

A vasút funkciói és társadalmi, gazdasági hatásai Magyarországon 1920-ig

A vasút két alapfunkciója – a személy- és áruszállítás – feltalálása és első vonalainak hazai kiépítése után, már a 19. század elején kialakult. Bár kezdetben a teherforgalom volt fontosabb, de a vasút az emberek utaztatásában is fokozatosan szerepet vállalt. A vasút magyarországi megjelenésének és az 1920-ig tartó fejlődésnek több érdekes állomását tekintti át az írás.

DOI 10.24228/KTSZ.2017.4.5

Dr. Horváth Csaba Sándor

Széchenyi István Egyetem, Apáczai Csere János Kar, Bölcsészettudományi és Humán erőforrás-fejlesztési Tanszék

e-mail: horvath.csaba@sze.hu

A tanulmány célja a vasút funkcióinak és hatásainak vizsgálata 1920-ig. Az elméleti fejtegetés végső időhatára azért esett 1920-ra, mert Trianon után nemcsak az ország területének, hanem vasúthálózatnak is 2/3-át veszítettük el. A magyar vasúti rendszer 1920-ig gyarapodott, majd ezt követően a megmaradt vonalak „életben tartása” élvezett prioritást, és ez sok csonka- és zsákvonaltörténetének végét jelentette. Izgalmas tehát megvizsgálni, hogy a vasút Trianonig milyen funkciókkal bírt és milyen gazdasági és társadalmi hatásai voltak. Fontos, hogy a kötöttpályás közlekedési eszköz történetét komplex módon vizsgáljuk, amelyet lehetővé tesz az azóta eltelt idő és a források, illetve feldolgozások sokasága, jóllehet még kevés ilyen szaktudományos munkával rendelkezünk.

A vasút elődjének a már 16. században megjelenő, fa nyompályán közlekedő kocsik tekinthetők.¹ Ezzel elindult a kötött pályán mozgó eszköz története, amely kezdetben kizárólagosan csak ipari és áruszállítási célból jött létre. Az ezzel kapcsolatos első forrás 1550-ben

látott napvilágot Sebastian Münster tollából „*Cosmographia universa*” címmel. A szerző ebben a munkában bemutatja, hogyan továbbítottak kocsikat az elzászi Leberthalbányában létrehozott fa nyompályán.² A fejlődés ezután sem állt meg, hiszen a 18. század végére a bányából szenet szállító csilléket lóval, majd a napóleoni háborúktól egyre inkább gőzmozdonyokkal húzták. A „vasszekér” áruszállító funkciója mellett az emberek hamar rájöttek arra is, hogy vasutat – meghajtástól függetlenül – más termék-, illetve személyszállításra is igénybe lehet venni.³ A vaspályák széles körben történő hasznosítása először a közforgalmú lóvasutak elterjedésének kedvezett.⁴ Az első ilyen az 1801. május 1-jén megnyíló, London mellett Croydon és Wandsworth között megépült Surrey vasút volt. Aznap a ló vontatta szerelvény már 50 utast szállított.⁵

Az első gőzvonatvasút 1825-ben Stockton és Darlington között (lásd: 1. ábra) átadták a forgalomnak. Ez a szerelvény a kezdetekkor vegyes kocsikkal közlekedett, tehát a személy- mellett a teherkocsik is megtalálha-

¹ Zelovich Kornél: *A magyar vasutak története*. Bp., Németh József Technikai Könyvkereskedése, 1925. (A továbbiakban: Zelovich 1925.) 10-11. p.

² Czére Béla: *A vasút története*. Bp., Corvina Kiadó, 1989. (A továbbiakban: Czére 1989.) 9-10. p.

³ Schivelbusch, Wolfgang: *A vasúti utazás története. A tér és az idő iparosodása a 19. században*. Bp., Napvilág Kiadó, 2008. (A továbbiakban: Schivelbusch 2008.) 11. p.

⁴ Czére 1989. 14. p.

⁵ Tanel, Franco: *A vasút története. A gőzmozdonyoktól a gyorsvasútig*. Bp., Geographia Kiadó, 2007. (A továbbiakban: Tanel 2007.) 21. p.

tók voltak benne.⁶ Így hamar megjelent a vasút második alapfunkciója, a személyszállítás is.

A vasút fejlődése Magyarországon is hasonló utat járt be. A források arra utalnak, hogy hazánkban ugyanúgy alkalmazták a fapályán közlekedő csilléket, mint tőlünk nyugatra. A Hunyad megyei Brádon a 12 apostol-bányában a bányászok még a 19. század végén is használtak ilyet.⁷ Az első sikertelen lebegővasúttal való kísérletezés után, 1846-ban adták át a forgalomnak a Pozsony és Nagyszombat közötti lóvasutat.⁸ Még ugyanebben az évben megindult a közlekedés az első hazai gőzüzemi vonalon, Pest és Vác (lásd: 2. ábra) között.⁹ E szerelvényeknek a kezdetekkor csak személyszállítási funkciója volt, de hamarosan az áruk gyors és olcsó mozgatására is igénybe vették.¹⁰ A kötőpályás közlekedési eszközt a későbbiek során egyre szélesebb körben kezdték el használni, amely az évek múlásával funkcióinak differenciálódását, specializálódását és bővülését eredményezte.

