

## A magyar vasútügy az 1848–49. évi forradalom és szabadságharc idején

### A bal a jobb, a jobb pedig bal

Tanulmányunk első részében a reformkor vasúttervezési vitáit<sup>1</sup> érintenénk, második részében a forradalom és szabadságharc idejég megépült vasúti vonalszakaszokat ismertetnénk. Ezt követően Széchenyinek 1848-as centrális vasúthálózati tervéről (*Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről*), majd a magyar vasútnak szabadságharc alatti helyzetéről kívánunk szólni.

A vasútügy olyan volt a reformkori Magyarországon, mint manapság a labdarúgás: minden honpolgár egy pillanat alatt szakértőjévé vált és bátran hangoztatta véleményét. A vasútalapítások feltételeit az első vasúti törvény, az 1836. évi XXV. tc. (*Az ország közjavát és kereskedését gyarapító magános vállalatokról*) és annak 1840. évi két kiegészítése (XVIII. tc. a részvénytársaságok alapításáról és XL. tc. a Bécs–Dunántúl–Trieszt vasútról) rögzítette.

Számtalan vasúthálózati terv és javaslat mellett a reformkor második felében két nagytőkésnek voltak tényleges tettei a magyarországi vasúthálózat kiépítésére: a bécsi Rothschild-bankházzal kapcsolatban álló szitányi Ullmann Móricnak –, és a reformkorban páratlanul meggazdagodó, görög származású monarchiabeli bankárnak, Sina György Simonnak. Amint az köztudott, Ullmannék a Duna bal partján, Pozsonyon keresztül kívántak Bécs–Pest vonalat építeni, és számtalan politikai támogatójuk volt a magyar reformnemesség körében, különösképp Kossuth Lajos; míg Sina a bécs–budai összeköttetést a legrövidebb úton, a Duna kedvezőbb fekvésű

---

<sup>1</sup> Ezeket összefoglaló munkák közül elsőként ajánljuk: GERGELY ANDRÁS: *Egy gazdaságpolitikai alternatíva a reformkorban. A fiumei vasút*. Bp., 1982; FENYVESSY ADOLF: *Az első magyar vasút*. Bp., 1883.; UJHELY GÉZA: *A vasútügy története*. Bp., 1910; MAJDÁN JÁNOS: *A „vasszekér” diadala. A magyarországi vasútépítés 1914-ig*. Bp., 1987, 13–20., 24–28., 39–48. p.; KÉPESSY ÁRPÁD: *A magyar vasútügy története*. Bp., 1908.

jobb partján képzelte el, és ez megfelelt a dunántúli nagybirtokosok, köztük Széchenyi István érdekeinek is.

A nyolc évig húzódo (1836–44), elsősorban politikai és nem szakmai vitát felesleges eszményíteni. Az mindenki számára világos volt, hogy fényűző luxus lenne rögtön két bécsi vasutat építeni a gazdasági nagyhatalomnak aligha tekinthető Magyarországon. Próbáljuk kitapintani a vállalkozó kedvű főhősök valódi szándékát!

Sináról tudni kell, hogy eredeti tervezetében (1836. február 26.) csak a Győr–Bruck/Királyhida–Bécs és Győr–Sopron–Bécs vonalak szerepeltek,<sup>2</sup> ezt csak később, 1838 áprilisában egészítette ki a Győrből Budáig, illetve Sopronból Triesztig meghosszabbított tervekkel. Látható tehát, hogy a dunai gőzhajózásban, valamint a magyar gabona nyugati kivitelében érdekelt Sina *eredeti tervében* Győr városát tervezte a szárazföldi és folyami szállítás végpontjának, ahol az útirányoknak megfelelően lehetett volna a kiviteli terméket vasútra terelni. Ez a jól átgondolt, Sina gazdasági érdekeinek valóban megfelelő terv a következő években, az osztrák<sup>3</sup> és magyar közlekedéspolitikai változásainak hatására, kiegészült a meglehetősen légből kapott, pontosan sohasem árnyalt triezsti és budai vonalmeghosszabbításokkal. A budai módosítás hátterét rendkívül könnyű megvilágítanunk: Ullmann 1837. november 14-én kapta meg az engedélyt a Duna-balparti vasútra. Sina látta, hogy Ullmannék komoly, a Rothschild-tőkével megalapozott vasútépítő szándéka veszedelmes konkurencia a dunai gőzhajózás számára, ezért a jobb parti vasút ötletével – és a kivételesen tévesen állást foglaló Széchenyi érvelésével – sikeresen évekre megosztotta a vasúttámogató közvéleményt. Sina az 1841-es osztrák pénzügyi válság után visszavonulót fújt a jobb parti vasútnak (1842. július 18.), amely teljes hosszában csak több mint negyven évvel később készült el (1884).

