

PÉTERFFY-CSERHÁTI KATALIN

VASUTASOK, MINT A MAGYAR SZUPREMÁCIA MEGTESTESÍTŐI

AZ ERDÉLYI VASUTASOK MEGPRÓBÁLTATÁSAI AZ ELSŐ VILÁGHÁBORÚ UTÁN

Az első világháború és a trianoni békeszerződés centenáriuma kapcsán az elmúlt években 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. Kevés volt az olyan előadás, tanulmány, tudományos munka, amely az első világháború utáni időszak közlekedéstörténetével, illetve annak társadalmi következményeivel foglalkozott volna, például a vasúti alkalmazottak kérdésének a vizsgálatát ismertette volna. Jelen írásunkban arra vállalkozunk, hogy az alábbiakban felvetett kérdést alaposabban ismertessük a dualizmus időszakától egészen az első világháború végéig, illetve kisebb kitekintést adunk a visszacsatolások időszakára is.

Vasutasok a boldog békeidőkben

A vasútvonalak elterjedésével a vasutas szakma egyre népszerűbbé vált, Baross Gábor zónatarifa-rendszere révén egyre többen személyes élménnyel gazdagodtak a vasúton utazva, beleértve a vasúti személyzettel kialakult szituációkat is. A dualizmus időszakának egyik megbecsült foglalkozáscsoportja a vasutasság volt,¹ akik fix fizetésük, biztosításuk, képzettségük és az államvasutak egyéb szociális intézkedései révén érdemelték meg ezt a státuszt a társadalmon belül. A korszak egyik ismert mondása: „Tehetyi, mert vasutyi magyar állam fizetyi!”. A *Borsszem Jankó* karikatúrái közé bekerült Pokrócz Ádám vasúti kalauz² kitalált alakja, karaktere 1885-ben, amely megjelenítette a vasutasságot a társadalom fontos szereplői között.³ A vasutasok a magyar szupremáciának egyik megtestesítői voltak a nemzetiségi területeken.

¹ Hasonló társadalmi megbecsülést élveztek, mint az USA-beli vasutasok. – REEVY, Tony: Images from a Lost World, *Railroad History*, No. 214, Spring-Summer, 2016, 6–9. p.

² Részletesebben L.: FRISNYÁK Zsuzsa: „Pokrócz Ádám vasúti kalauz nyájaskodásai”, In: *Vasúthistória Évkönyv*, MÁV Rt. Vezérigazgatósága, Budapest, 1996, 321–335. p.

³ A magyar sajtó története II./2. 1867–1892, főszerk.: SZABOLCSI Miklós, L.: <<https://www.arcanum.com/en/online-kiadvanyok/SajtoTortenet-a-magyar-sajto-tortenete-1/a-magyar-sajto-tortenete-ii2-18671892-1B22/>> (letöltve: 2021. 12. 20.).

A vasutas társadalom egységessége hosszú és folyamatos szabályozás útján alakult ki. Az egyes vasúttársaságok rendelkeztek uniformissal, – ahogy arról a *Politikai Ujdonságok* című lap is beszámolt –, amelyre a szerző szerint, még idegenkedve tekintett a magyar társadalom.⁴ A magyarországi uniformizálás egyik meghatározó rendelete a kiegyezés után, 1870-ben jött létre, ekkor a korábban használt német nyelvet fokozatosan váltotta fel a magyar. A rendelet miatt nyelvtanfolyamokat szerveztek a nyelv elsajátítása érdekében a vasúttársaságok, amelyet rendeleti úton is kötelezett a magyar kormány.⁵ A vasúttársaságok türelmi időt adtak a magyar nyelv elsajátítására, a Magyar Északkeleti Vasúttársaság Vezérigazgatósága rendelete alapján felmondottak tekintették, akik a türelmi idő végéig nem sajátították el a magyar nyelvet. A Magyar Királyi Államvasutaknál a szolgálati és illetmény szabályzat is magyarul jelent már meg 1872-ben.⁶ A szigorítások ellenére a kedvező feltételek, a magas társadalmi megbecsülés vonzó volt a nem magyar nemzeti-ségűek számára is, az államvasutaknál dolgozók Európa egyik legnagyobb vasúthálózatának alkalmazottai voltak.⁷

Az első világégést megelőző időszakban a vasutasok jóléti intézményei közé tartozott (a teljesség igénye nélkül): a lakás vagy lakbér; lakáspénz; a kedvezményes fűtés, világítás; a fogyasztási szövetkezetek szervezése; utazási kedvezmények (bel- és külföldi viszonylatban is); a jutalmak; az egyenruha biztosítása; kedvezmények a vasúti vendéglőkben – még a rokonoknak is (20-50%) –; létfenntartás biztosításához szükséges családi, és rendkívüli segélyek, kamatnélküli kölcsönök; vasutas gyermekeknek elsőbbségi jog biztosítása alkalmazáskor. Betegség esetére meghagyták az évi fizetést, a betegsegélyezés finanszírozására 1891-ben betegsegélyező pénztár szerveztek; táppénzt fizettek. Baleset esetére balesetbiztosítást is bevezették német minta alapján, – ami 1907 után mindenkire kiterjedt –, a munkaképteleneknek fizetésük 60%-át fizették. Az államvasutak nyugdíjintézete 1870 óta létezett, minden tagnak kötelező volt fizetni. Az özvegyek férjük halála esetén özvegyi nyugdíjat kaptak. Alapítványokat, klubokat, egyesületeket is szerveztek különböző szociálpolitikai megfontolásból.⁸ A jóléti intézmények kialakulását a külföldi példák is elősegítették.⁹ A magyar társadalom egészével összehasonlítva kötelező be-

⁴ *Politikai Ujdonságok*, 7. évf., 24. szám, 1861, 381. p.