A vasút megjelenésekor kialakult két alapfunkció az idők folyamán egyre inkább specializálódott. A teherszállításon belül a kezdetekkor már a kereskedelmi és ipari jellegű funkció dominált. A magyar vasútfejlesztés fő mozgatórugója is a kereskedelmi és ipari igények kielégítése volt. Erre Széchenyi a „*Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről*” című munkájában hívta fel a figyelmet: „*a cél az ipart a termények olcsó elszállítása által fölélesztetni*”.¹¹ Ennek eredményeként indult el az ország vasúthálózatának kialakítása, amely a többször változó hatalmi viszonyok miatt újra

és újra más koncepciókon nyugodott. Az eszköz hazánk vasúttal rendelkező részein a funkciói miatt komoly hatást gyakorolt a gazdasági és társadalmi életre is, hiszen népesség-, életmód- és területbeli kiegyenlítődést eredményezett. Ennek a következménye, hogy eltűnt az éhínség Magyarországon a vasúton való, nagyobb volumenű, olcsóbb és gyorsabb élelmiszerszállítás megindulásával.¹² Robert Fogel nyomán is tudjuk, hogy a vasút elsődleges és igazi hatása az alacsonyabb szállítási költségek mellett – elsősorban – a mezőgazdasági termékek könnyebb, gyorsabb és egyenletesebb elosztása volt. Ezt hívta ő „társadalmi megtakarításnak”, amellyel a vasút az USA-ban csökkentette az inter- és intraregionális szállítás költségeit. A vasút egy területen való kiépülése tehát a gazdasági lehetőségek megváltozását idézte elő. A vasutak megjelenése tovább mélyítette a gazdasági élet átstrukturálódását. Új területeket kapcsoltak be a gazdasági élet fő vérkeringésébe, illetve lehetővé tették a lakosság átcsoportosulását.¹⁴ Ezen felül megkezdődött az egyes társadalmi csoportok egymáshoz való közeledése, az életfunkciók térbeli kiterjedése, növekedett az élet intenzitása és a kultúra színvonala, az embercsoportok térbelileg átrendeződtek.¹⁵ A vasútnak árnyellő hatása is volt.¹⁶ Az új szárazföldi közlekedési eszköz megkönnyítette és meggyorsította a vásárokba és a munkába járást, mivel növekedett az egy nap alatt bejárható távolság. Új területi központok alakultak ki, a települések átrendeződtek és nagyvárosok jöttek létre¹⁷, amelyek induktorai a gazdasági és területi alapon létrejött vasutak voltak. Az új közlekedési csomópontok sok város kialakulásához vagy rohamos fejlődéséhez járultak hozzá.¹⁸ Ilyetén

⁶ Majdán János: A „vasszekér” diadala. A magyarországi vasútépítés 1914-ig. Bp., Kossuth Kiadó, 1987. (A továbbiakban: Majdán 1987.) 7. p.

⁷ Zelovich 1925. 11. p.

⁸ Mezei István (szerk.): A 150 éves magyar vasút 1846–1996. Bp., MÁV Rt., 1996. (A továbbiakban: Mezei 1996.) 11. p.

⁹ Majdán 1987. 34. p.

¹⁰ Mezei 1996. 299. p.

¹¹ Gróf Széchenyi István: A magyar közlekedési ügyről. Bp., Könyvértékesítő Vállalat, cop. 1987. 17. p., Majdán János: A megvalósulásra váró gondolatok – gróf Széchenyi István aktualitása. In: Lendvai Tamás: Gróf Széchenyi István mindennapjai – Emlékképek a naplóból. Sopron, Győr-Ménfőcsanak Megyei Múzeumok Igazgatósága, 2011. 6-9. p.

¹² Czére Béla: A közlekedés, mint társadalomformáló tényező. In: Közlekedési Közöny, 1947. április 20. 16. szám, 138-140. p., 1947. április 27. 17. szám, 146-148. p. (A továbbiakban: Czére 1947.) 146. p.

¹³ Fogel ezzel egyúttal cáfolta a Rostow által megfogalmazott (szakasz)elméletet, amely szerint a vasútnak döntő érdeme volt USA gazdaságának fejlődésében. Szerinte ugyanis a hagyományos szállítási utak is elégnék bizonyultak volna ehhez. In: Fogel, Robert: Railroads and American economic growth: Essays in econometric history. Baltimore, The John Hopkins Press, 1964. 208-237. p.

¹⁴ Berend T. Iván – Ránki György: Európa gazdasága a 19. században. 1780–1914. Bp., Gondolat Kiadó, 1987. (A továbbiakban: Berend 1987.) 120. p.

¹⁵ Czére 1947. 146-147. p.

¹⁶ Forró Lajos: A vasutak, mint a modern társadalom és gazdasági élet megalapítói. In: Vasúti és Hajózási Hetilap, 1909. február 12. 7. szám, 62-64. p., 1909. február 20. 8. szám, 75-76. p. (A továbbiakban: Forró 1909.) 63. p.

