

MAJDÁN JÁNOS*

A FELVIDÉK HATÁRAIT KIJELÖLŐ VASUTAK

THE RAILWAYS SIGNING THE BORDERS OF THE HUNGARIAN UPLANDS

ABSTRACT

The role of railways, played in modernization, can be seen in every European country, at the beginning as a result of constructional works of private companies and later, as a result of the construction of state owned companies. In Hungary both conceptions had their devotees. Now while speaking about upper part of Hungary we mean today's Slovakia, but earlier this notion was used in a narrower sense. The Southern part of the region has no clearly defined geographic and ethnic borders, so among other factors, the railways may also help to give an exact definition concerning Upper Hungary. Taking into consideration the long first-class railways, it is possible to mark out two types of Southern borders: on the one hand the wider border is the main line which runs on the Little Plain, i.e. Wien–Érsekújvár–Pest, and the line running from the Hungarian capital to Miskolc, and through Miskolc to Sátoraljaújhely and to the Uzhok Pass. On the other hand it is situated west from the Hungarian capital, while in the east the valleys of Ipoly–Sajó–Hernád indicate the Southern border of Upper Hungary, considering railways. The smaller border is closer to ethnic borders.

A vasutak modernizációban játszott szerepe Európa minden országában – kezdetben a magántársaságok, majd az állami vállalatok építkezéseivel – kimutatható. Magyarországon mindkét koncepciónak voltak hívei. Jelenleg Felső-Magyarország alatt a mai Szlovákiát értjük, de a korábbi időszakban szűkebb területre használták a fogalmat. A régió déli része nem rendelkezik egyértelmű földrajzi és etnikai határokkal, ezért többek között a vasútvonalak is segíthetnek Felső-Magyarország pontos meghatározásának kialakításában. A hosszú első osztályú vasutak segítségével kétfajta déli határt lehet kijelölni: az egyik esetben a Kisalföldön futó Bécs–Érsekújvár–Pest, illetve a magyar fővárostól Miskolcon és Sátoraljaújhelyen át az uzsoki-hágóig húzódó fővonal a tágabb határ. A második esetben a magyar fővárostól nyugatra marad, míg keletre az Ipoly–Sajó–Hernád völgyei jelentik vasúti szempontból Felső-Magyarország déli határát. A kisebb határ áll közelebb az etnikai határokhoz.

Hazánk nagy tájegységeinek egy része évszázadok óta változatlan elnevezéssel és határokkal rendelkezik (Alföld, Dunántúl, Temesi Bánság, kiváltságos területek stb.), míg a másik csoportban történeti koronként, állami berendezkedéseként változó egységek találhatóak (Erdély, Tisza-mente, Délvidék, Kárpátalja stb.). A napjainkban használt Felvidék is a nem pontosan körülhatárolt, az idők során változó nagytájaink közé tartozik. Hívták Felföldnek, Felső-Magyarországnak, majd a XIX. század második felében egyre többen említették Felvidéknek. A korszakban lejátszódó hazai polgári átalakulás felgyorsította ugyan a modernizációt és ezen folyamat eredményeként kezdtek kialakulni e nagytáj gazdasági-életmódbeli alapokon nyugvó déli határai, de a szerves átalakulás lassúsága miatt nem határozódott meg pontosan a Felvidék tere. A közbejött politikai változások miatt az

* Főiskolai tanár, Eötvös József Főiskola, Baja.

önmeghatározási folyamat megszakadt és az államhatári változások miatt 1920 után a Magyar Királyság egykori megyéiből a (Cseh)-Szlovák állam területén lévőköt szokás összefoglaló néven Felvidéknek nevezni. A jelenleg használt meghatározás így egy politikai határ időbeli visszavetítése, holott a térséget a Kárpát-medence korábbi nagy tájai közé is sorolják a szaktudományok és a közbeszéd.

Célszerű lenne a napjainkban Felvidék név alatt értett terület behatárolását és annak időközbeni bővülését fejlődési korszakokként szétválasztva bemutatni. A polgárosodás időszakában zajló területi önmeghatározás egyik lehetséges változata a vasúthoz kötődik. A hálózat részletes elemzése segíthet abban, hogy a polgári korszak XIX–XX. század fordulói időszakában a Felvidék déli határa hol húzódik?

Az első tervek és az első építkezések

A hazai vasútépítéset támogató első törvényt 1836-ban fogadta el magyar országgyűlés. A Karok és Rendek „a haza közjává előmozdító magános vállaltok” támogatását rögzítették, mivel kincstári fejlesztésre nem volt elegendő pénz.¹ Az uralkodó által harmadszorra szentesített törvény felsorolta a támogatott 13 építési irányt, melyek közül – a korabeli elképzeléseknek megfelelően – hét Pestről indult ki. A további támogatott útirányból egy-egy Bécstől a Török Birodalom, illetve Krakkó felé vezetett, egy a sziszeki folyami kikötőtől „a magyar tengeri révpartokig” húzódott. A fennmaradó három magánvasutat a Felvidéken javasolták megépíteni a diétai követek. Ez a tény már jelezte, hogy az első törvény alkotói milyen fontos szerepet szántak e nagytájnak, hiszen a szárazföldi közlekedés átalakítását itt javasolták regionális keretek között megvalósítani. A tervezett fővonalak egy a nagytájon kelet-nyugati irányban, kettő a térség keleti oldalán – elsősorban külföldi kapcsolat felvételére készült volna el:

„10-szer Nagy-Szombattól Kassáig.

11-szer Kassától Krakkóig.

