

POPÉLY ÁRPÁD

„Szégyentelen és igazolhatatlan”

Adalékok a szláv korridor történetéhez*

ÁRPÁD POPÉLY

„Audacious and Indefensible.” Additions to the History of the Slav Corridor

Keywords: Slav Corridor, World War I, Paris Peace Conference of 1919, Hungary, Czechoslovakia, Yugoslavia

Az első világháborút követő párizsi békekonferencián a csehszlovák delegáció által előterjesztett követelések egyike a csehszlovák és a délszláv állam területi összeköttetését biztosítani hivatott korridor, vagyis folyosó létrehozása volt. A cseh koridornak, csehszlovák koridornak, nyugat-magyarországi koridornak, burgenlandi koridornak, gradistyei koridornak, délszláv koridornak, vagy egyszerűen csak szláv koridornak nevezett folyosót a csehszlovák indítvány szerint négy nyugat-magyarországi vármegye – Moson, Sopron, Vas és Zala vármegye – területének egy részéből hasították volna ki.

A szláv korridor feladata azonban nem csupán a csehszlovák és a délszláv állam közötti kapcsolat megteremtése lett volna. Ennél jóval távolabbra mutató szerepet szántak neki, megvalósulása esetén ugyanis a Balti- és az Adriai-tenger közötti térségben szláv államok összefüggő láncolata jöhetett volna létre. A koridort annak előterjesztői ráadásul igyekeztek a győztes antanthatalmak és az európai béke érdekeivel is összhangba hozni, s egyik elsődleges feladatuként a németek keleti irányú terjeszkedésének a megakadályozását, valamint a legfőbb szövetségesüknek kikiáltott magyartól való elszigetelését jelölték meg.

1. A korridor gondolat genezise

A nyugati – vagy ahogyan korábban nevezték: az északi – és a déli szlávok közötti összeköttetés megteremtésének gondolata nem volt új keletű elképzelés, gyökerei

* A tanulmány A szláv korridor kérdése és az 1919. évi párizsi békekonferencia (Otázka slovan-ského koridoru a parížska mierová konferencia v roku 1919) című kutatási program keretében készült, amelyet a Szlovák Köztársaság Kisebbségi Kulturális Alapja támogatott.

jóval korábbi előzményekre vezethetők vissza. A nagyszláv mozgalom egyes vezető képviselői már a 19. században megfogalmazták egy nagyszláv birodalom létrehozásának, ezen belül pedig a Balti- és az Adriai-tenger közötti összefüggő szláv front megteremtésének a szükségességét. Az osztrák történetírás szerint a korridor eszméje első ízben az 1848-as forradalmak idején merült fel, amikor a szlovák Ján Kollár, a pánszláv mozgalom egyik fő ideológusa sürgette az északi és a déli szlávok közötti összeköttetés megvalósítását. (Goldinger–Binder 1992, 63. p.)

A szláv népek egy államszövetségben való egyesítésének gondolatát legmarkánsabban Nyikolaj Danyilevszkij, az orosz politikai pánszlávizmus fő teoretikusa fogalmazta meg 1871-ben megjelent *Rosszija i Jevropa* (Oroszország és Európa) című művében. A pánszlávizmus Bibliájaként számontartott munkájában egy olyan, az Adriai-tengertől a Csendes-óceánig terjedő 125 milliós össz-szláv föderáció létrehozásának lehetőségét vázolta fel, amelynek fő küldetése a latin–germán világ, vagyis Nyugat-Európa keleti irányú terjeszkedésének a megállítása lett volna. A dolgozatban megjelent a jövődő csehszlávok (Danyilevszkij szóhasználatában: cseh-morva-szlávok), valamint a délszláv állam víziója is. Az elképzelt föderációnak a szláv népek, illetve államaik, vagyis az Orosz Birodalom, a Cseh-Morva-Szláv Királyság, a Szerb-Horvát-Szlovén Királyság és a Bolgár Királyság mellett része lett volna a Román Királyság, a Magyar Királyság és a Hellén Királyság, valamint az ún. Cárgrádi Körzet is, tehát gyakorlatilag egész Kelet-Közép-Európa, a Balkán és Kis-Ázsia, központja pedig Cárgrád, azaz Konstantinápoly lett volna.

A Cseh-Morva-Szlávok Királyság Danyilevszkij szerint a történelmi cseh tartományokon kívül magában foglalta volna Magyarország szlováklakta északnyugati területeit, a délszláv pedig Szerbia, Montenegró, Bosznia-Hercegovina, Horvátország és Dalmácia mellett Ausztria szlovének által lakott tartományait, valamint az egykori Szerb Vajdaság és Temesi Bánság területét is. A „korridor” szerepét ebben az államszövetségben nem csupán egy keskeny folyosó, hanem az északnyugati és déli területei mellett Kárpátaljától és Erdély egy részétől is megfosztott maradék magyar állam töltötte volna be, amelynek feladata az északi és a déli szlávok közötti összeköttetés biztosítása lett volna.

A szláv korridor gondolata követőkre talált a cseh értelmiség körében is. Ezzel kapcsolatos elképzeléseiknek nyíltan természetesen nem, legfeljebb szűk baráti körben adhattak hangot. Alois Rašín, a későbbi Csehszlovákia első pénzügyminisztere például 1900-ban egy baráti beszélgetés során fogalmazta meg azt a kívánságot, hogy a létrehozandó cseh állam számára biztosítani kellene a kijutást az Adriai-tengerhez. Rašín ugyanakkor még nem Nyugat-Magyarországon, hanem Alsó-Ausztria és Stájerország keleti területein keresztül képzelte el az adriai kijárat megvalósítását. (Falk 1938, 22. p.)

A pánszláv eszmék az 1882-ben alapított prágai cseh egyetem hallgatói körében is terjedtek. Nagy valószínűséggel itt ismerkedtek meg a korridor gondolatával a zágrábi egyetemről magyarellenes politikai tevékenységük miatt 1895-ben elbocsátott, majd a prágai egyetemre beiratkozott horvát diákok is, akikre nagy hatással voltak az egyetem professzorának, Tomáš Garrigue Masaryknak a szláv egységről kifejtett nézetei. Az Omladina néven egyetemi kört is alapító horvát fiatalok csoportjához tartozott többek között Ivan Lorković, Stjepan Radić és Živan Bertić, akik a világháború alatt is szoros

kapcsolatot tartottak fenn Masarykkal, a későbbiekben pedig meghatározó szerepet töltek be Horvátország és a délszláv állam politikai életében. (Vranješ-Šoljan 1992, 76–77. p.; Kolnhofer 2010, 269–270. p.)

A korridor tervének első konkrét megfogalmazói azok a csehszlovák állam megteremtésében is élen járó cseh politikusok – Karel Kramář, Tomáš Garrigue Masaryk és Edvard Beneš – voltak, akik részben már a világháború kitörése előtt, de még inkább a háború éveiben rögzítették Közép- és Kelet-Európa átalakításával kapcsolatos nézeteiket.

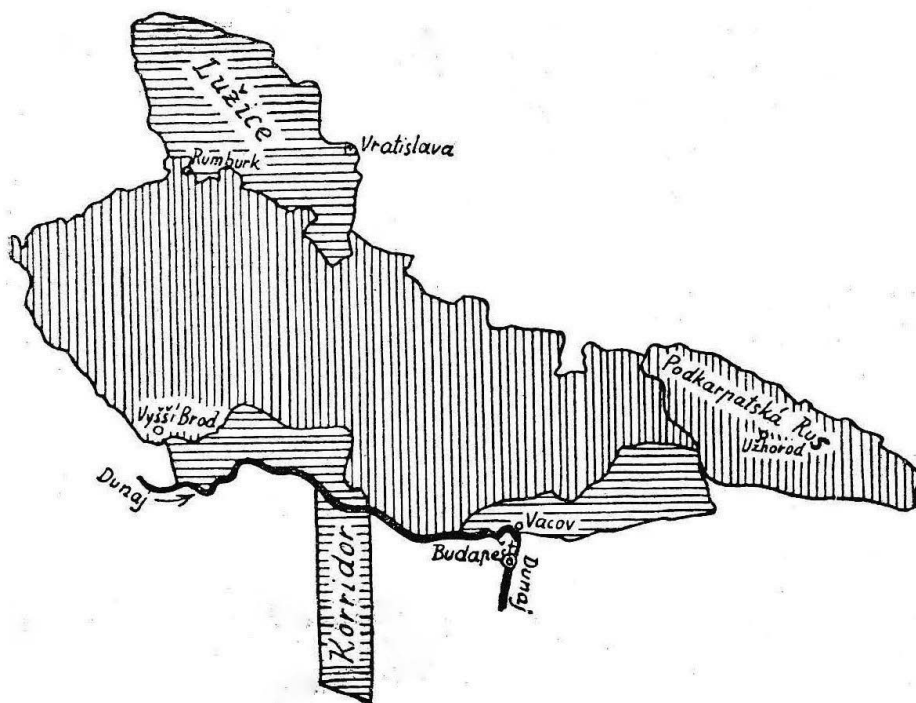
Karel Kramář, az ifjúcsehek és a cseh politika ruszofil irányzatának vezető személyisége, a majdani Csehszlovákia első miniszterelnöke 1914 májusában kidolgozott szláv konföderációs tervezetében még a régi pánszláv eszmék szellemében képzelte el a térség átalakítását. A *Szláv Birodalom alkotmánya* címet viselő, s júniusban Szergej Szazonov orosz külügyminiszterhez is eljuttatott emlékiratában – Danyilevszkijhez hasonlóan – lényegében egy nagyszláv birodalom tervezetét vázolta fel. Ez Kramář elképzelései szerint hat államból, az Orosz Birodalomból, a Lengyel Cárságból, a Cseh Cárságból, a Bolgár Cárságból, a Szerb Királyságból és a Montenegrói Királyságból állna, uralkodója, az orosz cár pedig egyben a lengyel és a cseh cári címet is viselné. A Cseh Cárság a cseh történelmi tartományokon kívül kiterjedne Osztrák- és Porosz-Szilézia és Szászország egyes részeire, valamint Észak-Magyarország szlovákok által lakott területeire is, déli határát pedig Pozsonytól egészen Budapestig a Duna alkotná.

A Montenegrón kívül valamennyi délszláv területet magában foglaló Szerb Királyság területének meghatározásakor vetette fel Kramář a részben horvátok által lakott Délnyugat- és Nyugat-Magyarország Szerbiához csatolásának lehetőségét, amely így a korridor révén a Duna középső folyása mentén határos lehetne a cseh állammal. A Budapest környékére és az Alföld területére összezsugorodó Magyarország formálisan ugyan megőrizhetné függetlenségét, idővel azonban – Romániához és Görögországhoz hasonlóan – függő helyzetbe kerülne a Szláv Birodalomtól. (Galandauer 1988, 243–250. p.; Gulyás – Tóth 2004, 99 – 111; Gulyás 2007, 36–39. p.)

Kramář tervezetét az események hamar elsodorták. Egyrészt az osztrák hatóságok Kramářt 1915-ben letartóztatták, majd hazaárulás vádjával halálra ítélték, s noha 1917 júliusában amnesztiával szabadult, kétéves fogva tartása miatt hosszú időre kimaradt az önálló cseh, illetve csehszlovák állam megteremtéséért folytatott küzdelemből. Másrészt pedig a cári Oroszország 1917-es összeomlása tárgytalanná tette a Szláv Birodalom projektjét és a térségnek az orosz cár vezetése alatti újjászervezését is.

A korridor első térképes ábrázolását az az emlékirat tartalmazta, amelyet az oroszországi cseh kolóniák küldöttsége 1914 szeptemberében, tehát már a világháború kitörését követően nyújtott át II. Miklós cárnak. A cár számára a cseh királyi koronát is felajánló emlékirat szerint a cseh államot, amelynek a történelmi tartományok mellett része lenne Lausitz, Glatz, Alsó-Ausztria Duna bal parti része, valamint Magyarország északi területei Kárpátalját is beleértve, a Dunától délre egy egyelőre pontosabban körül nem határolt korridor kötné össze a délszláv állammal. (Houdek 1931, 89–92. p.)

