



DOI: 10.18427/iri-2017-0120

A vasút funkcióváltása és használata Magyarországon Trianon után

Horváth Csaba Sándor

Széchenyi István Egyetem Apáczai Csere János Kar

Az első világháború kitörésének napjára Magyarország vasúti hálózata teljesen képült már. A vasút két alapfunkciója, a személy- és az áruszállítás ennél már jóval korábban, az első vonalak átadása után megjelent. Kezdetben a teherforgalom volt szignifikánsabb, de idővel az emberek mobilizálásából is egyre nagyobb mértékben kivette a részét. Később funkciói specializálódtak. Először kereskedelmi és ipari jellegű funkciója domborodott ki, amely kedvezett az iparosodásnak és piaci átrendeződést eredményezett. Az 1870-es években a vasút egyre jobban meghatározta az emberek életét, így előidézte az életmódhoz kötődő szolgáltatások megváltozását is, egyre jelentősebb társadalmi hatása lett. A vasút összefonódott a postával, a hírlapterjesztéssel és a távírdák egyre nagyobb számban való megjelenésével. Nem kellett sokat várni a vasút logisztikai, stratégiai funkciójának megjelenésére sem. Miután az Osztrák–Magyar Monarchia engedélyt kapott 1878-ban Bosznia-Hercegovina okkupációjára, a Pest–Szabadka–Zimony–Belgrád–Mitrovica vonal mielőbbi befejezése is sürgetővé vált, amelyen a bevonulás realizálódhatott. Végül Baross Gábor közlekedéspolitikai koncepciójának köszönhetően a vasút turisztikai funkciója is kidomborodott, hiszen az új tarifapolitika nemcsak általában véve tette elérhetővé mindenki számára a vasúti utazást, hanem például a fürdő- és nyaralóhelyek elérését is olcsóbbá tette.¹ Ebből látható, hogy a vasút Magyarországon az első világháború kitörésének időpontjában milyen komoly gazdasági és társadalmi hatásokat idézett elő, egyre inkább specializálódtak funkciói és változott a használata. Az első világháború a hadiszállításnak kedvezett, de igazi változást majd az azt lezáró trianoni békeszerződés hoz hazánkban.

1920 után egy új időszak köszöntött mind az országban, mind pedig a vasút életében. A periódus kezdetére létrejött Magyarország vasúthálózata Budapest központtal, de ez egy olyan centralizált struktúra volt, mely az ország peremvidékeit is összekapcsolta a centrummal. A padovai fegyverszünet után a Monarchiát átalakító tervek egyik

¹ Vö. Horváth Cs. S. (2016): A vasút funkciói és hatásai Magyarországon 1920-ig. In: Horváth Cs. S. et al. (szerk.): Ezerarcú vasút. Vasút – történet – írás. Budapest – Pécs: Magyar Vasúttörténeti Park Alapítvány – Virágmandula Kiadó Kft. 71.

legfontosabb elemeként a vasút szerepelt. A cseh, szlovák, román, szerb politikusok mind-mind szemük előtt tartották a vasúti pályák és a gördülőanyag jelentős részének megszerzését.² Ennek következtében a Kárpát-medencére adaptált, teljesen kiépült hazai kötött pályás hálózat megtartása illúzióvá vált. A külső hatalmi tényezők hatására felbomlott az eredeti, természetes térszerkezethez illeszkedő vasúti struktúra, amely új dimenziót jelentett a hazai közlekedés életében. Az 1920. június 4-én aláírt trianoni békeszerződés a hálózat 2/3-ad részét a szomszédos, új államoknak ítélte. Legalább ekkora a veszteség a gördülőanyagokat tekintve, amiket a román csapatok bevonulásukkor megrongáltak és kisajátítottak,³ azok most a szerződés alapján a győztes felek hadizsákmányai lettek.⁴ Ez egyúttal a hazai vasút szisztematikus szétverését is jelentette. A csonka hálózat újraélesztésére történtek próbálkozások, de a legtöbb ilyen bezárták. A vasút tehát korábbi funkcióit, ha el nem is veszítette, a háború előtti periódushoz képest csökkent a közlekedésben betöltött sokoldalú szerepvállalása.

A két világháború között már jelentkezett a vasút mellett egy vetélytárs, amely komolyan fenyegette a vasparipa létjogosultságát. A közúti motorizáció elérte Magyarországot is, hiszen már 1895-ben Hatschek Béla optikus műszerész tulajdonosa egy Benz gyártmányú, Velo típusú gépjárműnek.⁵ Ekkor az automobil még nagy újdonságnak számított, a két világháború között azonban a tehetősebb emberek már birtokoltak egyet-egyed. Maléter Jenőnek a *Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönyben* megjelent tanulmánya külföldi példákon keresztül igyekszik bemutatni a motorikus járművek (gépjármű, autóbusz, teherautó) elterjedését, amelyen keresztül a vasút súlyos károkat szenved. Maléter már ekkor felveti az egyes közlekedési ágazatok munkamegosztásának szükségességét, amely megmenthetné a vasutat.⁶ A két világháború között a megmaradt vonalak helyreállítására és bizonyos helyeken újabb szakaszok építésére is sor került. Jelentős folyamat az 1926-ban meginduló államosítás is, amelynek során a helyi érdekű vasutak kerültek a MÁV kezelésébe. Ez a tulajdonviszonyok átalakulásához vezetett.⁷ Ebben a korszakban a közút kap elsőséget a vasúthoz képest egészen 1938-ig, amikor a kötött pályás közlekedési eszköz logisztikai funkciója megnöveli ismételten a súlyát.

