

*„Vala pedig az Úr Júdával,
és kiűzé a hegység lakóit;
de a völgy lakóit nem lehetett kiűzni,
mert **vas-szekereik** voltak.”*
Bírák könyve 1:19

19. A VASÚTHÁLÓZAT RAJZA

A vasút kötöttpályás (kényszerpályás) közlekedési rendszer, vágánnyal ellátott pálya, útvonal, amelyen a tömeges szállításra alkalmas vonatok közlekednek. A vasút része a vasúti pálya és az üzemeltetéshez szükséges infrastruktúra is. A vasúti infrastruktúra hálózatba rendeződik, amelynek csomópontjaiként a vasútállomások és pályaudvarok szolgálnak. A vasút egyaránt alkalmas személy- és teherszállításra. Szűk és mindennapi értelemben a vasút párhuzamos vassínekkel ellátott út, amelyen csak az erre alkalmas kerekekkel ellátott kocsikkal lehet közlekedni. Tágabb értelemben – és kartográfiai is – a vasút fogalmába beletartozik minden kényszerpályán közlekedő eszköz, így vasút a függővasút és a nyeregvasút is.

A vasút alapötlete az acélsíneken gördülő acélkerekek által továbbított jármű. Ezzel a megoldással a vasúti kocsik gördülési ellenállása 8-szor kisebb, mint a közúton, a gumi-aszfalt kapcsolatban gördülő járművéké. Emiatt a járműtovábbítás vontatási költsége alacsony. Ugyanakkor a vasúti rendszer kiépítésének magas a költségvonzata, és a pályakötöttség miatt kevésbé rugalmas a célállomások megközelíthetősége. A vasúti közlekedés fénykora a XX. század közepéig tartott, ezután az egyre gyorsabb ütemben fejlődő közúthálózat a kis forgalmú vasutak szerepét átvette. Vasúton a nagy tömegű és nagy távolságra történő szállítás előnyös, kisebb távolságokra a közúti megoldás alkalmasabb.

19.1. A vasúti közlekedés főbb történeti mozzanatai

A vasúti közlekedés létrejöttének alapja a vasúti pálya, amelynek alkalmazása révén ugyanakkora vonóerővel a terhek többszörösét lehet továbbítani. A fanyompályákat, a vasúti sínek őseit, már a XVI. századi európai bányákban ismerték és használták a szállítás megkönnyítésére. Tartósságuk fokozása érdekében a XVIII. század közepén homorúvaslapokkal burkolták a fanyompályákat, majd megjelent az első szögvas keresztmetszetű, öntöttvasból készült sín. A kisebb módosításokkal ma is használt gombafejű sínprofilt már 1789-ben megalkották, ekkor épült először ilyen sínekből talpfákra rögzített vasúti felépítmény. Ez a közúti és vasúti közlekedés különválásának ideje, mert a síneken már nem lehetett közúti járművet közlekedtetni. A hengerléssel történő síngyártást 1820-ban kezdték el. A ma is használatos ún. szélestalpú, gombafejű síneket az Egyesült Államokban Karl Vignoles¹ fejlesztette ki és európai alkalmazását is ő kezdte el. Az általa alkalmazott sín típus neve lett később a Vignoles-sín VASÚTI LEX. (1984) [pp.763–765.].

A vasút műszaki elemeinek másik fontos csoportját alkotják a vasúti járművek. Az első fa- és vaspályákon még többféle járműtípust alkalmazhattak. A domború felületű vasúti síneken csak a speciális nyomkarimás kerekű, kizárólag vasúti pályán használható járművek tudtak közlekedni. A vontatott vasúti járműveket vasúti kocsiknak nevezzük. A legkorábbi vasúti kocsik kéttengelyűek voltak. Elsősorban teherszállításra szolgáltak, de csakhamar megjelentek az első egyszerű nyitott és fedett személyszállító kocsik is. A későbbi típusokon megjelentek a különféle mechanikus fékberendezések, majd az ablakok, és még később a világító-, fűtő- és egészségügyi berendezések. Ezeket követik a speciális étkező-, háló-, termes- és szalonkocsik. A XIX. század második felében már használtak három- és négytengelyű, forgószámolyos kocsitípusokat is. A régebbi faszervezeteket fokozatosan fémszerkezetek váltották fel VASÚTI LEX. (1984) [pp.763–765.].

A vontatást a bányavasutakon előbb emberi, majd állati erővel végezték. A felszínen közlekedő vasutakon is hosszú ideig használták a lóvontatást. Az első közforgalomra berendezett lóvasút, a Surrey-vasút² 1801-ben Angliában kapta meg az építési engedélyt. Az európai

¹ Karl Blacker Vignoles (1792–1875): francia huggenota családból származó angol vasútmérnök. Az 1840-es években települt át Amerikába, ahol élete végéig a vasút fejlesztésén dolgozott.

² Surrey: angliai megye Londontól délkeletre.

kontinensen az első közforgalmú, személy- és áruszállítást is végző lóvasúti vonalat *Linz és Budweis [České Budejovice]* között építették ki 1825–1832 között. Gőzvontatással a XIX. század elején próbálkoztak először a vasutakon, de az első üzemképes vasúti mozdony csak 1814-ben épült meg, ezt George Stephenson³ alkotta meg. További tökéletesítések után az 1825. szeptember 27-én megnyitott, és eredetileg lóvasútnak tervezett *Stockton–Darlington* vonal mozdonyai 34 kocsis szerelvényt is sikerrel vontattak. A gőzvasutak történetét azonban a *Liverpool–Manchester* között megépített vasút megnyitásától, 1830. szeptember 15-től számítják VASÚTI LEX. (1984) [pp.763–765.].

Az első sikeres próbálkozások után rohamos fejlődésnek indult az új közlekedési rendszer. A kontinensen *Belgiumban* épült az első vasútvonal. 1835-ben adták át a forgalomnak a *Brüsszel–Malines* vasútvonalat. Még ugyanebben az évben megnyílt az első vasútvonal Németországban is *Nürnberg és Fürth* között. *Franciaországban* a *Párizs–St. Germain* vonalat 1837-ben, *Oroszországban* a *Szentpétervár [Sankt Petyerburg]–Carszkoje Szelo*⁴ vonalat 1837-ben, *Ausztriában* a *Bécs–Horisdorf–Wagram* vonalat 1838-ban, *Észak-Amerikában* a *Baltimore–Maryland* vonalat 1828-ban nyitották meg VASÚTI LEX. (1984) [pp.763–765.].

A vasút népszerűségének és fejlődésének jó jellemzője, hogy 1831-ben már az észak-amerikai *Baltimore–Ohio* vonalon is bevezették a gőzvontatást, illetve, hogy csak *Angliában* 1833-ig mintegy 800 km hossznyi vasútvonalat adtak át. A Föld vasútvonalainak hossza pedig 1860-ra meghaladta a 100 000 km-t.

19.2. A Kárpát-térség vasúthálózati fejlődése

Az utakkal, országutakkal ellentétben, amelyek ősi ösvény és karavánút hálózat folytonos javítgatásával, válogatásával alakultak ki és az állami útépítés csak a XIX. század közepétől jellemző, a vasutak kezdettől fogva állami irányítás alatt, sokszor állami beruházással épültek meg a *Kárpátokon* belül PRINZ (1936) [p.75.].

³ George Stephenson (1781-1848), angol mérnök a vasúti gőzvontatás fejlesztője, az első 1435 mm-es nyomtávon működő mozdony kifejlesztője.