⁵ *A magyar vasút krónikája a XIX. században*, főszerk.: HORVÁTH Lajos, MÁV Zrt., Budapest, 2009, 146. p.

⁶ *Uo.*, 160–162. p.

⁷ REEVY: i.m., 8. p.

⁸ KISS János: *Jóléti intézmények a vasutaknál*, Wodianer F. és Fiai Műintézete, 1909, 10–99. p.

⁹ HORVÁTH Károly – SZABÓ Gyula: *A Vasutasok és Közlekedési Dolgozók Jótékonyági Egyesületének története 1894–2014*, Vasutasok és Közlekedési Dolgozók Segélyező és Biztosító Egyesülete, Budapest, 2014, 14. p.

tegbiztosítással 1891, kötelező balesetbiztosítással 1907, míg családi pótlékkal részlegesen¹⁰ 1912 óta rendelkeztek a magyarországi munkavállalók.¹¹

A háborús hátszág gazdasági terhei miatt az államvasutak a kivívott kedvezményeket egyre kevésbé tudta biztosítani, ami növelte a társadalmi elégedetlenséget a vasutas alkalmazottak körében is.¹²

Erőszak és megszállás

Az 1916-os román betörés jelentős változásokat okozott a MÁV román nemzetiségű vasutasságánál. A kereskedelmi miniszteri tanácsos szigorúan bizalmas leiratában közölte Tolnay Kornél államvasúti igazgatóval, a betörés miatt a román nemzetiségű alkalmazottakat megfigyelés alá kell helyezni, jelentéseket kell róluk írni. A jelentés magában foglalta többek között a román betörés alkalmával kiváltott reakciót is. A hazafiatlan viselkedés leginkább a románok által sűrűbben lakott területeken volt jellemző, például a temesvári vagy a kolozsvári üzletvezetőség¹³ területén. A problémás alkalmazottakat áthelyezték másik állomásra.¹⁴

Bár az első román betörést visszaszorították, azonban a magyar–román diplomáciai viszony nem rendeződött. A románok 1916-ban aláírták az antanttal szövetségben a bukaresti békét, azonban a változó hadi helyzet következtében a központi hatalmak minél hamarabb békét akartak keleten, hogy erejüket nyugaton összpontosítsák. 1918 februárjában nyilvánvalóvá vált, hogy a háború esetleges befejezésével a magyar és a román fél közötti megegyezés a köztük lévő érdeklentétek miatt lehetetlen.¹⁵ Robert Lansing az USA külügyminiszterének kijelentése 1918 júniusában, – melyet Wilson amerikai elnök is megerősített –, deklarálta az Osztrák-Magyar Monarchia felbomlását az első világháború után, támogatva az utódállamok területkő-

¹⁰ 1912-től csak az állami alkalmazottak rendelkeztek családi pótlékkal. L.: TOMKA Béla: Szociálpolitika Magyarországon a világháborúk korában, *Korunk*, 23. évfolyam, 11. szám, 2012, 48. p.

¹¹ Uő.: *Szociálpolitika. Fejlődés, formák, összehasonlítások*, Osiris Kiadó, Budapest, 2015, 39. p.

¹² L. részletesebben: PÉTEREFY-CSERHÁÉTI Katalin: A MÁV szociálpolitikája az első világháború időszakában, *Közlekedés- és Technikatörténeti Szemle*, Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, Budapest, 2019, 137–158. p.

¹³ Kisebb vidéki igazgatóságok, amelyek a budapesti központú MÁV Vezérigazgatóság alá tartoztak.

¹⁴ Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára (MNL OL), Z 1521, Magyar Államvasutak Igazgatósága. Elnöki iratok 1.cs. (1916–1917) 190/el 1917, Román nemzetiségű alkalmazottak megfigyelése ügyében jelentés; 214 eln 1917, Keresk. Min. Román nemzetiségű vasúti alk. megfigyelése;

¹⁵ ROMSICS Ignác: *Erdély elvesztése – 1918–1947*, Helikon Kiadó, Budapest, 2018, 60–61. p.

vetelését.¹⁶ 1918 augusztus végén a német és a magyar fél még a Brassó–Predeal vasútvonal átadásáról tárgyalt,¹⁷ azonban a villámháború stratégiájának összeomlásával az Osztrák-Magyar Monarchia 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.¹⁸ Kezdetét vette a lázongások, fosztogatások sorozata, amely nemcsak Budapesten, de vidéken is jellemző volt. Fontos leszögezni, ezek a megmozdulások nem minden esetben voltak nemzetiségi jellegűek.¹⁹ Hatos Pál szerint a társadalomnak szüksége van egy bűnbakra, amely egyrészt közösséget teremt, másrészt magyarázatot ad, felelőst teremt a történelemért.²⁰

A kutatók megdöbbenve olvashatják az erőszakos cselekedeteket, amelyek első olvasatra talán túlzónak is tűnnek. A korszak társadalomtörténeti kutatásai során, az egyén által megélt események, drámák az ego-dokumentumok révén egyre ismertebbé válnak.