Az egyéni érdekek érvényesítése és a politika kényszerítette módosítások mellett az Ullmann Móric-féle Magyar Középponti Vasúttársaság

<sup>2</sup> 1837-ben az MKpV előmunkálati engedélyében még a Győr–Buda vasútvonal is szerepelt, ezzel együtt értendő MIKLÓS INRE (*A magyar vasutasság oknyomozó történelme*. Bp., 1937, 78. p.) 70 mérföldes (kb. 585 km) adata. Az akkori tervekben mindhárom vonalra elégségesnek tartották a 10 millió forintos építési tőkét... Lásd Majdán: i. m. 26. p.

<sup>3</sup> Fenyvessy: i. m. 53–54. p.

tervező és kivitelező munkájában a nepotista panama is érvényesült. Az MKpV kezdettől (1838) fogva teljes hálózatban gondolkodott, amit 1844-ben még tovább bővített. A hálózat elsőrendű részének a Bécs–Pozsony–Pest vonalat tartotta, amely Gänserndorfnál szakadna ki a szintén Rothschild-tökből részben már megépített Ferdinánd Császár Északi Vasútból.<sup>4</sup> A vasúttársaság a magyar rendi érdekeknek igyekezett kedvezni a debreceni vasúttal és annak gőz- helyett lovas üzemével. Ullmann valódi szándékaira vállalkozásának pénzügyi háttere és a kivitelezés ütemezése mutat rá. Az engedélyezett két vasútvonal (Pest–Pozsony–országhatár, Pest–Szolnok–Debrecen) együttes hossza kb. 450 kilométer volt, erre Ullmannék *névetségesen alacsony* 10 millió forintos építési alaptőkét határoztak meg.<sup>5</sup> Első vasútépítőink nem lehettek ennyire laikusok! Valószínűbb, hogy gravaminális nemességünk akár ökör-, szamár- vagy kutyaszásos hajtást is követelhetett volna Ullmannon, a pénzember nyilván azt is megígéri, mert sohasem gondolta komolyan az debreceni építkezést.<sup>6</sup> Első vasutunk alapítója – nyugat-európai és amerikai vállalkozótársaihoz hasonlóan – a legkevesebb befektetéssel a legnagyobb hasznot akarta húzni a vasútépítésből. Ezen körülmények ismeretében válik érthetővé Deák, Széchenyi és Lipovniczky Vilmos Bars megyei követ tamaskodása az alföldi vasút iránt. Az MKpV 1844. március 4-én úgy kapta meg a hétéves határidőre szóló építési engedélyt, hogy a pozsonyi és a debreceni vonalon egy időben köteles folytatni az építési munkákat.

### **Vasutak átadása 1849-ig**

Az 1848/49-es forradalom és szabadságharc idejéig hazánkban százhetvennyolc kilométer gőzüzemű vasútvonal épült.

---

<sup>4</sup> A közvetlen összeköttetés Bécs és Marchegg (–Pozsony) között csak 1870-ben épült meg: STOCKKLAUSNER, JOHANN: *Dampfbetrieb in Alt-Österreich (1937–1918)*. Wien, 1979, 78. p.

<sup>5</sup> Az egy kilométerre jutó költség a tervezett három vonal (585 km) esetében kb. 17 000 Ft, az engedélyezett két vonalra számítva 22 000 Ft. Klasszikus magánvasútjaink 1 km-re jutó építési költsége, a vasútvonal terepviszonyaitól függően, 60 000 – 150 000 Ft között mozgott, lásd NAGY TAMÁS: A Kassa–Oderbergi Vasút rövid története. In *Belvedere Meridionale*, VIII. évf./1997, 5–6. sz. 50. p.

<sup>6</sup> Miklós: i. m. 77. p.

A Középponti Vasút vonalainak építése során derült fény az Ullmannklán által elkövetett visszaesésekre. Alig néhány héttel az első kapavágások után, 1844 októberében a vasúttársaság elnöke, Karl Myrbach váratlanul elhunyt. Halála után az addig mérnöki precizitással szervezett kivitelezési munkában egyre inkább fiskális szempontok érvényesültek. A főreszvényes Ullmann Móric átvette az elnökséget, és hatáskörét ezzel az építési munkákra is kiterjesztette. Felrúgta a porosz származású építési főigazgató, Beyse Vilmos Ágoston által bevezetett kisvállalkozói rendszert, és az építési és szállítási feladatokat – versenytárgyalás nélkül – olyan nagyvállalkozóknak adta át, akik kivétel nélkül rokonai és jól bevált pénzügyi partnerei voltak.