1. térkép. A korridor első térképes ábrázolása



Forrás: Houdek 1931, 92. p.

Tomáš Garrigue Masaryk első alkalommal 1914 októberében, még decemberi emigrációba vonulását megelőzően, a hollandiai Rotterdamban Robert W. Seton-Watson brit történész előtt fejtette ki a független cseh állammal kapcsolatos elképzeléseit. Az ekkor még szintén a monarchikus államformában gondolkodó, azonban Kramářzal ellentétben erősen cárizmusellenes Masaryk nem egy nagyszláv birodalomban, hanem egy önálló állam keretében képzelte el a cseh nemzet jövőjét. A létrehozandó cseh állam élére sem a cári család valamely tagját, hanem egy nyugat-európai, lehetőleg dán vagy belga herceget kívánt állítani. A későbbiekhez képest mértéktartó koncepció a cseh országrészekben elképzelhetőnek tartott némi etnikai jellegű határkiigazítást is, nem tartott igényt Kárpátaljára, a Duna mentén pedig a Csalóközre, s nem tett említést a Kramář, valamint az oroszországi csehek által felvetett korridorról sem. (Beneš 1931, 227–237. p.; Galandauer 1988, 251–255. p.)

Masaryk – legalábbis saját állítása szerint – a korridor tervét soha nem tartotta megvalósíthatónak. 1925-ben megjelent *Světová revoluce* (A világforradalom) című művében nem a saját, hanem más cseh politikusok és a délszlávok ötleteként írt róla, s kijelentette, hogy a magyarokat és az osztrákokat elválasztó 200 km hosszú keskeny területsáv létrehozását személy szerint nem tartotta lehetségesnek. (Masaryk 1990, 32. p.) Ugyanezt már 1914-ben kifejtette egykori tanítványának, Ivan Lorkovičnak is, aki ekkor a horvát

sabor képviselője és a legbefolyásosabb horvátországi párt, a Horvát-Szerb Koalíció egyik vezetője volt, s akivel emigrációba vonulása előtt két alkalommal is találkozott.

Első, prágai találkozójuk alkalmával ismertette Lorkovićytal a jövőendő cseh és délszláv állam közötti korridorral kapcsolatos elgondolásait, s előadta, hogy az Nyugat-Magyarországon keresztül, a Pozsony és Varasd, illetve a Duna és a Dráva közötti területen húzódná, amelyen jelentős számú horvát lakosság is él. Ekkor közölte vele egyúttal azt is, hogy a korridor gondolata nem tőle származik, s azt nem is tartja megvalósíthatónak. Ez ugyanakkor nem akadályozta meg a kérdés további életben tartásában és a megbeszélések folytatásában. Második találkozójukra közvetlenül az emigrációba távozása előtt, úton Olaszország felé, 1914 decemberében került sor Bécsben. Lorković ezúttal átadott Masaryknak egy térképet, valamint egy részletes statisztikai elemzést is a nyugat-magyarországi horvát falvak lakosságáról. (Vranješ-Šoljan 1992, 77. p.)

Masaryk 1915-ben, Rómába érkezése után kapcsolatba lépett az ott tartózkodó délszláv politikusokkal is, köztük a horvát Ante Trumbićytal, a majdani délszláv állam első külügyminiszterével. Megbeszéléseikből, amelyek során természetesen érintették a korridor kérdését is, azt a következtetést vonta le, hogy noha a délszlávok érdeklődnek a terv iránt és elfogadják azt, maga Trumbić meglehetősen tartózkodó a korridorral kapcsolatban és inkább a csehekre hagyja az ügyet. (Masaryk 1990, 49. p.)

Az oroszbarát cseh közhangulat és az 1914–1915 telén elért orosz katonai sikerek hatására, amikor nem lehetett kizárni az orosz hadsereg csehországi megjelenésének lehetőségét sem, Masaryk több tételt is átvett az akkor még a legbefolyásosabb cseh ellenzéki vezetőnek számító Kramář és köre programjából, köztük a korridorra vonatkozót is. Az Edward Grey brit külügyminiszter számára 1915. május 3-án összeállított *Independent Bohemia* (Az önálló Csehország) című emlékiratában a cseh és a délszláv állam közötti összeköttetés megteremtését már egyenesen a cseh és szerbhorvát vágyak alapjának nevezte.

A Masaryk szerint a németek mellett jelentős számú horvát kisebbség, délen pedig szlovének által lakott – magyar lakosságot egyáltalán nem említ (!) –, s Pozsony, Moson, Sopron és Vas vármegyék egyes részeiből kialakítandó korridor vagy teljes egészében Szerbiához, vagy részben a cseh, részben a szerb államhoz tartozna. Követelésének jogosságát egyebek között azzal az állítással igyekezett alátámasztani, hogy a magyarok úgy kezelték és kezelik a szerbeket és a horvátokat, akár a középkori hunok. Hangsúlyozta a korridor gazdasági jelentőségét is, ami abban állna, hogy megkönnyítené a kapcsolatot az iparilag fejlett cseh és a mezőgazdasági jellegű délszláv állam között, s kijáratot biztosítana a csehek számára az adriai kikötőkhöz.

Masaryk a cseh érdekeket igyekezett összhangba hozni az antanthatalmak és az európai béke érdekeivel is, nem mulasztva el hangsúlyozni, hogy a korridorral – főleg a britek és a franciák számára – nagy katonai jelentősége lenne, mivel ez a „szláv védőgát” megakadályozná, hogy Németország gyarmatosítsa a Balkánt és Kis-Ázsiát, a magyarok számára pedig lehetetlenné tenné, hogy Berlin „engedelmes előőrsei” legyenek. A cseh trónra meg lehetne hívni egy szövetséges herceget vagy a cári család valamely tagját, de a korridor megvalósulása lehetővé tenné akár a Szerbia és Csehország

közötti perszonálunió megteremtését is. Masaryk hangsúlyozta, hogy a korridor tervét a csehekhez hasonlóan számos szerbhorvát politikus is támogatja. (Beneš 1931, 237–256. p.; Galandauer 1988, 260–275. p.)

Szerepelt a korridor tervének egy változata azon a Masaryk által saját kezűleg rajzolt térképen is, amelyet 1915 márciusában küldött meg az amerikai csehek számára, s amelyen először vázolta fel részletesebben a felállítandó cseh, illetve csehszlovák állam területi igényeit. A Masaryk által elképzelt korridor északi határát Pozsony és Győr között a Duna fő ága, nyugati határát a régi osztrák–magyar határ, déli határát pedig a Mura folyó alkotta. Győrnél kezdődő keleti határa Vasvárig nagyrészt a Rába folyását követte, majd dél felé kanyarodva Alsólendva térségében érte el a Murát. (Hronský 2011, 97., 111–112. p.)

2. térkép. Masaryk térképe a csehszlovák államról és a szláv korridorról



Forrás: Völgyesi 2017.

Masaryk 1917-ben írt, azonban csupán a háború befejezésével egy időben, 1918 októberében megjelent *The New Europe* (Az új Európa) című kötetében szintén az antant-

hatalmak érdekeinek keretébe igyekezett illeszteni a Kelet-Európa újjászervezésével kapcsolatos terveit. Érvérese szerint a felújítandó Lengyelország, a létrehozandó csehszlovák állam és a szerb vezetésű délszláv föderáció a pángermánizmussal és a német terjeszkedéssel szembeni szláv védőgát szerepét fogja betölteni a Balti- és az Adriai-tenger közötti térségben, mindebből pedig szükségszerűen következik a csehszlovák és a délszláv állam közötti összeköttetés megteremtésének a követelménye. Megísmételte azt az állítását, miszerint a korridor számára szóba jöhető, Pozsonytól a Muráig terjedő terület főleg német lakosságú, de horvát települések is vannak rajta és szlovén kisebbség is lakja. Érvrendszere ezúttal kibővült azzal az állítással, miszerint Magyarország Ausztriával határos nyugati területe valamikor Csehországhoz, Morvaországhoz és Szlovákiához (sic!) tartozott, s felvetette a korridor nemzetközivé tételének a lehetőségét is azzal, hogy a Pozsonyból az Adriáig vezető vasútvonalat mindenképpen nemzetközisíteni kell. (Masaryk 1923, 99., 134. p.; Gulyás 2008, 60–65. p.)

Nem hiányzott a korridor létrehozásának terve Edvard Beneš 1916-ban Párizsban megjelent *Détruisez l’Autriche-Hongrie!* (Zúzzátok szét Ausztria-Magyarországot!) című propagandamunkájából sem. A háború három fő felelőseként a németeket, a Habsburgokat és a magyarokat megnevező beneši koncepció a német „Drang nach Osten” megállításának legmegfelelőbb módját az Osztrák–Magyar Monarchia megsemmisítésében jelölte meg. Beneš szerint az egyesült és autonóm Lengyelország, a történelmi cseh tartományokból és „Szlovákiából” létrehozandó csehszlovák, valamint a szerb, horvát és szlovén területekből álló szerb állam, amelyet a Lajta és a Rába folyók közötti folyosó kötne össze Csehszlovákiával, „áthatolhatatlan szláv gátat” fog alkotni Németországgal szemben, a magyarokat pedig egyszer s mindenkorra elválasztja Németországtól és Ausztriától. (Beneš 1995, Gulyás 2008, 52–60. p.)

A korridor gondolatát több neves francia értelmiségi is felkarolta és népszerűsítette. Közéjük tartozott többek között a történész és szlavista Ernest Denis, a Sorbonne professzora, az író Louis Leger, a College de France tanára, valamint az antropológus Arthur Chervin. Denis 1915-ben megjelent *La guerre* (A háború) című kötetében – gyakorlatilag Beneš és Masaryk érvrendszerét átvéve – szállt síkra a korridor létrehozásáért. A nemzetiségi elv alkalmazását és a Monarchia helyén nemzeti államok létrehozásának szükségességét hirdető Denis a korridor esetében „magasabb rendű megfontolásokból” elkerülhetetlennek nevezte a nemzetiségi elvtől való eltérést. Ezek a magasabb rendű megfontolások Denis szerint azok voltak, hogy kijáratot biztosítsanak a csehek számára az Adriai-tengerhez, megteremtve ezzel egyúttal az északi és a déli szlávok közötti összeköttetést, másrészt pedig, hogy elválasszák a magyarokat a németektől. (Denis 1915, 336–337. p.)

Leger 1917-ben kiadott *Le Panslavisme et l’Intérêt français* (A pánszlávizmus és a francia érdek) című kötetében egy olyan pánszláv konföderáció tervét vázolta fel, amely magában foglalta volna a lengyel, a csehszlovák, a délszláv és a bolgár államot, de akár Románia és Görögország is csatlakozhatott volna hozzá. Chervin 1915-ben megfogalmazott korridor-tervezetére utalva lehetségesnek tartotta, hogy a konföderáció északi

és déli része között egy nyugat-magyarországi korridor biztosítsa az összeköttetést, amely egyrészt elválasztaná egymástól az osztrákokat és a magyarokat, másrészt pedig kapcsolatot teremtene az északi és a déli szlávok között. A két régió közötti kereskedelmet egy vasútvonal megépítésével biztosítanák, így a szláv államok Bécs és Budapest megkerülésével érhetnék el az Adriát. (Leger 1917, 317 – 329. p.)

A korridor legrészletesebb tervét Arthur Chervin dolgozta ki, aki már 1915-ben, *L'Autriche et la Hongrie de demain* (Ausztria és Magyarország holnap) című munkájában népszerűsítette a korridor gondolatát, majd 1919 legelején *De Prague a l'Adriatique* (Prágától az Adriáig) címmel önálló kiadványt szentelt a korridor kérdésének. A Chervin által felvázolt korridor határát északon, Pozsony és Győr között a Duna fő ága, nyugati határát az osztrák–magyar határ alkotta. Déli határaként a Mura folyót jelölte meg egészen annak torkolatáig, azaz Murakeresztúrig. Keleti határa a Marcal és a Zala folyók mentén húzódott, Zalavárnál a Kis-Balatont is érintve, ettől délre pedig Zala és Somogy vármegye határa képezte a korridor határát. (Chervin 1919, 23–32. p.) A 200 km hosszú és 80–100 km széles korridor magában foglalta volna Moson, Sopron és Vas vármegye teljes területét, Zala vármegye nagy részét, mindezekon túl pedig Győr vármegye szigetközi és Rába bal parti északnyugati részét, valamint Pozsony vármegye Duna jobb parti területeit is. Chervin korridorának keleti határa túlment mind a Masaryk által megrajzolt, mind pedig a későbbi csehszlovák és délszláv tervezetekben szereplő határvonalon, az általa elképzelt korridor-változat így a korridor maximális változatának tekinthető.