⁴ *Carszkoje Szelo* nevét 1937-ben Alekszandr Szergejevics Puskin orosz drámaíró vezetéknevét felhasználva *Puskinra* változtatták.

Magyarországon a közforgalmú vasutak építésének gondolata először a XIX. század elején merült föl. Az első lóvontatású függővasutat 1827-ben állították üzembe *Pest* és *Kőbánya* között, konstrukciós hibái miatt azonban rövidesen le kellett bontani. A vasútépítés kérdése azonban ezzel nem került le a napirendről, és az 1832-36. évi országgyűlés a reformkor nagy politikusai, Széchenyi István és Kossuth Lajos kezdeményezésére megalkotta az első magyar vasúti törvényt, az 1836. évi XXV. tc.-et VASÚTI LEX. (1984) [p.765.]. Ebben 13 vasúti vonal létesítését jelölték ki. 1838-ban alakult meg az „Első Magyar Pozsony–Nagyszombati Vasúttársaság”, és engedélyt kapott a lóvasútként építendő Pozsony–Nagyszombat vonal létesítésére. A 49,5 km hosszú vonal építését 1846 májusában fejezték be, és június 3-án nyitották meg a forgalomnak. A megnyitás után a vonal *Szeredig* [*Sered'*] épült tovább, ezt a szakaszt novemberben adták át. A pályát előrelátóan már úgy építették, hogy később gőzüzemre is alkalmas legyen. 1872. október 10-én közlekedett rajta az utolsó lóvasúti szerelvény, ezután a gőzmozdony-vontatásra tértek át VASÚTI LEX. (1984) [p.765.]. Ezzel indultak meg *Magyarországon* az akkor még újdonságnak számító vasútépítések, s ily' módon az első vonalak tervezése az ország nyugati részén vette kezdetét. A Magyar Középponti Vasúttársaság, 1844-ben kezdte meg a *Pest* és *Bécs* közötti vasútvonal építését a *Duna* bal partján VASÚTI LEX. (1984) [p.765.]. Amikor *Bécs*nél megépült az első vasúti híd a *Dunán*, és a *Pest–Buda* közötti híd (a *Lánchíd*) építése még a kezdetén tartott, felmerült a *Duna* gátló hatásának kiküszöbölésére egy nagy *Duna* balparti magyarországi vasút gondolata is. Ez volt az első magyar vasútterv, amely önálló földrajzi tanulmányon alapult és nem állt már az ősi országutak hatása alatt PRINZ (1936) [p.75.]. A vonal első szakasza *Pest* és *Vác* között épült meg, és ünnepélyes megnyitását 1846. július 15-én tartották. Az első mozdonyokat *Belgiumból* szerezték be VASÚTI LEX. (1984) [p.765.]. A központi vasúttársaság tervezett *Pozsony–Vác–Pest–Szolnok–Debrecen* összeköttetése olyan vonalat választott, amelynek nyugati részén egységes országúti előzmény nem volt, és azóta sem jött létre. *Pozsony* és *Vác* között ma sem a vasútvonal mentén vezet a legegyszerűbb közút. *Pestről* már nem a *Léva* [*Levice*]-*Nyitra* [*Nitra*]-*Nagyszombat* [*Trnava*] irányt vette a terv, amerre jégzajláskor a kerülőút

vezetett, hanem a nyomvonal *Nógrádverőcénél*⁵ a *Duna* visegrádi szurdokába futott be, *Érsekújváron [Nové Zámky]* túl pedig átvágott a *Kisalföldön*, elhajolva a nyílegyenes iránytól észak felé, a népesebb mezővárosokat érintette. Ezzel az ősi országút amely *Prága [Praha]* felé haladt, egy csapásra letűnt, mert az 1848–49-es szabadságharc után megépült érsekújvári vasút révén az addigi egész csehországi forgalom *Bécsbe* terelődött PRINZ (1936) [pp.75-77.]. A *Pest és Pozsony* közötti 179 km-es vonal 1851. április 6-ára készült el, így megvalósult a *Pest és Bécs* közötti vasúti összeköttetés VASÚTI LEX. (1984) [p.765.]. Ez a vasútvonal, ahogy akkor nevezték, az érsekújvári vonal, Trianonig *Magyarország* legfőbb vonala, fő artériája lett, létrejöttének elsődleges oka a *Duna* volt, illetve a *Bécsnél* már meglévő *Duna-híd*, valamint a vasúti híd hiánya *Pest-Budán* PRINZ (1936) [p.77.].

A szabadságharc után az osztrák kormány korábbi vasúti politikája szellemében a pénzügyi zavarokkal küzdő Középponti Vasúttársaság elkészült vonalait 1850 márciusában megváltotta, és a megkezdett építkezéseket tovább folytatta VASÚTI LEX. (1984) [p.765.]. Így a magyarországi vasúti hálózat földrajzi képének kialakítására igen erős befolyást gyakoroltak *Bécs* és a Monarchia közlekedéspolitikai szempontjai. Ezek nem álltak ellentétben az ésszerű földrajzi követelményekkel és a magyar közgazdasági élet felmerült kívánalmaival sem. A vasúti közlekedéspolitika általános, európai szempontú követelménye a térségre nézve; összeköttetés létrehozása a *Bécs* és a *Balkán*, a *Földközi-tenger* keleti medencéje között. Ennek a vasútvonalnak *Magyarországon* kellett kettéágaznia a *Duna-delta* és *Konstantinápoly (Isztambul) [Ístanbul]* felé. A második a monarchiai szempont volt, hogy a *Bécsből* szétágazó fővonalak *Magyarország* nagytájjait kapcsolják be a hálózatba. A harmadik szempont a magyarországi sugaras hálózat kiépítése *Budapest* központtal. A negyedik elv, ebben a monarchiai elv a magyarországi érdekekkel nem állt teljes összhangban, *Magyarország* összekapcsolása az *Adriával*. *Bécs* forgalomba kapcsolásának egyik részletét alkotta a *Bécs–Belgrád* és a *Budapest–Ljubljana* vonal. Utóbbi a *Balaton* egyenes déli partja mentén épült meg, ezáltal az évezredes kereskedelmi forgalom itt is átrendeződött, *Veszprém* elvesztette ősi római útját. A *Bécs–Belgrád* vonal kiépítési szándéka kezdetben ingadozott a

⁵ 1992-től neve *Verőce*

Székesfehérvár és a *Nagykanizsa* irány között, utóbbi esetében földrajzi akadály a *Kis-Balaton* lápvidéke volt. Ugyanakkor erre a vasútra nagy vonzóerőt fejtett ki a *Nyugat-Dunántúl*, az *Alpokalja* nagy vásárvonala, annak nagyobb jövedelmezősége PRINZ (1936) [pp.77-78.].

A *Cegléd* és *Kiskunfélegyháza* közötti 58 km hosszú vonalrész 1853. szeptember 3-án, a *Kiskunfélegyháza* és *Szeged* közötti 60 km hosszú vonalrész 1854. március 4-én nyitották meg. Megkezdték a *Szolnok–Debrecen*, *Püspökladány–Nagyvárad [Oradea]*, *Mohács–Pécs*, *Zágráb [Zagreb]–Steinbrück [Zidani Most]* és a *Szeged–Temesvár [Timișoara]* vonalak kiépítését is államköltségen VASÚTI LEX. (1984) [p.765.].

