultak a francia fővárosba. Ezzel az 1441 km-es vonal lerepülése a 30 perces pihenőkkel együtt 11 óra 45 percbe került, amely már akkor sokkal gyorsabbnak számított, mint a vasút.<sup>44</sup> De szinte ez volt az egyetlen előnye a repülésnek, hiszen a társaság által üzemeltetett Potez IX típusú, négy utast befogadó repülőgépek egyáltalán nem számítottak kényelmesnek, mivel a zárt utastérben egyszerű nádszékekben kellett végigülni a repülőutat.

Míg a nyugat-európai győztes hatalmak légi közlekedésében ekkorra már kiépült a rendszeres forgalmat biztosító korszerű infrastruktúra és modern földi kiszolgáló berendezések rendszere, addig ez Magyarországon a háborút követő nehéz viszonyok miatt szinte teljesen hiányzott. Ennek kiépítése a francia–román vállalatra várt, amely folyamatot azonban szintén nem könnyített meg a magyarok ellenszenvé.

Az egyik legfontosabb feladatnak a meteorológiai szolgálat megszervezése számított, amelyben Szilbernek igen nagy munkája volt. Ennek köszönhetően sikerült elérni, hogy Bécs és Budapest között több állomás létesüljön, amelyek az útvonal időjárásáról küldhettek jelentéseket. Ilyen állomás volt a hegyeshalmi, oroszvári, felsőgallai, komáromi és a győri, amelyeknél a Magyar Államvasutak (MÁV) engedélyével a vasút telefonjait használva futottak be a jelentések a Keleti pályaudvarra, onnan pedig továbbították a mátyásföldi repülőtérré, a vállalat meteorológiai szolgálatához. Ennek segítségével

43| MMKM FLGY 50, Légügyi fogalmazványok, Szilber József jegyzete, Vázlat – Előzmények, p. 10.

44| MMKM KEZGY 117, Szilber József: A légi közlekedés Magyarországon, p. 5.

friss adatokkal szolgáltak a gépek indulása, illetve a Bécs felől érkező gépek fogadása előtt. Nehézségekbe ütközött azonban a dobogókői megfigyelőállomás megszervezése, miután Cholnoky Jenő, a neves földrajztudós, mint a Magyar Turista Egyesület elnöke, nem járult hozzá, hogy az ottani turista állomás kezelője meteorológia adatokat szolgáltasson a cég számára – természetesen anyagi juttatás fejében. A tudós részéről az indoklás pusztán annyi volt, hogy „oláh vállalatnak” semmi segínyt nem nyújt. Végül valamilyen kerülő úton sikerült beilleszteni ezt az állomást is az adatközlő láncba.<sup>45</sup> Később Budapestre érkezett Serge Val, a vállalat navigátora, hogy a magyar Meteorológiai Intézettel közösen az említett állomásokat bekapcsolva szervezze meg a meteorológiai szolgálatot a nemzetközi légi forgalom részére. Az intézet igazgatója, Róna Zsigmond készségesen segített és egy közös megbeszélésen sikerült elfogadtatni azokat a jelentési kódokat, amelyeket a cégénél, illetve a nemzetközi légi közlekedésben alkalmazni szoktak, és amelyeket a különböző hazai mérőállomásoknak is használni kellett ezentúl.<sup>46</sup> Ezzel együtt a prágai, illetve a bécsi meteorológiai intézetekkel együttműködve a Prága–Bécs–Budapest vonalon egy jól üzemelő meteorológiai légi hálózat jött létre. Mindössze a magyar állomásoktól jövő jelentések közlésénél adódhatott gond, főleg a délután érkező adatoknál, mivel ekkor teljesen foglaltak voltak a telefonvonalak. Hiába kérte a vállalat már órákkal előtte és hiába jelezte, hogy sürgős híváshoz kell, mások kaptak vonalat. Szilber szerint ez is abból fakadt, hogy a „*hazai légiforgalom megindulása előtt működő külföldi légivállalatnak egyáltalán nem akartak a hóna alá nyúlni*”.<sup>47</sup> A megoldást később egy saját rádióállomás építése jelentette, így a légitársaság kérésére 1923. június 23-tól a Magyar Királyi Posta Távíróhivatala egy repülőtéri kirendeltséget létesített a Mátyásföldön.<sup>48</sup>

45| MMKM FLGY 50, Légügyi fogalmazványok, Szilber József jegyzete, Jegyzetek I., p. 3.

46| MMKM FLGY 50, Légügyi fogalmazványok, Szilber József: A magyarországi repülőmeteorológiai szolgálat kezdetei, pp. 2–4.

47| MMKM FLGY 50, Légügyi fogalmazványok, Szilber József: Hogy született meg az első repülőtéri postahivatal? p. 3.

48| A CFRNA anyagi támogatásával felépített vevőállomás az akkor nemzetközileg meghatározott 900 méteres hullámhosszon működött, adóállomása a Csepel-szigeten volt. A rádióállomás forgalmi és meteorológiai szolgálatot látott el, azaz közölte a repülőgépek indulásának, érkezésének adatait, illetve a szállítmányokról feladott táviratokat, vette és sugározta a kódokban megadott meteorológia jelentéseket (SUSÁNSZKY LÁSZLÓ 1994: A Magyar Posta szerepe a repülés hírközlésben. In: *Postai és Távközlési Múzeumi Alapítvány Évkönyve, 1993*. Postai és Távközlési Múzeumi Alapítvány, Budapest: p. 83.).

## „Magyarország megbecstelenítése”

Nemcsak magát a francia–román társaságot érték kellemetlenségek, hanem annak alkalmazottai – mint a cég megszemélyesítői – is az ellenségeskedés ártatlan célpontjaivá válhattak. Ez történt Szilberrel is, aki egy rossz kijelentése után „Magyarország megbecstelenítése” miatt került a bíróság elé:

*„Alig pár hete léptem be a FRA [értsd CFRNA] céghez, s alig pár napja járt a repülőgép Budapestről Wienen át Párizs felé, amikor kezdődött e történet. A repülőgép egy harci repülőgépből átalakított utasszállítógéppé varázsolt gép [Potez IX] volt, minden kényelmi berendezés nélkül. Az utasok egy zárt fülkében ültek (4 személy) a pilóta pedig nyílt ülőhelyén ült derékig kitéve az időviszontagságainak. Gondolható, hogy ily körülmények között kevés utasa volt a gépnek, ritkák voltak, mint a fehérrigó.*

*Egy reggelen a bennünket a repülőgépre kivívó autóban két utas ült: egy svájci orvos, aki gomblyukában magyar kokárdát hordott, s mint útközben elbeszélte egy svájci–magyar futballmérkőzésen vett részt, meg egy amerikai egyetemi hallgató, mint diák Párizsba utazott, az orvos csak Bécsbe, csoportját megelőzve repülőgéppel, mert Wienben óhajtott kottákat vásárolni. Képzelték, hogy mint süldő alkalmazottnak mily örömet szerzett nekünk, e cégbelieknek ez a két »mintautas«.*

*A repülőtéren azonban az útlevel-vizsgálatnál kiderült, hogy a svájci, nagyon jó véleményrel rendelkező utasnak nincs vízuma, mert kollektív útlevelemmel érkezett meg a csoportjával. A szolgálatban lévő rendőrtisztviselő kijelentette, hogy nem utazhat el a géppel, csoportjához kell visszatérnie s azokkal együtt hagyhatja el az ország területét. Így tehát már itt elvesztettünk egy utast. Az amerikai diák vámvizsgálatra jelentkezett, de ott meg kiderült, hogy fotográfológépe van, azzal pedig nem lehet repülőgépre szállni. Felszólították, hogy tegye letétre a fotográfológépet, amelyet aztán valaki kiválthat, s elküldheti postán. A diák kijelentette, hogy nem hajlandó gép nélkül utazni. Elkezdtünk tehát tanakodni mitevők legyünk. Felhívtuk a rendőrkapitányságot, a belügyminisztérium ügyeletes tisztviselőjét, aztán az ugyanily szolgálatot teljesítő tisztviselőt a miniszterelnökségnél. Sehol semmi eredmény. Így tehát elvesztettük második utasunkat is és a gép utasok nélkül indult el.*

*A gép indulása után egy kis kör alakult, amely megbeszélte a dolgokat és ebben a körben, amelyben a rendőrtisztviselő, a vámos és egy repülőtéri szolgálatot teljesítő repülőfelügyelő is részt vett, talán könnyelműen ezt a kijelentést tettem: »Nos hát nincs Magyarországon öt becsületes ember, akit felruháznának hasonló esetekben, hogy a vízumot ott helyben megadják, vagy a fotográfológépet nem lehetett volna-e egy lepecsételt csomagba helyezni s az utasnak Párizsban kiszolgáltatni.«*

*Eltelt néhány nap amikor is megtudtuk, hogy ellenem Magyarországot meggyalázó kijelentése-mért feljelentettek s az ügy jelenleg a belügyminisztériumba került, az országos főkapitányságához. [...] amikor a következő évben megházasodtam ügyészi írást kaptam pont a mézes betek alatt,*



*hogy baj van, ellenem »Magyarország megbecsületlenítése« miatt bírói eljárást indítottak, amelynek lefolytatását már nem lehetett persze semmi módon megakadályozni [...] Vártam, de nem sokáig! Mert rövidesen megidézték a vádtanács ülésére, amelynél a három tagú vádtanáccsal egy padon ültem baloldalamon a lila kibajtókás börtönőrrel, hogy a vád fenntartása esetén azonnal kéznél legyen letartóztatásomra. [...] [Végül a beszédek elhangzása után] a bíróság pedig visszavonult de rövid idő múlva visszajött és az elnök kijelentette, hogy a vádat elejtettnek jelenti ki! Én meghajoltam s jobbra távoztam a padról, míg a lila parolis börtönőr balra távozott, s ezzel az ügy befejezést nyert, boldogan siettem fiatal feleségem karjaiba. Már akkor is gondoltam, hogy az egész ügyet nem az én személyem ellen akarták lefolytatni hanem inkább a cégre nézve akartak példát statuálni, hogy milyen »személygarnitúrával« rendelkezik.»<sup>49</sup>*

## A Párizs–Konstantinápoly vonal megnyitása

A nyár elejére a járatok menetrendje megváltozott és immár naponta indultak Párizsba a gépek. Minden reggel 6.45-kor volt a felszállás, a díjszabás és a repülőgép típusa viszont ugyanaz maradt, bár a hirdetésekben már egy 20 üléses repülőgépet is reklámoztak, amely a jövőben közlekedik majd.<sup>50</sup> A vonalon leginkább az áru- és a légiposta-szállítás volt a jelentős. Az Aëroban említést tesznek a nem túl gyakori utasforgalomról is, amely szerint júniusban a társaságnál „az utasok 99%-a kereskedő, akik közül három spanyol és két amerikai volt. A magyar utasok közül meg kell említenünk Gundel Jánosnét, Okolcsányi Ferencet és Tarkövi István Gézát”.<sup>51</sup>

Eközben tovább haladt a vonal kiépítése Konstantinápoly felé, de a tervezettel ellentétben egyelőre nem Belgrád felé, hanem ideiglenesen Aradon keresztül lehetett elérni Bukarestet.<sup>52</sup> A légi forgalom azonban a Bécs–Budapest–Bukarest szakaszon még mindig jogi szabályozások nélkül folyt. Vesztes országgként Magyarországon nem voltak érvényesek az ún. Párizsi Egyezmény<sup>53</sup> határozatai, ellenben a légi forgalom fejlődése és különösen Magyarország bekapcsolódása a nemzetközi légi forgalomba megkívánta,

49) MMKM KEZGY 950, Dr. Szilber József, az Air France budapesti képviselőjének vezetője emlékiratai, pp. 56–61.

50) Az Aëro, 9. évf. 11. sz. 1922. június 15.: p. 117.

51) Az Aëro, 9. évf. 12. sz. 1922. június 30.: p. 125.

52) MMKM KEZGY 117, Szilber József: A légi közlekedés Magyarországon, p. 6.

53) 1919. október 13-án Párizsban a győztes antanthatalmak egy légiforgalmi egyezményt (Párizsi Egyezmény) írtak alá, amelynek alapján egy nemzetközi légügyi bizottság alakult meg, a Nemzetközi Légiforgalmi Szövetség (Commission Internationale de Navigation Aérienne – CINA). Ennek fő célja az egyezmény végrehajtása, azaz a jogi keretek megszabása és a szükségessé váló új intézkedések, szabályok megalkotása volt. A nemzetközi polgári repülés szabályait a Párizsi Egyezmény 17 mellékletében adták ki. Mivel a vesztes államok nem lehettek a CINA tagjai, így Magyarország sem volt a tagok között (SZABÓ 1991: p. 145)

hogy törvényileg szabályozzák a légi közlekedést az ország felett. Az országgyűlés viszont a békeszerződés korlátozásai miatt nem tartotta célszerűnek légügyi törvény alkotását, hanem helyette felhatalmazta a kormányt, hogy rendeleti úton szabályozza a légi közlekedést. A később 10270/1922. számon kiadott miniszterelnöki rendelet megalkotásában a CFRNA is segített. A cél az volt, hogy a rendelet megfeleljen a Nemzetközi Légiforgalmi Szövetség (CINA) által hozott szabályoknak, illetve valamenynyire kövesse a többi európai ország hasonló rendelkezéseit. Ehhez a francia–román légitársaságon keresztül a kormány elérhette a CINA legfrissebb brosúráit, kiadványait, emellett a társaság megoszthatta immár kétéves tapasztalatait, hiszen mint nemzetközi vonalat üzemeltető cég több ország légügyi jogalkotását ismerte és alkalmazta azok rendeleteit, amelyeket szintén a magyarok rendelkezésére bocsátott. Ezenkívül a tanácskozásokon, mint meghívott, a vállalat műszaki igazgatója, M. Chain is részt vett, akinek a tolmácsa pedig Szilber volt.<sup>54</sup> A rendeletet végül december 14-én adták ki, és ugyanaznap lépett életbe. A rendelet a cég működését is érintette, így a benne foglalt szabályok figyelembevételével egy újabb szerződést kellett kötni, amire 1923. augusztus 24-én került sor. Ebben már megszűnt a CFRNA monopóliuma a Bécs–Budapest–Belgrád vonalon, 66% arányban kellett magyar személyzetet alkalmazniuk a repülőgépeken, illetve a hangárak és a repülőtér díjtalan használata az év végével megszűnt. Az új koncesszió öt évre szólt.<sup>55</sup>

54| MMKM FLGY 50, Légügyi fogalmazványok, Szilber József jegyzetei (1972. január 8.), p. 2.

55| MNL OL, K69, 777. csomó, A légiforgalmi szakosztály cím nélküli emlékeztetője, p. 870.



**5. Szilber József feleségével, Csengeri Margittal és sógornőjével az amerikai világkörüli repülők egyik gépe előtt, 1924. július 13. (MMKM TFGY 2018.250.240, fekete-fehér fényképpozitív, Szilber József-hagyaték)**



**6. A Nemzetközi Légiforgalmi Rt. (korábban Francia–Román Légiforgalmi Rt.) budapesti irodája (MMKM TFGY 6826, fényképpozitív, Szilber József-hagyaték)**

A francia–román légitársasággal való hatékony együttműködésre már láthattunk példát, amikor a Meteorológiai Intézettel közösen hozták létre a repülő-meteorológiai szolgálatot. A cég meghívása a rendelet megalkotásában való közreműködésre viszont az első felismerése lehetett annak, hogy a magyarországi működése elősegítheti a magyar aviatika fejlődését.

Ezután a Párizs–Konstantinápoly vonal megnyitására a mátyásfüldei repülőtéren rendezett ceremónia már valóban közös ünnep volt a magyar közönség, a légiforgalmi szakosztály, illetve a Francia–Román Légiforgalmi Rt. számára. A társaság a vonal kiépülésével teljesítette célját, összeköttetést teremtett Kelet és Nyugat között, létrehozva ezzel Európa egyik leghosszabb repülőútvonalát, míg a budapesti mátyásfüldei repülőtér valódi nemzetközi légikikötővé vált, és a vonal egyik első számú állomása lett. Az ünnepségre 1922. november 15-én került sor, amely naptól az 1922-es évre ideiglenesen befejeződött a repülés, hiszen az elkövetkezendő téli időjárás miatt a technika akkori színvonala még nem tette lehetővé a biztonságos légi közlekedést. Az esemény

keretében egy emlékoszlopot is állítottak a repülőtéren a következő szöveggel: „*Ez az emlékkő a páris–konstantinápolyi nemzetközi légi vonalak a Compagnie Franco–Roumaine de Navigation Aérienne által 1922. november 14-én való megnyitásának emlékére emeltetett. Ugyane napon hasonló emlékkő emeltetett a következő államok fővárosainak légiállomásain: Franciaország, Csehország, Lengyelország, Ausztria, Románia, Törökország.*”<sup>56</sup> Az ünnepség az obeliszk felállításán kívül a résztvevők számában is különbözött a tavaszi megnyitótól. Az előkelő vendégek a légitársaság autóin érkeztek a repülőtérre, akik között ott volt Demény Károly államtitkár, Walkó Lajos kereskedelemügyi miniszter, Petróczy István légitársasági igazgató, illetve számos antantország követe és katonatisztje. A nyitóbeszédet a francia nagykövetség titkára, Robien gróf kezdte meg, aki többek között megköszönte, hogy egy francia társaság Magyarország vendégszeretettel élvezheti. Őt követte de Langlade, a társaság budapesti igazgatója, akinek beszédéből érdemes idézni néhány sort: „*Azt a tényt – úgymond, – hogy ezen az ünnepségen a magyar közönség oly szép számmal jelent meg, nem csupán az udvariasságnak tekintjük, hanem azt látjuk benne, hogy a magyar közönség felfogja a társaság alapításának nagy gazdasági és kereskedelmi jelentőségét és fontosságát a jövőben. [...] Nem mulaszthatom el az alkalmat, hogy azoknak akikre társaságunk elsősorban támaszkodik, pilótáinknak leghálásabb köszönetemet fejezzem ki. [...] Mi örülnénk a legjobban, ha a magyar pilóták, akiknek szakszerű tudását többször megcsodáltuk, a lehető legrövidebb időn belül szintén folytathatnák félbeszakított munkájukat. Külön meg kell köszönnöm a magyar légitársasági igazgató és a mátyásföldi repülőtéren szolgálatot teljesítő magyar tisztek megértő szíves segítségét, amellyel nagyon sok akadályt sikerült elbárítanunk.*”<sup>57</sup> Az igazgató soraiból jól kiolvasható, hogy a magyarok és a francia–román társaság viszonya már kezdett megváltozni. Ez talán a már említett felismerésnek volt köszönhető, de főként annak, hogy két nappal később (november 17-én) feloldották az országban a repülési tilalmat. Mindezek ellenére a légitársasági szakosztályon továbbra is az volt a vélemény, hogy a céggel kötött szerződést fel kell mondani, és ehhez folyamatosan keresték a lehetőséget a későbbiekben is. A szakosztály többször figyelmeztetett, hogy Magyarországgal sem Franciaország, sem a Szerb–Horvát–Szlovén Királyság nem kötött légi egyezményt, ennek ellenére a francia–román vállalat zavartalanul folytat légi közlekedést Párizs–Budapest–Belgrád között. Ráadásul a viszonyosság gyakorlata sem valósult meg, azaz ennek fejében magyar légitársasági vállalat nem tarthatott fent járatot az említett országok között. Emellett felróták

56| Az Aéro, 9. évf. 21–24. sz. 1922. december 30.: p. 211.

57| Nemzeti Ujság, 4. évf. 260. sz. 1922. november 15.: p. 6.

a cégnek azt is, hogy „*csekély számban*” alkalmazott magyar pilótákat,<sup>58</sup> illetve, hogy a belgrádi járatát nem indította meg a szerződésben előírt határidőn belül.<sup>59</sup>

A vállalat a fentiek kivételével, a békeszerződés biztosította előnyei ellenére is igyekezett betartani a szerződés rá vonatkozó pontjait. 1922-ben a CFRNA a magyarországi vonalain összesen 365 repülést végzett (majdnem kétszer annyit, mint a szerződésben előírt 200!), ebből 162 alkalommal nem szállítottak utast. Az üzemben 16 pilóta és 31 repülőgép vett részt. Összesen 357-en utaztak a járatokon, zömmel francia állampolgárok (38,4%), míg a magyarok (18,5%), amerikaiak (11,2%), vagy az angolok (5,6%) kisebb arányban. Ezenkívül 11 290 postai küldeményt szállítottak a cég repülőgépei.<sup>60</sup> Ezek az adatok 1923-ban már közel megduplázódtak, így a megtett utak száma 958, az utasok száma 892, míg a szállított áru súlya 30 526 kg volt.<sup>61</sup> Természetesen a forgalom a következő években is tovább nőtt, így 1927-re már sikerült elérni, hogy az évet nyereséggel zárta a cég.<sup>62</sup> A társaság próbált eleget tenni annak a feltételnek is, hogy a magyar ipar felé megrendeléseket ad le, azonban már az első ilyen kísérlet kudarcba fulladt miután a megrendelt légszavarak selejtesek voltak a „*szállító gyáros lelkiismeretlensége miatt*”. Ennek igazolása után a kormány eltekintett ettől a kötelezettségtől.<sup>63</sup> Később a magyar alkalmazottak létszámával kapcsolatban sem lehetett felróni semmit a vállalatnak, ha hihetünk a Szilber által közölt aránynak, miszerint a kb. 50 fős személyzetből mindössze 3-5 volt francia állampolgár, a többiek magyarok voltak. Közülük hárman pilóták, akik Párizsban kaptak megfelelő képzést: Kucsera József, Gergye József és Újváry László. De az ismertebb személyek közé kell sorolnunk Bánhidi Antal majdani pilótát és repülőgép-konstruktórt, vagy Kvasz András és Minár Gyula korai aviatikusokat, akik műszaki, illetve kiszolgáló alkalmazottakként megfordultak a cégnél. De a magyarok nem csak alkalmazottak lehettek, hiszen 1924-ben Noel Adam mellett Szilber József lett a cég budapesti fiókjának vezetője.<sup>64</sup> Ettől kezdve Szilber a magyarországi fiók működéséig<sup>65</sup> annak igazgatója maradt.

58| MNL OL, K69, 777. csomó, Előterjesztés a Minisztertanácshoz, pp. 923–924.

59| EPERJESI 1999: p. 267.

60| VÁRSZEGHY JÁNOS 1924: *Magyarország légi forgalma*. Magyar Statisztikai Szemle, 2. évf. 1. sz.: p. 12.

61| Repülés, 2. évf. 2. sz. 1924. február 15.: p. 2.

62| BFL VII.2.e 22936, 3062 kd. Nemzetközi Légiforgalmi Rt. Mérleg 1927. december 31-én, veszteség-nyereség számla.

63| MMKM KEZGY 117, Szilber József: A légi közlekedés Magyarországon, p. 9.

64| BFL VII.2.e 22936, 3062 kd. Kivonat az Igazgatóság 1924. január 15-én tartott ülésének jegyzőkönyvéből.