Ahogy Ablonczy Balázs is írja könyvében: „Trianon előjátéka az erőszak elszabadulása volt a Kárpát-medencében, az a háború utáni háború, amely szabadcsapatok randalírozását jelentette, túszedést, megtorlást, botozást, feltört magtárakat, lángoló kastélyokat, éjszakai lövöldözést, rettegést és etnikai vagy szociális alapú leszámolást, a kiömlött alkohol bűzét, a macskaköveken szikrát vető eltévedt golyókat.”²¹ Az erőszak a vasutakon is megjelent, amikről az erdélyi területekről is jelentős számban érkező jelentésekben olvashatunk.²² A románok előre nyomulása révén elfoglalták többek között Marosvásárhely állomását is, egyre nyugatabbra vonulva. December 5-én egy román főfelügyelő kijelentette: „Közleménye még ne tekintessék hivatalosnak, – megjegyezte –, Magyarország »Erdély« részének Romániához való csatolása már befejezett tény és ezen vonal kezelését rövid időn belül a román

¹⁶ PASTOR, Peter: The United States' Role in the Shaping of the Peace Treaty of Trianon, *The Historian*, Vol. 76, No. 3, 2014, 551–552. p.

¹⁷ IVÁNYI Emma: *Magyar minisztertanácsi jegyzőkönyvek az első világháború korából 1914–1918*, Akadémiai Kiadó, Budapest, 1960, 415–417. p.

¹⁸ A. SAJTI Enikő: *Impériumváltások, revízió, kisebbség. Magyarok a Délvidéken 1918–1947*, Napvilág Kiadó, Budapest, 2004, 11. p.

¹⁹ GYULAI György – DEMKÓ Attila: *Napról napra Trianon 1918–1924*, Reakció Kiadó Kft., Budapest, 2020, 36–40. p.

²⁰ HATOS Pál: *Az elátkozott köztársaság*, Jaffa Kiadó, Budapest, 2018, 81. p.

²¹ ABLONCZY Balázs: *Ismeretlen Trianon. Az összeomlás és a békeszerződés történetei, 1918–1921*, Jaffa Kiadó, Budapest, 2020, 98. p.

²² Az első világháború utáni vasúti történések jelentős részét a Naplószerű feljegyzések iratgyűjteményben maradt fenn, amelyet a MÁV Archívum őriz a Nyugati pályaudvar közelében lévő épületében. Kötetei a NF.10001-10003 jelzetek alatt találhatóak meg.

vasutak fogják átvenni.”²³ Ígéretet tettek az összes alkalmazott átvételére a jelenlegi illetményeik mellett, illetve, ha kevesebb lenne az illetmény, mint a román vasutasoké, akkor felemelik. Az érintkezés nyelve a magyar mellett a német volt. Munkavégzésüket nemcsak a megszállás nehezítette, hanem a háború utáni szénhiány is, ami miatt akadozott a forgalom.²⁴ Hasonló fejleményekről számolt be Boros Adolf aradi üzletigazgató is az 1918 decemberi igazgatósági összülésen, aki szerint a gyulafehérvári nemzetgyűlés napjától számítva rosszabbodott helyzetük, mivel a románok a vasutat teljesen a sajátjuknak tekintették és a petrosényi szén szállítását is gátolták.²⁵ Ugyan a francia misszió biztosította a kormányt, hogy a megszállott területeken a vasút üzeme magyar személyzettel működik, azonban egyre több jelentést kapott a MÁV, melyben alkalmazottai elmenekültek a megszálló csapatok előtt.²⁶ A budapesti pályaudvarok kezdtek túlszűfoltta válni.²⁷ A helyzet egyre súlyosabbá vált, az egyik budapesti állomáson az egyik menekült gyermeke a sínek között játszott, a tolató mozdony elgázolta a gyermeket, ezért 1919 júliusától csak kijelölt útvonalon közlekedhettek a menekültek a vagonjaik és a pályaudvar között.²⁸

1919 január közepén már nyilvánvalóvá vált, hogy a román állam esküt tett le az egykori MÁV-os alkalmazottakkal. Februárban már arról cikkezett a magyar sajtó, hogy a románok ki akarják éhezteni az erdélyi vasutasokat, Iuliu Maniu, a román nemzeti tanács képviselője kijelentette, amíg nem ismerik el a román felsőbbiséget a megszállott területeken és az erről szóló nyilatkozatot nem írják alá, addig illetményt sem kaptak.²⁹ A magyar állam sem tudta biztosan eljuttatni az illetményeket az alkalmazottaknak, többen januárban három havi illetményt is felvettek.³⁰ A személyzet ennek ellenére nem hagyta el szolgálati helyét, még akkor sem, mikor Moşoiu tábornok, az

²³ 1918. december 1-én a román nemzetgyűlés határozata a román lakta magyarországi területek és Románia egyesülését mondta ki a gyulafehérvári román nemzetgyűlés. L.: ZEDLER Miklós: *Trianon, Nemzet és emlékezet*, Osiris Kiadó, Budapest, 2008, 39. p.