Beyse nem sokáig tűrte, hogy feje fölül irányítsanak, és az ő inspirációjára jelent meg a Középponti Vasút szabálytalanságait leleplező cikk az *Augsburger Allgemeine Zeitung*ban, bizonyos Zöppritz württembergi gyapjúkereskedő tollából. Néhány nap múlva maga az uralkodó, V. Ferdinánd utasította a Helytartótanácsot a vasúti botrány kivizsgálására. A Dubraviczky Simon tanácsos által vezetett vizsgálat során fény derült Ullmannék nepotista panamáira. Beyse, akit már a vizsgálat kezdetekor elmozdították állásából, részletes írásbeli jelentésben vádolta Ullmann kompániáját.

Az anyagi visszaéléseknél, csalásoknál, jogosulatlan kedvezményeknél is megdöbbentőbb volt azonban a munkások rossz ellátása. A nagyvállalkozók saját társaikkal szerződtek a munkások élelmezésére, akik drága pénzen ehetetlenül rossz ételmezt és ihatatlan, zavaros bort kaptak a pálinkafőző barakkokban. Az európai vasútépitések vonzották a földműveseket, mert a nehéz, ám szakértelmet igénylő munkával lényegesen többet kereshettek, mint a mezőgazdasági ágazatban. A Középponti Vasút munkásai az Ullmann-féle nagyvállalkozói forma bevezetése után elkésérítően alacsony, mindenféle levonással terhelt béreket kaptak. 1845 júliusában a pilis–albertirszai szakaszon a rosszul ellátott szlovák és kárpátukrán munkások körében járvány ütötte fel a fejét. Sokan megbetegedtek, hamarosan halálesetek is bekövetkeztek, de az építési vállalkozók nem foglalkoztak sem a betegek ellátásával, sem a halottak eltemetésével. Az egyik helyi földesúr, báró Nyáry Antal saját költségén élelmezte a betegeket, akiket az általa berendezett alkalmi ispotályban késő őszi uradalmi orvosa, Szilézi látott el. A tizenegy elhunyt munkás temetésének

költségeit a munkatársak és a két község tanácsa fizette.<sup>7</sup> Dubraviczky 1846. május 12-én készítette el részletes jelentését az MKpV vezetőinek és építési vállalkozóinak üzelmeiről, és öt nappal később Ullmann Móric a vasútnál betöltött összes vezető tisztségéről lemondott.<sup>8</sup>

A Duna-balparti vasút első szakaszát a pesti pályaudvar és Vác között 1844. október 5-én kezdték építeni, és a 34 kilométeres pályát 1846. július 15-én ünnepi külsőségek között adták át a forgalomnak. A magyar vasút ezen születésnapját a történeti irodalom részletesen tárgyalja<sup>9</sup>, így ettől ezúttal eltekintünk.

*A második magyar vasutat* 1847. augusztus 20-án adták át Sopron és Bécsújhely között, ennek 27 kilométeres szakasza haladt magyar földön. A magyar köztudat a későbbiekben teljességgel mellőzte ezt a tényt, és a vasútépítés „dobogójának” második helyére a tizenkét nappal később átadott pest–szolnoki szakaszt helyezte. A mellőzést két okkal magyarázhatjuk. Egyrészt a soproni vonal az osztrák vasúti hálózathoz csatlakozott, magyar érdekeltsége, a soproni polgárok és környékbeli birtokosokon kívül, nem volt. Az építkezés anyagi terheinek jelentős részét Sina vállalta; sőt, a vasútüzemet is az általa finanszírozott Bécs–Gloggnitzi Vasút (WGB) látta el. Ily módon érthető, hogy a soproni vasút átadása nem okozott olyan kitörő lelkesedést hazánkban, mint a Középponti Vasút vonalai. Másrészt maguk az építetők sem értékelték túl az új vasutat. Így történhetett meg az a furcsaság, hogy a vasút megnyitásakor nem rendeztek afféle ünnepséget, mint Pesten, így aztán erről sem a lapok nem emlékeztek meg, de még a Helytartótanács közlekedési osztályát sem tájékoztatták. A Széchenyi-életrajz kedélyes epizódja ez: a megnyitás után három hónappal a közlekedési osztály – amelynek vezetője Széchenyi volt – felszólította a vármegyét és a vasúttársaságot – amelynek elnöke ugyanő volt –, hogy a vonalmegnyitásról tegyen jelentést...<sup>10</sup>

A soproni–bécsújhelyi pálya büszkesége a mai napig használatban lévő tekintélyes méretű műtárgy, a nagymartoni völgyhíd. A magyar vasút

---

<sup>7</sup> MOL C64 Helytartótanács iratai 1846. évi F 31. P 59. 18198. sz.; Miklós: i. m. 110–114. p.; POGÁNY MÁRIA: *Vállalkozók, mérnökök, munkások a magyar vasútépítés hőskorában (1845–1873)*. Bp., 1980, 67–89. p.