² Majdán János (2001): A vasút szerepe a határok kialakulásában. *Rubicon*, 8-9. sz., 63.

³ Csikós M. (1997): A magyar vasutak történetének fontosabb közlekedés- és gazdaságpolitikai eseményei 1915-től 1944-ig. In: Kovács L. (szerk.): Magyar vasúttörténet. 1915-től 1944-ig. V. kötet. Budapest: MÁV Rt. (a továbbiakban: Csikós 1997.) 29.

⁴ Eperjesi L. (1994): Magyarország közlekedése a trianoni békeszerződés után. A nemzetközi kapcsolatok alakulása 1920–1938 között. In: Hüttl P. (szerk.): A Közlekedési Múzeum Évkönyve. IX. Budapest: Műszaki K.

⁵ Czére B. (1999): Magyarország közlekedése a 20. században I. Budapest: MÁV Rt. (A továbbiakban: Czére 1999.) 26.

⁶ Maléter J.: A külföldi vasutak védekezése az autó ellen. *Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlöny*, 1928. április 15. 15-16. sz., 93, 102.

⁷ Czére 1999. 63-64.

1938-cal egy új korszak vette kezdetét. Ez év november 2-án az I. bécsi döntéssel a Felvidék déli része visszakerült Magyarországhoz. Ezzel döntéssel megindult a revíziók sora, amelyen keresztül visszakaptuk még a II. bécsi döntéssel Székelyföldet és Erdély északi részét, emellett pedig Kárpátalja 1939. évi és a Délvidék 1941. évi megszállásával újabb területek kerültek hazánkhoz.⁸ 1938 és 1941 között így nemcsak a magyarlakta területek jó részét, hanem a korábban elveszített vasúthálózatunknak nagy hányadát is visszacsatolták az országhoz.⁹ E vonalakon az ezt megelőző két évtizedben az utódállamok alig hajtottak végre rekonstrukciós munkálatokat, és gyakorlatilag új szakaszokat sem építettek, így a felépítmények korszerűsítése a magyar vasúttársaságra várt.¹⁰ A hazai vasutak már a második világháborúba való belépésünk előtt jelentős teljesítménnyel kapcsolódott be az előkészületbe. Számos olyan vonal szelte át az országot, amelyeket a németek stratégiaileg fontosnak tituláltak. Ilyen pl. az újvidéki szakasz, a balkáni felvonulás fő útvonala. A háborúba való belépés csak fokozta a vasút kihasználtságát és súlyát. A legfőbb funkció ekkor a hadba vonuló csapatok és a materiális utánpótlás szállítása volt. Sajnálatos módon a vasutat vették igénybe a zsidó csapatok országunkból való deportálására is északi irányba. A német megszállás után azonban teljesen megváltozott a helyzet, hiszen ekkor megindultak a hazánk elleni légitámadások, amelyek fő célpontja a vasút volt, mint a háború stratégiaileg egyik fontos eszköze.¹¹ Ennek következtében a magyar vasút szinte mérhetetlen károkat szenvedett. Megállapítható tehát, hogy az 1938-tól 1945-ig tartó periódusban a vasút háborús logisztikai funkciója domborodott ki leginkább. A frontra utazó csapatok, a deportálások és az utánpótlás szállításának legfontosabb eszköze, tehát belső katonai funkciója élvezett prioritást kezdetben, de a németek stratégiai eszköze is volt egyúttal. A német megszállás után folytonos bombázások érték e vonalakat, amelyek következtében hosszabb-rövidebb ideig használhatatlanná váltak.

A második világháború elmúltával öntevékenyen azonnal megkezdődött a háborús károk helyreállítása, amelynek nyomán 1946-ra a legtöbb vonalat helyreállították, az ez utáni időszakra csak a második vágányok és néhány nagy híd végleges rekonstrukciója maradt. Ebben a periódusban kezdődött a háborúban megrongálódott pályájú és fizetésképtelen magántársaságok állam általi kártérítés nélküli átvétele. Hasonló módon alakult a nem közforgalmú gazdasági vasutak sorsa is. Több száz kilométernyi keskeny nyomtávolságú vasút került át az állam tulajdonába.¹² A vasút korábbi áru- és személyszállító funkcióját egyelőre nem nyerhette vissza, hiszen nem lehetett igazi közbiztonságról beszélni.

⁸ Romsics I. (2005): Magyarország története a XX. században. Budapest: Osiris Kiadó, (A továbbiakban: Romsics 1995.) 247-251.

⁹ Czére 1999. 64.

¹⁰ Mezei I. – Somody Á. (szerk.) (1996): Fejezetek a 150 éves magyar vasút történetéből 1846–1996. Budapest: MÁV Rt. Vezérigazgatóság (a továbbiakban: Mezei – Somody 1996.) 68.

¹¹ Csikós 1997. 37.

¹² Mezei – Somody 1996. 69.