A magyar közlekedéspolitikának egyik fő törekvése volt a teljesen független adriai vasút megépítése. 1840 óta, tehát már a legelső tervek időszakában, élénken foglalkoztatta a magyar gazdasági életet a tengeri kikötő és annak vasútja, ami voltaképpen az egész horvát-magyar kérdésre kihatott. A XIX. századi magyar-horvát viszonyok egyik alappillére volt a korábbi *Szlavónia*, a népileg a XVIII. századra horvattá vált *Zágrábi-medence* földrajzi helyzete, amely által olyan belső életközösség keletkezett e medence és a mögötte levő nagy medencecsoport, az *Alföld* és a *Kisalföld* között, mint amilyen *Hollandia* és a rajnai német tartományok, a *Visztula-torkolat* és *Lengyelország*, *Lettország* és *Nyugat-Oroszország* kapcsolata volt. A szabadságharc előtti évtizedben a vasútvonalat *Buda–Veszprém–Pápa–Nagykanizsa–Varasd [Varaždin]–Zágráb [Zagreb]–Károlyváros [Karlovac]* vonalon, e vásáros helyek összekapcsolásával tervezték. Ez a vasút lett volna hivatott *Magyarországot* a tengerparttal összekapcsolni. E tervből látszik, hogy az ország belső részeinek forgalmát a belvízi hajózásra alkalmas nagy folyókra akarták építeni. Ezzel szemben a Kossuth-féle terv, a földrajzi adottságokkal sokkal kevésbé számolva, a *Száva völgyén* – tehát hajózható folyó mentén –, *Valkóváron [Vukovar]*, *Szegeden* át *Nagyváradig* kívánta a fővonalat húzni és ezt a vonalat, mint a magyar gabona kiviteli útját hirdette Trefort Ágoston⁶ is 1862-ben, ekkor ugyanis a dél-magyarországi belvízi utakra évenként már ezertonnaszámra került a gabona. Mielőtt a tengeri kikötőbe, *Fiuméba [Rijeka]* tartó, *Magyarországon* szétágazó vasúti hálózat határozott

⁶ Trefort Ágoston (1817–1888) magyar művelődéspolitikus, közoktatási és vallásügyi miniszter, a Magyar Tudományos Akadémia elnöke.

alakot öltött volna, amely végül 1873-ban épült meg, gyors munkával létrejött a trieszti vonal. A „déli“ vasút hálózatának alap gondolata nem birodalmi, hanem egyetemes közép-európai, s ezzel kifejezetten földrajzi volt. A két nagy észak–déli tengely, *Bajorország–Brenner-hágó–Adria* és *Bécs–Grác–Adria*, a *Duna* völgyének és az *Adriai-tengernek* az összekapcsolására, a *Dráva* völgyi út (*Franzensfeste [Fortezza]–Marburg [Maribor]*) *Bécsnek* és *Triesztnak* a magyar belvízi hálózat hajózási végpontjaival való összekötése (*Barcs–Pragerhof [Pragersko]* és *Murakeresztúr–Szombathely–Bécsújhely*, valamint *Steinbrück [Zidani Most]–Sziszek [Sisak]* és *Zágráb–Károlyváros, Nagykanizsa–Buda, Székesfehérvár–Komárom*, esetleg még *Buda–Esztergom*) amelyhez a *St. Peter–Fiume* szárnyvasút járult, utóbbi talán azért, hogy a tengeri kereskedelemnek ez a kitűnő vonzóhelye *Triesztet* versengésével ne zavarja. Ennek a hálózatnak is voltak földrajzi hibái. Elsősorban az a *Közép-Európában*, és távolabb keletre általános jelenség, hogy egy vonallal két feladatot akartak megoldani, ezért a két földrajzi vonal közé építettek egy vasutat. Így került a pragerhofi vasút a *Varasd [Varaždin]–Marburg [Maribor]* és a *Varasd [Varaždin]–Pöhltschach [Poljčane]* vonalak közé. A stájerországi *Leoben* és *Eisenerz* vidékének hatalmas vasipara és *Grác [Graz]* miatt *Bécs* tengeri útját felvitték a *Semmering-hágóra*, a keleti rövidebb vonal helyett a magashegyi vasútépítésnek akkor még előre nehezen kiszámítható magas költségei ellenére is. *Szombathely* és *Székesfehérvár* kedvéért vasútja elhagyta egyenes vonalát és tekintélyes kanyarulatra kényszerült PRINZ (1936) [pp.77-79.].

1854-től az osztrák kormányzat leállította a magyarországi vasútépítés pénzügyi finanszírozását, ezért rendeletileg tették lehetővé, hogy személyek vagy társulatok is előmunkálati engedélyt szerezhessenek, ezzel is elősegítve a finanszírozást. Az állam kamatbiztosítást nyújtott a vállalkozók számára. A pénzügyi viszonyok romlása miatt az állam tulajdonában lévő magyarországi vonalakat eladták három vasúttársaságnak. Így a Császári és Királyi Szabadalmazott Osztrák Államvasút Társaság 1855-ben átvette a délkeleti államvasút vonalait, a Szabad Lombard-Velencei és Közép-Olaszországi Vaspályatársulat és a Tiszavidéki Vasúttársaság pedig a többi vonalat, és ezek keretében folytak tovább az építkezések. Ezek a társaságok és az 1854. évi engedélyezési törvény alapján építő Kassa–

Oderbergi Vasút⁷, az Első Erdélyi és Magyar Északi Vasút társaságok, valamint a Mohács–Pécsi Vasút építési tevékenysége révén 1860-ig 1614 km vasútvonal épült Magyarországon. Annak érdekében, hogy a további vasútépítések a magyar állam érdekeinek jobban megfeleljenek – alkotmányos fórum hiányában –, az Országos Magyar Gazdasági Egyesület 1862-ben egy „Emlékirat”-ban rögzítette az ország vasútjainak tervezéséről kialakult elképzeléseket, majd 1865-ben az „Olcsó vasutakról” szóló tanulmányt adták ki a másod- és harmadrendű vasutak építéséről. Ezekben Széchenyi 1848. évi „Javaslat”-ának vasúthálózati tervét fejlesztették tovább. Az elsőrendű vonalakat államköltségen, a másodrendűeket kamatbiztosítással (3%), a harmadrendűeket helyi erőből és állami kölcsönből javasolták építeni VASÚTI LEX. (1984) [p.765.].

A déli vasút mindjárt megépítésekor *Magyarországot* első, mégpedig akkor óriási mértékű bűzaválságából mentette ki. A mértéktelen bűzafelesleg csak a déli vasút segítségével tudott lefolyni. Ez a vasútvonal egész *Közép-Európát* egységesen átfogó, a politikától független közlekedési megoldás volt, mert a *Monarchia* közlekedéspolitikai kettéválása után vámhatár nélkül is megindult az elkülönülő magyar fejlődés, majd aztán végül az I. világháborúban a teljes részekre bomlás. A kiegyezés után elkészültek a déli vasúthoz csatlakozó nyugat-keleti vasutak. Megépült a *Barcs–Eszék*, amely a *Mohács–Pécs* bányavasúthoz társulva, éppen úgy az ország forgalmának nyugati és *Trieszt* felé való áramlását segítette, mint északi szomszédja a *Zákány–Kaposvár–Bátaszék* között 1868-ban megépült vonal PRINZ (1936) [pp.79–80.].