65| A vállalat 1925-től felvette a Nemzetközi Légiforgalmi Rt. nevet, 1933-ban pedig beolvadt a francia légiforgalmi társaságokat összegyűjtő Air France-ba, amely a második világháború kitöréséig folytatta magyarországi működését.



## Összegzés

Magyarországon a nemzetközi légi forgalom a Francia–Román Légiforgalmi Rt. révén indulhatott meg. A trianoni békeszerződés miatt a magyar társadalomban és politikában uralkodó általános revizionista/irredenta közhangulatnak köszönhetően szinte az elejétől kezdve ellenséges környezet fogadta e vállalatot. Érthetően mindenki rossz szemmel nézte, hogy egy hazai vállalattal ellentétben egy francia–román alapítású társaság kaphat koncessziót Bécs és Belgrád közötti légvonalra, mialatt az országban tiltva volt a repülés. Az emiatt érzett gyűlölet elszenvedője a külföldi vállalat lett. A támadások az alkalmazottakat is érintették, így került Szilber József – a cég későbbi budapesti képviselője – a bíróság elé Magyarország megbecstelenítésének vádjával. A vállalat viszont – természetesen elsősorban saját érdekében – több jelentős fejlesztést is végrehajtott a saját költségén, amelyek a magyar repülés számára előrelépést jelentettek. Amikor biztossá vált a tilalom feloldása és a vonal kiépítése is befejeződött, elérve Konstantinápolyt, a társasággal szembeni ellenszenv már valamelyest enyhült. 1923-tól pedig a francia–román társaságon kívül még két magyar légiforgalmi vállalat is megkezdte működését, Magyarország ezzel pedig már hazai cégekkel is bekapcsolódott a nemzetközi légi forgalomba, amely igen fontossá vált a békeszerződés sújtotta közlekedés szempontjából, mert ahogy Szilber József fogalmazott: *„Ha nincs tengerünk van mostantól kezdve olyan levegőnk amely szomszédos, de messze tájak légtömegeivel kommunikál s lehetővé teszi bármely légi közlekedési eszköz »kikötését« légikikötőnkben, Mátyásföldön.»*<sup>66</sup>

Szilber József hagyatékának feldolgozása révén megállapítható, hogy a Francia–Román Légiforgalmi Rt. magyarországi működésének bemutatásához elengedhetetlen ennek megismerése, azonban a téma teljes kifejtéséhez további kutatás szükséges. Ehhez fontos az itt felhasznált források mellett a Hadtörténelmi Levéltár Honvédelmi Minisztérium iratainak megtekintése és a Magyar Nemzeti Levéltár külügyminisztériumi iratainak további vizsgálata, ezenkívül a francia külügyi levéltárban a légi forgalommal kapcsolatos iratok és a hadilevéltárban a budapesti attasé jelentéseinek megtekintése. Mindezzel természetesen a cég hazai működésének és szerepének bővebb értelmezésére is lehetőség nyílik.

66| MMKM FLGY 50, Légügyi fogalmazványok, Szilber József jegyzete, Vázlat – Előzmények, p. 12.

## Hivatkozott források és irodalom jegyzéke

### Felhasznált források

- Budapest Főváros Levéltára (BFL) VII.2.e. Cégbírószági iratok, 22936 Francia–Román Légiforgalmi Rt.
- Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára (MNL OL) K 428, Magyar Távirati Iroda, Napi hírek
- Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára (MNL OL) K 69, Külügyminisztérium, Gazdasági osztály
- Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum (MMKM), Feljegyzések és levelek gyűjteménye (FLGY)
- Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum (MMKM), Kéziratgyűjtemény (KEZGY)
- Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum (MMKM), Plakátgyűjtemény (PLGY)
- Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum (MMKM), Történeti Fényképek Gyűjteménye (TFGY)

- A Motor 9. évf. 27–28. sz. 1921. július 15.
- Az Aëro 9. évf. 8. sz. 1922. május 1.
- Az Aëro 9. évf. 11. sz. 1922. június 15.
- Az Aëro 9. évf. 12. sz. 1922. június 30.
- Az Aëro 9. évf. 21–24. sz. 1922. december 30.
- Nemzeti Ujság 2. évf. 280. sz. 1920. november 27.
- Nemzeti Ujság 4. évf. 260. sz. 1922. november 15.
- Pesti Napló 73. évf. 98. sz. 1922. április 30.
- Repülés 2. évf. 2. sz. 1924. február 15.
- Uj Nemzedék 4. évf. 72 sz. 1922. március 29.

### Felhasznált irodalom

- [n. a.] 1922: *Az 1920. évi február hó 16-ára hirdetett Nemzetgyűlés naplója. XV. kötet.* Athenaeum, Budapest.
- [n. a.] 1926: *A Magyar Királyi Kormány 1919–1922 évi működéséről és az ország közállapotairól szóló jelentés és statisztikai évkönyv.* Athenaeum, Budapest.
- ABLONCZY BALÁZS 2002: Francia Közép-Európa-politika a két világháború között. In: Fedinec Csilla (szerk.): *Társadalmi önismeret és nemzeti önazonosság Közép-Európában.* Teleki László Alapítvány, Budapest.

- CSANÁDI NORBERT – NAGYVÁRADI SÁNDOR – WINKLER LÁSZLÓ 1977: *A magyar repülés története*. Műszaki Könyvkiadó. Budapest.
- CZIRÓK ZOLTÁN 2013: *Az „E-akció”, avagy kísérlet a magyar katonai aviatika megmentésére – 1920–1921*. Hadtörténelmi Közlemények, 126. évf. 3. sz.: pp. 791–804.
- DAVIES, RONALD EDWARD GEORGE 1964: *A history of the world's airlines*. Oxford University Press, London.
- EPERJESI LÁSZLÓ 1999: Magyarország nemzetközi légügyi kapcsolatai 1920–1938 között. In: Katona András (főszerk.): *A Közlekedési Múzeum évkönyve XI. 1999–1998*. Közlekedési Múzeum, Budapest.
- KECSKÉS D. GUSZTÁV 2015: *Egy befolyásszerzési kísérlet anatómiája. Franciaország Kelet-Közép-Európa-politikája az 1920-as években*. Külügyi Szemle, 14. évf. 4 sz.: pp. 94–121.
- KERESZTES KÁROLY 1943: *Légi imperializmus*. Opus, Budapest.
- MADARÁSZ LÁSZLÓ 1925: *A levegő meghódítása*. Világirodalom. Budapest.
- NÉMETH ISTVÁN 2012: *Külpolitikai útkeresés Magyarországon 1918–1921-ben*. Az Eszterházy Károly Főiskola tudományos közleményei, Acta Academiae Agriensis, Sectio Historiae. 39. évf.: pp. 193–219.
- OLASZLAJOS 2009: *Lépések a honi légvédelem kiépítésére Magyarországon az 1920-as években*. Hadtörténelmi Közlemények, 122. évf. 3. sz.: pp. 635–376.
- RÉVÉSZTAMÁS 2013: *A léggáró. Petróczy István, az első magyar katonai repülő élete*. Zrínyi Kiadó, Budapest.
- SIMON ANTAL 2004: *Magyarországi meteorológusok életrajzi lexikona*. Országos Meteorológiai Szolgálat, Budapest.
- SUSÁNSZKY LÁSZLÓ 1994: A Magyar Posta szerepe a repülő hírközlésben. In: *Postai és Távközlési Múzeumi Alapítvány Évkönyve. 1993*. Postai és Távközlési Múzeumi Alapítvány, Budapest.
- SZABÓ JÓZSEF (szerk.) 1991: *Repülési lexikon. Második kötet. M–Z*. Akadémia Kiadó. Budapest.
- SZIJJ JOLÁN 2000: *Magyarország az első világháborúban. Lexikon A–ZS*. Petit Real Könyvkiadó, Budapest.
- VÁRSZEGHY JÁNOS 1924: *Magyarország légi forgalma*. Magyar Statisztikai Szemle, 2.évf. 1. sz.: pp. 11–14.
- ZEIDLER MIKLÓS 2002: *A magyar irredenta kultusz a két világháború között*. Teleki László Alapítvány, Budapest.
- ZEIDLER MIKLÓS (szerk.) 2003: *Trianon*. (Nemzet és Emlékezet). Osiris. Budapest.



## PELLES MÁRTON–ZSIGMOND GÁBOR:

### A fiumei magyar kereskedelmi tengerészet megszűnése

Tanulmányunkban a fiumei magyar kereskedelmi tengerészet megszűnését három szempontból vizsgáljuk meg: számszerűsítjük a tengerhajózási vállalatokat ért világháborús gazdasági veszteségeket (a hajókárok és pénzügyi veszteségek adataival), bemutatjuk a fiumei kikötői infrastruktúra elmaradt fejlesztéseit, melyek jól érzékeltetik annak egykori kapacitásait és egyben háború alatti és utáni szerepének megváltozását, végül összegezzük az egykori fiumei magyar kereskedelmi tengerészet hajóparkjának háború utáni alakulását. A világháború éveiben az Adriára bezárt tengerhajózás súlyos károkat szenvedett el, kimaradt a háborús konjunktúrából, és noha készült a várt újrakezdés időszakára, a fiumei kikötő és a tengerészet fejlesztését célzó további tervek megvalósítását a békeszerződések keresztülhúzták. Az évtizedeken át sikeresen működő közlekedési és gazdasági kapcsolatok megszakadtak, a korábbi régiók közötti együttműködések hirtelen megszűntek, így az egykor Európa tíz legnagyobb forgalmú kikötője közé tartozott Fiume jelentősége összezsugorodott. A kikötő további tervezett bővítésére már nem került sor, hajóparkja a csökkenő forgalomhoz és megváltozott geopolitikai környezethez már feleslegesen nagynak is hatott volna. A világháború és az azt lezáró békeszerződések véget vetettek az adriai kikötőváros gazdasági fénykorának, egyszersmind a fiumei magyar kereskedelmi tengerészet történetének is. Ugyanakkor az infrastruktúra és eszközpark elvesztése mellett a gazdasági szereplők és régiók vesztesége legalább annyira jelentős volt. Noha a fiumei központtal működött magyar kereskedelmi tengerészet megszűnt, a tengerészet, mint ágazat mégsem tűnt el teljesen, ugyanis jórészt éppen a fiumei szakembereknek köszönhetően főleg a Duna-tengerjáró hajózás kialakításával később is szolgálta a magyar gazdaságot.

## MÁRTON PELLES, GÁBOR ZSIGMOND

### Termination of Hungarian merchant navy operations in Rijeka

*This study examines the termination of the Hungarian merchant navy in Rijeka from three perspectives: it quantifies the economic losses suffered by shipping companies during the world war (using data on ship damage and financial losses), it demonstrates developments in port infrastructure that failed to happen, providing a clear picture of its former capacities and the changes in its role both during and after the war, and finally, it provides an account of the post-war fleet of the former Hungarian merchant navy in Rijeka. Throughout the years of the world war, maritime navigation was limited to the Adriatic Sea and it suffered major losses, it was left out of the boom caused by the war, and although it anticipated the expected revival, the implementation of further plans to develop the port of Rijeka and the navy was thwarted by the peace treaties. Transport and economic relations, operating successfully for decades, were severed, cooperation between the former regions ceased abruptly, and thus the importance of Rijeka, one of Europe's ten busiest ports, simply shrivelled. The planned expansion of the port never took place, since its fleet would have been unnecessarily oversized considering the decreasing traffic and the changed geopolitical environment. The world war and the peace treaties that concluded it, effectively put an end to the economic success of the Adriatic port city, as well as to the history of the Hungarian merchant navy in Rijeka. At the same time, in addition to the loss of infrastructure and equipment, the loss of the economic actors and regions was just as significant. Although the Hungarian merchant navy based in Rijeka ceased to exist, maritime navigation as a sector did not disappear entirely, as it remained to support the Hungarian economy later specifically through the establishment of Danube marine navigation, thanks largely to the experts of Rijeka.*





Pelles Márton – Zsigmond Gábor

# A FIUMEI MAGYAR KERESKEDELMI TENGERÉSZET MEGSZÜNÉSE<sup>1</sup>

<sup>1</sup> | Pelles Márton kutatását az EFOP-3.6.3-VEKOP-16-2017-00007 („Tehetségből fiatal kutató – A kutatói életpályát támogató tevékenységek a felsőoktatásban”) projekt támogatta.



## Bevezetés

A magyar állam több évtizedes fejlesztési, beruházási programok révén alakította ki a fiúmei kikötő közlekedési infrastruktúráját, a várost Budapesttel és a Kárpát-medencei gazdasági háttországgal való vasúti összeköttetést, a nemzetközi forgalomban meghatározó nagy gőzhajókat is fogadni képes kikötőt, a tengerészeti közigazgatást és az önálló – Ausztriától független, a magyar közlekedésügy alá tartozó – kereskedelmi tengerészetet. Mindezt Magyarország – még a világháború előtt – gazdaságilag megtérülő beruházás keretében hajtotta végre.<sup>2</sup> Magyarország egyetlen tengeri kijárata Európa tizedik legforgalmasabb kikötőjévé emelkedett<sup>3</sup> és – mint látni fogjuk – a szisztematikus fejlesztések további folytatására a politikai akarat mellett kidolgozott műszaki tervek álltak rendelkezésre. Ezt a több évtizedes gazdasági fejlődést és annak tervezett folytatását állította meg az első világháború és az azt lezáró békék.

Az 1921. évi XXXIII. törvény becikkelyezésével a trianoni békeszerződés V. részének értelmében „Magyarország lemond Fiuméra és a körülötte fekvő azokra a területekre vonatkozó minden jogáról és igényéről, amely területek a volt Magyar Királysághoz tartoztak.”<sup>4</sup> Ez a rendelkezés több évszázados, de iure 1776 óta tartó gazdasági együttműködést akasztott meg az adriai kikötőváros és néhány Kárpát-medencei régió között. A magyar állam által kiépített hatalmas tengeri és szárazföldi közlekedési infrastruktúra hirtelen elveszítette jelentőségét, de nemcsak Magyarország és az érintett gazdasági szereplők, illetve régiók, hanem Fiume városa számára is. A jelentéktelen adriai városkából jelentős nemzetközi kikötővé emelt Fiumében a további fejlesztéseket később Olaszország vagy Jugoszlávia nem tudta vagy nem akarta megvalósítani. Nem mellékes azt sem megjegyeznünk, hogy maga a város és környéke, mely a dualizmus idején láthatatlan országhatárokkal volt elválasztva (Ausztria–Magyarország–Horvátország), a háború után valós határokkal kettészakított várossá vált. A Fiumara (Rečina) folyó határfolyóvá vált, az egykori nagykikötő az olasz Fiume, a Baross kikötő a horvát Sušakkal együtt a Szerb-Horvát-Szlóven Királyság része lett. Sokáig a győztes antant is megosztott volt a város sorsát illetően, melynek igazgatását 1918–1924 között egymásnak adták át békésen vagy éppen fegyveresen, a magyar, a délszláv, az olasz királyi, az antant, a szeparatista olasz (D’Annunzio) és a független Fiume vágyát kergető szereplők.<sup>5</sup>

2 | PELLE MÁRTON – ZSIGMOND GÁBOR 2019: *Egy sikeres magyar közlekedés- és gazdaságfejlesztési beruházás. A fiúmei magyar kereskedelmi tengerészet eredményei (1868–1913)*. Közlekedés- és technikátörténeti szemle, p. 82.

3 | ERDŐSI FERENC 2020: *Fiume Magyarország világra nyíló tengeri kapuja, a 20. század elején*. Területi Statisztika, 2020/6. p. 745.

4 | 1921:XXXIII. tc.

5 | ORDASI ÁGNES 2019: *Egan Lajos naplója – Impériumváltások Fiumében a kormányzóhelyettes szemével (1918–1920)*. Bölcsészettudományi Kutatóközpont, Budapest: pp. 53–278.

1. ábra: Az Adria Magyar Királyi Tengerhajózási Rt. Andrásy nevű gőzhajója a fiumei szárazdokban javítás alatt 1910 körül. A hajó 1916. március 31-én az albán partok előtt San Giovanni di Medua (ma: Shëngjin) közelében aknára futott és elsüllyedt (MMKM TFGY 10532.)



## A háború idején a vállalatokat ért hajókárok és pénzügyi veszteségek

A fiumei kereskedelmi tengerészet az első világháború idején beszorult az Adriára. A korábbi távolsági vonalakat be kellett szüntetni, a part menti hajózás azonban – erős korlátozások és katonai óvintézkedések között – részben fennmaradt. A déli cattarói haditengerészeti támaszpont vagy a Balkánon előretörő és állomásozó osztrák–magyar haderő katonai ellátásához azonban szükség volt nemcsak a kisebb, hanem a nagyobb hajók egy részére is. A kereskedelmi hajókra a nyugat-balkáni gyenge szállítási (közúti és vasúti) infrastruktúra miatt is nagy szükség volt. Fiume az olasz hadba lépést követően különösen felértékelődött a fronthoz közelebbi Trieszttel szemben.<sup>6</sup> A kikötőváros tehát hirtelen a balkáni hadmozdulatok fontos háttérterületévé, katonai logisztikai és utánpótlás-szállítási központjává vált, ami idővel a város közhangulatára is súlyosan kihatott. A katonai rendszabályok és óvintézkedések, a katonai kórházak kialakítása, a háborús logisztikai rendszer biztosítása felszámolták a békés kereskedőváros miliójét és egyre súlyosbodó feszültségekhez vezettek.

A tengerészeti vállalatok veszteségeit – és az Adrián való forgalom fenntartásának veszélyeit – jól mutatja, hogy csak az adriai katonai szállítások biztosítása során hat magyar gőzhajó veszett el tengeralattjáró-támadásban, aknára szaladva, viharban vagy összeütközés során.<sup>7</sup> A hajóvesztés ennél jóval nagyobb volt, ugyanis további hat nagy méretű gőzhajó vesztett el a háború idején az Adrián kívül, továbbá összesen 19 magyar gőzhajó került a háború idején az antanthatalmak – nevezetesen Olaszország, Oroszország, Portugália, Franciaország, Nagy-Britannia, Ausztrália és az Amerikai Egyesült Államok – kezére.<sup>8</sup> Ez utóbbi hajók a háború kitörésekor, vagy a hadiállapotok életbe lépésekor nem tudtak már az Adriára visszaérkezni, egy részük ellenségessé vált ország, vagy annak gyarmata kikötőjében rekedt, vagy pedig úton volt a világ tengerein, de előbb-utóbb kénytelen volt valahol kikötni. Természetesen kezdetben arra törekedtek, hogy a hajókat vissza tudják hívni az Adriára, később arra, hogy semleges ország kikötőjébe fussanak be. Mivel a nagy gőzhajók a nemzetközi áruforgalom céljait szolgálták, így nem meglepő, hogy a magyar kereskedelmi tengerészet első vesztesége nem is az Adrián keletkezett, hanem az Atlanti-óceánon. Az Adria Rt. Báthori gőzösét még 1914. szeptember 1-jén

6 | ZSIGMOND GÁBOR 2011: *A magyar kereskedelmi tengerészet az első világháborúban*. Doktori értekezés, pp. 73–81.

7 | ZSIGMOND GÁBOR 2015: *Az osztrák–magyar katonai tengeri utánpótlás-szállítások az első világháborúban*. *Katonai Logisztika*, 2015. 2. sz.: p. 226.

8 | ZSIGMOND 2011: pp. 200–201.



süllyesztette el a spanyol partok előtt a brit HMS Minerva.<sup>9</sup> A hajóveszteségek tehát tetemesek voltak mind az Adrián, mind az Adrián kívül.

A háború idején a hajók katonai igénybevételéért a vállalatok alig kaptak kárpótlást, a viták és perek pedig a háború után évekig tartottak még.<sup>10</sup> De a vállalatokat a négyévnyi háborús időszak alatt az üzleti forgalomból való kiesés önmagában is súlyos pénzügyi helyzetbe sodorta. Az 1914-es első háborús év hónapjaiban még lehetett bizakodni a háború mielőbbi befejezésében, noha a katonák nem értek haza, mire a falevelek lehullottak, ám egyre több tengerészt hívtak be katonai szolgálatra, a felmentéseket pedig egyre ritkábban adták meg. A következő teljes háborús évben, 1915-ben a vállalatok már óriási veszteségeket termeltek. Csak az Adria Rt.-t ért pénzügyi károk mértéke ebben az évben 7 263 500 koronára rúgott. A távolsági kereskedelemben működő öt legnagyobb fiumei tengerhajózási társaság (Adria, Magyar Keleti, Magyar–Horvát Szabadhajózási, Atlantica, Orient) 1915. évi pénzügyi vesztesége megközelítette a húszmilliót.<sup>11</sup> Az Adria mintegy évi hétmillió vesztesége a háború előtti időszak ötévnyi jövedelmének, vagy az 1912. és 1913. évi teljes állami támogatás összegének, vagy éppen az utolsó békeévet nézve, közel ötévnyi kifizetett osztaléknak felel meg. A társaság békebeli működéséhez évente 3,6–3,7 millió koronára volt szükség, amit az állami támogatás és a hajózási tevékenységből származó bevétel fedezett évi 1,6–1,8 millió jövedelem mellett.<sup>12</sup>

Számításunk a vállalatok adatközlései alapján készült, de a nagyságrendet illetően nincs okunk a kételkedésre. A társaságok ugyan nem kaptak egységes iránymutatást pénzügyi veszteségeik összesítésére, de például a Magyar Keleti társaság a veszteglő vagy ellenséges vizeken lévő hajóinak személyzeti és ellátási költségeit nem számolta a károk közé, míg mondjuk az Orient ezekkel a tételekkel, sőt a hajótest és gépezetének fenntartásával, évi 5%-os értékcsökkenéssel, valamint a hajók kikötési és biztosítási költségeivel is. A Magyar–Horvát Szabadhajózási társaság – mivel egyetlen hajója sem volt hazai vizeken – az összegeket csak becsülni tudta. Az Atlantica a hajók karbantartásának költségei mellett az irodai költségeket is kimutatta. A cégek a Tengerészeti Hatóság számára havonta összesítették pénzügyi veszteségeiket, így amellet, hogy a szakhatóság nyilvánvalóan kétségbe vonta volna az átlátszó és túlzó trükközést, a számításhoz egy ilyen gyakoriságú adatközlés nagyszámú és részletes adatot szolgáltat. Ha csupán ennek

9 | ZSIGMOND GÁBOR 2014: *Az első világháború első magyar tengerészeti vesztesége*. Haditechnika, 2014/6 pp. 71–73.

10 | ZSIGMOND 2015: p. 224.

11 | DARJU-9 1915. I. 453 és DARJU-9 1916 I. 29. Az egyes vállalatok hatóság számára küldött havi tájékoztatókban szereplő adatok összesítésével végzett számítások alapján.

12 | PELLEŠ-ZSIGMOND 2019: p. III.

az öt vállalatnak az egyetlen évi húszmillió koronás üzleti veszteségét vesszük számításba, valamint figyelembe vesszük a társaságok hajóparkját ért háborús veszteségeket, már akkor kijelenthető, hogy a fiumei tengerészetet a négy évig tartó világháború lényegében tönkretette. Ehhez lényeges hozzátenni azt is, hogy a nemzetközi piacon mindeközben 1915-ben a tengeri fuvardíjak átlagosan az 1913. évi díjak négyszeresét mutatták.<sup>13</sup> A hajók árai pedig ilyen fuvardíjak mellett gyorsan emelkedtek, miközben természetesen a hajók eladását a kormány nem engedélyezte.