Ennek megteremtése érdekében felállították a vasúti őrseget, amely célja, hogy a vasúti lopások és fosztogatások esetén hatékonyan fellépjen. A másik problémát a személyszállítással kapcsolatban az okozta, hogy a háborúban elpusztult a személykocsi-park nagy része, így azt ebben az időszakban ilyen típusú vagonok nélkül kellett megoldani. Folyamatos törekvés volt az utasok komfortérzetének javítása a kocsik helyrehozatalával és az állomások felújításával.¹³ A közlekedést stratégiai ágazatnak titulálták, ennek következtében a beruházások nagy hányadát kapta az ágazat, ezen belül a vasút.¹⁴ Így megállapítható, hogy az 1945-től 1948-ig terjedő időszakban a háborús károk felszámolása mellett a vasút két alapfunkciójának visszaállítása volt a cél. A biztonságos személy- és áruszállítás megalapozta a későbbiekben a vasút funkcióinak bővülését.

1949-től ismételten új éra köszöntött be nemcsak az országban, hanem a vasút fejlődésében is. Bár már 1947-ben kiadták az első hároméves tervet, amely inkább a helyreállítást szolgálta, mint a korszerűsítést. 1949-től, az üzemvitel tudatos tervgazdasági igényeket kielégítő átalakításától kezdve azonban a fejlesztés is előtérbe került. Az első ötéves népgazdasági terv (1950–1954) az ipar és mezőgazdaság fejlődésével kapcsolatos áru- és személyszállítást, az új ipari és bányauzemek, települések vasúti vérkeringésbe való bekapcsolását, az ipartelep és építkezések nyersanyaggal való ellátását, az iparban dolgozók lakó- és munkahely közötti ingázását, a kulturális és üdülési igények kielégítését, illetve az életszínvonal-emelkedést célozta meg. Ez azonban nem váltotta be a hozzá fűzött reményeket, mert az ipari fejlesztésre szánt támogatásból mindössze 12% került a vasúthoz. Így nem alakult ki megfelelő munkamegosztás az egyes közlekedési ágazatok között, és a fejlesztések sem arányosan történtek meg. A helyzet a második hároméves (1958–1960) és a második ötéves terv (1961–1965) első éveiben sem javult, annak ellenére, hogy a szállítási – főként ipari jellegű – igények nőttek.¹⁵ Így egyre több politikai fórumon kezdtek foglalkozni a kérdéssel, és az új koncepció jelei már 1959-től sújtották a vasutat. A korszakkal kapcsolatban megállapítható, hogy a vasút stratégiaileg kiemelt fontosságú eszközzé vált főként az ipari transzportok tekintetében, azonban a közúti motorizáció és a kezdetben még meglévő fejlesztések elmaradásával lassan kezdett hátrányba kerülni, amely relevanciáját és funkcióinak csökkenését eredményezte hosszú távon.

1958-tól megváltozott a vasút megítélésének helyzete. Az MSZMP Politikai Bizottsága elfogadott egy határozatot a közlekedési forgalomelosztás tárgyában, amelyben már nem a kötött pályás közlekedési eszköz fejlesztése élvezte a prioritást. Ezzel egyúttal 1959-től

¹³ Csikós M. (1998): A magyar vasutak történetének legfontosabb közlekedés- és gazdaságpolitikai eseményei, illetve intézkedései 1945-től 1972-ig. In: Kovács L. (szerk.): Magyar vasúttörténet 1945-től 1972-ig. 6. kötet. Budapest: MÁV Rt. 17.

¹⁴ Romsics 1995. 315.

¹⁵ Tisza I. (1998): A magyar vasút újjáépítése és fejlődése 1945-1972 között. In: Kovács L. (szerk.): Magyar vasúttörténet 1945–1972. 6. kötet, Budapest: MÁV Rt. (A továbbiakban: Tisza 1998.) 33-36.

1967-ig megtörtént az egyes határközei, nagy részben keskeny nyomtávolságú szakaszok felszámolása. Ez a folyamat a Körmend–Pinkamindszent és Szőreg–Vedresháza közötti vonal teljes vasúti forgalmának megszüntetésével, illetve a harkányfürdő–drávaszabolcsi viszonylatban való személyszállítás felfüggesztésével vette kezdetét.¹⁶ Az 1960-as években a Vasúti Tudományos Kutató Intézet (VATUKI) és a közúti társintézetek a vasút és a többi közlekedési ágazat, illetve a kötött pályán való szállítási arányok számítását végezték el. Eredményként azt kapták, hogy a vasút áru- és személyszállítási potenciálja szignifikánsan csökkent. Míg a nyugati világban ez a jelenség már a második világháború után bekövetkezett, a népi demokráciákban a túlzott nehézipar-fejlesztés kitolta a vasút arányvesztését. Mindez úgy ment végbe, hogy a saját szállítási mutatói dinamikusan növekedtek, de az összes forgalom 90% folyt a fő-, míg a maradék 10% mellékvonalakon.¹⁷ A nagy számolgotások egy új közlekedéspolitikai koncepciót szültek, amely 1968-tól drasztikusan fogja átalakítani, megcsonkítani a magyar vasúthálózatot. Az 1959 és 1967 közötti időszakban számottevően érződött a közúti és vasúti közlekedés közötti feszültség, a munkamegosztás hiánya és nem utolsósorban a vasút térvesztése az előbbivel szemben. Így hát megállapítható, hogy a kötött pályás közlekedési eszköz egyelőre nem ment át funkcióváltáson, de a növekvő szállítási igényeket az infrastrukturális fejlesztés hiányában egyre kevésbé tudta kiszolgálni.