A kiegyezés (1867) után a magyar kormányzat önállóan dönthetett a magyarországi vasútépítés ügyéről, amelyet a magyar országgyűlés hatáskörébe utalt⁸. Ezáltal érdekes, ma már alig érthető vasúti és gazdasági helyzet alakult ki. Cél lett – mert mást a gazdasági kötődés nem tett lehetővé – egy nagyjából nyugat-keleti hálózatrendszer kialakítása, amelynek egész forgalma *Trieszt [Trieste]* kikötőjének irányába folyt. Sok bírálat érte az akkori kormányzatot,

⁷ A Kassa–Oderbergi Vasúttársaság névadója a magyarországi *Kassa* és a sziléziai *Oderberg* (cseh nevén *Bohumín*) városa. A társaság 1866-ban kapta meg a koncessziót, hogy a sziléziai porosz vasúthálózatot a legrövidebb útvonalon kösse össze *Magyarországgal*. A nehéz, hegyvidéki terepen vezetett, 362 km hosszú, *Oderbergtől [Bohumín] Kassáig [Košice]* húzódó vasútvonal 1869–1872 között épült meg.

⁸ Az 1867. évi XII. törvény értelmében

hogyan *Magyarországnak* tényleg szüksége volt-e saját tengeri kikötőre, vagy annak fejlesztése egy világbirodalmi nagyzás okozta felesleges beruházás volt. Ugyanakkor a magyar gazdaságpolitika kiszolgáltatott, a bécsi gazdaságpolitika függvénye volt mindaddig, amíg saját rakpartjain nem önthette hajóba a búzát a tengeren, így a kiegyezés után rövidesen megvalósult Kossuth álma, az *Alföld–Fiume [Rijeka]* vasútvonal. 1870-re megépült a *Duna–Dráva* vasúthoz csatlakozó *Zákány–Zágráb [Zagreb]* vonal, majd 1873-ban a *Károlyváros [Karlovac]–Fiume [Rijeka]* vonal, amit később a *Száva* völgyi vasút kiépítése követett. Így végeredményben az országnak nem egy, hanem két tengeri vasúrendszerre lett. Egy *Trieszté* és egy *Fiuméé* külön-külön, de utóbbi csak úgy egészülhetett ki, hogy a déli vasút egyes vonalait (*Zágráb [Zagreb]–Károlyváros [Karlovac]*, *Zágráb [Zagreb]–Siszek [Sisak]*) vették igénybe, így a fiumei hálózat „összetákolt” és tökéletlen maradt mindvégig. *Budapest*ről a *Balaton* és a *Duna* közötti középvezetőn építették ki a fiumei fővasutat *Dombóvárra* egy, már meglévő vasúthoz. Ez megteremtette a második kapcsolatot a tenger és *Budapest* között. Ugyanakkor a személyforgalomban a *Fiumébe* tartó utast elterelték az egyenes útiránytól *Dombóvárra*. Így a második vonal tökéletlensége valós kritika volt PRINZ (1936) [p.79].

A kiegyezés után megalakult a Közmunka és Közlekedésügyi Minisztérium. Élére Mikó Imre⁹ gróf került, az ő nevéhez fűződik Magyarország vasúthálózati tervének újabb kidolgozása és egy nagyobb külföldi vasútépítési kölcsön felvétele. A legfontosabb vonalak 1880-ig létrejöttek, a kamatgaranciák terhei azonban annyira növekedtek, hogy a magyar kormány az államvasúti rendszerre való áttérést igyekezett megvalósítani, ezért elsőként – 1868-ban – a salgótarjáni és a gömöri iparvidékhez vezető *Pest–Salgótarján* vonalat állami kezelésbe vették. Ezzel egyidejűleg az állam megalapította a Magyar Királyi Államvasutakat (MÁV), és újabb állami vasútvonalak építését is megkezdte. Folytak az államosítások, amelynek során eleinte csak kisebb vagy csődbe jutott társaságok vonalait olvasztották be, majd versenyvonalak építésével igyekeztek a nagy vasúttársaságok monopolhelyzetét megtörni. 1880-ban és 1891-ben az állam

⁹ Mikó Imre (1805–1876), erdélyi magyar művelődés- és gazdaságpolitikus, történész. Két ciklusban volt Erdély főköormányzója, 1867–1871 között közmunka- és közlekedésügyi miniszter. Nagyívű intézkedései miatt halála után „Erdély Széchenyije” jelzővel illették.

megváltotta az Osztrák Állami Vasúttársaság magyarországi vonalait, és ezzel a vasutak zöme állami kezelésbe került. Nagyobb magánvasútként csak a Déli Vasút és a Kassa–Oderbergi Vasút maradt meg. 1872–1896 között kiépült a helyiérdekű vasúthálózat és Magyarország vasútvonalainak hossza 6344 km-re növekedett. Üzemüket szabványszerződés alapján többnyire a MÁV, vagy a csatlakozó magánvasút látta el. Az alacsonyabb költségvonzat miatt 1900 után a gyengébb forgalmú helyiérdekű vonalakat keskeny nyomközzel kezdték építeni. A századforduló éveiben a külföldi, különösen a német fináncióka behatolása révén növekedett jelentősen a helyiérdekű vasúti hálózat VASÚTI LEX. (1984) [pp.765-766.].

Magyarország első vasútjai – a déli vasút kivételével – egymástól különálló vonalszakaszokból álltak össze akkor, amikor még alig lehetett tudni a vasút jövőjét. Ezek az első vasutak megépülésükkel megakadályozták a *Kárpát-medence* legoptimálisabb vasúthálózatának későbbi kialakulását. A nagy vasútépítések koráig a nagyvárosok kialakulása, növekedése saját helyi és helyzeti, földrajzi energiáik következménye volt, e települések természetes fejlődés következményeként lettek naggyá. Ugyanakkor a közöttük kapcsolatot adó nagyvasutak vonalvezetésén nagyon meglátszik a kisebb városok, mezővárosok, vásárhelyek vonzása. A vonalakat tervezők a középutat keresve, az „egy úttal több feladat” megoldását tartották szem előtt, így pl. *Budapest* és *Bécs* között két vasútvonal is épült, de egyik sem a legrövidebb vonalon PRINZ (1936) [p.81.].

Az 1910-es évekre lényegében már kialakult a magyarországi vasúthálózat centrális rendeződése a forgalom lebonyolításában egyre érezhetőbb nehézségeket okozott. 1896–1907 között a forgalom több mint 75%-kal emelkedett. Az őszi forgalmi csúcs idején *Budapest* körül forgalomtorlódások keletkeztek. Új transzverzális összeköttetéseket kellett építeni. Ez eredményezte egyrészt a *Komárom–Érsekújvár [Nové Zámky]*, másrészt a *Baja–Bátaszék* vonal megépítését, továbbá a *Gombos [Bogojeva]–Erdőd [Erdut]* közötti komp *Duna*-híddal való pótlását. A századforduló éveiben a vasútpolitikának legfontosabb célkitűzése a hálózatfejlesztés volt, és nem fordítottak elég gondot az elhanyagolt állapotban átvett magánvasúti pályák korszerűsítésére. Emiatt a vasút műszaki színvonala leromlott, és ez a kormányt arra kényszerítette, hogy az 1910-es években nagyarányú beruházási program keretében

pótolja a hiányokat. Ekkor főképpen *Budapest* körzetében épültek második vágányok, növekedett a járműállomány és korszerűsítették az egyéb vasútüzemi berendezéseket is. Az első világháborút megelőző években az ország vasúti hálózatának hossza összesen 22 663 km volt. Ebből MÁV vonal 7963 km, társasági fővasút 1384 km, helyiérdekű vasút 13 315 km. A hálózatból a MÁV tulajdonában és kezelésében volt a vonalak 84%-a. Fontos momentum, hogy a MÁV gazdálkodása a nagy beruházásokkal járó korszerűsítések mellett is deficitmentes volt VASÚTI LEX. (1984) [p.766.].

