

PÉTERFFY GERGELY

A Magyar Államvasutak és a Közlekedésügyi Minisztérium elképzelései a második világháború utáni békekötésről, 1945–1946

Az elvesztett második világháború után a magyar államapparátusnak rengeteg súlyos és gyakran megoldhatatlannak látszó feladat – a lakosság élelmezése, az ipari termelés és a közlekedés beindítása, a hiperinfláció, a megszálló csapatok kívánságainak teljesítése és a jóvátétel ügye – mellett a háborút követő béketárgyalásokra is fel kellett készülnie. Mindezt úgy, hogy vesztes és megszállt orszádként Budapest gyakorlatilag alig rendelkezett külpolitikai mozgástérrel, a szomszédos államok pedig jóval kedvezőbb megítélés alá estek a győztes hatalmaknál. Még a szintén vesztes Románia is – köszönhetően az 1944. augusztusi átállásnak – jobb pozícióból várhatta a békekonferenciát, mivel jelentős katonai erőt tudott egykori szövetségese, a Harmadik Birodalom ellen harcba vetni.

A béketárgyalásokra való felkészüléshez szükséges intézményi háttér szervezése 1945. tavasz végén indult el a Külügyminisztériumban.¹ A minisztertanács által 1945. július 25-én jóváhagyott Béke-előkészítő Osztály Kertész István veze-

¹ Valójában már a háború alatt megindultak a béke-előkészítéssel kapcsolatos munkák, amelyeknek egyik szervezője, illetve a háttérmunkát biztosító intézménye volt az 1926-ban alapított Államtudományi Intézet, majd 1941-től a Teleki Pál Tudományos Intézet. Részben az itt készült kutatásokra és tanulmányokra támaszkodva indultak meg 1945 nyarán az új béke-előkészítő munkák. Lásd IVÁNYI Miklós: Az Államtudományi Intézet, a Teleki Pál Tudományos Intézet és a magyar béke-előkészítés. In: FÜLÖP Mihály (szerk.): *Az elfelejtett béke. Tanulmánykötet a párizsi magyar békeszerződés életbelépésének 70. évfordulójára*. Dialóg Campus Kiadó, Budapest, 2018. 107–121.

tésével látott neki a különböző adatok, statisztikák, térképek begyűjtésének, azok elemzésének és jegyzetek, memorandumok készítésének.² A széles körű adatgyűjtő és -feldolgozó munka azonban nem vezethetett eredményre, mert a politikai elit majdnem egy egész éven át képtelen volt egységes álláspontot kialakítani a béketárgyalásokon képviselendő politikai, területi, gazdasági szempontokról! A szociáldemokrata párt 1946. április 6-i belső feljegyzése szerint „Nem tudunk megegyezni [a béke-előkészítésről] azért, mert egyrészt a pártok egy része nincsen tisztában a jelenlegi világpolitikai helyzeten belül adott lehetőségekkel, másrészt mert a nézeteltérés a követendő út tekintetében külpolitikai és tárgyi sikről belpolitikai és érzelmi síkra tolódott el.”³ A kudarcban persze az is közrejátszott, hogy a külpolitika irányítása a diplomácia boszorkánykonyhájában járatlan, stratégiai dimenziókkal nem rendelkező személyek – a miniszterelnökök, Gyöngyösi János külügyminiszter, és a koalíciós pártok vezetői – kezében volt.

Az 1947. február 10-én Párizsban aláírt békeszerződés lezárta a háborút, és vele együtt szétoszlatta a trianoni békeszerződés igazságtalanságainak kijavításáról szőtt magyar álmokat. Visszaállt az 1937. december 31-i országhatár, azzal a különbséggel, hogy Csehszlovákiának – stratégiai okokra hivatkozva – három falut ítéltek a pozsonyi hídfőben.

A magyar békecélokkal és a béke-előkészítés folyamatával, körülményeivel a történettudomány csak a rendszerváltás után kezdett el igazán foglalkozni. Ez részben a levéltári források kutathatóságának, részben az ideológiai-emlékezetpolitikai béklyónak volt a következménye.⁴ A téma iránti érdeklődéshez nagy

² ROMSICS Ignác: *Az 1947-es párizsi békeszerződés*. Osiris Kiadó, Budapest, 2006. 105–106.

³ Idézi ROMSICS Ignác: I. m. 154.

⁴ Balogh Sándor koalíciós kormány külpolitikájáról írt munkáján is érződik a források hiánya és Moszkva szerepének elhallgatása. BALOGH Sándor: *A népi demokratikus Magyarország külpolitikája 1945–1947. A fegyverszünetről a békeszerződésig*. Kossuth Kiadó, Budapest, 1982.

lőkést adott a békekötés során aktív szerepet játszó személyek – főleg szakemberek – emlékiratainak megjelenése.⁵

A békekonferencia történetének magyar szempontú bemutatása 1994-ben jelent meg Fülöp Mihály jóvoltából,⁶ amit egy évtizeddel később követett Romsics Ignác a magyar béke-előkészítés folyamatát, a kormány és a pártok békeelképzeléseit feltáró monográfiája.⁷ Bár tárgyát és időhatárait tekintve is idegennek számíthat Zeidler Miklós revíziós gondolatkört taglaló könyve, a háborút megelőző és háború alatti határelképzelések ismertetése miatt mégis megkerülhetetlen a témában.⁸ Az ezredfordulótól sorra megjelenő forráskiadások további értékes adalékkal szolgáltak a kérdés kutatói számára.⁹

Az egyes monográfiák, tanulmányok, egyetemi tankönyvek elsősorban a nemzetiségi érvek mentén közelítettek az 1947-es párizsi békekötés történetéhez, a gazdasági dimenziók csak elhalványuló kontúrral jelentek meg. Ez azért is érthető, mert a magyar kormány mellett a nyugati nagyhatalmak is az etnikai

⁵ KÁRÁSZ Artúr: *80 év a föld körül*. Bethlen Kiadó, Budapest, 1990; KERTÉSZ István: *Magyar békeillúziók 1945–1947*. Európa Könyvkiadó, Budapest, 1995; NAGY Ferenc: *Küzdelem a vasfüggöny mögött*. Európa Könyvkiadó, Budapest, 1990; RÁKOSI Mátyás: *Visszaemlékezések. 1940–1956*. I. kötet. Napvilág Kiadó, Budapest, 1997. RÓNAI András: *Térképezett történelem*. Püski Kiadó, Budapest, 1992.

⁶ FÜLÖP Mihály: *A befejezetlen béke. A Külügyminiszterek Tanácsa és a magyar békeszerződés 1947*. Héttorony Kiadó, Budapest, 1994.

⁷ ROMSICS Ignác: I. m.

⁸ ZEIDLER Miklós: *A revíziós gondolat*. Kalligram Kiadó, Pozsony, 2009.

⁹ A teljesség igénye nélkül, a béke-előkészítéssel kapcsolatban fontosabb kiadványok: GECSÉNYI Lajos–MÁTHÉ Gábor: *Sub clausula, 1920–1947*. Közlöny Kiadó, Budapest, 2008; KISS Péter et al. (szerk.): *Magyar kormányprogramok 1867–2002*. II. kötet. 1945–2002. Közlöny Kiadó, Budapest, 2004; BALOGH Sándor–IZSÁK Lajos (szerk.): *Magyarországi pártprogramok 1944–1988*. K. n., Budapest, 2004; VIDA István (szerk.): *Iratok a magyar–szovjet kapcsolatok történetéhez, 1944. október – 1948. június*. Gondolat Kiadó, Budapest, 2005; SZÜCS László (szerk.): *Dálnoki Miklós Béla kormányának minisztertanácsi jegyzőkönyvei 1944. december 23. – 1945. november 15*. MOL, Budapest, 2005; G. VASS István (szerk.): *Tildy Zoltán kormányának minisztertanácsi jegyzőkönyvei 1945. november 15. – 1946. február 4*. MOL, Budapest, 2005; SZÜCS László (szerk.): *Nagy Ferenc első kormányának minisztertanácsi jegyzőkönyvei, 1946. február 5. – 1946. november 15*. MOL, Budapest, 2003; SZÜCS László–G. VASS István (szerk.): *Nagy Ferenc második és harmadik kormányának minisztertanácsi jegyzőkönyvei. 1946. november 22. – 1947. május 31*. MOL, Budapest, 2008.

szempontok alapján tartottak elképzelhetőnek bármilyen határmódosítást – egy megbékélő Kelet-Közép-Európa reményében. A gazdasági viszonyokon hosszú és költséges munkával lehet változtatni, a nemzetiségi – legalábbis humánus eszközökkel, ki- vagy áttelepítési kényszermegoldások nélkül – és a földrajzi adottságokon viszont nem. A Szovjetunió viszont stratégiai érdekei miatt a *divide et impera* elvet alkalmazva – immár államhatárain kívül is – az érdekszférájába kerülő Románia és Magyarország konfliktusát kihasználva törekedett a feszült szomszédi viszony fenntartására.

A fentiek tükrében kiemelendő Stark Tamás 1993-as forrásközlő cikke, amely a Nemzetgyűlés Külügyi Bizottsága béke-előkészítő albizottsága ülési jegyzőkönyveit ismertette, így a gazdasági békecélokról szóló viták is publikálásra kerültek.¹⁰ Az erdélyi magyarság elképzelései is napvilágra kerültek, amelyek között a nemzetiségi viszonyok mellett a gazdasági és földrajzi szempontok is megjelentek egy-egy esszében.¹¹

A béke-előkészítés során összeállított gazdasági, azon belül is a közlekedéspolitikai elképzelések jórészt ismeretlenek a történetírás előtt, pedig nagyon értékes információkat tartalmaznak. Különösen a két világháború közötti magyar gazdaság kihívásairól, a protekcionista gazdasági versenyről, valamint az újjáépítés és a jóvátétel jelentette gazdasági kihívásokról nyújtanak alapos képet a részletes összeállítások. Természetesen az összefoglalók a múlt – olykor keserű, irracionális – tapasztalataiból építkeztek.

A közlekedési szakemberek egyik legfőbb célja az észszerűtlenül meghúzott trianoni határokból fakadó üzemviteli nehézségek korrigálása mellett az ország újjáépítéséhez és a jóvátételhez szükséges közlekedési infrastruktúra biztosítása volt. Az összeállítások éppen ezért alapvetően üzemviteli adottságokból és kívánalmakból indultak ki, az etnikai szempontok mellékesen jelentek meg, mintegy további érvként egy adott vonalszakasz, terület visszacsatolására. Sajnálatos módon a közlekedésügyi tárcánál készült összeállítások csak töredékesen maradtak fenn,

¹⁰ STARK Tamás: Út a békeszerződéshez. *Századok*, 1993/5–6. 781–851.

¹¹ VINCZE Gábor: Álmodozások kora. Tervek, javaslatok az „erdélyi kérdés” megoldására 1945–46-ban. *Limes*, 1997/2. 59–82.

illetve a minisztérium iratai nehezen kutathatók, ezért a Magyar Államvasutak iratai között található béke-előkészítő iratokra támaszkodva mutatjuk be a közlekedési szakemberek új határokkal kapcsolatos elgondolásait.¹² Emiatt a tanulmányban a vasúti szempontok „felülreprezentáltsága” elkerülhetetlen, ami viszont abban a tekintetben mégsem torzítja a képet, hogy a vizsgált korszakban a magyar áru- és személyszállítás elsődleges eszköze ekkor még a vasút volt.

Az első – kizárólag vasúti szempontú – javaslat 1945. június 25-én készült, Sebestyén Andor,¹³ a MÁV Igazgatóság Elnöki Hivatal II. Üzemgazdasági Osztálya megbízott vezetőjének tollából: *Kívánalmaink a jövőre nézve. A régi trianoni határok visszaállítása folytán fennálló vasútközlekedési nehézségek részleges kiküszöbölésére.*¹⁴ Már a címe is sugallta, hogy elsősorban a trianoni határ közvetlen közelében lévő vasútvonalakkal foglalkozik, tekintet nélkül az érintett államok győztes vagy vesztes jellegére. Egyes határkiigazítási javaslatnál markánsan látszik, hogy a külpolitikai realitásokkal nem számolt, egyedül a MÁV érdekei szerint húzta újra képzeletben a határokat.

A trianoni határok kedvezőtlen vasútüzemi hatásainak ismertetése után – határállomások költséges kiépítése, forgalombeszűntetések a kettévágott vonalakon – országonként vette végig, mely vasútvonalak visszacsatolását tartaná kívánatosnak. Előbb azonban még kitért a kisantant két világháború közötti, Magyarországot gazdaságilag is gúzsba kötni kívánó törekvéseinek közlekedéspolitikai vetületére is. A kisantant államok

¹² A Közlekedésügyi Minisztérium Elnöki irataiból 112 doboznyi került be a Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltár (továbbiakban MNL OL) XIX-H-1-a fondjába, ám az egykorú segédletekből hiányoznak az 1945. és 1946. évi tárgymutató kötetek, így gyakorlatilag lehetetlen megállapítani, hogy milyen béke-előkészítő iratok keletkeztek a tárcánál és alárendelt intézményeinél.

¹³ MÁV Szolgáltató Központ Archivum (továbbiakban: MÁV Arch.) BS. f. 10337. d. Sebestyén Andor szolgálati táblája. Az Elnöki Hivatal Üzemgazdasági Osztálya állította össze a főosztályok és üzletvezetőségek havi jelentéseiből a MÁV egészére vonatkozó havi üzemgazdasági jelentéseket, de ide futottak be az elhurcolt járművek keresése során érkező információk is. Mint a MÁV gazdasági helyzetével leginkább tisztában lévő szervezet, a vasút béke-előkészítéssel kapcsolatos teendői is ide kerültek.

