

KÁRPÁT-HAZA

SZEMLE

A KÁRPÁT-MEDENCEI MAGYARSÁGKUTATÁS INTERDISZCIPLINÁRIS SZAKMAI FOLYÓIRATA

2025/ 1. szám

BARANYAI NÓRA

A határon túli magyar pártok társadalmi támogatottságának változásai

PÁSZTÓ VIVIEN

Társadalmi-gazdasági helyzetkép a Kárpát-medencéből:
A szlovákiai magyarság társadalmi-gazdasági helyzetének elemzése

TURY-NAGY MIKLÓS

Ukrajna gazdasági térszerkezetének átrendeződése függetlenedésétől napjainkig

HORVÁTH CSABA SÁNDOR

A magyar vasútépítések mögött húzódó érdekek a Habsburg Birodalom
és az Osztrák–Magyar Monarchia időszakában

TÓTH TAMARA

A vendégmunkás irodalmi reprezentációi a jugoszláv
gazdasági reformok kontextusainak tükrében

TÓZSÉR ANETT

A hitélet jellemzői Erdélyben

Kiadja a Nemzetstratégiai Kutatóintézet

KÁRPÁT-HAZA SZEMLE

A KÁRPÁT-MEDENCEI MAGYARSÁGKUTATÁS
INTERDISZCIPLINÁRIS SZAKMAI FOLYÓIRATA

2025/ 1. szám

KÁRPÁT-HAZA SZEMLE

A KÁRPÁT-MEDENCEI MAGYARSÁGKUTATÁS
INTERDISZCIPLINÁRIS SZAKMAI FOLYÓIRATA

2025/ 1. szám

Nemzetstratégiai Kutatóintézet
Budapest, 2025

KÁRPÁT-HAZA SZEMLE 2025/ 1. szám

A Kárpát-medencei magyarságkutatás interdiszciplináris szakmai folyóirata

KIADJA A NEMZETSTRATÉGIAI KUTATÓINTÉZET

1054 Budapest, Nagysándor József utca 8.

Felelős kiadó: Szász Jenő

Szerkesztőbizottság

Bakk Miklós, Bali János, Benedek József, Csata Zsombor, Farkas György,
Hajdú Zoltán, Kovály Katalin, Lampl Zsuzsanna, Magyar Zoltán,
Nagy Benedek, Nagy Imre, Péntek János, Péti Márton, Pozsony Ferenc,
Rácz Szilárd, Salamin Géza, Schwarcz Gyöngyi, Szilágyi Ferenc,
Sztók Szilvia, Tóth Géza, Török Ibolya, Tózsér Anett

Szerkesztő

Ress Boglárka

A szerkesztő munkatársa

Bern Andrea, Borbándi Erik

Tördelőszerkesztő

Simon Andrea

Tipográfus

Nádas Zsófia

Nemzetstratégiai Kutatóintézet © 2025, Budapest

Minden jog fenntartva

A kötetben szereplő írások tartalma nem feltétlenül tükrözi a kiadó álláspontját.

ISSN 2732-1789

TARTALOM

TANULMÁNYOK	6
Baranyai Nóra A határon túli magyar pártok társadalmi támogatottságának változásai	6
Pásztó Vivien Társadalmi-gazdasági helyzetkép a Kárpát-medencéből: A szlovákiai magyarság társadalmi-gazdasági helyzetének elemzése	23
Tury-Nagy Miklós Ukrajna gazdasági térszerkezetének átrendeződése függetlenedésétől napjainkig	36
Horváth Csaba Sándor A magyar vasútépítések mögött húzódó érdekek a Habsburg Birodalom és az Osztrák–Magyar Monarchia időszakában	62
Tóth Tamara A vendégmunkás irodalmi reprezentációi a jugoszláv gazdasági reformok kontextusainak tükrében	94
Tózsér Anett A hitélet jellemzői Erdélyben	117
ABSZTRAKTOK	128

Horváth Csaba Sándor

Széchenyi István Egyetem, Győr

A magyar vasútépítések mögött húzódó érdekek a Habsburg Birodalom

és az Osztrák–Magyar Monarchia időszakában

Kárpát-haza Szemle, 2025 (1), pp. 62–93, 129–130.

DOI-azonosító: 10.64605/KHSZ.2025.1.04

A magyar vasútépítések mögött húzódó érdekek a Habsburg Birodalom és az Osztrák–Magyar Monarchia időszakában

A Habsburg Birodalomban létező Magyar Királyság első gőzüzemű és közforgalmú vasútvonalát 1846-ban adták át, majd 1918-ra teljesen kiépült a magyar vasúthálózat. 1854-ig a fejlesztésben az osztrák birodalmi elképzelések játszottak fő szerepet, így az uralkodó politikai, a birodalom gazdasági/kereskedelmi és társadalmi érdekei voltak ennek fő mozgatórugói még akkor is, ha egy magántársaság építette a vonalat, amely a saját – gazdasági – érdekeit is szem előtt tartotta. Ezt követően, majd főként az kiegyezés után már a nemzeti érdekek élveztek prioritást. A magyar vasútfejlesztés mögött húzódó érdekek egyre sokszínűbbek lettek, amelyek egyrészt a birodalom/állam (politikai, gazdaság/kereskedelmi, hadászati érdekek) működtetésével, másrészt a humán (politika és személyes [presztízs]), harmadrészt a területi (birodalmi/osztrák, nemzeti/állami, regionális, vármegyei, helyi, terület- és térségfejlesztési) tényezőkkel hozhatók összefüggésbe. A tanulmány célja egy, a magyar vasútvonalak létrehozása mögött húzódó érdekeket lefedő, több szempontú érdekkategorizálás felállítása, amely a témát – részint – érintő szakirodalmakon kívül a korabeli sajtóforrásokra és nyomtatott forráskiadványokra, illetve levéltári anyagokra épül.

Interests behind the Hungarian railway constructions during the Habsburg Empire and the Austro-Hungarian Monarchy

The first steam-powered and public railway line of the Hungarian Kingdom of Hungary was opened in 1846. By 1918 the Hungarian railway network was fully developed. Until 1854, the Austrian imperial ambitions played a major role in the development, so the ruling political, economic/commercial and social interests of the empire were acted as most significant driving forces, although the main constructor of the line was a private company pursuing its own economic interests. After 1854 and particularly after the Austrian – Hungarian Compromise, national interests took priority. The interests behind the Hungarian railway development became more and more diverse, reflecting mainly state level imperatives: political, economic/commercial, military interests; but also served individual ambitions: political and personal [prestige], and last but not least they were also affected by territorial factors: imperial/Austrian, national/state, regional, county, local, territorial and regional development. The aim of the paper is to establish a multi-dimensional categorization of interests behind the construction of Hungarian railway lines, which, in addition to the literature on the subject – partly – refers to contemporary press sources, published resources, and is also based on archival materials.