A hosszas számolgotások után 1968-ban Csanádi György az akkori közlekedés- és postaügyi miniszter napvilágra hozta közlekedéspolitikájának új irányelveit. Ebben az egyik legfontosabb alaptézis, hogy *„a szocialista közlekedésben az egyes ágazatok közötti verseny nem a profitért, hanem a népgazdaság közös érdekéért folyó nemes verseny, a jobb, a magasabb színvonalú, a hatékony közlekedésért”*.¹⁸ Az ágazatok közötti és az azon belüli arányos fejlődést preferálta, amelyen keresztül akarta kialakítani az optimális munkamegosztást. A vasutat domináns szárazföldi közlekedési ágazatnak titulálta, amely mind az áru-, mind a személyszállítás legfontosabb eszköze maradhatna, mindez azonban csak a korszerűsítés jegyében valósulhat meg.¹⁹ A vasút fejlesztése mellett a közúti közlekedés modernizációja is elemét képezte tervezetének, amely lehetséges alternatívája az előbbinek.²⁰ Még 1968-ban az országgyűlés napirendjére került az új közlekedéspolitikai koncepció megtárgyalása, amelyet végül a Magyar Forradalmi Munkás-Paraszt Kormány el is fogadott, és alapjaiban változtatta meg a hazai vasút helyzetét. A program szükségességét azzal

¹⁶ Frisnyák Zs. (2001): A magyarországi közlekedés krónikája 1750–2000. Budapest: História – MTA Történettudományi Intézete, XXI., 228.

¹⁷ Kubinszky M. – Nagy T. – Turóczy L. (2009): Ez a vonat elment. Adatok és képek a régi magyar vasúti mellékvonal történetéhez. Budapest: Stil Nuovo, 27.

¹⁸ Csanádi Gy. (1968): Közlekedéspolitikai. Budapest: Tankönyvkiadó, (a továbbiakban: Csanádi 1968.) 30.

¹⁹ I. m. 56., 99.

²⁰ Csanádi 1968. 108., Czére B. (1994): Közlekedéspolitikai koncepció. In: Mezei I. (szerk.): Vasúthistória évkönyv. Bp., KÖZDOK Kft. (A továbbiakban: Czére 1994.) 44-45.

indokolták, hogy az egyes közlekedési ágazatok között aránytalanságok alakultak ki, amelyek gátolják a korszerű technikai lehetőségek alkalmazását, ezen keresztül pedig a termelékenység és a gazdasági potenciál növekedését. A vasúthálózat fővonalai leterheltségére hívták fel a figyelmet, illetve arra, hogy a kis teherbírású mellékvonalak nagy része alkalmatlan a nagyobb teljesítőképességű mozdonyok és szerelvények továbbítására, illetően módon fenntartásuk költséges, felújításuk jelentős kiadásokat róna az államra. Ezzel gyakorlatilag megpecsételődött a mellékvonalak sorsa, hiszen a közlekedési ágazatok közötti gazdaságos munkamegosztás ez esetben a rövid viszonylatokban a közúti közlekedés fejlesztését részesített előnyben az elavult vicinális vasutakkal szemben. Ez utóbbi szerepe elsődlegesen az utasok és áruk tömeges és nagy viszonylatokban történő szállítása, illetve a nemzetközi forgalomba való bekapcsolódásra korlátozódott. Mivel az ország vasúti hálózatának 20%-án csekély a forgalom, ezért gazdaságtalanságra hivatkozva elrendelték ezek felszámolását. Az alapkonceptió tehát az volt, hogy a ráfizetésének megítélt vasútvonalakat be kell zárni, itt főként a korábbi helyi érdekű vasutak és keskenyvágányú vasutak szerepeltek a listán.²¹ Ezen kívül a kisforgalmú állomások bezárását is célul tűzték ki. Az így kialakult úrt az itt lebonyolított közlekedés közútra való terelésével vélték megoldottnak.²² Hiába tiltakoztak a megszüntetések ellen vasutas szakemberek, értelmiségiek, újságírók, szociográfusok vagy a helyi elit tagjai racionális érveikkel, sokszor viszonylag jó állapotú, egyes esetekben nemzetközi vonalokhoz csatlakozó szakaszokat is megszüntettek. Emellett ennek a folyamatnak gazdasági, társadalmi és kulturális következményei is voltak, de a nagy ellenkezés miatt egy-két vonalat sikerült megmenteni ideig-óráig.²³ Ezzel egy időben adták ki az új vasúti törvényt, amely lefektette a létesítés, korszerű működés és megszüntetés feltételeit.²⁴ Így a modernizáció elmaradása és egy egyszerűbb megoldás, a megszüntetések elrendelése miatt a hazai vasúti hálózat helyrehozhatatlan károkat szenvedett. 1972-ben az országgyűlés Ipari Bizottsága a koncepció végrehajtását kedvezőnek ítélte meg, így a folytatás mellett döntött.²⁵ Az 1970-es évek végére azonban egyre szükségsebbé vált a tervezet újragondolása, hiszen azzal kapcsolatban több probléma is felmerült.²⁶ Ennek nyomán 1979-ben kiadták annak módosítását, amely gyakorlatilag csak a korábbi koncepció aktualizálását

²¹ Balázs G. (2008): A vasútmegszüntetések társadalmi, néprajzi hatásai a Kádár-rendszerben. *Vasi Szemle*, 2. sz. (a továbbiakban: Balázs 2008.) 180.