²⁴ NF.10001, 2. kötet, 1918 december. Az ellenséges megszállások következtében a vasút üzemi szolgálatában és igazgatásában előidézett nehézségekről, jogtalan és erőszakos beavatkozásokról és az államvasutak tiltakozásáról, 26–27. p., 60–66. p.

²⁵ MNL OL, Z 1524, MÁV Bizalmas iratok MÁV Ig. 1006/1919: Hivatalból 1918. december 11-én megtartott üzletvezetői értekezletről felvett jegyzőkönyv, 21–22. p.

²⁶ Uo., 231. p.

²⁷ NF.10001, 5. kötet, 1919. január. A fegyverszüneti bizottságnak az ellenséges megszállásokkal kapcsolatos vasútüzemi vonatkozású tárgyalásairól és egyéb bizalmas jellegű ügyekről, 29. p.

²⁸ MÁV Archívum M.Á.V. Körendelet 1919 (Budapesti Központi Üzletvezetőség) kötete 62. sz. körrendelet.

²⁹ 8 *Órai Újság*, 5. évf., 31. szám, 1919, 6. p.

³⁰ MNL OL, W 12, Miniszterelnökségi Levéltár – Minisztertanácsi jegyzőkönyvek (K 27), 1919.02.18., 20. ülés, 35–39. p.

erdélyi román hadsereg főparancsnokának rendelete révén a megszállt területeken alkalmazott vasutasok a CFR³¹ fennhatósága alá kerültek.³²

A vasúti személyzetet a román állam kötelezte a hűségeskü letételére, amely ellen még Vix alezredes is tiltakozott a nagyszebeni kormányhatóságnál, eredmény nélkül. A magyar állam a hűségesküt le nem tett és ez által elbocsájtott alkalmazottai részére ekkor még fizette az illetményeket. A román állam cselekedeteiben is megnyilvánult, a kijelölt demarkációs vonalat nem katonai, hanem gazdasági és politikai határnak tekintette.³³ Ehhez hozzájárult az antant erős diplomáciai és logisztikai segítsége is. Clemenceau francia miniszterelnök nem közölte a magyarokkal a belgrádi egyezmény megszegését a leendő utódállamok részéről, így a rosszul értesült magyar kormánnyal szemben egy tájékozott román kormány állt szemben, csak Clemenceau szabott határt a román területfoglalásnak.³⁴ Clemenceau 1919. január 15-én leszögezte Henri Mathias Berthelot tábornoknak, hogy a románokat ugyan szövetségesnek tekintették, de elítélte a román vádaskodásokat, ragaszkodott, hogy a román területköveteléseket a konferencia ismerje el.³⁵

1919. január 24-én a bukaresti kormány becikkelyezte Besszarábia, Bukovina, Erdély Romániához csatolását, holott a Csucsá-Köröstárkány-Belényes vonal mentén tartott még ekkor az egykori magyar területek megszállása. (A magyar-román semleges zóna kialakításáról csak egy hónap múlva, február 26-án született döntés a külügyminiszterek tanácsában. Az új demarkációs vonalat márciusban jelölték ki Szatmárnémeti–Nagykároly–Nagyvárad–Arad vasútvonal mentén.)³⁶

A román delegáció 1919 februári memorandumában tájékoztatta a békekonferenciát Románia területi követeléseiről.³⁷ A vasutasok sztrájkokkal fejezték ki összetartozásukat és egyben ellenérzésüket a megszálló hatalmakkal szemben. Az erdélyi vonalak erőszakos birtokbavételéről Berinkey Dénes miniszterelnöknek is táviratoztak, de jelentős változás nem történt. A CFR fogadalom, hűségeskü nélkül nem fizetett illetményt,³⁸ a lapok arról cikkeztek, az erdélyi vasutasokat kiéheztetik ennek érdekében, illetve halállal és deportálással fenyegették a vasutasokat egy kicsempészett körözvény szerint.³⁹

³¹ Căile Ferate Române – Román Államvasúttársaság.

³² 8 Órai Újság, 5. évf., 40. szám, 1919, 2. p.

³³ NF.10001, 5. kötet, 43–67. p.

³⁴ HATOS: *i.m.*, 351–359. p.

³⁵ ÁDÁM Magda – ORMOS Mária: *Francia diplomáciai iratok a Kárpát-medence történetéről 1918–1919, I. kötet*, Akadémiai Kiadó, Budapest, 1999, 82–83. p.

³⁶ GYULAI-DEMKÓ: *i.m.*, 111–135. p.

³⁷ ÁDÁM-ORMOS: *i.m.*, 97–104. p.

³⁸ NF.10001, 7. kötet. A fegyverszüneti bizottságnak az ellenséges megszállásokkal kapcsolatos vasúttüzemi vonatkozású tárgyalásairól és egyéb bizalmas jellegű ügyekről 1919. február–március, 1–4. p., 18. p., 69. p.

³⁹ 8 Órai Újság, 5. évf., 66. szám, 1919, 1. p.