¹⁴ MNL OL Z1610. f. 488. d.

ugyanis az egymás közötti, illetve az észak–déli és kelet–nyugati irányú tranzitforgalomban, a legrövidebb magyar közlekedési hálózat helyett hosszabb és költségesebb kerülő úton intézték áruszállításukat. Ezzel jelentős devizabevételtől esett el Magyarország, miközben megugrottak a fuvaroztatók szállítási és adminisztrációs terhei. E fuvarozási politika ellen tiltakozott Sebestyén, a kölcsönösen hátrányos megoldás eltörlésére pedig nemzetközi egyezményben látta a megoldást.

Az óra járásával ellenkező irányban délről kezdve vette számba az egyes határváltoztatási elgondolásokat. Jugoszláv viszonylatban Szabadka, valamint Regőce csomópontok visszacsatolásával a Szeged–Szabadka–Bácsalmás–Regőce–Baja vasúti közlekedés helyreállítását javasolta, ezáltal gyorsítva a Tiszántúl és a Dunántúl közötti forgalmat.¹⁵ A Drávaszögben Baranyavár, esetleg Eszék állomásig tolta volna a határt, hogy a Villányi-hegység kőbányái gyorsabban eljuttathassák termékeiket a Dunához. Gyékényesnél egy rövid – és észszerű – határkiigazítást javasolt, hogy a Dráva északi partján fekvő, a vasútállomást ellátó parti szivattyúház magyar terület legyen, itt ugyanis nem a folyómeder képezte a határt, és gyakran támadtak konfliktusok a jugoszláv határőrök és a magyar vasutasok között.

Romániával szemben a vásárvárosok vonalán végighúzóadó Arad–Nagyvárad–Királyháza fővonalat igényelte, hiszen az Alföld és az erdélyi hegyvidék között évszázadok alatt kialakult természetes gazdasági csomópontok a vasútépítkezéseket is meghatározták. A vasútvonal visszacsatolásával a Debrecen–Nagyvárad–Békéscsaba–Szeged közlekedés állt volna helyre. Mint Sebestyén megjegyzi, a románok számára csak katonai jelentősége volt az átlós fővonalnak, az Erdélyből csatlakozó vonalak gazdasági jelentősége csekély, a kisantant gyűrű – Kárpátalja Szovjetunióhoz csatolásával – pedig amúgy is értelmét veszítette.

A csehszlovák–szovjet–magyar hármas határnál a Sátoraljaújhely–Csap-vasútvonal visszaszerzését tartotta ideálisnak, Záhony helyett tehát a Tisza jobb partján lévő vasúti csomópont

¹⁵ Regőce valójában csak két, Trianonban elvágott mellékvonal, a Baja–Gara-Zombor és a Bácsalmás–Ólegyen–Regőce vicinálisok összekötésére szolgált, a Baja–Szabadka–Szeged vonallal közvetlenül nem érintkezett.

lett volna az üzemváltó határállomás. Ezzel az 1920-ban elcsatolt sátoraljaújhelyi műhelytelep újra Magyarországhoz került volna, amire nagy szüksége volt a nyomasztó járműhiánnyal küszködő magyar vasútnak. Másik érvként a záhonyi Tisza-híd elkerülése állt, amit a német rombolás után provizóriummal ugyan sikerült járhatóvá tenni, ám az ideiglenes szerkezet állóképessége kérdéses volt.¹⁶ Ezzel együtt vetette fel azt az ötletet – ami valójában napi szinten megvalósult, igaz, kényszerből¹⁷ –, hogy a közvetlen magyar–orosz forgalomban a MÁV egészen Munkácsig biztosítsa a vasúti közlekedést, hiszen széles nyomtávú sín pár a Kárpátok felől ekkor még csak Munkácsig vezetett. Sebestyén szerint Kárpátalja Szovjetunióhoz csatolásával Csehszlovákiának már nincs szüksége a sátoraljaújhely-csapi-vonalra, ami amúgy is tiszta magyar ajkú területen halad, az időközben megépült Eperjes–Homonna és Bánóc–Ungvár összekötő vonalakkal így is biztosított a kapcsolatuk a térséggel.¹⁸ Indoklása szerint a szovjeteket azért nem érintené hátrányosan a vékony területsáv elcsatolása, mert nem befolyásolná vasútjaik közvetlen becsatlakozását.

Északon a Rimamurány–Salgótarjáni Vasmű Rt. (RMSV) két centrumát, az ózdi kohászat és szénbányák, valamint a salgótarjáni acélgyár összekötését Bánréve–Fülek–Somoskőújfalu-vasútvonal visszaszerzésével javasolta. Az erős ellenállás – a pelsőci vonal szigetüzemmé válna Szlovákiában – miatt eredményesebbnek tartotta követeléseink passage-jog megszerzésé-

¹⁶ 1946. március 5-én a jegesár két hidnyilást elsodort magával. MNL OL Z1523. f. 60. cs. 1946. március 12-i MÁV Igazgatósági ülés. 16. A fontos vasúti híd szovjet–magyar kooperációban (a kihengerelt vasanyagot jóvátételként Magyarország szállította) 1948. június 18-án készült el, ezután már nem kellett a magyar–szovjet forgalomban csehszlovák vagy román kitérőt tenni. BARKÓCZI Jolán et al.: *A magyar vasút krónikája a XX. században*. MÁV, Budapest, 2005. 173.

¹⁷ MÁV Arch. BG. f. 10001. d. A Miskolci Üzletvezetőség beszámolója, 1945. július 22. 59–61.

¹⁸ Hivatalosan 1945. június 29-én adta át Csehszlovákia Kárpát-Ukrajnát a Szovjetuniónak. VIDA István–ZSELICKY Béla: Az 1945. június 29-ei szovjet–csehszlovák szerződés Kárpátaljáról. *Külügyi Szemle*, 2004. tavasz–nyár. 252–254.

re való korlátozását.¹⁹ Amennyiben ez sem vezetne célra, muszáj lenne összekötő vasútvonalat építenünk a Bükkön át Ózd és Kisterenye között – érvelt Sebestyén.²⁰ Nyugat-Nógrádban Losoncot javasolta új határállomásnak, de legalábbis passage-jog szerzését a Balassagyarmat–Losonc- és Hatvan–Losonc-vonalak összekötésére. Ha ez kivitelezhetetlen lenne, itt is új vasútvonal építését javasolta, hogy a nyugat-nógrádi agrártermékek kerülő nélkül juthassanak el a borsodi iparvidékre. A pozsonyi fővonalon Szob helyett a jóval kedvezőbb üzemi adottságú Párkányinána csatlakozó állomást tette volna meg magyar határállomásnak, magával húzva a Csata–Ipolyság–Drégelypalánk-vonalat is. A pozsonyi hídfőben pedig Pozsonyliget állomást javasolta magyar állomásnak – gyakorlatilag a Dunánál húzva meg az államhatárt.

Osztrák viszonylatban a Pozsonyligetfalu–Pándorfalu–Sopron-, Sopron–Kőszeg- és a Bük–Felsőszentlászló-vasútvonalak, illetve Trianonban kiszakított szakaszaik megszerzését ajánlotta, valamint egy kisebb kiigazítást Németújvárnál. A tervei szerint módosuló határok természetesen elvágták volna helyenként a szomszédos államok korábbi közlekedési útvonalait, amit Sebestyén – kölcsönösségi alapon – passage-jog biztosításával orvosolt volna. Sebestyén elgondolásai meghatározták a későbbi tervezeteket is, mindegyik az itt felvetett koncepcióból indult ki. A reálpolitikai fejlemények következtében – ahogy az a későbbiekben bemutatásra kerül – a területi igény végül az Arad–Nagyvárad–Királyháza-vonalra és közvetlen környezetére korlátozódott, a többi említett vasúti gócpontnál a passage-jog biztosítására mérséklődött a végleges magyar javaslat.²¹

¹⁹ Passage-jog: Szomszéd állam vasútjának szabad átmenő jog adása egy adott vasútvonalra. URBÁN Lajos (szerk.): *Vasúti lexikon*. Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1984. 445. Közös használatú vonal szócikk.

²⁰ Ózd–Kisterenye vasútvonal terveire lásd PÉTERFFY Gergely: Adalékok a MÁV Miskolci Üzletvezetőségének I. világháború utáni történetéhez. In: GAL Máté–PÉTERFFY Gergely (szerk.): *Régióink története I. 1918: Vég és kezdet*. Linceum Kiadó, Eger, 2019. 205. 67. lábjegyzet.

²¹ MNL OL Z1610. f. 485. d. Magyarország közlekedési problémái a békekötéssel kapcsolatban. Összefoglalás. 1946. június 13.

A Magyar Államvasutak Igazgatóságán 1945. július 17-én tartották az első béke-előkészítéssel foglalkozó értekezletet.²² Az előző napon a Kereskedelem- és Közlekedésügyi Minisztériumban tartott megbeszélésen elhangzottak alapján a határkiigazításra csak Románia és Csehszlovákia felé láttak esélyt, Jugoszláviával szemben minden korrekciós igényt reménytelennek tartottak. Csehszlovák viszonylatban a Sebestyén-féle tervzetben említettek közül elsősorban a Sátoraljaújhely–Csap-vasútvonal megszerzését tartották kívánatosnak a minisztérium szakemberei. A minisztériumi utasítás értelmében nemcsak a szűken vett közlekedéspolitikai szempontokat, hanem a nyersanyaglelőhelyeket is figyelembe kellett venni az összeállításokban, valamint a revízió során visszakerült területeken végzett beruházásokat is össze kellett gyűjteni, mint a Szeretfalva–Déda-vasútvonal építése, vagy a kassai és kolozsvári vasutas egészségügyi intézmények. A tengeri kereskedelem számára létfontosságú hozzáférés kapcsán Fiume, Stettin és Constanța kikötők kerültek szóba, illetve a hozzájuk vezető vasútvonalakra passage-jog szerzése.

Az értekezlet végül az egyes vasúti kérdésekre adandó válaszok főosztályok közötti felosztásával zárult.

Pár nappal később a Kereskedelem- és Közlekedésügyi Minisztériumban újabb értekezletre került sor, ahol a Magyar Nemzeti Bank által készített kérdőívpontokat mint béke-előkészítési szempontokat tárgyalták.²³ Két fő kérdésre kellett a tárca alá tartozó cégeknek jegyzéket készíteniük: a határon túl maradt gyárakkal és üzemekkel való kapcsolattartásra, illetve az elszakadó területeken lévő nyersanyagokra szóló elővásárlási jog biztosítására.

Az értekezlet nemcsak az ország szűken vett közlekedéspolitikai érdekeivel, hanem a gazdasági kilátásokkal és a térségben nyíló lehetőségekkel is foglalkozott. Két gazdasági együttmű-

²² MNL OL Z1610. f. 488. d. Jegyzet az 1945. július 17-i MÁV Igazgatóság Ügyészség III. osztályán tartott főosztályok közötti, Fűgi Ödön elnökletével megtartott értekezletről a békétárgyalások előkészítése során tanulmányozandó kérdések tárgyában.

²³ MNL OL Z1610. f. 488. d. Glosz Ödön főtanácsos elnökletével a Kereskedelem- és Közlekedésügyi Minisztériumban tartott 1945. július 20-i értekezlet emlékeztetője.

ködedési övezet kialakítása merült fel: kooperáció Ausztriával és Csehszlovákiával, egy másik pedig Romániával, Jugoszláviával és Bulgáriával. Az ország gazdasági szerkezete miatt a balkáni kooperációt tartották előnyösebbnek, hiszen a meglévő iparunkat veszélyeztette volna a jóval erősebb cseh és osztrák konkurencia, egy balkáni együttműködésben viszont Magyarország lehetett volna az ipari központ, kihasználva a délkeleti országok nyersanyagforrásait. További előnye lett volna a délkeleti együttműködésnek, hogy az iparfejlesztés révén megoldhatónak tűnt a mezőgazdaságban már elhelyezkedni nem tudó tömegek foglalkoztatása. Részben ezzel összefüggésben, de ettől függetlenül is az észak, nyugat és a Balkán közötti forgalom megszerzését elsődleges feladatként tűzték ki, részben valutabevételek növelése, részben további munkaerő-elhelyezés érdekében.

Egy héttel később újabb megbeszélésre hívták össze a minisztérium alá tartozó vállalatokat.²⁴ Egy nappal korábban a Külügyminisztériumban tartottak tárcaközi megbeszélést, ahol a Földművelésügyi Minisztérium az MNB kérdőpontjai helyett saját szempontjai alapján készített kérdőívet adott át. A kibontakozó vitában végül arra a megállapodásra jutottak, hogy a kereskedelem- és közlekedésügyi tárca alá tartozó vállalatok is saját szempontjaik szerint dolgozzák ki fő- és alcímek szerint az egyes kérdőpontokat, július 31-i minisztériumi tárgyalásig. A kérdőpontok kizárólag gazdasági szempontokkal foglalkozhattak, kiegészítve történelmi adatokkal, illetve a trianoni határok maradása esetén prognosztizálható folyamatokkal. A kérdőpontok külügyminisztériumi átnézés után visszakerülnek részletes kidolgozásra – szolt az instrukció.