Részben éppen ezek a súlyos pénzügyi veszteségek sarkallták arra a vállalatokat, a Tengerészeti Hatóságot és a Kereskedelemügyi Minisztériumot, hogy a háború mielőbbi remélt befejezése utáni békeviszonyokra vonatkozóan, a helyreállítás, újraindulás és továbbfejlődés lehetőségeit vizsgálva is terveket dolgozzanak ki. Az elgondolások egy része – például az amerikai kivándorlás és a távolsági személyszállítás fejlesztése az Adria társaságnál, az albániai vonalak megerősítése az Ungaro–Croata társaságnál – részben a háború előtt megkötött állami támogatási szerződésekből következett volna. A háború idején is formálódó elképzelések sokféle területre vonatkoztak, így a tengeri hajógyár, a hajózási vállalatok, vagy éppen a tengeri halászat fejlesztésére, de még újabb jelentős kikötőbővítés megkezdésére is.

## A fiumei kikötő háborús forgalma

A fiumei kikötő forgalma a háború idején az Adriai-tengerre korlátozódott, vagyis a távolsági nemzetközi kereskedelemről évekre kiszorult. Ezt az adriai forgalmat is katonai óvintézkedések sokasága szabályozta. Emellett a hajótulajdonosok féltették is értékes hajóikat, így ha lehetett, akkor azokat inkább valamelyik dalmáciai védett öbölbe menekítették. Főként az olasz hadba lépést követően vált veszélyessé a hajózás az Adrián. Ezt a forgalmat azonban a Balkánon harcoló osztrák–magyar haderő támogatása miatt is fenn kellett tartani, ráadásul az ellátandó vonalak hossza az idők során meg is nyúlt, amint a hadsereg Montegrót, majd Észak-Albániát is megszállta.

A katonaság ellátását, az utánpótlás biztosítását és a sebesültek elszállítását tengeri úton lehetett megoldani, a Nyugat-Balkánon ugyanis rendkívül gyenge volt a vasúti és szárazföldi útvonalak minősége. Ezt a hatalmas forgalmat a szárazföldön nem lehetett volna megvalósítani. Az osztrák–magyar kereskedelmi hajók felhasználását tekintve négy

13 | MANDELLO GYULA 1917 (szerk.): A tengeri fuvardíjak emelkedése 1916-ban. Közgazdasági Szemle, 58. kötet, Budapest: p. 764.

nagyobb csoportot különböztethetünk meg: 1. kórházhajók, 2. katonai alakulatok, illetve katonai célú rakományok szállítására használt hajók, 3. felfegyverzett kereskedelmi hajók, 4. egyéb katonai célú feladatok ellátására igénybe vett hajók (pl. lakóhajó).<sup>14</sup> Kórházhajók kivételével – melyre a háború idején csak osztrák gőzhajókat vettek igénybe – minden felhasználási területen jelen volt a magyar kereskedelmi hajóállomány. Ráadásul a balkáni katonai ellátás logisztikai központja Fiumében alakult ki.

Fiume háború alatt megváltozott logisztikai szerepe miatt a kikötővárost természetesen nem kímélték az olasz légitámadások. Már 1915. június 8-án megjelent a város felett a Citta di Ferrara léghajó. A léghajóról tizennégy bombát dobtak le az olajipari létesítményeket, a Union vegyiüzemet és a vasúti vontatótelepet és fűtőházat célozva. A léghajó az L 48 osztrák–magyar repülőgép közbeavatkozása révén Lussin mellett leszállásra kényszerült, a legénységét fogságba ejtették. A város később is érték légitámadások, nagyobb méretű, hadihajókkal végrehajtott tenger felőli támadás azonban túlságosan kockázatos lett volna az olasz hadvezetés számára, különösképpen a polai osztrák–magyar haditengerészeti támaszpont közelsége miatt.

Mindezek fényében a forgalom szerkezete is megváltozott, a katonai igényeknek megfelelő működés vált évekig jellemzővé. Az adatokat tekintve a fiumei kikötői forgalom összezsugorodását a következő számok szemléltetik. Míg 1913-ban Fiume összes tengeri áruforgalma 2 096 842 tonna volt, addig 1914-ben 1 239 289, 1915-ben 249 657, 1916-ban 488 000, 1917-ben 479 469 és 1918 január–októberé között 339 383 tonna.<sup>15</sup> Az áruk összetételét tekintve a háború alatt a legfontosabb behozatali cikk a bor, a kőszén és a bauxit volt, a kikötőt elhagyó áruk között a gabonák, liszt, cukor, faárúk, paraffin, vasfélgyártmányok, gépek szerepeltek. A forgalom méreteit és nemzetgazdasági jelentőségét is érzékeltetve azt is érdemes megjegyezni, hogy a világháború előtt Magyarország külkereskedelmében az áruszállítás tekintetében természetesen a vasút volt a legjelentősebb – ami mintegy 70%-ot tett ki a vámkülföldi, tehát Ausztrián kívüli kereskedelemben –, de a folyami, jórészt dunai áruforgalom 13%-ot és a tengeri szállítás pedig 8%-ot. A fennmaradó arányok a postai, közúti forgalomban jelentkeztek.<sup>16</sup> A világháború elvesztésével ez a 8%-os arány, ami a fiumei kereskedelmi tengerészetet jelentette, teljesen eltűnt a magyar külkereskedelem szerkezetéből. Ennek következményei természetesen a korábban ezen az útvonalon kivitt áruk, valamint az így behozott távoli áruk előállítóit és felhasználóit is érintették.

14 | A katonai célra igénybe vett osztrák–magyar tengeri kereskedelmi hajók csoportosításának lehetséges felosztása alapján. ZSIGMOND 2015: pp. 219–223.

15 | *A m. kir. kormány 1915–1918. évi működéséről és az ország közállapotáról szóló jelentés és statisztikai évkönyv*. 1924, Athenaeum, Budapest: p. 271.

16 | *Magyar Statisztikai Évkönyv az 1913. évre* adatai alapján.

## Elmaradt kikötőfejlesztések

Az első világháború előtti évtizedekben a fiumei kikötői forgalomra jellemző volt, hogy a több építési ciklusban megvalósuló fejlesztések részeredményei után már rövid időn belül kapacitáshiány jelentkezett.

A kikötő építkezésének a háború kitörése előtti utolsó nagyobb fázisa 1906-ban ért véget. Amikor azonban két éven belül a kikötő elérte újra a kapacitáskorlátját, a Tengerészeti Hatóság újabb kikötőfejlesztési tervet készített. Ennek megmaradt térképrészletek alapján összeillesztett vázlatát mutatja be a 2. ábra. A bővítés megvalósítását azonban a pillanatnyi politikai akarat hiányában egyelőre el kellett halasztani.



**2. ábra:** A Fiumei kikötő bővítési terve 1908-ban. Forrás: DAR. 46. 8-1908-IV-168. alapján rajzolta Bukovics Zoltán



**3. ábra:** A fiumei kikötő bővítési terve 1918-ban. Forrás: Dubrović ed. 2001: pp. 43-44. adatai alapján rajzolta Bukovics Zoltán

A tervek közös jellemzője, hogy mivel a kikötő keleti és nyugati irányban már elérte az országhatárt, ezért a déli irányú, vagyis a tenger felé történő kikötőbővítés kínálkozott egyedüli lehetőségként. Ezt 1908-ban azzal a műszaki megoldással kívánták volna megvalósítani, hogy a bővítés a Mária Terézia hullámgátra, mint központra támaszkodjék. Eszerint a gát nagy részét kiszélesítették volna 80 méterre és ehhez a bővítéshoz újabb mólókat építettek volna. Eközben az eredeti nagymedencét a Rudolf mólónál össze kívánták építeni a hullámgáttal. Az így nyert kisebb és zárható medence szolgált volna a part menti, illetve személyforgalmi hajók kikötésére, míg az újonnan megépített nagyobb mólók a tömegáruk szállítását könnyítették volna, meghagyva a Baross kikötőt a faárk részére. A terv részét képezte még egy új, a szárazfölddel összeköttetésben nem álló hullámtörő építése is. A koncepciót a Kereskedelemügyi Minisztérium azzal utasította vissza, hogy az a vasúti szempontoknak nem felel meg (bár a tervezet írásos jegyzőkönyvében a Hatóság igyekezett hangsúlyozni a vasúttal való együttműködés javítását is).<sup>17</sup>

A néhány évvel később kitört háború idején – bár a kereskedelmi tengerészet hagyományos mutatói érthetően visszaestek, a háború utáni helyzetre készülve – újabb fejlesztési tervet is készítettek.

A második terv, melyet 1916–1918 között ugyancsak a Tengerészeti Hatóság dolgozott ki, részben az előbbi terv továbbfejlesztése volt. Itt minden kikötői infrastruktúrát összekötöttek a szárazfölddel, gondosabban ügyelve a vasúti kiszolgálás minél hatékonyabb megteremtésére. Fontosnak tartották egy új modern fiumei hajógyár megalapítását is, mellyel a háború utáni várt hajózási konjunktúrát akarták előnyükre fordítani.<sup>18</sup>

## A tengerhajózási vállalatok utóélete

A város iparának és kereskedelmi vállalatainak, bankjainak jelentős része magyar tőkések kezében volt a háború kitörésekor. A háború utáni időszakban ugyanakkor gyorsan rendeződtek át a viszonyok. 1918 végén részben a fosztogatások és bizonytalan helyzet miatt a hajók egy részét olasz kikötőkbe vitték, de nemcsak az olasz érdekek miatt, maguk a hajótulajdonosok is sokszor biztonságosabbnak látták ha hajóik legalább

17 | DAR. 46. 8–1908–IV–168.

18 | MNL. OL. Z–77. 166.



az olaszok által birtokolt Volosca kikötőjébe mentek át.<sup>19</sup> A trianoni békeszerződés jóvátételi részének (VIII. rész) III. függeléke előírta, hogy a „Szövetséges és Társult Hatalmaknak joguk van arra, hogy a hadiesemények folytán elpusztult vagy megrongált minden kereskedelmi és halászhajójukért ugyanannyi és ugyanolyan hajót – tonnát tonnáért (bruttósúlyban) és hajóosztályt hajóosztályért – kapjanak kárpótlásul.”<sup>20</sup> Mivel a magyar hajók tonnatartalma kevesebb volt, mint a Monarchia és szövetségesei által elsüllyesztett hajótér, így békeszerződés azt írta elő, hogy: „A Magyar Kormány saját nevében és az összes érdekeltekre kiterjedő joghatállyal átrubázza a Szövetséges és Társult Kormányokra mindazoknak a kereskedelmi és halászhajóknak tulajdonjogát, amelyek a volt Magyar Királyság állampolgáraie.”<sup>21</sup> Ennek megfelelően jogilag a Jóvátételi Bizottság számára kellett a hajókat átadni. Az osztrák és a magyar kereskedelmi hajók elosztásáról 1920. szeptember 7-én Ante Trumbić, a Szerb-Horvát-Szlovén Királyság első külügyminisztere és az olasz Bartolini miniszterelnök külön állapodott meg. Ennek értelmében a hajók java, a tonnatartalom mintegy 80%-a Olaszországhoz került.

A javarészt a tengerészetre épülő fiumei gyárak egy részének működése teljesen ellehetetlenült (például a fiumei Rizshántoló- és Keményítőgyár Rt.), de voltak olyanok is, amelyek jogi trükközések révén (például a cég székhelyének utólagosan, de visszamenőleges hatállyal semleges országba menekítésével) egy időre elkerülték, hogy jóvátétel címszó alatt az antant, illetve Olaszország kezébe kerüljenek (például a Hollandiába „költözött” Kőolajfinomító Rt.).<sup>22</sup> Akadtak olyan gazdasági tevékenységek is, amelyek működésüket folytatni tudták (például a Magyar Általános Hitelbank helyi fiókja, amelyben 1959-ig magyar nyelven is folyt az üzletmenet).<sup>23</sup> A hajózási vállalatok életére igen sokféleképpen hatott a háború utáni politikai átrendeződés. Az alábbiakban röviden áttekintjük, hogy az 1914-ben létező nagyobb magyar tengeri hajózási vállalatok között melyikkel mi történt. A háború kitörésekor 17 olyan részvénytársaság, vállalat, vállalkozás működött, amely gőzhajókat tartott üzemben magyar hajóregiszterben. A 17 hajótulajdonos vállalkozás összesen 137 gőzhajót működtetett.<sup>24</sup> Ezen túl további 412 vitorlás, bárka és kisebb hajó szerepelt a fiumei tengerészeti hatóság

19 | CASTELLI, NEREO – GELLNER, ERNESTO 1991: *Armatori liberi*. Trieste: p. 3.

20 | Gerő András (szerk.) é. n.: *Sorsdöntések: A kiegyezés – 1867. A trianoni béke – 1920. A párizsi béke – 1947*. Göncöl Kiadó, Budapest: p. 199.

21 | Uo.

22 | PELLE 2017A: A Fiumei Kőolajfinomítógyár Rt. és a Photogen Forgalmi Rt. története (1882–1920). In: Keresztes Gábor (szerk.): *Tavaszi Szél Konferenciakiadvány*. 2. Doktoranduszok Országos Szövetsége, Budapest: p. 402.

23 | DAR. PO–18. U40–42.

24 | ZSIGMOND 2015: p. 194.

nyilvántartásaiban.<sup>25</sup> Ez a hajóállomány a portugál vagy török kereskedelmi flotta szállítóképességének kétszeresét tette ki, tehát nem egy kicsiny és jelentéktelen hajóparkról beszélhetünk, hanem egy európai léptékben kifejezetten nagy és – a hajók viszonylag fiatal átlagéletkorát is tekintve – értékes hajóállományról, melynek birtoklása, illetve további sorsa komoly gazdasági kérdés volt.<sup>26</sup> (A világháború kitörésekor magyar tulajdonban volt kereskedelmi gőzhajók háború utáni sorsáról az 1. számú melléklet ad összegző áttekintést.)

A valaha volt legnagyobb magyar tengerészeti társaság, az Adria Magyar Királyi Tengerhajózási Rt. a háború után gyorsan olasz társasággá alakult át *Adria Società Italiana di Navigazione Marittima di Fiume* néven.<sup>27</sup> A vállalat hajóit már 1918 decemberében lefoglalta az olasz kormány, némi kárpótlást is fizetve az igénybevételért. A legénységről az Adriának kellett gondoskodnia. Az olaszok a volt haditengerészet állományából is átvettek sokakat, még kapitányokat is, köztük nemcsak fiumeieket vagy szlávokat, hanem magyarokat is, ám nem fogadták el az osztrák–német jelentkezőket.<sup>28</sup> Úgy tűnik, hogy viszonylag rövid időn belül az összes olasz hajózási vállalatot központilag egy menedzsment alá vonták össze, bár több forrás is megerősíti, hogy társasági szinten az Adria megtarthatta korábbi tisztviselőit.<sup>29</sup> Még a kapitányok között is megmaradt egy-két magyar származású tengerész. Az Adria áruforgalmát tekintve 1922-ben 20 075 tonna, 1925-ben pedig 58 544 tonna árut szállított.<sup>30</sup> Ezzel a háború előtti évekhez képest 0,22–0,55%-ra esett vissza a forgalma. A társaság 1936-ig működött Adria néven, majd a vállalat csődje után a megmaradt vagyont és hajóparkot a nápolyi Tirrenia cég vette át.

A nagyobb vállalatok közül a szabadhajózással foglalkozó Oriente Rt. a megmaradt hajóival, olasz lobogó alatt Fiumében *S. A. di Armamento Marittimo „Oriente” di Fiume* néven a második világháborúig folytatta működését.<sup>31</sup> A Magyar–Horvát Szabadhajózási Rt. – továbbra is Copaitich Zsigmond vezetése alatt – előbb olasz lobogó alatt

25 | A hajók értékének megítéléséhez a hajók száma mellett érdemesnek tartjuk felhívni a figyelmet a szállítóképességük vizsgálatára is. Eszerint a 137 gőzhajó összes szállítóképességének alig több mint 1%-át tudta elszállítani a 412 kis vitorlás hajó és bárka. Más összevetésben a magyar kereskedelmi tengerészet szállítóképessége nemzetközi összevetésben is jelentős volt. *Magyar Tengerészeti Évkönyv az 1915. évről*. Fiume: p. LV.

26 | Uo. p. LXXX.

27 | DAR. PO–3. 3.

28 | ORDASI 2019: p. 99. Ezeket a híreket éppen az Adria vezérigazgatója, Eidlitz Hugó osztotta meg a Egan Lajos kormányzóhelyettesével.

29 | Az Adria vezetősége az 1930-as években az alábbi személyekből állt: főigazgató: Comm. Premuda Cap. Guido; igazgatók: Schlestinger Lipót és Fazekas Béla; igazgatóhelyettes: Klein Ármin; további vezetőségi tagok: ing. Cornelio de Eidlitz, Gépész Mihály és Erdély Frigyes. DAR. PO–3. 3.

30 | Összehasonlításképpen az Adria 1913-ban közel egymillió tonna árut szállított (PELLES–ZSIGMOND 2018: p. III.).

31 | DAR. 714.

magyar üzleti nyelven *Ungaro–Croata Navigazione Libera S. A.*, majd 1924-től a délszláv állam lobogója alatt *Prekomorska plovidba d. d.* néven folytatta működését.<sup>32</sup> A Magyar Keleti Tengerhajózási Rt., melynek anyakikötője csak névleg volt Fiumében (valójában Budapestről igazgatták) és hajózás tekintetében főleg a Közel-Kelet térségében és Ausztrália irányában volt aktív, a háború után megmaradt hajóival előbb Voloscában olasz (Levante S. A.), majd 1923-tól Budapesten magyar lobogó alatt tudta folytatni tevékenységét és formálisan még 1939-ben is még működött.<sup>33</sup> A világháború előtt a Magyar Kereskedelmi Bank Rt. tulajdonában működtetett Indeficenter gőzös a háború után rövid időre Voloscába lajstromozva visszakerült a bank kezelésébe, de végül a hajót 1924-ben eladták Genovába.<sup>34</sup>

A Magyar–Horvát Tengeri Gőzhajózási Rt. (Ungaro–Croata) 1918–1921 közötti sorsáról és hajóállományában bekövetkezett változásokról a Fiumei Levéltár révkapitányi iratanyaga részletes kimutatásokat őrzött meg.<sup>35</sup> (Ezek alapján az 2. számú mellékletben mutatjuk be a cég hajóállományának alakulását.) Ez az Adrián belüli kisparthajózással foglalkozó társaság – a többi vállalatnál sokkal erősebb horvát kötődésekkel – igyekezett megmaradt hajóival a délszláv utódállamhoz kerülni. Már 1918 novemberében az Ungaro–Croata hajóira horvát lobogót húztak fel, amit az olasz haditengerészeti vezetés rögtön kifogásolt is, már csak azért is, mert el nem ismert lobogónak számított a tengereken. Érdekes, hogy az olasz admirális inkább elfogadhatónak tartotta még ekkor is az osztrák–magyar lobogót, mint az Ungaro–Croata váratlan gyakorlatát. A cég azonban sem az osztrák–magyar, sem pedig az olasz lobogót nem volt hajlandó használni, a horvát lobogóhasználatot nem szüntette meg.<sup>36</sup> Hasonlóan érdekes helyzet állt elő egyébként a vállalat hivatali helyiségeiben is, ahol – hasonlóan az Adria Rt. rakpartot uraló nagy palotájához – november elején a horvát lobogót tűzték ki, ám ezeket gyorsan olaszra cserélték. A társaság hajói végül megtartva a horvát lobogót – az olasz kérésnek részben eleget téve – az előárbocra fehér lobogót húzva közlekedtek a tengeren.<sup>37</sup> A forgalom rendeződésére egyébként annál is inkább nagy szükség volt, mivel a part menti településeken és a szigeteken egyre nagyobb éhínség jelentkezett. Meghatározó mozzanat volt, amikor a horvát katonaság november 17-én elhagyta

32 | DAR. 700.

33 | MNL. OL. Z58. 275–144–7.T.

34 | PELLEŠ 2017B: *A fiumei autonómiaökökvések gazdasági vetülete a múlt századelőn – az Indeficenter gőzös hajó- és áruforgalma 1901–1914 között.* Köztes-Európa Társadalomtudományi folyóirat, 21. sz.: p. 51.

35 | DAR. JU–10. 1918–1921.

36 | ORDASI 2019: p. 64.

37 | Uo. p. 73.



4. ábra: Brit tisztek Fiumében a Nauticán 1919-ben (MMKM TFGY 14392.)

a várost és még aznap megérkeztek San Marzano tábornok olasz szárazföldi erői.<sup>38</sup> November folyamán a már itt álló olasz hadihajók mellé amerikai, brit hadihajók és francia katonaság is érkezett.<sup>39</sup>

A fiumei politikai helyzet bonyolultságát jelzi az is, hogy az Ungaro–Croata franciák által rekvirált gőzhajói sokáig a fiumei kikötőben vesztegeltek francia lobogóval hátsó árbócukon, december elején pedig valamennyi Ungaro–Croata gőzös végül olasz lobogó alatt közlekedett. A fő elvnek ekkor az tűnt, hogy az Adrián belüli hajókat Olaszország foglalja le, a Földközi-tengeren közlekedőket Franciaország, az óceánon járó hajókat pedig Nagy-Britannia.<sup>40</sup> A változások intenzitását jól szemlélteti a társaság fiumei

38| PELLE MÁRTON 2019: Az olaszok: a fiumei kérdés 1914-től 1918 szeptemberéig. In: Gulyás László (szerk.): *A Trianoni békediktátum története hét kötetben.* – I. kötet. *Trianon nagy háború alatti előzményei, az Osztrák–Magyar Monarchia bukása 1914–1918.* S-Paw nyomda, Szeged: p. 388.