Az erőszakos hűségeskü követelése nem csak a románokra volt jellemző, a szerbek például több alkalommal is a lakásukon keresték fel a hűségesküt nem tett vasutasokat. Az egyik alvinci hivatalnokot azért verte meg négy román katona, mert kollégájával magyarul beszélt. Vidra János jegyvizsgáló is hasonló tapasztalatokról számolt be az utasokkal kapcsolatban, véleményük szerint: „Nagyromániában a vasutasokat a románok fizetik, a vasutasok a románok szolgálói, tehát románul kell beszélniük.”⁴⁰ Vidra a vasutasok oldaláról érzékeltette a problémát: „Ezek az állapotok idézik elő azt is, hogy a gyengébb idegzetű alkalmazottak nem bírják elviselni a folytonos izgalmakat és hogy a megszállott területről való menekülés nagy arányokat ölt.”⁴¹ A legsúlyosabb esetet Kissebesről jelentették, ahol a román gárdisták fosztogattak, egy kisszebeni magyar lakost brutálisan kínoztak, az egyik pályaőr karját felvágták és a sebet besózták.⁴² Az erdélyi vasutasok felváltására már 1919 márciusában képezték ki a leendő román vasutasokat. Céljuk a magyar személyzet leváltása volt,⁴³ holott a román áttörés csak 1919 áprilisában történt meg.⁴⁴ A kormány számolt a hűségeskü letételével kapcsolatban a menekültek számának növekedésével és az ebből adódó többletköltségekkel, a költségek csökkentése érdekében szabályozták a menekülési költségeket.⁴⁵

A magyarországi Tanácsköztársaság bukása után Clemanceau az egyik legfontosabb feladatának a túlkapások megfékezését tartotta, ezért jegyzéket bocsátott a magyar kormányhoz. 1919 augusztusában a románok már Budapesten tartózkodtak, melynek kapcsán több atrocitást is jelentettek. Ezzel kapcsolatban már az antant sem képviselt egységes álláspontot. 1919 augusztusában a CFR kijelentette, már csak olyan alkalmazottakat foglalkoztat, aki hűségesküt tettek vagy tesznek Romániára, ennek ösztönzésére 40–60%-kal több fizetést és egyéb kedvezményes juttatást ajánlott fel. A hűségesküt nem tett vasutasokat automatikusan elbocsátotta a vasúttársaság.⁴⁶ 1919 augusztus végére már az egykori Sopron vármegyét is megszállták az idegen hadak. A román előrenyomulás csak nemzetközi nyomásra szűnt meg.⁴⁷

⁴⁰ NF.10001, 8. kötet. Naplószerű feljegyzések az ellenséges megszállások következtében a vasút üzemi szolgálatban és igazgatásban előidézett nehézségekről, jogtalan és erőszakos beavatkozásokról és az államvasutak tiltakozásairól (1919.03.01. – 1919.03.21.), 116. p.

⁴¹ Uo.

⁴² NF.10001, 8. kötet, 92. p., 118. p.

⁴³ NF.10001, 8. kötet, 9. p.

⁴⁴ GYULAI-DEMKÓ: *i.m.*, 138–150. p.

⁴⁵ MNL OL, W12, 1919.03.21., 30. ülés, 19–30. p.

⁴⁶ NF.10002, 13. kötet. Az ellenséges megszállások következtében a vasút üzemi szolgálatban és igazgatásában előidézett nehézségekről, jogtalan és erőszakos beavatkozásokról és az államvasutak tiltakozásáról, 1919. augusztus (Proletárdiktatúra összeomlása – Budapest román megszállása), 2–242. p., 357. p.

⁴⁷ GYULAI-DEMKÓ: *i.m.*, 190–198. p.

A korábbiakban említett menekültekkel kapcsolatban a magyar kormány menekültügyi kormánybiztost nevezett ki Liber Endre személyében, aki 1919 októberi jelentésében is leszögezte, minél hamarabb szükséges a menekültek helyzetét rendezni, mivel ekkor még a demarkációs vonalon több vonat is várakozott.⁴⁸ 1920 januárjára a CFR vonalain megtiltotta a katolikus ünnepek megtartását, helyettük a Trianon előtti Román Királyság ünnepeinek gyakorlását vették át a vasutasok.⁴⁹ Steiner Imre MÁV felügyelő Bukarestből tett jelentéséből (1920.01.20.) kiderült, jelentős forgalmi akadályokkal küzdött a román államvasutak, melyet leginkább a szénhiány mértéke befolyásolt. Erdélyben a legrosszabbak a forgalmi viszonyok, a vagonokért valósággal versenyeztek a románok és a korrupció jelentős volt a területen. A megszállott részekén az igazgatást a románokra bízták, nem volt fegyelem, nem kímélték a mozdonyokat. A magyar személyzet nem tette le a hűségesküt, a románok már igen, a magyarokat a régi korona szerint fizették nem követve az inflációt, a románok lejben kapták a fizetésüket. A közigazgatásban már mindenhol román személyzet volt ekkor, de nem volt elegendő szakképzett román munkaerő. Az erőszakot a sovinizmusból eredeztette a felügyelő a magyarok ellen, az atrocitások is gyakoriak voltak. Aradon ekkor már csak román feliratok voltak, az összes házra román zászlót kellett kitenni. A románok által magyar területről elhurcolt gépek még vagonban voltak. Resicán nem tanítottak magyarul csak románul és németül. Útlevelet Magyarország irányába nem adtak.⁵⁰ (A jelenség nem volt egyedi a megszállott területeken, több jelentésben is olvasható hasonló eset.)⁵¹