Július 28-án a MÁV Igazgatóság Üzemgazdasági Osztályán elkészült a békekonferencián megoldandó vasúti témák listája:²⁵

I. Vonalhálózat

II. Vasútüzemi kérdések

²⁴ MNL OL Z1610. f. 488. d. Jegyzetek a Kereskedelem- és Közlekedésügyi Minisztériumban 1945. július 27-én tartott értekezletről.

²⁵ MNL OL Z1610. f. 488. d. Béketárgyaláson előadandó és az Államvasutakat érintő kérdések. 1945. július 28.

- a) Üzemi teljesítmények alakulása 1919–1944 között, Trianoni határok vasútüzemi problémái, passage-jog.
- b) Jóvátételi forgalom, bel- és külkereskedelmi forgalom, járműparkszükséglet és annak biztosítása.
- III. MÁVAUT – Távolsági buszközlekedés
- IV. Anyagbeszerzés (nyersanyag-, alkatrész- és iparcikkimport)
- V. Fuvarjogi kérdések a nemzetközi forgalomban
- VI. Jóvátételi kérdések
- VII. Németek és nyilasok által elhurcolt vasúti javak
- VIII. Pénzügyi követelések
- IX. Tengeri kikötőkhöz való hozzájutás biztosítása

A hónap végén újabb értekezletre került sor a MÁV Igazgatóságán a kérdőpontok pontosítása ügyében.²⁶ Varga László MÁV-megbízott elnök és az üzemgazdasági osztály tagjai mellett az összes főosztály képviselte magát, de megjelent Lux Ernő nyugalmazott igazgató is, akit Varga kért fel, hogy az első világháború utáni béke-előkészítésben szerzett tapasztalataival segítse a MÁV vezetését.²⁷

Az már az értekezlet elején kiderült, hogy rengeteg statisztika és irat részben a Dunántúlra, részben Kácsfördőre lett menekítve. Ezek felhozatalához azonban meg kellett várni, hogy a MÁVAUT kijavítsa egyetlen nagyobb teherbírású teherautóját, amellyel visszaszállíthatják a dokumentumokat a fővárosba.

Az ülésen már szóba került, hogy az esetleges magyar területi igényekkel szemben a csehek ellenigényt fognak betérjeszteni. Az Ipolytarnóc–Balassagyarmat–Drégelypalánk–Hont- és

²⁶ MNL OL Z1610. f. 488. d. MÁV igazgatósági értekezlet a béketárgyaláson előadandó és az Államvasutakat érintő kérdőpontok összeállítása tárgyában. 1945. július 30.

²⁷ Varga László kérte a kereskedelem- és közlekedésügyi minisztertől Lux szolgálatra berendelésének engedélyezését. Mindketten 1949. február 16-ig dolgoztak, amikor letartóztatták őket, és kémkedés, valamint hazaárulás koholt vádjával halálra ítélte őket a katonai törvényszék 1949. szeptember 26-án. Mindkettejüket 1950. február 4-én végezték ki. Rehabilitálásokra az 1990:XXVI. tv alapján került sor 1990 áprilisában. Hadtörténelmi Levéltár. IX. 22. Budapesti Katonai Bíróság iratai. 55. d. Hb. 398/1949.; MÁV Arch. BS. f. 10456. d. Lux Ernő és Varga László szolgálati táblázatai.

a Bánréve–Sajóecseg–Tornanádaska-vonalról lehetett olvasni az újságokban. Különösen az utóbbi érintette volna érzékenyen Magyarországot, mert ezzel elvesztek volna a Sajó menti szénbányák, valamint az ország egyetlen vasércbányája Rudabányán, az ózdi vasmű pedig vasút nélkül maradt volna. Varga László Bebrits Lajos²⁸ miniszteri osztályfőnökre hivatkozva viszont arról tájékoztatta a főosztályvezetőket, hogy keleten a vásárvárosok vonalában remélhető határkiigazítás, és esetleg Szabadka is visszakerülhet magyar kézre. Sebestyén Erdély felé nagyobb területi igények megfogalmazását javasolta, ahol szükséges, ott az etnikai viszonyok hangsúlyozásával. Ehhez ajánlotta az 1910-es népszámlálási adatok alapján Teleki Pál által készített etnikai térkép, az úgynevezett vörös térkép használatát. Egyúttal kifejtette, hogy fel kell hívni a vállalatok figyelmét, hogy jelentsék be, ha az RMSV-hez hasonlóan a szomszédos államokban is rendelkeznek bányákkal vagy üzemekkel, hogy ezzel is alátámaszthassák a magyar igényeket.

Az egyes főosztályok augusztus 3-ára összeállították saját válaszaikat, amelyekben az egyes szakterületek két világháború közötti fontosabb történéseinek rövid bemutatása, a revíziós területeken végzett beruházások és az üzemvitel normális újraindításának szükségletei mellett már a visszavonuló német és nyilas egységek okozta becsült kárértékek is szerepeltek.

A Kereskedelem- és Közlekedésügyi Minisztériumban heti kétszer tartottak egyeztető értekezleteket a tárcához tartozó vállalatokkal és intézményekkel. Szeptember közepére fejeződtek be a MÁV-nál az előkészítő anyagok összeállítási munkái. A tárgyalások során kristályosodtak ki a végleges irányelvek és módszerek is, így például a tárca javaslatára a Pénzügyminisztérium elfogadta, hogy a kárösszegeket 1938. évi pengőben tüntessék fel a közlekedési vállalatok. Szeptember 12-én a Pénzügyminisztériumban

²⁸ Bebrits Lajos 1945 tavaszán tért vissza Magyarországra. Mint volt vasutas a Kereskedelem- és Közlekedésügyi Minisztérium osztályfőnöke, néhány hónap múlva már államtitkára lett. 1949. február 18-án ő váltotta Gerót a közlekedési tárca élén. Rövid, de kitűnő jellemzést írt róla Frisnyák Zsuzsa. FRISNYÁK ZSUZSA: A vasúti kémelhárítók. *História*, 2002/9–10. 49.

tartott tárcaközi értekezleten végül november 1-jei határidővel kértek a MÁV-tól részletes kárjegyzék benyújtását.²⁹

A nemzetgyűlési választások után november 15-én újra összeültek az egyes minisztériumok képviselői, amelyen a külügyminiszter felkérte a jelen lévő tárcákat, hogy küldjék meg részére a béke-előkészítési anyagokat.³⁰ A Tildy-kormányban önállóvá vált közlekedésügyi tárca nyolc csoportban tárgyalta a béke-előkészítő anyagokat: belkereskedelmi, külkereskedelmi, vasúti, hajózási, közúti gépjármű, légi közlekedési, út- és hidügyi, valamint postai kérdések szerint.

1946. január 3-án készült el az első, húszoldalas stencilezett összefoglaló a vasúti kérdések témakörében. A hét nagyobb téma köré csoportosított összeállítás először a vonalhálózat ügyét járta körül.³¹ Ahogy az a későbbi összeállításoknál is megszokottá vált, az adott résztéma Trianonig visszanyúló előzményeivel kezdődött, majd a revíziós területeken végzett beruházások, valamint az utódállamok közlekedéspolitikája került ismertetésre. Amíg a csehszlovák állam a magyarral megegyező arányban költött a felvidéki vasúthálózatra, addig a román és különösen a délszláv szomszédok jelentősen elmaradtak az erdélyi és délvidéki vasúthálózat karbantartására, illetve fejlesztésére szánt összegekkel.³²

²⁹ MNL OL Z1610. f. 488. d. Béketárgyalást előkészítő kérdések. Jelentés az előkészítő anyag összeállításának befejezéséről. 1945. szeptember 14. Ennek megfelelően – ha külön nincs jelezve más adat – az 1938. évi értékű pengőben adjuk meg a vonatkozó adatokat.

³⁰ MNL OL XIX-G-1-a. f. 3. d. 12663/1945. Béke-előkészítési anyag összeállítása. 1945. november 20.

³¹ MNL OL Z1610. f. 486. d. Közlekedésügyi Minisztérium: Vasúti kérdések béketárgyalási előkészítő anyaga. 1946. január 3.

³² A képet árnyalja, hogy az utódállamoknak az újonnan létrejött államok politikai-gazdasági centrumainak igényei miatt jelentős erőket kellett infrastrukturájuk fejlesztésére és átalakítására fordítaniuk. Románia esetében gyakorlatilag négy teljesen eltérő országrész közlekedési infrastrukturáját kellett (volna) összehangolni. Jugoszlávia szintén különböző fejlettségű területeket próbált meg integrálni, ráadásul a közlekedés szempontjából rendkívül kedvezőtlen földrajzi adottságok mellett. KERI Kálmán: A vasúti hálózat fejlődése a kisanant államokban. *Magyar Szemle*, 1938. március (12. szám). 225–233. A román vasúthálózat fejlesztésére lásd David TURNOCK: Railway Network Development in Inter-war Romania: Economic and Strategic Motives. *Geographica Pannonica*, 2004/8. 16–24.

Vasúthálózati kívánalmaknál még mindig differenciálatlanul szerepeltek az egyes szomszédos országokkal szembeni kívánások, függetlenül győztes vagy vesztes státuszuktól. Déli szomszédunktól továbbra is Szabadka, Regőce és Pélmonostor vasúti csomópontjai és az északról hozzájuk vezető vonalak szerepeltek. A szabadkai csomópont elcsatolásával, illetve a passage-jog megtagadásával ugyanis megbénult a Viharsarok és a Duna–Tisza köze déli része közötti közlekedés, Szeged és Bácsalmás közötti 68 kilométer helyett 150 kilométeres kerülőre kényszerítve a vasutat. Azzal is érveltek a készítők, hogy Szabadkának nincs országos jelentősége a jugoszláv közlekedésben, ahogy a hasonló helyzetben lévő Regőcének sincs. Pélmonostor a Drávaszög vasúti csomópontjaként üzemelt, itt találkoztak a Pécs–Eszék- és a Középrigóc–Sellye–Siklós–Kiskőszeg-vonalak. Jelentőségét a környék kőbányái, a beremendi cementgyár és mezőgazdasági termények adták, amelyek a Trianonban meghúzott határok miatt csak egy jelentős pécsi kerülővel juthattak el a mohácsi kikötőbe.³³ Romániával szemben is megmaradt az Arad–Szatmárnémeti–Királyháza-vonal, és az érv is: vasútüzemi kérdések, természetes gazdasági központok egységének helyreállítása és a szovjet–magyar kereskedelem közvetítő fél nélküli bonyolítása. A Szovjetuniótól elkérhetőnek gondolták a csapi csomópontot és a Sátoraljaújhely–Csap–Királyháza-vonalat, hiszen a hatalmas birodalomnak bizonyára nem számítana egy ilyen csekély jellegű határkiigazítás délnyugati határának peremvidékén. A vonal amúgy is magyar nemzetiségű területen haladt, és csak azért került anno Csehszlovákiához, hogy biztosítsák a közvetlen kapcsolatot Romániával.

Északon viszont már csak a Bánréve–Fülek–Somoskőújfalu-vonal szerepelt az elérendő célok között. Ahogy az már említésre került, a vonal visszacsatolásával az RMSV ózdi és salgótarjáni üzemei között a 216 kilométeres miskolci kerülő 70 kilométerre csökkent volna, ami jelentős pénzügyi megtakarítással

³³ A trianoni határ jelentette közlekedési problémát végül egyedül itt sikerült orvosolni – legalábbis a vasúton. 1969. június 30-án készült el a Villány–Nagyharsány 8 kilométer hosszú összekötő vonal, a beremendi cementmű rekonstrukciójával összefüggésben. BARKÓCZI Jolán et al.: I. m. 270.

járt volna a vállalatnak, és jelentős üzemviteli könnyebbséggel az Államvasutaknak. Ráadásul így Ózd közelebb került volna Budapesthez.

Osztrák viszonylatban már csak a Sopron–Kőszeg-vasútvonal osztrák területre került része szerepelt az igénylistán, hogy Sopron, Kőszeg és Szombathely is visszakapja gazdasági hátországát.

A második nagy problémakör a vasútüzemi kérdések ügye volt, amely már nemcsak a békeszerződéssel, hanem az újjáépítéssel és a fegyverszüneti szerződésből adódó nemzetközi kötelezettségekkel, és az ehhez szükséges járműparkkal is foglalkozott. A háború előtti 1700 gőzmozdony, 155 motorkocsi és 50 000 kocsi helyett csak 768 lokomotív, 87 motorkocsi és sínautóbusz, valamint 40 000 teher-, személy- és poggyászkocsi volt a magyar hálózaton az 1945. augusztusi összeírás szerint. Ráadásul ezek túlnyomó többsége sérült vagy roncs állapotban volt, a ténylegesen üzemképes állag ettől jóval elmaradt. Az 1945. december 28-i rovancs során összesen 67 000 személy- és teherkocsit számoltak össze Magyarországon, de ebből több mint 12 000 teljesen üzemképtelen volt.³⁴ Az üzemképes személykocsik többsége is világítási, fűtési, bútorzati hiányokkal közlekedett, a teherkocsiknál pedig általános volt a hiányos oldalfal és tetőzet. Mozdonyok terén 1835 járművet írtak össze, ebből 966 üzemképtelent. Mindezekhez hozzájött még az, hogy a járművek többsége idegen eredetű – amelyek karbantartása kihívás elé állította a vasutat –, vagy szovjet hadizsákmány volt, amelyek használatáért bérleti díjat követelt Moszkva.³⁵

³⁴ MÁV Arch. GG. f. 10006. d. 58. t. 1945. december 28-i rovancs személy- és teherkocsi adatai; GG. f. 10001. d. 445/1950. sz. ügyirat Gy. 212/3748/1949. 7. A. sz. irata. Jelentés a miniszternek. 1949. november 17.