²² A magyar közlekedéspolitikai. Budapest: Közlekedési Dokumentációs Vállalat, 1969. 54-55., 59., 64., 72-73.

²³ Balázs 2008. 181.

²⁴ 1968. évi IV. A vasutakról szóló törvénycikk.

http://net.jogtar.hu/jr/gen/hjegy_doc.cgi?docid=96800004.TV&txtreferer=98400011.KM B (letöltési idő: 2016.03.21. 17:36)

²⁵ A közlekedéspolitikai koncepció és a vasúti törvény végrehajtása az Országgyűlés Ipari Bizottsága előtt. *Közlekedési Közlöny*, 1972. február 27. 9. sz., 138.

²⁶ Czére B. (1994): Közlekedésünk a dualizmus korában. *Közlekedéstudományi Szemle*, 3. sz., 48.

jelentette.²⁷ A rendszerváltozásig bezárólag nagyon súlyos megcsonkításon esett át a hazai vasúthálózat. Számszerűsítve hozzávetőlegesen 1800 kilométernyi normál- és keskeny-nyomtávolságú vonalon szüntették meg a közlekedést.²⁸ Meg kell azonban jegyezni, hogy a nem rentábilisnak ítélt vonalak felszámolása nemcsak magyar jelenség, hiszen nyugati szomszédunk, Ausztria is hasonlóan cselekedett ebben a korszakban. A különbség annyi, hogy volt törekvés osztrák részről az érintett szakaszok megtartására, tehát inkább mentették ezeket, mintsem felszámolták volna.²⁹ Erdősi Ferenc szerint a Magyarországon tapasztalható jelenség nem egyedi, Kelet-Európában a vasút szerepvesztése a nyugat-európaihoz képest jóval gyorsabban ment végbe. Magyarországon a megszüntetett vonalak hossza többszörösen felülmúlta a forgalomnak átadott szakaszokét a második világháború után. Néhány, a piacgazdaság felé kacsintgató ország (Magyarország, Lengyelország, Jugoszlávia) kormánya szánta rá magát arra, hogy a nem rentábilis szakaszokat megszüntesse, illetve elbontassa.³⁰ A korszak szerény kötött pályás építkezései a nehézipar érdekeit szolgálták. Alapvetően két dologban különbözik a periódus a korábbiakhoz képest. Az egyik, hogy az államhatalom helyi szerveinek, a tanácsoknak nincs kellő jogosítványuk ahhoz, hogy a MÁV, illetve a szakminisztérium döntéseibe beleszóljanak. A másik pedig, hogy a vasútfejlesztési politikában a tranzitforgalomhoz való csatlakozás élvezett prioritást, nem a belföldi, regionális közlekedés.³¹ Megállapítható, hogy a vasút egy később nem orvosolható átalakításon, csonkításon esett át, amely minden bizonnyal abban a periódusban racionális döntésnek tűnt, később azonban számos megszüntetett vonal hiányát megérzi a (helyi) társadalom, ezeknek rekonstrukciója – főleg abból kiindulva, hogy a legtöbb helyen a síneket is felszedték – mára elképzelhetetlenné vált. A vasút funkciója és használata ennek tükrében úgy módosult, hogy a távolsági közlekedés legfontosabb eszköze mind a személy- mind pedig az áruszállítás terén. A közúton való közlekedés – az autópályák, útfejlesztések és a gépkocsi szélesebb körben való elterjedése miatt – egyre dominánsabb lesz.

Közép- és Kelet-Európában az 1990-es évek elején lejátszódott rendszerváltozások alapvető változásokat idéztek elő a vasút életében is. A határmenti térségekben futó vonalak újra előtérbe kerültek. A nemzetközi forgalmat lebonyolító szerelvények mellett az utazók egyre

²⁷ A Minisztertanács 1979. évi határozatai a közlekedéspolitikai koncepció továbbfejlesztéséről. Budapest: Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium, 1979.

²⁸ Csiba J. – Koltai M. – Mezei I. (szerk.) (1993): A 125 éves MÁV 1868–1993. Budapest: MÁV Rt., 139.

²⁹ Faller, P. (1979): A vasúti mellékvonalak szerepe a jövőben. *Közlekedéstudományi Szemle*, 1979. 10. sz., 425-435.

³⁰ Erdősi F. (2009): Összeomlás vagy reneszánsz. A hagyományos vasúti közlekedés állapota és kilátásai Kelet-Európában. *Tér és Társadalom*, 2. sz., 1-6.