Chervin a korridor létjogosultságát politikai, földrajzi és gazdasági érvek mellett etnikai érvekkel is megpróbálta alátámasztani. Mivel azonban a korridor etnikailag igazolhatatlan volt, nem riadt vissza az etnikai adatok tetszés szerinti „kiigazításától”, vagyis a magyar lakosság számának és arányának csökkentésétől, a délszlávoké növelésétől, sőt, a német lakosság teljes figyelmen kívül hagyásától sem. A korridor lakosságának etnikai összetételét Moson, Sopron, Vas és Zala vármegyék statisztikai adataiból számolta ki. A négy vármegye lakosságának összlétszámát az 1910. évi magyar népszámlálási statisztikák alapján – Zala vármegye Balaton-felvidéki járásai nélkül – 1 171 598-ban, a magyarokét 662 489-ben (56,5%), a délszlávokét együttesen 221 672-ben (18,9%) adta meg, a magyarokkal kapcsolatban azonban leszögezte, hogy 15–20%-uk lényegében elmagyarosodott nem magyar, a magyarok tehát valójában kisebbséget alkotnának a korridor területén. (Chervin 1919, 43., 90–93. p.) A magyar lakosság számának csökkentését és a délszlávok növelését szolgálta a zömmel magyarok által lakott Győr vármegyei területek adatainak figyelmen kívül hagyása, valamint az az eljárás, hogy miközben a korridor déli határaként a Mura folyót jelölte meg, a korridor etnikai viszonyainak felvázolásakor számításba vette Zala vármegye túlnyomó részt horvát lakosságú két muraközi járásának az adatait is.

A Monarchia kapitulációjával párhuzamosan felmerült a korridor számára kiszemelt terület katonai erővel történő birtokbavételének a lehetősége is. Beneš 1918. november első napjaiban, már az október 28-án kikiáltott csehszlovák állam külügyeinek vezetőjeként, több alkalommal is azzal a javaslattal fordult az antanthatalmakhoz, hogy

a szövetségesek és Csehszlovákia közötti érintkezés biztosítása érdekében minél előbb foglalják el a Trieszt és Pozsony közötti nyugat-magyarországi területeket. Ezzel egyrészt elvágják egymástól az osztrákokat és a magyarokat, másrészt pedig megkönnyítik „a két baráti nemzet”, a csehek és a délszlávok kapcsolattartását. (Beneš 1931, 496–502. p.; Ádám–Ormos 1999, 4–9. p.) Az indítványban nem nehéz felfedezni, hogy az – bár nyíltan nem mondta ki, de – lényegében a szláv korridor megszerzésének az útját igyekezett egyengetni.

3. térkép. Arthur Chervin térképe a szláv korridorról



Forrás: Chervin 1919, 25. p.

1918. december elején Stjepan Radić, a Horvát Parasztpárt vezetője járt Prágában, hogy a cseh hivatalos köröknek felvázolja a korridor közös megszállásának tervét, amelyet a zágrábi szerb katonai misszió vezetőjével, Dusan Szimovics alezredessel közösen dolgozott ki. Szimovics közbenjárt a Zágrábi Nemzeti Tanácsnál, tegye lehetővé, hogy a Balkánon állomásozó cseh dandár a Varasd – Csáktornya – Szombathely – Sopron –

Pozsony útvonalon térhessen vissza Csehszlovákiába, amit kihasználna a tervezett korridor északi részének megszállására. A Nemzeti Tanács csapatai szükség esetén segítséget nyújtanának a cseh dandárnak, egyúttal megszállnák a Muraközt és a korridor déli részét. Prágában a tervet kedvezően fogadták, megvalósítására azonban végül mégsem került sor, mivel azt a zágrábi vezetés elvetette, s utasítást adott a cseh dandár lefegyverzésére, amely ezek után a Marburg – Graz – Bécs vasútvonalon tért vissza Csehszlovákiába. (Vranješ-Šoljan 1992, 77–78. p.; Kolnhofer 2010, 270. p.)

Az 1918. november 13-án aláírt belgrádi katonai konvenció a Dunántúl délnyugati részén a Dráva folyó mentén állapította meg a magyar kormány által kiürítendő terület déli határát. Az 1918. december 23-i antantjegyzék a Morva és az Ipoly torkolata közötti területen a Duna vonalában határozta meg a Csehszlovákia és Magyarország közötti demarkációs vonalat, a két döntés tehát magyar kézen hagyta a tervezett korridor egészét. A Pozsonyba 1919. január 1-jén bevonuló csehszlovák legionáriusok ennek ellenére kísérletet tettek a Pozsonnyal szembeni Duna jobb parti területek megszállására is, bár ez a lépés inkább csupán egy hídfőállás kialakítását, nem pedig a korridor birtokbavételét célozta. A január 3-ról 4-re virradó éjszaka a pozsonyi Duna-hídon áttörő, s Oroszvár és Köpcseny irányában előrenyomuló legionistákat azonban az Oroszváron elszállásolt 37. honvéd tüzérezred ellenállása visszavonulásra kényszerítette. (Fogarassy 1995, 42–43. p.)

2. A korridor a csehszlovák szakértői anyagokban

A csehszlovák kormány 1918. november 14-i megalakulását követően azonnal megkezdte a felkészülést a békekonferenciára. A kérdéssel már november 15-i első munkaülésén foglalkozott, majd két hét múlva, november 29-én létrehozott egy széles jogkörökkel felruházott hivatalt, melynek elsődleges feladata egy szakértői gárda kialakítása és a csehszlovák területi igényeket alátámasztó szakmai háttéranyagok kidolgozása volt. (Dejmek–Kolář 1999, 23–24. p.)

A hivatal szakértői előbb 1918. december 6-án az ideiglenes nemzetgyűlés szlovák parlamenti klubjának ülésén számoltak be Szlovákia tervezett határaitól, (Petranská Rolková 2014, 134–136. p.; Simon 2019, 84–86. p.) majd néhány nappal a békeedelegáció Párizsba utazása előtt, 1919. január 2-án a csehszlovák kormány ülésén ismertették Csehszlovákia jövődi határaitól kidolgozott elképzeléseiket. (Dejmek–Kolář 1999, 131–142. p.; Simon 2019, 93–104. p.) Miután a korridort nem a csehszlovák állam részeként kezelték, azzal közvetlenül egyik alkalommal sem foglalkoztak. Kiemelt helyet kapott ugyanakkor a beszámolóikban Pozsony és a Csallóköz megszerzésének, a dunai határ, valamint a Pozsonnyal, Komárommal és Párkánnyal szemben tervezett három dunai hídfőállás kérdése, közülük is elsősorban a pozsonyi hídfő, mivel – amint azt hangsúlyozták – csak annak birtokában biztosítható a közvetlen kapcsolat a délszláv állammal. A január 2-i kormányülés végül anélkül ért véget, hogy az ott előterjesztett négy határváltozatról konkrét döntés született volna. A kormány a csehszlovák területi igények végleges formába öntését Edvard Beneš külügyminiszterre bízta.

Az 1919. január 6-án Párizsba induló csehszlovák békedelegáció hivatalos vezetője Karel Kramář miniszterelnök volt, ténylegesen azonban Edvard Beneš külügyminiszter irányította a munkáját. A mintegy 80 fős küldöttségben helyet kaptak a békekonferenciára való felkészüléssel megbízott hivatal szakértői is. Ők az 1918. november végén Prágában megkezdett munkájukat Párizsban folytatták, s január és február folyamán tekintélyes mennyiségű háttéranyagot dolgoztak ki a csehszlovák delegáció számára. Beneš január 15-én részletes utasításokkal látta el a küldöttség szakértőit az általuk elvégzendő feladatokról, egyebek között a korridorral kapcsolatos elemzések, valamint a terület térképe elkészítésének szükségességéről.¹ A határkérdésekkel, így a korridor kérdésével is foglalkozó háttéranyagok zöme a földrajzi, etnográfiai és statisztikai szakértői bizottságban készült, amelynek munkatársai közé tartoztak többek között Antonín Boháč demográfus, valamint Viktor Dvorský geográfus, a prágai Károly Egyetem professzorai.²

A csehszlovák és délszláv állam összekapcsolásának történelmi és etnográfiai szempontú indoklását Antonín Boháč készítette el. Elemzése szerint az egykori Pannónia területe a 10. századig szláv volt; északi részét „csehszlovák”, a délit délszláv törzsek lakták, amelyek a Balaton környékén érintkeztek egymással. Az északi és a déli szlávok szétválasztása Nagy Károly frank uralkodó, majd a magyar honfoglalás idején kezdődött. A németek és a magyarok a szláv törzsek nagy részét kiirtották, s a 15. századra Pannónia nyugati részét elnémetesítették, a keletit pedig elmagyarosították. Ez alapozta meg a németek szlávellenes politikáját, akik a magyarok segítségével döntöttek szolgasorba a cseheket, törtek be a Balkánra, próbálták meghódítani Konstantinápolyt és eljutni a Perzsa-öbölig.

A németek és a magyarok etnográfiai kapcsolódása azonban Boháč szerint nem teljes, s a német–magyar nyelvhatár teljes hosszán megtalálható horvát települések olyan hidat alkotnak, amely összeköti a csehszlovákokat a délszlávokkal. Boháč négy nagyobb horvát településcsoportot különböztet meg: az első a Duna és a Fertő-tó közötti területen, a második a Fertő-tótól nyugatra, a harmadik Sopron és Kőszeg között található, a negyedik, egyben legnagyobb pedig Kőszegtől egészen Körmendig és Szentgotthárdig húzódik. Szentgotthárdtól délre kezdődik a szlovén nyelvterület, amelyet ismét horvát községek követnek Nagykanizsa irányában. Ez a horvát községek alkotta etnográfiai kapcsolat lehetővé teszi a csehszlovák és a délszláv állam politikai összekapcsolását, ami egyben véget vetne a német–magyar szövetségnek és a németek terjeszkedésének. Magyarország nyugati határ menti területeit tehát ki kell venni a magyar fennhatóság alól, s részben a csehszlovák, részben a délszláv államhoz csatolni.

A korridor nyugati határát Boháč a régi osztrák–magyar határban adja meg. Keleti határa Mosonnál kezdődik, innen a Fertő-tó délkeleti partja felé tartva Kapuvártól nyu-

1 Archiv Ministerstva zahraničních věcí ČR, Praha (Cseh Köztársaság Külügyminisztériumának Levéltára, Prága; a továbbiakban AMZV), f. Pařížský archiv (Párizsi levéltár; a továbbiakban PA), kn. 43., č. 4679; Dejmek–Kolář 1999, 159–162. p.

2 AMZV, f. PA, kn. 43., č. 4709

gatra déli irányba fordul, majd Sárvártól és Zalaegerszegtől nyugatra elhaladva a Mura folyó felett elkanyarodik Nagykanizsa felé, s Nagykanizsától délre a Mura és a Dráva összefolyása fölött ér véget. A szóban forgó terület 9487 km² kiterjedésű és 780 ezer lakossal rendelkezik, akik közül Boháč szerint 260 ezer délszláv és „csehszlovák”, vagyis a teljes népesség egyharmada. Velük azonos számban élnek itt németek és magyarok, mindebből pedig Boháč azt a következtetést vonja le, hogy „a csehszlovákokkal összeköttetésben élő délszlávokat azonos önrendelkezési jog illeti meg, mint a németeket és a magyarokat”.³

A nyugat-magyarországi vármegyék és a tervezett korridor etnikai összetételének elemzését Antonín Boháč egy további elaborátuma tartalmazta. Az elaborátum részletekbe menően bemutatta Moson, Sopron, Vas és Zala vármegye nemzetiségi viszonyait, s leírta az egyes etnikumok térbeli elhelyezkedését. A nyugat-magyarországi horvát szórványokkal kapcsolatban elismerte, hogy azok nem Pannónia egykori szláv lakosságának, hanem a 16. század második felében ott megtelepülő horvátok utódai. Jelentőségüket ugyanakkor a többször is megismételt – a valóságtól azonban messze elrugaszkodó – állítással igyekezett növelni, hogy azok gyakorlatilag mindenütt elválasztják egymástól a német és a magyar nyelvterületet, s lényegében éket vernek a németek és a magyarok közé.