HORVÁTH CSABA SÁNDOR

A magyar vasútépítések mögött húzódnó érdekek a Habsburg Birodalom és az Osztrák–Magyar Monarchia időszakában

1. Bevezetés

A gyorsan iparosodó Angliában a szállítási problémák miatt már 1810-ben felmerült a stocktoni városházán egy közforgalmú vasút kiépítésének gondolata. A helyi képviselők már 1821-ben azt a javaslatot terjesztették az angol parlament elé, hogy a szénben gazdag Stockton-on-Tees és a természetes szállítási útvonalon elhelyezkedő Darlington között vasutat építsenek ki.¹ Ez kiváló alternatívája volt az akkori leggyorsabb személyszállítási módozatnak, a lovaspostának, amelynek az állatok álló- és tőröképességéből fakadó korlátait régóta ismerte mindenki.² Végül az első – 39 kilométeres – gőzvasutat 1825. szeptember 27-én adták át, amely leginkább a helyi bányatulajdonosok érdekét szolgálta.³ Így a szénszállítás tette ki a vonal fő profilját, de a világon első ízben emberek is utazhattak a vasúton. Jelentősége azonban vitathatatlan volt, így a parlament többek között a Liverpool és Manchester közötti szakaszra is építési engedélyt adott ki.⁴ Ez volt a világ

első, kizárólag gőzüzemre berendezett közforgalmú vasútja, melynek ünnepélyes megnyitására 1830. szeptember 15-én került sor. A két város összeköttetésének fő mozgatórugója Liverpool, Anglia egyik legjelentősebb tengeri kikötőjének, valamint a nagyszámú iparteleppel rendelkező Manchester összekötése volt. A két település gazdasági körei régóta törekedtek arra, hogy a két vidéket összekapcsolják. A vasút mind az áru-, mind a személyszállításban nagy teljesítőképességűnek és biztos üzeműnek bizonyult, és a megnyitása után lassan kibontakozott az érdeklődés a vasúti vállalkozások iránt.⁵

Az új közlekedési eszköz elterjedése gyors volt, így Magyarországot is – ha kis fáziskéséssel is, de – elérte. Legelőször Bölöni Farkas Sándor erdélyi író, műfordító és utazó vetette papírra személyes élményeit 1831-ben egy Nyugat-Európában⁶ tett látogatása alkalmával a Liverpool és Manchester közötti vasúti utazással kapcsolatosan. Ezt követően nem sokkal Széchenyi István is kipróbálta az új közlekedési eszközt, és benyomásait a naplójában rögzítette.⁷ Széchenyi hazahozta magával az élményt, amelyből ötlet lett. Innentől sokat munkálkodott azon, hogy Magyarországon mielőbb legyen vasút. Erre egyre nagyobb szükség

¹ Cottrell, Philip L. és Ottley, George (1975). The beginnings of the Stockton & Darlington Railway. People and documents, 1813–25: a celebratory note. *Journal of Transport History*, 3 (2), (Cottrell és Ottley, 1975) pp. 86–93.

² Verdier, Nicolas (2008). A méltányosság logikájától az elvont mértékegységig. A távolság felfogásának és mértékegységének átalakulása Franciaországban a 17. század vége és a 19. század eleje között. *Korall – Társadalomtörténeti Folyóirat*, 9 (32), pp. 31–59.

³ Cottrell és Ottley, 1975, pp. 86.

⁴ Simmons, Jack (1980). Rail 150: 1975 or 1980? *Journal of Transport History*, 1 (1), pp. 1–8.

⁵ Czéze Béla (1989). *A vasút története*. Budapest: Corvina Kiadó, (Czéze, 1989) pp. 37–42.

⁶ Bölöni Farkas Sándor (2008). *Utazás Nyugat-Európában. Naplótöredékek*. Marosvásárhely: Mentor Kiadó, pp. 207–208.

⁷ Széchenyi István (1978). *Napló*. Budapest: Gondolat Kiadó, pp. 725.

is volt, hiszen a 19. század elejének nyugat- és közép-európai iparosodása egy folytonosan növekedő és tartósan bővülő piacot jelentett a magyar mező-, erdőgazdaság és élelmiszeripar termékei számára. Egyre sürgetőbbé vált e kedvező európai konjunktúrába való bekapcsolódás. Ennek az egyik alapfeltétele a viszonylag olcsó szállítási hálózat kiépítése volt.⁸

A tanulmány célja, hogy a magyar – gőzüzemű és normál nyomtávolságú – Kárpát-medencei vasúthálózati fejlesztés mögött húzóó érdekeket tárja fel az első ilyen vasútvonal 1846-os átadásától az Osztrák–Magyar Monarchia 1918-as felbomlásáig, amire már a királyság a birodalom vasúthálózatának több mint felével (52 %), 22 869 kilométerrel (ebből 1 611 km keskeny nyomtávolságú) rendelkezett. Az agrárius Magyarország ezzel Európában a hatodik legsűrűbb kötöttpályás hálózatával rendelkezett, megelőzve Németországot, Hollandiát és Franciaországot.⁹ Cél egyúttal tendenciózan érzékeltetni a vasúti hálózatosodáson keresztül a Kárpát-medence gazdasági és társadalmi egységének megteremtését. A Magyar Királyság a kezdeti periódusban a Habsburg Birodalomhoz tartozott, amely az 1867-es kiegyezéstől már Ausztriával egyenrangú és egyrangú tagként a Monarchia keretei között létezett. Fő kérdéseim:

- A magyar vasúti fejlesztéseket milyen érdekek határozták meg az adott korszakban?
- Kik, milyen csoportok álltak a Kárpát-medencében vasútépítések mögött, és mik voltak a létrehozás okai?
- Az egyes érdekek milyen kapcsolatrendszerben helyezhetők el?
- Miként változtak az érdekek a magyar vasúthálózat növekedése közben?

A tanulmány széles forrásbázisra épül. Legelőször a korszak magyar vasútépítéstörténetével foglalkozó idegen és magyar nyelvű szakirodalmak állításait veszi

alapul, kiegészítve ezeket az országos és helyi igényű sajtóforrásokból kinyerhető adatokkal, a kérdéskört érintő levéltári forrásokban fellelhető információkkal, korabeli törvényekkel és nyomtatott forráskiadványokkal. A tanulmány célja a tárgykörrel kapcsolatos átfogó kép bemutatása, így – a terjedelmi korlátok miatt is – nem törekszik, nem is törekedhet, minden magyar vasútvonal említésével, sokkal inkább tendenciákat kíván ismertetni, és a szerző ebből vonja le a következtetéseit. Korábban ilyen perspektívában nem született még a magyar, a Kárpát-medencei vasúthálózat fejlesztése mögötti összes érdeket tárgyaló, átfogó történelmi szaktudományos módszereket használó írás.