<sup>8</sup> Pogány: i. m. 84. p.

<sup>9</sup> Miklós: i. m. 130–135. p.; Majdán: i. m. 31–33. p.; Ujhely: i. m. 68. p.

<sup>10</sup> Miklós: i. m. 135. p.

első jelentősebb balesete is ezen a vonalon történt: a megnyitás után két hónappal, 1847. október 28-án este Bánfalvánál a töltéscsuszamlás miatt szabálytalanul továbbközeledő bécsújhelyi vegyesvonal összeütközött a mentesítésére Sopronból küldött segélyvonattal. A balesetben a segélyvonaton utazó vasúti mérnökök és a másik vonat mozdonyvezetője szenvedett sérülést, illetve megrongálódott két vasúti kocsi.<sup>11</sup>

1847. szeptember 1-jén, szerdán nyílt meg a Pest és Szolnok közötti száz kilométeres vasútvonal, amely kereskedelmi és politikai szempontból egyaránt az 1849-ig átadott négy vaspálya közül a legjelentősebb volt. A vonatok Pesten a váci vonal számára egy évvel korábban átadott pályaudvarról indultak, Szolnokra pedig a Tisza-part közelében épített facsarnokos állomásra érkeztek, amelynek felvételi épülete, romos, elhanyagolt állapotban ugyan, de ma is áll.<sup>12</sup> A vonal avatóünnepsége semmiben nem maradt el a váciétól, azon a politikai, gazdasági és társadalmi élet színe-java megjelent. Ez volt az első nyilvános szereplése István főhercegnek, a nem sokkal később megválasztott utolsó magyar nádornak.

A pesti indóházból 16 kocsiban mintegy hatszáz fővel indult az ünnepi menet reggel nyolc órakor. A vonatot az MKpV *István* nevű mozdonya vontatta, a szerelvény előtt pedig a *Haza* nevű mozdony haladt, „a lehető akadályok kitudása végett”<sup>13</sup> Minden állomáson<sup>14</sup> kisebb-nagyobb ünnepséggel fogadták a vonatot. Szolnokon a vasúttársaság villásreggelivel fogadta vendégeit. Innen István főherceg Jászberény, Széchenyi felé pedig a Pannónia gőzösön Tokaj felé vette az útját, a különvonat pedig még emelkedettebb hangulatban tért vissza Pestre.

A szolnoki megnyitóhoz a magyar vasúttörténet két érdekes polémiája tartozik, melyeket röviden ismertetünk. Mindkettő az első napon közeledett mozdonyok nevével kapcsolatos. A szakirodalom a mai napig<sup>15</sup> előszeretettel tulajdonítja Széchenyinek azt az aforizmát, mely

<sup>11</sup> HORVÁTH FERENC: *Hazai és külföldi vasúti balesetek*. Bp., 1995, 69–75. p.

<sup>12</sup> Az első magyar vasutak építészeti tevékenységéről: KUBINSZKY MIHÁLY–GOMBÁR GYÖRGY: *Vasútállomások Magyarországon. 1846–1988*. Bp., 1989, 5–10. p.

<sup>13</sup> *Jelenkor*, 1847/171. sz., szept. 5. 1. p.

<sup>14</sup> A pest–szolnoki vasútvonal korabeli állomásai: Pest, Kőbánya (ma Kőbánya első tcherpályaudvar), Pestszentlőrinc, Vecsés, Üllő, Monor, Alberti-Irsa, Bercel (ma Ceglédbercel-Cserő), Cegléd, Abony és Szolnok.

<sup>15</sup> Majdán: i. m. 34. p.

szerint a mozdonyok közlekedési rendjét látván a gróf így fejezte ki a nádorjelölt iránt érzett bizalmát: „István előre viszi a Hazát”. Ha a három korabeli tudósítást elolvassuk,<sup>16</sup> meglepve tapasztaljuk, hogy mindkét mozdony nevét csak az egyik napilap közölte, a szójáték szintén csak ott, a Budapesti Híradóban tűnik fel, nyilvánvalóan az újságíró alkotásaként és a mozdonyok tényleges sorrendjéből következően kevésbé plasztikusan: „Elől a »Haza« nevű, utánna mindjárt »István«, ki előre tolja a »Hazát«.”<sup>17</sup> Aligha kétséges, hogy a csak szépre emlékező utókor Széchenyinek István főherceg és a Középponti Vasút iránt érzett egyaránt lehangoló véleményét kívánta megszépíteni.<sup>18</sup> Mindenesetre a gróf naplójában a szolnoki vonal ünnepélyes megnyitását meg sem említette...