A négy vármegye lakosságának összlétszámát az elaborátum a magyar népszámlálási statisztikák alapján 1 280 115-ben adta meg. Közülük 769 169 volt magyar, 282 215 német, 147 401 „szerbhorvát”, 72 412 szlovén, 1818 cseh és 1653 szlovák anyanyelvű. A korridor azonban a négy vármegye magyarlakta keleti területeinek egy részét nem foglalta volna magában, csakúgy mint a csehszlovák állam szerves részének szánt pozsonyi hídfőt sem, s lehetségesnek tartotta az elaborátum bizonyos németlakta területek Német-Ausztriához csatolását is.

A 9487 km² kiterjedésű korridor lakosságának száma – a négy vármegye keleti területei és a pozsonyi hídfő nélkül – 780 958 volt, akik közül a hivatalos statisztikák szerint 304 740 (39,0%) fő vallotta magát magyar, 255 179 (32,7%) német, 141 860 (18,2%) szerb és horvát, 72 400 (9,3%) szlovén, 1700 (0,2%) cseh és 942 (0,1%) szlovák anyanyelvűnek. Az etnikai viszonyokat azonban Boháč szerint hívebben tükrözik a nyelvismereti adatok, a korridor lakosságának „valós” nemzetiségi összetételét ezért a következőképpen adta meg: 300 000 (38,4%) német, 243 000 (31,1%) délszláv, 215 000 (27,5%) magyar, valamint 7500 (1,0%) cseh és szlovák, ezek szerint tehát a szlávok tették volna ki a teljes lakosság közel egyharmadát.

Amint azt Boháč is hangsúlyozta, a korridor számára igényelt terület határai még nem voltak pontosan megállapítva, ezért az ismertetett adatokat egyelőre csak ideigleneseknek és hozzávetőlegeseknek lehetett tekinteni. Az elemzés végéhez fűzött meg-

3 AMZV, f. Mírová konference v Paříži a reparace 1918 – 1938 (Párizsi békekonferencia és jóvátétel 1918–1938; a továbbiakban MKPR), k. 1., elab. č. 15.; Simon 2019, 90–93. p.

jegyzése szerint ráadásul azt sem lehetett kizárni, hogy a horvát lakosságú Muraköz és a Mura szlovének által lakott bal partja nem a korridor, hanem egyenesen a délszláv állam része lesz, aminek következtében a korridor horvát lakosságának a száma 60 000-re, a szlávok aránya pedig 11–12%-ra esne vissza.⁴

A fent említett pozsonyi hídfő megszerzése a csehszlovák delegáció legfontosabb célkitűzései közé tartozott a békekonferencián. Amint arra már korábban utaltunk, a csehszlovák fél összességében három dunai hídfő – a pozsonyi, a komáromi és az esztergomi hídfőállás – kialakításával számolt. A csehszlovák szakértői gárdán belül a kezdetektől, tehát 1918 novemberétől egyetértés uralkodott abban, hogy a három hídfő egy Magyarország elleni háború esetén kiemelt stratégiai jelentőséggel bírna a csehszlovák állam számára. A hídfők legfőbb szorgalmazója Rudolf Kalhous alezredes, a csehszlovák delegáció katonai szakértője volt, aki több elemzést is készített a dunai határ és a hídfők stratégiai fontosságáról, miközben a leglényegesebbnek a pozsonyi hídfő megszerzését tartotta.⁵

A pozsonyi hídfő határaival kapcsolatban – a korridorhoz hasonlóan – több alternatív javaslat született. Végül egy olyan, több osztrák települést is magában foglaló változat került a békekonferencia elé, amely a Pozsony és a Fertő-tó közötti területet teljes egészében csehszlovák uralom alá vonta volna. E tervszerint a hídfő határa az alsó-ausztriai Petronell mellett, a Dunánál kezdődött. Déli irányban haladva elérte a Lajta folyót és az osztrák–magyar határt, amelyet Bruck an der Leithánál átlépve ismét dél felé fordult, Sásony alatt elérve a Fertő-tavat, majd Gálos irányában egyenes vonalban átszelve azt, ezt követően pedig Barátudvar, Féltorony, Mosonszolnok és Feketeerdő községek alatt haladva a szigetközi Kisbodaktól keletre érte el ismét a Duna főágát.⁶

A korridor stratégiai jelentőségéről 1919. január 30-án kidolgozott elemzés szerzője szintén a csehszlovák delegáció katonai szakértője, Rudolf Kalhous alezredes volt. Elemzése abból indult ki, hogy a szláv államok Balti- és Adria-tenger közötti tömbjét Német-Ausztria és Magyarország a Duna és a Mura közötti területen megszakítja, ami e két állam számára egy katonai konfliktus esetén stratégiai előnyt biztosít. A szláv korridor a horvát nyelvszigetek segítségével gátat alkothatna az ellenséges törekvésekkel szemben, elszigetelné a magyarokat, s kelet felől fenyegetné Német-Ausziát. A keskeny korridor Kalhous szerint katonailag ugyan védhetetlen, s nem lehet azzal számolni, hogy háború esetén megbízható kapocs maradna a csehszlovák és a délszláv állam között, birtoklása azonban békeidőkből is nagy jelentőséggel bírna. A területén áthaladó közlekedési útvonalak nem lennének idegen ellenőrzés alatt, a két szláv állam

4 AMZV, f. MKPR, k. 1., elab. č. 16.

5 AMZV, f. PA, kn. 48., č. 4857; kn. 54., č. 5199; kn. 56., č. 5297; vö. Hronský 2011, 118–119. p.

6 AMZV, f. MKPR, k. 2., elab. č. 70.; Raschhofer 1938, 176–177. p.

számára így biztosítva volna a hadianyag szabad cseréje és szállítása, mozgósítás esetén pedig a katonai erők átcsoportosítása.⁷

Kalhous 1919. február 22-én *A Duna és a korridor stratégiai jelentősége* címmel egy újabb, terjedelmes elaborátumban foglalta össze a dunai határ, a három hídfő és a korridor stratégiai jelentőségéről korábban írt elemzéseit. Az elaborátum részletes térképmellékletet is tartalmazott a dunai hídfőkről és a Kalhous által elképzelt, 150 km hosszú és átlagban 50 km széles korridorról. A térkép szerint a korridor északon a pozsonyi hídfővel lett volna határos, nyugati határát az osztrák–magyar határ, a délit Letenyéig a Mura alkotta volna. Mosonszentjánosnál kezdődő keleti határa Kapuvárt nyugat felől megkerülve, majd Szombathely, Körmend és Zalaegerszeg mellett keletre elhaladva Letenyétől északra érte volna el a Murát.⁸

Az előbbtől némileg eltérően adta meg a korridor keleti határát a geográfus Viktor Dvorský. Az északkeleti határszakasz Dvorský szerint még megegyezett volna a Kalhous által megrajzolttal, vagyis a korridor határközségei itt Boldogasszony, Mosonszentandrás, Mosontarcsa, Mosontétény, Valla, Pomogy, Hövej, Himod, Gyóró, Cirák, Dénesfa, Csánig, Répcelak és Nick lettek volna. Ettől kezdve azonban a határ a Rába folyását követte volna, majd Vasvártól nyugatra dél felé fordulva Felsőszemenyétől keletre érte volna el a Murát. Dvorský tehát a Rába folyó mentén Kalhousszal ellentétben kissé keletrebbre, a déli szakaszon viszont nyugatabbra képzelte el a korridor határát, magyar kézen hagyva egyebek között Zalaegerszeg városát.⁹

A békekonferenciára való felkészüléssel megbízott hivatalhoz, majd pedig a csehszlovák békeküldöttséghez számos olyan tervezet is eljutott, amelyet különböző cseh közéleti személyiségek és intézmények fogalmaztak meg a cseh, illetve csehszlovák állam határaival kapcsolatban. Ezek közül az egyik legextrémebb Hanuš Kuffner cseh hadtörténész, nyugalmazott osztrák–magyar katonatiszt nevéhez fűződik, aki Európa háború utáni átrendezésére vonatkozó javaslatát 1918 őszén *Náš stát a světový mír* (Államunk és a világbéke) címmel brosúra formájában is megjelentette.

A Párizsban tartózkodó csehszlovák küldöttség számára is megküldött, s a békekonferencia résztvevői között szétosztott tervezet szerint a Berlintől Budapestig terjedő nagycseh államnak Regensburgtól egészen Budapestig uralnia kellene a Dunát. Ennek érdekében a Dunántúlon a cseh államhoz kell tartoznia Moson vármegye teljes területének, a Hanságnak, Komárom, Esztergom, valamint Pest-Pilis-Solt-Kiskun vármegye Duna jobb parti részének, Budát is beleértve. A cseh és a délszláv állam közötti kapcsolatot egy részben cseh, részben délszláv igazgatás alatt álló „szabadállam” biztosítaná, amely magában foglalná a feldarabolt Ausztria megmaradt területeit Salzburggal,

7 AMZV, f. PA, kn. 54., č. 5200

8 AMZV, f. PA, kn. 54., č. 5199

9 AMZV, f. PA, kn. 54., č. 5202

Linzcel és Béccsel, a Dunántúlon pedig a Mór – Székesfehérvár – Balaton – Nagykanizsa vonaltól nyugatra fekvő területeket. (Kuffner 1918)

3. A korridor kérdése a párizsi békekonferencián

Az első világháború lezárására és a békeszerződések kidolgozására hivatott békekonferencia ünnepélyes megnyitására 1919. január 18-án került sor Versailles-ban. A konferencia legfőbb szerve az öt győztes nagyhatalom – az Amerikai Egyesült Államok, Nagy-Britannia, Franciaország, Olaszország és Japán – kormányfőiből és külügyminisztereiből álló Legfelsőbb Tanács volt. A Tízek Tanácsának is nevezett testületből azonban idővel kivált a Külügyminiszterek Tanácsa, a Legfelsőbb Tanács így – az európai ügyekben érdektelenséget mutató Japán képviselőjének távolmaradása miatt – Négyek Tanácsára szűkült.

A győztes államok közé sorolt Csehszlovákiának lehetősége nyílt megfogalmaznia és memorandumok formájában a békekonferencia elé terjesztenie a háború vesztes államaival szembeni igényeit, a csehszlovák delegáció vezetői pedig a Legfelsőbb Tanács előtt szóban is ismertethették a csehszlovák követeléseket. A csehszlovák küldöttség összességében 12 írásos memorandumot terjesztett a békekonferencia elé, (Dejmek–Kolář 2001, 26. p.; Hronský 2011, 110. p.) amelyek összeállítása már 1918 őszen Prágában megkezdődött, végleges formájukat azonban 1919 januárjában és februárjában nyerték el Párizsban.

A csehszlovák emlékiratok közül az egyik legfontosabb a Csehszlovák Köztársaság területi igényeit összefoglaló, hét fejezetből álló 2. számú memorandum volt. Az emlékirat amellet, hogy részletesen ismertette a csehszlovák területi követeléseket, amelyek szerint a csehszlovák államnak a Németország és Ausztria rovására kiegészítendő cseh történelmi tartományokból, valamint Magyarország szlovákok és rutének által lakott területeiből kell állnia, önálló fejezetet szentelt a csehszlovák és a délszláv állam közötti területi összeköttetést biztosítani hivatott korridor kérdésének is.