Egyik furcsa sajátága a *Kárpátokon* belüli vasúti hálózatnak, hogy *Magyarország* középkori központja, *Esztergom* nem kapcsolódott be a nagyvasúti hálózatba, s így nem fejlődött nagyvárossá. Pedig a legkedvezőbb megoldás, a térszíni sajátosságokat vizsgálva, egy esztergomi vasúti híd megépítése lett volna, amelyen keresztül kelhetett volna át a *Dunán* a *Csehország* irányába és a *Garam völgyébe* futó két vonal, a bal parti hídfőnél, *Párkánynál* [*Štúrovo*] elágazva. Ezzel a megoldással a nyugati (bécsi) és az északi (sziléziai) fő vasútvonal a legoptimálisabb nyomvonalra kerülhetett volna. A kiépült hálózat a *Felvidék* nyugati részén kuszává vált, a sziléziai nagyvasút *Váctól Galántáig* [*Galanta*] szinte alig jutott előre, óriási kerülőt téve a *Jablunkai-hágóhoz*. A másik északi vonal kezdetben *Kassa* [*Košice*] felé, majd kerülővel, a *Zagyva* völgyén *Füle*kig [*Fil'akovo*] halad, ezután éri el a legjobb irányt, *Garamszentbenedeken* [*Hronský Benadik*] át. Így a három legfőbb magyar vasúti vonal, a bécsi, a prágai és a sziléziai, nem tudott kiépülni azokon a vonalakon, amely a térszíni jellemzők alapján a legjobb lett volna. A *Felvidék* nyugati felének nem optimális, a földrajzi adottságokkal nagyon szembenálló vasúti hálózata a különféle eredésű vonalak összetapadásából származik PRINZ (1936) [p.82.].

A *Felvidék* keleti részén a vasúthálózat kialakításánál már jobban alkalmazkodtak a térszíni adottságokhoz. A *Kassa* [*Košice*] irányába futó nagy országút a régi időktől kezdve a tömérdek keresztezendő völgy ellenére a *Mátraalja* és *Bükkalja* lankás térszínén futott, mert ez a hegyalji térszín a megtelepedésre kiválóan alkalmas száraz terepet nyújtott. Itt kellett egy vonalra fűzni a településeket. Ezzel szemben a vasút az építési és üzemeltetés miatt nem mehetett a régi út mentén. A keresztező völgyek sok átereszt és híd létesítését igényelte volna. Ezért a fő vasúti vonal az *Alföld* északi peremén halad, így a nagy múltú

városok, *Gyöngyös*, *Verpelét*, *Eger* fővasút nélkül maradtak. Ez a térszíni adottságok természetes következménye, a nagyvasutaknak másutt is így kellett volna kiépülniük. Ugyanakkor ez a „természeti” megoldás csak *Mezőkeresztes*ig tartott. A széles ónodi mezőn *Miskolc* éppen úgy sikeresen húzta magához a nagyvasutat, mint pl. *Székesfehérvár*, *Szombathely* vagy *Győr* a magáét. A vasút megépülése óta az egész *Ilyvó [Lemberg/Lviv]* felé folyó forgalom *Miskolc* kedvéért egy háromszög két szárát futja végig egy helyett. E fővonalat később kétvágányúsították, részben a tervszerűen reáterelt nagy forgalom, részben az I. világháborús orosz harctér miatt, de arra nem gondoltak, hogy a második vágányt *Emőd* után nyílegyenesen *Tiszalucra* vezessék át, *Muhinál* egy híd megépítésével a *Tiszán*. A miskolci fővasúti „kitérő” is példája annak, hogy az úthálózat évszázados (évezredes) kialakulása a forgalom hordozói által hosszú időn át folytatott kísérletezés eredménye volt, amely ösztönösen és a tapasztalat alapján a felszín legkedvezőbb vonalait kereste ki. Hatósági útkényszer nélkül, az utak kiépítése előtt, az országút minden kerülőt levágott átlókkal, rövidítésekkel. A vasút ezzel szemben más szempontok szerint épült meg és csak kevés szakasz mondható ténylegesen a természeti adottságoknak megfelelően kialakítottak PRINZ (1936) [pp.82-83.].

Vasútföldrajzilag a *Kárpátokon* belüli tájak közül *Erdély* került hátrányos helyzetbe. A központoktól való nagy távolság és a nagyon tagolt domborzati viszonyok, valamint a *Biharerdő* falszerű közbemagasodása komoly vasúti akadályt jelentett a XIX. században. *Erdély* három kapujának, a szamosi kapu, a *Király-hágó* és a *Szászvárosi-kapu*, szerepe a vasúthálózatban igen különböző. Természetes folyosóban futó nagyvasútjait vizsgálva feltétlenül a *Maros-völgy*, a *Szászvárosi-kapu* a legfontosabb. A *Gödöllői-dombság* a *Pesti-medencéből* az *Alföldre* vezető főutat nyílegyenesen *Ceglédre* kényszerítette és ennek a vonalnak az iránya éppen ilyen egyenesen folytatódik és célozza meg a *Maros* alföldi kapuját. Ennek ellenére a megépült vasúthálózatban *Cegléd*, *Szeged*, *Arad* és *Békéscsaba* között egy nagy helyi érdekű sziget keletkezett, hasonlóan egy másik ilyen orsó alakú szigethez, amely *Budapest*, *Debrecen*, *Nyíregyháza*, *Szolnok* és *Füzesabony* között alakult ki. Az *Alföld* hálózatának feltűnő villás rendszere nemcsak a szegényes összetapadás folyamatát árulja el, de azt is, hogy az *Alföld* nagy mezővárosai úgy húzták magukhoz a hálót,

mint a halászhálózaté teszik azt. Nem érvényesült a gazdasági élet követelte sugarasság sem tisztán, amit a *Mezőkövesd–Nyíregyháza–Huszt*, *Budapest–Jászberény–Debrecen–Tusnád [Tuşnad]*, *Szolnok–Füzesgyarmat–Nagyvárad [Oradea]*, *Cegléd–Orosháza–Arad*, *Budapest–Valkóvár [Vukovar]* vasutak hiánya mutat. A vasutak építéskor hibás villarendszer foglalta el ennek helyét, a villaközök olyan egészen szabálytalan kitöltésével, amely komolyan ellenkezett a forgalom természetes áramlásával. Utóbbira példák *Jászberény*, *Szeghalom* és *Hódmezővásárhely* között a túlnyomóan észak–déli irányú vasutak, holott a forgalom áramlása *Budapest* felé törekedett PRINZ (1936) [pp.83–84.].