A vasút íratlan szabályai szerint ezen ünnepélyes alkalommal az MKpV is legújabb beszerzésű, legkorszerűbb, legjobb állapotú mozdonyival avatta fel a vasútvonalat. A szolnoki megnyitón szereplő István és Haza mozdonyok nem sokkal korábban érkeztek a philadelphiai Norris cég gyárából. A másik vitát az okozta, hogy a napilapi értesüléseken kívül a Haza mozdonynevét egyetlen írott forrásban sem szerepel, az 1849 utáni szegényes adatokban a két amerikai gyártású lokomotív István és *Nádor* néven tűnik fel. Korábban ezért három Norris-eredetű MKpV-mozdonyal számoltak, bár ezt a feltevést semmi sem erősítette. Sokkal elfogadhatóbb az az újabb álláspont, mely szerint az eredetileg Haza nevű mozdonyt 1849 után átkeresztelték a politikai intenzitásában gyengébb Nádor névre.<sup>19</sup>

A korszak *negyedik*, utolsó *vasútvonalát* 1848. augusztus 20-án adták át az ausztriai csatlakozó állomás, Marchegg és a magyar koronázó város, Pozsony között. Ennek 17 kilométeres szakasza haladt a történelmi Magyarországon. Híres, napjainkig használatban lévő műtárgyai az első magyar vasúti alagút a pozsonyi indóház előtt (703 méter) és a Vödric-patak völgye felett átívelő kilenc nyílású Vörös híd.

<sup>16</sup> *Jelenkor*, 1847. szept. 5.; *Pesti Hírlap*, 1847. szept. 3.; *Budapesti Híradó*, 1847. szept. 5.

<sup>17</sup> *Budapesti Híradó*, 1847 / 656. sz. 2. p.

<sup>18</sup> CSORBA LÁSZLÓ: *Széchenyi István*. Bp., 1991, 157. p.

<sup>19</sup> Utóbbi vitát ismerteti LÁNYI ERNŐ: A magyar magánvasutak és mozdonyaik. In *Belvedere Meridionale*, X. évf./1998, 1–2. sz. 21–22. p.

## Javaslat a magyar közlekedésügy rendezéséről

„Közlekedések nem képezik az ország velejét ugyan, de csak oly hatásuk van, mint valami élő test vérereinek; ... éppen oly elmúlhatatlan azoknak tökéletesen elrendezett volta; valamint akadozó, vagy lázas vérforgás közt a legegészségesebb velő is szolgálilag lenyűgözve van; s hiába küzd a szellem az anyagnak fejletlen súlyával”<sup>20</sup> – ezekkel a gondolatokkal ajánlotta a magyar közlekedési ügy fejlesztéséről készített híres javaslatát 1848. január 25-én az utolsó rendi országgyűlésnek annak „legkisebb, de leghűbb szolgálója”, Széchenyi István. A tervezetet nem maga a gróf, hanem az elképzeléseit jól ismerő munkatársai, a bevezetőben említett „több jeles fők” – Clark Ádám, Tasner Antal magántitkár, Burián János fiumei hivatalnok, Sasku és Csányi mérnökök – készítették, Kovács Lajos vezetésével.<sup>21</sup> A Javaslat háttérében Apponyi György kancellár 1847. augusztusi felszólítása állt, mivel a készülő trónbeszédhez szükség volt egy átfogó közlekedéspolitikai koncepcióra. Széchenyi azonban művét nem az udvarnak, hanem az összeülő rendek számára készítette, nem utolsósorban azért, hogy ezzel ellensúlyozza Kossuthnak a megyék kétharmadában támogatott s már országgyűlés előtt lévő vukovár–fiumei tervezetét.

Széchenyi *Javaslat*a volt az első – a korábbi, egyes vasúttársaságok, érdekesoportok számára készített hálózati tervek után –, amelyik a közlekedésügyet a nemzet „egész komplexusában” vizsgálta. Az infrastrukturális fejlesztés (a Javaslat nem csupán a vasút, de a folyami és közutak fejlesztésével is foglalkozott) szükséges alap a szállítóhálózat kiépüléséhez, a nemzetgazdaság kifejlődéséhez, de szoros kapcsolatban áll a nemzetiségi ügygel is. A tervezet gondos felméréseket tartalmazott a magyarnál fejlettebb nyugati államok – például Anglia, Franciaország, Hollandia, Egyesült Államok – közlekedéspolitikai tapasztalatairól. Legfontosabb közlekedési ágazatnak a vasutat tartotta, mert „...csak a vasút képes biztos, gyors, szakadatlan és olcsó összeköttetést szerezni s csak

<sup>20</sup> A Javaslat reprint kiadásban: SZÉCHENYI ISTVÁN: *A magyar közlekedési ügyről (1848)*. Bp., 1990, [a továbbiakban *Javaslat*].