³⁵ A MÁV általános üzemi helyzetére lásd PÉTERFFY Gergely: A vasúti közlekedés újraindításának nehézségei a II. világháború után. Pályaállapot – járműpark – szénhelyzet. In: BARTÓK Béla (szerk.): *Trauma és válság a századfordulón*. Liceum Kiadó, Eger, 2015. (Online kiadvány). Forrás: https://uni-eszterhazy.hu/public/uploads/peterffy-gergely-a-vasuti-kozlekedes-ujrainditasanak-nehezsegei-a-ii-vilaghaboru-utan-palyaallapot-jarmupark-szenhelyzet_56a72937d4ad4.pdf (Letöltve: 2020. 11. 29.)

Csak a szovjet jóvátételhez átlagosan 600 kilométeres fuvarozási úttal, 10 tonna teherbírású kocsikkal és 21 napos kocsifordulóidővel³⁶ számolva, legalább 2625 teherkocsit kalkuláltak minimálisan szükségesnek hat éven át.³⁷ Jugoszláv jóvátételre a jóval rövidebb távolság, valamint az egyszerűbb termékszerkezet miatt 875, csehszlovák viszonylatban pedig 440 kocsival számoltak. Összesen tehát – a realitásoknál jóval kedvezőbb körülményekből kiindulva – 3940 kocsival kalkulálták a teljes jóvátétel járműszükségletét, ami még mindig ideális számításnak tűnt a javítási tartalék nélkül.

A belföldi és nemzetközi forgalomhoz a magyarországi vasutak 1937. októberi teljesítményének 110%-át alapul véve az elkövetkező néhány évre – normális gazdaságot feltételezve! – 45 000 teherkocsival számoltak, amelyek egy része már 15 és 20 tonna teherbírású lett volna. Ehhez képest a valóban üzemképes, nemzetközi forgalomra is alkalmas teherkocsiknak csak töredéke állt a MÁV rendelkezésére. Ráadásul a legoptimistább esetben is csak 5500 mozdony és kocsi gyártásával számolt a minisztérium a jóvátétel hátralévő öt és fél éve alatt.³⁸ A vasúti járműgyártók, mint a MÁVAG, Ganz és a győri Magyar Waggon és Gépgyár jelentős károkat szenvedtek épületben és eszközparkban egyaránt. Ennek ellenére a tragikus gazdasági helyzet miatt még a meglévő kapacitásaikat sem tudták kihasználni a beszállítói üzemek működési nehézségei, a szén és az acél hiánya

³⁶ Kocsiforduló-idő: teherkocsi megrakásának befejezésétől a következő megrakás befejezéséig számított idő. Minél kisebb a kocsiforduló-idő, annál több árut lehet szállítani adott idő alatt adott kocsiparkkal. URBÁN Lajos (szerk.): I. m. 414. Kocsiforduló-idő szócikk.

³⁷ Az 1948. január 20-i szerződésmódosításig Magyarországnak a megadott vasútállomásig vagy fekete-tengeri kikötőig kellett szállítani a jóvátételi árucikket. Ekkortól viszont már elegendő volt a szovjet–magyar határig, vagy egy dunai kikötőig fuvarozni az árukat. GÁBOR Péter: *Magyarország jóvátételi kötelezettségeinek alakulása a Szovjetunió, Csehszlovákia és Jugoszlávia felé (1945–1980), valamint a magyar–német árucseré-forgalmi egyezmények (1947–1951)*. Doktori értekezés. 2012. 127.

³⁸ Ehhez képest 1949-ig a MÁVAG egy tucat mozdonyt tudott csak gyártani, a Ganz és az MWG pedig néhány tucat teherkocsit tudott mindössze szállítani a MÁV-nak, ezek egy része is jóvátételből átirányított vagy még a háború alatt elkezdett, de be nem fejezett járművek voltak.

miatt. Érthető, hogy a közlekedésügyi tárca a mielőbbi jármű-restitúciót szorgalmazta, illetve azt az ötletet vetette fel, hogy az Európában talált kocsikat az egyes államok vasúthálózatának arányában osszák szét.³⁹

A harmadik pont a nemzetközi vasúti forgalom és a Magyarországot megkerülő útvonalak kérdését járta körül. Trianon előtt másfél millió tonna áru haladt át tranzitforgalomban a MÁV hálózatán, mintegy 55 millió pengő értékű koronáért. A kisantant politikai törekvései miatt az átmenő forgalom 300 ezer tonnára zuhant, amit különböző kedvezményekkel és nemzetközi megállapodásokkal is csak 850 ezer tonnára tudtak feltornászni 1937-re, alig 8 millió pengő értékben. Az 1935-ös *Nemzetközi tehervonati menetrend-értekeztet* adatai alapján számolt menetidő- és távolságeltérések az egész régió számára kedvezőtlenül hatottak, emiatt a gazdaságilag irracionális kerülőutak nemzetközi egyezményben biztosított tilalmának kimondásától remélték a szakemberek a helyzet javulását, és a MÁV nemzetközi pozícióinak erősödését (1. táblázat).

Ugyanígy nemzetközi egyezményt szorgalmaztak a díjszabási és vámkedvezményekre, hogy a már irracionális versenyt kiiktassák, a gazdagabb vasút ne tudjon önköltségi ár alatt fuvarrt szerezni a szegényebb vasutakkal szemben. A probléma felvetése bár pénzügyileg és gazdaságilag indokoltnak mondható, ugyanakkor van egy irányított gazdálkodás felé mutató szándéka is. Nem csoda, hiszen a háborúban rommá vált Európában a hadviselt országok valamilyen – eltérő mértékben – államilag irányított gazdaságpolitikától várták országuk talpra állítását.⁴⁰

Vasúti jóvátételi fejezetben a vasutat ért háborús károk, illetve a háború után a szövetségesek részére végzett szolgáltatások kerültek számszerűsítésre. A tételes kimutatás alapján a MÁV

³⁹ A súlyos járműhiány miatt a Közlekedésügyi Minisztérium többször is kérte a Külügyminisztérium segítségét külföldre került magyar járművek felderítésében és hazaszállításában. Lásd PÁLMÁNY Béla (szerk.): *Dokumentumok a magyar közlekedés történetéből (1945–1949)*. Kossuth Kiadó, Budapest, 1981. 261–262.

⁴⁰ GERMUSKA Pál: Adalékok a magyarországi gazdasági intézményrendszer változásaihoz, 1945–1948. In: BANK Barbara–GERMUSKA Pál (szerk.): *Lépések a gazdasági teljhatalom felé. 1945–1948*. NEB, Budapest, 2017. 13–15.

2,6 milliárd pengő veszteséget szenvedett el, amiből 1,95 milliárdot a németek által elkövetett rombolások tettek ki. Az elhurcolt járművek és leltári tárgyak értékét további 1,33 milliárd pengőre becsülték. Az elhurcolt javak esetében a dolgozat a természetbeni visszaszolgáltatás forszírozását hangsúlyozta, hiszen a magyar ipar képtelen lett volna a jóvátételi és újjáépítési terhek mellett rövid időn belül pótolni a MÁV veszteségeit. A Szovjetunióval szemben 61,5 millió pengő kárértéket számolt az államvasutak az elhurcolt javakért és az 1945. július 22-ig végzett szolgáltatásokért. Azzal persze tisztában volt mind a vasúttársaság, mind a kormányzat, hogy Moszkva ezeket a költségeket nem fogja kifizetni, de reménykedtek, hogy hajlandó lesz beszámítani a jóvátételbe.

Pénzügyi követeléseit összesítve az Államvasutak 122 millió német birodalmi márka, 1944-ben mozdonyokért és sínanyagért kifizetett előlegét, illetve annak kamatait, valamint 6 millió márkát szénért és mozdonybérletsért előre kifizetett, de nem teljesített szolgáltatásokért követelt.

Ugyanekkor készülhetett el a közúti kérdésekkel foglalkozó összefoglaló is.⁴¹ A már jól ismert séma szerint először a Trianon utáni közúthálózat fejlődését, a revíziós területeken végzett beruházásokat, majd a háborús károkat mutatta be, ezután pedig a trianoni határ okozta közúti közlekedési problémákat tárta fel, végül a jóvátételi követeléseket összegezte.

A közút is hálózata kétharmadát veszítette el 1920-ban. Az általában magas műszaki színvonalat, jobb kiépítettséget jelentő állami úthálózat 11 ezer kilométeréből 3000 maradt. A népszövetségi és más külföldi kölcsönök jelentős részét az úthálózat karbantartására, fejlesztésére és új hidak építésére fordította a kormány, ennek köszönhetően 1937-ben a 24 ezer kilométer kiépített út hálózta be az országot, de ebből csak 3108 kilométer volt szilárd burkolattal ellátva, tehát az utak 87%-a karbantartás-igényes – jelentős részben vizes hengerlésű – makadámút volt.

⁴¹ MNL OL Z1610. f. 487. d. Béketárgyalás előkészítő anyagok – közúti kérdések.

A revízió során visszatérő területeken a közúthálózat is jelentős fejlesztésre, illetve az elhanyagolt karbantartások pótlására szorult. A Felvidéken csak 16 kilométer út épült, ezzel szemben Kárpátalján 267, Erdélyben 664 kilométer közút épült, vagy került korszerűsítésre. Összesen 74,3 millió pengőt fordított az állam útépitésekre, és további 76 milliót hidépítésekre és roncskiemelésekre – utóbbit a Délvidéken. Az anyag összeállítói mindenképpen a beruházási költségek utódállamok általi megtérítését javasolták, ahogy a közúthálózatban keletkezett háborús károk megfizettetését a németekkel. A közúthálózat ugyanis 225,5 millió pengő kárt szenvedett el. Legnagyobb és egyben legnehezebben pótolható veszteséget a dunai és tiszai hidak felrobbantása jelentette, egyedül a hidak kárértékét 174 millió pengőre becsülték. A németektől összesen 210,7 millió pengős kár megtérítését javasolták a jelentés összeállítói, a szövetségesek felé 13,7 milliós kártérítési igényt jelentettek be.⁴²

A közúti közlekedés szempontjából kilenc helyen javasoltak kisebb határkorrekciót, hogy a korábban elvágott közutak miatt ne kelljen hosszabb kerülőutat megtenni. Az osztrák–magyar határon összesen négy ilyen elvágást korrigáltak volna Szombathelytől délre, valamint a Kőszeg–Sopron közútnál. Északon az Esztergomból Ipolyságnak tartó egykori állami út Letkésig tartó 13 kilométeres kiszakított részét javasolták visszakérni, valamint a Budapest–Balassagyarmat–Losonc főút hugyagi négy kilométeres szakaszát. Román viszonylatban a Kőtegyán–Geszt közút nagyszalontai részét javasolták a területi igényekbe felvenni, hiszen a két település között 29 kilométer helyett Sarkad felé 40 kilométert kellett tenni, valamint délen a Magyarcsanád–Csanádpalota közút nagylaki kiszögellését. A Délszláv államtól a magyar–jugoszláv–osztrák hármashatár közelében lévő Orfalu–Dávidháza 12 kilométeres út visszaszerzése merült fel. Jól kitapintható, hogy közúti szempontból csak a határok közvetlen közelében gondolkodtak korrekcióban, azokat is az 1918 előtti úthálózat alapján. Ez viszont arra is rámutat,

⁴² Uo. *A Magyarországi úthálózata az első bécsi döntés után* című fejezet részletesen ismerteti a revíziós területeken végzett út- és hidépítéseket.

hogy igazán nagy gazdasági hatásuk nem lett volna, egyedül a Kőszeg–Sopron közvetlen közúti kapcsolat, valamint a 2. sz. főút hűgyagi kiszögellése bírt legalább regionális jelentőséggel.

1946. február elején elkészült a közforgalmú magánvasutak⁴³ helyzetét feltáró összeállítás is.⁴⁴ Az 1918-as 14 029 kilométer magánvasúti hálózathoz 1945-re 1926 kilométer maradt. Trianonban harmincnégy magánvasutat vágtak el, tizenhét nagyobb várossal, gazdasági centrummal szakítva meg az anyaország kapcsolatát. Tétéles kimutatásban vették végig, hogy mely vonalakon szűnt meg a forgalom, és melyeken maradt fenn hártart keresztező közlekedés. Ugyanígy az említett tizenhét gócpont is bemutatásra került: milyen távolságra esnek a magyar hártartól, mekkora lélekszámmal bírnak, és milyen fontosabb ipari vagy kereskedelmi üzemek működnek területén.

A trianoni döntés, a gazdasági recesszió, majd a háborús rombolások miatt súlyos pénzügyi válságba süllyedt vasúttársaságok megmentéséhez három feltétel teljesülésében látták a szakemberek az egyedüli megoldást: a háborús károk és elhurcolt járművek megtérítése, illetve visszaszolgáltatása, 52 millió dolláros rekonstrukciós program az infrastruktúra fejlesztésére, valamint az elszakított vonalak visszaadása, hogy újra a teljes vonalon lehessen közlekedni, fuvarozni. Utóbbit nem feltétlenül területátadással képzelték el, hanem jogi megállapodással. Ennek azonban előfeltétele lett volna a magánvasutak jogi helyzetének tisztázása az utódállamokban, amely egyik szomszédos államban sem történt meg. Ez nem csak magyar érdek volt, mert a helyi érdekű vasutak részvényeinek többsége nyugati – belga, holland és svájci – kézben volt.⁴⁵

Anyagi jóvátételként a németektől az okozott károkért 210, az utódállamoktól a revízió során történt beruházásokért 138 millió

⁴³ Önálló, közforgalmat bonyolító vasúttársaságok: Győr–Sopron–Ebenfurt Vasút, Szeged–Csanádi Egyesült Vasutak, Mohács–Pécs Vasút, Debrecen–Nyírbátori HÉV, Bodroghközi Gazdasági Vasút, Nyíregyházavidéki Kisvasút, Alföldi Első Gazdasági Vasút, Ceglédkörnyéki Gazdasági Vasút. A GYSEV kivételével ezeket a vasúttársaságokat 1945 és 1950 között államosították.