Egészen sajátos a *Délvidék* vasúti hálózata. Itt a *Duna* és a *Tisza* miatt a *Temesköz (Bánság)* déli fele zsákszerű lett, s a teljesen szabálytalan, a nagy vásárhelyek és falvak vonzása következtében csupa tört vonalból álló vasúthálózat rátapadt a *Szeged–Temesvár* fővonalra. *Bácska* is ilyen, de ezt átszeli a *Szabadka [Subotica]–Újvidék [Novi Sad]* fővonal, azon kívül a *Bajánál* és *Erdődnél [Erdut]* épült *Duna*-hidakon be tudott kapcsolódni forgalma a *Dunántúléba* és a *Drávántúléba*. A *Dráva* és *Száva* hosszú völgyületein is sajátosan épültek ki a hosszanti vasutak. Nyugatról kezdett vonalaik követik ugyan a folyók irányát, keleti szakaszaikon azonban éles kiszögellések keletkeztek rajtuk. Ilyen a több részből összetapadt *Dráva* menti vonal pécsi kiszögellése is, mely 30 km-es eltávolodást jelent a *Barcs–Eszék [Osijek]* vonaltól. Ugyanígy kiszögellik a *Száva* vasútja is *Szentillyéhez (Vinkovác) [Vinkovce]* és *Indiához [Indija]*, erősen eltérve az egyenes útiránytól PRINZ (1936) [p.84.].

A magashegységek belső peremének belső körvasút kialakítására gyakorolt hatása is meglátszik a *Kárpátokon* belüli vasutak hálózatán. Míg a sík- és dombvidéki tájakon a vonalhálózaton inkább a sugarasság uralkodik, a hegységkeretben a sugárutakra haránt körvasutak is épültek. A délvidéki belső körvasúti szakaszok egymáshoz illeszkedését a nagy folyó zavarták meg. Mivel a forgalom nagyja innen északnyugat felé irányult, sem az *Alsó-Tiszán*, sem alatta a *Dunán* drága hidat nem építettek. A *Szerémség* és a *Temesköz* között így egészen kimaradt a belső körvasút kialakítása. *Erdély* és *Horvátország* között éppen olyan gyengén épült ki a vasúti kapcsolat, mint korábban az *Alföld* és az *Adria* között volt. A forgalmat északnyugat magához rántotta. A *Sopron–Szombathely–Nagykanizsa–Barcs* vonalban egészen az ország belsejébe

szorult a körvasút. A *Sopron–Kismarton [Eisenstadt]–Nezsider [Neusiedler am See]–Pozsony [Bratislava]* vonal folytatásával át a *Vág–Hernád* vonalon *Kassára [Košice]* három részből valóságos körvasút alakult ki úgy, hogy nagyobb része fővasút lett. De a korábban közúton sokkal inkább járt bécsi bányaut *Nyitra–völgyi* vonala már szakadozott maradt, éppen úgy, mint a még beljebb levő völgy-sávoké is. Tökéletlen maradt a *Felvidéket* Erdéllyel összekapcsoló vasút is a *Keleti-Beszkidek* és *Keleti-Kárpátok* alacsonyabb térszínein. Az előbbi láncolat alatt messze behúzódott a vasút az *Alföldre Sátoraljaújhelyig, Csapig [Csop], Tiszaújlakig [Vilok]*. Ezért kellett az I. világháború után *Magyarországnak* széles színmagyar lakosságú alföldi területeket elvesztenie és azért, mert nem épült *Tiszaújlak [Vilok]* és *Szatmárnémeti [Satu Mare]* között egyenes irányban vasút, a királyházi kerület pedig az utódállamok sokallották, kis híja, hogy emiatt *Magyarország* el nem vesztette a *Záhony–Vásárosnamény–Mátészalka–Nagyecsed–Nagykároly [Carei]* vonalat is PRINZ (1936) [pp.84–85.].

Az *Erdélyi-medencében* keleti körvasutat építeni nagyon nehéz volt. Nem is épült ki egészen, mert a *Szamos-völgyi* vasút és az ún. székely körvasút között töredezett volt a kapcsolat. Hiányzik a vasút *Szászrégen [Reghin]–Székelyudvarhely [Odorheiu Secuiesc]–Fogaras [Făgăraș]* között, a *Görgényi-havasok* és a *Hargita* nyugati hegylábain is. A térszíni adottságoknak teljesen alárendelt a Dél-erdélyi vasutak kiépítése. A *Temesvár [Timișoara]–Déva [Deva]–Nagyszében [Sibiu]–Fogaras [Făgăraș]–Brassó [Brașov]* közötti vonal a legoptimálisabb vonalvezetéssel épült meg PRINZ (1936) [p.85.].

A magyar állam által kiépített vasúthálózatot az ország feldarabolása 1920-ban részekre szakította. A trianoni béke következtében a vasúthálózat és a járműállomány is erősen megcsappant. A megmaradt hálózat 8705 km lett, amiből 1383 km volt magántársaságok kezén. 1805 mozdony, 4396 különféle személy- és 42 000 teherkocsi maradt a korábbi állományból. Annak ellenére, hogy a magyar vasúthálózat építése nem viselt magán teljes országot figyelembe vevő koncepciót, s így különböző részekből tapadt össze, mégis olyan megoldású volt, amely a teljes országterületre volt szabva. A határmegvonásokat jelentős részben pont ez a vasúthálózat alakította, mivel az I. világháborúban nyertes utódállamok használható, kész vasúthálózatra tartottak igényt. Ezért sok esetben a vasútvonalak

voltak kihatással az igényelt területek kiszabására és az új államhatárok kirajzolására. Ezért a mai magyar államhatáron kívül, közvetlen közelben szinte mindvégig vasúti csomópontokat találunk, amelyek az utódállamokhoz kerültek. A szlovák–magyar határ közelében *Ipolyság* [*Šahy*], *Losonc* [*Lučenec*], *Füleke* [*Fil'akovo*], *Feled* [*Jesenské*], *Sajólénártfalva* [*Lenártovce*], *Kassa* [*Košice*], a korábbi sátoraljaújhelyi pályaudvar elcsatolásával létrejött *Tótújhely* [*Slovenské Nové Mesto*]. Az ukrán–magyar határon *Csap* [*Csop*], *Bátyú* [*Batyovo*], *Beregszász* [*Berehove*], *Királyháza* [*Koroljeve*]. A román–magyar határon *Szatmárnémetitől* [*Satu Mare*] *Nagyszalontáig* [*Salonta*] az egész határt kísérő vasút, mely a *Biharerdő* belső lejtőjének vasútjait kapcsolja össze. De a vasútvonal miatt került *Romániához* *Arad* városa is. A szerb–magyar határon *Szabadka* [*Subotica*], a horvát–magyar határon *Pélmonostor* [*Beli Manastir*]. Csupán *Szőreg* és *Sopron* kivételek, ezek *Magyarországnál* maradtak, nem is az utódállamok akaratából PRINZ (1936) [pp.85-86.].