12-szer Miskolcztól Galiczia s Oroszország felé...”²

A magánvasúti építkezéseket ellenző Széchenyi István közismert és sokat idézett „Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről” címen közreadott tervezetében e tájon a fővonalak közül egyet kívánt kiépíteni:

„4-szer Miskolczon át Kassáig mintegy 35 mf.”³

Az országgyűlési betérjesztés indokláraként az írta Széchenyi:

„Ezen vonal jövőben a Hernád völgyéből a Poprád völgyébe vezetvén, képezné az összeköttetést Galicziával s az éjszakkal.” Döntően a gróf is a külföldi kereskedelmi igények kiszolgálását tartotta a térségben fontosnak.

A tervezett mellékvonalak között nem volt felvidéki, míg a szárnyvonalak közül egy érintette a térséget:

„11. Miskolcztul Tokajig...8 mf.”

Az állami építkezések gazdasági indokai mellett a hálózatfejlesztési tervben fontosnak tartotta megjegyezni a vasutak jelentőségét a nemzetiségi kérdés rendezésében. Az oly sok vitát kiváltó nézetét részletesen leírta a „Javaslat” lapjain:

„Nem hallgathatom el azonban azon figyelemre méltó fontosságot, mellyet ránk nézve különösen nemzetiség tekintetében a dunán-inneni felső megyék és azokban a Bányavárosok érdemelnek. Sok panaszt hallunk naponta, hogy ama vidékek népe nemzetiségünk-től idegen s más elem felé gravitál, hogy a bányász hazánkban vendég mint egykor. Ennek irányában – ha ez úgy volna – nincs hatalmasb óvszer mint élénk összeköttetés, s ez által szakadatlan érintkezés az ország központjával s a magyarsággal. Hogy ők felénk gravitál-

janak, semmi sem eszközli gyorsabban s biztosabban mint vaspálya. Ha majd egykor a Vág, Garam, Ipoly völgyein vaspálya vonuland az éjszaki hegyek lakóihoz, ez leendő bizonyosan ott nemzetiségünk terjedésének a leghatalmasb tényezője.”⁴ A máig ható megállapítás szerint a magyarság legnagyobb vonzerejét a kialakuló polgári gazdaság, a hozzá kapcsolódó életmódbeli váltás és mindennek a vasút nyújtotta gyors elérése adhatja.

A vaspálya mellett e nagytáj közlekedési igényeinek kielégítését elsősorban kőutakkal javasolta megoldani a Tervezet. Az első-, másod- és harmadrendű kőutak hálózatában sok mérföldes – itt nem részletezett – építést sorolt fel a térségben, melyeket az „Átnézeti térkép” című mellékletben rögzítette is.

Közismert tény, hogy az 1848 előtt megépült vaspályák közül a Duna bal partján nyitották meg a Pozsonyt Nagyszombattal összekötő lóvasutat (1838–1840) és a Pesttől Vácig vezető gőzvontatású vasutat.⁵ Ez utóbbi építését a bécsi kormányzat folytatta és 1851-ben az utasok és az áruk Pesttől a birodalmi fővárosig használhatták a vasút nyújtotta szolgáltatásokat.

A vasúti hálózatfejlesztés tervei és részleges megvalósulásuk 1880-as évekig

A szabadságharc leverése után az Osztrák Kereskedelmi Minisztérium 1851-ben közreadott vasútépítési tervében a folyó balparti térségben egyedül a Pestről Miskolcon át Kassáig, illetve a borsodi megyeszékhelyről kiindulva Tokajig javasolták vaspálya építését. A Széchenyi István alapelvét fenntartó kincstári kivitelezésre Bécs eladósodása miatt nem került sor, s 1855-ben az államcsőd bekövetkezése után ismét megnyitották a vasúti beruházások lehetőségét a magánbefektetők előtt.

Időközben nagy szakmai viták zajlottak a hálózatbővítésről az Országos Magyar Gazdasági Egylet keretei között. Hollán Ernő 1856-ban ismertetett tervei szerint a „felföldön” a Szobról kiinduló, Losoncon és Miskolcon át vezető pálya kelet–nyugat irányban kötötte volna össze a nagytájat.⁶ Ezzel javasolta biztosítani a selmeci, körmöci és gömöri bányavidekek forgalomba kapcsolását. Másik tervezett vasútja a Pestről kiinduló és Miskolcon Kassán át a Kárpátokon átvezető vonal volt. E két tervből a miskolci kapcsolat létrejött, bár ebben az időszakban óriási kerülővel: Debrecenen és Nyíregyházán át. A Tiszavidéki Vasút – melynek részvényesei már döntő mértékben hazai befektetők voltak – által megépített vonal 1860-ban elérte Kassát. Ugyancsak magánvállalat próbálta meg kiépíteni a fokozatosan fővárossá váló Pest energiaigényét kielégíteni hivatott Pest–Salgótarján vasutat, amely azonban csőd közeli állapotba került a kiegyezés időszakában.

Az alkotmányos korszak 1867-es beköszöntekor a közlekedési és közmunkák ügyeit vállaló gróf Mikó Imre nyilvánosságra hozta hálózatfejlesztési elképzeléseit. Ezek szerint a magánvállalati beruházásaként megépült Tokaj–Miskolc–Kassa és a részvénytársasági alapon megkezdett, de a csőd miatt állami építkezésként befejezett Pest–Hatvan–Salgótarján vasutakhoz csatlakozva javasolta a térségben a további fejlesztéseket. Az Alföld peremén haladó vasúttal össze kívánta kapcsolni a hatvani és a miskolci állomást. A borsodi megyeszékhelyről északi irányba kiinduló, a Bánrévén át Rozsnyóig tartó vaspályákkal a gömöri iparvidék legfontosabb településeit és ezáltal az ott működő ipari vállalatokat szeretne volna bekapcsolni az ország gazdasági vérkeringésébe. Hasonló indokokkal kívánta folytatni a Salgótarjától Zólyomon át Ruttkáig a vasutat. A Komáromból kiinduló, Érsekújváron a meglévő vasutat keresztező és a Vág völgyében Zsolnáig futó vasút a cseh tartomány felé jelentett kapcsolatot. Szintén folyóvölgyekben kívánta megvalósítani a Ruttká–Kassa közötti vasutat, amely a nagytájat kelet-nyugati irányban kapcsolta össze és folytatásaként a lengyel-galíciai irányú kilépést is biztosította.