¹⁷ Czére 1947. 147. p.

¹⁸ Berend 1987. 119. p.

módon a vasút a területfejlesztési politikára is nagy hatást gyakorolt. Az új közlekedési eszköz kiépítése így egy terület más vidékkel és piaccal való összekapcsolását eredményezte, amely serkentőleg hatott az iparosodására és fejlődésére. Ez azonban nem kedvezhetett mindenkinek, hiszen volt olyan település, gazdaság, amelyet a vaspálya elkerült, és emiatt nem tudott élni a lehetőségekkel, sőt ez gyakran a gazdasági vérkeringésből való kikerülést hozta. A korszakban a vegyes szerelvények domináltak, mindemellett voltak csak ipari vasutak is, ilyen pl. a mohácsi-pecsi¹⁹ és oravica-báziási²⁰ vasút.

Katus kutatásaiból tudjuk, hogy az eszköz megjelenése megelőzte hazánkban az industrializáció szélesebb kibontakozását, az iparosodás és a modern tőkés mezőgazdaság kifejlődésének is szükséges előfeltétele volt.²¹ Így levonható következtetésként: a „vasszekér” elterjedésének első periódusában a kötőtpályán történő teherszállításon belül két specializált funkció – a kereskedelmi és az ipari – játszotta a domináns szerepet. E funkciók a vasút megjelenésétől kezdve gyakorlatilag egymás mellett léteztek. Ebben a vállalatok, tudatos vasútfejlesztési politikájukkal a kezdeményezők voltak: a lóvasutat üzemeltető Pozsony-Nagyszombati Első Magyar Vasúttársaság²², majd a gőzmeghajtású vontatójárműveket üzemeltető Magyar Középponti Vaspályatársaság.

A magyar forradalom és szabadságharc leverése után a vasutak az Osztrák Államvasút tulajdonába kerültek, és e kincstári vállalat volt 1855-ig a fő építető és üzemeltető.²³ A Habsburg Birodalom államcsődje, majd a magyarokkal megkötött kiegyezés után megkasodott a társaságok száma, és ekkor alakult meg a Magyar Királyi Államvasutak (a későbbi MÁV) is.²⁴

A kötőtpályás közlekedési eszköz ipari funkciói a keskeny nyomtávolságú közforgalmú vasutaknál is kitapinthatók. A kiegyezés után közvetlenül megnyitott kisvasutak az ipari, erdő- és mezőgazdasági termékek szállítására rendezkedtek be, s elterjedésüknek a bányák és vasipari üzemek gyors növekedése is kedvezett. A Brennbergi Kőszénbánya Társulat által 1868-ban létesített 790 milliméter nyomtávolságú lóvasút (lásd: 3. ábra) volt az első a sorban, amely a Soproni-hegységből Ágfalva állomásig szállította az árukat. Az 1869-ben Diósgyőrben megépített, a perecsei szénbányákat a vasgyárral összekötő üzemi vasút is hasonló volt.

A nehéz kocsikat először lovak vontatták, majd 1870-ben átálltak gőzüzemű meghajtásra.²⁵ A keskeny nyomtávolságú vasutak új perspektívát jelentettek a hazai vasútépítésben. Különösebb szabályok nélkül és olcsón lehetett azokat létrehozni, emellett kiválóan kiszolgálták az ipari igényeket. A korszakot már a tudatos vasútfejlesztési politika jellemezte. Az új közlekedési eszköz kereskedelmi és ipari funkciója domborodott ki leginkább. Az iparosodásra serkentőleg hatott, de a piacok átrendeződését is eredményezte. Ezek voltak a teherszállítás alapfunkcióinak specializált formái.

Ezzel egy időben jelentkezett a vasútnak egy másik hatása: az életmódhoz kötődő szolgáltatások elterjedése, amelynek keretében újfajta szokások honosodtak meg, addig nem ismert és használt eszközök, tárgyak jelentek meg a mindennapi életben. A posta már a 17. században megindult Magyarországon, majd a 18. századra kialakult az egész országot behálózó rendszere.²⁶ A rossz utak azonban megakadályozták a fejlődését, ennek következtében lassúságára, drágaságára és megbízhatatlanságára joggal panaszkodtak a kortársak.²⁷ Új szállítási alternatívaként jelent

¹⁹ Az 1857. május 2-án megnyitott vonal kezdetben kizárólag a Pécs környéki szénbányáknak a mohácsi Duna-kikötővel való összekapcsolását szolgálta, melyet a Duna Gőzhajózási Társaság tartott üzemben. Frisnyák Zsuzsa: A magyarországi közlekedés krónikája 1750–2000. Bp., História – MTA Történettudományi Intézete, 2001. 42. p., Huszár Zoltán: A 150 éves Mohácsi–Pécsi Vasút története alapításától a 19. század végéig. In: Tudásmenedzsment, 2007. 2. szám, 98–107. p., Czére 1989. 90. p.