A *Budapesten* központosított, sugaras, egykori összmagyar vasúthálózat természetesen nem felelhetett meg az utódállamok igényeinek. *Belgrád* és *Bukarest* számára *Budapest* sugarait egyszerűen megfordítani és a kárpáti medencerendszer térszínét megváltoztatni nem lehetett. *Erdély* és a *Részek* 26 vasúttal kapcsolódott ahhoz a területhez, amelytől elszakították, de csak 5-el ahhoz, amellyel összekapcsolták. A délszláv területek belső határvonalát ugyancsak 26 vasút lépte át, *Szerbiával* pedig csak 1 kötötte össze. Az osztrák államnak juttatott nyugat-dunántúli területen a régi határt 6, az újat 10 vasút lépte át. A *Felvidéken* a cseh–morva területek felé a régi határon 5, az újon 13 vasút van. Az utódállamok vasúti kapcsolatai az országon kívüli és a volt magyar állami területek között, Trianon után rendkívül hiányosak lettek. Ezek között is kirítt *Csehszlovákiáé*, mert a *Morva* folyótól a *Tisza* forrásvidékéig¹⁰ az összes természeti gát haránt állnak, itt valamennyi vidék, völgy közlekedésének természetes áramlását az állam megkívánt közlekedési tengelye derékszögben metszi. *Románia* Trianon után vasúti hálózatán igen keveset változtatott és így a földrajzi kép teljesen a régi maradt. Ugyanez történt a délszláv államban is, azzal a különbséggel, hogy itt a *Száva-völgyi* vasút a jócskán

¹⁰ 1920 és 1938 között, *Kárpátalja*, így a *Tisza* forrásvidéke *Csehszlovákiához* tartozott

megnagyobbodott *Szerbia* hálózatának természetes főtengelye lett, a *Belgrád–Nis [Niš]* vonal folytatásában. *Csehszlovákia* a felvidéki völgyek déli vasútcsonkjait igyekezett egymással összekapcsolni, ami a vonalvezetést csupa derékszögű megtörésre kényszerítette. A forgalom természetes áramlása elé itt gátakat emelt a völgyek legmélyebb részein az új államhatár. Az így felduzzasztott forgalmat a völgyek és medencék felső végein igyekeztek megcsapolni és a mesterkélten megszerkesztett fővonalba bevezetni. A *Pozsony–Szob*-vonal, amely a Monarchia forgalmi főútjára és voltaképpen az ország nyugati legfőbb vasútja volt, az 1918-ban létrejött csehszlovák állam védelmének katonai határvasútja lett. Ez a vonal *Magyarország* legforgalmasabb vasútja volt, Trianon után forgalma erősen csökkent és a vonal részekre darabolódott. Az államterületi változás után fő szerepe a felvidéki vasútcsonkok összekapcsolása lett *Pozsonyon* keresztül, valamint a *Galánta [Galanta]* és *Érsekújvár [Nové Zámky]* közötti szakaszon a *Vág-völgy* forgalmának *Öregkomárom [Komárno]* dunai kikötőjébe vezetése. A felvidéki csehszlovák folyosó, illetve a völgyek-hegyek láncolata teljesen elvágtatta a magyar–lengyel vasúti összeköttetést. A forgalom állapota így hasonló lett a XV. század végi úthasználati helyzethez, amikor a cseh Giskra¹¹ huszita hadai az összes lengyelországi utakra kiterjedő cseh vámszedést hajtott végre. Európai viszonylatban nagyon komoly változást okozott az új államterületek létrehozásával a *Prága–Odessa* nagyvasút felvidéki átvezetése. Ez a vonal a *Kárpátokon* túli, lengyelországi *Szandomérialföld* kész nagyvasútjával úgysem versenyezhetett volna. Ezáltal *Közép-Európa* vasúti hálózatában a *Morva* parti *Holics* és *Máramaros* közötti 600 kilométer hosszú hatalmas területnyelvnek közlekedésföldrajzi szempontból nézve csak az lehetett a feladata, hogy más országok szabad forgalmát alákösse és ellenőrzés alá helyezze PRINZ (1936) [p.87–88.].

Trianon után a maradék *Magyarországon* új összeköttetesként épült 1926-ban a *Kocsord–Fehérgyarmat* közötti 13 km-es vonalszakasz. 1926-ban, második vágány épült *Győr* és *Hegyeshalom* között. 1927–29-ben került sor a saját számlára kezelt helyiérdekű vasutak, 1931-ben pedig a szabványszerződések alapján a MÁV által kezelt 51 helyiérdekű vasút megváltására. 1931-ben vette kezelésébe a MÁV a Déli vasútból

¹¹ Ján Giskra (másképpen Jiskra)

lett Duna–Száva–Adria vasutat. 1928-ban épült ki a budapesti Ferencvárosi pályaudvartól a ceglédi vonal felé, *Kőbánya-Kispestig* egy kettős vágányú teherforgalmi vonal. E korszakra eső legjelentősebb fejlesztés azonban a *Budapest–Hegyeshalom* vonalszakasz villamosítása volt 1933-ban – Kandó Kálmán¹² fázisváltós rendszere alapján. Ugyancsak erre az időszakra esett a motoros vontatás szélesebb körű bevezetése is.

Magyarország határai 1938 és 1941 között számottevően változtak a 93 073 km²-nyi trianoni terület ebben az időszakban 171 753 km²-re növekedett. Az új határok megvonásával jelentős számú vasútvonal került újra MÁV irányítás alá. Ugyanakkor a második bécsi döntéssel meghúzott új magyar–román határ demarkációs vonalát úgy jelölték ki, hogy a *Székelyföld* vasútvonalai nem csatlakoztak egy, az országhoz visszakerült vonallal sem. Így elsősorban *Erdélyben* volt szükség vasútépítési fejlesztésekre és új vonalak megépítésére. 1940-ben a *Taracköz [Tereszva]–Aknaszlatina [Szolotvino]* 13,5 km-es vonal, a *Szászlekenca [Lechnița]–Kolozsnagyida [Viile Tecii]* közötti 16 km-es keskeny nyomtávolságú vonal épült meg, de legnagyobb kihívás a székelyföldi vasúti összeköttetés megteremtése volt. Ennek érdekében épült meg 1942-ben a *Szeretfalva [Sărata]–Déda [Deda]* 48 km-es vasútvonal. Ugyanakkor a trianoni államterületen is történtek beruházások: 1938–1940-ben második vágány épült a *Kápolnásnyék–Székesfehérvár–Szabadsbattyán*, 1940–1941-ben a *Szajol–Debrecen* vonalon.

A *Magyarországon* 1944 ősztől átgördülő második világháborús front szinte teljesen elpusztította a vasúti hálózatot és a járműparkot. A járműállomány jelentős részét külföldre hurcolták, a pályákat megrongálták, a hidakat, épületeket felrobbantották vagy a bombatámadásoknak estek áldozatul. A harcok elmúltával nagy erővel indult meg az újjáépítés. Az üzemképtelenné vált 2632 km vonal hosszából 1945 márciusában 577 km, júniusban 949 km, szeptemberben 1308 km vált használhatóvá. Ugyanezen idő alatt 943 mozdony és 7195 kocsi lett üzemképes. 1945–1955 között 218 km új vasútvonal, 206 km második vágány, 87 km keskeny nyomtávolságú vasútvonal és majdnem 500 km iparvágány épült. Átalakult a vasúthálózat tulajdonosi szerkezete is: 1945 és 1951 között a magyarországi vasútvonalakat államosították. Ez alól kivételt a Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút és a kezelésében levő Fertővidéki

¹² Kandó Kálmán (1869–1931), mérnök, a nagyfeszültségű háromfázisú váltakozó áramú vontatás feltalálója, a mozdonyoknál a fázisváltó kidolgozója.

Helyi érdekű Vasút volt, mivel ezeknek a szervezeteknek *Ausztria* területén is voltak vonalai, és így nemzetközi érdekeltségűek voltak, őket nem államosították.