A következő évtizedekben a Mikó Imre által közreadott hálózatbővítések valósultak meg. A térségben a *Magyar Államvasutak* keretein belül történt hálózatbővítés az 1870–1880-as években. Újdonságnak számított, hogy ebben az időszakban megépült első osztályú vasutak mellett (Salgótarján–Ruttka és Hatvan–Miskolc) másodrendű vonalakra is kidolgozták az építési szabványokat. A térségben ilyen volt a magyar nehézipar egyik központjának számító gömői, rimamurányi és nógrádi iparvidék bányáit és üzemeit összekapcsoló Miskolc–Bánréve–Losonc vasúti tengely. A bányavidékeket Miskolc és Ruttka között egy másodosztályú pályaként épült vasúti lánc fűzte össze, melyhez további kapcsolódásokkal Zólyomból Besztercebányára, Garamberzencéről Selmecebányára, Bánrévéről Ózdra közeledtek szerelvények. (E vasúti lánchoz a későbbiekben vicinálisok is kapcsolódtak.)

A térségben 1880-ig *magánvállalatok* is épített vasutat, melyek közül a legjelentősebb és nemzetközileg is nyilvántartott vonal a Kassát Ruttkán és Zsolnán át a morvaországi Oderbergig futó pálya volt. A rendkívül nehéz terepadottságok között kivitelezett vasutat 1871–1872-ban nyitották meg a forgalom előtt, biztosítva ezzel a Tátra lábainál futó és sokszor megálmodott nyugat–keleti összeköttetést. Ennek a vállalatnak Kassától északra (Eperjesen át) az orlói határkilépőn keresztül Krakkó felé is volt vonala, amely modernizálva átvette a nagy jelentőségű lengyel (bor)export útvonalát.

Ugyanebben az időszakban adták át a forgalomnak a Magyar Észak-keleti Vasút Sátoraljaújrhely Szerencsel, Kassával és Csappal összekötő vonalait, melyek a térség keleti lehatárolását jelentették. Ehhez csatlakozott az Első Magyar Gácsországi Vasút Homonnán át a lupkovi országhatárig terjedő pályája, amely óriási stratégiai jelentőséggel bírt, mivel a Monarchia egyik legnagyobb keleti erődjét, Przemysl garnizonját lehetett így elérni vonattal. (A vasút fontosságát jelzi, hogy az igen nehéz terepviszonyok miatt csak kis sebességgel közlekedő szerelvények teljesítőképességét a kettős vágány kiépítésével biztosították!)

Az 1870-es évtizedben a nagytáj nyugati részén is épültek magánvállalati beruházásban vasutak: a Vág völgyi Vasút – a nevében jelzett útvonalon – Pozsonyt kötötte össze Trenčsennel, a Nyitra völgyi Vasút a tótmegyeri állomásról indult és Nyitrán át Nagytapolcsányig vezetett. Az 1880-as években a Kisalföld balparti peremén kisebb-nagyobb szakaszokat épített a Pest–pozsonyi vonalat működtető Osztrák–Magyar Államvasúttársaság, amely csak nevében viselte az állami jelzöt, valójában magánvállalat volt. Ez a legnagyobb magyarországi vasúttársaság kapcsolta össze 1883-ban Trenčsént Zsolnával, s így alakult ki a hegyek között – a Mikó Imrénél megtervezett – egybefüggő és a határokon átvezető fővonal hálózat.

Miközben az 1880-as évtizedben az ország többi területén elkezdtek szervezni, majd építeni a törvény biztosította előírások alapján a helyi érdekű vasutakat, a Felvidéken a magánvasutak – a MÁV módszereit követve – a másod- és harmadosztályú mellékvonalakat nyitottak meg a forgalom előtt. A helyi érdekű vasutak törvényi szabályozása és a kerekek adta új vonalak kiépítése megváltozott helyzetet teremtett.

A helyi érdekű vasutak előnyei

A vasútépítések előnyeit megismerő befektetők, utasok és szállítók az idők során olyan térségeket is az új közlekedési lehetőséghez kívántak juttatni melyek nem estek a nemzetközi és belföldi szállítási fő útvonalába. Ilyen terület volt Skócia, ahol – hasonlóan közép-európai térséghez – kevés volt az építkezéshez felhasználható tőke, s a problémát a „*light railway*” módszer elterjesztésével oldották meg.⁷ A magyar szakemberek hallottak a kevesebb tőkét igénylő megoldásról, de részletesen egy francia állami bizottság jelentéséből

ismerték meg a módszert.⁸ Hollán Ernő magyar viszonyokra aktualizálta a skót és francia tapasztalatokat, s megalkotta a „helyiérdekű vasút” fogalmát. Úgy képzelte el a vasúti hálózatot, mint az emberi test vérkeringését. A fővonalakhoz csatlakozva „sorakoznak azután a mellékpályák, melyek a forgalom természetes irányában, a fontosabb termő vidékre vezetnek, s élető erek gyanánt ... a kiviteli forgalom, főfolyamába ömlenek.”⁹ A rendkívül előrelátó műszaki szakember számításokkal bebizonyította, hogy egy-egy fővonal forgalma nagyon megnő, ha mellékvonalak kapcsolódnak hozzá. A sok kistélelű árut a mellékvonalról egybegyűjti a vasút, s a fővonalon a tele vagonokat anyagilag is megéri továbbítani. Mindehhez olcsón megépült vaspályák kellene.