³¹ Erdősi F. (1987): Területi és ágazati érdekek a szocialista közlekedéshálózat kialakításában. *Tér és Társadalom*, 2. sz., 45-46.

inkább igénybe vették a szomszédos országokba közlekedő vonatokat is.³² Ennek következtében megjelent egy új funkció, a korábbi kapcsolatok felélesztése és újak teremtése, amelyben nagy szerepet játszott a vasút. Szlovénia, az akkori Jugoszlávia, Csehszlovákia és Szovjetunió, illetve Románia irányába is lassan élénkültek a vasúti kapcsolatok. A leglátványosabb fejlődés az osztrák határ mentén alakult ki, hiszen itt már a vasfüggöny lebontása előtt megindult a forgalom a Fertővidéki HÉV-en, amelyet a turistákon kívül a naponta munkába járok is igénybe vettek.³³ Ezen keresztül pedig a térség korábbi gazdasági és emberi kapcsolatai hamar helyreálltak.³⁴ A rendszerváltással új közlekedéspolitikai koncepciók is születtek. Siklós Csaba közlekedési, hírközlési és vízügyi miniszter 1992-ben kiadott tervezetének volt egy rövid és egy hosszú távú fejlesztést előirányzó része. Az előbbiben az 1995-ig megvalósítandó cél többek között a leromlott állapotok helyreállítása és a működőképesség fenntartása, az 1992 utáni liberalizálódó európai szállítási piacba való integrálódás megalapozása, a tulajdonosi struktúrák átalakítása és az állam, az önkormányzatok és a vállalkozások között a feladat és a felelősség elosztása. A második egységben a 2000 utáni periódusra is érvényes az elképzelés. Ehelyütt a fejlesztések legfőbb szempontjai a gazdaságosság, a hatékonyság, a biztonság, a szociális és ökológiai perspektíva, végül az Európai Unió közlekedési rendszerhez való illeszkedés voltak.³⁵ Kálnoki Kis Sándor az akkori közlekedésért felelős helyettes államtitkár részletesen megfogalmazta az új fejlesztési irányvonalat. Szerinte *„a közlekedési rendszerünk tulajdonviszonyai, működtetési-, finanszírozási rendszere, túlméretezett szervezete nem felel meg a társadalmi-gazdasági átalakulás, az Európához csatlakozó piacgazdaság követelményeinek. A korszerűtlen, hiányos és leromlott közlekedési rendszer akadályozza a tőke mozgást, a befektetéseket, a mobilitást és az európai integrálódást”*.³⁶ Ennek szellemében az országgyűlés megszavazta az 1993. évi XCV. a vasútról szóló törvényt, amely a vasúti közlekedésről, az azzal összefüggő állami és önkormányzati feladatokról, a vasút szolgáltatásainak alapvető szabályairól, továbbá egyes munkavállalói jogokról és köteleességekről intézkedett.³⁷ Ennek nyomán látott napvilágot 1994-ben egy új közlekedéspolitikai

³² Majdán J. (2010): A magyar határ két oldalán 1918–1996 között. In: Majdán János (szerk.): Modernizáció – vasút – társadalom. Tanulmányok a vasútépítés hatásáról a 19–20. században. Baja: Eötvös József Főiskolai Kiadó, (A továbbiakban: Majdán 2010.) 173.

³³ Locsmándi Sz. (2009): A határon átnyúló vaspálya. A GYSEV fejlődése és szerepe a határ menti kapcsolatokban Eisenstadt (Kismarton)-Sopron térségében. *Tér és Társadalom*, 2009. 2. sz., 148-149.; Hardi Tamás (2005): A határon átnyúló ingázás, munkavállalás az osztrák–magyar határtérségben. *Tér és Társadalom*, 2. sz., 80.

³⁴ Majdán 2010. 177.

³⁵ A magyar közlekedéspolitikai koncepció tézisei. Budapest: k. n. 1992. (A továbbiakban: Magyar közlekedéspolitikai koncepció 1992.) 19.

³⁶ Kálnoki Kis S. (1992): A magyar közlekedéspolitikai koncepció tézisei. *Közlekedési Közlemények. A Fuvarozók és Fuvaroztatók Szakmai Lapja*. 1992. december 13. 50. szám, 682.

³⁷ 1993. évi XCV. A vasútról szóló törvénycikk.

<http://1000ev.hu/index.php?a=3¶m=9037> (letöltési idő: 2012.02.01. 8:47)