A témába vágó szakírások közül egyértelműen Erdősi Ferenc földrajzkutató két tanulmánya használható fel. A szerző az elsőben a területi érdekkategóriákat összefoglalva értekezik a magyar vasútépítésről. Az írás 1986-ban a magyar rendszerváltás előtti tudományos keretek között és leginkább földrajzi megközelítésben született, amelyben a birodalmi/osztrák, magyar országos/nemzeti, regionális/nagytáji, provinciális és lokális érdekek alapján és lényegre törően kategorizálja a vasútépítés mögött húzóó érdekeket.¹⁰ Ez a kategória kiválóan használható területi szempontból, ugyanakkor még egy tényezővel, a terület- és térségfejlesztéssel kiegészítendő. Erdősi egy másik tanulmányában külön foglalkozott a hadászati szempontú vasútfejlesztéssel is, amely e tekintetben kiváló kiindulópontot jelent.¹¹ Ehhez kapcsolódóan még Diószegi István történész egy munkája kapcsolható, amely az 1880-as évekig vizsgálta röviden a birodalmi stratégiai vasútvonalak fejlesztésének ügyét.¹²

Ezeket a tanulmányokat kívül mindösszesen néhány magyarnyelvű monográfia említi a tanulmányban használt kategóriák egyes elemeit, de nem széles összefüggésrendszerben elhelyezve. A könyvek a magyar vasúttörténet tárgyalják lineárisan, a történelem szaktudományos módszertanát felhasználva. Majdán János

⁸ Katus László (2008). Szállítási forradalom Magyarországon a 19. században. In Nagy Mariann és Vértesi Lázár (szerk.), *Katus László válogatott tanulmányai és cikkei*. Pécs PTE BTK Történelem Tanszékcsoport, (Katus, 2008) pp. 134.; Katus László (1983). Transport revolution and economic growth in Hungary. In Komlos, John (szerk.), *Economic development in the Habsburg Monarchy in the nineteenth century*. New York: Columbia University Press, (Katus, 1983) pp. 138.

⁹ Horváth Csaba Sándor (2023). Old railways, new borders. The impact of treaty of Trianon on Western Transdanubia network (1918–1924). *Journal of Transport History*, 44 (3), pp. 464.; Berend T. Iván (2003). *History derailed. Central and Eastern Europe in the long nineteenth century*. Berkeley–Los Angeles: University of California Press, (Berend, 2003) pp. 152.

¹⁰ Erdősi Ferenc (1987). Területi érdek és vasúti közlekedés. *Tér és Társadalom*, 1 (1), (Erdősi, 1987) pp. 47–65.

¹¹ Erdősi Ferenc (1986). Hadászati szempontok érvényesítése a magyarországi vasúthálózat tervezésekor. *Hadtörténelmi Közlemények*, 33 (3), (Erdősi 1986) pp. 571–589.

¹² Diószegi István (1992). A stratégiai vasútvonalak kiépítésének ügye a közös tanács előtt az 1880-as években. In Rácz István (szerk.), *Politikai gondolkodás – műveltségi áramlatok*. Debrecen: KLTE, (Diószegi, 1992) pp. 19–29.

két szintézisében is kitért konkrétan a területi érdek kategória birodalmi, állami, helyi és térségfejlesztési, illetve külön gazdasági, társadalmi és hadászati szempontok jelentőségeire.¹³ Rajta kívül Czére Béla említette még – inkább technikátörténeti megközelítésű – könyvében ugyanebből a csoportból a birodalmi, állami és helyi érdekeket.¹⁴ Egyik szerző sem vizsgálta tehát több nézőpontból megalkotott kategóriára bontva az érdekeket.

A Habsburg Birodalom és az Osztrák–Magyar Monarchia vasúttörténetével foglalkozó idegennyelvű szakírások még ilyen mélységben sem foglalkoztak ezzel. Hermann Strach hétkötetes, 1898-ból származó, nagyon részletes, szerkesztett kötete informatív, de sokkal inkább deskriptív és technikátörténeti megközelítésű, nem tér ki az összefüggésekre, az érdekekre.¹⁵ Ennél történettudományosabb és analízálóbb Karl Bachinger 1973-as munkája. Ez osztrák, birodalmi szemzőből vizsgálja a vasútépítést az állami és magán gazdasági érdekek mentén kronologizálva.¹⁶ Megállapítható tehát, a magyar vasútépítés mögött húzódo szerteágazó érdekek több szempontú, de az elemeit tekintve egymással szoros kölcsönhatást, átfedést mutató kategorizálása nem készült el mindeddig.

Hipotézisem szerint a magyar vasútépítés és a vaspályák iránya mögött húzódo érdekeket nem lehet csak egy meghatározott szempontrendszer alapján megvizsgálni, hanem azok bonyolult összefüggéseket mutatnak, több érdek kölcsönhatása után jöhetnek létre. Eddig még nem született erről több szempontú, minden perspektívára kiterjedő elmélet, tudományos értekezés. Ugyanakkor kiemelendő, hogy az általam megalkotott, használt tényezők, szempontcsoportok és érdekek között jelentős átfedések is előfordulhatnak. Az érdeket három nagyobb kategóriára osztva vizsgálom, a releváns – azokhoz kapcsolódó – szakírásokat megemlítve:

1. A birodalom/állam működtetése mögött húzódo érdekek: politikai (a hatalmi célok elérése, fenntartása, illetve a társadalmi és gazdasági igények kielégítése céljából meghozott döntések),¹⁷ gazdasági/kereskedelmi (a szükségletek kielégítésére alkalmas javak és szolgáltatások előállításának, szétosztásának és fogyasztásának elősegítése) és hadászati (honvédelmi és imperialista célok) érdekek.
2. Humán érdekek: társadalmi (az emberek gyorsabb és nagyobb távra történő szállítása saját szükségleteinek kielégítése céljából [vásárlás, eladás, (vallási) turizmus, munkavégzés, szórakozás, iskolába járás]) és személyes (presztízs) (személyes gazdasági haszon, elismertség, befolyás és társadalmi pozíció növelése)¹⁸ érdekek.
3. Területi érdekek: birodalmi/osztrák (összállami vagy osztrák hatalmi, gazdasági célokat szolgáló), nemzeti/állami (nemzetgazdasági és magyar nemzetépítési),¹⁹ regionális (vármegyéken vagy országrészekeken átívelő), vármegyei (a vármegyében a legtöbb települést érintő vonal preferálása vagy a vasúthálózat vármegyeközpontú fejlesztése), lokális (városok, községek, nagybirtokok, vállalatok, magánemberek gazdasági és társadalmi igényeit kielégítő) és terület- és térségfejlesztési (nemzetgazdasági szempontból a közlekedésben hátrányos térségek vasúthálózatba való bekapcsolása állami kezdeményezéssel) érdekek.

¹³ Majdán János (1987). *A „vasszekér” diadala. A magyarországi vasútépítés 1914-ig*. Budapest: Kossuth Kiadó. (Majdán, 1987); Majdán János (2014). *A közlekedés története Magyarországon, 1700–2000*. Pécs: Pro Pannonia. (Majdán, 2014)

¹⁴ Czére, 1989.