A helyiérdekű vasutak olcsósága három részből állt. Első feltétel, „hogy efféle vonalak kiállítására (mai szóval megépítésére – M. J.) önálló helybeli társulatok vállalkozzanak.”. A gyakorlatban ez azt jelentette, hogy a helyi társulatok megalakulásakor legtöbbször az érintett gazdák, közösségek kapcsolódtak be a kivitelezésbe. Olcsón (esetleg ingyen) adtak földeket, a helyi kavicsot, követ, környékbeli fát, téglát építették be és az érintett települések lakói olcsóbban végezték el a munkákat, mivel otthon étkeztek és aludtak.

A helyiérdekű vasutak építésekor a legnagyobb kiadást a sínek és a berendezése megvásárlása jelentette, s ezen a területen jelentkezett a második megtakarítás. Mivel a szerelvények nem mentek gyorsan a helyiérdekű vasutakon, ezért a fővonalakon használt, de ott lecsereált síneket raktak le a mellékvonalakon. A helyiérdekű vasutakat az illetékes miniszter úgy támogatta, hogy részletfizetési kedvezményt kaptak, ha a felszerelést magyar gyártótól rendelték meg. Egy szigorú feltétel volt: a mellékvonalakon ugyanolyan nyomtávon kellett lerakni a síneket, mint a fővonalakon.¹⁰

A harmadsorban a helyiérdekű vasutak igazgatását „rendesen oly részvényesekre bízták, kik a vonal közelében laknak, kik ennél fogva az egész ügyvezetést közvetlen szem előtt tarthatják.”. Az igazgatósági tagok munkájukat általában fizetség nélkül végezték, kedvezményeket önmaguknak nem adtak.

Összefoglalva Hollán Ernő szavaival elmondható, hogy a helyiérdekű vasutak legfontosabb elve: „Domestice építeni s domestice kezelni”.

Az „olcsó vasút” gyakorlati megvalósítására az Alföldön – Aradtól keletre – indult szervezkedés az 1870-es években. A helyi kezdeményezők találkoztak egy kiválóm mérnökkel, aki a drága beruházás helyett megpróbálta az „olcsó vasút” megépítését. A tervek ismeretében a szakminiszter bizalmat szavazott a kísérletnek, s javaslatára megszületett 1875-ben Magyarországon az „olcsó vasút” kiépítését lehetővé tevő első törvény.¹¹ Egy évvel az engedély megkapása után átadták a 62 kilométer hosszú vasutat, amely egy olcsó, de a szállítók érdekeinek megfelelően kanyarodó helyiérdekű vasútként mintául szolgált a további kivitelezésekhez.

A sikeres kezdeményezés arra ösztönözte a magyar kormányt, hogy törvény segítségével támogassa a helyi kezdeményezésekből épülő vasutakat. A parlament 1880-ban és 1888-ban hozott törvényeket,¹² melyekben leszögezték a helyi érdekű vasutak fogalmát: „vagynak oly vasutak, melyeknek fő célja, hogy az illető vidék forgalmi és közgazdasági igényeinek megfeleljen.”. Az ilyen vonal koncessziója 90 esztendőre szólt, melynek lejártá után a vasút „kárptólás nélkül az állam tulajdonába jutna”. Megváltható volt egy vicinális vonal akkor is, ha az állam ugyanazon irányban, kincstári beruházásban fővonalat kívánt építeni.

A törvények adta lehetőséggel nagyon sok közösség, személy kívánt élni. Három évtized alatt a vicinálisok hossza a hazai vaspályákon 147 kilométerről 12 385 kilométerre növekedett. A helyi kezdeményezésekből természetesen készültek olyan vonalak is, amelyek kanyarolataik miatt kiváltották a kortársak gúnyolódását. A felvidéki vicinálisok részletes elemzésekor egyértelműen kitűnik, hogy e kanyarok nem voltak fölöslegesek. A lát-

szólagos rossz vonalvezetés mögött mindig ott húzódtak azok a – ma már gyakran kitapinthatatlan – helyi erők, amelyek gazdasági vagy személyes okokból azt el tudták érni. Ebben azonban véleményem szerint semmi rossz sincs, hiszen a vicinálisok a helyi igények kielégítésére épültek.

Az 1880-as évtizedben egyéb rendeletek láttak napvilágot, hogy támogassák a vicinális hálózat bővítését. Pontosan szabályozták azokat részkérdéseket, amelyekre nem gondoltak,¹³ vasútépítések tapasztalatait összegezte egy újabb rendelet, amely az építési engedélyek ütemével foglalkozott.¹⁴

A másfélezer kilométer hosszban elkészült vicinális vasutak annyi új építési tapasztalatot hoztak a fölszínre, hogy Baross Gábor – az új szakminiszter – 1888 első napjaiban be-terjesztette az országgyűlés elé az érvényben lévő „vicinális törvény” módosítását.¹⁵ Az „1888. évi IV. törvényczikk” tizenegy §-ban rendelkezett az új helyzetről, segítve a hálózat kibővülését.

A helyiérdekű vasutakkal sokkal gyorsabban és az időjárástól függetlenül lehetett továbbítani a postai küldeményeket, és emiatt törvényben kötelezték a vicinálisokat a postai szállításokra. Ezért a szolgáltatásért 1888 után a helyiérdekű vasút „méltányos évi díjat” kapott a költségvetésből, amely a gyakorlatban évi általányt jelentett – legfeljebb 50 esztendőig.