²⁰ A vonalon a közlekedés 1854-ben indult meg. A Krassói-érchegeység bányatermékeit a nagy kiterjedésű erdők fáit továbbították ezen keresztül a báziási Duna-kikötőbe. In: Majdán 1987. 62. p.

²¹ Katus László: Szállítási forradalom Magyarországon a 19. században. In: Lengvári István (szerk.): In memoriam Barta Gábor. Tanulmányok Barta Gábor emlékére. Pécs, JPTE TK Kiadó Iroda, 1996. 390. p.

²² Czére 1989. 77. p.

²³ Mezei 1996. 23. p.

²⁴ Csiba József – Koltai Mariann – Mezei István (szerk.): A 125 éves MÁV 1868–1993. Bp., MÁV Rt., 1993. 19. p.

²⁵ Mezei 1996. 359. p., Jéger Gábor: Keskeny nyomtávolságú vasutak a Pécsi Üzletvezetőség/Igazgatóság területén. In: Imre Lászlóné – Majdán János (szerk.): Mozaikok a pécsi vasútigazgatás 100 éves történetéből. Pécs, MÁV, 2013. 22–24. p.

²⁶ Majdán János: A közlekedés története Magyarországon 1700–2000. Pécs, Pro Pannonia, 2014. 8–9. p.

²⁷ Mezei István – Somody Árpád (szerk.): Fejezetek a 150 éves magyar vasút történetéből 1846–1996. Bp., MÁV Rt., 1996. (A továbbiakban: Mezei–Somody 1996.) 8. p.

meg a vasút. Mivel Magyarországon a vasutak nagy része állami kamatbiztosítást élvezett, ezért a szerződések alapján kötelesek voltak a postát ingyen szállítani.²⁸ Az új eszköz biztonságos működtetése megkövetelte a távközlés fejlődését. Először az elektromos telegráfot alkalmazták az alagutaknál²⁹, nem sokkal később a távírók, majd végül a távbeszélők is megjelentek. Külföldön az új eszközök gyakorlati elterjedése már az 1840-es években elkezdődött, míg hazánkban ez csak az 1870-es évek elején jelentkezett.³⁰ A vasúti alkalmazása után a személyi és üzleti élet részévé váló hírközlőrendszer hamar nagy gazdasági jelentőségre tett szert.³¹ Innentől a vasút vitte a leggyorsabban a híreket, és a posta mellett a hírlapterjesztés is az új közlekedési eszközt használta. Így a nagyobb vidéki városokba már reggelre megérkezettek a fővárosi vagy a nagyvilági hírek, információk.³² E hatás is a vasút korai periódusában jelentkezett mind egyetemes, mind hazai vonatkozásban. A vasút egyre sokrétűbb funkciói miatt forradalmasította a közlekedést, de a távközlés fejlődését – ezzel a gyorsabb információáramlást és könnyebb kapcsolattartást – is magával hozta, serkentőleg hatva elterjedésére.

A következő specializált funkció megjelenése az 1870-es évekhez köthető, amikor első ízben használták a vasutat katonai mozgósítás céljából. Miután a berlini kongresszus 1878-ban összeült és döntött, a Monarchia felhatalmazást kapott Bosznia-Hercegovina okkupációjára.³³ A bevonulás a vasutakon keresztül realizálódott, sőt – a szerződésben vállaltaknak megfelelően – a magyar kormány kincstári pénzből megépítette a Budapest–Szabadka–Zimony–Belgrád fővonalat, megteremtve, a Balkán felé vezető vasúti összeköttetést.³⁴ Ez volt az első, de nem az utolsó kifejezetten katonai logisztikai célból megépített vasút Magyarországon. Már a kortárs Forró Lajos *A vasutak, mint a modern társadalom és gazdasági élet megalkotói* című tanulmányában megjegyzi,

hogy a hadügyet a vasutak teljesen átalakították, hiszen a hadviselés jellege és technikája általa alapjaiban megváltozott. A csapatfelvonulás és az összpontosítás lényegesen rövidebb időt vett igénybe, és az utánpótlás biztosítása sokkal könnyebben megoldhatóvá vált a vasúttal. Ez alapján Forró megállapította, hogy a vasút csökkenti a háború időtartamát³⁵, ami a későbbiekben gyakran nem bizonyult helytállóknak! Az viszont kijelenthető, hogy a vasút a gyors mozgósítás legfőbb eszköze lett.

A vasutakon a fővonalak kiépüléséig tartó első korszakban (1880/1884-ig) a teher- és személyszállítási két alapfunkció hamar megjelent, de az első primátusa elvitathatatlan. A teherszállítás specializálódása, ipari és kereskedelemi felhasználása, majd a személyszállítás jelentős változásokat okozott Magyarországon is, hiszen népeség-, életmód- és területbeli kiegyenlítődet generált, az iparosodás fontos előfeltétele volt. Megkezdődött a gazdasági élet átrendeződése, hozzásegített egyes szolgáltatások gyors elterjedéséhez, a postaszállítási fő eszközzé vált és a területfejlesztési politikát is meghatározta. A periódus végén megjelent egy újabb funkció, mivel a vasutat már katonai mozgósítására is használták, új távlatokat nyitva a hadviselésben. Az előzőekből látható, hogy a vasútnak már az építése első korszakában is a gazdasági mellett komoly társadalmi és stratégiai hatásai voltak.