39| HORVÁTH JÓZSEF 2003: *A magyar Fiume végnapjai 1914–1924.* Hadtörténelmi Közlemények, 1. sz.: p. 176. 40| Uo. p. 91–92.

tengerészeti hivatalal való levelezése is: irataikat még 1918-ban a Magyar Királyi Tengerészeti Hatóságnak, 1919-ben már a *Commando Militare Marittimo*nak, 1920-ban a *Reggenza Italiana del Carnaró*nak, 1923-ban a *Capitaneria di Porto di Fiume*nek címezték. A társaság flottájából végül 1921-ben – a vállalatot már a háború előtti időnk óta irányító Copaitich Zsigmond vezetésével – létrejött a *Jadranska Plovidba*.<sup>41</sup>

Az *Atlantica Rt.* háború alatt igyekezett profilját bővíteni és az átalakult *Atlantica Trust* számos magyarországi iparvállalatba ruházott be, profilját bővítette folyami hajózással, és kispartmenti vitorlás hajózással az Adrián. Mindezek mellett az *Atlantica* vezetője, Polnay Jenő a Duna-tengerjáró hajózás kialakításában is szerepet játszott.<sup>42</sup> A háború után az *Atlantica Trust* megállapodást kötött az olasz kormánnyal, miszerint fele-fele arányban tulajdonolva megalapítják olasz lobogó alatt Fiumében a *Fiumana S. A.* társaságot, mely foglalkoztatja az egykori Fiume, a Gróf Khuen-Héderváry, a Gróf Serényi Béla, a Kossuth Ferencz, a Magyarország és a Szerényi gőzösöket. A cég azonban az 1929-es válság idején csődbe jutott. Emellett az *Atlantica* kezei alatt az amerikai Harriman cég is beruházott a tengerhajózásba, ugyanis cégük kezébe több gőzös is került a háború alatt, illetve után. Így alakult meg az *Oceana Tengerhajózási Rt.* a Morawitz, az *Oceana*, a *Pannonia*, a *Debrecen*, a *Balaton*, az *Alföld* és a *Háros* gőzösökkel, melyek egykor osztrák, vagy magyar hajók voltak. Egyedül Polnay cégei tudtak egykori fiumei magyar gőzhajókat a világháború után is magyar lobogó alatt üzemeltetni. Vállalkozásait azonban az 1920-as évek pénzügyi nehézségei miatt fel kellett számolnia.<sup>43</sup>

Az egykori fiumei hajózási társaságok tehát sorra átalakultak, a nagyobb hajókat működtető jelentősebb cégek olasz tulajdonba kerültek. Fennállásuk óta érvényes tulajdonosi és pénzügyi hátterük, gazdasági kapcsolataik, üzleti partnereik köre teljesen megváltozott. Ezzel – függetlenül a cégek tényleges megszűnésétől – valójában a fiumei magyar tengeri kereskedelem megszűnt. A Tengerészeti Hatóság Budapestre költözve 1922-ben újra elkezdte tengeri hajók lajstromozását. Az új magyar lajstromba bekerült első hajó éppen egy volt fiumei gőzös volt, az *Oriente* társaság egykori *Borneo* nevű hajója, ami az említett Polnay-féle *Oceana Rt.* tulajdonában *Alföld* néven nyitotta meg a tenger nélküli ország tengeri hajóinak listáját.<sup>44</sup> A magyar tengerészet újjáépítésén természetesen az egykori fiumei szakembergárda kezdett el dolgozni. A budapesti lajstromba később bekerültek nyílt vízi, óceánjáró hajók és 1934 után a Duna-tengerjárók hajók is, de ennek már csak valóban a szakemberállomány révén van csak kapcsolata

41 | DAR. 703.

42 | MMKM. KEZ. 68o.

43 | MMKM. KEZ. 68o.

44 | KÁDÁR Ferenc 1975: *A magyar tengeri hajózás története*. Gépipari Tudományos Egyesület, Budapest p. 89.



az egykori fiumei tengerészettel. Kétségtelen azonban, hogy egyfajta tudásátmentés sikeresen valósult meg, amit a kortársak az infrastruktúra és az eszközpark elvesztése fényében aligha értékelhettek, ma azonban érdemes felhívni a figyelmet arra, hogy a később Budapesten, illetve részben a csepeli szabadkikötőben kialakult – végül hatalmas vargabetűkkel 2004-ig működött – tengerhajózás alapjait ezek a szakemberek rakták le.

## A fiumei kikötő szerepének átalakulása

Meg kell vizsgálni végül a hajóállomány mellett Fiume átalakulását is, mint a magyar külkereskedelem egykor közel sem elhanyagolható tényezőjét. A kikötő szerepe ugyanis lényegesen változott meg: egyrészt alkalmazkodott az új politikai környezetéhez, másrészt szükségszerűen átalakult szerepe a magyar áruforgalomban is.

Fiumében 1925-ben már csak mindössze ötven gőzös szerepelt a lajstromban.<sup>45</sup> Ez a szám meg sem közelítette az egykori magyar kereskedelmi tengerészet 549 hajóból álló flottáját, benne a 137 gőzhajóval. Fiume tengeri behozatalának 86%-a Magyarországra irányult és a magyar tengeri import 92%-a Fiumén keresztül zajlott.<sup>46</sup> A kikötő forgalma az 1913. évi mintegy kétmillió tonnáról az 1920-as évekre néhány tízezer tonnára apadt. 1925-ben a forgalom 67 990 tonnát tett ki, 1926-ban 73 925, 1928-ban 87 709 tonnát, majd a világválság hatására rövidesen ez is csökkenni kezdett. 1932-ben a fiumei kikötő forgalma mindössze 48 315 tonnát tett ki és csak 1939-ben érte el a tíz évvel korábbi szintet (93 552 tonna).<sup>47</sup> Az első világháború előtti mutatóknak tehát még csak a közelébe sem ért a forgalom. Fiume fejlesztésében ugyanis a magyar állam érdekelt volt, ám az új geopolitikai környezetben a kikötő elvesztette gazdasági háttérét. Így szükségszerűen elkezdett leépülni, forgalma összezsugorodott, modernizálása mögött nem voltak valódi érdekek. Egykori jelentőségét a magyar állam mesterséges fejlesztése és a Kárpát-medence gazdasági szükséglete, főként világpiacon értékesíthető termelési többlete adta.

Mindezek mellett Fiume magyar használatának kérdése nem került le teljesen a politikai napirendről. Ez az igény a két világháború között többször is felmerült, hol illuzórikus, hol némileg konkrétabb formában. Előbbire talán a legjobb példa a Budapest–Fiume-csatorna megépítésének ötlete, ami a Balaton, Dráva, Száva és Kulpa érintésével jutott volna el

45 | BINÉT GYÖRGY 1930: *A fiumei kikötő forgalmáról és szerepéről*. Közgazdasági Szemle, p. 655.

46 | Uo. p. 650.

47 | BORRUSO, GIACOMO – MAGGI, GIORGIO – JAKOMIN, LIVIJ – KESIC, BLANKA – MENCER, IVAN – POCUCA, MILOJKA 1996: *North Adriatic ports: Trieste, Koper and Rijeka*. Camera di Commercio Industria, Artigianato e Agricoltura di Trieste, Trieste: p. 166.

a tengerhez nem kevesebb, mint 322 kilométer csatorna és 46 kilométer alagút megépítése, illetve jelentős szintkülönbségek – és persze a jugoszláv–magyar együttműködési nehézségek – remélt áthidalása után.<sup>48</sup> Ennél realisabb volt az Olaszországhoz közeledő magyar politika próbálkozása. Az 2350/1935. miniszterelnöki rendelet rendelkezett arról, hogy a Fiumén átmenő és Magyarországról származó vagy ide irányuló áruk „a közterhek és a forgalmi könnyítések tekintetében, valamint minden egyéb tekintetben ugyanolyan elbánásban fognak részesülni, mint az Olaszországból származó vagy olaszországi rendeltetésű hasonló áruk, és mindenesetre nem kevésbé kedvező módon fognak kezeltetni, mint bármely más országból származó, vagy más országba rendelt azonos áruk. E tekintetben nem tétetik különbség olasz lobogó vagy magyar lobogót viselő hajókon fuvarozott áruk között.” Egy hónappal később, az 5140/1935. ME rendelet rendelkezett a magyar vámhivatal helyzetéről is, amelynek neve Fiumei Magyar Királyi Fővámhivatal lett. A 1934. november 18-án kelt olasz–magyar egyezmény ideiglenes életbe léptetése után rövid időn belül a megállapodásokat véglegesítette is a fasiszta Olaszországhoz közel álló Gömbös Gyula és kabinetje. Fiume magyar exportja valóban emelkedni kezdett, 1936-ban közel 48 000 tonna gabona indult a kikötőbe, 1939-ben már közel 2,5-szer ennyi, mintegy 115 000 tonna.<sup>49</sup> Ekkorra azonban már lényegesen átalakultak a magyar külkereskedelem áruszállítási csatornáit. Az első világháború előtti állapotokhoz képest is érdekes Trieszt szerepe, ahol a magyar gabonaexport ugyanezekben az években 56 000 tonnáról 167 000 tonnára ugrott, vagyis nemcsak a fejlődés volt gyorsabb, hanem önmagában is nagyobb jelentősége volt, mint a fiumei kikötőnek. Ennél is fontosabb szerepet töltött be az 1930-as években kiépített Duna-tengerhajózás, melynek eredményeként a Duna torkolatában fekvő Braila magyar gabonaexportja az 1936. évi közel 200 000 tonnáról 1939-re elérte a 362 000 tonnát.<sup>50</sup> A megváltozott helyzethez tehát időközben alkalmazkodott – többek között – a magyar közlekedésügy is.

A háború után joggal állapította meg Kurt Berger a fiumei kikötő fejlődését feldolgozó kötetében, hogy – amint Ausztria esetében Trieszt, úgy – Fiume Magyarország ellátását, áruinak kivitelét látta el, vagyis fejlesztése államilag erősen támogatott, mondhatni mesterséges volt.<sup>51</sup> A kikötő korábbi jelentősége és szerepe tehát a világháború után gazdasági háttérvesztésével megszűnt. Nemcsak az igaz azonban, hogy Magyarország elveszítette Fiumét és Fiume elveszítette Magyarországot, hanem Magyarország elveszítette

48 | VITÁNYI BÉLA 1941: „*Kárpátoktól az Adriáig*” – *Magyar tengeri kikötőt az Adriához*. Adria Magyar Tengeri Kikötő Mozgalom, Budapest; SZŐCS JENŐ 1943: *Duna–Adria hajócsatorna*. Budapest.

49 | BORNEMISSZA Félix 1942: *Magyarország és a tengerhajózás*. Budapest: pp. 259–261.

50 | Uo. p. 259.

51 | BERGER, H. KURT (é. n.): *Der Hafen von Fiume*. p. 57.

tett egy teljes közlekedési ágazatot, a tengeri hajózást, melynek csak valamilyen halvány utóélete mutatkozik már majd a két világháború után (majd egy sajátos másodvirágzása a szocialista gazdasági rendszerben). Ennek az ágazatnak az összeomlása az ágazat szereplőin, a vállalatok tulajdonosi-pénzügyi hátterén túl nem volt hatástalan azokra a régiókra, termelőkre, gyárakra sem, amelyek működésében és áruik világpiacra juttatásában a tengerészet volt a fő közvetítő. Ebben az összetett folyamatban talán a tengerészet mérnöktársadalma volt az, amelyik a legsikeresebb tudott átmenteni valamit az egykori fumei korszakból és – a tengeri kikötő nélküli országban már természetesen eltérő helyzetben és új megoldásokkal (többek között a Duna-tengerhajózással) – sikeresen tudta tovább támogatni a magyar külkereskedelem és a magyar gazdaság igényeit a fumei tengerészetnél sokkal szerényebb keretek között egy jóval kisebb tengeri kereskedelmi flottával, immáron Fiume helyett Budapestről, illetve Csepelről.

**1. melléklet: A magyar kereskedelmi flotta hosszújratú és nagyparthajózási hajóinak sorsa az első világháború után**

<b>RÉGI CÉG</b>	<b>GŐZÖS MAGYAR NEVE</b>	<b>ÚJ CÉG</b>
<i>Adria Rt.</i>	<i>Adria</i>	<i>Adria S. A.</i>
<i>Adria Rt.</i>	<i>Andrássy</i>	
<i>Adria Rt.</i>	<i>Arad</i>	
<i>Adria Rt.</i>	<i>Árpád</i>	<i>Adria S. A.</i>
<i>Adria Rt.</i>	<i>Balaton</i>	<i>Adria S. A.</i>
<i>Adria Rt.</i>	<i>Báró Fejérváry</i>	<i>Adria S. A.</i>
<i>Adria Rt.</i>	<i>Báró Kemény 2</i>	<i>Adria S. A.</i>
<i>Adria Rt.</i>	<i>Báthori</i>	
<i>Adria Rt.</i>	<i>Buda 2</i>	
<i>Adria Rt.</i>	<i>Carola</i>	
<i>Adria Rt.</i>	<i>Deák</i>	<i>Adria S. A.</i>
<i>Adria Rt.</i>	<i>Duna</i>	<i>Adria S. A.</i>
<i>Adria Rt.</i>	<i>Ferencz Ferdinánd</i>	<i>Adria S. A.</i>
<i>Adria Rt.</i>	<i>Ferencz József király</i>	<i>Adria S. A.</i>
<i>Adria Rt.</i>	<i>Jókai 2</i>	<i>Adria S. A.</i>
<i>Adria Rt.</i>	<i>Kálmán király</i>	<i>Adria S. A.</i>
<i>Adria Rt.</i>	<i>Kassa</i>	<i>Adria S. A.</i>

	<b>GŐZÖS ÚJ NEVE</b>	<b>GŐZÖS TOVÁBBI SORSA</b>
	<i>Galvani</i>	<i>1923-ban Monfalconében szétbontva</i>
		<i>1916-ban San Giovanni di Medua-nál elsüllyedt</i>
		<i>1919. 03. 13-án Terschellingnél elsüllyedt</i>
	<i>Canova</i>	<i>1926. 10. 25-én eladták Anconába</i>
	<i>Aleardi</i>	<i>1925. 02. 15-én eladták Brazíliába</i>
	<i>Ariosto</i>	<i>1942. 02. 14-én Tunizéiánál elsüllyedt</i>
	<i>Mameli</i>	<i>1925. 02. 15-én eladták Brazíliába</i>
		<i>1914 szeptemberében Vigonál elsüllyedt</i>
		<i>1919. 10. 9-én eladták Brazíliába</i>
		<i>1916. 07. 22-én Antivarinál elsüllyedt</i>
	<i>Angelo Scarsellini</i>	<i>1925. 09. 5-én eladták Messinába</i>
	<i>Ugo Bassi</i>	<i>1941. 06. 28-án Droseinél elsüllyedt</i>
	<i>Adria</i>	<i>1937-ben eladták Triesztbe</i>
	<i>Carnaro</i>	<i>1925-ben eladták Triesztbe</i>
	<i>Manzoni</i>	<i>1924 áprilisában Fiumében szétbontották</i>
	<i>Alfieri</i>	<i>1935-ben szétbontották</i>
	<i>Tiepolo</i>	<i>1933-ban szétbontották</i>



RÉGI CÉG	GŐZÖS MAGYAR NEVE	ÚJ CÉG
<i>Adria Rt.</i>	<i>Kolozsvár</i>	<i>Adria S. A.</i>
<i>Adria Rt.</i>	<i>Lederer Sándor</i>	<i>Adria S. A.</i>
<i>Adria Rt.</i>	<i>Matlekovits</i>	
<i>Adria Rt.</i>	<i>Mátyás király</i>	<i>Adria S. A.</i>
<i>Adria Rt.</i>	<i>Nagy Lajos</i>	<i>Adria S. A.</i>
<i>Adria Rt.</i>	<i>Rákóczy</i>	<i>Adria S. A.</i>
<i>Adria Rt.</i>	<i>Stefánia</i>	<i>Adria S. A.</i>
<i>Adria Rt.</i>	<i>Szapáry</i>	<i>Adria S. A.</i>
<i>Adria Rt.</i>	<i>Széchenyi</i>	
<i>Adria Rt.</i>	<i>Szeged</i>	<i>Adria S. A.</i>
<i>Adria Rt.</i>	<i>Széll Kálmán</i>	
<i>Adria Rt.</i>	<i>Szent István 2</i>	<i>Adria S. A.</i>
<i>Adria Rt.</i>	<i>Szent László</i>	<i>Adria S. A.</i>
<i>Adria Rt.</i>	<i>Tibor 2</i>	
<i>Adria Rt.</i>	<i>Tisza</i>	<i>Adria S. A.</i>
<i>Adria Rt.</i>	<i>Vega</i>	<i>Adria S. A.</i>
<i>Adria Rt.</i>	<i>Zichy</i>	<i>Adria S. A.</i>
<i>Adria Rt.</i>	<i>Zrínyi</i>	<i>Adria S. A.</i>
<i>Magyar Kereskedelmi Bank Rt.</i>	<i>Indeficenter</i>	<i>Alfio Napoli</i>

	<b>GŐZÖS ÚJ NEVE</b>	<b>GŐZÖS TOVÁBBI SORSA</b>
	<i>Carducci</i>	<i>1946-ban szétbontották</i>
	<i>Tiziano</i>	<i>1943-ban Livorno felé elsüllyedt</i>
		<i>1917. 03. 03-án Nápoly felé elsüllyedt</i>
	<i>Boito</i>	<i>1930. 02. 20-án Punta Biancánál elsüllyedt</i>
	<i>Boccaccio</i>	<i>1932-ben szétbontották</i>
	<i>Cimaroza</i>	<i>1934-ben szétbontották</i>
	<i>Goldoni</i>	<i>1932-ben szétbontották</i>
	<i>Righi</i>	<i>1927. 07. 18-án Fiumében szétbontották</i>
		<i>1916-ban Portugália elfoglalta</i>
	<i>Pascoli</i>	<i>1941. 05. 07-én Sansegonál elsüllyedt</i>
		<i>1918. 04. 5-én Brazíliába eladták</i>
	<i>Petrarca</i>	<i>1943. 02. 15-én Punta Vergadoronál felrobbant</i>
	<i>Donizetti</i>	<i>1928-ban szétbontották</i>
		<i>1914-ben Bordeauxban elfoglalták</i>
	<i>Stoppani</i>	<i>1923 júniusában Monfalconében szétbontották</i>
	<i>Tasso</i>	<i>1932-ben La Speziaban szétbontották</i>
	<i>Volta</i>	<i>1923 szeptemberében Monfalconében szétbontották</i>
	<i>Rossini</i>	<i>1926-ban Giglionál leégett</i>
	<i>San Giovanni</i>	<i>1943. 05. 14-én Olbiánál elsüllyedt</i>

RÉGI CÉG	GŐZÖS MAGYAR NEVE	ÚJ CÉG
MHSZRt.	Buda	Prekomorska d. d.
MHSZRt.	Dunav	Prekomorska d. d.
MHSZRt.	Korana	
MHSZRt.	Olga	
MHSZRt.	Plitvice	Prekomorska d. d.
MHSZRt.	Zvir 2	Prekomorska d. d.
Magyar Keleti Rt.	Attila	
Magyar Keleti Rt.	Gróf Tisza István	Levante S. A.
Magyar Keleti Rt.	József Ágost Főherczeg	
Magyar Keleti Rt.	Kossuth	Levante S. A.
Magyar Keleti Rt.	Auguszta Főherczegnő	Atlantska Plovidba
Magyar Keleti Rt.	Corvin	Levante S. A.
Magyar Keleti Rt.	Erdély	Levante S. A.
Magyar Keleti Rt.	Kárpát	
Magyar Keleti Rt.	Kelet	Levante S. A.
Magyar Keleti Rt.	Orsova	Levante S. A.
Magyar Keleti Rt.	Tátra	
Magyar Keleti Rt.	Turul	

	<b>GŐZÖS ÚJ NEVE</b>	<b>GŐZÖS TOVÁBBI SORSA</b>
	<i>Rudnik</i>	<i>1933-ban La Speziaban szétbontották</i>
	<i>Dunav</i>	<i>1932-ben La Speziaban szétbontották</i>
		<i>1916-ban az antant Galaxidiben elfoglalta</i>
		<i>1915. 05. 28-án Malamocconál elsüllyedt</i>
	<i>Plitvice</i>	<i>1932-ben La Speziaban szétbontották</i>
	<i>Zvir</i>	<i>1925-ben Triesztbe eladták</i>
		<i>1914. 08. 25-én elfoglalták</i>
	<i>Conte Stefano Tisza</i>	<i>1933-ban Genovába eladták</i>
		<i>1916. 04. 22-én Scillynél elsüllyedt</i>
	<i>Kossuth</i>	<i>1933-ban Genovába eladták</i>
	<i>Izged</i>	
	<i>Corvin</i>	<i>1933-ban görögöknek eladták</i>
	<i>Levante</i>	<i>1935-ben olaszoknak eladták</i>
		<i>1914-ben angliában elfoglalták</i>
	<i>Orte</i>	<i>1933-ban eladták</i>
	<i>Orvieto</i>	<i>1935-ben olaszoknak eladták</i>
		<i>1915. 05. 23-án Olaszország elfoglalta</i>
		<i>1914 augusztusában Sydneyben elfoglalták</i>

RÉGI CÉG	GŐZÖS MAGYAR NEVE	ÚJ CÉG
<i>Oriente Rt.</i>	<i>Borneo</i>	<i>Oceana Tengerhajózási Rt.</i>
<i>Oriente Rt.</i>	<i>Java</i>	<i>Oriente S. A.</i>
<i>Oriente Rt.</i>	<i>Kobe</i>	<i>Oriente S. A.</i>
<i>Oriente Rt.</i>	<i>Luzon</i>	
<i>Oriente Rt.</i>	<i>Siam 2</i>	
<i>Oriente Rt.</i>	<i>Burma 2</i>	<i>Oriente S. A.</i>
<i>Atlantica Rt.</i>	<i>Atlantica</i>	
<i>Atlantica Rt.</i>	<i>Budapest</i>	
<i>Atlantica Rt.</i>	<i>Fiume</i>	<i>Fiumana S. A.</i>
<i>Atlantica Rt.</i>	<i>Gróf Khuen Héderváry</i>	<i>Fiumana S. A.</i>
<i>Atlantica Rt.</i>	<i>Gróf Serényi Béla</i>	<i>Fiumana S. A.</i>
<i>Atlantica Rt.</i>	<i>Kossuth Ferencz</i>	<i>Fiumana S. A.</i>
<i>Atlantica Rt.</i>	<i>Magyarország</i>	<i>Fiumana S. A.</i>
<i>Atlantica Rt.</i>	<i>Morawitz</i>	<i>Oceana Tengerhajózási Rt.</i>
<i>Atlantica Rt.</i>	<i>Polnay</i>	
<i>Atlantica Rt.</i>	<i>Szterényi</i>	<i>Fiumana S. A.</i>



	<b>GŐZÖS ÚJ NEVE</b>	<b>GŐZÖS TOVÁBBI SORSA</b>
	<i>Alföld</i>	<i>A hajót 1917-ben az USAban eladták, így lett Oceana hajó</i>
	<i>Java</i>	<i>1934-ben eladva Velencébe</i>
	<i>Kobe</i>	<i>1934-ben szétbontották</i>
		<i>1915. 05. 23-án Livornoban elfoglalták</i>
		<i>1917. 09. 24-én az USAban eladták</i>
	<i>Burma</i>	<i>1941. 01. 21-én Puerto Santa Marianál hajótörést szenved</i>
		<i>1919-ben a Francia kormány elkobozta</i>
		<i>1917-ben az USAban eladták</i>
	<i>Fiumana</i>	<i>1944. 03. 10-én Ragúzánál elsüllyedt</i>
	<i>Atlantica</i>	<i>1933-ban Splitbe eladták</i>
	<i>Danubio</i>	<i>1932-ben Londonba eladták</i>
	<i>Alberto Fassini</i>	<i>1932-ben Genovába eladták</i>
	<i>Ungheria</i>	<i>1931. 06. 14-én Quessantnál elsüllyedt</i>
	<i>Morawitz</i>	<i>A hajót 1917-ben az USAban eladták, így lett Oceana hajó</i>
		<i>1914-ben Angliában elfoglalták</i>
	<i>Budapest</i>	<i>1932-ben Piraeusba eladták</i>