Külön paragrafusban rögzítették az új támogatást: a szakminiszter – a pénzügyi tárca vezetőjének egyetértésével – engedélyezte a diósgyőri vas- és acélgyárnak, valamint az Államvasutak gépgyárának, hogy a „helyiérdekű vasutak építéséhez megrendelt mozdonyok, illetőleg felépítményi vas- és acélananyagok árát több évi törlesztésre hitelezhesse”.

A hazai ipari üzemek és szolgáltatások a pozitív diszkriminancia módszereivel kerültek támogatásra.

A helyiérdekű vasutak kiépülése az 1890–1914 közötti időszakban

Az országban nagy lendületet kapott az olcsó vasutak építése a bemutatott 1888. évi IV. törvény életbelépése után. A megeremtett jogi háttér szerencsésen egybeesett az ezeréves államiság ünnepeire készülõ helyi és országos politikai és gazdasági elit érdekeivel, s e két tényező hatására bontakozott ki az 1890-es évtizedben a vicinális vasutak építési hulláma.

E munkálatok megkezdéséhez és az átadott vasutak működtetéséhez természetesen szükség volt arra a megváltozott gazdasági környezetre, amely a kisvárosok, a kistájak lakóit is érintette a századfordulón. Az Osztrák–Magyar Monarchia keretei biztosították azt a gazdasági növekedést, melynek hatására minden tájról megpróbálták kihasználni az országos piac nyújtotta lehetőségeket, a polgárok élvezni akarták az életmódban bekövetkezett változásokat – lakóhelytől függetlenül. Ezeket a kapcsolatokat a vicinálisok biztosították, s a gyors építésük a Felvidéken is nyomon követhető.

A *magántársaságok* közül a térségben kulcsszerepet játszó KSOD vezetősége jól érzékelte a helyi igényeket és ezekre alapozva még az előző évtized végén (1889-ben) megindított egy fővonalhoz kapcsolódó mellékvonali fejlesztést. Első lépésként a Poprád völgyében építettek – immár a helyiérdekű vasutakról szóló törvények adta lehetőségeket kihasználva – vicinális vonalakat. A magánvasút rövid idő alatt saját fővonalai állomásaiból kiindulva mellékvonalat épített Lőcsére, Késmárkon át Szepesbélára, illetve Podolinba, Szepesváraljára, az Árvavölgyébe, Zsolnáról Rajeczig és Rózsahegyről Korytniczáig. A korabeli közigazgatási beosztásokat figyelve kitűnik, hogy a műszaki okok miatt a folyóvölgyekben vezetett Kassa–Oderbergi Vasút törzsvonala elkerülte a megyeszékhelyek és korábban fontos kereskedővárosok nagy részét. Egyfelől ezt a gondot oldották meg a vici-

nálisok színvonalán megépített mellékvonalakkal. Másrészt az első osztályú vasút mentén fekvő nagyobb településeket és székhelyvárosokat erősítették az odavezetett mellékvonalakkal, például a Sáros megye székhelyét, Eperjest Bártfával 1893-tól összekötő vicinálisal. A századfordulón lejátszódó életmódbeli változások során a kisvárosokban és falvakban élőknel is megjelent a fogyasztási struktúraváltás, s az igények kielégítésében komoly szerepet tölthettek be a vicinálisok. (Bútorrendelések, déligyümölcsök szállítása, iskolába járás stb.) Ennek az életmódbeli változásnak részeként vált egyre fontosabbá a nyaralás és a téli pihenés, sielés, illetve a gyógyturizmus, amely különösen a Tátrában jelentett nagy idegenforgalmat. A teljesen új szokáshoz alkalmazkodva építette meg a KSOD előbb a Poprádfelkát a tarpataki állomással összekötő, majd Csorbatóhoz vezető egy méter nyomtávú, fogaskerekű vicinális (1896). Kifejezetten a megnövekedett idegenforgalom igényeit elégítették ki a Poprádfelka–Tátrafüred–Tarajka (1908), a Tátrszéplak–Táralomnicz (1911) és a Csorbató–Tátraszéplak (1912) között megépült villamosvontatású helyiérdekű vasutak.

A térségben hasonló típusú vicinális épült a volt Vág völgyi Vasút – időközben államosított – végállomásáról Trencsénből is, ahonnan 1909-től kezdve villamosvontatású helyiérdekű vasúttal utazhattak a vendégek a hat kilométerre lévő hőlaki fürdőbe.

A századforduló táján a KSOD és a MÁV keretei között épült vicinálisok mellett helyi kezdeményezésre is indultak ilyen beruházások. A helyiérdekű vasútépítés kiemelkedő korszaka a már említett milleneumi ünnepségsorozathoz kapcsolódott, míg a másik elkülönülő időszak e század első évtizede.

Az *önálló vállalati* alapon szervezett helyiérdekű vasutakat építése, forgalomba helyezése a Felvidéken időben később kezdődött, mint az ország több nagy táján. Az Alföldön már az 1880-as évtizedben, a Dunántúlon az 1890-es évtizedben nyílt meg a számszerinti és hosszúságban a legtöbb vicinális.

A Felvidéken az 1890-es évtizedben forgalomba helyezett helyiérdekű vállalatokat két nagy csoportra lehet osztani. Az egyikbe azok a társaságok tartoztak, melyek a már vasúttal bíró megyei és járási központokból kiindulva zsákvonalként építettek. E vaspályák a kiinduló állomáshoz vonzották a korábban már idekötődő kistájakat, az egyébként is létező kapcsolatokat szorosabbá tették. Ilyen volt az Ipolyságot Korponával (1899), a Pelsőcöt Nagyszlabossal (1894), illetve Muránnyal (1893), az Aranyosmarót Kistapolcsánnyal (1895), a Nagytapolcsányt Privigyével (1896) összekötő vasút.