A hálózat bővülése a helyi érdekű vasutak kiépülésének korszakával folytatódott, az 1880-as évektől, amikortól a Baross Gábor képviselte fejlesztési politika új specializált funkció megjelenését idézte elő. A későbbi miniszter a szállítás tarifáinak teljes megváltoztatását kezdeményezte. A vasút korábban drága utazási lehetőségnek bizonyult, ezért kevesen vehették igénybe. Baross szemei előtt az olcsóbb, de nagyobb forgalom elérése lebegett. A személy- és

²⁸ Csikvári Jákó: *A közlekedési eszközök. A vasutak, posták, távírdák és a gőzhajózás története. I–II. kötet, Bp., Franklin-Társulat Könyvnyomdája, 1882–1883. (A továbbiakban: Csikvári 1882–1883.) 216–217. p.*

²⁹ Schivelbusch 2008. 37. p.

³⁰ Mezei – Somody 1996. 241. p.

³¹ Schivelbusch 2008. 38. p.

³² Kaposi Zoltán: *Magyarország gazdaságtörténete. 1700–2000. Bp.–Pécs, Dialóg Campus Kiadó, 2002. 221. p.*

³³ Gergely András (szerk.): *Magyarország története a 19. században. Bp., Osiris Kiadó, 2005. 392. p.*

³⁴ Czéze 1989. 103. p., Majdán János: *Az Orient Expressz: a kelet–nyugati kapcsolat. In: Magyarország a (nagy)hatalmak erőterében. Tanulmányok Ormos Mária 70. születésnapjára. Szerk.: Fischer Ferenc – Majoros István – Vonyó József. Pécs, ISZE Integrál Egyetemi Kiadó, 2000. 407–419. p.*

³⁵ Forró 1909. 75. p.

áru fuvarozás díjai szignifikánsan csökkentek, és Baross megalkotta az ún. zónatarifa rendszerét, amely alapján nem kilométerenként, hanem szakaszonként szabta meg a szállítási költségeket.³⁶ A vállalkozás sikeresnek bizonyult, különösen a nagyobb távolságok, illetve a járás- és megyeszékhelyek elérhetősége területén.³⁷ A zónatarifa bevezetése a személyforgalomban mintegy hatszoros növekedést eredményezett, és Budapest fejlődésében is jelentős szereppel bírt.³⁸ Az új koncepció következtében számottevő területi átrendeződés játszódott le Magyarországon, mivel sokak számára megfizethető áron elérhetővé vált a vasúti utazás. A személy-, illetve az áruszállítás is megélné vált. Újabb specializált funkcióként fontos volt már ebben a korszakban a turizmus fellendülése, amely a vasúti hálózat nélkül nem történhetett volna meg.³⁹ Katus egy tanulmányában arra mutatott rá, hogy a személyforgalom 1890-es években indult gyors fejlődése szoros kapcsolatban állt a népesség mobilitását jelentősen megnövelő iparosodás és az urbanizáció fellendülésével.⁴⁰ Már a 19. század végén egyre többen választották az új közlekedési eszközt, hogy eljussanak egy-egy fürdőhelyre. Baross kezdeményezésére bevezették a nyaraló- és fürdőhelyekre szóló vasúti kedvezményeket. A MÁV és a Monarchia más vasúttársaságainak vonalain 33%-os kedvezményű jegyeket lehetett váltani az egyes fürdőhelyekre. Emellett megjelent a menettérti kedvezmény abban az esetben, ha az utas hat hét múlva (ez volt a kor átlagos nyaralási időintervalluma) indult vissza.⁴¹ Erre azért volt szükség, mert a fürdőkbe irányuló, olcsóbb omnibuszos közlekedés sok helyen – például Sopronban és Szombathelyen – komoly konkurenciát jelentett a vasútnak.⁴² Ezen felül a vasút segítette a turizmust a nyári menetrendekkel, és az időszakosan, közvetlenül a fürdőhelyek közelében megállóhelyek lé-

tesítésével.⁴³ A vasút hálózatának kialakulása átrendezte a hagyományos piaci funkciókat is. A 18–19. század során a vásárfunkciók felerősödése kiválasztotta a gazdasági központokat, míg a búcsú az elmaradottabb vidékek szokása maradt. Ezeken az eseményeken a termelőkön és az eladókon kívül a széles értelemben vett kereskedők is aktív szerepet játszottak. A vásárok jelentősége olyannyira nagy volt az ország élelmiszerellátásában, hogy a – vasúti – közlekedés igazodott ehhez is.⁴⁴ A vasútnál ez ún. kofavonatok, heti és nagyvásárookra külön szelvények, eseti járatok indítását jelentette. Az új szárazföldi közlekedési eszköz a munkába, iskolába, kórházba és különböző eseményekre való eljutást is megkönnyítette. Látható tehát, hogy a vasútnak inntól kezdve lesz egy specializált személyszállítási, turisztikai funkciója. A nyaralni szándékozók nagy előszeretettel választották hosszabb és rövidebb távolságra is a kedvezményesen igénybe vehető és gyors közlekedési eszközt. Emellett a vasút megjelenése a vásárba és munkába járást is elősegítette, megkönnyítette.