¹⁵ Strach, Hermann (szerk.) (1898). *Geschichte der Eisenbahnen der Oesterreichisch–Ungarischen Monarchie*. I–VII. Band, Wien–Teschen–Leipzig: K. u. K. Hofbuchhandlung & K. u. K. Hofbuchdruckerei.

¹⁶ Bachinger, Karl (1973). Das Verkehrswesen. In Adam Wandruszka és Peter Urbanitsch (szerk.), *Die Habsburgmonarchie 1848–1918*. Wien: Verlag der Österreichischen Akademie der Wissenschaften. (Bachinger, 1973)

¹⁷ Erről született egy angol nyelvű monográfia, amelyben a szerző a vasúttal kapcsolatos, leginkább politikai érdekcsoportokat és erre vonatkozóan az éppen aktuális kormányzati érdekeket vizsgálta a 19. századi Egyesült Királyságban. Ebben megállapította, hogy a politika, így az éppen regnáló kormányzat mindig leghatalmasabb erőnek bizonyult még a magánvasúttársaságok esetében is. Mivel konkrétan ezt más nem vizsgálta ilyen mélységben, így elméleti szempontból kiváló kiindulópont. Lásd bővebben: Alderman, Geoffrey (1973). *The railway interest*. Leicester: Leicester University Press. (Alderman, 1973)

¹⁸ Alderman a monográfiájában a vasút létrehozásánál tevékenykedő érdekcsoportokkal kapcsolatban megállapította, hogy a céljuk a tagok személyes érdekeltiségének és érdekeinek a megvédése, vagy a megerősítése, növelése. A tagok érdekcsoportban pedig politikai hatalmat is gyakorolhattak. Erre egy jó példa volt, hogy a vasúti igazgatók a helyi, országos és politikai befolyásért, valamint presztízs okán kerültek a megalapított vasúttársaságok igazgatótanácsának élére az Egyesült Királyságban a 19. században. Mellette a vasút által érintett terület gazdasági tényezői, így például bányatulajdonosai, sörfőzdései, hajótulajdonosai és acélgyárosai kerültek még be a tanácsba, és így jobban tudták személyes – gazdasági – érdekeiket is érvényesíteni. In Alderman, 1973, pp. 10., 227.

¹⁹ A leginkább ezt a témakört érintő tanulmány: Majdán János (2007). A vasutak asszimilációs hatása. In Kupa László (szerk.), *Tájak, tájegyiségek, etnikai kisebbségek Közép-Európában*. Pécs: B&D Stúdió, (Majdán, 2007) pp. 53–61.

Mindebből látható, hogy történészek ilyen komplex szempontrendszerben még nem vizsgálták a magyar vasútépítés mögött húzó érdekeket a kezdetektől az Osztrák–Magyar Monarchia felbomlásáig.

2. A reformkor vasútépítései mögött húzóó érdekek

A Magyar Királyság a vizsgált időszakban a Habsburg Birodalom keretei között működött. Az 1830 és 1848 közötti időszakot reformkor kifejezéssel illeti a történettudomány, mivel a magyar politikai elit a polgári átalakulást fokozatos reformokkal, alkotmányos úton, az országgyűlésen alkotott törvényekkel akarta megvalósítani.²⁰ Az első – normál nyomtávolságú, gőzüzemű – vasút is ebben az időszakban kezdte meg működését az országban. Ugyanakkor birodalmi keretek között az első gőzvasutat az államtest fejlettebb részében, Ausztriában adták át 1837-ben Floridsdorf és Deutsch Wagram között. A Salomon Mayer von Rothschild bankár által kezdeményezett és alapított *K. K. Privilegierte Kaiser Ferdinands-Nordbahn*²¹ végső célja Bécs és a galíciai sóbányák között összekötetés megteremtése volt.²² A társaság fővonalai később Bécsből Lundenburgon át egyrészt Brünnbe (ma Brno, Csehország), másrészt Oderbergbe (ma Bohumín, Csehország) és Krakkóba (Kraków, Lengyelország), Csehország felé vezettek. 1848-tól a Gänserndorf–Marchegg vaspályát is üzemeltették.²³ Rothschild V. Ferdinándnál már 1835-ben kezdeményezte a fővárosból a bochniai sóbányák felé egy gőzüzemű vasút kiépítését. Az ehhez való engedély megszerzésében az a gesztus is szerepet játszott, hogy a megalakuló társaság Ferdinánd császár nevét viselte. A kivitelezés anyagi háttérének megteremtésére garancia volt a létrejött részvénytársaság tagjai (Eskeles, Geymüller és Sina bárók) mögött álló tőke, és önmagában a Rothschild-ház. A vonal első szakasza végül 1837 no-

vemberében nyílt meg, majd annak építése tovább folytatódott a vasúttársaság égisze alatt.²⁴ Ebből tehát az a következtetés vonható le, hogy az első megnyíló birodalmi vonal egy magánkezdeményezés, egy vállalkozói csoport útján jött létre, az előterjesztő maga járta ki az utat az uralkodónál az engedély megszerzésében, amely esetében a birodalmi, gazdasági/kereskedelmi és társadalmi érdekek csak közvetve és hosszú távon játszottak szerepet. Sokkal fontosabb volt ekkor még a gazdasági haszonszerzés lehetősége, ugyanakkor a legfelsőbb érdek, a császár politikai akaratára kellett a megvalósításhoz.

A legkorábbi tervek alapján a magyarországi vonalak elkerülték volna a gazdasági–kulturális központot, Pest–Budát, és a magyar agrártermékek Bécsbe, illetve Trieszten (Trieste, Olaszország) keresztül történő szállítását irányozták elő. A bécsi udvar ezt a célt rövid ideig tudta csupán fenntartani és megvalósítani, hiszen a magánvasutak építési irányába csak részben volt beleszólása.²⁵ Karl Friedrich von Kübeck báró, az Udvari Kamara elnöke által kigondolt és kidolgozott államvasúti rendszer 1841-től volt érvényben Ausztriában.²⁶ Ennek jegyében megkezdődött a kijelölt négy törzsvonal állami építése és a magánvasutak államosítása.²⁷ A vasúthálózat Ausztriában a nagy kezdeti technikai és pénzügyi nehézségek ellenére viszonylag gyorsan fejlődött, de mégis lassabban, mint Nyugat-Európa más országaiban. Ugyanakkor a Bécs-központúság egyértelműen megfigyelhető volt ekkor a birodalmi vasúthálózaton.²⁸

Már 1836-ban felmerült egy, a dunai hajózást és az Ausztria felé irányuló gabonakereskedelmet segítő vaspálya kiépítése Bécsből Sopronon át, illetve Bruck an der Leithán át Győrre, onnan pedig Gönyűig vezetendő vaspálya terve. Az ötlet az Erste k. k. priv.

²⁰ Katus László (2021). *A modern Magyarország születése. Magyarország története 1711–1914*. Pécs: Kronosz Kiadó, (Katus, 2021) pp. 230.