⁴⁴ MNL OL Z1610. f. 487. d. Magyarország közforgalmú magánvasútjai. 1946. február 1.

⁴⁵ MNL OL Z1610. f. 485. d. Magyar vasúttársaságok külföldi érdekeltségei.

pengős követelést írtak össze. Ezenfelül a németek számlájára több mint 400 vontatójárművet, 3000 személy- és teherkocsit, valamint 208 autóbust írtak, a szövetségeseken pedig 28 mozdonyt és 40 vasúti kocsit kerestek. A vonalhálózattal kapcsolatban mind az öt határon gyakorlatilag a határon átvezető vicinálisok végpontjai, tehát a MÁV által is javasolt vásárvonali vasúti gócpontok visszaszerzése mellett érvelt az összeállítás, üzemgazdasági és gazdasági okokra hivatkozva, azzal a különbséggel, hogy még a volt Dunántúli HÉV Pozsonyligetfalu–Pozsony-vonالرészére is igényt támasztott.

1946 márciusa közepére készült el a korábbi adatgyűjtéseket és elemzéseket szintetizáló, százkilencven oldalas tanulmány, amely végigvette valamennyi közlekedési ágazat békekötéskor megoldandó nehézségeit.⁴⁶ Az időközben történt külpolitikai események már éreztették hatásukat a dokumentumon, a területi igények elsősorban a határ közvetlen közelében lévő területekre mérséklődtek. Az összeállítói elismerték, hogy a küszöbön álló békekonferencián valószínűleg a nemzetiségi viszonyok lesznek a döntő érvek, ugyanakkor a gazdasági élet egyik legfontosabb aktoraként, a közlekedés szempontjait is fontos tényezőként emelték ki.

Kétségtelen, hogy a határmegvonások tekintetében nem elsősorban a közlekedési szempontok a döntők. Mégis a közlekedést a gazdasági forgalomban betöltött fontos hivatása az egész ország gazdasági fejlődésének, jólétének elsőrendű tényezőjévé avatja.

Ezért minden más szemponttal egyforma fontossággal bír közlekedési viszonyaink oly módon való rendezése, hogy az egymáshoz közelebb, vagy távolabb fekvő, de egymást gazdaságilag kiegészítő területek közlekedése hátrányt ne szenvedjen.⁴⁷

⁴⁶ MNL OL Z1610. f. 485. d. Közlekedésügyi Minisztérium Üzemgazdasági Osztály: Magyarország közlekedési problémái. 1946. március 18.

⁴⁷ Uo. 7.

Éppen ezért – feltehetőleg már 1945 őszén – a határ közeli vasútvonalak visszaadása jogosságának alátámasztására összeállították az adott vonalak nemzetiségi statisztikáit is (*2. táblázat*).⁴⁸

Mivel a vasút volt ekkor a legfontosabb a közlekedési ágak között, az összeállítás is legtöbbször az Államvasutakkal foglalkozott. Hatvannégy oldalon keresztül taglalta a MÁV Trianon utáni fejlődéstörténetét, veszteségeit, üzemi és szociális nehézségeit, valamint a közeljövőben megoldandó problémáit, majd további nyolc oldalon a magánvasutak ügyét ismertette. Gyakorlatilag a már korábban bemutatott adatokat ismételte, csak sokkal részletesebben, több és – az időközben beérkezett frissebb információknak köszönhetően – pontosabb értékekkel. Maradt tehát a szomszédos államok határ közeli vásárövi vasúti gócpontjainak igénylése, a nemzetközi áruforgalomból minden mesterséges korlátozás vagy forgalomelterelés kizárása, valamint a trianoni békeszerződés 294. cikkében szereplő adriai-tengeri kikötőhöz való szabad hozzáférés addig meg nem valósult biztosításának igénye, ahogy az elhurcolt javak visszaszolgáltatása és a beruházások megtérítésének kívánsága is. Az elhurcolt vasúti járművek visszakövetelése mellett hangsúlyosan szerepelt a szovjetek által zsákmányolt járművek kérdése is. 1945 tavaszán több ezer mozdonyra és kocsira festettek fel hadizsákmányjelet a Vörös Hadsereg katonái.⁴⁹ A moszkvai fegyverszüneti egyezményben csak annyi szerepelt, hogy Magyarország köteles minden eszközzel elősegíteni a szövetséges csapatok mozgását az országban, járművek zsákmányolásáról nem volt szó, és a hágai egyezményrel is ellenkezett. A szomszédos államokban szintén gyakran előfordult, hogy – többek között – magyar tulajdonú járműveket cégjeltek át sajátira, ahogy a MÁV is átfestett idegen járműveket magyar cégjelzésűekre – ez általános szokásnak számított a járműhiányos Európában.

⁴⁸ MNL OL Z1610. f. 488. d. Magyar határhoz közeli elcsatolt vasútvonalak mentén élő lakosság száma és aránya.

⁴⁹ MNL OL XXIX-H-50. f. 26. d. 5068/1945. MÁV és egyéb kocsik átcégjelzése. 1945. május 8. A járművekre az CCCP rövidítést és a szovjet vasutak jelképét, a kalapácsot és villáskulcsot, valamint egy „T” betűt (трофей, azaz hadizsákmány) festettek fel, illetve egy azonosítószámot.

A magánvasutak fejezetnél sem történt változás, a hangsúly a vicinálisok teljes egészében való megnyitásán, a revíziós beruházások megtérítésén, illetve az 1920 óta húzódó részvény- és tulajdonviszonyok rendezésén volt.⁵⁰

A közúthálózattal foglalkozó huszonnégy oldalas fejezet is a már ismert adatokat és kívánságokat tartalmazta, azzal a különbséggel, hogy a revíziós területeken végzett út- és hidépítési beruházások összértéke felemelkedett 171 millió pengőre. Új elemként viszont megjelent az útépitéshez szükséges nyersanyagok beszerzésének problematikája. Az első világháború után számos kőbánya került a határon túlra, komoly gondot okozva az útépitésben és -fenntartásban. A Somosköőújfalú melletti sátorosi andezitbánya látta el a Duna–Tisza köze északi részét. A gömöri Korláti bazaltbányája Gömör, Heves és Borsod vármegyéket látta el, az Ungvár és Munkács közeli kőbányák pedig az északkeleti vármegyéket. Derna mellett volt Magyarország egyetlen, útépitésre használható természetes aszfalt- és bitumenbányája, ami az egész országot ellátta egykor. A hidépítéshez nélkülözhetetlen erdőterületek újra határon kívülre kerülése hasonlóan nehéz helyzetet teremtett, hiszen csak import útján lehetett biztosítani a szükséges faanyagot. A hidépítés másik nélkülözhetetlen nyersanyagát a vas és acél jelentette, de vasércbánya csak Rudabányán maradt. A Rozsnyóbánya környéki vasércbányák kieső kapacitása húsbavágóan hiányzott a jóvátételre és újjáépítésre termelő iparnak. A kőbányák kérdése azért sem volt mellékes, ugyanis az ország 30 386 kilométeres úthálózatából mindössze 3039 kilométer volt pormentes burkolattal ellátva, 886 település és lakott terület pedig semmilyen közúti kapcsolattal nem rendelkezett.

⁵⁰ Románia öt vasútvonalat bármilyen térítés nélkül használt 1920 óta, a tulajdonosok semmilyen ellenértéket nem kaptak. 34 magánvasútból 18-nak a részvénytöbbségét megvásárolták, viszont a fennmaradó részvények ügye elintézetlen maradt. 21 esetben államosításkor vagy részvényvételkor a vételár 2/3-ra szóló kötvényeket adtak, de ezek kifizetését felfüggesztették. Csehszlovákiában 48 vasúttársaságot érintett a törzsrészvények jogvesztésének kimondása, az elsőbbségi részvények értékét pedig 1/8-ra csökkentették. Jugoszlávia 35 társasággal kötött egyezményt, de a vételárnak csak 1/16 részét fizette meg.

Az állam hibás protekcionista vám- és közlekedéspolitikája miatt a két háború közötti Magyarország motorizációja lassan haladt. A háborús nyersanyaghiány, a bevonultatások, illetve az elhurcolások és zabrálasok miatt 1945 tavaszára megszűnt a magyar gépjármű-közlekedés. A harcok után különféle roncsokból igyekeztek gépjárműveket összetákolni, illetve a szovjet hadseregtől bérmunkáért szerzett javításos teherautókkal, valamint az amerikai árukölcsönből szerzett gépkocsikkal indult újra a gépjármű-közlekedés.⁵¹ A nehéz gazdasági helyzet miatt a kormányzat az újjáépítésben jól használható teherautók és autóbuszok pótlására helyezte a hangsúlyt, az egyéni mobilitás eszközei sokadrangú kérdésnek számítottak.

A belvízi hajózásnál négy fő téma merült fel. Elsőként a dunai hajózás résztvevői számára azonos jogok garantálása és a Duna hajózhatóságának biztosítása Regensburgtól a Duna-deltáig. A trianoni békediktátum alapján létrehozott Dunai Egyezményben a legyőzött államok ugyanis nem rendelkeztek szavazati joggal. Másik sarkalatos pontnak a vízügyi együttműködés kérdése számított. Magyarország elvesztette a Kárpátokban eredő folyók forrásvidékének ellenőrzését, ami károsan hatott az alföldi területek erdőgazdálkodására, illetve eliszaposodással és árvízveszéllyel fenyegetett. Harmadik kérdéskör a revíziós beruházások és a háborús veszteségek megtérítése, a negyedik pedig az elhurcolt járművek visszaszolgáltatása volt. A Magyar Folyami és Tengerhajózási Rt. (MFTR) 143 hajóját és uszályát, más tulajdonosok további 56 vízi járművet vesztek el a Duna és Tisza különböző szakaszain a harcok és a németek robbantásai során. 1946 tavaszán a szovjeteknél 121, az amerikaiaknál 198 vízi járműről tudtak a hatóságok, további 13 jármű ismeretlen helyen tartózkodott. Mindössze két személyhajó, négy uszályhajó és 12 egyéb eszköz volt üzemképes állapotban magyar kézben! A járművek pótlását ellehetetlenítette a jóvátétel, a Ganz hajógyártási kapacitását teljesen lekötötte a jóvátételben szállítandó hajók és úszódaruk ügye. A Dunai Gőzhajózási

⁵¹ OCSKAY Zoltán: *Autózás az ötvenes években*. Oldtimer Média Kiadó, Budapest, 2014. 15–39.

Társaság az 1938-as Anschluss során német tulajdonba ment át, így a szovjetek a potsdami határozatok alapján zsákmánynak tekintették. Az MFTR újpesti műhelyének kapacitása pedig még a sérült hajók és uszályok kijavítására is elégtelen volt. A belvízi hajózást összesen 93 millió pengős kár érte, amiből 75 milliót a németek, 14 milliót a szovjetek terhére írtak. A hajózási szakemberek a békekonferenciától azt remélték, hogy sikerül megnyitni a magyar fél előtt a Ferenc-csatornát, jelentősen megkönnyítve a Duna és a Tisza közötti hajóforgalmat. A dunai hajózásban a jogegyenlőség kimondását, a folyam hajózhatóságának biztosítását, valamint a nemzetközi vízmérő- és árvízjelző szolgálat felállítását remélték.⁵²

A tengerhajózást az 1936-ban alapított állami tulajdonú Duna-Tengerhajózási Rt. bonyolította. Kihasználva a Duna nemzetközi státuszát, a Földközi-tenger keleti medencéjével zajló export-import forgalmat közvetítők nélkül tudta bonyolítani hat különleges Duna-tengerjáró hajó segítségével. Budapestről elsősorban gép- és vegyipari cikket vittek Palesztinába, Egyiptomba és Törökországba, vissza pedig déligyümölcsöt, dohányt, rezet és cserzőanyagokat hoztak. A háborúban a hajóállományból kettő elsüllyedt, a maradék négy pedig az amerikai zónába került. Ezenfelül az építés alatt álló *Komárom* (1944) nevű hajót a Ganz-gyár végül a Szovjetunió számára fejezte be, ahol *Desna* néven helyezték forgalomba.⁵³ Az Angliába és Amerikába irányuló kereskedelmünkhöz vámmentes kikötő és a hozzá vezető vasútvonalon kedvezményes díjszabás megszerzését tartották nélkülözhetetlennek.⁵⁴

A légi közlekedés terén a nemzetközi utas- és áruszállításban 1926-tól a Magyar Légiforgalmi Rt. (MALERT) volt az egyed-uralkodó a magyar vállalatok között. A háború előtt a Zürich–Varsó–Bukarest–Róma körön belül közlekedtek magyar utas-

⁵² MNL OL Z1610. f. 485. d. Magyarország közlekedési problémái. Belvízi hajózás című fejezet.

⁵³ Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum. TFGY 2017.2.506.