Megjegyzés: A táblázat a kereskedelemben részt vett vállalatok hajóit mutatja be, nem tér ki azokra a gőzhajókra, amelyek ipari vállalatok, vagy a hatóság tulajdonában álltak. Forrás: DAR. 46. 241: Lajstromkönyv; hajoregiszter. hu

**2. melléklet: A magyar kereskedelmi flotta kisparthajózási vállalata – a Magyar-Horvát Tengeri Gőzhajózási Rt. – hajóinak sorsa az első világháború után**

	<b>GŐZÖS</b>	<b>REKVIRÁLÁS KEZDETE</b>	<b>LOBOGÓ A REKVIRÁLÁS ALATT</b>
MHRt.	<i>Abbazia 2</i>	1918. dec. 3.	SZ-H-SZ
MHRt.	<i>Almádi</i>	1918. dec. 3.	SZ-H-SZ
MHRt.	<i>Bakar</i>	1918. dec. 3.	SZ-H-SZ
MHRt.	<i>Brassó</i>	1918. dec. 3.	SZ-H-SZ
MHRt.	<i>Budapest</i>	1918. dec. 5.	Olaszország
MHRt.	<i>Cirkvenica</i>	1918. nov. 30.	SZ-H-SZ
MHRt.	<i>Croatia</i>	1918. dec. 5.	Olaszország
MHRt.	<i>Dalmazia</i>	1918. dec. 5.	USA
MHRt.	<i>Dániel Ernő</i>	1918. dec. 5.	USA+Olaszország
MHRt.	<i>Duna</i>	1919	Franciaország
MHRt.	<i>Drava 2</i>	1918. dec. 3.	USA
MHRt.	<i>Fiume</i>	1918. dec. 5.	USA+Olaszország
MHRt.	<i>Füred</i>	1918. dec. 3.	USA
MHRt.	<i>Gödöllő</i>	1918. dec. 3.	Franciaország
MHRt.	<i>Hegedűs Sándor</i>	1918. dec. 3.	Olaszország
MHRt.	<i>Hrvat 2</i>	1918. dec. 3.	SZ-H-SZ
MHRt.	<i>Hungaria</i>	nem lett rekvirálva	

	REKVIRÁLÁS VÉGE	ÚJ TULAJDONOS	ÚJ NÉV
	1920. okt. 1.	Jadranska d. d.	Učka
	1923. január 31.	Jadranska d. d.	Bled
	1920. jún. 25.	Brodarsko Boka d. d.	Sitnica
	1921. jún. 27.	Jadranska d. d.	Cetinje
	1920. dec. 31.	Jadranska d. d.	Slavonija
	1921. jún. 19.	Jadranska d. d.	Crikvenica
	1921. feb. 26.	Jadranska d. d.	Hrvatska
	1920. szept. 10.	Jadranska d. d.	Dalmacija
	1920. jún. 4.	Jadranska d. d.	Sumadija
	1922	Jadranska d. d.	Morava
	1921. jún. 19.	Jadranska d. d.	Drava
	1921. márc. 27.	Jadranska d. d.	Sušak
	1923. január 31.	Jadranska d. d.	Plav
	1918. dec. 24.	Jadranska d. d.	Zagreb
	1921. júl. 6.	General Shippin Agency Valetta	Ljubljana
	1923. feb. 3	Jadranska d. d.	Hrvat
		Jadranska d. d.	Beograd

	<b>GŐZÖS</b>	<b>REKVIRÁLÁS KEZDETE</b>	<b>LOBOGÓ A REKVIRÁLÁS ALATT</b>
MHRt.	<i>Hunyad</i>	<i>nem lett rekvirálva</i>	
MHRt.	<i>Istriano</i>	<i>1918. dec. 3.</i>	<i>USA</i>
MHRt.	<i>Knin</i>	<i>1918. dec. 3.</i>	<i>Olaszország</i>
MHRt.	<i>Kupa</i>	<i>1915. 12. 29-én Cattaronal torpedótalálat érte</i>	
MHRt.	<i>Liburnia</i>	<i>1918. dec. 3.</i>	<i>SZ-H-SZ</i>
MHRt.	<i>Lika</i>	<i>1918. dec. 3.</i>	<i>USA+Olaszország</i>
MHRt.	<i>Lomnicz</i>	<i>nem lett rekvirálva</i>	
MHRt.	<i>Lovrana</i>	<i>1919</i>	<i>Franciaország</i>
MHRt.	<i>Magyar</i>	<i>nem lett rekvirálva</i>	
MHRt.	<i>Maros</i>	<i>1918. dec. 5.</i>	<i>Franciaország</i>
MHRt.	<i>Nehaj</i>	<i>1918. dec. 3.</i>	<i>SZ-H-SZ</i>
MHRt.	<i>Novi</i>	<i>1918. dec. 6.</i>	<i>Olaszország</i>
MHRt.	<i>Pannónia</i>	<i>1918. dec. 3.</i>	<i>Olaszország</i>
MHRt.	<i>Pola</i>	<i>1918. dec. 3.</i>	<i>SZ-H-SZ</i>
MHRt.	<i>Pozsony</i>	<i>1916. 08. 16-án Durazzonál elsüllyedt</i>	
MHRt.	<i>Salona</i>	<i>1918. dec. 5.</i>	<i>Franciaország</i>
MHRt.	<i>Senj 2</i>	<i>1918. nov. 10.</i>	<i>USA+Olaszország</i>
MHRt.	<i>Sirály</i>	<i>1918. dec. 3.</i>	<i>USA+Olaszország</i>

	REKVIRÁLÁS VÉGE	ÚJ TULAJDONOS	ÚJ NÉV
		<i>Jadranska d. d.</i>	<i>Jugoslavija</i>
	1921. júl. 5.	<i>Jadranska d. d.</i>	<i>Istrianin</i>
	1921. júl. 2.	<i>Jadranska d. d.</i>	<i>Knin</i>
	1919. szept. 1.	<i>Jadranska d. d.</i>	<i>Jadran</i>
	1921. júl. 4.	<i>Jadranska d. d.</i>	<i>Lika</i>
		<i>Jadranska d. d.</i>	<i>Topola</i>
	1922	<i>Brodarsko Boka d. d.</i>	<i>Bistrica</i>
		<i>Jadranska d. d.</i>	<i>Sloboda</i>
	1918. dec. 27.	<i>Jadranska d. d.</i>	<i>Soca</i>
	1921. máj. 31.	<i>Jadranska d. d.</i>	<i>Nehaj</i>
	1921. júl. 4.	<i>Jadranska d. d.</i>	<i>Novi</i>
	1920. jún. 2.	<i>Jadranska d. d.</i>	<i>Sarajevo</i>
	1920. júl. 16.	<i>Jadranska d. d.</i>	<i>Krk</i>
	1918. dec. 24.	<i>Jadranska d. d.</i>	<i>Salona</i>
	1921. jún. 7.	<i>Jadranska d. d.</i>	<i>Senj</i>
	1920. márc. 11.	<i>Jadranska d. d.</i>	<i>Kraljevica</i>



	<b>GŐZÖS</b>	<b>REKVIKÁLÁS KEZDETE</b>	<b>LOBOGÓ A REKVIKÁLÁS ALATT</b>
MHRt.	<i>Skodra</i>	1918. dec. 3.	SZ-H-SZ
MHRt.	<i>Sparta</i>	1918. dec. 3.	Franciaország
MHRt.	<i>Stefania</i>	1918. nov. 30.	SZ-H-SZ
MHRt.	<i>Szamos</i>	1918. dec. 3.	SZ-H-SZ
MHRt.	<i>Sava</i>	1918. dec. 3.	Olaszország
MHRt.	<i>Tátra</i>	1918. dec. 3.	USA
MHRt.	<i>Tihany</i>	1917. 02. 12-én Cattaronál elsüllyedt	
MHRt.	<i>Valona</i>	1918. 10. 14-én Sebeniconál elsüllyedt	
MHRt.	<i>Velebit</i>	1918. dec. 3.	USA
MHRt.	<i>Venezia</i>	1918. dec. 3.	SZ-H-SZ
MHRt.	<i>Vértess</i>	1918. dec. 5.	Franciaország
MHRt.	<i>Villám</i>	1918. nov. 30.	USA+Olaszország
MHRt.	<i>Visegrád</i>	1918. dec. 5.	Franciaország
MHRt.	<i>Zagreb</i>	1917. 01. 14-én a Planka-foknál elsüllyedt	
MHRt.	<i>Volosca</i>	nem lett rekvirálva	

Forrás: DAR.JU-10; hajoregizster.hu

	REKVIRÁLÁS VÉGE	ÚJ TULAJDONOS	ÚJ NÉV
	1920. júl. 16.	Jadranska d. d.	Skodra
	1918. dec. 27.	Jadranska d. d.	Srbin
	1921. máj. 12	Jadranska d. d.	Bakar
	1920. ápr. 22.	Jadranska d. d.	Trsat
	1921. ápr. 1.	Brodarsko Boka d. d.	Morava
	1921. júl. 3.	Jadranska d. d.	Triglav
	1921. jún. 27.	Jadranska d. d.	Velebit
	1921. máj. 31.	Jadranska d. d.	Sava
	1918. dec. 24.	Jadranska d. d.	Vardar
	1920. ápr. 13.	Jadranska d. d.	Slovenac
	1918. dec. 21.	Jadranska d. d.	Karagjorgje
		Jadranska d. d.	Primorje

## Felhasznált források

### Levéltári iratok

- HR. DAR. 46.: Pomorska oblast za Ugarsko-hrvatsko primorje u Rijeci. – A Fiumei Magyar Királyi Tengerészeti Hatóság iratai.
- HR. DAR. 700.: Ugarsko-hrvatsko dioničko društvo za slobodnu plovidbu (Sušak) – A Magyar-Horvát szabadhajózási Rt. iratai.
- HR. DAR. 703.: Jadranska plovidba Sušak 1923 – 1963 – A Jadranska plovidba Rt. iratai.
- HR. DAR. 714.: „Orijent” brodersko d.d. Sušak – az Oriente Rt. iratai.
- HR. DAR: JU–10. Ufficio di Porto. – Révkapitányi iratok.
- HR. DAR. PO–3. Parobrodarsko poduzeće „Adria” (Rijeka) – Az Adria Rt. iratai.
- HR. DAR. PO–18: Ugarska opća kreditna banka. Podružnica Rijeka 1925 – 1964 – A Magyar Általános Hitelbank fiumei fiókjának iratai.
- DARJU-9 1915. I. 453
- DARJU-9 1916 I. 29.
- MMKM. KEZ: A Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Archívuma, Kézirattár. 680.
- MNL. OL. Z–58. 275–144–7.t: A Magyar Keleti Tengerhajózási Rt. iratai 1905–1944.
- MNL. OL. Z–77. 166: Az Adria S. A. di Navigazione Marittima di Fiume iratai.

### Szakirodalom

- A m. kir. kormány 1915–1918. évi működéséről és az ország közállapotáról szóló jelentés és statisztikai évkönyv.* 1924, Athenaeum, Budapest.
- BORNEMISSZA FÉLIX 1942: *Magyarország és a tengerhajózás.* Budapest
- BORRUSO, GIACOMO – MAGGI, GIORGIO – JAKOMIN, LIVIJ – KESIC, BLANKA – MENCER, IVAN – POCUCA, MILOJKA 1996: *North Adriatic ports: Trieste, Koper and Rijeka.* Camera di Commercio Industria, Artigianato e Agricoltura di Trieste, Trieste.
- BINÉTY GYÖRGY 1930: A fiumei kikötő forgalmáról és szerepéről. *Közgazdasági Szemle.*
- BERGER, H. KURT (é. n.): *Der Hafen von Fiume.* s.l.
- CASTELLI, NEREO – GELLNER, ERNESTO 1991: *Armatori liberi.* Trieste.
- ERDŐSI FERENC 2020: *Fiume Magyarország világra nyíló tengeri kapuja, a 20. század elején.* Területi Statisztika, 2020/6. 742-759.
- HORVÁTH JÓZSEF 2003: *A magyar Fiume végnapjai 1914–1924.* Hadtörténelmi Közlemények, 1. sz.

- KÁDÁR FERENC 1975: *A magyar tengeri hajózás története*. Gépipari Tudományos Egyesület, Budapest
- Magyar Statisztikai Évkönyv az 1913. évre, 1913, Fiume
- Magyar Tengerészeti Évkönyv az 1915. évre. 1915, Fiume
- MANDELLO GYULA 1917 (szerk.): A tengeri fuvardíjak emelkedése 1916-ban. *Közgazdasági Szemle*, 58. kötet, Budapest
- ORDASI ÁGNES 2019 (szerk.): *Egan Lajos naplója – Impériumváltások Fiumében a kormányzóhelyettes szemével (1918–1920)*. MTA Bölcsészettudományi Kutatóközpont, Budapest.
- PELLES MÁRTON 2017a: A fiumei Kőolajfinomítógyár Rt. és a Photogen Forgalmi Rt. története (1882–1920). In: Keresztes, Gábor (szerk.): *Tavaszi Szél Konferenciakiadvány*. 2. Doktoranduszok Országos Szövetsége, Budapest: pp. 396–403.
- PELLES MÁRTON 2017b: *A fiumei autonómia törekvések gazdasági vetülete a múlt század elején – az Ineficienter gőzös hajó- és áruforgalma 1901–1914 között*. Köztes-Európa Társadalomtudományi folyóirat, 21. sz.: pp. 47–54.
- PELLES MÁRTON 2019: Az olaszok: a fiumei kérdés 1914-től 1918 szeptemberéig. In: Gulyás László (szerk.): *A Trianoni békediktátum története hét kötetben. – I. kötet. Trianon nagy háború alatti előzményei, az Osztrák–Magyar Monarchia bukása 1914–1918*. S-Paw nyomda, Szeged: pp. 386–389.
- PELLES MÁRTON – ZSIGMOND GÁBOR 2018: *A fiumei magyar kereskedelmi tengerészet története (1868–1918)*. *The Hungarian Maritime Trade History of Fiume (1868–1918)*. Pro Pannonia. Pécs.
- PELLES MÁRTON – ZSIGMOND GÁBOR 2019: *Egy sikeres magyar közlekedés és gazdaságfejlesztési beruházás. A fiumei magyar kereskedelmi tengerészet eredményei (1868–1913)*. Közlekedés- és Technikatörténeti Szemle: pp. 71–95.
- SZŐCS JENŐ 1943: *Duna–Adria hajócsatorna*. Budapest
- VITÁNYI BÉLA 1941: „Kárpátoktól az Adriáig” – Magyar tengeri kikötőt az Adriához. Budapest, Adria Magyar Tengeri Kikötő Mozgalom
- ZSIGMOND GÁBOR 2011: *A magyar kereskedelmi tengerészet az első világháborúban*. Doktori értekezés.
- ZSIGMOND GÁBOR 2014: *Az első világháború első magyar tengerészeti vesztesége*. Hadi-technika 2014/6
- ZSIGMOND GÁBOR 2015: *Az osztrák–magyar katonai tengeri utánpótlás-szállítások az első világháborúban*. Katonai Logisztika, 2. sz.: pp. 215–228.





## **PÉTERFFY-CSERHÁTI KATALIN**

### **A megcsonkított államvasutak társadalma időben és térben – A Magyar Királyi Államvasutak gazdasági és társadalmi helyzete 1918 és 1927 között**

Kelety Dénes MÁV elnök *A megcsonkított államvasutakról* címmel 1921 tavaszán jelentette meg összefoglalóját, melyben a magyar államvasutakat ért első világháború utáni és egyben Trianon veszteségeit összegezte, komplexen. Jelen tanulmányban arra teszünk kísérletet, hogy a békeszerződés társadalmi, ezen belül is a vasutas társadalom vetületét ismertessük 1918 és 1927 között, azaz a megszálló csapatok megjelenésétől egészen a MÁV által megállapított kérdés lezárásának időpontjáig. A vasúti közlekedésben az idő és a tér érzékelése meghatározó tényező, melyet a világháború és az azt követő időszak több esetben is megváltoztatott. Az összeomlás és a békeszerződés következményeképpen megszűnt a korábban egységes hálózatrendszer, a megcsonkított ország vasúti rendszerét újjá kellett szervezni, összegezve a veszteségeket és működtetni, melyet számos tényező akadályozott. Az utódállamoknak a területükhöz csatolt vasútvonalakat integrálni kellett közlekedési rendszerükbe, amelybe beletartozott volna a szaktudással rendelkező, egykori államvasutak személyzetének alkalmazása is.

## **KATALIN PÉTERFFY-CSERHÁTI**

### **The society of the mutilated state railways in time and space – The economic and social status of the Hungarian Royal Railways between 1918 and 1927**

Dénes Kelety, president of MÁV (Hungarian Railways), published a comprehensive report entitled “The mutilated state railways” in the spring of 1921, giving a complex summary of the losses of the Hungarian state railways after World War I and Trianon. In this study, we attempt to describe the social aspect of the peace treaty, including that of the railway society, between 1918 and 1927, i.e., from the appearance of the occupying forces until the conclusion of the issue raised by MÁV. In rail transport, the perception of time and space is crucial because it was altered several times by the world war and the period that followed. As a result of the collapse and the ensuing peace treaty, the previously unified network system no longer existed, the railway system of the mutilated country had to be reorganised, aggregating the losses, and operated, which was prevented by several factors. The successor states had to integrate the railway lines running on the territory attached to their country into their transport systems, which would have included employing the skilled personnel from the former state railways.

1. A Szerb-Horvát-Szlovén királysághoz csatolt Zenta vasútállomása  
1924-ben a MÁV-tól elvett 375-ös mozdonnyal. Tripolszki Dalibor/Fortepan



Péterffy-Cserháti Katalin

# A MEGCSONKÍTOTT ÁLLAMVASUTAK TÁRSADALMA IDŐBEN ÉS TÉRBEN

A Magyar Királyi Államvasutak  
gazdasági és társadalmi helyzete  
1918 és 1927 között

A magyar államvasutak társadalomtörténeti szegmense – hasonlóan az első világhégés utáni menekültügyhöz<sup>1</sup> – a tudományosan kevésbé feltárt kutatási területek közé tartozott és tartozik jelenleg is, holott a dualizmus legnagyobb és legtöbb embert foglalkoztató magyarországi vállalata volt, gazdag iratanyagainak kutatását külön irattár teszi lehetővé. Az első világháború és a trianoni békeszerződés centenáriuma kapcsán számos konferencia került megrendezésre, amely a világháború elemzésének különböző dimenzióit, időszakait és következményeit tette a vizsgálatok tárgyává, a legfőbb „logisztikai eszközt”, a vasutat is több aspektusból bemutatták. Ritka volt azonban az olyan előadás, tanulmány, amely annak társadalmi következményeivel foglalkozott volna, például a menekült vasúti alkalmazottak kérdésének a vizsgálatával.<sup>2</sup> Ha az adott kérdéssel foglalkoztak is, leginkább a vagonlakókat vizsgálva tették mindezt.

## A tér és idő fogalma a vasutaknál

A főcímben Kelety Dénes MÁV-elnök<sup>3</sup> 1921-ben megjelent összegzésére utalunk, amely a szétszakított, vesztes államvasutak helyzetét ismertette térben és időben. Mielőtt részletesen taglalnánk Kelety összefoglalóját, fontos megvizsgálnunk nagy vonalakban milyen szerepet is tölthetett be a vasút az emberek idő- és térérzékelésében, illetve milyen változások következtek be a világháború kitörésével és annak elvesztésével.

1| Kovács Éva történész véleménye szerint a trianoni szerződés társadalomtörténeti szegmense is ezek közé tartozik. – KOVÁCS ÉVA 2010: Trianon traumatikus emlékezetéről. *Limes*. 20. évf. 4. sz.: p. 9.

Az utóbbi években a témában megjelent könyveket, tanulmányokat vizsgáljuk, akkor ez a kérdés egyre jobban megoldódni látszik. Lásd az alábbi néhány példát: KUNT GERGELY (szerk.) 2018: Trianon arcai – Naplók, visszaemlékezések, levelek. Libri, Budapest; DÉKÁNY ISTVÁN 2018: Trianoni árvák. Noran Libro Kft., Budapest; UJVÁRY GÁBOR 2019: Trianon és a magyar felsőoktatás I–II. Magyar Napló, Budapest; ABLONCZY BALÁZS 2020: Ismeretlen Trianon – Az összeomlás és a békeszerződés történetei 1918–1921. Jaffa Kiadó és Kereskedelmi Kft., Budapest.

2| Példaként említeném SZŰTS ISTVÁN GERGELY 2012: Vasutas vagonlakók és a MÁV menekültpolitikája, 1918–1924. *Múltunk*, 4. évf. 4. sz.: p. 89–112.

A menekültkérdés egyik legjelentősebb problémájaként ismert vagonlakókról, Dékány István forgatott filmet, Csonka vágányon címmel, amelynek kapcsán Várpalotán rendeztek kiállítást, „A Vagonba zárt nemzet – a Magyar Királyi Államvasutak megszállása és kirablása és a magyar exodus 1918–1920” címen, 2015. 05. 15-én nyitották meg. – [http://mandarchiv.hu/cikk/4135/A\\_Trianon\\_utani\\_vagonlakok\\_elete\\_film](http://mandarchiv.hu/cikk/4135/A_Trianon_utani_vagonlakok_elete_film). Utolsó elérés: 2020.04.17. Könyve a – fentebbiekben már említett – Trianoni árvák címmel 2018-ban jelent meg.

3| Komjátszegi Kelety Dénes 1919 októbere és 1927 között töltötte be a MÁV elnöki posztját. A vasúti szakosztály vezetője 1919 januárjától. A Tanácsköztársaság utáni dezorganizált MÁV újjászervezését hajtotta végre. Nevéhez köthető a Tanácskormány időszakában jelentős szerepet betöltő vasutasok elleni fegyelmi eljárások indítása és ezzel párhuzamosan a bűnösnek ítélt vasutasok tömeges elbocsátása is. – KOVÁCS LÁSZLÓ (szerk.) 2009: 140 év a Magyar Államvasutak vezetői 1868–2008. MÁV Zrt, Budapest: p. 66.