²¹ A Ferdinánd Császár Északi Vaspálya Társaság 1836-ban jött létre. In Somogyi Ede (szerk.) (1879). *Magyar Lexikon, az összes tudományok enciklopédiája*. 3 kötet. Budapest: Rautmann Frigyes, pp. 308.

²² Bachinger, 1973, pp. 278.

²³ Berend, 2003, pp. 151.; Majdán, 1987, pp. 11.

²⁴ Strach, Hermann (1898). *Geschichte der Eisenbahnen Oesterreich – Ungarns von den ersten Anfängen bis zum Jahre 1867*. In Strach, Hermann (szerk.), *Geschichte der Eisenbahnen der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie*. I. Band, Wien–Teschen–Leipzig: K. u. K. Hofbuchhandlung & K. u. K. Hofbuchdruckerei, (Strach, 1898) pp. 134–147.

²⁵ Erdősi, 1987, pp. 52.

²⁶ Taylor, Alan John Percivale (1990). *The Habsburg Monarchy, 1809–1918. A history of the Austrian Empire and Austria–Hungary*. London: Penguin Books, (Taylor, 1990) pp. 97.

²⁷ Blum, Jerome (1943). *Transportation and industry in Austria, 1815–1848. The Journal of Modern History*, 15 (1), pp. 32.

²⁸ Jaworski, Roman (1991). *Vasútépítés Ausztriában a reformkorban és hatásuk Közép-Európa közlekedésének fejlődésére, különösen Magyarországon. Közlekedéstudományi Szemle*, 41 (3), pp. 110–114.

Donau–Dampfschiffahrts–Gesellschaft-ban (Első cs. kir. szab. Dunagőzhajózási Társaság Rt.) is részesedéssel rendelkező Sina György Simon görög–macedón származású bécsi báró bankártól, kereskedőtől²⁹ származott. Az említett hajózási vállalat a magyar gabona nyugati kivitelében volt érdekelt,³⁰ a Habsburg Birodalom jelentős gazdasági és politikai életének szereplői alapították 1829-en Bécs és Zimony (ma Zemun, Szerbia) között, majd egészen le a Duna-torkolatig, végül Konstantinápolyig (ma Isztambul, Törökország) és vissza Győrt is érintő kereskedelmi hajók közlekedtetésére. Sina célja a hajóforgalom akadályainak – az eliszaposodásnak a – leküzdése Gönyűtől Bécsig, elősegítve ezzel az Ausztria felé irányuló gabonakereskedelmet. Ennek folytatása lenne a Pest felé, onnan pedig egészen Debrecenig vezetendő vasút, ezzel összekötve a termékeny magyar Alföldet Béccsel, sokkal nagyobb forgalmat generálva az új közlekedési eszköznek. E terv nagy vitákat szült az érintettek körében.³¹ A Bécs és Pest közötti vasút ötlete inentől folyamatosan terítéken volt.³²

Nem kellett sokat várni az első vasúti törvény ratifikálására sem. Heves viták után az országgyűlés a következő diétáig ideiglenes jelleggel elfogadta a 1836. évi XXV. az Ország közjavát és a kereskedését gyarapító magános vállalatokról szóló törvénycikket.³³ Ez tizenhárom vasútépítési irányt jelölt ki. A tervezett hálózat az egységesülő nemzeti piac legfontosabb termelő és fogyasztói körzeteit kötötte össze, illetve a kiviteli és behozatali folyosókat rögzítette. A törvény lehetővé tette bárkinek a fő irányokban vasútvonalak megépítését.³⁴ Mivel az uralkodó a törvényjavaslat megerősítését két ízben is megtagadta, ezért az országgyűlés megkerülve a kérdést a törvénynek ideiglenes jelleggel

adott.³⁵ Ez tehát sokkal inkább a magyar/nemzeti érdekeket tükrözte.

Ezzel szinte párhuzamosan egy másik elképzelés is napvilágot látott. Szitányi Ullmann Móric magyar nagykereskedő, bankár egy, a Duna bal partján a Rothschild-pénzcsoporthoz tartozó³⁶ Nordbahnhoz Pozsonynál (ma Bratislava, Szlovákia) kapcsolódó, onnan Pestig vezetendő vonal előmunkálatait kezdte meg.³⁷ 1837. október 25-én nyújtotta be engedélykérelmét elsőre, amelyet a Magyar Királyi Helytartótanács³⁸ hamarosan el is fogadott. Ullmann nem titkolt célja egy Marchegg-től Pesten át Debrecenig futó vaspálya kiépítése is volt. Ezzel igazi konkurenciát jelentett inentől Sina György irányának, és egyre többen támogatták.³⁹ Miután létrejött a Magyar Középponti Vaspálya Társaság,⁴⁰ Ullmann felbérelte Carl-Friedrich Zimpel, az amerikai vasútépítésben tapasztalatokat szerzett német mérnököt, Ludwig Bock porosz királyi építési felügyelőt és Antonio Confalonieri osztrák főhadnagyot a tervek pontos elkészítésére. Az 1839-ben megjelent koncepcióban Zimpel közreadta a pest–váci vonal pontos tervdrajzát, illetve vázolták a további hálózatfejlesztési elképzelésüket.⁴¹

A kormány a Sina-csoportot ösztönözve becikkelyezte az 1840. évi XL. törvényt, amely alapján az 1836. évi XXV. törvényben biztosított kedvezményeket egy

²⁹ Horváth Csaba Sándor (2018). *Sopron környékén zakatoló vicinálisok a kezdetektől 1920-ig*. Győr: Palatia Nyomda és Kiadó Kft., (Horváth, 2018) pp. 33.

³⁰ Nagy Tamás (1998). A magyar vasútügy az 1848–49. évi forradalom és szabadságharc idején. In Döbör András et al. (szerk.), *Katonák, papok, polgárok 1848/49-ben. Tudományos konferencia a Juhász Gyula Tanárképző Főiskola Történettudományi Tanszékén, 1998. szeptember 24.* Szeged: Belvedere Meridionale, (Nagy, 1999) pp. 88.

³¹ A' közlekedés' és ipar' legújabb előrehaladása Magyarországon. *Hasznos Mulatságok*, 1836. május 14., 305–310. o.

³² Értekezés a' vasutakról, különösen a' Buda 's Bécs közötti vonalra alkalmazva. *Társalkodó*, 1836. március 30., 101–104. o.

³³ 1836. évi XXV. Az Ország köz-javát és kereskedését gyarapító magános vállalatokról. <https://net.jogtar.hu/ezer-ev-torveny?docid=83600025.TV&searchUrl=/ezer-ev-torvenyi%3Fpagenum%3D27> Letöltés: 2023. 12. 3.

³⁴ Majdán, 2014, pp. 24.

³⁵ Czére Béla (1997). *Magyarország közlekedése a 19. században (1780–1914)*. Budapest: MÁV Rt. Vezérgazgatóság, pp. 52.