<sup>21</sup> A munka február 1-jén került Pozsonyban nyomdába és 22-én az országgyűlés elé. Lásd Majdán: i. m.: 45. p.



általára nyugszik a belkereskedés biztos és sebesebb kifejlődést ígérő alapokon”.<sup>22</sup>

A koncepció az elemző utókortól a „centrális” jelzõt kapta, mert elsõként fogalmazta meg a vasútvonalak metszéspontjába kerülõ tervezett majdani fõváros jelentõségét: „a magyar kereskedelem és iparfejlõdés gyûlpontja Budapest, ez az ország szíve, melynek irányában úgy lehet tekinteni az egyes közlekedési vonalakat, mint megannyi fõeret, mely a szívbõl a vérforgást az ország véghatáráig eszközli.”<sup>23</sup> Ugyanakkor a vasút fejlesztené a magyar vidéket is, és a csekély magyarságú perifériákat az ország középsõ, gazdag és inkább magyarok lakta részeihez kapcsolná, „hogy õk felénk gravitáljanak, semmi sem eszközli gyorsabban és biztosabban, mint a vaspálya”.<sup>24</sup> A jelen anyagi korlátai miatt azonban az ország szélei kimaradtak a részletes vasúti tervekbõl, így a Felvidéken is vasút helyett a hajózható vízi utakat és az olcsóbban építhetõ kõtutakat részesítette elõnyben.

*A centrális vasúti fõvonalak négy irányban futnak ki az ország központjából:*

1. a Duna bal partján, Pozsonyon át az országhatárig  
34 mérföld, 284 km,
2. Budapeستól Székesfehérváron, Károlyvároson át Fiuméba  
70 mérföld, 585 km,
3. Szolnoktól Aradig, késõbb meghosszabbítva Erdély felé  
34 mérföld, 292 km,
4. Miskolcon át Kassára, késõbb meghosszabbítva Galícia felé  
35 mérföld, 292 km.

Az 1445 kilométerre tervezett fõvonalak egy északkelet–délnyugat, ill. egy északnyugat–délkelet közlekedési tengelynek is tekinthetõk. Ehhez négy-négy, a belsõ kereskedelmi igényekhez igazodó mellék- és szárnyvonalat terveztek:

---

<sup>22</sup> Javaslat 33. p.

<sup>23</sup> Javaslat 54. p.

<sup>24</sup> Javaslat 59. p.

*A mellékvonalak (kb. 776 km):*

- |   |                     |
|---|---------------------|
| 5. Szolnoktól Debrecenen át Szatmárra                     | 33 mérföld, 276 km, |
| 6. a mohácsi Duna-parttól Pécsen át Fiuméba               | 24 mérföld, 200 km, |
| 7. Soprontól Nagykanizsáig, a fiumei vasúthoz kapcsolódva | 21 mérföld, 175 km, |
| 8. Cegléd-től Szegedig                                    | 15 mérföld, 125 km. |

*A szárnyvonalak (kb. 267 km):*

- |                        |                   |
|------------------------|-------------------|
| 9. Arad–Temesvár       | 9 mérföld, 75 km, |
| 10. Debrecen–Nagyvárad | 9 mérföld, 75 km, |
| 11. Miskolc–Tokaj      | 8 mérföld, 67 km  |
| 12. Szeged–Szabadka    | 6 mérföld, 50 km. |

Valamennyi fő- és egyéb rendű vasút jelentőségét gondos gazdasági és kereskedelmi magyarázattal indokolták. A tervezett 298 mérföld (2488 km) vasútból már megépült ill. építés alatt volt 48 mérföld (400 km). A megépítendő 250 mérföld (2088 km) vaspályára mérföldenként 320 000 ezüstforinttal számolva 80 millió forintot irányzott elő. Folyószabályozásra és csatornaépítésre 8 millió, közútépítésre 12 millió forintot szánt. Így a közlekedési tervezet végrehajtásához kereken 100 millió ezüstforintra lenne szükség. Mivel Magyarország gazdasági, ipari helyzete (elsősorban a tőke és a tőkés vállalkozások hiánya) a nyugati vasútépítő államokéval nem egybevethető, minden építkezést és a közlekedési vállalatok fenntartását államköltségen, az állami érdekek érvényesítésével kell kivitelezni. A 100 millió forint értékű beruházást tizenkét éves építési idővel számolva, közadózással fedezett államkölcsönből kívánták biztosítani.