A békeszerződés és következményei a vasúthálózaton

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-Ipolyság-Párkány-Komárom-Győr állomásokon keresztül, illetve egy külső, amely Pozsony-Kassa-Máramaros, Nagyvárad-Fiume-Nagy-

⁴⁸ NF.10002, 14. kötet. Az ellenséges megszállások következtében a vasút üzemi szolgáltatásban és igazgatásában előidézett nehézségekről, jogtalan és erőszakos beavatkozásokról és az államvasutak tiltakozásáról, 1919. október hó, Budapest, román megszállás alatt, 80–81. p.

⁴⁹ *Új Barázda*, 2. évf., 2. szám, 1920., 2. p.

⁵⁰ MNL OL, Z 1521, Magyar Államvasutak Igazgatósága. Elnöki iratok 2.cs. 103 eln 1920: Steiner Imre felügyelő jelentése a románok által megszállott területen és Bukarestben tapasztalt jelenségekről.

⁵¹ MNL OL, Z 1521, Magyar Államvasutak Igazgatósága. Elnöki iratok 2.cs. 388 eln 1920: Farkas József főfelügyelő temesvári jelentése a bánáti és a bácskai vasutasok eskütételében (Másolat).

kanizsa–Szombathely–Pozsony között húzódó 180–200 km-es vonalhosszt jelentett.⁵²

1. kép

*A Magyar Szent Korona országainak vasúti térképe
a trianoni békekötés előtt és ma (1939)*



Forrás: Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, Térképtár, 1668.

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.⁵³ Az Államvasutak 1918 decemberétől készült a béketárgyalásokra, az ezzel kapcsolatban felmerülő kérdéseket is főosztályokra bontva vizsgálták meg, céljuk egy új közlekedéspolitikai koncepció kidolgozása volt, amely nemzetközi jóváhagyást is kapott volna.⁵⁴ A magyar békeküldöttség XXVII. számú jegyzékének 4. melléklete: *A közlekedésre vonatkozó*

⁵² MAJDÁN János: 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, 2002, 100–115. p., 100–103. p.

⁵³ *Háborúból békébe. A magyar társadalom 1918 után*, szerk.: BÓDY Zsombor, MTA Bölcsészettudományi Kutatóközpont, Történettudományi Intézet, Budapest, 7–8. p.

⁵⁴ *Vasúti és Közlekedési Közlöny*, 49. évf., 143. szám, 1918, 463. p.

általános megjegyzések címet viselte, amely Magyarország vasúti közlekedése vonatkozásában a gazdasági integritás, az ország vasúti közlekedésének integritását elemezte. A jegyzéket a Kereskedelemügyi Minisztériumban dolgozó vasutas szakemberek állították össze, célja a magyar vasút integritásának megőrzése volt. Ugyan tudomásul vették, hogy kérésük teljesítése lehetetlen, de a tisztán magyarlakta területeken transzverzális vonalakat szerette volna megtartani a határmenti forgalom biztosítása miatt. A jegyzék azonban alig kapott nyilvánosságot, a vasúti szakemberek nem értették a párizsi békekonferencián történeteket.⁵⁵ A müncheni hajózási konferencián⁵⁶ így értékelte Trebitsch Miksa királyi tanácsos a trianoni határmegvonást: „Az ország határait úgy vonták meg, mintha pajkos gyerekek a következményeket nem ismerve, vagy azokkal nem törődve, egyszerűen tetszés-szerinti helyeken vonalakat rajzoltak volna az ország térképére. [...] Az idegeneknek ítélt területről elmenekülteknek Csonkamagyarországban egyelőre megfelelő lakást juttatni úgyszólván lehetetlen. Részben barakkokban, a háború alatt kórházaknak szolgált ideiglenes épületekben laknak, azonban a kereskedelemügyi miniszternek a nemzetgyűlés ez évi május 11-iki ülésén tett bejelentése szerint a most említett vasúti kocsiparkból 2700 kocsi s azóta még több a forgalomtól elvonva a menekülteknek szolgál lakásul. De gazdasági okokkal sem lehet a határvonalak ily megállapítását megokolni, mert hiszen nemcsak gazdaságilag szorosan összefüggő területek szakítottak el egymástól, hanem a vasúti vonalak az illető vasúti gócpontoktól és a vasutak teljesítőképességét nemcsak járműveinek és berendezéseinek szomorú helyzete, hanem a határ oly megállapítása is nagymértékben csökkenti, hogy a forgalmi csomópontokat következetesen az új államoknak juttatták, hogy az egymásra utalt magyar vidékek lakossága egymással ne tudjon érintkezni és a magyar vasúti vonalak csonkán, befejezetlenül meredjenek az erőszakoltan mesterkéltnél határok felé.”⁵⁷

A trianoni békeszerződés révén az egykori egységes vasúthálózat bilaterális vasútvonala megrövidült, elvesztve gazdasági előnyét.⁵⁸ Románia homogen nemzetállam-képe kizárta a helyi autonómiák lehetőségét *másodosztályú állampolgárrá* visszasorolva a kisebbségi sorsba került magyarokat.⁵⁹ A tényle-

⁵⁵ EPERJESI László: Trianon hatása Magyarország közlekedési rendszerére, *Közlekedéstudományi Szemle.*, 46. évf., 4. szám, 1996, 135–138. p., 136. p.