³⁶ Czére, 1989, pp. 78.

³⁷ Magyarország és Erdély. *Hazai 's Külföldi Tudósítások*, 1838. április 11., 221. o.; Magyarország és Erdély. *Hírnök*, 1838. április 16., 123. o.

³⁸ Működését 1724-ben kezdte meg. Magyarország első igazán modern, a korszerű bürokrácia elveinek megfelelően működő kormányiszerve volt. Az ország belső kormányzatának legfelső és legátfogóbb szerve volt egészen 1848-ig, sőt tulajdonképpen az 1867-es kiegyezésig. Hatáskörébe tartozott az ország belső közigazgatásának valamennyi területe. Feladata volt a törvények és királyi rendeletek végrehajtása, felügyelte a vármegyéket, az iskolákat, a különféle alapítványokat, foglalkozott vallási és egyházügyi kérdésekkel, egészségügyi és szociális problémákkal, és igen fontos volt a tevékenysége a gazdaság területén, így a vasútügyek is alá tartoztak. Ugyanakkor birodalmi szinten az osztrák örökös tartományokkal kapcsolatban az Osztrák Udvari Kancellária, míg a Magyar Királyság esetében a bécsi székhelyű Magyar Udvari Kancellária közvetített az uralkodó és a rendek között, tehát a kancellária véleményezte az ügyeket, s javaslatokat tett az uralkodói döntésre. Emellett a Császári Udvari Kamara döntése is kellett a vámügyekkel kapcsolatosan az engedélyhez. In Katus, 2021, pp. 63–64.; Ujhely Géza (1910). *A vasútügy története*. Budapest: Athenaeum Kiadó, (Ujhely, 1910), pp. 47–59.

³⁹ A' magyarországi vasutak ügyében. *Társalkodó*, 1838. április 11., 111. o.

⁴⁰ Fenyvessy Adolf (1883). *Az első magyar vasút története*. Budapest: Magyar Tud. Akadémia Könyvkiadó-Hivatala, (Fenyvessy, 1883) pp. 59.

⁴¹ Szitányi Ullmann Móricz (1839). *Programmája a' középponti magyar vasutnak*. Pest: k. n., pp. 1–2.

Béctől Magyarországon át Triesztig vezetendő vonalra is kiterjesztették.⁴² Rá egy évre a Bécs és Bécsújhely (Wiener Neustadt, Ausztria) közötti vonalat átadták a forgalomnak. Sínáék ugyanakkor már felhagytak a magyarországi vasútépítési terveikkel az osztrák pénzügyi válság után főként tőkehiányra, több, e vasút építésében érdekelt cég és bank bukására,⁴³ a sok rendezetlen kérdésre, a nem egyértelmű támogatottságra⁴⁴ és a bal parti konkurenciára hivatkozva. Inkább a nagyobb forgalmat és ezzel bevételt is ígérő a bécsújhelyi vonalat szándékozott tovább építeni Gloggnitz, majd – Magyarország elkerülésével – Trieszt felé. Ezzel egyúttal a közvélemény is elfordult Sínáéktól, így a Duna bal partjára vizionált vasútvonal és a Magyar Középponti Vasút⁴⁵ kerekedett innentől felül.⁴⁶

A Helytartótanács és a király 1844-ben engedélyezte a Magyar Középponti Vasútnak a Debrecenről Pestig, illetve a Pesttől Ausztria határáig a Duna bal partján vezetendő vaspálya létrehozását, viszont törvénybe ezt nem iktatták, mert a kért és a pozsonyi diétán megszavazott 5 százalékos kamatbiztosításhoz V. Ferdinánd nem járult hozzá.⁴⁷ Ettől függetlenül az első gőzüzemű, 33,6 kilométeres közforgalmú magyar vasút Pest és Vác között végül 1846-ban megnyílt. A Rothschild-ház bevonásával és az Ullmann által alapított Pesti Magyar Kereskedelmi Bank finanszírozásában a Magyar Középponti Vasút égisze alatt.⁴⁸ Az érdekcsoport által – sok visszásság és nepotista „sápolás” mellett⁴⁹ – kiépített szakasz a Béc–Pozsony–Pest vonal első szakaszát képezte, amely a Duna bal partján kötötte össze 1850-től a két fővárost. Ullmann mindvégig személyes ügyének tekintette e vasutat. Ez abból a forrásból is bizonyítható, amely tárgyalja, hogy vasúttársaság igazgatóságában a tagok és az építési vállalkozók többnyire Ullmann rokonai voltak. Az első magyar vonal esetében tehát Ullmann Móríc ügyeinek intézése és az építkezés is

leginkább a családjának kezén ment keresztül.⁵⁰ A vaspályán már a kezdetektől személyvonatok is közlekedtek,⁵¹ amely bizonyítja, hogy a vonal az emberek mobilizációjában is fontos szerepet játszott, így társadalmi érdekeket is szolgált.

Megállapítható tehát, hogy az első magyar vasútvonal az Ullmann Móríc által létrehozott magánvasúttársaság kezdeményezéseként jött létre. Ennek létesítésében a magán, a vasútvonalból várhatóan származó gazdasági érdekek játszották a legfőbb szerepet, de az uralkodó politikai támogatása is kellett hozzá. Ezen felül gazdasági/kereskedelmi, társadalmi és a birodalmi/osztrák területi érdekeket is szolgált. Magyar nemzeti érdekekről itt nem beszélhetünk, hiszen a vasútépítkezések kezdetén az osztrák kormány Bécs-központú elképzelései érvényesültek. Ullmann esetében – bár nem explicite – még a személyes érdekek is megfigyelhetők, hiszen egyéni és családi szempontból is hasznot látott benne, egyúttal presztízsértéke is volt az első – gőzüzemű – magyar vasútvonal megépítésének.

Még 1847-ben a Magyar Középponti Vasút átadta második vonalát Pest és Szolnok között, amelyen keresztül Pest városát a környező településekről gyorsan el lehetett érni. Nem sokkal később Széchenyi István elnökletével és Esterházy Pál Sopron vármegyei főispán ösztönzésére Sopron városának környékén főképp földbirtokosokból álló társulat alakult egy vasút létesítéséért.⁵² A vonal létrehozásának mozgatórugója az északnyugat-dunántúli birtokosok több évszázados kereskedelmi kapcsolatainak serkentése volt. A társaság az építési engedélyt 1845-ben kapta meg a Helytartótanáctól, és alig két évvel ezután, 1847. augusztus 20-án üzembe helyezték a 27 kilométeres Sopron és Bécsújhely közötti – Sina báró által finanszírozott – szakaszt. A következő évben még egy pályát adták át a királyságban. A Krakkóig húzóó vasútvonalhoz kapcsolódó Pozsony és Marchegg közötti 17 kilométeres szakasz 1848. augusztus 20-ára készült el. A forradalomig megépült 176 kilométeres gőzvontatású vaspálya a polgári átalakuláshoz járult hozzá,⁵³ de kizárólag magántőkéből.