A Javaslat visszatekintett még korábbi közlekedési tervekre, többek között a vukovár–fiumei vasútra, nem nélkülözvén ezeknél a kritikus hangot. A mű következő része a közlekedési fejlesztések kényes pontját, a kisajátításokat érintette. A közlekedési hálózat valamennyi lehetőségét számba vevő tervezetet a kiadványhoz csatolt térkép tette még szemléletesebbé.

Széchenyiék tervezete az egész magyar politikai közvéleményben hangos sikert aratott. Hogy a gróf a későbbi törvényszöveggé vált Javaslatot milyen mértékben kívánta kihasználni a Kossuthtal vívott presztízscsatában, vagy hogy „egyeztető” magatartásával éppen a népszerűségben verhetetlen „vukovári vasutast” akarta saját tervezete mellé állítani – ezt

ma már aligha lehetne eldönteni.<sup>25</sup> Mindenesetre a fiumei vasútügy vitáját is – a reformkor sok más lassan levonuló politikai árhullámaéhoz hasonlóan – elsodorta a forradalmi tavasz áradása.

### **A magyar vasútügy a forradalom és szabadságharc idején**

A Batthyány Lajos vezette első felelős kormányban Széchenyi a közmunka és közlekedésügy, Kossuth a pénzügy szakminisztere lett. A közlekedésügyi minisztérium apparátusát Széchenyi Ullmann megüresedett lakásában helyezte el a pesti Duna-parton, míg a technikai részleg a helytartótanács épületében, Budán maradt. A szakemberek többsége is azok közül került ki, akik korábban a közlekedési bizottságban Széchenyi mellett dolgoztak. A minisztérium nyolc osztályból állott, ebből az első volt a vasútügyé, amelynek főnökségét Kovács Lajos látta el. Államtitkári kinevezést Zichy Ferenc gróf, az MKpV igazgatója kapott.<sup>26</sup>

Széchenyinek imént ismertetett centrális vasúthálózati tervét Kossuthal közösen terjesztették az országgyűlés elé. Az államvasúti elvet, a központilag meghatározott tarifát a képviselők egyhangúlag támogatták, komolyabb vita csupán abból az indokolatlan félelemből adódott, miszerint a földesúri kármentesítés kiürítené az államkincstárat. A hangulat lecsillapodása után a népképviselői országgyűlés 1848. XXX. tc.-ben elfogadta az első polgári vasúttörvényt, amely hatályon kívül helyezte az 1836-os és 1840-es törvényelőzményeket.

A minisztérium tényleges tennivalója a vasutak terén a tervezett vonalak (Fiume, Arad és Szatmár) felmérési (*kitűzési*) munkája, ill. a már csödközelbe jutott Középponti Vasút szanalása volt. A vonaltervezés Buda és Székesfehérvár között a legfontosabbnak tartott fiumei vaspályán kezdődött. A mérnökök már 1848. március 29-én a fehérvári határban dolgoztak, majd a terveket Hieronymi Ottó Ferenc, a minisztérium által időközben kinevezett főmérnök vezetésével ez év nyarára elkészítették. Sajnos, vasútépítésre a politikai események és az önvédelmi harc miatt nem jutott idő.<sup>27</sup> Az utolsó,

<sup>25</sup> Vö. Majdán: i. m. 48. p.; Csorba: i. m. 158. p.

<sup>26</sup> Lásd Miklós: i. m. 142–143. p.; Csorba: i. m. 162–165. p.

<sup>27</sup> LOVAS GYULA: A Cs. k. szabadalmazott Ferencz József Császár Keleti Vasúttársaság. In *Vasúthistoria Évkönyve 1988*. Szerk.: Mezei István. Bp., é. n., 261. p. – A Déli Vasút csak tizenhárom évvel később, 1861-ben adta át a Buda–Székesfehérvár közötti vonalszakaszt a Triestbe (!) vezető vasút részeként.

vasútépítésre vonatkozó adat szerint az ozorai fegyverletételt követően fogságba esett 10 000 horvát katonát a szintén Hieronymi vezette Szolnok és Debrecen közötti építkezéshez rendelték.

A forradalmi események, majd Ausztria és Magyarország politikai viszonyainak romlása a pénzpiacra általában, az egyébként is gyenge lábakon álló Középponti Vasútra különösen negatív hatást gyakorolt. Kossuth (pontosabban a betegsége miatt őt helyettesítő Duschek Ferenc államtitkár) és Széchenyi pénzügyi támogatás helyett részvényfelvásárlással történő „burkolt államosítást” eszeltek ki. A bécsi részvényesek ezt a tervet megghiúsították. A működésképtelenségtől az első magyar vasutat a szabadságharc idején a honvédelmi bizottmány által nyújtott egy millió forintos kölcsön mentette meg. Az is igaz, hogy ebben az időben a személy- és áru fuvarozás helyett az állami és katonai szállítások kaptak elsőbbséget.<sup>28</sup>