⁵⁶ A müncheni hajózási kiállítás a müncheni hajózási kongresszus keretében rendezték meg, melyre Magyarországot is meghívták, ahol Trebitsch Miksa hazánk közgazdasági és hajózási viszonyairól adott elő. L.: *Vasúti és Közlekedési Közlöny*, 52. évf., 31. szám, 1921, 156. p.

⁵⁷ *Vasúti és Közlekedési Közlöny*, 52. évf., 33. szám, 1921, 164. p.

⁵⁸ SCHULZE, Max-Stephan – WOLF, Nikolaus: Economic nationalism and economic integration: the Austro-Hungarian Empire in the late nineteenth century, *The Economic History Review*, Vol. 65, No. 2, 2012, 558–560. p.

⁵⁹ ROMSICS Ignác: *Nemzet, nemzetiség és állam. Kelet-Közép- és Délkelet-Európában a 19. és 20. században*, Napvilág Kiadó, Budapest, 2005, 219. p.

ges magyar–román vasúti határmegállapodási szerződést csak 1932-ben írták alá az érintett felek.⁶⁰ A magyar–román határ megállapításában döntő szerepet töltött be az Osztrák–Magyar Monarchia vezérkarának térképe. A románok célja többek között a közvetlen kapcsolat megteremtése volt Csehszlovákiával és a stratégiailag fontos vasútvonalak bekebelezése, amely megegyezett a vásárvonallal is. Elszakadtak többek között olyan fontos vasútvonalak is, mint Nagyszalonta–Nagyvárad, amely az úgynevezett alföldi körvasút jelentős szakaszát alkotta vagy Nagyvárad–Érmihályfalva, amely közvetlen vasúti kapcsolatot teremtett Kolozsvár és Budapest között.⁶¹

A trianoni békediktátum szerint az elcsatolt területen maradt lakosság az állami főhatalmat gyakorló nemzet állampolgára lett.⁶² A Romániához csatolt országrészekben maradt vasutasok sorsával kapcsolatban a kisebbségi szerződés becikkelyezésével a román törvényhozás ugyan elismerte a kisebbségeket, kollektív jogokat azonban nem tartalmazott. A rossz gazdasági helyzet miatt kialakult munkanélküliség a vasutasokat is súlytotta.⁶³

2. kép

A megmaradt vasutasok

(Készítette: Magyarország Területi Épségének Védelmi Ligája⁶⁴)



Forrás: Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, Plakátgyűjtemény, 834.2.

⁶⁰ EPERJESI: i.m., 138. p.

⁶¹ PALOTÁS Zoltán: *A trianoni határok*, Interedition Kiadó, Budapest, 1990, 40–41. p.

⁶² *A magyar békeszerződés és a becikkelyező törvény szövege és magyarázata. „Ordo” Törvény és Rendeletár*, Budapest, 1921, 39. p.

⁶³ BEKE Ibolya: A romániai magyar kisebbség szervezeteinek választási-politikai stratégiái a két világháború között. In: *A Kárpát-medence népeinek együttélése a 19–20. században*, szerk.: EGRY Gábor – FEITL István: Napvilág Kiadó, Budapest, 2005: 330–331. p.

⁶⁴ A liga feladata, hogy tudatosítsa a szellemi propaganda révén a nemzetiségekben és a külföldi tudományos körökben is az ország gazdasági egységének a tényét. L.: SÁNDOR Csilla: *A Tevél – Magyarország Területi Egységének Védelmi Ligája*, 2. rész, *Belvedere Meridionale*, 16. évf., 1–2. szám, 2004, 14–24. p., 14–15. p. 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> (letöltve: 2022. 01. 12.).

Ráadásul a székely vármegyék között nem volt közvetlen vasúti kapcsolat, a legrosszabb vasúthálózattal rendelkező terület volt,⁶⁵ amely jelentős problémát jelentett a székely mezőgazdaságnak.⁶⁶ A két világháború között a románok csak stratégiai fontosságú vasútvonalakat építettek, a többi vonal karbantartását hanyagolták.⁶⁷

Románia területéhez csatoltak 5501 kilométernyi vasútvonalat, melyből 2026 kilométernyi egykori MÁV, 607 kilométer önálló üzemben lévő vasútvonal és 2868 kilométernyi magánvasútvonal, amely a Magyar Államvasutak kezelése alá tartozott.⁶⁸

1. táblázat
Elcsatolt vasútvonalak hossza és értéke államok szerint (1920)⁶⁹

Állam	Államvasutakból elcsatolt kilométerhossz	Értéke (koronában)
Cseh	1885	1846
Jugoszlávia	1378	2452
Ausztria	46	363
Román	2026	3475
Összesen:	5335	8136

Forrás: JELLINEK: i.m., 12. p.