⁵⁴ Az Adriai-tengeren Trieszt vagy Fiume, a Keleti-tengeren Gdynia és Gdańsk, illetve Stettin, az Északi-tengeren pedig Hamburg és Bréma kikötői szerepeltek a „kívánságlistán”.

szállító gépek. A háború alatt a budaörsi és az épülőfélben lévő Ferihegyi repülőterek szenvedtek súlyos károkat, a repülőgépek megsemmisültek. Összesen 14,5 millió pengős kára keletkezett a MALERT-nek. A jövő feladatának a nemzetközi légi forgalomba való mielőbbi bekapcsolódást jelölték meg a szakemberek, valamint a belföldi légi közlekedés újraindítását a főváros és a távolabbi megyeszékhelyek között.

A hírközlés, amely ekkor a Magyar Posta kezében volt, szintén súlyos károkat szenvedett. A gyakran csak az ország idegrendszere metaforáival illetett postát a németek és a nyilasok rombolásai során 115 millió, a bombázások és harcok során 74 millió, a szovjet katonák által elvitt javakért 61 millió pengőre becsült kár érte. A telefonhálózat 80%-a, a rádió-távíró és műsorszóró berendezések 100%-a megsemmisült, a rádió-előfizetések az 1938-as szint 17%-ára zuhantak vissza. Rengeteg jármű, berendezés és kábel került Nyugatra. Ezek pótlása ráadásul ugyanúgy komoly nehézségekbe ütközött, akár csak a vasútnál, hiszen egész Európában hiánycikknek számítottak, a gyárak pedig még nem, vagy csak csökkentett kapacitással tudtak termelni. A távbeszélő- és távíró-hálózat mihamarabbi helyreállítását nemcsak a belföldi közigazgatási és gazdasági igények miatt ítélték rendkívül sürgős feladatnak, hanem a nemzetközi távközlési forgalom megszerzése okán is.

Természetesen a németek által okozott károk természetbeni, vagy ha ez nem lehetséges, akkor pénzügyi megtérítését követelték, illetve a revíziós területeken végzett beruházások, összesen 35,6 millió pengő megtérítését az utódállamoktól.

A külpolitikai helyzet Magyarország számára igen kedvezőtlen alakulása végül 1946 tavaszán vált általánosan ismertté. Az Államvasutak vezetése is gyökeresen megváltoztatta az 1945 nyarán-őszén felbukkanó, a realitásokat – mint azt láttuk, részben a magas színtről jött félrevezető információk miatt – figyelmen kívül hagyó elképzeléseit.⁵⁵ Miközben a Nagy Ferenc vezette kormányküldöttség már Moszkvában tárgyal, újabb, a béketár-

⁵⁵ MNL OL Z1610. f. 486. d. A béketárgyalások alkalmával az államvasutak részéről előadandó kérdések összefoglalása. 1946. április 12.

gyalásokon tisztázandó vasúti kérdések összeállítása készült el a MÁV Igazgatóságán. A korábban még területi követelések alapjául szolgáló határ közeli vasútvonalak és csomópontok átadása helyett már csak a passage-jog megszerzése szerepelt. Egyedül a gyékényesi vízállomási berendezésnél maradt fenn „területi” igény. A járművek visszaszolgáltatásával, a beruházási költségek megtérítésével, a fuvarozási versennyel és a német kártérítéssel kapcsolatos álláspont nem – ahogy a szovjetek okozta károk jóvátételi beszámítása sem – változott.⁵⁶

Az irat valószínűleg minisztériumi utasításra született, ugyanis a fenti kérdéseken felül tartalmazta a béketárgyalási anyagok összeállításával kapcsolatos költségeket is.⁵⁷ Ezenkívül részletes adatokat jelentett a szovjetek részére végzett vasúti szállításokról, a Vörös Hadsereg által elkövetett leltári anyagok eltulajdonításáról, illetve az általuk igénybe vett lakások és rakterületek bérleti díjáról.

A moszkvai tárgyalásokra érkezett magyar kormányküldöttiséget abba a hitbe ringatták a vendéglátók, hogy jóhiszeműen fognak viszonyulni egy Romániával szembeni mérsékelt magyar területi igényhez. Ezek után április végén került átadásra a hivatalos magyar jegyzék a román határ menti területváltozási igényekről, amelyben 22 000 km² terület visszaadását kérte a békekonferenciától.⁵⁸

A csalódást jelentő május 7-i Külügyminiszterek Tanácsa határozat után, június 5-én készült el a kormány általános gazda-

⁵⁶ A fegyverszüneti egyezményben nem szereplő vasúti szolgáltatások értékét végül a Szovjetunió beszámította az 1948. február 2-i moszkvai egyezményben vásárolt hadizsákmány teherkocsik vételárába. Az egyezményben a szovjet fél lemondott a magyar eredetű tróféázott járművek tulajdonáról. Ezenfelül az 1945–1947 közötti fuvardíj tartozásaiért és 6000 zsákmány teherkocsi MÁV által bér munkában végzendő átalakításáért cserébe átadott 10 000 volt német eredetű zsákmányolt teherkocsit. MÁV Arch. GG. f. 10007. d. 66. tétel: Magyar–Szovjet vasúti egyezmény iratai, 1947–1949. Jegyzőkönyv az 1948. február 3-i moszkvai egyezményben bekövetkezett változásokról.

⁵⁷ 1946. január 10-ig az aznapi árfolyamon számolva 11,75 millió, 1946. január 10. és április 12. között 775 millió – április 9-i árfolyamon számított – pengőbe kerültek az összeállítások és sokszorosítási munkák. Ehhez jött még 3389 millió pengő *A magyar közlekedés ismertetése* című fôleoladmány sokszorosításáért.

⁵⁸ GECSÉNYI Lajos–MÁTHE Gábor: I. m. 1163–1165.

sági békejavaslatait összefoglaló munka. A területi kérdéseknél fenntartotta az április végi Romániával szembeni 22 000 km²-es igényt, arra hivatkozva, hogy a nemzetiségi egyensúly mellett – 865 ezer román került volna Magyarországhoz, és egymillió magyar maradt volna román impérium alatt – az erdők és a Körösök vízi energiája, valamint a Nagybánya környéki bányák létfontosságúak lennének a magyar ipar, különösen a vegyipar számára. Az iparfejlesztésben látták az agrárium által már fel nem szívható munkaerő-felesleg megoldásának egyedüli lehetőségét. A másik fő érv az volt, hogy Romániának csak csekély gazdasági hátrányt jelentene az itteni nyersanyagok elvesztése, hiszen a bányák egy részében nem is termeltek a két háború között. Csehszlovákiától területek visszakérését csak akkor javasolta a memorandum, ha Prága folytatja a magyar nemzetiségűek üldözését. Ez esetben kénytelen lesz a szintiszta magyar lakosságú területek – elsősorban a Csallóköz – visszaadását kérni a békekonferenciától. Hangsúlyozta az összeállítás, hogy a gazdasági megfontolások helyett – Szepes–Gömöri-érchegység, Jolsva környéke és a Vág folyó alsó szakasza – szigorúan a nemzetiségi területeket kérnék vissza, ezzel is kiemelve, hogy Budapestnek nincs területi követelése, csak a kényszerből cselekszik.⁵⁹

Magyarország pénzügyi helyzetének részletes ismertetése – a jóvátétel és a meg szállás költségei, valamint a korábbi hitelek jelentette terhek és a siralmas gazdasági helyzet kibékíthetetlen ellentmondása – alapján pénzügyi könnyítéseket kért. Együttal felhívta a békekonferencia figyelmét, hogy az országból elhurcolt javak mielőbbi visszaszolgáltatása nélkül elképzelhetetlen a magyar gazdaság talpra állítása és pénzügyi kötelezettségeink teljesítése. Külön kiemelték a szerzők az állatállomány kétharmados kára mellett a vasúti járműpark 80% fölötti és a dunai hajópark teljes elvesztését. A gazdasági stabilizáció és a nemzetközi együttműködésben való részvétel másik kulcspontját a Németországgal szembeni magyar pénzügyi és vagyoni követelések megítélésében látták Budapesten. A németek által okozott

⁵⁹ A csehszlovákiai magyarok helyzetére és a lakosságcserére lásd VADKERTY Katalin: *A kitelepítéstől a reszlovakizációig*. Kalligram Kiadó, Pozsony, 2001.

háborús károkért és zsákmányolásért összesen 4,5 milliárd pengő – átszámítva 889 milliót dollárt – és a német–magyar kereskedelmi aktívum után további 1,5 milliárd pengő megfizetésére jelentette be igényét a magyar kormány.

A nemzetgyűlés külügyi bizottságának béke-előkészítő albizottsága június 12-én kezdte el tárgyalni a fenti dokumentumot.⁶⁰ A módosításokkal átdolgozott memorandumot június 15-én fogadta el az albizottság.⁶¹ A memorandumhoz hat melléklet tartozott, amelyek a mezőgazdasággal, iparral, közlekedéssel, kereskedelemmel és a gazdasági elemzésekkel, valamint a pénzügyi stabilizációval foglalkoztak. A közlekedési kérdésekkel foglalkozó tizenkét oldalas mű⁶² alapvetően a március 18-i részletes összefoglalás tömörített változatának is tekinthető azzal a különbséggel, hogy területi igényt csak Romániával szemben jelöl meg: az Arad–Nagyvárad–Királyháza-vasútvonal, valamint a Geszt–Nagyszalonta–Kötegyán és a Magyarcsanak–Nagylak–Csanádpalota közutak visszacsatolását kérte. A határhoz közeli összekötő szakaszokon, mint például a Szeged–Szabadka–Bajavonalon, kölcsönösségi alapon a passage-jog megadását, nagyobb távolság esetén pedig kedvezményes díjszabású fuvarjogot kértek a szakértők.

A határok által szétszakított egyes kistérségek közötti közúti közlekedés helyreállítására a kishatárforgalom bővítését tartották célravezető eszköznek. A határ közeli létfontosságú nyersanyagok gyors és olcsó szállítására szintén a kishatárforgalmat tartották ideális megoldásnak, ugyanis a nagyobb határátkelőhelyekre irányított áruforgalom jelentős többletköltséget jelentett, ami gazdaságtalanná tehetette egy-egy kevésbé értékes, de annál fontosabb nyersanyag, mint a só vagy a kő beszerzését.

⁶⁰ STARK Tamás: I. m. 796–808. A június 5-i összefoglalóhoz képest csehszlovák viszonylatban a nemzetiségi területigény helyett újra a gazdasági igény jelent meg az előterjesztett anyagban.

⁶¹ STARK Tamás: I. m. 809–814. Csehszlovákiával szembeni esetleges területi igénynél a nemzetiségi területek helyett a gazdasági érdek által meghatározott bányavidék került vissza.

⁶² MNL OL M-KS 274. f. 10. cs. 25. ó. e. Magyarország közlekedési problémái a békekötéssel kapcsolatban. 1946. június 13.

Hajózás terén a Duna és a Tisza közötti kapcsolat biztosítását, valamint tengeri szabad kikötő kijelölését és a hozzá vezető vasút peage-vonalként való használatának biztosítását kérte Budapest.⁶³

A pénzügyi és vagyoni jogi kérdések, mint a közlekedési vállalatok nyugdíjazott alkalmazottai nyugellátásának kérdése, a revíziós területeken végzett beruházások megtérítése, a járművek visszaszolgáltatása és a németek által okozott károk megtérítése terén sem történt változás a korábbiakhoz képest. Járműpark-visszaszolgáltatásnál nem az 1937-es, hanem az 1944-es állapotot vették alapul, hiszen a forgalomnövekedés miatt jelentős fejlesztések, járműbeszerzések történtek. A háborús években több mint kétszáz 424 sorozatú gőzmozdonyt, valamint több ezer teher- és személykocsit vásárolt a MÁV.

Amint az ismert, a békekonferencián a magyar területi igények elutasításra kerültek a németekkel szembeni magyar pénzügyi és vagyoni követelésekkel együtt. A Csehszlovákiának ítélt három falu átadása 1947. október 15-én történt meg. A MÁV október 13-ára befejezte Oroszvár, Horvátjárfalu és Dunyacsúny vasúti szolgálati helyeinek evakuálását, az egyetlen átmenő vágány kivételével a váltókat és vágányokat is felszedték a vasutasok.⁶⁴ A közúti járművek visszaszerzése nehézkesebben haladt, a Pénzügyminisztérium alá tartozó hazahozatali szerv, illetve más szervezetek delegációinak ügyességétől függött. A Passauban horgonyzó magyar hajókat 1946 decemberében engedték haza az amerikaiak, de Linzben néhány hónapra fogságba estek angol és holland hitelezők keresete alapján hozott bírósági határozat nyomán. Végül 1947 májusában kalandos úton sikerült a hajóknak hazajutniuk.⁶⁵ A vasúti járművek visszaszolgáltatása 1946-ban indult meg, de igazán csak az 1947. október 10-i belgrádi egyez-

⁶³ Peage-vonal: Két vasút által megállapított feltételek szerint közösen használt vasútvonal. URBÁN Lajos (szerk.): I. m. 561. Peage-vonal szócikk.

⁶⁴ MNL OL Z1523. f. 69. cs. 1947. október 13-i üzletigazgatói elő-értekezlet. 1–2.