A vasút új értékeket és életmódbeli szokásokat is közvetített a lakosság felé. Itt elég, ha csak a fővonalak mentén fekvő települések lakóinak árucikkkel való ellátására, a polgári életforma gyors terjedésére, az „ünnepi öltözékben” való utazásra gondolunk. Akik egy helyi állomásra siettek azért, hogy vasúton utazhassanak, számos újszerűséget tapasztalhattak. Ilyen volt például a zúzott kövel, kavicssal leszórt, a nagy esőzések közepette is járható út. Az utast a pályaudvar előtt tágas tér fogadta, ahol – egy nagyobb vonzaskörzettel rendelkező település esetében – néhány szobás szálloda is épült.⁴⁵ Maguk az állomásépületek új vizuális élményt

³⁶ Majdán János: Baross Gábor győri tevékenysége. In: Majdán János: *Modernizáció – vasút – társadalom. Tanulmányok a vasútépítés hatásáról a 19–20. században.* Baja, Eötvös József Főiskola Kiadó, 2010. 97. p.

³⁷ Majdán János: A vasúti csomópontok dunántúli falvak és városok népességet növelő hatása. In: *A Dunántúl és a Kisalföld történeti földrajza.* Szerk.: Frisnyák Sándor – Tóth József. Nyíregyháza–Pécs, Nyíregyházi Főiskola Földrajz Tanszéke – PTE Földrajzi Intézete, 2003. 361–370. p.

³⁸ Czére 1989. 103. p.

³⁹ Kósa László: *Fürdőélet a Monarchiában.* Bp., Holnap Kiadó, 1999. (A továbbiakban: Kósa 1999.) 92. p.

⁴⁰ Katus 1996. 390. p.

⁴¹ Kósa 1999. 100. p.

⁴² Kalocsai Péter: *Városi tömegközlekedés a Nyugat-Dunántúlon 1867–1914.* Szombathely, Vasi Múzeumbarát Egylet, 2011. 89. p.

⁴³ Kósa 1999. 100. p.

⁴⁴ Kövér György: *Iparosodás agrárországban. Magyarország gazdaságtörténete 1848–1914.* Bp., Gondolat Kiadó, 1982. 85–87. p.

⁴⁵ Majdán János: A vasúti polgárosító hatása. In: Majdán János: *Modernizáció – vasút – társadalom. Tanulmányok a vasútépítés hatásáról a 19–20. században.* Baja, Eötvös József Főiskolai Kiadó, 2010. 124–126. p.

nyújtottak az utazni vágyóknak, hiszen a MÁV Magyarországon az 1870-es évektől tetszetős típustervek alapján építette azokat. Az indóházak előtt virágoskert, kút, árnyékszék; a teherforgalmat is lebonyolító állomásokon áruraktár, állatrakodó, mázsaház, őrház állt. A végállomásokon sok helyütt resti fogadta az utasokat. Itt többek között elterjedt a bécsi szellet, a fásírozott, a frissen csapolt sör, a málna- és eperszőrp, a Zwack Unikum kínálata. Az épületekbe belépve az emberek nagy hasonlóságot tapasztalhattak, mivel minden állomáson egyforma berendezéseket találtak. Újdonság volt a várótermekben elhelyezett vaskályha, a fali óra, az írott menetrend és a reklámok.⁴⁶ Emellett az egész utazás átalakult. Gyakran szoktak azzal a toposszal élni, hogy a vasút megjelenése a tér és az idő összezsugorodását eredményezte, hiszen kétszer-háromszor gyorsabb eszköz, mint a postakocsi. Ezzel az utazási szokások is megváltoztak, részint azért, mert sokkal gyorsabban lehet eljutni az egyik pontból a másikba, részint a köztes tér eltűnt. Csak az indulási és érkezési pont válik ismertté.⁴⁷ A vasút ismerve a gyors és olcsó utazás, amely abból fakad, hogy a szerelvények sebessége az évek múlásával folyamatosan növekszik, a kihasználtság és a tömeges szállítás miatt a díjak rendkívül kedvezőek a korábbi eszközökhöz képest.⁴⁸ Így az új szállítási mód elősegíthette a lokálisan távol lévő egyének (családok, családtagok, barátok, ismerősök) kapcsolattartását is.⁴⁹ A vasút az idő fogalmának a megváltozását eredményezte. A menetrendekben mindig az adott helyi idő alapján tüntették fel a vonat érkezését, azonban ez az egyre sűrűbbé váló közlekedés miatt sok bonyodalmat okozott. Így első ízben 1880-ban Angliában, majd máshol is a vasúti időt kezdték el standardként használni. Ennek nyomán 1884-ben egy washingtoni nemzetközi konferencián időzónákra osztották fel a világot, és ezzel végérvényesen megoldódott a probléma. Voltak viszont negatív hatások. A vasúti balesé-