Érdekes helyzet állt elő Észak-Erdély visszacsatolása alkalmával, ahol az első világháború utáni helyzet fordítottja alakult ki. A román vasutasok a visszacsatolt területekről menekültek, a visszacsatolt területekre a CFR korábbi magyar alkalmazottait akarta áthelyezni, helyükre pedig Besszarábiából, Bukovinából és Erdély románoknál maradt részéről helyezték át alkalmazottaikat, elsősorban románokat. A magyar kormány érdeke is ez volt, viszont távozásukat írásbeli lemondó nyilatkozat formájában kellett benyújtani a CFR részére. Ez magával vonta azt is, hogy a regáti és észak-erdélyi területen szolgálatot teljesített magyar vasutasok menekültek a románok fennhatósága alá tartozó területről,⁷⁰ hiszen a CFR ellátás nélkül bocsátotta el alkalmazottait.

⁶⁵ Székely Közélet, 4. évf., 3. szám, 1921, 1. p.

⁶⁶ Uo., 4. évf., 12. szám, 1921, 2. p.

⁶⁷ MNL OL, Z 1610, 485. doboz, Magyarország közlekedési problémái (Kézirat, 1946.), 47-49. p.

⁶⁸ JELLINEK Henrik: *A magyar vasutügy és pénzügyi jelentősége a békeszerződésben*, Táltos Kiadó, Budapest, 1920, 16. p.

⁶⁹ Uo., 12. p.

⁷⁰ A Magyarországra menekülők ügye társadalmi és politikai horderejű volt már a visszacsatolást megelőző időszakban is. A bécsi döntés után a Romániában rekedt magyarság helyzete a trianoni békeszerződés utáni állapotokhoz képest súlyosabb volt. A magyar kormányon egyre nagyobb volt nyomás a menekültek helyzete miatt, maradásukra bízatták a dél-erdélyi magyarságot, eredménytelenül. A Minisztertanács megtiltotta a dél-erdélyi menekültek felvételét, azonban ezt több vállalat is megszegte,

A menekültekről a MÁV kimutatásokat készített, egy 1941 januári jelentés alapján számuk 1065 főre volt tehető.⁷¹

A visszacsatolt részeken maradt egykori CFR alkalmazottak számára a MÁV finanszírozta a visszaköltözést Romániába, önkéntes lemondás esetében.⁷² A magyar érzelmű, egykori CFR alkalmazottnak – akik a visszacsatolt területeken maradtak – idegen hangzású nevét magyarosítani kellett. Ha a névváltoztató elcsatolt területen született, akkor magyar állampolgárságának igazolására állampolgársági bizonyítványt kellett bemutatni, ami 1921. július 21-én bírt illetőséget igazolni.⁷³ Arról eddig nincsenek pontos információink, hogy mennyien kerültek a MÁV szolgálatába a második világháború végéig, mindenesetre az 1947-es párizsi béke a területrendezésével ismét a trianoni határvonalakat követte Erdély esetében.

Összegzés

Trianonnal kapcsolatban az eltelt több mint száz évben számos diszciplináris és interdiszciplináris munka íródott. Zárásul két idézetet említenék, az egyiket Kollai István munkájából, aki pszichológiai sokkhatásnak nevezte a jelenséget, melyet személyesen és mélyen élt át a nemzet. „A milliószámba megnehezített életlehetőségek és megkeserített sorsok, a menekültek és megmaradók szenvedései, megaláztatásai egyénileg állították szembe a magyarokat Trianonnal.”⁷⁴ A másik kifejezetten a vasutas alkalmazottak megpróbáltatásait összegzi: „Ki kell emelnem vasúti alkalmazottjainak mindenhol tapasztalt udvariasságát és előzékenységét. Ez a körülmény dicséretére válik és arról tesz tanúságot, hogy vasúti szervezetükön oly sokhavi politikai ziláltság után sem vett erőt az általános demoralizáció, a mi más, úgy magán, mint állami intézményeken észlelhető.” (W. B. Causey USA alezredese, az antant vasúti missziójának elnöke).⁷⁵

A két idézet, ha úgy tetszik, egymásnak a kiegészítései magukba foglalva azokat a megpróbáltatásokat, melyeket az első világháború utáni időszakban élt embereknek át kellett élniük.

köztük a MÁV. A helyzet 1942 novemberében rendeződött. L.: BALOGH L. Béni: Az erdélyi magyar menekültkérdés 1939 és 1944 között, *Regio*, 10. évf., 3-4. szám, 1999, 243-265. p.

⁷¹ MÁV Archívum, SU10215-Dél-Erdélyben szolgálatot teljesítő magyar nemzetiségű vasutasok helyzete (1940).

⁷² MÁV Archívum digitalizált adatbázisa (továbbiakban: DNR) EJJ. 10001. Iktatott iratok 1941. 25611.szám/1941.C.I.: Állásukról önként lemondott és Romániába visszatérő vasúti alkalmazottak szállítási és utazási kedvezménye.

⁷³ MÁV Archívum, EJJ. 10001. Iktatott iratok 1941. 34303. szám. 1941. A. I.: Névmagyarosítás.

⁷⁴ KOLLAI István: *Meghasadt múlt. Fejezetek a szlovákok és a magyarok történelméből*, Terra Cognita Alapítvány, Budapest, 2008, 130-131. p.

⁷⁵ MÁV *Hivatalos Lap*, 68. szám, 1919, 799-800. p.