⁶⁵ DUNAI Andrea: *Javak sorsa. Az 1944/45-ben Magyarországról elvitt értékek nyomában*. Napvilág Kiadó, Budapest, 2019. 149.

mény⁶⁶ és a Szovjetunió 1947 ősze és 1948 tavasza között az érdekszférájába tartozó államok hadizsákmányolt járműveinek visszaszolgáltatásáról hozott döntéseinek köszönhetően gyorsult fel a folyamat. A jármű-restitúció ügye ennek ellenére egészen az 1950-es évek végéig elhúzódott, 1955-ben még több ezer magyar vasúti jármű tartózkodott Európa különböző országaiban, Norvégiától Franciaországon át Lengyelországig.⁶⁷

Összegzőként elmondható, hogy a vasútvezetés és a minisztérium bár kezdetben nagy reményeket fűzött a béketárgyalásokhoz – mondhatni délibábot kergetett –, a kezdeti hónapok navitása után fokozatosan mérséklődtek az igények. A gazdasági béke-előkészítő anyagok összeállításakor, majd júniusi tárgyalásukkor egyértelműen kiderült, hogy a fő szempontot a nehézipar és energetika jelentik. Ez végül is érthető, hiszen utat és vasutat bárhol lehet építeni, csak pénz kérdése, viszont a bányák és folyók földrajzi adottságok. A magyar gazdasági szakemberek pedig létfontosságúnak ítélték, hogy az újjáépítés és a jóvátétel hatalmas terhe alatt nyögő ország biztos nyersanyaghoz és energiaforráshoz jusson, mert az importhoz részben valuta kellett, a kontinens általános nyersanyag-ínsége miatt pedig meglehetősen bizonytalan volt a behozatal. Tomka Béla hetven évvel későbbi megállapítása a Trianonban elvesztett nyersanyaglelőhelyek okozta negatív hatások importtal, illetve importpótló beruházásokkal való kiküszöbölése távol esett a gazdasági szakemberek két háború közötti időszak tapasztalataitól.⁶⁸

A területvisszacsatolás ebben a szűk keretben is lényeges javulást eredményezne Magyarország számára, nemcsak azáltal, hogy számottevően csökkentené az ország behozatali szükségle-

⁶⁶ MNL OL XIX-H-1-aa-1. f. 578. d. 310985/1950. sz. ügyirat 69386/1948. sz. irata: Az 1947. évi belgrádi egyezmény magyar nyelvű szövege tárgyában, 1948. július 17.

⁶⁷ MNL OL XIX-H-1-aa-1. f. 2917. d. 100972/1965: A második világháború alatt elhurcolt MÁV-javak rendezésének ügye.

⁶⁸ GYÜKERI Mercédesz: *A magyar gazdaság bajait nem Trianon okozza. (Interjú Tomka Bélával.)* Forrás: https://hvg.hu/gazdasag/20200604_tomka_bela_interju_trianon. (Letöltve: 2020. 11. 26.) TOMKA Béla: Az első világháború és a trianoni béke gazdasági hatásai Magyarországon. In: BÓDY Zsombor (szerk.): *Háborúból békébe: a magyar társadalom 1918 után*. MTA BTK Történettudományi Intézet, Budapest, 2018. 47–79. Különösen 68–75.

tét, hanem lényegesen enyhítene azon a függő helyzeten, amelyben Magyarország nyersanyag- és energiaszegénységénél fogva a szomszéd országokkal szemben van.

A felsorolt kívánságokkal szemben arra lehetne hivatkozni, hogy szabadabb nemzetközi forgalom esetén nincsen nagy jelentősége annak, vajjon [sic!] a nyersanyag- és energiaforrások az ország határán belül, vagy a szomszéd országokban vannak-e. Ez a felfogás figyelmen kívül hagyja, hogy az idegen állam területén lévő nyersanyagforrások messzemenő gazdasági együttműködés esetén sem használhatók ki olyan mértékben, mint ez lehetséges volna, ha ezek teljes mértékben a magyar kormány kontrollja alatt állnának.⁶⁹

Igaz, nem békeidőről, hanem egy háborús és egy azt követő újjáépítési periódusról van szó, egy stratégiai készletek nélküli vesztes országban, ellenérdekelt szomszédokkal körülvéve. Ennek ellenére mégis érdemes megjegyezni, hogy békeidőben is előfordulhatnak radikális gazdasági változások, amikor a nemzetközi kereskedelem (vám)politikai, járványügyi, vagy természeti katasztrófa miatti leállása súlyos fennakadásokat okoz egy ország, vagy akár egy nagyobb régió gazdaságában.

⁶⁹ MNL OL M-KS 274. f. 10. cs. 25. ó. e. A magyar kormány gazdasági békejavaslatai, 1946. június 5. 7–8.

Mellékletek

1. táblázat. Menetidő-növekedés a Magyarországot elkerülő vasúti áruforgalomban (1935)⁷⁰

Viszonylat	út (km)	idő (óra)	utazási sebesség (km/h)
Bécs-Belgrád			
Hegyeshalom-Kelebián át	614	33	18,6
Graz-Zágrábon át	913	46	19,8
Prága-Bukarest			
Szob-Lökösházán át	1489	90	16,5
Kassa-Királyháza-Nagyváradon át	1689	121	14
Bécs-Bukarest			
Hegyeshalom-Lökösházán át	1163	66	17,6
Marchegg-Kassa-Királyhágón át	1490	123	12
Kassa-Zágráb			
Hidasnémeti-Gyékényesen át	646	27	24
Marchegg-Wien-Grazon át	1002	69	14,5

⁷⁰ MNL OL Z1610. f. 485. d. Magyarország közlekedési problémái a békekötéssel kapcsolatban. A táblázatban eredetileg csak az út és az idő oszlopok szerepeltek, az utazási sebességet már a szerző számolta ki az elegyáramlás gyorsaságának érzékeltetésére. Érdekesség, hogy a kerülő utakon mindenhol lassabb volt az utazási sebesség is, kivéve a Bécs–Graz–Zágráb–Belgrád viszonylaton, itt nagyobb sebességgel továbbították az árut, mint a magyarországi útvonalon.

2. táblázat. Nemzetiségi arányok a határ közeli vasútvonalak mentén⁷¹

Vasútvonal	Nemzetiség	1910		1930	
		fő	%	fő	%
Arad– Nagyvárad	magyar	110 876	62,5	95 439	50,7
	román	49 679	28,0	72 189	38,4
	egyéb	16 823	9,5	20 470	10,9
	összesen	177 378	100,0	188 098	100,0
Kötegyán– Nagyvárad	magyar	83 736	75,3	72 696	57,0
	román	24 632	22,2	44 193	34,6
	egyéb	2 762	2,5	10 700	8,4
	összesen	111 130	100,0	127 589	100,0
Nagyvárad– Érmihályfalva	magyar	46 678	85,9	50 134	76,5
	román	6 912	12,7	14 207	21,7
	egyéb	758	1,4	1 203	1,8
	összesen	54 348	100,0	65 544	100,0
Érmihály- falva– Királyháza	magyar	128 642	84,4	110 296	59,9
	román	17 183	11,3	46 512	25,2
	ukrán	4 998	3,3	6 232	3,4
	egyéb	1 543	1,0	21 100	11,5
	összesen	152 366	100,0	184 140	100,0
Kiskőszeg– Baranyavár– Eszéki híd	magyar	20 012	40,0	13 881	26,8
	jugoszláv	15 621	31,2	20 676	39,9
	német	13 709	27,4	15 890	30,7
	egyéb	689	1,4	1 372	2,6
	összesen	50 031	100,0	51 819	100,0
Szatmár- németi- Nagybánya	magyar	25 912	41,3	19 853	26,8
	román	36 234	57,8	52 076	70,3
	egyéb	578	0,9	2 139	2,9
	összesen	62 724	100,0	74 068	100,0

⁷¹ MNL OL Z1610. f. 488. d. 9-2. t. Magyar határhoz közeli elcsatolt vasútvonalak mentén élő lakosság száma és aránya.

Vasútvonal	Nemzetiség	1910		1910	
		fő	%	fő	%
Sátoralja- újhely- Királyháza	magyar	91 318	94,7	101 267	85,2
	csehszlovák	287	0,3	4 071	3,4
	ukrán	3 391	3,5	10 669	9,0
	egyéb	1 458	1,5	2 813	2,4
	összesen	96 454	100,0	118 820	100,0
Szob–Párkány	magyar	10 584	99,7	10 654	97,2
	csehszlovák	23	0,2	225	2,1
	egyéb	12	0,1	83	0,7
	összesen	10 619	100,0	10 962	100,0
Párkány- Érsekújvár	magyar	58 412	95,2	62 918	88,3
	csehszlovák	3 684	5,9	7 123	10,0
	egyéb	612	0,9	1 242	1,7
	összesen	62 708	102,0	71 283	100,0
Érsekújvár- Galánta	magyar	42 346	82,7	50 645	78,6
	csehszlovák	8 642	16,9	13 272	20,6
	egyéb	228	0,4	518	0,8
	összesen	51 216	100,0	64 435	100,0
Galánta- Marchegg- országhatár	magyar	52 426	45,1	54 690	28,6
	csehszlovák	24 815	21,3	85 126	44,5
	egyéb	39 012	33,6	51 326	26,9
	összesen	116 253	100,0	191 142	100,0
Szob- Marchegg- országhatár összesen	magyar	163 768	68,0	178 907	53,0
	csehszlovák	37 164	15,4	105 746	31,3
	egyéb	39 864	16,6	53 169	15,7
	összesen	240 796	100,0	337 822	100,0
Komárom- Érsekújvár	magyar	36 212	92,8	36 804	74,7
	csehszlovák	1 108	2,8	8 972	18,2
	egyéb	1 723	4,4	3 482	7,1
	összesen	39 043	100,0	49 258	100,0

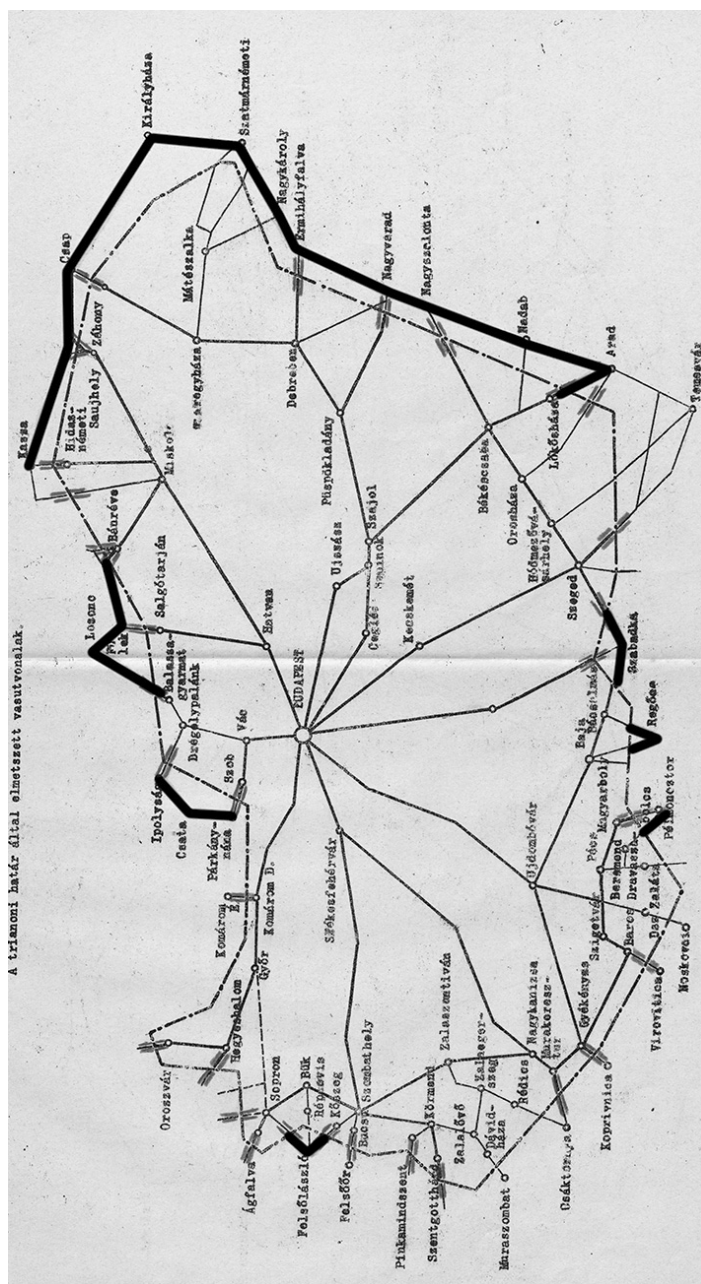
Vasútvonal	Nemzetiség	1910		1930	
		fő	%	fő	%
Párkány– Csata– Ipolyság	magyar	21 723	94,9	25 342	88,9
	csehszlovák	942	4,1	2 426	8,5
	egyéb	218	1,0	730	2,6
	összesen	22 883	100,0	28 498	100,0
Csata–Léva	magyar	37 129	89,0	35 840	80,9
	csehszlovák	4 388	10,5	7 911	17,9
	egyéb	201	0,5	538	1,2
	összesen	41 718	100,0	44 289	100,0
Bánréve– Somoskő- újfalú	magyar	19 348	97,7	28 720	92,1
	csehszlovák	92	2,0	2 342	7,5
	egyéb	57	0,3	131	0,4
	összesen	19 497	100,0	31 193	100,0
Bárca–Torna- nádaska	magyar	14 243	82,6	20 860	81,7
	csehszlovák	2 521	14,6	3 462	13,6
	egyéb	488	2,8	1209	4,7
	összesen	17 252	100,0	25 531	100,0
Szepsi– Mecenzéf	magyar	5 230	41,2	5 367	37,0
	csehszlovák	3 425	27,0	4 789	33,1
	egyéb	4 028	31,8	4 325	29,9
	összesen	12 683	100,0	14 481	100,0