Az átadott vicinálisok másik csoportjába azok a vonalak tartoznak, melyek már meglévő vasutak összekapcsolására épültek: Léva–Garamberzence (1896), Üzbégh–Galgóc–Lipótvár (1897), Pozsony–Dunaszerdahely–Komárom (1895–1896), Nagysurány–Aranyosmarót (1894), Breznóbánya–Tiszolc (1895–1896). Az összekötő vicinálisok átlagban kétszer olyan hosszabbak voltak, mint a zsákvasutak.

Ebben az időszakban megnyitottak három olyan helyiérdekű vasutat is, amelyek hosszukkal és többirányú pályáikkal önálló hálózatot jelentettek az érintett tájon. Pozsonytól északra alakult meg a Magyar északnyugati hév, amely Nagyszombatból kiinduló vonala elvezetett a MÁV által működtetett Morvavölgyi vasút Kutti állomásáig (1897), illetve ebből kiágazva Jablonicztól Brezováig (1899). Ez a 76 kilométeres hálózatot működtető vicinális további hat kilométeres bővítést vállalt 1900-ban, melynek eredményeként – a térségben egyedülálló módon – határállomást épített Kuttitól nyugatra, a Morava partján. Az átlagot messze meghaladó (111) kilométerű vasutat nyitott meg 1896-ban a balassagyarmati állomásra befutó, illetve onnan Losonc irányába továbbhaladó Nógrádvármegyei hév, amely így az Ipoly völgyében meglévő állami vasutakat kötötte össze egymással. Felvidék keleti térségében is épült hálózati rendszerű vicinális – előbb Kassától Tornáig (1894), majd Sajóecsegig (1896). A 90 kilométeres pályához Szepsiben csatlakozott két kiágazás Meczenzéf és Luciabánya felé.

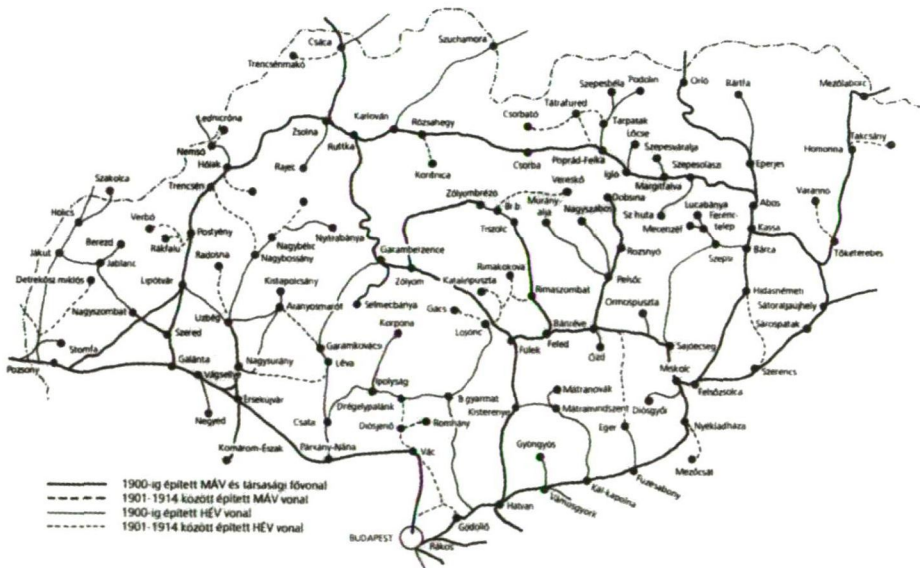
A három kiemelkedően hosszú vicinális kisebb tájhoz kapcsolódó hálózatot hozott létre, s ezen vasutak vonalvezetése követte az évszázadok alatt kialakult tájegységek közötti cserére alapozódott városok vonalát. Figyelemreméltó, hogy ezek a 100 kilométerhez közeli vasutak a szlovák–magyar nyelvhatáron haladtak. A kistáji hálózatokhoz hasonlóan hosszú volt a Csallóközben megépült helyi érdekű vasút, amely társult a fenti vicinálisokhoz.

A vicinálisok kiépülésének másik időszaka 1900 és az első világháború között tartott. Ebben a másfél évtizedben megnyitott vicinálisok nagyobb része valóban a helyi érdekek alapján szerveződött és – hasonlóan az előző időszakhoz – két nagy csoportra oszthatók: *zsákvasutak, összekötő vicinálisok.*

Zsákvasútként épült meg. Negyed és Vágsellye (1909), Üzbégh és Radosna (1909), Nemsó–Ledniczóna (1910), Czáza–Trencsénmakó (1914), Besztercebánya–Hermánd (1913), Breznóbánya–Vereskő (1903), Tóketerebes–Varannó (1903), Pöstyén–Verbó (1906), Privigye–Németpróna (1906), Homonna–Taksony (1909). Ezek a rövid távolságú vicinálisok – a negyedit kivéve – a Kárpátok kisebb vízjárásai alakítottak völgyekben épültek és a kiinduló állomás – Besztercebányát nem számítva – kis település volt.