A memorandum *A csehszlovákok és a jugoszlávok szomszédsága* címet viselő ötödik fejezete történelmi, földrajzi és politikai érveket felsorakoztatva igyekezett alátámasztani a csehszlovák–délszláv korridor létrehozásának szükségességét. A történelminek szánt, de meglehetősen történelmietlen és számos valótlanúságot állító érvek szerint a németek és a magyarok mindig együtt akartak uralkodni a közép-európai szláv népek fölött. A magyarok segítségével tette lehetővé a németek számára a pángermán tervek megvalósítását, a Balkán megszerzését, a bolgárok és a szerbek szembe fordítását, valamint a Konstantinápoly és a Perzsa-öböl irányában történő előretörést. A csehek és a délszlávok tíz évszázadon keresztül vívták nemzeti létükért folytatott küzdelmüket a több évszázados német–magyar szövetséggel szemben.

A németek és a magyarok mindenekeelőtt az északi és a déli szlávok szétválasztását tartották szükségesnek. Csehország, Morvaország és Szlovákia szlávjai ennek ellenére a 13. századig a délszlávok szomszédjai voltak, akik Nyugat-Magyarországot, Karintiát,

Krajnát, Stájerországot és Alsó-Ausztria egy részét lakták. A németek és a magyarok a 13. és 14. századra a csehszlovák–jugoszláv szomszédságot heves harcok árán szét-törték, a németeket és a magyarokat elválasztó szláv népesség azonban máig sem tűnt el teljes mértékben.

Magyarország nyugati határai mentén egy olyan, vegyes lakosságú, magyarok, németek, szlovákok (sic!) és délszlávok által lakott terület található, amely lakosságának 25–30%-át az erőteljes magyar elnyomás ellenére szlávok alkotják. A korridor szempontjából számításba jövő, Pozsony, valamint a Mura és a Dráva közötti négy vármegyében található, a memorandum szerint 200 km hosszúságú terület 700 000 lakosa közül 200 000 ma is szláv (horvát, szlovén és szlovák), 300 000 német, 200 000 pedig magyar. A csehszlovák–jugoszláv szomszédság tehát megvalósítható lenne, ha a két északi vármegyét (Mosont és Sopront) a csehszlovák, a két délit (Vast és Zalát) pedig a délszláv államhoz csatolnák.

A memorandum utalt ugyan a korridorra szemben felhozható ellenérvekre, miszerint ellenkezik a nemzetiségi elvvel azáltal, hogy félmillió német és magyar kerülne a két állam fennhatósága alá, s nem felel meg a stratégiai szempontoknak sem, mivel katonailag védhetetlen. Ezekkel szemben azonban leszögezte, hogy a nemzetiségi elv sehol sem érvényesülhet maradéktalanul, s ha „magasabb érdek” megköveteli, áldozatot kell hozni, ebben az esetben pedig a magasabb érdek a két szláv állam összekapcsolását indokolja. A stratégiai ellenérvekkel szemben azt hozta fel, hogy másutt is vannak mesterséges és nehezen védhető határok. A korridorra különben sem egy katonai invázió elleni védekezés céljából lenne szükség, hanem ellenkezőleg, egyedül a béke ügyét szolgálná és új politikai koncepciók felé nyitna utat.

A korridor legnagyobb hasznát az emlékirat abban jelölte meg, hogy elválasztaná egymástól a németeket és a magyarokat, megakadályozná a szlávok elnyomását, megkönynyítené a csehszlovák és a délszláv állam gazdasági együttműködését, a csehszlovákok kijutását az Adriai-tengerre, valamint kapcsolataik kiépítését Olaszországgal és a nyugattal. Lehetetlenné tenné a német gazdaság balkáni terjeszkedését, a németektől elszakított „demokratizált” magyarokat pedig rákényszerítené a csehszlovákokhoz és a jugoszlávokhoz való közeledésre, megalapozva ezzel az új közép-európai békepolitikát.

A csehszlovák érvelés a korridor létrehozását igyekezett a nagyhatalmak érdekeként megjeleníteni, leszögezve, hogy az nem helyi kérdés, nem félmillió német és magyar kérdése, hanem összeurópai kérdés. Véggöveztetésként megismételte, hogy a tartós békén alapuló új közép-európai politikai rend megteremtése érdekében a németeket és a magyarokat el kell választani egymástól, a csehszlovákok és a délszlávok között helyre kell állítani az összeköttetést, ehhez pedig a négy nyugat-magyarországi vármegyét Csehszlovákiához és Jugoszláviához kell csatolni. (Raschhofer 1938, 60–63. p.)

A memorandum a korridor határait nem részletezte, azokat az emlékirathoz csatolt térképmelléklet tartalmazta. Ez a korridort valamennyi korábbi csehszlovák tervezetnél szélesebbre szabta, így az mintegy 170 km hosszan és 60–75 km szélességben választotta el egymástól Ausztriát és Magyarországot. A korridornak a Morva folyó torkolatával szemben

kezdődő nyugati határa a Lajta, majd a Lapincs és a Rába folyását követve – némi osztrák területeket is magában foglalva –, a délszláv államnak szánt Szentgotthárd fölött érte el a jugoszláv határt. Keleti határa a pozsonyi hídfő részeként ábrázolt Magyaróvártól délkeletre, a Mosoni-Dunánál kezdődött,¹⁰ majd a Rábca, a Répce és a Rába folyását követve Vasvárig nagyrészt megegyezett a Dvorský által megadott határvonalal. Vasvár fölött azonban délkeleti irányba fordult, a Zala-könyöknél elérte a Zala folyót, majd Zalavár térségében elhagyta azt, s Nagykanizsát kelet felől megkerülve a Drávától északra érte el a délszláv állam határát. A csehszlovák delegáció tehát végül a Vasvár alatti szakaszon a szakértői anyagokban javasoltnál jóval keletebbre adta meg a korridor határát, amely így gyakorlatilag megegyezett az Arthur Chervin által elképzelt határvonalal.

A csehszlovák küldöttség 1919. február 5-én kapott rá lehetőséget, hogy a békekonferencia Legfelsőbb Tanácsa előtt szóban is előadja a csehszlovák igényeket. A Legfelsőbb Tanács ülésén a csehszlovák delegáció mindkét vezetője, Karel Kramář és Edvard Beneš is megjelent. A szóbeli ismertetést azonban nem Kramář miniszterelnök, hanem Beneš külügyminiszter tartotta, aki terjedelmes, több mint háromórás expozéban foglalta össze kormánya álláspontját Csehszlovákia jövődi határaival kapcsolatban. Ennek során kitért a korridor kérdésére is, amely elmondása szerint kiszabadítaná Csehszlovákiát a magyarok és a németek harapófogójából, megkönnyítené a kapcsolattartását Jugoszláviával és Olaszországgal, s kijárást biztosíthatna számára az Adriai-tengerre. A területet részben a magyarok, részben az osztrák-németek, rovására jelölnék ki, felügyeletével pedig a csehszlovák és a délszláv államot bízhatná meg, de új elemként jelent meg Beneš érvrendszerében a korridor esetleges népszövetségi felügyelet alá helyezésének a lehetősége is. (Gerő [1989], 134–139. p.)

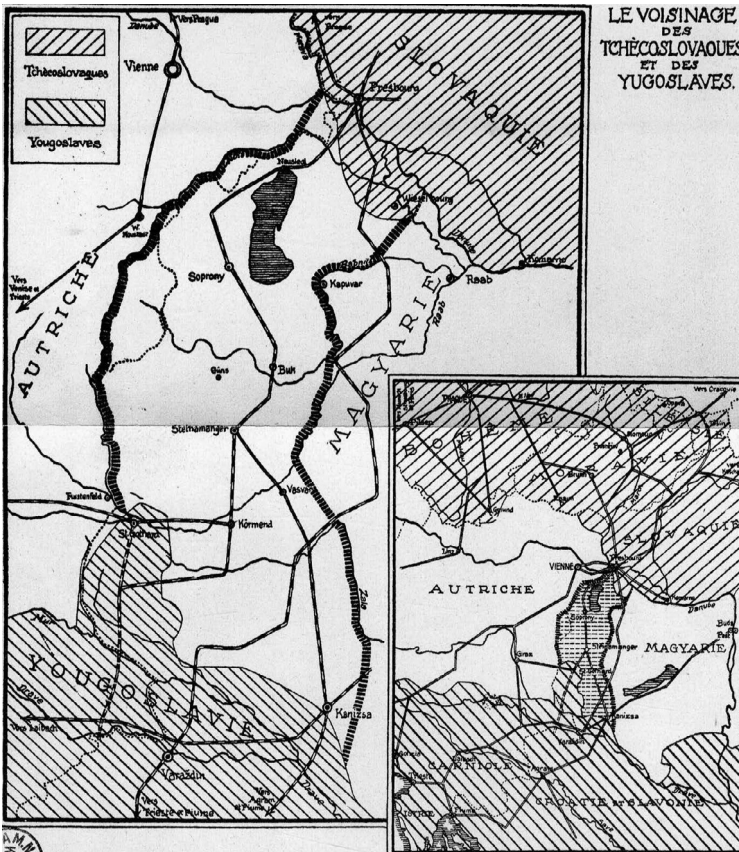
Beneš meghallgatását követően a Legfelsőbb Tanács úgy határozott, hogy a csehszlovák területi igények jogosultságának megvizsgálását egy szakértői bizottságra bízta. Így jött létre a Csehszlovák Ügyek Bizottsága, amelyben Nagy-Britanniát Joseph Cook és Harold Nicolson, Franciaországot Jules Cambon és Jules Laroche, Olaszországot Giuseppe Salvago-Raggi és Augusto Stranieri, az Egyesült Államokat pedig Charles Seymour, Archibald C. Coolidge és Allen W. Dulles képviselte. A Cambon által vezetett bizottság első ízben február 27-én ült össze, és március 26-ig, amikor Csehszlovákia határaitól kidolgozott jelentését a Legfelsőbb Tanács elé terjesztette, összesen tíz alkalommal ülésezett. (Dejmek–Kolár 2001, 26. p.)

A bizottsági üléseken elsősorban a Csallóköz hovatarozása és a dunai határ kérdése váltott ki heves vitát a küldöttek között. A dunai határ elismertetése – számos egyéb stratégiai és gazdasági ok mellett – amiatt is kulcsfontosságú volt a csehszlovák kül-

10 Az egyes csehszlovák memorandumok, illetve azok térképmellékletei olykor ellentmondtak egymásnak. Amíg ugyanis a korridor ábrázoló térképen a pozsonyi hídfő nem ért el a Fertőtőig, ugyanakkor magában foglalta Magyaróvárt, addig a Szlovákia tervezett határait leíró 5. számú memorandum és annak térképmelléklete szerint a hídfő a Fertő-tó északi partjáig terjedt, Magyaróvár azonban nem tartozott hozzá. (vö. Raschhofer 1938, 176–177. p.)

döttség számára, mivel e nélkül esélye sem lehetett nemcsak a korridor, de még a dunai hídfők megszerzésére sem. A Csallóköz Csehszlovákiához csatolását ugyanakkor kezdetben csupán a francia delegáció támogatta, a brit, az amerikai és az olasz ezzel szemben a területet – szintiszta magyar jellege miatt – Magyarországnál kívánta hagyni. A csehszlovák–magyar határ kijelölését a számos nézetkülönbség miatt már február 28-án, a bizottság 2. ülésén egy albizottságra bízta, a határok tárgyalása így ezt követően két fórumon: a bizottsági és albizottsági üléseken párhuzamosan folytatódott.

4. térkép. A békekonferencia elé terjesztett csehszlovák térkép a szláv korridorról



Forrás: Raschhofer 1938, 5. sz. térkép

Az albizottság március 4-i ülésére meghívták Beneš is, aki így ismét ismertethette Csehszlovákia területi igényeit, ezeken belül pedig a Csallóköz birtoklásának fontosságát a csehszlovák állam számára. Az albizottság végül március 7-re elfogadta, hogy a Csallóköz Csehszlovákiához tartozzon. Előbb a brit, majd hosszas egyeztetések követően az amerikai és az olasz delegáció is beadta a derekát, s annak fejében, hogy Sátoraljaújhely Magyarországnál maradjon, az Ipoly térségében pedig ne a folyótól

délre, hanem az Ipoly folyása mentén húzódjon a határ, beleegyezett a Csallóköz Csehszlovákiához csatolásába. Március 7-re tehát lényegében véglegesítették a csehszlovák–magyar államhatárt, amit a Morva és az Ipoly torkolata között végig a Duna sodorvonalában állapítottak meg. (Ádám–Ormos 1999, 177–182. p.; Ormos 1983, 197 – 199. p.; Romsics 2001 120 – 122. p.; Gulyás 2006, 132 – 133. p.)