Az emberek időérzékelése az évszázadok folyamán változott, melyhez jelentős mértékben hozzájárult a vasúti közlekedés kiszámíthatósága.<sup>4</sup> A természeti időciklusokhoz alkalmazkodó agrártársadalom mellett megjelent a mesterséges óra szerinti időbeosztáshoz alkalmazkodó város lakó társadalom, azaz a modern társadalom óraorientált életvitele a 19. században. Magyarországon ez a szemlélet a 19. század közepén terjedt el, mikor az utazás már kiszámíthatóvá tette az indulás és érkezés időpontját. A menetrendhez kötött közlekedés megkövetelte a pontosságot, uniformizálta az időt, külön fogalomként megjelentetve a vasúti idő (időzóna) fogalmát,<sup>5</sup> bár a magyarországi vasútvonalakon egységesen csak 1891-ben jelenik meg a közép-európai időzóna, a vonatok olyan pontosak voltak, amihez órát lehetett igazítani.<sup>6</sup> A tér és az idő érzékelése a közlekedés egyik alaptétele. Ha mindezt kötött pálya tekintetében vizsgáljuk, akkor akaratlanul is Wolfgang Schivelbusch munkája *A vasúti utazás története* jut eszünkbe, amelyben a szerző külön fejezetet szán e fogalompár értelmezésére, megjegyezve, hogy a tér és az idő „megsemmisítése” a vasút hatásának fontos toposza volt. Bár a fejezet leginkább a vasúti utazás és egyben a közlekedés gyorsulására, illetve ezzel párhuzamosan a távolságok csökkenésére összpontosít, kiemeli az indulás és a cél fontosságát, hangsúlyozta a köztes tér megszűnését.<sup>7</sup> Kövér György úgy definiálja a tér fogalmát, hogy a történetírás által használt tér általában az államhatárok által kijelölt mező volt, amely azonban nem volt folytonos tér, azaz egy-egy sűrűn lakott település (esetünkben a vasútra kivetítve ez állomást jelent) megtörte a folytonosságot.<sup>8</sup> Ha megvizsgáljuk Magyarország történetének államhatárviszonyait (téruralmát), akkor az – a régió történetének megfelelően – folyamatosan változott és újrendeződött kisebb-nagyobb mértékben. 1914-ig szinte csak Ausztria/Német Birodalom volt állandó szomszédunk, még 1914-ig új/régi szomszédunk lett Oroszország és Szerbia, a berlini kongresszus döntései alapján megjelent Románia és Bosznia-Hercegovina. Bár arról sem szabad elfeledkezni, hogy a nemzetiségi törekvések fontos eszközeivé váló térképeken és a politikai szakirodalomban jelentek meg már

4| GYÁNI GÁBOR 2016: A történes ideje – a történész ideje. In: Fónagy Zoltán (szerk.): „Atyám megkívánta a pontosságot” Ember és idő viszonya a történelemben. Magyar Történelmi Társulat, MTA Bölcsészettudományi Kutatóintézet Történettudományi Intézet, Budapest: p. 12.

5| FÓNAGY ZOLTÁN 2016: „Mindennek megvan a maga ideje” Ember és idő viszonya a 19. századi Magyarországon. In: Uő (szerk.): „Atyám megkívánta a pontosságot” Ember és idő viszonya a történelemben. Magyar Történelmi Társulat, MTA Bölcsészettudományi Kutatóintézet Történettudományi Intézet, Budapest: pp. 75–100.

6| FRISNYÁK ZSUZSA 2016: Időzavarban: a vasút és a helyi idő. In: Fónagy Zoltán (szerk.): „Atyám megkívánta a pontosságot” Ember és idő viszonya a történelemben. Magyar Történelmi Társulat, MTA Bölcsészettudományi Kutatóintézet Történettudományi Intézet, Budapest: pp. 123–130.

7| SCHIVELBUSCH, WOLFGANG 2008: A vasúti utazás története. A tér és az idő iparosodása a 19. században. Napvilág Kiadó, Budapest: p. 41.

8| GYÁNI GÁBOR – KÖVÉR GYÖRGY 2001: Magyarország társadalomtörténete a reformkortól a második világháborúig. Osiris Kiadó, Budapest: p. 38.



új határok a dualizmus időszakában. A Nagy Háború elvesztésével a Monarchia nemzetei egymás után nyilvánították magukat szuverén államnak, köztük Magyarország is.<sup>9</sup>

Tanulmányunkban arra teszünk kísérletet, hogy ismertessük a harmadára csökkent államvasutak gazdasági és társadalmi helyzetét a megszállás és a trianoni döntés által, amely számos forgalmi nehézséget, emberi életek nyomorúságát, kettétörését okozta, mindezt a teljesség igénye nélkül.

## Az összeomlás

A Monarchia nemzetiségeinek önállósodásához hozzájárult, hogy Magyarország a világháború kitörése előtt két fontos problémával küzdött – Csepeli György szociológus szerint –, az egyik a nemzeti függetlenség, a másik a társadalmi struktúra kettősége volt, amit az első világháborúig nem sikerült megoldani. Azaz a gazdasági és társadalmi élet átalakulását nem követte a politikai.<sup>10</sup> A vasutas-társadalmon belüli helyzetet is jellemezte a kezdeti lelkesedés a háború iránt, ám a hátrország sűrűsödő problémái miatt a lelkesedés egyre alábbhagyott. 1918 augusztusában a konzervatív *Az Újság* című lap még több lappal egyetemben, arról cikkezett, hogy az antant felvetése, miszerint a háború kitörésével a Monarchia darabjaira bomlik, teljesen alaptalan volt.<sup>11</sup>

A villámháború stratégiájának összeomlásával az Osztrák–Magyar Monarchiának határainak védelmére kellett beilleszkedni. A politikai rendszerváltozások hatása a kötött pályán is megmutatkozott, a vesztes államnak több nehézséggel is meg kellett küzdenie, melyek közül az idegen megszállás bizonyult az egyik legnehezebb kérdésnek a kaotikus állapotok közepette, hiszen 1918 tavaszától a Monarchia nemzetiségei élvezhették az antantállamok támogatását.<sup>12</sup> Mindezt alátámasztja, hogy Tisza képviselőházi bejelentése után (1918. október 17.) a legfontosabb cél a béketörekvés volt, bár addig a kormány nem gondolta, hogy az ország integritását fenyegetné a békekötés. Kérdés volt azonban, hogy mindez milyen feltételek mellett történhetne, hiszen az antantállamok követeléseinek teljesítése az ország szétszakadását jelentette volna.<sup>13</sup>

9| HAJDÚ ZOLTÁN 2008: A Kárpát-medence államosodási folyamatainak változásai és történeti földrajzi elemzésük. Korall, 9. évf. 31. sz.: pp. 75–90.

10| CSEPELI GYÖRGY 2001: Szociálpszichológia. Osiris Kiadó, Budapest: p. 26.

11| *Az Újság*, 1918. 08. 04.: pp. 1–2.

12| A. SAJTI ENIKŐ 2004.: Impériumváltások, revízió, kisebbség. Magyarok a Délvidéken 1918–1947. Napvilág Kiadó, Budapest: p. 11.

13| GYÓRI SZABÓ RÓBERT 2011: A magyar külpolitika története 1848-tól napjainkig. Helikon Kiadó, Budapest: pp. 33–41.

Wilson 1918. október 28-i memorandumában vizsgálta a Monarchia tűzszüneti kérelmét.<sup>14</sup> Az amerikai elnök feltételeit és annak válaszána­k értelmezését olvashatjuk *Az Est* című napilap hasábjain a Monarchia békekérésére: „*Wilson válasza, a melyet a Monarchia békekérésére küldött, nagy meglepetést kelt, mert a semleges helyekről érkező jelentések alapján ennél sokkal kedvezőbb választ vártak. A válasz lényege röviden az, hogy most már egyedül a Wilson-féle januári pontozatok alapján nem lehet békét kötni, mert időközben a cseh-szlovák nemzeti tanácsot, mint tényleges hadviselő kormányt ismerte el Amerika, azonkívül elismerte a délszlávok nemzett szabadságra való törekvéseinek jogosságát is.*”<sup>15</sup> A Jászi-doktrína 1918 novemberétől próbált megegyezni és minél jobban mérsékelni az ellentéteket, de a román, szlovák, ruszin, német, vend és horvát vezetők nem jutottak megegyezésre a Jászi-féle minisztériummal, a háború alatti titkos megállapodásoknak köszönhetően Magyarország nem magyar többségű régióit magukénak vallották, amelyet novembertől kezdve katonai erővel el is foglaltak, az ezzel kapcsolatos tárgyalások sikertelennek bizonyultak.<sup>16</sup>

A nemzeti tanácsok szerveződése és elismerése mellett a vesztes ország megszállása is csak idők kérdése volt, például a szerb hadsereg főparancsnoka, Živojin Mišić már október 30. óta várt az előrenyomulásra, november 5-én meg is kezdte, az antant jóváhagyásával egészen a Marosig, de megszállta Baja, Pécs és Szabadka városát is.<sup>17</sup> A vasutas személyzet leváltása a nyílt pályán is zajlott, melyről *Az Est* cikkében is olvashatunk: „*Egy másik vasutas megmenekült a borzalmaktól. Szabadka felé vezette a vonatot, de egyik kollégája Vadkernél feltartóztatta. – Azonnal szállj le a vonatról, – mondotta – a vonatot majd tovább vezetem. A lakásodon már nyolc fehér gárdista vár és le akarnak szűrni, mert állítólag szídtad a szerbeket. Most a családodat kínozzák és elkobozták a lisztedet. A vonatvezető leszállt és most Budapesten várja a családját, amelyet nem engednek ki a kezeik közül a szerbek. [...] A szerbek különben minden újságot még a pályaudvaron elégetnek és a helyi lapoknak nem engednek írni a borzalmakról.*”<sup>18</sup>

A szerbek mellett a csehek is átlépték a történeti Magyarország határait 1918. november 11-én, területfoglalásaikat 1918. december 24-én hagyta jóvá az antant, a Vix-jegyzékben megjelölt területet 1919 januárjára foglalták el.<sup>19</sup>

14| MARTIN PEKÁR et al. 2011: Ethnic minorities in Slovakia in the years 1918–1945. A survey. Prešov. p. 41.

15| *Az Est*, 1918. 10. 22. 247. sz.: p. 2.

16| CSERHÁTI KATALIN 2018: Vasutas menekültek az első világháború és Trianon sodrában. In: Horváth Csaba – Imre Lászlóné – Majdán János – Varga Gábor (szerk.): Ezerarcú Vasút II. Fókuszban a vasúti építészet. Virágmandula Kft. Pécs: p. 382.

17| A. SAJTI 2004: p. 12.

18| *Az Est*, 1918. 11. 29.: p. 8.

19| NAGY TAMÁS 1996: A Kassa–Oderbergi Vasút rövid története. Belvedere Meridionale, 8. évf. 5–6. sz.: p. 60.

# MAGYAR SZENT KORONA ORSZÁGAINAK

## VASUTI HÁLÓZATA

(KÖLÖNÖS TEKINTETTEL AZ ÉPÍTÉS ÉS TÁRGYALÁS ALATT ÁLLÓ VASÚTVONALAKRA)

1917.

ÉVI JANUÁR HAVI ÁLLAPOT SZERINT.

SZERKESZTETTE: TOMINAC JÓZSEF.







**JELMAGYARÁZAT:**

- építés alatt levő vasutak
- Megtervezett és tárgyalás alatt álló vasutak
- MÁV. V. üzemben levő tulajdon vonalai (kettős vágány)
- (egy vágányú)
- - - - - Helyi érdekű vasutak MÁV. V. üzemben
- Magánvasutak üzemben

A románok ugyan 1916-ban aláírták az antanttal szövetségben a bukaresti békét,<sup>20</sup> azonban a változó hadi helyzet következtében a központi hatalmak minél hamarabb békét akartak keleten, hogy erejüket nyugaton összpontosítsák. A békének köszönhetően 1918 augusztus végén a német és a magyar fél még a Brassó–Predeál vasútvonal átadásáról tárgyalt.<sup>21</sup> Alig négy hónappal később, 1918. december elsején már Balázsfalván tüzték ki a román lobogót, a románok erődemonstrációját jelezte egy román főfelügyelőnek a kijelentése is, miszerint: „közleménye még ne tekintessék hivatalosnak, megjegyezte, hogy Magyarország »Erdély« részének Romániához való csatolása már befejezett tény és ezen vonal kezelését rövid időn belül a román vasutak fogják átvenni”. Bár ekkor még Predeálig magyar mozdonyokkal történt a vonattovábbítás magyar személyzettel, mivel Románia jelentős mozdonyhiánnyal küzdött.<sup>22</sup> A románok a csehekkel és a szerbekkel párhuzamosan szállták meg a történelmi Magyarország területét.

## Veszteségek

A világháború és annak elvesztése, a megszállások és annak tetőpontja a békeszerződés, a magyar társadalomban és gazdaságban egyaránt új helyzetet és egyben kihívást is teremtett.<sup>23</sup> A világháború végére Magyarország vasútvonali térszerkezetét két körgyűrű határozta meg, egy belső körgyűrű, amely Győr–Dombóvár–Baja–Szeged–Nagyvárad–Debrecen–Nyíregyháza–Miskolc–Bánréve–Rozsnyó–Losonc–Balassagyarmat–Ipolyág–Párkány–Komárom–Győr állomásokon keresztül, illetve egy külső, amely Pozsony–Kassa–Máramaros, Nagyvárad–Fiume–Nagykanizsa–Szombathely–Pozsony között húzódó 180–200 km-es vonalhosszt jelentett.<sup>24</sup>

A békeszerződés tervezete a körgyűrűk egységét megszüntette, amely ellen Vasdinnyey minisztertanácsos is tiltakozott, kijelentésével lényegre törően vázolta a békeszerződés

20| Az 1916-os román betörés után az államvasutaknál folyamatosan megfigyelték a nem magyar nemzetiségű alkalmazottakat az üzletvezetőségek (vidéki igazgatóságok), melyről folyamatosan jelentettek az Igazgatóság felé. – MNL OL Z 1521 Magyar Államvasutak Igazgatósága. Elnöki iratok 1.cs. (1916–1917). 190/elk 1917: Román nemzetiségű alkalmazottak megfigyelése ügyében jelentés.

21| IVÁNYI EMMA 1960: Magyar minisztertanácsi jegyzőkönyvek az első világháború korából 1914–1918. Akadémia Kiadó, Budapest: pp. 415–417.

22| MÁVKI – Magyar Államvasutak – NF.10001. Naplószerű feljegyzések 2. kötet 1918. december. (továbbiakban: NF.2.) Az ellenséges megszállások következtében a vasút üzemi szolgálatában és igazgatásában előidézett nehézségekről, jogtalan és erőszakos beavatkozásokról és az államvasutak tiltakozásáról. p. 3., 26.

23| BÓDY ZSOMBOR (szerk.) 2018: Háborúból békébe. A magyar társadalom 1918 után. MTA Bölcsészettudományi Kutatóközpont Történettudományi Intézet, Budapest: pp. 7–8.

24| MAJDÁN JÁNOS 2002: A vasút szerepe a határok kialakulásában. In: Pásztor Cecília (szerk.): „...ahol a határ elvált” Trianon és következményei a Kárpát-medencében. Nagy Iván Történelmi Kör – Nógrád Megyei Levéltár. Balassagyarmat–Várpalota: pp. 100–103.



aláírása utáni közlekedési helyzetet: „Évtizedek céltudatos munkájával tervszerűen kiépített vasúti hálózatunkat az új határok oly módon csonkítanak meg, hogy abból közgazdaságunk számára nagyrészt használhatatlan, úgy műszaki, mint forgalmi és pénzügyi szempontból elértéktelenedő, torz, csonkok maradnának meg. Budapestnek, mint az ország közgazdasági gócpontjának kifejlesztése érdekében megindokolt centralizáció vasúti politika eredményezte azt, hogy jóformán összes fontosabb vasútvonalaink Budapestről, mint centrumból sugárszerűen ágazik szét az országhatárok felé. [...] E főközlekedési ereket a tervezett új határmegállapítás oly módon szeli át és darabolja szét, hogy a hálózat szervez összeköttetése megszűnővén, az szétesik. [...] Van olyan vonal is, a mely oly módon csonkítattnék meg, hogy elágazó állomástól elvágtatván, teljesen hasznavetetlen lesz, s teljesen új, igen költséges vonal építése válnék szükségessé. [...] Ezen csonka hálózat egyes vonalait oly nagy beruházási és fenntartási költségeket emésztő létesítmények fogják terhelni, a melyek nincsenek arányban a meghagyott kis vonaldarabok jövedelmével. Ilyen módon a csonka hálózat üzeme veszteséggel fog járni. [...] Elszakítattnak egyes nagyfontosságú vonatatótelepek, /:fűtőházak, szén és vízlevezető telepek, a melyek lebonyolítása nélkül üzem lebonyolítása súlyos nehézségekkel fog járni. [...] A megmaradó vasúthálózaton a vonatás a megmaradó szénbányák silányabb minőségű, fiatal /harmadkori:/ szénanyag miatt évtizedek előtti állapotába visszasüllyedni. Azon követelés, hogy a szövetséges hatalmak vonatai és közvetlen kocsijai régi átmenő /:express és gyorsvonataink sebességével továbbítassanak, nem lesz emiatt teljesíthető. [...] Megmaradó vasúti hálózatunk az öt éves háború, s azt követő kommunizmus rombolásai, valamint a román hadsereg requirálásai miatt – úgy létesítményeit tekintve teljesen lerongyolt állapotban van [...]”<sup>25</sup>

Az új határok az alábbiak voltak: Északon: Komárom, Szob, Salgótarján, Drégelypalánk, Ipolytarnóc, Bánréve, Tornanádaska, Hidasnémeti, Sátoraljaújhely. Keleten Záhony, Ágerdőmajor, Lajta, Csenger, Nyíradony, Barantóhely, Nagyléta-Vértes, Nagykereki, Ártánd, Kőrösharsány, Kötegyán, Dénes-major, Lökösháza, Elek, Battonya, Magyarcsanád, Makó. Délen: Szeged, Szeged-Rókus, Kisszállás, Jánoshalma, Sárpilis-Óberek, Mórág, Abaliget, Szentlászló, Szulok, Erdősokonya, Gyékényes. Nyugaton: Rédics, Dávidháza-Kotormány, Oroszvár, Köpcseny.<sup>26</sup> Határon kívülre került az államvasutak dési, érsekújvári, fumei, kolozsvári, piski, sátoraljaújhelyi, szabadkai, temesvári és zágrábi főműhelye is.<sup>27</sup>

25| MÁVKI – Magyar Államvasutak – NF.10002. Naplószerű feljegyzések 15. kötet. Az ellenséges megszállások következtében a vasút üzemi szolgálatában és igazgatásában előidézett nehézségekről, jogtalan és erőszakos beavatkozásokról és az államvasutak tiltakozásairól. 1919 november hó. /Románok visszavonulása a demarkatios vonalra/ (továbbiakban NF. 15.) pp. 282–286.

26| Vasúti és Közlekedési Közlöny, 51. évf. 13. sz.: p. 49.

27| MEZEI ISTVÁN (szerk.) 2009: A magyar vasút krónikája a XX. században. MÁV Zrt. Vezérigazgatóság, Budapest: p. 74.

1. Baja—Kecskés—Munkács—Székesfehérvár helyi érdekl. vasút.
2. Békéscsaba—Kisbajcs—Körmend helyi érdekl. vasút.
3. Békés—Csanak helyi érdekl. vasút.
4. Buda—Ménfőcsanak—Sárvíz helyi érdekl. vasút.
5. Buda helyi érdekl. vasút.
6. Budapest—Kisbajcs helyi érdekl. vasút.
7. Budapest—Kisbajcs—Körmend helyi érdekl. vasút (közlekedési utasítás).
8. Budapest—Kisbajcs helyi érdekl. vasút.
9. Ceglédhelyi helyi érdekl. vasút.
10. Debrecen—Kisvárd helyi érdekl. vasút.
11. Debrecen—Kisvárd helyi érdekl. vasút.
12. Debrecen—Kisvárd helyi érdekl. vasút.
13. Debrecen—Kisvárd helyi érdekl. vasút.
14. Debrecen—Kisvárd helyi érdekl. vasút.
15. Debrecen—Kisvárd helyi érdekl. vasút.
16. Debrecen—Kisvárd helyi érdekl. vasút.
17. Eger—Pápa helyi érdekl. vasút.
18. Eger—Pápa helyi érdekl. vasút.
19. Eger—Pápa helyi érdekl. vasút.
20. Eger—Pápa helyi érdekl. vasút.
21. Eger—Pápa helyi érdekl. vasút.
22. Eger—Pápa helyi érdekl. vasút.
23. Eger—Pápa helyi érdekl. vasút.
24. Eger—Pápa helyi érdekl. vasút.
25. Eger—Pápa helyi érdekl. vasút.
26. Eger—Pápa helyi érdekl. vasút.
27. Eger—Pápa helyi érdekl. vasút.
28. Eger—Pápa helyi érdekl. vasút.
29. Eger—Pápa helyi érdekl. vasút.
30. Eger—Pápa helyi érdekl. vasút.
31. Eger—Pápa helyi érdekl. vasút.
32. Eger—Pápa helyi érdekl. vasút.
33. Eger—Pápa helyi érdekl. vasút.
34. Eger—Pápa helyi érdekl. vasút.
35. Eger—Pápa helyi érdekl. vasút.
36. Eger—Pápa helyi érdekl. vasút.
37. Eger—Pápa helyi érdekl. vasút.
38. Eger—Pápa helyi érdekl. vasút.
39. Eger—Pápa helyi érdekl. vasút.
40. Eger—Pápa helyi érdekl. vasút.
41. Eger—Pápa helyi érdekl. vasút.
42. Eger—Pápa helyi érdekl. vasút.
43. Eger—Pápa helyi érdekl. vasút.

# A magyar va



## JELMAGYARÁZAT.

- Állam**
  - Magyarországi**
  - A. M. Á. V. által kezelt vasút
  - A. M. Á. V. által kezelt vasút
  - Magyarországi vasút
  - Kisebbségi vasút
  - Vasút
- A határolásokról részletes felvilágosítást azonos címen azonos címen a Magyarországi Vasúttársaság nyújt.

Méretük — 1:1,050,000.  
Művészi rajt.



# sutak térképe.

## Színmagyarázat:

- Magyar királyi állomások.
- A magyar királyi állomások által kezelt helyi érdekű vasutak. — Ezek túlsófelén némelyik esetben fel vannak szerelve (1-63.)
- Magánvasutak.



## A budapesti pályaudvarok fekvése.



Az összeomlás és a békeszerződés okozta változások érzékeltetéséhez fontos megvizsgálunk az első világháború előtti, alatti és a trianoni békeszerződés utáni államvasutak üzemi adatait a statisztikai évkönyvek adatai lehetőségei által.