Külön szólni kell a Losoncvideki és a Pozsonyvidéki helyi érdekű vasutakról, melyeket 1901–1913 között, illetve 1911-ben adtak át a forgalomnak. A nógrádi várost környékén öt ütemben megépített vicinális hálózat vonalai meghaladták az átlagnak számító ötven kilométer hosszúságot, de a völgyekben működő bányákhoz és ipari létesítményekhez vezető pályák rövid zsákvasútként készültek el. (Poltáron át Katalinhutáig 1901-ben, Gácsig 1904-ben, Rimakokováig 1908-ban, Újantálvölgyig 1909-ben és Rimaszombatig 1913-ban). Ugyancsak külön-külön zsákvasútként nyílt meg a morvavölgyi MÁV tulajdonú zohori állomásról kiinduló Detreköszentmiklósig, illetve a magyarfalui cukorgyárig vezetett ötven kilométeres vicinális 1911-ben. Ebben a két esetben viszonylag hosszú zsákvasutak épültek hálózati jelleggel.

1. ábra. A vasúti hálózat kiépülése 1914-ig Felső-Magyarországon



Forrás: Magyar vasúttörténet 4. kötet: Dr. Kovács László (főszerk.) Budapest, 1996 adatai alapján

A századfordulót követő másfél évtized térséget érintő helyiérdekű beruházásai közül már működő vasutakat kapcsolt össze a Nagysurány–Léva közötti 1914-ben, a Szerencset Hidasnémetivel 1909-től, a Putnokot Egerrel 1908-tól és a Vácot Drégelypalánkkal 1909-től összekötő vicinálisok. Ezeknél a zsákvasutaknál hosszabb vonalak a térségben meglévő nyelvhatártól délre nyíltak meg.

Az építési indoklások

A térségben forgalomba helyezett helyiérdekű vasutak építési indoklásait vizsgálva ki-
tűnik, hogy a vállalatokat szervezők három fő érvet hoztak fel az adott vicinális mellett:

- *a megyeszékhelyek közlekedési helyzetének javítását,*
- *a kistájon meglévő nyersanyagok kihasználását,*
- *a működő iparvállalatok, bányák és feldolgozóüzemek forgalomba kapcsolását.*

A vicinálisok fenti érvek alapján történő csoportosítása után kiderül, hogy az 1880–1890-es évtizedekben elsősorban a kisvárosok vasúti forgalomba történő bekapcsolását említették az indoklásokban. Ezzel a fejlesztéssel a térség valamennyi megyeszékhelye vasúton elérhetővé vált. A megyéken belül is sikerült a járásszékhelyeket összekapcsolni a székhelyvárossal, illetve néhány esetben egy-egy fővonallal (Szepes megye). Az ezeréves államiságot ünneplő ország kistájain élők a vicinálisok megnyitásával valóban úgy érezték, hogy igénybe vehetik a korszak leggyorsabb közlekedési lehetőségét. Ugyanebben az időszakban vezették be a zónatarifát, amely alapján a szomszédos állomások közötti díjakat – helyenként – felére, harmadára csökkentették. A Baross Gábor által kidolgozott és bevezetett díjsökkentés ugrásszerűen növelte a személyforgalmat – különösen az újonnan megnyitott helyiérdekű vasutakon. Ez a növekedés a Felvidéken egyet jelentett a hivatali ügyek személyes intézésével és a korábban alig létező – elsősorban az oktatás területén megjelenő – bejárás elterjedésével.

A századfordulón felgyorsult a magyarországi ipar növekedése és az ágazaton belül sok kis helyi feldolgozó üzem kezdett el működni. A térség északi részén a fafeldolgozók (a vereskői, a hermándi), a nyugati tájon a cukorgyárak termelését segítették a vicinálisok (a Morvavölgyi és az Északnyugati). A magyar–szlovák nyelvhatár középső vidékén a bányák forgalmát szolgálták ki elsősorban a megnyitott vasutak (Murányvölgyi, Csetnekvölgyi, Luciabányai). A MÁV korábban említett II. osztályú vasútvonalai létrehozta egy ipari tengelyt Gömörben és Nógrádban, s az új helyiérdekű vasutak a már meglévő nehézipari körzetek központi településeit kötötték össze a környékbeli völgyek bányáival (rimakokovai, poltári). A gácsi posztógyár és a völgyben lévő háziipari cserépgyártás termékeit szállította Losoncra az ott megnyitott rövid vicinális. A felvidéki kistájak ipari- és nyersanyagtermelése a helyiérdekű vasutak segítségével – időjárási viszonyoktól függetlenül – eljutott az országbeli fogyasztókhoz.

Összegezve a Felvidéken két ütemben lezajlott helyiérdekű vasútépítéseket kiderül, hogy a korábban legiparosodottabb nagytáj az országon belül harmadikként alakította át a belső szárazföldi összeköttetéseit. Az évtizedes késés abból adódott, hogy a magánvállalatok és az Államvasút ebben a térségben az 1860–1870-es évtizedekben végrehajtottak egy hálózatbővítést. Ezek a vasutak bekapcsolták ugyan a nagy központokat az országos közlekedési hálózatba, de a kistájakra, és azok székhelyeire kevés hatást gyakoroltak. A Felvidék egész területét fejlesztő vasúti hálózat a helyiérdekű társulatok segítségével alakult ki.

A megépült vasutak Felvidék esetében kétféle - külső és belső - déli határt alakítottak ki. A tágan értelmezett táj a síkvidék és domb- hegyvidék találkozásáig tart, mely vonalat az első osztályú vasutak hálójá zárt le: Pozsonytól Szobig a Kisalföld északi peremén, il-

letve Pesttől Miskolcon–Szerencsen–Sátoraljaújhelyen át az Ung völgyéig. Ezekből az állami, vagy magánvasutakból ágaztak ki a nagy távolságokat áthidaló, 50 kilométernél hosszabb másodosztályú, vagy vicinális vonalak. A belső határ nyugaton ugyancsak a Kisalföld északi peremén húzódik, de Párkányánától az Ipoly, majd a Sajó völgyében haladó vasutak jelzik. A dél-nyugati peremet változatlanul a két főváros közötti első osztályú vasút adta, de a belső határ középső és keleti szakaszán másodosztályú magán, illetve állami pályák húzódtak. Ez utóbbi szakaszon a csatlakozó vicinálisok rövidebbek voltak a külső peremhez kapcsolódókhöz képest. Amennyiben a vasúti fővonalakat kívánjuk táji határként számítani akkor délebbre kerül Felvidék déli pereme. A középső és keleti szakaszon a másodosztályú pályák határként történő kezelésekor a folyóvölgyek nagyjából a nyelvhatárral is egybeestek. A vasutak kirajzolták Felvidék déli határát, amely sem a tágabb, sem a szűkebb változatban nem esett egybe a jelenleg használt államhatári változattal.