A korridor kérdését a csehszlovák–magyar határ véglegesítését követően, a Csehszlovák Ügyek Bizottságának 1919. március 8-i ülésén vitatták meg. Amint azonban az várható volt, ebben a kérdésben a csehszlovák küldöttségnek nem sikerült elnyernie a nagyhatalmak támogatását. A szláv folyosó tervének első számú ellenzője Olaszország volt, amely adriai és Duna-medencei terveinek akadályát látta a korridorban. A csehszlovák és a délszláv állam összekapcsolása egy közép-európai szláv tömb létrejöttét, a csehszlovákok adriai megjelenését, s az Olaszország fő ellenlábásának tekintett délszláv állam megerősödését eredményezhette volna. A szakirodalom jelenlegi ismeretei szerint olasz részről nem került sor szervezett béke-előkészítésre és a leendő határokra vonatkozó elemzések készítésére, (Juhász 2018, 20. p.) az azonban kétségtelen, hogy a korridor létrehozása szöges ellentétben állt az olasz érdekekkel.

Az Egyesült Államokban a béke-előkészítés egy Wilson elnök által létrehozott bizottság, az Inquiry feladata volt. Charles Seymour, a bizottság osztrák–magyar szekciójának vezetője már 1918. április 1-jén elkészült elemzésében, részben gazdasági okokból, de legfőképpen azért, mivel sérti a nemzetiségi elvet, elutasította a szláv korridor tervét. Ez az álláspont bekerült abba az 1919. január 21-én összeállított kézikönyvbe is, amely az amerikai békedelegáció területi kérdésekkel kapcsolatos álláspontját foglalta össze, s amely egyértelműen leszögezte, hogy a csehszlovák és a délszláv állam közötti korridor létrehozása „rossz döntés volna (...), mert azt a területet többségében magyarok lakják”. (Glant 2020, 143–148., 243. p.)

A brit diplomácia a szláv folyosóban szintén egy közép-európai szláv tömb létrejöttének és a franciák térségbeli megerősödésének a veszélyét látta, ezért ugyancsak elutasította a korridor tervét. A brit delegáció 1919. február 8-án véglegesített határjavaslatai – az amerikaiéhoz hasonlóan – a határ menti magyar többségű területek nagy részét Magyarországnál akarták hagyni, s nem tartalmazták a korridor létrehozásának a lehetőségét sem. (Falk 1938, 58–59. p.; Hronský 2011, 148. p.) A Foreign Office-nak a csehszlovák területi igényekre reagáló memoranduma a korridorral kapcsolatban leszögezte, hogy az „indokolatlan és kivitelezhetetlen”. Határozottan ellenezte a szláv folyosó létrehozását maga Lloyd George brit miniszterelnök is, aki emlékirataiban „szégyentelen és igazolhatatlan” indítványnak nevezte a korridor tervét. (Lloyd George 1972, 604., 611. p.)

Franciaország ezzel szemben a Magyarországgal szembeni csehszlovák igényeket messzemenően támogatta. Érdekei azt követelték, hogy egy Lengyelországból, Csehszlovákiából és Jugoszláviából álló „egészségügyi kordont” hozzon létre Németországgal szemben, ennek az életképességét pedig nyilván növelte volna a csehszlovák és a délszláv állam közötti összeköttetés megteremtése. A francia delegáció 1919. március 7-én véglegesített, Jules E. Pichon, a prágai Károly Egyetem egykori francia lektora által kidolgozott csehszlovák–magyar határjavaslata ezért támogatásáról biztosí-

totta az összes csehszlovák követelést, a korridor tervét is beleértve. (Falk 1938, 57–58. p.; Hronský 2011, 148–149. p.)

A Csehszlovák Ügyek Bizottságának egyik brit tagja, Harold Nicolson naplójában két esetet is megemlít, amikor a csehszlovák küldöttek megpróbálták őt meggyőzni a korridor létrehozásának szükségességéről. Beneš előbb 1919. január 16-án, tehát két nappal a békekonferencia megnyitása előtt ismertette vele Közép-Európa németek és oroszok nélküli újjászervezésére vonatkozó tervét, amikor is a csehszlovák és a délszláv állam közötti területi összeköttetés megteremtését a közép-európai stabilitás egyik alapfeltételének nevezte. A másik alkalom a bizottság első, február 27-i ülését követően volt, amikor Beneš és Kramář együttesen próbálta őt rábírní a csehszlovák igények, köztük a szláv folyosó tervének támogatására. (Nicolson 1933, 239., 273. p.)

Nicolson ugyanakkor már január 29-én megbeszélést folytatott Major Johnsonnal, az amerikai delegáció földrajzi szakértőjével a csehszlovák területi követelésekről, amely során a korridorról kapcsolatban leszögezték, hogy az „teljességgel indokolatlan”. (Nicolson 1933, 252. p.) Ugyanerre a megállapításra jutott február 6-án Seymourral, az egyik amerikai bizottsági taggal folytatott megbeszélések, akivel egyetértettek abban, hogy a korridor semmivel sem igazolható, s azt határozottan el kell utasítani. Seymour a tervet a wilsoni elvekkel ellentétesnek, Nicolson pedig fantasztikusnak és a pánszláv törekvések megnyilvánulásának tartotta. (Falk 1938, 67–68. p.)

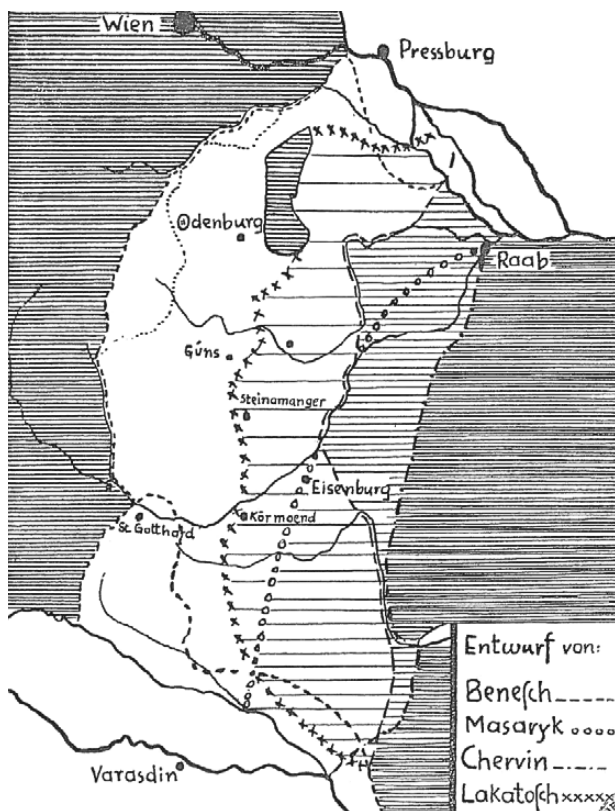
Edvard Beneš a Legfelsőbb Tanács előtti február 5-i meghallgatása során elkövette azt a hibát, hogy a csehszlovák területi igényeket olyan térképen mutatta be, amely Triesztet és az Isztriai-félszigetet a délszláv állam részeként ábrázolta. Mindez nyilván tovább növelte az erős délszláv állam létrejöttében ellenérdekelte és a csehszlovák adriai megjelenésétől tartó Olaszország korridorról kapcsolatos aggályait. Az ügyben a prágai olasz követ még Masaryk köztársasági elnöknel is tiltakozott, akivel közölte, hogy a Beneš expozéját hallgató Sidney Sonnino olasz külügyminisztert a történetek rendkívül kellemetlenül érintették. (Šolle 1994, 185. p.)

Nagymértékben csökkentette a korridor-terv esélyét az is, hogy nem állt ki mellette kellő határozottsággal a másik érdekelt állam, a Szerb–Horvát–Szlóven Királyság delegációja sem. A délszláv állam Nikola Pasics miniszterelnök által vezetett küldöttsége 1919 januárjában eredetileg a korridort is igénylő memorandumtervezettel érkezett a békekonferenciára. E szerint Jugoszlávia határa Magyarország nyugati határai mentén egészen a Fertő-tóig terjed, ahol Csehszlovákiával érintkezik, majd a Rába és a Zala folyókat követi a Balatonig, hogy onnan kissé délre lejtve Bajánál érje el a Dunát. (Ormos 1983, 158. p.) A délszláv delegáció etnográfiai-történelmi szakértői bizottságának vezetője, Jovan Cvijics még a délszláv népek északi néprajzi határait leíró propagandakiadványt is megjelentetett Párizsban, amelyhez a korridor megvalósíthatóságát demonstrálni hivatott térképet is mellékelte a terület etnikai viszonyairól. (Cvijić 1919)

A tervezet hivatalos benyújtására azonban végül mégsem került sor, mivel a délszláv delegáció a nagyhatalmak küldötteivel folytatott előzetes megbeszélései során meggyőződött arról, hogy a korridor tervét nem támogatják, annak keresztülvitelére így nem lenne esély. A délszláv küldöttség ezért 1919. február 6-án egy olyan, módosított

memorandumot terjesztett a békekonferencia elé, amely a korridor igényét már nem tartalmazta. A délszláv állam határa a végleges beadvány szerint a Mura folyó mentén, a Lendva patak torkolatánál fordult észak felé, a Kerka patak folyását követve Szentgotthárdtól keletre érte el a Rába folyót, majd a várost észak felől megkerülve haladt tovább az osztrák–magyar határig. (Ádám–Ormos 1999, 104–109. p.; Zsiga 1996, 70–71. p.) Ezzel egyúttal az is eldőlt, hogy a korridor kérdését a csehszlovák delegáció egyedül viszi a konferencia elé.

5. térkép. A korridor határai a különböző elképzelések szerint



Forrás: Falk 1938, 107. p.

A délszláv küldöttségen belül a korridor egyik legelkötelezettebb híve a horvát Josip Lakatoš, a zágrábi egyetem docense, a delegáció egyik szakértője volt. Mindemellett az ő nevéhez fűződik a korridor legmértéktartóbbnak nevezhető tervezete is. (Lakatoš 1919) Az általa elképzelt korridor Magyaróvárnál kezdődő keleti határa, a Fertő-tó északi partja felé kanyarodva, magyar kézen hagyta a tó egész keleti partvidékét. Ezt követően Kőszeg és Szombathely között elhaladva, Körmentet nyugat felől megkerülve, majd a Lendva torkolatától északra kelet felé elkanyarodva a Mura folyó torkolata köze-

lében érte el a délszláv állam határát. Lakatoš a terület lakosságának összlétszámát 325 181-ben adta meg, akik közül 148 168 (45,6%) lett volna német, 104 374 (32,1%) délszláv és mindössze 68 214 (21,0%) magyar. Miután azonban Lakatošt 1919. március elején hazarendelték, a délszláv küldöttség végérvényesen ejtette a korridor tervét. (Falk 1938, 67. p.; Čuček 2016, 217., 220. p.)

Ilyen előzmények után nem meglepő, hogy a korridor létrehozására vonatkozó csehszlovák indítványt a Csehszlovák Ügyek Bizottsága 1919. március 8-án különösebb vita nélkül elvetette. Elsőként a brit delegáció nevében Nicolson utasította el a csehszlovák és a délszláv állam közötti területi összeköttetést, majd Seymour jelentette be, hogy az amerikai küldöttség „elvileg ellenséges” a folyosó gondolatával szemben, ezt követően pedig természetesen az olasz Salvago-Raggi is a korridorral szemben foglalt állást. Legvégül a csehszlovák igényeket támogató, ám magára maradt francia Laroche is elvetette a csehszlovák követelést. (Ádám–Ormos 1999, 184–186. p.)