3. táblázat. Főbb vasúti gócpontok a határ túloldalán⁷²

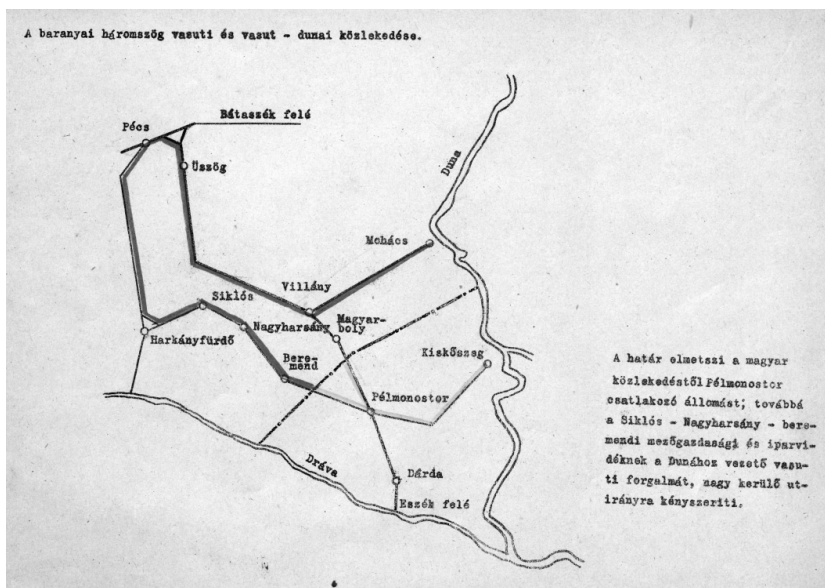
Város	Jellemzők
Sopron	Határtól 3 km-re, vasúti gócpont és megyeszékhely.
Zombor	21 km-re a határtól, 31 000 lakossal. Gabona-, kukorica-, liszt kivitel külföldre megszűnt, Budapestre sajt, vaj, bőr.
Szabadka	Határtól 5 km-re, 95 000 lakossal, liszt kiviteli központ. Vasúti gócpont.
Arad	20 km-re a határtól, 65 000 lakossal, ipari központ és vasúti gócpont. 60 gyár, vagon- és autógyártás, malomipar, faipar.
Nagyszalonta	6 km-re a határtól, 16 000 lakossal, sertéshizláló és vásártelep.
Nagyvárad	Határtól 8 km-re, 65 000 lakossal, vásárváros, vasúti gócpont.
Nagykároly	Határtól 7 km-re, 16 000 lakossal, ipari központ.
Szatmár	Határtól 7 km-re, 35 000 lakossal, malomipari és vasúti központ.
Munkács	Határtól 18 km-re, 18 000 lakossal, kereskedelmi központ, dohánygyárak.
Ungvár	Határtól 24 km-re, 17 000 lakossal, kereskedelmi központ, fakivitel, fűrészmalomok, fa- és bútoripar.
Kassa	Határtól 16 km-re, 45 000 lakossal, vasúti gócpont.
Rimaszombat	Határtól 18 km-re, 7000 lakossal, konzervgyárak, mezőgazdasági központ.

⁷² MNL OL Z1610. f. 487. d. Magyarország közforgalmú magánvasutai. 13–18.

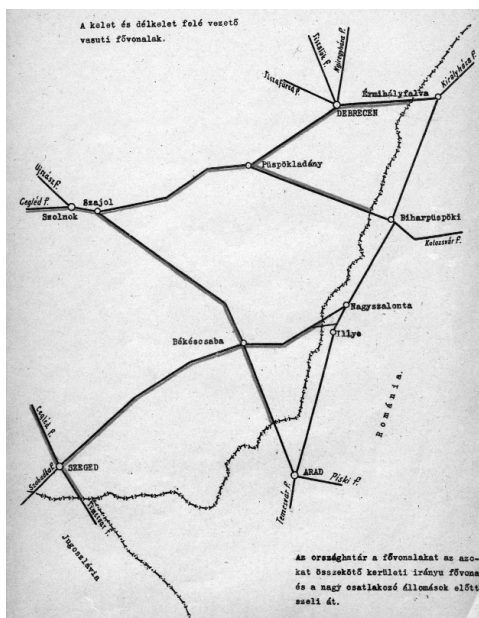
Losonc	Határtól 10 km-re, 13 000 lakossal, ipari központ – zománcgyárak mezőgazdasági gépgyártás, malmok.
Komárom	Észak-Komárom, 23 000 lakossal, kereskedelmi központ.
Érsekújvár	22 km-re a határtól, 17 000 lakossal.
Pozsony	6 km-re a határtól, 80 000 lakossal. Ipari, kereskedelmi és közlekedési központ.
Ipolyság	Megyeszékhely.



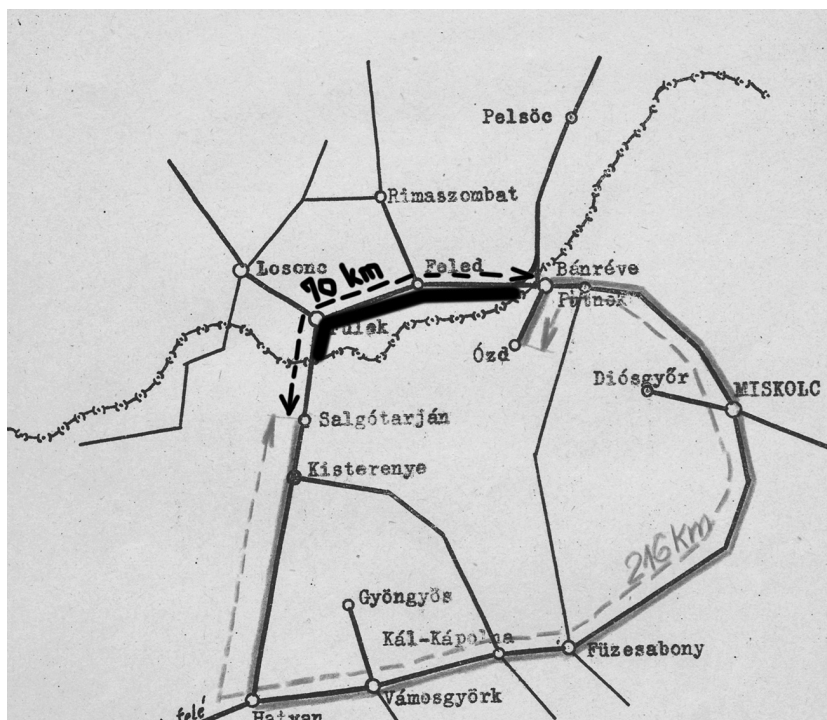
1. térkép: A trianoni határ által elmetezett vasútvonalak. Vastag világos vonallal jelölve a Trianonban megcsonkított vasútvonalak határpontjai, vastag sötét vonallal a visszacsatolandó vasútvonalak. A térkép kisebb eltéréseket leszámítva hűen tükrözi a Sebestyén-féle elképzeléseket.



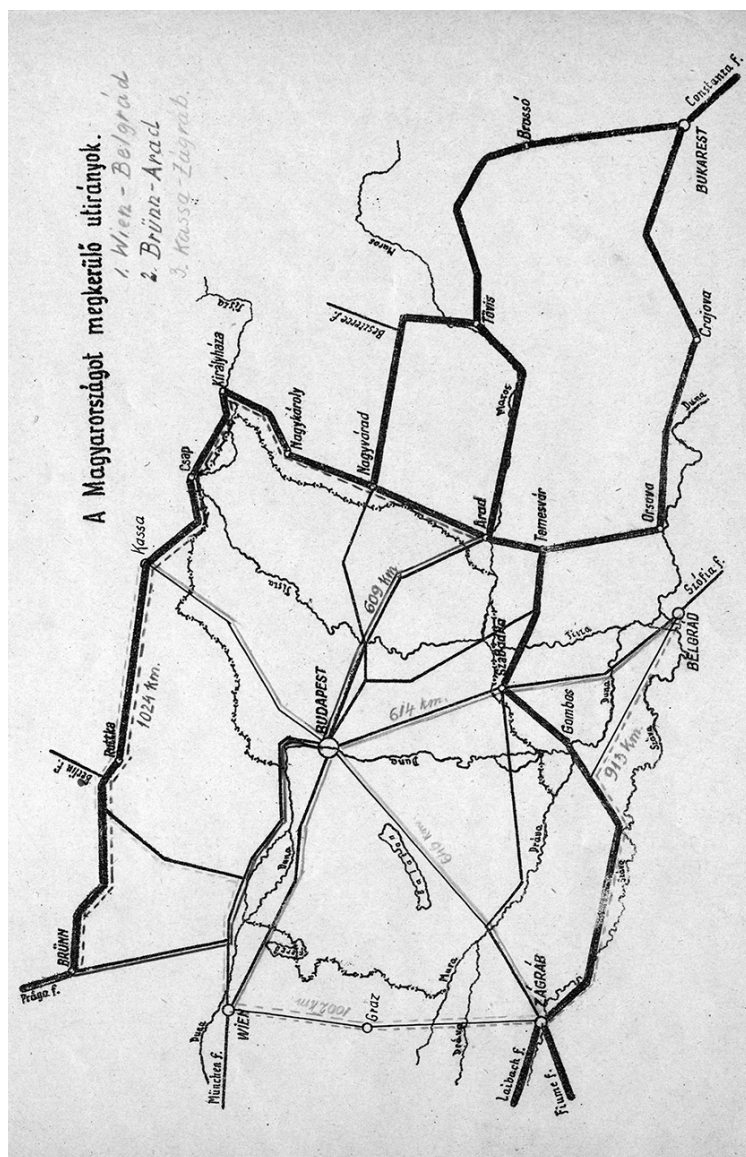
2. térkép: A baranyai háromszög (Drávaszög) vasúti térképe



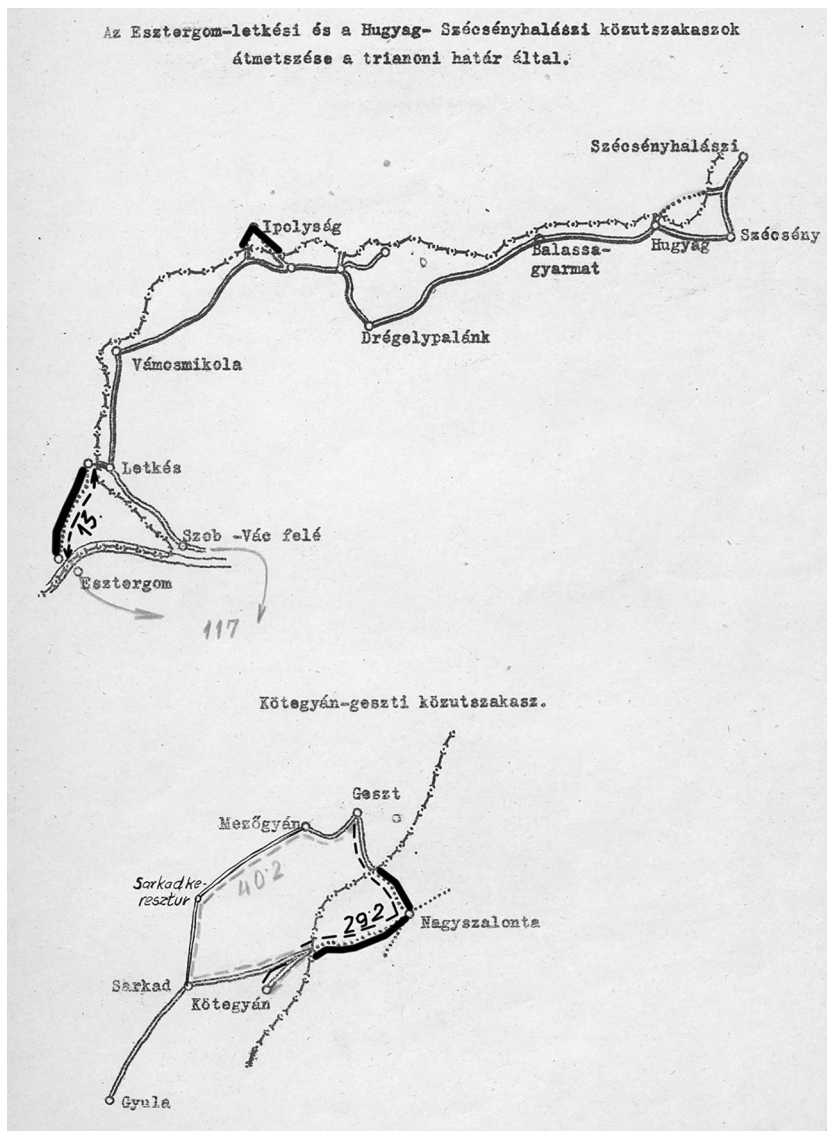
3. térkép: Kelet-Magyarország és a vásárvárosok vasútvonal fővonalai kapcsolatai



4. térkép: Salgótarján és Ózd, a Rimamurány-Salgótarjáni Vasmű Rt. két gyára közötti vasúti kapcsolatok



5. térkép: Magyarországot megkerülő vasútvonalak és a szállítási távolságok



6. térkép: A nógrádi és a nagyszalontai elvágott közúti szakaszok

A térképek forrása: MNL OL Z1610. f. 485. d.