A kormányhivatalok és a kincstár Pestről Debrecenbe Szolnokig vasúton menekült 1848 szilveszterének éjszakáján, ugyanúgy, mint a visszautazáskor, végül Ceglédig mentek vonattal a Szegedre költözéskor. Buda bevétele után a főváros újjáépítésére téglát és más építési anyagokat „érezhetően mérsékelt áron” szállítottak Szolnokról (az első díjkedvezmény a magyar vasúton!), a szabadságharc végnapjaiban pedig egy évre való sószükségletet a komáromi erőd védői számára. A vasutak stratégiai jelentőségét felismerve a defenzióra kényszerült hadviselő fél a pályákat rendszeresen megrongálta. Először, 1848 szeptemberében a németajkú, de magyarpárti nemzetőrség szedte fel a síneket osztrák támadástól tartva a királyhidai állomáson túl, a Lajta hídján. A váci és szolnoki vonalon 1848 telén Görgei Artúr ill. Perczel Mór csapatai rongálták meg a felépítményt a debreceni utazást követően. A tavaszi hadjárat során ugyanezt a tevékenységet a schwarzgelbek végezték el, hogy nyomukban Kmety György hadosztályparancsnok vezetésével végezzék el a korrekciót. A vasúti szállítás előnyeit a bevonuló orosz hadsereg is kihasználta.

A magyar vasútügy 1849 előtti vezető személyiségei közül Kossuth és Széchenyi későbbi életpályája mindenki előtt ismeretes. Az OHB-ben és a Szemere-kormányban a közlekedési ügyeket az a Csány László irányította, akinek nyakába 1849. október 10-én az Újépület udvarán dobott

<sup>28</sup> „A fegyveres és állami szervek szállításai miatt a Magyar Középponti Vasút a személy- és teherszállítást megszünteti.” – A Közmunka és Közlekedésügyi Minisztérium rendelete 1849. július 3-án.

kötelek a hóhér.<sup>29</sup> Zichy Ferenc MKpV-igazgató és közlekedési államtitkár 1849 nyarán már „lelkes muszkavezető”... Kovács Lajos követte a kormányt Debrecenbe, és ott békepárti nézeteket vallott. A szabadságharc után dabasi birtokán gazdálkodott. Hieronymi Ottó Ferenc, az első magyar vasútépítő mérnök a szabadságharcban Görgey hadtestében teljesített hadmérnöki szolgálatot, amiért lefoglák és a börtönben szerzett betegségei vitték a sírba 1850-ben, 47 esztendőskorában.

A tönkrement első magyar vasút utolsó közgyűlése 1849. december 7-én a vonalak, az álló és mozgó értékek eladásáról és a társaság feloszlataásáról döntött. Az osztrák állam 1850. március 7-én magas áron – 20,458 millió forintért – megvette az MKpV vonalait, és beolvasztotta azokat az államvasúti hálózatba.

Tisztán pozitív vagy negatív képet festeni a magyar vasút 1849 előtti hőskoráról ugyanúgy képtelenség lenne, mint más történelmi korszakokról, folyamatokról. Első vasútjaink tervezői, kivitelezői gyors megtérülésre, busás haszonra számítottak, de az általuk vállalt feladathoz semmi tapasztalatuk nem volt. Talán Széchenyi centralizációs vasúthálózati terve bizonyult a legmaradandóbb alkotásnak. (Most nem említjük az egyközpontúság később megmutatkozó kártékony hatásait a [vas]úthálózatra, társadalmi és településszerkezetre...) A rosszul megfogalmazott gazdaságfilozófia ugyanúgy csődbe juttatta az első magyar vasutat, mint napjaink gyorsforgalmi-közútépítő és -fenntartó magántársaságait. Az is jellegetes magyar betegségnek tekinthető, hogy a korszak egyetlen igazi közlekedéspolitikusa és a gazdasági szakíróból lett népevezér-államférfi a vasútügyben is csak elvétve tudtak közösen – és nem egymással szemben – fellépni...

---

<sup>29</sup> Csány kivégzéséről: *Az 1848/49. évi forradalom és szabadságharc története*. Szerk.: HERMANN RÓBERT. Bp., 1996, 417–418. p.



*A Sopron–Bécsújhely közötti vasútvonalon Nagymartonnál épült Európa egyik legjelentősebb – 250 méter hosszú, húsz fonyílású – viaduktja. Tervezte Matthias Schönerer. Rohbock Lajos litográfiája, 1860*

*Az első magyar vasúti alagút portálja a pozsonyi vasútállomásra bevezető pályaszakaszon. Rohbock Lajos litográfiája, 1860*