tektől való félelem, a tájékozatlanságból adódó babonák sokhelyütt időlegesen visszavetették a még nagyobb elterjedését. A 19. század második felében a statisztikák már bebizonyították, hogy ez a legbiztonságosabb az akkori közlekedési módok közül.⁵⁰ A vasút amellelt, hogy egy város arculatát és struktúráját megváltoztatta, számos problémát eredményezett. Az urbánus élet körülményeire kedvezőtlen hatást gyakorolt azzal, hogy megnövekedett a zaj- és a károsanyag-kibocsátás szintje. A kezdetekben sokan tartották külső megjelenésüket tekintve visszataszítónak a mozdonyokat és a szerelvényeket.⁵¹ Ezek tökéletesen mutatják számunkra a vasút életmód- és mentalitásformáló szerepét, társadalomra gyakorolt hatásait, továbbá az egy-egy település infrastruktúrájának fejlődésére gyakorolt pozitív hatást is.

1918 után új időszak köszöntött be mind az ország, mind a vasút életében. Az első világháború végére kialakult Magyarország vasúthálózata Budapest központtal, amely az ország peremvidékeit a centrummal is összekapcsoló, centralizált struktúrát jelentett. A padovai fegyverszünet után a vasút adta a Monarchiát átalakító tervek egyik legfontosabb elemét. A cseh, szlovák, román, szerb politikusok mind-mind szem előtt tartották a vasúti pályák és a gördülőanyag jelentős részének megszerzését.⁵² Ennek következtében a Kárpát-medencére adaptált, teljesen kiépült, hazai kötőpályás hálózat megtartása illúzióvá vált. A külső hatalmi tényezők hatására felbomlott az eredeti, természetes térszerkezethez illeszkedő vasúti struktúra. Ez új dimenziót jelentett a hazai közlekedés életében. Az 1920. június 4-én aláírt trianoni békediktátum a hálózat 2/3-ad részét a szomszédos, új államoknak ítélte. Legalább ekkora a veszteség a gördülőanyagokat tekintve, amelyeket a román csapatok a bevonulásukkor megrongáltak és kisajátítottak⁵³, hiszen azok a szerződés alapján a győztes felek hadizsákmányaként szolgáltak.⁵⁴

⁴⁶ Majdán János: *Die wichtigsten Phasen und Typen des Eisenbahnbaus und der Einfluss des neuen Schienenfahrzeuges auf den Lebensstil in Ungarn bis 1918*. In: *Kritische Zeiten: Zeitschrift für Humanwissenschaften*, 2013. 4. szám, 69-77. p.

⁴⁷ Schivelbusch 2008. 41-45. p.

⁴⁸ Csikvári 1882-1883. 198-205. p.

⁴⁹ Kaposi 2002. 221. p.

⁵⁰ Schivelbusch 2008. 51-52. p., 207. p.

⁵¹ Roth, Ralf: *Interactions between railways and cities in nineteenth-century Germany: some case studies*. In: Roth, Ralf – Marie-Noëlle, Polina (szerk.): *The city and the railway in Europe*. Aldershot, Ashgate, 2003. 3. p.

⁵² Majdán János: *A vasút szerepe a határok kialakulásában*. In: *Rubicon*, 2001. 8-9. szám, 63. p.

⁵³ Csikós Mihály: *A magyar vasutak történetének fontosabb közlekedés- és gazdaságpolitikai eseményei 1915-től 1944-ig*. In: Kovács László (szerk.): *Magyar vasúttörténet. 1915-től 1944-ig*. V. kötet. Bp., MÁV Rt., 1997. 29. p.

Az új határok egyúttal a hazai vasút szisztematikusan szétverését is jelentették. A csonka hálózat újraélesztésére történtek próbálkozások, de a legtöbb ilyen szakaszt végül bezárták. A vasút korábbi funkciói a háború előtti periódushoz képest csökkentek, a közlekedésben betöltött sokoldalú szerepvállalása – az időközben megjelenő motorizáció miatt is – kisebb jelentőségűvé vált.⁵⁵

Összefoglalásként elmondható, hogy a vasút két alapfunkciója – a személy- és áruszállítás –, feltalálása és első vonalainak hazai kiépítése után, már a 19. század elején kialakult. Bár kezdetben a teherforgalom volt fontosabb, de a vasút az emberek utaztatásában is fokozatosan szerepet vállalt. Az idő előrehaladtával további funkciók is megjelentek. Az első ízben megnyílt vasutak megépítésének mozgatórugójaként tetten érhető: a kereskedelmi és ipari jellegű funkció, amely részint kedvezett az iparosodásnak, részint a piacok átrendeződését eredményezte. A kötöttpályás közlekedési eszközt az 1870-es évektől kezdve egyre szélesebb körben alkalmazták Magyarországon, amely előidézte az életmódhoz kötődő szolgáltatások megváltozását. A vasúti forgalom

megjelenése szorosan összekapcsolódott a posta, a hírlapterjesztés és a távírda elterjedésével, ami az információáramlás gyorsulását eredményezte. Ugyanebben az időben megjelent a vasút logisztikai funkciója, különösen az 1878-as boszniai bevonulás tapasztalatai alapján. Baross közlekedéspolitikájának köszönhetően a század végére, ugrásszerűen fellendült a forgalom. Az új tarifapolitika elősegítette a fürdő- és nyaralóhelyek vonattal történő könnyebb és gyorsabb elérését, de az ipari szállítmányozás is olcsóbbá vált. Ez és egyéb példák kiválóan illusztrálják, hogy a vasútnak a vizsgált periódusban komoly mentalitás- és életmódformáló szerepe volt. A vasút virágkora