koncepció, amely aktualizálta Siklós elképzeléseit.³⁸ A komolyabb mellékvonali felújítások azonban elmaradtak forráshiányra hivatkozva, ennek következtében 1995, majd 2006 után is vonalbezárásokra került sor.³⁹ A megszüntetések mellett lehet fejlesztésekről is beszélni. 1998-ban elfogadták a nyugati határmenti rész hosszú távú területfejlesztési koncepcióját, amelyben többek között az infrastruktúra (közlekedés) modernizációja is helyet kapott.⁴⁰ 1999-ben aláírták az EUREGIO West/Nyugat Pannonia együttműködést, amely az adott térségen belül az infrastruktúra fejlődését, a turizmus elősegítését, a munkanélküliség csökkentését és a természetes térszerkezet visszaállítását tűzte ki célul.⁴¹ Nem sokkal később, 2001-ben pedig kiadták a régiófejlesztés fő irányvonalaként a vasutat megjelölő Nyugat-Dunántúli Régió Területfejlesztési Programot.⁴² Az Európai Unióba való belépésünktől kezdve az EUREGIO- és EC-vonatok a régión belüli és gyakran kívüli közlekedési igényeket elégítik ki.⁴³ A természetes térszerkezet és kapcsolatok visszaállítása mellett a vasút a környezettudatos közlekedést is jelenti már egyúttal. Az EU-s vasútfejlesztések a fenntartható mobilitás egyik eszközét jelentik. Ennek célja a közlekedési potenciál növelése a gazdasági, szociális és környezeti célokkal összhangban.⁴⁴ Bár ez a nyugati határszélen a leginkább tetten érhető, az Unió és a schengeni övezet bővülése újabb perspektívát jelenthetnek. Megállapítható tehát, hogy a rendszerváltozás után a vasút funkcióváltáson ment keresztül. A korábbi természetes térszerkezetből fakadó emberi és gazdasági kapcsolatok újjáéledhettek, emellett az EU-ba való belépés következtében a magyar vasúti hálózat is annak részévé vált. A tudatos közlekedéspolitikai fejlesztéseknek köszönhetően a vasút – környezetbarát mivolta miatt is – preferált eszközzé vált. Nem utolsósorban pedig fontos szerepet játszik a területrendezésben is.

Konklúzióként elmondható, hogy a vasút virágzása az első világháború végéig tartott. A trianoni békeszerződéssel az antant hatalmak elcsatolták az ország vasútvonalának 2/3-ad részét. Így 1938-ig e csonka hálózat racionális működtetését próbálták kialakítani, de régi funkcióit már nem

³⁸ A magyar közlekedéspolitikai koncepció (munkaanyag). Budapest: Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi minisztérium. 1994. 3.

³⁹ Kubinszky 2009. 29-30.

⁴⁰ Magyarország nyugati határmenti régiójának komplex területfejlesztési koncepciója. Phare CBC HU 9502-0101-L001. sz. munka „Végleges változat” összefoglalója. Budapest, 1998. 15. http://www.westpa.hu/cgi-bin/rhti/dokutar/dokulist_guest.cgi?mode=1&parentid=883&nyelv= (letöltési idő: 2012.02.02. 8:16) 15.

⁴¹ Horváth F.: A Nyugat-Dunántúli Régió és a vasútfejlesztés lehetőségei. In: Nemzetközi Építéstudományi Konferencia – ÉPKO, 2003. 89.

⁴² A Nyugat-Dunántúli Régió Területfejlesztési Programja. Győr: MTA Regionális Kutatások Központja, 2001. http://www.westpa.hu/cgi-bin/rhti/dokutar/dokulist_guest.cgi?mode=1&parentid=28&nyelv= (letöltési idő: 2012.02.01. 9:07)

⁴³ Rechnitzer J. (szerk.) (2007): A Kárpát-medence régiói 5.: Nyugat-Dunántúl. Pécs – Budapest: Dialóg Campus Kiadó, 229.

⁴⁴ Mezei I. (szerk.) (2003.): Az Európai Unió és a vasutak. Budapest: MÁV Rt., 47.

tölthette be a közlekedési eszköz. 1938-tól belső katonai, logisztikai funkcióval bírt, de a háború végén a stratégiai fontos vonalakat bombatámadások érték. 1945-től 1948-ig a helyreállítási munkák folytak, majd '49-től a tervgazdasági időszak határozta meg a vasút fejlődését. Ebben a periódusban a közúti motorizáció egyre nagyobb nyomást gyakorolt a vasútra, amelynek hatásaként a politika egyre kevésbé preferálja. Bár az ipari szállítás legnagyobb része még ezen bonyolódott le, 1959-től elkezdődött a kihasználatlan vonalak bezárása. Ezt az 1968-as Közlekedéspolitikai koncepció meggyorsítja és a gazdaságtalanul működő, elavult mellékvonalak nagy részét bezárták. A vasút távolsági személy- és áruszállítási funkciója élvezett prioritást ekkor. A rendszerváltozás után bár voltak hasonló okból fakadó vonalbezárások, egy új közlekedéspolitikai koncepció is kirajzolódott. Ez már az EU-ba és annak közlekedési rendszerében való integrálódását segítette. A lebomló vasfüggöny után a korábbi kapcsolatok újraélesztése, illetve munkába járás voltak főbb funkciói. Emellett az ezredfordulótól a regionalizmus és területrendezés egyik fontos eszközévé vált. Végül a fenntartható fejlődés egyik közlekedési eleme a környezetkímélő jellege miatt.

Források

1968. évi IV. A vasutakról szóló törvénycikk.

1993. évi XCV. A vasútról szóló törvénycikk.

A magyar közlekedéspolitika (1969). Budapest: Közlekedési Dokumentációs Vállalat.

A magyar közlekedéspolitikai koncepció (munkaanyag) (1994). Budapest: Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi minisztérium.

A magyar közlekedéspolitikai koncepció tézisei (1992). Budapest: k. n.

A Minisztertanács 1979. évi határozatai a közlekedéspolitikai koncepció továbbfejlesztéséről. Budapest: Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium, 1979.

A Nyugat-Dunántúli Régió Területfejlesztési Programja (2001). Győr: MTA Regionális Kutatások Központja. http://www.westpa.hu/cgi-bin/rhti/dokutar/dokulist_guest.cgi?mode=1&parentid=28&nyelv=

Csanádi Gy. (1968): Közlekedéspolitika. Budapest: Tankönyvkiadó

Közlekedési Közlöny 1972.