A Csehszlovák Ügyek Bizottsága ugyanakkor a csehszlovák és a délszláv állam közötti területi összeköttetés elutasításával párhuzamosan nyilatkozatban hívta fel a figyelmet a két ország közötti gazdasági kapcsolatok szavatolásának szükségességére. A kérdés a békekonferencia Közlekedési Bizottsága elé került megvitatásra, amely április 7-én két vasútvonalon biztosította Csehszlovákia számára a szabad közlekedést az adriai kikötők felé. Az egyik a csehországi České Budějovicéből kiindulva Ausztrián keresztül vezetett Trieszt felé, a másik a Pozsony–Csorna–Nagykanizsa–Murakeresztúr–Pragerhof (Pragersko)–Fiume-vasútvonal volt. (Schlag 2001, 254–255. p.)

Jóllehet a Csehszlovák Ügyek Bizottsága 1919. március 8-án elutasította a korridor, március 14-én pedig jóváhagyta az albizottság által megállapított csehszlovák–magyar országhatárt is, (Ormos 1983, 200. p.) a március 21-i magyarországi kommunista hatalomátvétel mégis alkalmat szolgáltatott a korridor kérdésének újbóli felvetésére. Erre az öt nagyhatalom két-két képviselőjéből, valamint szakértőkből álló Központi Területi Bizottság március 25-i ülésén került sor, amelyen André Tardieu, a bizottság francia elnöke a bolsevizmus veszélyére hivatkozva próbálta meg alátámasztani a korridor létjogosultságát. Kísérlete azonban a határozott amerikai és olasz ellenzés következtében meghiúsult, így a Központi Területi Bizottság szintén elvetette a korridor létrehozásának lehetőségét. (Ormos 1990, 27. p.)

A korridor párizsi elutasításával természetesen Prágában is tisztában voltak. A csehszlovák ideiglenes nemzetgyűlés ennek ellenére, vagy talán éppen ezért, Masaryk köztársasági elnöknek a nemzetgyűléshez intézett üzenetére adott március 27-i válaszában továbbra is síkra szállt a korridor megvalósításáért. A korridorról szóló szövegrész indoklása szerint a terület ritkán lakott, ráadásul vegyes lakosságú, megszerzése tehát csupán kismértékben növelné a köztársaság idegen nyelvű lakosságának a számát, miközben rendkívüli földrajzi, politikai és stratégiai jelentőséggel bírna.¹¹

11 Těsнопisecká zpráva o 40. schůzi Národního shromáždění československého v Praze ve čtvrtek dne 27. března 1919. <https://www.psp.cz/eknih/1918ns/ps/stenprot/040schuz/s040001.htm>

A Csehszlovák Ügyek Bizottsága a Csehszlovákia leendő határaitól kidolgozott jelentését március 26-án terjesztette a békekonferencia Legfelsőbb Tanácsa elé. Ebben, miközben a csehszlovák követelések többségének eleget tett, a Morva és az Ipoly torkolata közötti szakaszon a Duna fő folyásának sodorvonalában állapította meg a csehszlovák–magyar határt, vagyis elutasította nem csak a korridorra, hanem a dunai hídfőkre, köztük a Fertő-tóig terjedő pozsonyi hídfőre vonatkozó csehszlovák indítványt is. (Hronský 161–162. p.) A javasolt határvonalat május 8-án a Külügyminiszterek Tanácsa, majd május 12-én a Legfelsőbb Tanács is változtatás nélkül jóváhagyta. (Ormos 1983, 202–203. p.; Romsics 2001, 142–143. p.) A határvonal, amely a Duna jobb partját teljes egészében magyar kézen hagyta, így gyakorlatilag elfogadottnak volt tekinthető.

A Külügyminiszterek Tanácsa 1919. június 11-i ülésén ismertette a csehszlovák béke-delegációval a Legfelsőbb Tanács által megállapított csehszlovák–magyar határt. Kramář és Beneš elfogadták a döntést, de két helyen kiigazítást kértek Csehszlovákia javára. Egyrészt azt igényelték, hogy csatolják Csehszlovákiához a Csata–Kalonda–Losonc-vasútvonal teljes hosszát, vagyis az Ipoly folyó bal partját, másrészt pedig, hogy Pozsonnyal szemben, a Dunától délre biztosítsanak a csehszlovák állam számára egy hídfőállást, hogy ily módon ellensúlyozzák azokat a nehézségeket, amelyeket a város határ menti fekvése előidézhet. (Ádám–Ormos 1999, 299–300. p.) A Külügyminiszterek Tanácsa a Legfelsőbb Tanáccsal történt konzultációt követően másnap részben eleget tett a csehszlovák kérésnek. Ipolyságtól délre, az Ipoly bal partján Csehszlovákiához csatolta a korponai és a Komárom–Losonc-vasútvonal csomópontját, a pozsonyi hídfőre vonatkozó indítványt azonban nem tartotta megalapozottnak, s ismételten elutasította, hogy a csehszlovák állam területét a Dunától délre is kiterjesszék. Amint azt a Külügyminiszterek Tanácsának indoklása leszögezte, „e térségben a folyó a lehető legjobb határ a két part menti állam között”. A külügyminiszterek döntését június 12-én a Négyek Tanácsa is elfogadta. (Gerő [1989], 150–153. p.; Romsics 2001, 149–150. p.)

4. A korridor-terv végleges elvetése

1919 júniusában reális esélye volt annak, hogy a békekonferencia elutasítja mind a korridorra, mind pedig a hídfőállásra vonatkozó csehszlovák tervet, s Pozsony térségében is a Duna fogja képezni a csehszlovák–magyar államhatárt. A csehszlovák diplomácia azonban ezek után sem adta fel a hídfő megszerzéséért folytatott küzdelmét, s igyekezetét végül is siker koronázta. A csehszlovák igények újbóli felvetésére és részleges kielégítésére az osztrák békeszerződésről és az osztrák–magyar határról folyó vita adott lehetőséget. Az osztrák politika már a Monarchia széthullásával párhuzamosan érdeklődni kezdett Nyugat-Magyarország iránt, s az osztrák ideiglenes alkotmányozó nemzetgyűlés Német-Ausztria határaitól elfogadott 1918. november 22-i államnyilatkozatában bejelentette igényét négy nyugat-magyarországi vármegye – Pozsony, Moson, Sopron és Vas vármegye – német településterületére is. (Soós 1971, 11–12. p.)

Az osztrák fél 1919 júniusáig hivatalosan nem kérte, vesztes államként nem is kérhette a békekonferenciától az igényelt terület hovatartozásának megvizsgálását, az Ausztria számára június 2-án átnyújtott előzetes békeszerződés-feltételek így az osztrák–magyar határt a két állam 1867 óta fennálló határaitban állapították meg. (Bericht 1919, 44–70. p.) A Karl Renner kancellár által vezetett osztrák békedelegáció a békefeltételekre több jegyzékben válaszolt. Június 16-i jegyzékében történelmi, gazdasági és földrajzi érveket felsorakoztatva hivatalosan is bejelentette igényét Nyugat-Magyarország németek által lakott területeire. Az osztrák igény a szláv korridor tervénél mérsékeltebb és etnikailag is megalapozottabb volt, s a Moson – Sopron – Kőszeg – Szentgotthárd vonaltól keletre húzta volna meg az új osztrák–magyar határt. (Soós 1971, 22–23. p.; Bericht 1919, 128–163. p.)

A Német-Ausztria Pozsony alatti megjelenésétől tartó, s az Adriára való kijutást veszélyeztetve látó csehszlovák delegáció július 3-án jegyzékben tiltakozott Nyugat-Magyarország Ausztriához csatolása ellen. Edvard Beneš és Karel Kramář jegyzéke emlékeztetett a csehszlovák korridor-javaslatra, miszerint a területet részben a csehszlovák, részben a délszláv állam kapja, vagy semlegesítsék és helyezték a Népszövetség ellenőrzése alá. Felhívta a figyelmet arra, hogy az igényelt terület átadásával Ausztriának osztrák kézre kerülne mindkét vasútvonal, amely Csehszlovákiát összeköti az Adriával, ez pedig veszélybe sodorhatná kijutását a tengerhez. Végül reményét fejezte ki, hogy ha a békekonferencia az eredeti csehszlovák kívánságot nem teljesíti is, azt a megoldást sem választja, hogy a területet Ausztriának vagy Magyarországnak ítéli, amivel nyilván a kérdéses terület semlegesítésének és népszövetségi ellenőrzés alá helyezésének a lehetőségére utalt.¹²

Noha a nagyhatalmak az osztrák igények túlnyomó többségének teljesítéséhez hozzájárultak, a csehszlovák delegációnak francia kezdeményezésre mégis sikerült két eredményt elérnie. Egyrészt Magyarországnál hagyták az Oroszvár–Csorna-vasútvonalat, így kívánva biztosítani, hogy Csehszlovákia kijutása az Adriára ne függjön kizárólag Ausztriától. Másrészt a Duna jobb partján fekvő Pozsonyligetfalut és közvetlen környékét stratégiai jelentőségű vasútállomása miatt (itt volt a Pozsony–Zágráb- és a Pozsony–Bécsújhely-vasútvonalak találkozási pontja) nem csatolták Ausztriához, de nem hagyták meg Magyarországnál sem, hanem Csehszlovákiának juttatták. Ez ellen elsősorban a korridor-gondolat burkolt megvalósításától tartó olasz delegáció emelte fel a szavát, s előbb Pozsonyligetfalut Magyarországnál hagyását, majd pedig a hídfő nemzetközi ellenőrzés alá helyezését szorgalmazta. Az olasz javaslat azonban a többi nagyhatalom ellenállásán megbukott, a Legfelsőbb Tanács így végül 1919. július 10–11-i ülésén hozzájárult a Duna jobb parti csehszlovák hídfőállítás létrehozásához azzal a megkötéssel, hogy az demilitarizált állapotban maradjon. A Magyarországtól elcsatolt terület egy részén így végül mégis megvalósult a csehszlovák delegáció által igényelt pozsonyi hídfő, még ha

12 AMZV, f. PA, kn. 5., č. 379; Falk 1938, 74–75. p.

nem is az eredetileg elképzelt, Fertő-tóig terjedő, hanem annál jóval kisebb területen. (Falk 1938, 78–79. p.; Soós 1971, 24–25. p.; Romsics 2001, 156. p.)

Ugyanezekben a napokban módosította a békekonferencia az 1919 tavaszán megállapított jugoszláv–magyar országhatárt is. A Román és Jugoszláv Ügyek Bizottsága március 18-án jóváhagyott, majd április 6-án a Legfelsőbb Tanács elé terjesztett javaslata még azt a véleményt fogalmazta meg, hogy a két ország határa a Dunántúlon a Dráva fő ágának sodorvonalát, majd a Mura torkolatától kezdődően a Mura sodorvonalát kövesse az osztrák határig. Tehát amíg a bizottság a túlnyomórészt horvát lakosságú Muraközt a délszláv államnak ítélte, a Szentgotthárd és a Mura közötti ún. Vendvidéket Magyarországnál hagyta. (Ádám–Ormos 1999, 214., 270. p.)

A javaslatot május 8-án a Külügyminiszterek Tanácsa, majd május 12-én a Legfelsőbb Tanács is vita nélkül elfogadta. A megállapított határral elégedetlen délszláv delegáció azonban ezt követően május és június folyamán több memorandumban kérte a Vendvidék, valamint a Drávaköz és Baja környékének Jugoszláviához csatolását, s törekvését végül részleges siker koronázta. A Legfelsőbb Tanács amellett, hogy a délszláv államnak ítélte a Drávaközt, július 9-én előzetes, majd augusztus 1-jén végleges döntést hozott egy, a Murától északra fekvő terület Jugoszláviához csatolásáról. (Romsics 2001, 156–157. p.; Hornyák 2020, 160–161. p.) A csaknem Szentgotthárdig felnyúló, háromszög alakú terület a későbbiekben a Muramellék, majd Muravidék megnevezést kapta.