⁴² 1840. évi XL. törvénycikk az 1836:XXV. törvénycikkely kiterjesztetik. <https://net.jogtar.hu/ezer-ev-torveny?docid=84000040.TV&searchUrl=/ezer-ev-torveny%3Fpagenum%3D27> Letöltés ideje: 2022. 02. 03.

⁴³ Ujhely, 1910, pp. 49.

⁴⁴ Fenyvessy, 1883, pp. 94.

⁴⁵ Vasutakról. *Századunk*, 1841. november 8., 697–700. o.

⁴⁶ Magyarország és Erdély. *Pesti Hírlap*, 1841. augusztus 4., 517. o.

⁴⁷ Nagy, 1999, pp. 89.; Majdán, 2014, pp. 37–38.; Ujhely, 1910, pp. 58–59.

⁴⁸ Kalla-Bishop, Peter Michael (1973). *Hungarian railways*. Abbot: David and Charles, (Kalla-Bishop, 1973) pp. 23.; Czére, 1989, pp. 80.

⁴⁹ Nagy, 1999, pp. 90.

⁵⁰ Magyar központi vasut-viszonyok. *Hetilap*, 1846. január 20. 131–132. o.

⁵¹ Czére, 1989, pp. 83.

⁵² Majdán, 1987. 34–35. p.

⁵³ Kalla-Bishop, 1973, pp. 24.; Majdán, 1987, pp. 36–37.

A reformkor egyik legnagyobb géniuszának, Széchenyi Istvánnak is megvolt a maga vasútfejlesztéssel kapcsolatos koncepciója. 1845-től a Helytartótanács Közlekedési Bizottságának vezetőjeként, teljes mértékben felismerte a vasút jelentőségét, helyesen ítélte meg a kötöttpályás közlekedési eszköznek és módjának a szükségességét. A hálózat minél előbbi országos kiépítését szorgalmazta.⁵⁴ Közlekedéspolitikájának egyik alapköve az 1848. január 25-én az országos rendek elé terjesztett Javaslat a magyar közlekedésügy rendezéséről című munka. Véleménye szerint a közlekedési eszközök közül a vasút a legalkalmasabb arra, hogy a nemzeti kereskedelmet fellendítse. A centrális hálózat híve volt, azaz szerinte minden útnak a fővárosba kell vezetnie, emellett eltökélten támogatta a nemzeti-ségi vidékek Alfölddel való szoros összekapcsolását.⁵⁵ Az államvasúti rendszert preferálta, s ezért célul tűzte ki, hogy a Kárpát-medencében lévő vonalak minél előbb állami tulajdonba vagy kezelésbe kerüljenek. Ő tett először különbséget fő-, mellék- és szárnyvonalak között.⁵⁶ Írásában négy (elágazásokkal hat) fővonalat⁵⁷ vázolt fel, amelyekből mellékvonalak is kiágaztak.⁵⁸ Széchenyi tehát a magyar állami/nemzeti érdekeket tekintette elsődlegesnek koncepciójában. (1. ábra)

A kezdetektől az 1848–49-es forradalom és szabadságharc kitöréséig tehát a Magyarországot érintő vasútfejlesztések leginkább magánkezdeményezések voltak, különböző érdekcsoportok indítványozták azokat és főként gazdasági/kereskedelmi érdekeket szolgáltak. Jól lehet mint politikai tényező a Magyar Királyi Helytartótanács és végrehajtó hatalomként az uralkodó hozta

meg a végső döntést egy vonal engedélyezésénél politikai, társadalmi és területi szempontból birodalmi/ osztrák érdekek alapján. A magánvasutak vonalvezetésére azonban kevésbé volt ráhatásuk, hiszen azok esetében kezdeményezők a személyes gazdasági, illetve területi szempontból – közvetve – vármegyei, regionális és helyi érdekeket is szem előtt tartottak már.

3. Az 1848–49-es forradalom és szabadságharc alatt

1848-ban minden korábbinál hevesebb forradalmi szélvihar söpört végig Európán. A polgári forradalmak hatalmas áradata kimozdította a holtpontról a magyar polgári átalakulás ügyét is. A bécsi megmozdulások hatására Magyarországon is felgyorsultak az események, 1848. március 15-én kitört a forradalom. Rá két napra V. Ferdinánd szóbeli meghatalmazása alapján a nádor kinevezte Batthyány Lajost miniszterelnökké, majd a király április 7-én az első felelős magyar kormány tagjait is. A 11-én szentesített áprilisi törvények kimondták többek között a törvény előtti egyenlőséget és a közteherviselést is.⁵⁹ Egészen eddig a föld nagyrésztét birtokló nemesség és egyház nem fizetett semmit az államkincstárba, de innentől adózniuk kellett és bevételhez jutott a polgári állam.

Széchenyi István lett a közmunka- és közlekedésügyi miniszter. Ennek megfelelően benyújtotta az új törvénytervezetét, amely az által preferált javaslatokra alapozva kívánta létrehozni a polgári Magyarország közlekedési hálózatát. Széchenyi a vonalak kiépítését állami feladatnak tekintette, ennek forrását az új bevételekre alapozta, és a korabeli álláspontokkal szemben – hosszú távon – a vasút fő bevételi forrásaként az áruforgalmat jelölte meg.⁶⁰ A javaslatot hosszabb viták után végül az országgyűlés 1848. évi XXX. cikkelyként⁶¹ megszavazta, és ezzel a korábbi vasúti törvényeket

⁵⁴ Filesz Lajos (1936). A magyar közlekedéspolitikai összefoglaló áttekintése és célkitűzései. In Ladányi Miksa (főszerk.), *A magyar közlekedésügy monográfiája*. Budapest: Magyar Közlekedésügy Monográfiája Kiadóhivatal, (Filesz, 1936) pp. 121.

⁵⁵ Széchenyi István (1848). *Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről*. Pozsony: Belnay, (Széchenyi, 1848) pp. 13–22.

⁵⁶ Majdán János (2010). Vasúti ügyek 1848-ban az első felelős magyar minisztérium működéséig. In Majdán János (szerk.), *Modernizáció – vasút – társadalom. Tanulmányok a vasútépítés hatásáról a 19–20. században*. Baja: Eötvös József Főiskolai Kiadó, pp. 18.

⁵⁷ 1.) Pest–Budáról kiindulva a Duna bal partján, Pozsonyon át az osztrák Nordbahniig, 2.) Pest–Budáról kiindulva Székesfehérváron át a Balaton déli partján Károlyvárosra (ma Karlovac, Horvátország) keresztül Fiuméig, 3.) Pest–Budáról kiindulva Szolnokon át Aradig, illetve Debrecenen át Szatmárig (a jövőben ez biztosítana kapcsolatot Erdélyen át kelet felé), 4.) Pest–Budáról kiindulva Miskolcon át Kassáig (kapcsolat Galícia felé), illetve Tokajig. In Széchenyi, 1848, pp. 57.