Magyarország nyugati határmenti régiójának komplex területfejlesztési koncepciója. Phare CBC HU 9502-0101-L001. sz. munka „Végleges változat” összefoglalója. Budapest, 1998. 15. http://www.westpa.hu/cgi-bin/rhti/dokutar/dokulist_guest.cgi?mode=1&parentid=883&nyelv=

Irodalomjegyzék

Balázs G. (2008). A vasút megszüntetések társadalmi, néprajzi hatásai a Kádár-rendszerben. *Vasi Szemle*, 2. sz., 180-195.

Csiba J. – Koltai M. – Mezei I. (szerk.) (1993). A 125 éves MÁV 1868–1993. Budapest: MÁV Rt.

- Czére B. (1994). Közlekedésünk a dualizmus korában. *Közlekedéstudományi Szemle*, 3. sz., 5-14.
- Czére B. (1994). Közlekedéspolitikai koncepció, 1968. In: Mezei István (szerk.): Vasúthistória évkönyv. Budapest: KÖZDOK Kft. 23-49.
- Czére B. (1999). Magyarország közlekedése a 20. században I. Budapest: MÁV Rt.
- Eperjesi L. (1994). Magyarország közlekedése a trianoni békeszerződés után. A nemzetközi kapcsolatok alakulása 1920–1938 között. In: Hüttl P. (szerk.): A Közlekedési Múzeum Évkönyve. IX. Budapest: Műszaki K. 141-180.
- Erdősi F. (2009). Összeomlás vagy reneszánsz. A hagyományos vasúti közlekedés állapota és kilátásai Kelet-Európában. *Tér és Társadalom*, 2. sz., 1-23.
- Erdősi Ferenc (1987). Területi és ágazati érdekek a szocialista közlekedéshálózat kialakításában. *Tér és Társadalom*, 2. sz., 46-65.
- Faller, P. (1979). A vasúti mellékvonalak szerepe a jövőben. *Közlekedéstudományi Szemle*, 10.sz., 425-435.
- Frisnyák Zs. (2001). A magyarországi közlekedés krónikája 1750–2000. Budapest: História – MTA Történettudományi Intézete
- Hardi T. (2005). A határon átnyúló ingázás, munkavállalás az osztrák–magyar határtérségben. *Tér és Társadalom*, 2. sz., 65-81.
- Horváth Cs. S. (2016). A vasút funkciói és hatásai Magyarországon 1920-ig. In: Horváth Cs. S. (szerk.): Ezerarcú vasút. Vasút – történet – írás. Budapest – Pécs: Magyar Vasúttörténeti Park Alapítvány – Virágmandula Kiadó Kft. 81-96.
- Horváth F. (2003). A Nyugat-Dunántúli Régió és a vasútfejlesztés lehetőségei. In: Nemzetközi Építéstudományi Konferencia – ÉPKO, 85-90.
- Kálnoki Kis S. (1992). A magyar közlekedéspolitikai koncepció tézisei. *Közlekedési Közlemények. A Fuvarozók és Fuvaroztatók Szakmai Lapja*. 1992. december 13. 50. sz., 682-687.
- Kovács L. (szerk.) (1997). Magyar vasúttörténet. 1915-től 1944-ig. V. kötet. Budapest: MÁV Rt.
- Kovács L. (szerk.) (1998). Magyar vasúttörténet 1945-től 1972-ig. 6. kötet. Budapest: MÁV Rt.
- Kubinszky M. – Nagy T. – Turóczy L. (2009). Ez a vonat elment. Adatok és képek a régi magyar vasúti mellékvonal történetéhez. Budapest: Stil Nuovo
- Locsmándi Sz. (2009). A határon átnyúló vaspálya. A GYSEV fejlődése és szerepe a határ menti kapcsolatokban Eisenstadt (Kismarton)-Sopron térségében. *Tér és Társadalom*, 2. sz., 135-153.
- Majdán J. (2010). A magyar határ két oldalán 1918–1996 között. In: Majdán J. (szerk.): Modernizáció – vasút – társadalom. Tanulmányok a vasútépítés hatásáról a 19–20. században. Baja: Eötvös József Főiskolai Kiadó, 157-177.,
- Majdán J. (2001). A vasút szerepe a határok kialakulásában. *Rubicon*, 8-9. sz., 63-67.
- Maléter J. (1928). A külföldi vasutak védekezése az autó ellen. *Magyar Mérnök-és Építész-Egylet Közlönye*, 1928. április 15. 15-16. sz., 93-102.
- Mezei I. (szerk.) (2003). Az Európai Unió és a vasutak. Budapest: MÁV Rt.
- Mezei I. – Somody Á. (szerk.) (1996). Fejezetek a 150 éves magyar vasút történetéből 1846–1996. Budapest: MÁV Rt. Vezérigazgatóság
- Rechnitzer J. (szerk.) (2007). A Kárpát-medence régiói 5. Nyugat-Dunántúl. Pécs – Budapest: Dialóg Campus.
- Romsics I. (2005). Magyarország története a XX. században. Budapest: Osiris.