	1913	1916/1918	1921/1922	1926/1927
Megállóhelyek, állomások, pályaudvarok	1501	1576	576	601
Összvasúti vágányhálózat (km)	22 084	22 923	6182	8505
MÁV vágányhálózata (km)	8205	8272	3022	3056
Teherforgalom (tonna)	47 921 000	40 220 000	13 416 000	25 400 000
Személyforgalom (fő)	72 979 000	107 609 000	44 170 000	57 380 000
Személyzet (fő)	89 969	143 395	70 902	60 103
Járműállomány (db)	119 991	122 366	n. a.	77

3. ábra A Magyar Királyi Államvasutak első világháború előtti, alatti és utáni üzemi adatai<sup>28</sup>

A vasúthálózat csökkenésével, a vasútvonalak elcsatolásával értelem szerűen az állomások és vasúti felépítmények száma is csökkent. Az 1921-es üzleti évre a pályaudvarok, megállóhelyek és állomások száma majdnem a harmadára csökkent. A járműállomány csökkenése, ahogy az adatokból is kitűnik számottevő. Nem szabad figyelmen kívül hagyni azonban, hogy az államvasutak a bécsi repartíciós bizottság felé hamis statisztikai adatokat közölt 1920 és 1928 között, amit még a magyar kormány elől is eltitkolt, azaz

281 Magyar Statisztikai Évkönyv 1916. XXII. 1914. Szerk. és kiadó: A Magyar Kir. Központi Statisztikai Hivatal, Budapest: pp. 169–179.; Magyar Statisztikai Évkönyv 1924. XXIV., XXV., XXVI., 1916, 1917, 1918. Szerk. és kiadó: A Magyar Kir. Központi Statisztikai Hivatal, Budapest: pp. 127–132.; Magyar Statisztikai Évkönyv 1925. XXV., XVI., XXVII., XVIII., XIX., XXX. 1919., 1920., 1921., 1922. Szerk. és kiadó: A Magyar Kir. Központi Statisztikai Hivatal, Budapest: pp. 114–116. Magyar Statisztikai Évkönyv 1929. XXXV. 1927. Szerk. és kiadó: A Magyar Kir. Központi Statisztikai Hivatal, Budapest: pp. 139–142.



4. A megmaradt vasutasok (Készítette: Magyarország Területi Épségének Védelmi Ligája<sup>29</sup>)<sup>30</sup>

több kocsival rendelkezett, mint amennyivel rendelkezhetett volna, az utódállamoknak így 1926 és 1928 között az 5650 darab vagonból 1717-et át kellett adni.<sup>31</sup> Az államvasutak személyzetének létszáma 1918-ra meghaladta a 143 ezer főt, akik között már megtalálhatóak a műszaki területen dolgozó női alkalmazottak is.<sup>32</sup>

A MÁV üzemében megmaradt 6182 kilométernyi vágányhálózatból egyvágányú volt 2154, míg két- vagy többvágányú 868 kilométernyi volt. Az áttekinthetőség kedvéért külön

29| A liga feladata, hogy tudatosítsa a szellemi propaganda révén a nemzetiségekben és a külföldi tudományos körökben is az ország gazdasági egységének a tényét. – SÁNDOR CSILLA 2004: A Tevél – Magyarország Területi Egységének Védelmi Ligája 2. rész. Belvedere Meridionale, 16. évf. 1–2. sz.: pp. 14–15. A liga több plakátot is készített, például az elszakított vasútvonalokról, amely a Kiscelli Múzeum gyűjteményében található meg, illetve interneten: <http://www.kepkonyvtar.hu/?docId=13993>. Utolsó elérés: 2020. 06. 24.

30| Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, Plakátgyűjtemény 834.2.

31| EPERJESI LÁSZLÓ 2001: Közlekedéspolitika a két világháború között Magyarországon, vasút és gépjármű-közlekedés. In: A Közlekedési Múzeum Évkönyve XII. Közlekedési Múzeum. Budapest: pp. 179–180.

32| MEZEI 2009: p. 66.



feltüntettük az államvasutakra vonatkozó vágányhosszt is. A magán- és az államvasutak vonalhosszát befolyásolta az egyes vasúttársaságok tulajdonviszonyainak változása, például az Arad-Csanádi Vasút üzemeltetése kapcsán is hasonló eset történt.<sup>33</sup> A fentebbi táblázathoz kapcsolódva a következőben az elcsatolt vasútvonalak utódállamok szerinti bontása értelmezhető.

	ELSZAKADT VASÚTVONAL KILOMÉTERHOSSZA	ELSZAKADT ÁLLAMVASUTAK KILOMÉTERHOSSZA	AZ ELSZAKÍTOTT VASUTAK ÉRTÉKE (KORONA)
<i>Szerb-Horvát- Szlovén Királyság</i>	3830	1378	844 239
<i>Románia</i>	5501	2026	1 119 718
<i>Csehszlovákia</i>	3731	1885	1 132 245
<i>Ausztria</i>	409	46	62 350
<b>Összesen:</b>	<b>13 471</b>	<b>5335</b>	<b>3 148 552</b>

5. ábra Az elszakadt államvasutak adatai (1920 szeptember)<sup>34</sup>

Ahogy a táblázatból is kiolvasható Románia kapta az utódállamok közül a legtöbb vasútvonalat a maga 5501 kilométerével,<sup>35</sup> amely az elcsatolt vasúthálózat 41 százalékát jelentette. Romániát a Szerb-Horvát-Szlovén Királyság<sup>36</sup> (28,5%) és Csehszlovákia<sup>37</sup> (27,5%) követték, de még a háborút veszített Ausztria (3%) is kapott vasutat a szétdarabolt állam területéből. A 13 471 km elcsatolt vasútvonal 40 százaléka az államvasutak kezelésébe tartozott. Összehasonlításképpen, ma a MÁV vonalhossza 7242 km, GySEV magyarországi szakasza 443,5 km hosszúságú. A Kereskedelemügyi Minisztérium a legfontosabb feladatának tekintette a békeszerződés által kettészakított vasútvonalak összekötését.<sup>38</sup>

33| NAGY TAMÁS 2008: Az Arad-Csanádi Egyesült Vasutak története. Belvedere Meridionale, 20. évf. különszám: p. 57.

34| JELLÍNEK HENRIK 1920: A magyar vasútügy és jelentősége a békeszerződésben. Táltos Kiadó, Budapest: pp. 11–13

35| Az egykori magyar vasútállomások román elnevezését lásd: Vasúti és Közlekedési Közlöny, 52. évf. 11. sz.: p. 51.; 13. sz.: p. 61.

36| A Szerb-Horvát-Szlovén Királysághoz csatolt állomásnevek módosítását lásd: Vasúti és Közlekedési Közlöny, 52. évf. 14. sz.: p. 67.

37| A Csehszlovákiához csatolt állomások neveit lásd: Vasúti és Közlekedési Közlöny. 52. évf. 13. sz.: pp. 59–60.

38| ID. HORVÁTH FERENC 1996: Változások a magyar vasúthálózatban (1920–1945). Közlekedéstudományi Szemle, 46. évf. 4. sz.: p. 144.

## Szállítási problémák

Az elcsatolt területekről érkező menekültek szállításának egyik kulcskérdése a vagonok biztosítása volt. A tehervagonok mennyisége már a világháború előtt is problémát jelentett. Közel fél évvel a harcok megkezdése után például a kereskedelemügyi miniszter – a nagymértékű katonai igénybevétel miatt – a kocsihiány csökkentése céljából 4200 új tehervagon forgalomba állítását kérte a kormánytól. A vagonkérdés azonban továbbra sem oldódott meg, az országot élelmezni kellett, a vagonhiány még 1917-ben is burgonya-, káposzta-, gabonaellátási problémákat okozott, szállítás hiányában az állomáson romlottak meg.<sup>39</sup> A hadügyi prioritás mellett a hátország területére a háború végéig folyamatos volt a szállítás a hadművelleti területekről, illetve között, például menekültvonatok, fogolyvonatok révén.<sup>40</sup> A fentebb közölt első ábráról leolvasható, hogy az 1913/1914. évben 119 991 jármű állt rendelkezésre, melyből 86 434 teherkocsi és 3715 mozdony volt üzemben az államvasutak szolgálatában, 1917/1918. évben ez az arány: 122 366 darabból 106 331 teherkocsi és 4780 mozdony a járműállomány.<sup>41</sup> A járműállományt a megszálló csapatok elől az ország központi területére menekítették.<sup>42</sup> A nem evakuált járművek jelentős része a megszállott területről már nem tért vissza, így Pécsről például már 1919 márciusától nem volt megoldott a vonatok „leközlekedtetése”<sup>43</sup>.<sup>44</sup> Ahol pedig közlekedtek, ott a túlszűfoeltság miatt nem volt ritka a baleset, példaként említhetjük az egyik legsúlyosabb vasúti balesetet, a rákosit, ahol egyértelműen a túlszűfoeltság miatti tengelytörés okozta 28 ember halálát és 67 fő súlyos sebesülését.<sup>45</sup> A megszálló hatalmak az elfoglalt területeket sajátjuknak tekintették, ennek következtében már 1919 január végén megindultak a tárgyalások például a csehek esetében az általuk megszállt területek és a történeti Csehország vasútvonalainak összekapcsolásáról.<sup>46</sup> A vagonprobléma egyre súlyosabbá vált, 1919 októberére az élő állatokat – a korábbi gyakorlathoz visszatérve – ismét magas oldalfalú, nyitott tehervagonokban szállították.<sup>47</sup>

39| IVÁNYI 1960: p. 135–136.; 348–349.

40| NAGY TAMÁS 2015: A Monarchia vasútjai az első világháborúban. In: Kiss Gábor – Vincze Gábor (szerk.): „...Kedves bajtársim kössétek be sebem” A nagyháború emlékezete. Belvedere Meridionale, Ópusztaszer–Szeged: pp. 145–167.

41| Magyar Statisztikai Évkönyv 1924: p. 128.

42| MNL OL Z 1524 MÁV Bizalmas iratok MÁV Ig. 1006/1919; Hivatalból 1918. december 11-én megtartott üzletvezetői értekezletről felvett jegyzőkönyv.

43| Vasúti zsargon kifejezés.

44| MNL OL Z 1521 Magyar Államvasutak Igazgatósága. Elnöki iratok 2.cs. 268eln 1919; Littke pécsi üv közli hogy a francia missiót írásban informálta a megszálló csapatok rekvirálásairól és ennek következtében a vasútnál beállított helyzetről.

45| Budapesti Hírlap, 1918. 11. 07.: p. 9.

46| Vasúti és Közlekedési Közlöny, 50. évf. 10. sz.: p. 32.

47| MEZEI 2009: p. 72.

A megszállítás és az elcsatolás okozta magas személyzeti kiadások mellett, a drágulás okozta üzemi kiadások is jelentősen megnövekedtek.

ALAPANYAG	HÁBORÚ ELŐTTI ÁR (KORONA)	HÁBORÚ UTÁNI ÁR (KORONA)	DRÁGULÁS MÉRTÉKE (%)
Hazai szén (tonna)	38	500	1216
Külföldi szén (tonna)	42	1804	4200
Vasúti sín (métermázsza)	22	1300	5809
Talpfa (métermázsza)	11	85	673
Elsőrangú mozdony	270 000	5 000 000	1752
Vasúti teherkocsi	19 600	300 000	1431

6. ábra. Vasúti alapanyagok árdrágulása (1920 október)<sup>48</sup>

A gazdasági régiók egykori egységét szakította szét a békeszerződés, megszüntetve a közlekedési útvonalak hajdani egységét, melyet az infláció is súlyosbított.<sup>49</sup> Az üzemi koefficiens mértéke 1919 és 1920 között 195%, ami 1923 és 1924 között 159%-ra csökkent.<sup>50</sup> A legnagyobb drágulás<sup>51</sup> a vasúti szén- és talpfabeszerzést sújtotta. A szénhiány már a világháború időszakában is jelentős problémának bizonyult. A vasutak szénigénye 1917-ben meghaladta a 3 999 863 tonnát, 1918. november 5-én a MÁV másfél napnyi széntartalékkal rendelkezett, 1920 őszén a MÁV a gabonaszállításokat beszüntette, csak október végén indította meg. A megcsönkített vasutak szénigénye 1920-ban

48| Vasúti és Közlekedési Közlöny, 51. évf. 1. sz.: p. 4.

49| TOMKA BÉLA 2018: Az első világháború és a trianoni béke gazdasági hatásai Magyarországon. In: Bódy Zsombor (szerk.): Háborúból békébe: A magyar társadalom 1918 után. MTA Bölcsészettudományi Kutatóközpont Történettudományi Intézet, Budapest: p. 55.

50| Udvarhelyi Dénes 1988: A magyarországi vasúti közlekedés helyzete az I. világháborút követő időszakban és az 1929–1933. évi világgazdasági válság első éveiben. In: Mezei István (szerk.): Vasúthistoria Évkönyv 1988. Budapest: p. 321.

51| Az államvasutak pénzügyi helyzete az 1922-es hiperinfláció után még jobban romlott. – POGÁNY ÁGNES 2018: Az állami pénzpolitika Magyarországon, 1918–1924. In: Bódy Zsombor (szerk.): Háborúból békébe: A magyar társadalom 1918 után. MTA Bölcsészettudományi Kutatóközpont Történettudományi Intézet, Budapest: p. 81.

934 955 tonna volt.<sup>52</sup> Az elcsatolt területeken maradt a történeti Magyarország szénkészletének 75 százaléka, emiatt egyre sürgetőbbé vált a vasútvonalak villamosítása.<sup>53</sup> A nyersanyaghiány miatt külföldi behozatalra szorult az államvasutak talpfából is, melynek felmerült a kicserélése betontalpfára, amely hazai alapanyagokból is előállítható volt.<sup>54</sup> A kialakult kényszerhelyzet a vasúti innováció elősegítője is volt megoldásai révén.

## Menekültek

A háború végére a megszálló hatalmak előretörésével az ország egyik legfontosabb feladatává a menekültkérdés kezelése vált. A világháború kitörésével a kormánynak több alkalommal is megoldást kellett találnia az országba áramló menekültek helyzetére. A Galícia területéről érkező osztrák és az ország déli részéből, Horvátországból a Magyar Királyság belső részébe nyomuló menekültek ellátásáról is gondoskodni kellett. 1915 tavaszára az oroszok betörése miatt az északi és északkeleti vármegyék területéről is érkeztek menekültek, akiknek a gyermekeit kellett állami menhelyeknek gondozniuk, amíg nem oldódott meg visszatérésük és elhelyezésük. A gyermekek létszáma elérte az 1400 főt, ám 1915 őszére 250 fő körülire csökkent. 1916-tól a román betörés következtében az erdélyi területekről érkező menekültekről és internáltakról is gondoskodnia kellett a háborút viselő országnak (például szállítási és elszállásolás költségek). A háborús övezetből a lakosságot az ország belsejébe költöztették, a szállítások többsége vasúton zajlott, amely miatt a vasútvonalak még inkább túlszűfolttá váltak.<sup>55</sup> Miltényi János a Keleti pályaudvar állomásfőnöke így nyilatkozott a kialakult helyzetről: *„Éjszaka negyedháromkor érkezett be Arad felől az egyik vonat, amely körülbelül ezer menekültet hozott, akiknek legnagyobb része asszony és gyermek volt. A menekülők egy része a pályaudvarról elment a városba, a másik része pedig az éjszakát a várótermekben töltötte. Az asszonyok igen sok poggyászt, élelmiszert, sőt egyesek még élő baromfikat is hoztak magukkal, hogy néhány napra el legyenek látva élelmiszerral. A tegnapi napon még három vonat futott be a Keleti pályaudvarra, amely szintén menekülteket hozott. [...] A vonatok összesen körülbelül ötezer menekültet hoztak. A menekülők nagyrésztben*

52| A probléma kezelésének érdekében 1917. január 10-én a Tisza-kormány létrehozta az Országos Szénbizottságot, mely rendelkezett a nyersanyag felhasználásáról. – NAGY PÉTER 2018: *Harc a szénhiány ellen. A szénkormánybizottság működése Magyarországon, 1917–1924.* In: Bódy Zsombor (szerk.): *Háborúból békébe: A magyar társadalom 1918 után.* MTA Bölcsészettudományi Kutatóközpont Történettudományi Intézet, Budapest: pp. 195–213.

53| Vasúti és Közlekedési Közlöny, 51. évf. 13. sz.: p. 50.

54| Vasúti és Közlekedési Közlöny, 51. évf. 12. sz.: p. 45.

55| IVÁNYI 1960: pp. 92–93.; 136.; 142.; 173.; 233.

*Petrozsényből és Brassó környékéről jöttek. [...] az egész vasúti állomás személyzete éjjel és nappal permanenciában van, hogy a reá báramló fokozott munkát elvégezhesse.*<sup>56</sup>

Hasonló helyzettel kellett szembesülni 1918 novemberében is. Már 1918. november 2-án a Budapesti Hírlap menekülő szlavóniai magyar vasutasokról cikkezett, akik tömegesen hagyták el állomásaikat és Pécsre menekültek.<sup>57</sup> A megszállók kegyetlenkedéseiről (főképp a szerbek esetében) a napilapok szinte mindennap beszámoltak. A Duna–Tisza közti megszállás alkalmával a botbüntetések általánossá váltak, a vasutasok hozzátartozói is több esetben a kegyetlenkedések áldozataivá váltak. A szerbek viselkedése 1919 januárjára a horvát nemzetiségűeket is elrettentette.<sup>58</sup> A kegyetlenkedés a románok és a csehek által is sújtotta a vasutasokat.<sup>59</sup> A csehek által megszállt területekről 1918 decemberétől menekültek az alkalmazottak, mivel a beosztásuk betöltéséhez a csehek elvárták a „tót” nyelv<sup>60</sup> ismeretét.<sup>61</sup>

A megszállás alá került alkalmazottak hűségkérdése, a menekülés meghatározta az alkalmazottak munkavégzését, amelyet az alábbi példák is érzékeltetnek. Domonkos János állomásfelügyelő a Balparti Üzletvezetőségnek írt levelet 1919. július 17-én, melyben kérte Pilisvörösvárra történt áthelyezésének Rábacsanakra módosítását: *„Politikai okokból teljes vagyonekobbzásra lettem ítélve, s így jelenleg nem vagyok képes sehol megélni, csak a szüleimnél mivel még lakásom sincsen, ha ideiglenes áthelyezésem Egyed-Rábacsanakra módosulna, úgy az ott lakó szüleimnél lehetnék, hol lakás és étkezés biztosítva van.*”<sup>62</sup>

56| Az Est, 1916. 09. 01.: p. 3.

57| Budapesti Hírlap, 1918. 11. 02.: p. 10.

58| Vasúti és Közlekedési Közlöny, 50. évf. 8. sz.: p. 25.

59| Példákat lásd a teljesség igénye nélkül: Naplószerű feljegyzések köteteiben leírtak: MÁVKI NF. 10001-10002. 2-15. kötet

A napilapok már-már szenzációhajhász cikkeire lásd példaként: Cseh rémuralom a Felvidéken, Ki akarják éheztetni az erdélyi vasutasokat, A románok halálbüntetéssel és deportálással fenyegetik az erdélyi vasutasokat (8 Órai Újság); Megbotozással kényszerítik a szabadkai vasutasokat a szerb esküre, A románok erőszakoskodásai, A románok rémuralma a Zsil völgyében (Az Est); A zöld káderek garázdálkodása, Megint bolondítják a vasutasokat (Népszava) et cetera.

60| Az államvasutaknál a dualizmus időszakában a magyar nyelv tökéletes ismerete az alkalmazás feltételének számított. A magyar nyelv 1871-ben felváltotta a német szaknyelvet, illetve Horvátországban a horvátot. – Magyarországi Rendeleték Tára 1887. 1887: M. Kir. Belügyminisztérium. Budapest: pp. 354–355.

A nyelvismeret taglalását részletesebben lásd: CSERHÁTI Katalin 2014: A Vasúti Tisztképző Tanfolyam hallgatóinak társadalmi összetétele 1887–1890 között. In: Bóna László – Hajdú Anikó (szerk.): Nemzet és kisebbség. Társadalomtörténeti változások XIX-XX. században. TÉKA Társulás, Komárom: pp. 131–135.

61| NF.2. p. 46.

62| Sajnos arra vonatkozó információt eddig nem sikerült találnunk, hogy Domonkos János honnan menekült el. MN.LOL.Z 1610 MÁV menekülők ügyeinek központi vezetősége 119.d. Domonkos János állomásfelügyelő levele a Balparti Üv-nek 1919. 07. 17. Budapest.



Kasornya János kalauz Schindler igazgatónak írt levelet a Munkácson kialakult helyzettel kapcsolatban. Beszámolt arról, hogy 1919. november 5-én a kassai igazgatóságnak kiküldöttjei Munkácson az összes magyar alkalmazottól megkérdezték, hogy akarnak-e szolgálatot teljesíteni és majd idővel a szolgálati fogadalmat letenni. Az állomás személyzetének fele része nem akarta a fogadalmat letenni, a végeredmény az elbocsátás lett. Kasornya pedig, ahogy levelében írja: *„Kényszer hatása alatt megmaradtunk. Megmaradtunk azért, mert mindegyikünk idevaló mindegyikünknek kisebb szegénysége itt van nem akartunk kitenni magunkat a bizonytalanságnak, mivel erre vonatkozólag felsőbbségünktől, semminemű felvilágosítást nem kaptunk, sőt a mellékelt Debreceni Üzletvezetőség által Csap állomásnak leadott távirat másolat is azt tartalmazza, hogy mindenki a helyén maradjon.”* Schindler válasza az 1919 novemberi helyzetet hűen tükrözte: *„Aki kényszerű esküt tesz, azt a magyar kormány nem fogja állampolgári hűség megszegésének tekinteni. Szolgálati helyükről ide költözöttek részére sem lakást sem fizetést nem biztosítunk.”*<sup>63</sup>

A menekülteket nyilvántartották, élelmezésükről, elhelyezésükről az Igazgatóság menekültekkel foglalkozó központi vezetősége gondoskodott.<sup>64</sup> 1919. március végéig a felmerülő költségeket az állam és az államvasutak próbálta megtéríteni. 1919 októberétől a menekült vasutasokkal kapcsolatban még radikálisabb rendeletek érvényesültek, megszüntették a menekülési költséget, javadalmazásban csak akkor részesültek, ha volt szolgálati helyük, menekülési segélyt is csak akkor kaptak, ha 1919 szeptembere előtt menekültek.<sup>65</sup> 1920. június negyediké után a reményvesztett vasutasok és a megszállott területeken maradt egyéb alkalmazottak jelentős része is a menekülés mellett döntött.

63| NF.15.: p. 173.

64| Vasúti és Közlekedési Közlöny, 49. évf. 133. sz.: p. 433.

65| Magyar Államvasutak Központi Irattára (MÁVKI) M.Á.V. Körrrendelet 1919 (Budapesti Központi Üzletvezetőség). 11. sz. 1919. 02. 02.; 41. sz. 1919. 05. 08.; 100. sz. körrrendelet 1919. 10. 17.