A csehszlovák és a délszláv államot összekötni hivatott korridor helyett tehát végül mindkét államnak egy-egy kisebb területet sikerült megszereznie, anélkül, hogy a kettőt bármiféle folyosóval összekötötték volna: Pozsonyligetfalu, illetve a pozsonyi hídfő a csehszlovák, a Muravidék a délszláv állam része lett. A két terület elfoglalására a magyar tanácskormány bukását követő zavaros nyugat-magyarországi helyzetet kihasználva került sor. A Muravidék jugoszláv katonai megszállása 1919. augusztus 12-én kezdődött, s pár napon belül be is befejeződött. Csaknem ezzel egy időben ment végbe a pozsonyi hídfő csehszlovák birtokbevétele, amely augusztus 14-nek hajnalán egy gyors katonai rajtaütéssel néhány óra leforgása alatt megtörtént. (Zsiga 1996, 76. p.; Fogarassy 1995, 42–51. p.) A csehszlovák állam Adriára való kijutását az 1920. június 4-én aláírt trianoni békeszerződés garantálta. Magyarországnak a békeszerződés 306. cikkelyében egyrészt a Sopron – Szombathely – Murakeresztúr, másrészt a Hegyeshalom – Csorna – Hegyfalva – Zalabér – Zalaszentiván – Murakeresztúr vonalon biztosítania kellett a csehszlovák vonatok szabad áthaladását Pozsonyból Fiuméba. (Gerő [1989], 242–243. p.)

A békekonferencia 1919. júliusi döntései, a nyugat-magyarországi területsáv Ausztriának ítélése egyúttal a korridor-terv végleges elvetését is jelentette. Mindez ugyanakkor nem akadályozta a csehszlovák és a délszláv politikai és katonai köröket abban, hogy alkalmanként ismét fontolóra vegyék a térség katonai akcióval történő birtokbavételének lehetőségét. Csehszlovák részről már 1919 nyarán, a magyar Vörös Hadsereg északi hadjárata során felmerült a tervezett korridor területének közös csehszlovák–délszláv megszállása. Amint azt a belgrádi csehszlovák követ június 10-i

jelentése megfogalmazta, „tán ez az utolsó lehetőség a korridor létrehozására”. (Dejmek–Kolář 2001, 356–357. p.; Simon 2019, 167. p.) A nagyhatalmak hozzájárulásának hiánya és a tanácskormány bukása azonban végül elejét vette a tervezett katonai fellépésnek.

A későbbiekben az Ausztriának ítélt terület átadásának elhúzódnása, a nyugat-magyarországi felkelés és IV. Károly restaurációs kísérletei szolgáltattak alkalmat a korridorral kapcsolatos elképzelések újbóli felelevenítésére. A csehszlovák és a délszláv kormány IV. Károly első visszatérési kísérletekor, 1921 márciusában egy ultimátumot is megfogalmazott, amelyben Nyugat-Magyarország megszállásával fenyegetőzött, az ultimátum átadására azonban a nagyhatalmak közbelépése nyomán végül nem került sor. A második puccskísérletkor, 1921 októberében Prága és Belgrád ismét elővette a tervet, azt azonban a nagyhatalmak újból elvetették. (Ormos 1990, 169–174. p.; Kolnhofer 2010, 271–272. p.; Tóth 2012, 105., 107. p.) Az időről időre felmerülő korridor-tervek ezzel 1921 végére végérvényesen lekerültek a napirendről.

Felhasznált irodalom

Levéltári források

Archiv Ministerstva zahraničních věcí ČR, Praha (Cseh Köztársaság Külügyminisztériumának Levéltára, Prága)
fond Mírová konference v Paříži a reparace 1918 – 1938
fond Pařížský archiv

Internetes forrás

Digitální knihovna. <https://www.psp.cz/eknih/>

Szakirodalom

Ádám Magda–Ormos Mária (összeáll. és szerk.) 1999. *Francia diplomáciai iratok a Kárpát-medence történetéről 1918–1919*. Budapest, Akadémiai Kiadó.

Beneš, Edvard 1931. *Světová válka a naše revoluce. III. Dokumenty*. Praha, Čin a Orbis, 3. vydání.

Beneš, Edvard 1995. *Zúzzátok szét Ausztria-Magyarországot. A cseh-szlovákok áldozatának történelmi bemutatása*. Szeged, JATE Történész Diákkör.

Bericht über die Tätigkeit der deutschösterreichischen Friedensdelegation in St. Germain-en-Laye 1919. I. Band. Wien, Deutschösterreichische Staatsdruckerei.

Chervin, Arthur 1919. *De Prague a l'Adriatique*. Paris, Berger-Levrault.

Čuček, Filip 2016. K zgodovini češkoslovaško-jugoslovanskega koridorja (češko-slovenski zorni kot). *Zgodovinski časopis*, 70. št. 1–2. 206–225. p.

Cvijić, Jovan 1919. *Frontière septentrionale des Yougoslaves*. Paris, [k. n.].

Danyilevszkij, Nyikolaj 2004. Oroszország és Európa. In Ljubov, Siselina–Gazdag Ferenc (szerk.): *Oroszország és Európa. Orosz geopolitikai szöveggyűjtemény*. Budapest, Zrínyi Kiadó, 71–144. p.

- Dejmek, Jindřich–Kolář, František (k vydání přípr.) 2001. *Československo na pařížské mírové konferenci 1918 – 1920. Svazek I. (listopad 1918 – červen 1919)*. Praha, Ústav mezinárodních vztahů.
- Denis, Ernest 1915. *La guerre. Causes immédiates et lointaines. L'intoxication d'un peuple. Le traité*. Paris, Librairie Delagrave.
- Falk, Emmerich 1938. *Das Burgenland im Blickfeld tschechischer Großherrschaftspläne*. Stuttgart, Kohlhammer Verlag.
- Fogarassy László 1995. *Ligetfalú és a pozsonyi hídfő története*. Pozsony/Bratislava, Madách-Posonium.
- Galandauer, Jan 1988. *Vznik Československé republiky 1918. Programy, projekty, perspektivy*. Praha, Svoboda.
- Gerő András (összeáll.) [1989]. *Sorsdöntések*. Budapest, Göncöl Kiadó.
- Glant Tibor (szerk.) 2020. *Az Egyesült Államok útja Trianonhoz. Az Inquiry és Magyarország jövője, 1917–1918. Források*. Budapest, MTA Bölcsészettudományi Kutatóközpont Történettudományi Intézet.
- Goldinger, Walter–Binder, Dieter A. 1992. *Geschichte der Republik Österreich 1918–1938*. Wien–München, Verlag für Geschichte und Politik–R. Oldenbourg Verlag.
- Gulyás László 2006. A magyar–szlovák határ kérdése a versailles-i békekonferencián (2. rész). *Fórum Társadalomtudományi Szemle*, 8. évf. 3. sz. 129–144. p.
- Gulyás László 2007. Vezető csehszlovák politikusok Közép-Európa-felfogása 1914 előtt. *Valóság*, 50. évf. 12. sz. 27–42. p.
- Gulyás László 2008. Vezető csehszlovák politikusok Közép-Európa-felfogása. 2. rész: 1914–1918. *Valóság*, 51. évf. 1. sz. 50–68. p.
- Gulyás László–Tóth István 2004. Karel Kramař Közép-Európa terve (1914). *Regio*, 15. évf. 4. sz. 99–111. p.
- Hornyák Árpád 2020. A magyar–jugoszláv határ megvonása. A magyar határral kapcsolatos jugoszláv politika 1918–1921 között. In *Pontes. A PTE BTK Történettudományi Intézetének Évkönyve* 3. Pécs, PTE BTK Történettudományi Intézet, 153–170. p.
- Houdek, Fedor 1931. *Vznik hraníc Slovenska*. Bratislava, Prúdy.
- Hronský, Marián 2011. *Trianon. Vznik hraníc Slovenska a problémy jeho bezpečnosti (1918 – 1920)*. Bratislava, Veda.
- Juhász Balázs (vál.) 2018. *Trianon és az olasz diplomácia. Dokumentumok a békeszerződés előkészítéséről 1919–1920*. Budapest, MTA Bölcsészettudományi Kutatóközpont Történettudományi Intézet.
- Kolnhofer Vince 2010. Adalékok a nyugat-magyarországi (szláv) korridor történetéhez. *Savaria. A Vas megyei múzeumok értesítője* 33. Szombathely, Vas Megyei Múzeumok Igazgatósága, 269–273. p.
- Kuffner, Hanuš 1918. *Náš stát a světový mír*. Praha, Springer.
- Lakatoš, Joso 1919. *Jugoslavija u svjetlu statistike*. Zagreb, Vlastita naklada.
- Leger, Louis 1917. *Le Panslavisme et l'Intérêt français*. Ernest Flammarion.
- Lloyd George, David 1972. *Memoirs of the Peace Conference*. Vol. II. New York, Howard Fertig.
- Masaryk, G. Tamás 1923. *Az új Európa. A szláv álláspont*. Košice, Globus.
- Masaryk, Tomáš Garrigue 1990. *A világforradalom 1914–1918*. Budapest, Európa Könyvkiadó.
- Nicolson, Harold 1933. *Peacemaking 1919*. London, Constable & Co Ltd.
- Ormos Mária 1983. *Padovától Trianonig 1918–1920*. Budapest, Kossuth.
- Ormos Mária 1990. *Civitas Fidelissima. Népszavazás Sopronban 1921*. Győr, Gordiusz Kiadó.

- Petranská Rolková, Natália 2014. *Zápisnice Klubu slovenských poslancov I (1918 – 1919)*. Bratislava, Národná rada Slovenskej republiky.
- Raschhofer, Hermann (Hrsg.) 1938. *Die tschechoslowakischen Denkschriften für die Friedenskonferenz von Paris 1919/1920*. Berlin, Institut für ausländischen öffentlichen Recht und Völkerrecht.
- Romsics Ignác 2001. *A trianoni békeszerződés*. Budapest, Osiris.
- Schlag, Gerald 2001. *Aus Trümmern geboren... Burgenland 1918–1921*. Eisenstadt, Burgenländisches Landesmuseum.
- Simon Attila (szerk.) 2019. *Csehszlovák iratok a magyar-szlovák államhatár kijelöléséhez (1918–1920)*. Budapest, MTA Bölcsészettudományi Kutatóközpont Történettudományi Intézet.
- Šolle, Zdeněk 1994. *Masaryk a Beneš ve svých dopisech z doby pařížských mírových jednání v roce 1919. II*. Praha, Archiv AV ČR.
- Soós Katalin 1971. *Burgenland az európai politikában (1918–1921)*. Budapest, Akadémiai Kiadó.
- Tóth Imre 2012. Nyugat-Magyarország és a korridor kérdése. In Payrits Ferenc (szerk.): *Regionális Tanulmányok. Regionalne Studije. Regionale Studien. Studia Regionalis IV*. Sopron, PannonIQm, 101–109. p.
- Völgyesi Zoltán 2017. „Impériumváltás” elleni tiltakozások a Felvidéken 1918 végén (I. rész) *Archívnet*, 17. évf. 5. sz. <https://archivnet.hu>
- Vranješ-Šoljan, Božena 1992. Pitanje takozvanog gradišćanskog koridora – hrvatsko gledište. *Radovi. Zavod za hrvatsku povijest Filozofskog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu*, Vol. 25. No. 1. 73–84. p.
- Zsiga Tibor 1996. *Muravidéktől Trianonig*. Lendva, Magyar Nemzetiségi Művelődési Intézet.

ÁRPÁD POPÉLY

„AUDACIOUS AND INDEFENSIBLE.” ADDITIONS TO THE HISTORY OF THE SLAV CORRIDOR

At the Paris Peace Conference in 1919, one of the demands put forth by the Czechoslovak delegation was the creation of the so-called Slav Corridor. The two hundred kilometres long and seventy-five kilometres wide strip designed to connect Czechoslovakia and Yugoslavia was meant to be formed from a part of the territory of four counties in western Hungary (Moson, Sopron, Vas and Zala counties). Its creation would have ensured the access of Czechoslovakia to the Adriatic Sea, and a coherent chain of Slav states could have been established in the area between the Baltic and Adriatic Seas. This study describes the genesis of the idea of the corridor, the various Czechoslovak (and Yugoslav) plans drawn up in connection with it, and the negotiations about the issue at the peace conference. The French delegation supported the plan of the corridor, but the American, British and Italian delegations rejected it because it was considered ethnically indefensible (the area was mainly inhabited by Germans and Hungarians) and was seen as a manifestation of pan-Slavic aspirations.