és közlekedésen belüli domináns szerepe az első világháború végéig tartott. A trianoni békeszerződéssel az antant hatalmak elcsatolták az ország vasútvonalainak 2/3-ad részét. A békediktátum a teljesen kiépült és jól működő vasúthálózatunkra nézve katasztrofális hatással volt, és a döntésnél leginkább a szomszédos, új országok igényeit vették figyelembe. A hálózat nagyhatalmi és utódállami szempontok szerinti szétszabdálása sok vonal esetében végzetesnek bizonyult, majd 1920 után a magyarországi vasutakon megindult a funkcióik lassú átrendeződése.

A tanulmánnyal a szerző elnyerte a Közleke-

1. ábra: A Stockton és Darlington közötti vasút
(forrás: http://www.tankonyvtar.hu/hu/tartalom/tamop425/0051_Turizmus_es_kozlekedes/ch04s03.html 2015.05.30. 8:47)



2. ábra: A Pest és Vác közötti vasút első menetrendje
(Forrás: <http://m.cdn.blog.hu/le/lemil/image/em17ivas12b.jpg> 2015.05.30. 8:54)

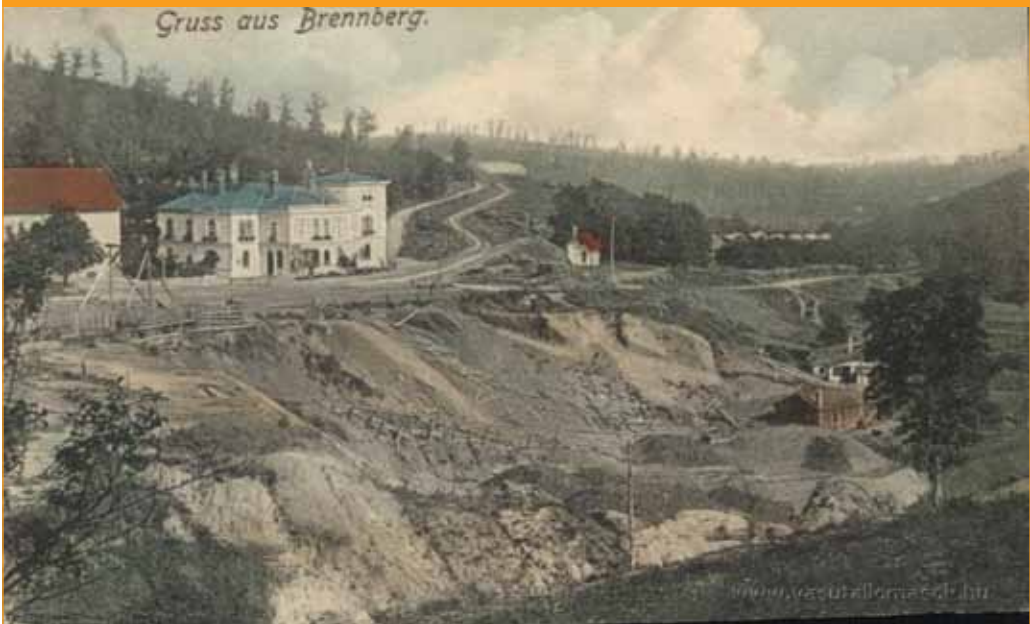


⁵⁴ Eperjesi László: Magyarország közlekedése a trianoni békeszerződés után. A nemzetközi kapcsolatok alakulása 1920–1938 között. In: Hüttl Pál (szerk.): A Közlekedési Múzeum évkönyve. IX. Bp., Műszaki Kiadó, 1994. 159–160. p.

⁵⁵ Majdán János: Mi veszett el Trianonban? A vasúthálózat problémái. In: Honismeret, 2010. 5. szám, 31–35. p.

3.ábra: A brennbergi vasút

(forrás: <http://indafoto.hu/tacsifoto/image/6565245-209f94e6> 2015.05.30. 8:49)



déstudományi Egyesület 2016. évi Czére Béla-díját.



**THE FUNCTIONS AND SOCIAL AND ECONOMIC EFFECTS
OF THE RAILWAY IN HUNGARY UNTIL 1920**



**DIE FUNKTIONEN UND DIE SOZIALEN UND WIRT-
SCHAFTLICHEN AUSWIRKUNGEN DER EISENBAHN IN
UNGARN BIS ZUM JAHRE 1920**