Az 1960-as évek elejéig nem volt számottevő a dízel- és a villamos vontatás részaránya. A vontatójármű-állomány 13,2 %-a volt dízel-és villamos vontatójármű, a többi gőzmozdony. A magyarországi vonalhálózatból 335,6 km volt villamosítva. Az 1960–1980 közötti időszakban a MÁV Villamosmozdony-állományát megtízszerezte, és nagy típus- és darabszámú dízel-vontatójárművet is vásárolt. Több ezer különféle korszerű vasúti kocsival is bővült a járműállomány. A MÁV vonalhálózata 1981-ben 7864 km, nyolc *Budapest*-ről induló fővonalból, továbbá az ezekből kiágazó fővonalakból és négy átlós jellegű fővonalból, valamint az ezekhez csatlakozó mellékvonali és gazdasági vasúti pályákból állt.

A Kárpát-térségben az 1960-as évektől egyre jellemzőbb közlekedési beavatkozás volt a gazdaságtalannak ítélt vasútvonalak forgalmának leállítására, majd a vonal fizikai megszüntetése. *Magyarországon* először 1958-ban, majd 1965-ben foglalkozott a legfelső politikai vezetés a közlekedés fejlesztésének kérdésével, amelyben a megfogalmazott cél az volt, hogy a közlekedés fejlesztése lépést tartson a népgazdaság fejlődésével. Ezeket a célokat az ún. közlekedéspolitikai koncepcióban fogalmazták meg, amelyet a Közlekedési- és Postaügyi Minisztérium (KPM) kutatóintézetek bevonásával alkottak meg, majd az Országgyűlés 1968. október 16–18-ai ülésén fogadtak el. Ez az új vasúti törvény újraszabályozta a vasút létesítésével, üzemeltetésével és tevékenységi körének meghatározásával kapcsolatos viszonyokat, és kijelölte a vasúti közlekedés távlati fejlődésének fő irányait. A kormány 1968. október 31-ei ülésén határozatot hozott a közlekedéspolitikai koncepció végrehajtásáról. Ennek értelmében *Magyarországon* több mint 2000 km vasútvonal megszüntetésére hoztak döntést és ezt a programot kisebb-nagyobb korrekciókkal az 1980-as évekig végre is hajtották. A koncepció értelmében az országos szempontból ráfizetésesnek ítélt helyi vasútvonalakat¹³, leginkább szárnyvonalakat, valamint különösen a keskenyvágányú¹⁴ vonalakat szüntették meg. Földrajzi helyzetükből adódóan ezek a helyi érdekű és kisvasutak voltak a legfontosabb

¹³ ezek a korábbi helyi érdekű vasutak MÁV-os „jogutódjai” voltak

¹⁴ főként gazdasági, ipari, erdei, halgazdasági vasutakat érintett a döntés

közlekedési eszközei sok néprajzi tájnak: a Bodrogek, Szeged környéke, az Órség, a Zselic, Göcsej és Kemeneshát rengeteget veszített megszüntetésükkel. Ennek ellenére a politikusok úgy érveltek, hogy a magyarországi közlekedés korszerűsödik és gyorsul. A koncepcióval szemben azonban már a korabeli lapok¹⁵ kemény, bátor kritikát fogalmaztak meg, hatásukra társadalmi ellenállás szerveződött. A koncepciót bíráló vasutas szakemberek, értelmiségiek, újságírók, szociográfusok, de sokszor a helyi tanácselnökök, országgyűlési képviselők gazdaságossági számításokkal és utasszámlálási adatokkal alátámasztott, racionális ellenérveket soroltak fel. Ennek ellenére megindult a felszámolás. A megszüntetett vonalak miatt sok helyen kerülőkre kényszerült közúti szállítások sok ágazatban többszörösére növelték a szállítási költségeket, ez pedig kihatott a termékek és termények árára. A megszüntetési hullám a központoktól távolibb, periférikusabb vasútvonalakat és tájakat érintette. Eltűnt a vasút a *Bácska Magyarországon* maradt részéről, a 70-es évek végétől *Bajától* délre már egyetlen vonal sem működött, megszűnt a vasút *Hercegszántó* és *Gara* felé, eltűntek a mellékvonalak *Szeged* környékéről. A vasútmegszüntetés különösen érintette a *Dunántúlt*. Csak a Szombathelyi Vasútigazgatóság területén 1970–1975 között megszűnt az *Alsóörs–Veszprém* (19 km), *Szombathely–Rum* (19 km), *Sárvár–Répcévis* (40 km), *Zalaszentgrót–Sármellék* (34 km), *Sárvár–Zalabér–Batyk* (42 km) vonal. 1976 és 1979 között *Somogy megyében* három párhuzamos, *Kaposvár* felé mutató mellékvonal (*Kaposvár–Szigetvár*, *Kaposmérő–Középrigóc*, *Barcs–Nagyatád*) szűnt meg, ezáltal a *Zselic* és a *Rinya völgye* maradt vasúti közlekedés nélkül. 1979-ben megszűnt a *Cellőmölk–Fertőszentmiklós*, illetve a *Bicske–Székesfehérvár* vonal. Felszámolták a *Kaposmérő–Középrigóc* és a *Nagykálló–Nyíradony* közötti kisvasúti vonalat, hasonlóképpen a dombóvári gazdaságvasút-hálózatot. 1980-ban megszűnt a *Zalalövő–Bajánsenya* vonal, majd a *Debrecen–Sáránd–Nagykeréki*, a *Sáránd–Létavértes*, a *Dombóvár–Lepsény*, a *Keszőhidegkút–Tamási* vasútvonalon is leállt a közlekedés. Szintén 1980-ban számolták fel a bodrogek közti keskeny nyomtávú vonalhálózatot, 1981-ben *Kisszénás–Kondoros* és a *Murony–Békés* normál nyomtávú vasútvonal, továbbá a *Felsőcsinger–Úrkút* gazdasági vasút megszüntetésére került sor. A

¹⁵ különösen a Magyar Nemzet

vasútmegszüntetések sok esetben meggondolatlanak, indokolatlannak tűntek, és később még inkább annak bizonyultak. A *Dunántúl* keresztirányú közlekedésszerkezetéből számos fontos vasúti szakaszt szakítottak ki. A *Balaton* két irányból is elszigetelték a környezetétől. Megszüntették a vasútépítés hőskorában valóságos bravúrral épített *Veszprém–Alsóörs* közötti, a *Balaton-felvidék* hegyei között vezető vonalat. Ezzel elszigetelték *Győr* és *Veszprém* térségét a *Balaton*tól. A *Zalaszentgrót* és *Almamellék* közötti vonal kiiktatása nyugati irányból zárta el a *Balaton*tól a lakosokat, egyúttal a *Budapest–Zalaegerszeg* közötti vasúti közlekedést tette évtizedekig megszervezhetetlenné. Az indokolatlan felszámolások mellett szinte érthetetlen, hogy számos esetben nagyon nyomós indok volt a vonal megtartására. Például az akkor már szépreményű *Bükkföld*t érintő vonalat is megszüntették. Ugyanilyen érthetetlen, rövidlátó döntés volt az őrségi (*Zalalövő–Bajánsenye* közötti) vasút megszüntetése. Az 1991-es jugoszláviai háború és következményeként az önálló *Szlovéniával* való kapcsolat miatt ezt a vasútvonalat – részben új nyomvonalon – újraépítették. Szakemberek véleménye szerint az 1920-as trianoni döntésnek a magyar vasúthálózatra mért sorcsapásszerű hatása kismértékben megismétlődött az 1970-es évek vasútmegszüntetési hullámában BALÁZS G. (2008).