	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	ÖSSZESEN
<i>Kelet-Magyarország</i>	40 952	33 551	79 773	19 879	13 651	7536	1593	197 035
<i>Észak-Magyarország</i>	12 373	57 783	31 606	1 722	2 310	852	195	106 841
<i>Dél-Magyarország</i>	5 459	19 239	10 551	4 023	4 705	541	385	44 903
<i>Nyugat-Magyarország</i>	499	576	112	34	1221	-	-	2 442
<i>Összesen</i>	58 784	110 573	121 830	26 123	21 242	9 043	887	350 000

7. ábra. A megszállt területekről menekültek évenkénti kimutatása 1918 és 1924 között<sup>66</sup>

A táblázatból kiolvasható, hogy a hat éven keresztül működő Országos Menekültügyi Hivatal összesen 350 ezer menekültet regisztrált, akik közül a legtöbben a csehek és a románok által megszállt területekről menekültek el. Foglalkozásukat tekintve, a 350 ezerből 19 902 fő vasutas menekültet tartottak számon. Sajnos, külön a vasutasokról eddig nem találtam jegyzéket, mely precízen tartalmazná, mikor, honnan-hová és mennyien menekültek. Az Országos Levéltár, a MÁV Központi Irattára is őriz dokumentumokat a menekültek nyilvántartásával kapcsolatban, kimutatásokat, kérelmeket, et cetera. Jelentős előrelépést tett Dékány István, az általa készített menekültek jegyzékében megtalált vasutasok száma több, mint 1000 fő volt.<sup>67</sup>

A pályaudvarok pompáját is megváltoztatta a vesztes világháború és a beáramló menekültek, későbbi vagonlakók kialakult helyzete. Az alábbi tudósítás a Nyugati pályaudvaron kialakult helyzetet mutatja be: „*A nyugati pályaudvaron a külső rákosi rendezőig szétszórt csoportokban állnak a menekültek vagonjai. 163 kocsiiban 185 család él 664 családtaggal. A vagonlakók javarésze vasutas, de van közöttük egyetemi tanár, bíró tisztviselő is. A vagonváros lakóinak életét gyerekeik sorsa még keservebbé teszi.*”<sup>68</sup> A vagonlakók életének védelmében

66| PETRICHEVICH HORVÁTH EMIL 1924: Jelentés az Országos Menekültügyi Hivatal négy évi működéséről. Budapest, p. 37.

67| Az adatbázis elérhető Dékány István a korábbiakban már említett könyvének mellékleteként, illetve az interneten: <http://trianon100.hu/menekultek> Utolsó elérés: 2020.06.03.

68| Az Est, 1920. 02. 07. p. 3.

1919. július óta a pályaudvarokon megtiltották a vágányok közötti sétálást, mivel az egyik gyermeket elgázolta egy tolatómozdony.<sup>69</sup> A higiéniai körülmények javítása érdekében azokon az állomásokon, ahol menekültek kocsikban laktak, a kocsikat környékét naponta a leggondosabban tisztítani, mésztejjel fertőtleníteni kellett.<sup>70</sup>

Az újságcikkben közölt vagonszám és család azonban nem a legmagasabb arány volt, a következő táblázatban a vagonlakók lélekszámáról és a vagonokról készült kimutatást láthatjuk.

	BUDAPESTEN		ORSZÁGOSAN	
	Vagon (db)	Lélekszám (fő)	Vagon (db)	Lélekszám (fő)
1920. július	-	-	2705	11 300
augusztus	-	-	3422	13 700
szeptember	-	-	3753	15 000
október	1540	3840	4137	16 500
november	927	2318	2710	11 000
december	540	1702	2187	7 060
1921. január	341	1200	1615	5 600
február	320	1100	1606	8 000
március	264	934	1901	8 200
április	572	2000	2514	9 000
május	834	2900	3158	11 200
június	919	3200	3759	13 780
július	1094	3800	4308	15 000
augusztus	1204	4100	4293	15 080
szeptember	1231	4213	4617	16 098
október	1103	3300	3906	12 100
november	769	2490	3341	10 700
december	645	1935	2798	8 394

8. ábra. Vagonlakók és vagonok budapesti és vidéki statisztikája 1920 és 1921 között (MÁV Igazgatóság kimutatása alapján)<sup>71</sup>

69) M.Á.V. Kormányrendelet 1919 (Budapesti Központi Üzletvezetőség). 62. sz. rendelet. 1919. 07. 09.

70) Magyar Államvasutak Hivatalos Lapja, 1921. évf. 3. sz.: p. 1.

71) PETRICHEVICH HORVÁTH 1924: p. 38.

Az 1920-as statisztikát torzítja, hogy Budapesten csak októbertől közölték a vagonok és a vagonlakások számát, ellentétben az országos adatokkal. A statisztika alapján 1921 szeptemberében volt a lefoglalva a legtöbb vagon és ekkor volt a legmagasabb lélekszáma a vagonlakóknak, ezt követően folyamatosan csökkent a vagonlakások száma vidéken és Budapesten egyaránt. Vidéken is hasonló tendencia mutatkozott meg, annyi különbséggel, hogy a lélekszám 1920 októberében érte el a csúcst. A vagonlakók között repatriáltak is voltak. A MÁV Igazgatóság 1921 júliusában keresetet nyújtott be a kereskedelemügyi miniszterhez, melyet a minisztertanácsi ülésen is tárgyaltak. A kereset szerint a román kormány az egykori államvasúti alkalmazottakat nem kívánja foglalkoztatni, amiatt 4366 vagon volt tele repatriáltakkal, illetve a határállomásokon ismét megnövekedett a vagonok száma. A Kolozsvári Román Vasútigazgatóság a menekültek nem maradhattak az addig használt kocsijaikban, hanem a határon át kellett pakolni őket az államvasutak vagonjaiba. Emiatt a román vasutakkal szemben 6021 vagon követelése volt az államvasutaknak, amit a román vasúttársaság (CFR) el is ismert. A miniszterek közül többen is hozzászóltak a témához, véleményük szerint, a repatriáltak beözönlése veszélyeztette a MÁV forgalmát, illetve veszélyeztette az ország pénzügyi helyzetét, így három hónapig nem fogadtak repatriáltakat a Romániához csatolt területekről.<sup>72</sup> Az „ottmaradtak” helyzetét súlyosbította a magyar nyelvű levelezés megtiltása a CFR bukaresti igazgatósága felé.<sup>73</sup>

A vagonlakók helyzete is egyre súlyosabbá vált, helyzetüket az államvasutak próbálta minél hamarabb megoldani. A katonaságtól felszabadult barakkok anyagából épített szükséglakásokat úgynevezett vasutasfalukat, például Adonypusztaszabolcs állomáson vagy Rákosrendező pályaudvar mellett. A Dunakeszi-műhelytelepi egykori hadikórház területét alkalmi lakóteleppé alakították át a csehek elől menekült alkalmazottaknak, de számos példát lehetne megemlíteni, ahol hasonló megoldások jöttek létre.<sup>74</sup> A minisztertanács 1920. augusztus 31-i ülésén kislakások építését hagyta jóvá, amely szintén az elhelyezésüket biztosította.<sup>75</sup> A szükséges vagonok és a forgalom biztosítása érdekében egyre sürgetőbb volt a vagonok felszabadítása. A szükséglakások azonban nem elegendőek és drágák is voltak, vidéken egyszoba-konyha, kamra beosztásút építettek, amelyek 70 ezer koronába kerültek.<sup>76</sup> A vagonlakók, ha visszautasították a kiutalt lakásokat jelentős retorzióban részesültek. Egyrészt 48 óra elteltével kocsihasználati díjat

72| MNL OL W 12 Minisztertanácsi jegyzőkönyvek 1867–1944 (K 27) 1921. 07. 22. 21. napirendi pont.

73| Vasúti és Közlekedési Közlöny, 52. évf. 12. sz.: p. 77.

74| VASS ISTVÁN (szerk.) 1930: Magyar vasutasok albuma 1930. Hauptmann Nyomda, Budapest: pp. 251–253.

75| MNL OL W 12 Minisztertanácsi jegyzőkönyvek 1867–1944 (K 27) 1920. 08. 31. 21. napirendi pont.

76| MNL OL W 12 Minisztertanácsi jegyzőkönyvek 1867–1944 (K 27) 1920. 10. 01. 13. napirendi pont.

számítottak fel részükre, illetve kocsiálláspenz. Másrészt újabb 48 óra elteltével nem költöztek ki az állomásvezetők intézkednek a vagonok kiürítésről.<sup>77</sup> A menekültkérdés megoldását jelezte, hogy 1924. július elsejétől megszüntették a megszállott területekről menekült vasutasokat segélyező bizottság működését, mivel fennállásának már semmi célja nem volt.<sup>78</sup>

A vagonlakó- és egyben menekültkérdés lezárását az államvasutaknál Spirciczky Gyula MÁV felügyelő írásához köthetjük, aki 1927-ben írta meg *Nincs már vagonlakó a MÁV-on* címmel cikkét, melyben kifejtette: „*A trianoni békeszerződésnek egyik szomorú következménye volt, hogy az utódállamoknak ítélt területekről kiutasítottak, illetve repatriáltak oly nagy tömegekben özönltek Csonka-Magyarországba, hogy azok összességét a kormányhatóságok minden igyekezete és gondoskodása dacára sem lehetett lakásokban elhelyezni és így a menekültek nagyrésze más elhelyezési lehetőség hiányában évek során a szállításukra rendelkezésre bocsátott vasúti kocsikat használta fel lakáscélokra.*” A kérdés ismertetése után az alábbi sorokkal zárta gondolatait: „*Nincs tehát már vagonlakó és a vagonlakás problémája, – a világháború utáni időeknek ez a tipikus jelensége, mely éveken át súlyosan befolyásolta intézetünk kocsihelyzetét, illetve jövedelmezőségét, s sokszor úgyszólván leküzdhetetlen nehézségek elé állította igazgatóságunknak a menekültek elhelyezésével foglalkozó szerveit is, most már végérvényesen megszűnt, a vagonlakások minden keserűsége pedig a múlté.*”<sup>79</sup>

## Összegzés

A Nagy Háború utolsó évére a hadviselt társadalomban megnövekedett igény mutatkozott a szociális igények kielégítésére, amelyet a dualizmus éveinek pénzügyi stabilizációja lehetővé tett.<sup>80</sup> A kormányok által a dualizmus időszakában gyakorolt restriktív, a koncesszív nemzetiségpolitikai magatartás sikertelennek bizonyult, ahogyan Tisza István miniszterelnök paktumpolitikája, illetve Jászi Oszkár tárgyalásai is a világháború időszakában.<sup>81</sup> Az első világháború tehát nemcsak az utazásról kialakult toposzt, hanem a történetírás által használt teret, politikai államhatárokat, illetve társadalmi teret is átalakította, esetünkben a magyar államvasutak viszonylatában. Példaként említeném a több esetben megváltozott utazási feltételeket (útlevel használatát), az utazási viszonylat átalakulását hazai és nemzetközi viszonylatban egyaránt, a villamosítás felgyorsult fo-

77| Magyar Államvasutak Hivatalos Lapja, 1923. évf. 23. sz.: p. 174.

78| Magyar Államvasutak Hivatalos Lapja, 1924. évf. 43. sz.: p. 396.

79| Vasúti és Közlekedési Közlöny, 58. évf. 21. sz.: p. 148.

80| KOVRIG BÉLA 2011: Magyar társadalompolitika (1920–1945). Gondolat Kiadó, Budapest: p. 42.

81| SZARKA LÁSZLÓ 1998: Duna-táji dilemmák. Ister Kiadó, Budapest: p. 78.; 90.



lyamatát, et cetera. Magyarország nemzetközi közlekedésben elszenvedett hátránya az 1930-as évekre megszűnt.<sup>82</sup> A Horthy-korszak strukturális változásainak egyik legmeghatározóbb kérdéskörévé a menekültkérdés kezelése és rendezése vált, amely Magyarország népességének közel öt százalékát érintette.<sup>83</sup> A társadalom dezintegrációjának (benne a vasutasok társadalmával) megakadályozása maradt az önálló államban tömörült magyarság legfőbb feladata, kiknek a szociális kultúrpolitika eszközeivel önmagából kellett társadalmát újjáéleszteni, államvasútját egységes vállalattá szervezni.<sup>84</sup>

## Felhasznált források

8 Órai Újság

Budapesti Hírlap

Az Est

Magyar Államvasutak Hivatalos Lapja

Magyar Államvasutak Központi Irattára (MÁVKI) M. Á. V. Körrendelet 1919 (Budapesti Központi Üzletvezetőség)

MÁVKI – Magyar Államvasutak – NF.10001. Naplószerű feljegyzések 2. kötet 1918. december

MÁVKI – Magyar Államvasutak – NF.10003. Naplószerű feljegyzések 15. kötet. 1919. november

Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum. Plakátgyűjtemény 834.2

Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum. Térképgyűjtemény 1149

Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum. Térképgyűjtemény 2120

Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára (MNL OL) Z 1521 Magyar Államvasutak Igazgatósága. Elnöki iratok 1.cs. (1916–1917)

MNL OL Z 1521 Magyar Államvasutak Igazgatósága. Elnöki iratok 2.cs. (1917–1918)

MNL OL Z 1524 MÁV Bizalmas iratok MÁV Ig. 1006/1919: Hivatalból 1918. december 11-én megtartott üzletvezetői értekezletről felvett jegyzőkönyv

MNL OL Z 1610 MÁV menekülők ügyeinek központi vezetősége 119.d. Domonkos János állomásfelvigyázó levele a Balparti Üv-nek 1919. 07. 17. Budapest

82| EPERJESI LÁSZLÓ 1996: Trianon hatása Magyarország közlekedési rendszerére. Közlekedéstudományi Szemle, 46. évf. 4. sz.: p. 138.

83| GYÁNI GÁBOR 2014: Társadalom és szociálpolitika. In: Ablonczy Balázs et al.: Gróf Bethlen István és kora. (Tudományos konferenciák az országházban). Osiris Kiadó, Budapest: p. 97.

84| KOVRIG 2011: p. 42.

MNL OL W 12 Minisztertanácsi jegyzőkönyvek (K 27)

*Magyar Statisztikai Évkönyv 1916.* XXII. 1914. Szerk. és kiadó: A Magyar Kir. Központi Statisztikai Hivatal, Budapest

*Magyar Statisztikai Évkönyv 1924.* XXIV., XXV., XXVI., 1916, 1917, 1918. Szerk. és kiadó: A Magyar Kir. Központi Statisztikai Hivatal, Budapest

*Magyar Statisztikai Évkönyv 1925.* XXV., XVI., XXVII., XVIII., XIX., XXX. 1919., 1920., 1921., 1922. Szerk. és kiadó: A Magyar Kir. Központi Statisztikai Hivatal, Budapest

*Magyar Statisztikai Évkönyv 1929.* XXXV. 1927. Szerk. és kiadó: A Magyar Kir. Központi Statisztikai Hivatal, Budapest

*Magyarországi Rendeletek Tára 1887.* 1887: M. Kir. Belügyminisztérium. Budapest

Az Újság

Vasúti és Közlekedési Közlöny

## Felhasznált irodalom

A. SAJTI ENIKŐ 2004.: *Impériumváltások, revízió, kisebbség. Magyarok a Délvidéken 1918–1947.* Napvilág Kiadó, Budapest.

CSEPELI GYÖRGY 2001: *Szociálpszichológia.* Osiris Kiadó, Budapest.

CSERHÁTI KATALIN 2014: A Vasúti Tisztképző Tanfolyam hallgatóinak társadalmi összetétele 1887–1890 között. In: Bóna László – Hajdú Anikó (szerk.): *Nemzet és kisebbség. Társadalomtörténeti változások a XIX–XX. században.* TÉKA Társulás, Komárom.

CSERHÁTI KATALIN 2018: Vasutas menekültek az első világháború és Trianon sodrában. In: Horváth Csaba – Imre Lászlóné – Majdán János – Varga Gábor (szerk.): *Ezerarcú Vasút II. Fókuszban a vasúti építészet.* Virágmandula Kft., Pécs.

EPERJESI LÁSZLÓ 2001: *Közlekedéspolitika a két világháború között Magyarországon, vasút és gépjármű-közlekedés.* A Közlekedési Múzeum Évkönyve XII. Közlekedési Múzeum. Budapest.

EPERJESI LÁSZLÓ 1996: *Trianon hatása Magyarország közlekedési rendszerére.* Közlekedéstudományi Szemle, 46. évf. 4. sz.

FRISNYÁK ZSUZSA 2016: Időzavarban: a vasút és a helyi idő. In: Fónagy Zoltán (szerk.): *„Atyám megkívánta a pontosságot” Ember és idő viszonya a történelemben.* Magyar Történelmi Társulat. MTA Bölcsészettudományi Kutatóintézet Történettudományi Intézet, Budapest.

- FÓNAGY ZOLTÁN 2016: „Mindennek megvan a maga ideje”. Ember és idő viszonya a 19. századi Magyarországon. In: Fónagy Zoltán (szerk.): *„Atyám megkívánta a pontosságot” Ember és idő viszonya a történelemben*. Magyar Történelmi Társulat. MTA Bölcsészettudományi Kutatóintézet Történettudományi Intézet, Budapest.
- GYÁNI GÁBOR 2014: Társadalom és szociálpolitika. In: Ablonczy Balázs et al.: *Gróf Bethlen István és kora*. (Tudományos konferenciák az országgházban). Osiris Kiadó, Budapest.
- GYÁNI GÁBOR 2016: A történés ideje – a történész ideje. In: Fónagy Zoltán (szerk.): *„Atyám megkívánta a pontosságot” Ember és idő viszonya a történelemben*. Magyar Történelmi Társulat. MTA Bölcsészettudományi Kutatóintézet Történettudományi Intézet, Budapest.
- GYÁNI GÁBOR – KÖVÉR GYÖRGY 2001: *Magyarország társadalomtörténete a reformkortól a második világháborúig*. Osiris Kiadó, Budapest.
- GYŐRI SZABÓ RÓBERT 2011: *A magyar külpolitika története 1848-tól napjainkig*. Helikon Kiadó, Budapest.
- HAJDÚ ZOLTÁN 2008: *A Kárpát-medence államosodási folyamatainak változásai és történeti földrajzi elemzésük*. Korall, 9. évf. 31. sz.
- ID. HORVÁTH FERENC 1996: *Változások a magyar vasúthálózatban (1920–1945)*. Közlekedéstudományi Szemle, 46. évf. 4. sz.
- IVÁNYI EMMA 1960: *Magyar minisztertanácsi jegyzőkönyvek az első világháború korából 1914–1918*. Akadémia Kiadó, Budapest.
- KOVÁCS ÉVA 2010: *Trianon traumatikus emlékezetéről*. Limes. 22. évf. 4. sz.
- KOVÁCS LÁSZLÓ (szerk.) 2009: *140 év a Magyar Államvasutak vezetői 1868–2008*. MÁV Zrt., Budapest.
- KOVRIG BÉLA 2011: *Magyar társadalompolitika (1920–1945)*. Gondolat Kiadó, Budapest.
- MAJDÁN JÁNOS 2002: A vasút szerepe a határok kialakulásában. In: Pásztor Cecília (szerk.): *„...ahol a határ elvált” Trianon és következményei a Kárpát-medencében*. Nagy Iván Történeti Kör – Nógrád Megyei Levéltár, Balassagyarmat–Várpalota.
- MEZEI ISTVÁN (szerk.) 2009: *A magyar vasút krónikája a XX. században*. MÁV Zrt. Vezérigazgatóság, Budapest.
- NAGY PÉTER 2018: *Harc a szénhiány ellen. A szénkormánybizottság működése Magyarországon, 1917–1924*. In: Bódy Zsombor (szerk.): *Háborúból békébe. A magyar társadalom 1918 után*. MTA Bölcsészettudományi Kutatóközpont Történettudományi Intézet, Budapest.

- NAGYTAMÁS 2008: *Az Arad–Csanádi Egyesült Vasutak története*. Belvedere Meridionale, 20. évf. különszám.
- NAGYTAMÁS 1996: *A Kassa–Oderbergi Vasút rövid története*. Belvedere Meridionale, 8. évf. 5–6. sz.
- NAGYTAMÁS 2015: A Monarchia vasútjai az első világháborúban. In: Kiss Gábor – Vincze Gábor (szerk.): „...*Kedves bajtársim kössétek be sebem*”. *A nagyháború emlékezete*. Belvedere Meridionale, Ópusztaszer–Szeged.
- PEKÁR, MARTIN et al. 2011: *Ethnic minorities in Slovakia in the years 1918–1945*. A survey. Prešov.
- PETRICHEVICH HORVÁTH EMIL 1924: *Jelentés az Országos Menekültügyi Hivatal négy évi működéséről*.
- POGÁNY ÁGNES 2018: Az állami pénzpolitika Magyarországon, 1918–1924. In: Bódy Zsombor (szerk.): *Háborúból békébe. A magyar társadalom 1918 után*. MTA Bölcsészettudományi Kutatóközpont Történettudományi Intézet, Budapest.
- SÁNDOR CSILLA 2004: *A Tervél – Magyarország Területi Egységének Védelmi Ligája*. 2. rész. Belvedere Meridionale, 16. évf. 1–2. sz.
- SCHIVELBUSCH, WOLFGANG 2008: *A vasúti utazás története. A tér és az idő iparosodása a 19. században*. Napvilág Kiadó, Budapest.
- SZARKA LÁSZLÓ 1998: *Duna-táji dilemmák*. Ister Kiadó, Budapest.
- SZŰTS ISTVÁN GERGELY 2012: *Vasutas vagonlakók és a MÁV menekültpolitikája, 1918–1924*. Múltunk, 4. évf. 4. sz.
- TOMKA BÉLA 2018: Az első világháború és a trianoni béke gazdasági hatásai Magyarországon. In: Bódy Zsombor (szerk.): *Háborúból békébe. A magyar társadalom 1918 után*. MTA Bölcsészettudományi Kutatóközpont Történettudományi Intézet, Budapest.
- UDVARHELYI DÉNES 1988: A magyarországi vasúti közlekedés helyzete az I. világháborút követő időszakban és az 1929–1933. évi világgazdasági válság első éveiben. In: Mezei István (szerk.): *Vasúthistoria Évkönyv 1988*. Budapest.
- VASS ISTVÁN (szerk.) 1930: *Magyar vasutasok albuma 1930*. Hauptmann Nyomda, Budapest.

## Szerzőink

BALOGH-EBNER Márton

Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, muzeológus

CSEH Valentin, PhD

Magyar Olaj- és Gázipari Múzeum, történész-muzeológus

DOMONKOS Csaba

Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, főmuzeológus

GIDÓ Csaba, PhD

Kós Károly Szakközépiskola, Székelyudvarhely, középiskolai tanár

HEVŐ Péter, PhD

Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, muzeológus

HORVÁTH Csaba Sándor, PhD

Széchenyi István Egyetem, adjunktus

KALOCSAI Péter, PhD, habil.

ELTE Savaria Egyetemi Központ Történelem Tanszék, habilitált egyetemi docens

PELLES Márton

PTE KTK Regionális Politika és Gazdaságtan Doktori Iskola, doktorandusz

ZSIGMOND Gábor, PhD

Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, főigazgató-helyettes

PÉTERFFY-CSERHÁTI Katalin

Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, muzeológus

TÓTH Bálint

Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, muzeológus





Polgár

Füzesabony

Ohat-Pusztakocs

Tiszafüred

Nádudvar

Karczag

Kisujszállás

Püspökladány

Pusztatenyő

Túrkeve

Mezőtúr

Déaványa

Szeghalom

Szarvas

Gyoma

Békés

Békéscsaba

Kondoros

Kisszénás

Békéscsaba

Gyula

Fábián

Orosháza

122

124

33

33

150

154

122

154

38

179

183

157

122

39

39

39

182

184

Pusztatenyő

Túrkeve

212

40

Mezőtúr

186

186

186

1305

210

213

40

388

Lakytelek

211

388

210

213

Békéscsaba

189

215

Tisza

Kisszénás

214

389

Szentés

238

Gyula