JEGYZETEK

1. 1836. XXV. tcz. 1832–1868. évi törvénycikkek Magyar törvénytar Budapest, 1896.
2. A Felvidéken haladó kelet-nyugati útirányokat a szakirodalomban ritkán veszik figyelembe. Emiatt még az olyan nagy szakmai háttérrel megindított, máskülönben kiváló sorozatban is, mint a „Magyar vasúttörténet – A kezdettől 1875-ig” címet viselő első kötet 120. oldalán téves térkép jelent meg az 1836. XXV. Törvénycikk által támogatott építési irányokról.
3. „Graf Széchenyi István.: Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről Pozsony, január 25-dikén 1848.” 57.p.
4. Uo.: 59–60. p.
5. Erről részletesebben lásd a szerző (1987): A „vasszekér” diadala. Budapest. 20–38. p.
6. A tervekről összefoglaló értékelést nyújt: Erdősi Ferenc (1998): A Felvidék vasúti fővonalhálózatának kialakulása I.
7. A részletekről: Majdán János (1998): Helyiérdekű vasutak és kiépülésük a Dunántúlon. Budapest.
8. Az 1848–1849. évi magyar szabadságharcban sok mérnök szolgált különböző posztokon a katonaságnál. A túlerőben lévő osztrák és orosz csapatok előtt letette a fegyvert a magyar honvédség, s a tisztek többsége emigrációba kényszerült. Köztük volt Hollán Ernő, aki ezredesi rendfokozatban szolgált a magyar hadseregben, s Franciaországba menekült. Itt találkozott az a jelentéssel, melyet a hivatalosan Skóciába küldött bizottság adott ki az ottani „könnyű vasutak” tanulmányozásáról. A bécsi udvarban másfél évtized után fokozatosan engedélyezték az emigránsok hazatérést, s így kezdett el Hollán Ernő ismét dolgozni a hazai modernizációs terveken. Az ő segítségével ismerték meg Magyarországon a „helyiérdekű vasutak” fogalmát, s a vezetésével dolgozták ki a mellékvonalak fejlesztési koncepcióját. – Hollán Ernő (1864): Magyarország forgalmi szükségletei s a vasútügynek újabb kifejlődése. Pest.
9. Hollán Ernő idézett művéből: 13. p.
10. Magyarországon az Európában elterjedt nyomtáv szélességet használták: 1,435 méter. Ezt a nyomtávot Angliában fogadták el, s onnan terjedt el a kontinensre. Az első nyomtáv kijelölésének alapja az a gondolat volt, hogy a vaspályát közönséges társzekerek is fogják használni, csak kereket cserélnek. A korabeli Angliában a társzekerek 5 angol láb szélességűek voltak, s ezekhez igazították a vasúti sínek nyomtávolságát. A két sín belső szélei egymástól 4 angol láb és 8,5 hüvelyk távolságra estek, ami megfelel az 1,435 méter nyomtávnak. Európában ettől Spanyolországban és Portugáliában tér el a nyomtáv, ahol 1,74 méterre vannak egymástól a sínek. Oroszország és a volt Szovjetunió területén 1,524 méter a nyomtáv. Magyarországon és Európa néhány államában épültek helyiérdekű vasutak 0,76 és 1,0 méter nyomtáv szélességben. Ezeket a vonalakat keskenynyomtávú vasutaknak hívják.
11. 1875. évi XLIV. törvénycikk. Magyar Törvénytar, Budapest, 1896.
12. 1880. évi XXXI. törvénycikk. Magyar Törvénytar, Budapest, 1896. – 1888. évi IV. törvénycikk. Magyar törvénytar, Budapest, 1896.

13. A közmunka- és közlekedésügyi miniszter 1881-ben adta ki a 36263. számú rendeletét az átjárókról.
14. A közmunka- és közlekedésügyi miniszter 40.003/85. számú rendelete 1886-ból intézkedett. „A gőzlokomotívus vasutak építése és tervezése tárgyában.”
15. Az 1888 évi IV. törvénycikk . Szentesítést nyert 1888. évi február hó 24-én. Magyar Törvénytár 1888. évi törvénycikkek. Budapest, 1896.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- Erdősi Ferenc (1998): A Felvidék vasúti fővonalhálózatának kialakulása I. In. Frisnyák Sándor (szerk.): A Felvidék történeti földrajza. Nyíregyháza. 493–501. old.
- „Grof Széchenyi István.: Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről Pozsony, január 25-dikén 1848.”
- Hollán Ernő (1864): Magyarország forgalmi szükségletei s a vasútügynek újabb kifejlődése. Pest.
- Magyar Törvénytár (1987): A „vasszekér” diadala. Budapest.
- Majdán János (1998): Helyiérdekű vasutak és kiépülésük a Dunántúlon. Budapest.
- Majdán János (2010): Modernizáció – vasút – társadalom. Baja.
- Szojka László (2002): Fogaskerekű helyiérdekű vasút a Magas-Tátrában. Kassa.