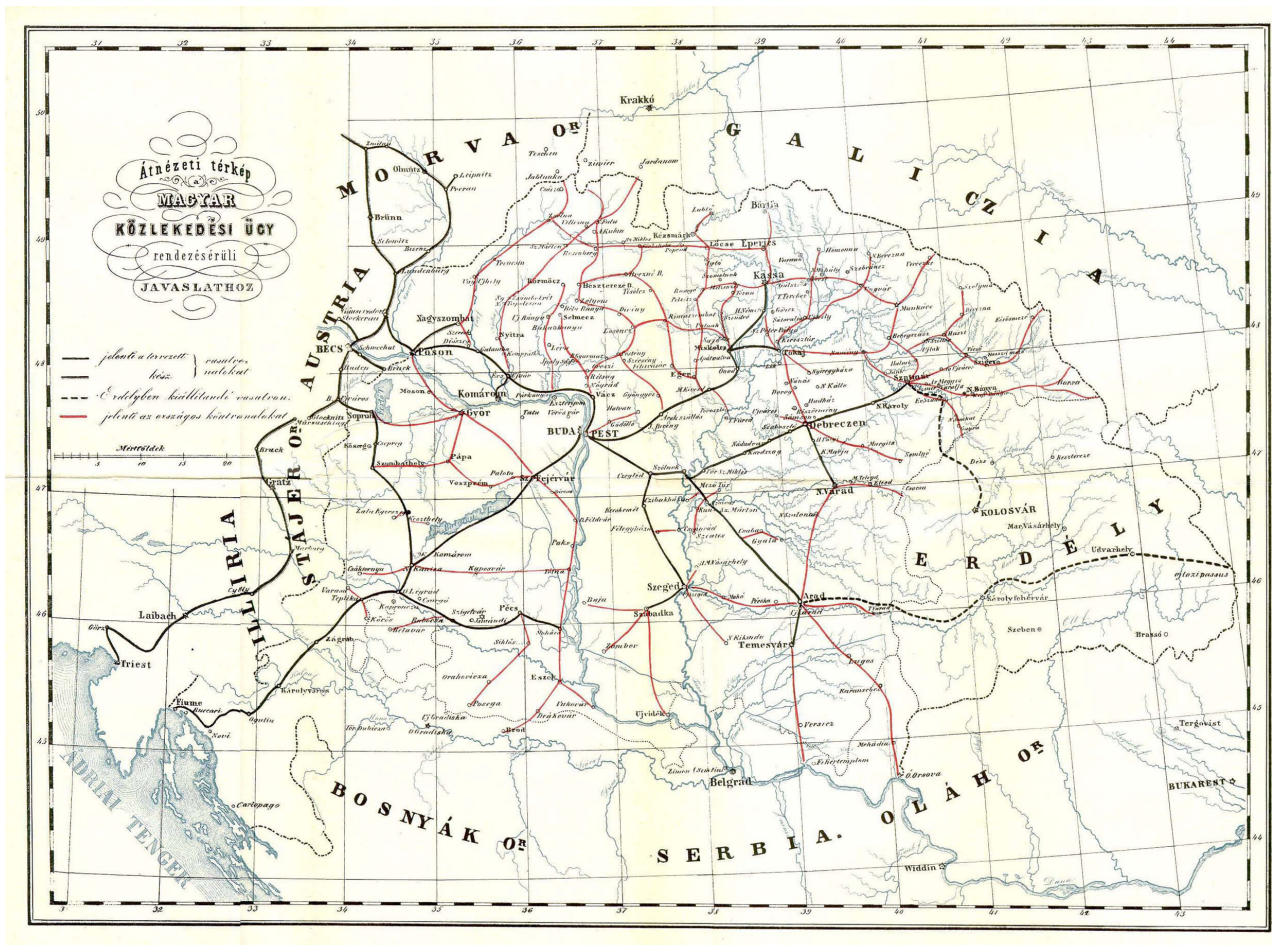
⁵⁸ Széchenyi, 1848, pp. 54–60.

⁵⁹ Katus, 2021, pp. 285–289.

⁶⁰ Majdán, 1987, pp. 48–49.

⁶¹ 1848. évi XXX. *A felelős minisztereknek a közlekedési tárgyak iránti teendőiről* szóló törvénycikk. <https://net.jogtar.hu/ezer-ev-torveny?docid=84800030.TV&searchUrl=/ezer-ev-torvenyei%3Fpagenum%3D27> Letöltés: 2024. 01. 16.

1. ábra:
A Széchenyi István-féle vasútfejlesztési koncepció



Forrás: Széchenyi, 1848, pp. 137.

(1836, 1840) hatályon kívül helyezte.⁶² A Pest–Buda-központú vasúthálózat megépítésével kapcsolatosan a képviselők felhatalmazták a kormányt 8 millió forintnyi hitel felvételére. A kölcsönből kívánták kiegészíteni az egyre nagyobb pénzügyi zavarokkal küszködő Magyar Középponti Vasutat, ezzel egyúttal a kormány növelni akarta az állami befolyást a magántársaság felett. A hitel nagyobb részéből a fővonalak kiépítését irányozták elő. Széchenyi kérte a képviselők támogatását a hálózat kiépítéséhez is. A szeptember eleji ülésen ezt mondta: „A vasúti hálózatban én sohasem láttam várost, falut, megyét, legkisebb provinciális érdeket, hanem mindig csak a hazát”. Beszéde után a képviselők jelentős

összeget biztosítottak a vasútépítésre és a fumei (ma Rijeka, Horvátország) kikötő bővítésére. A tengerparti összeköttetés fontosságát jelezte, hogy a mérnökök megkezdték a Pestről induló vaspálya kitérését. A Székesfehérvár felé haladó munkálatokat az önvédelmi háború kibontakozása miatt félbe kellett hagyni. A szabadságharc alatt az Ausztriában és Magyarországon működő vasutakon egyre gyakrabban szállítottak katonákat.⁶³ Ennek az egyik legjobb példája az volt, amikor Windisch-Grätz herceg, tábornagy október 7-én Prágában megkapta az első híreket a bécsi forradalomról, és 9-én már mozgósította is a csehországi cs. kir. csapatokat és helyőrséget. A már

⁶² Czére, 1989, pp. 88.

⁶³ Majdán, 1987, pp. 49–50.

meglévő – Bécs–Prága és Bécs–Bruck an der Leithai – vasútvonalak segítségével átcsoportosította seregeit október 23-ra Bécs alá. Ennek következtében a 80 000 fős hadsereg október 30-án Schwechatnál visszaverte a kb. 27 000 fős, meglepődött magyar sereget, majd másnap Bécsbe is bevonultak.⁶⁴ A világtörténelem első vasúti – alig 10 napos – átcsoportosítása eredményezte a magyar haderő itteni vereségét. Ezt követően az ebből származó tapasztalatokat a magyar honvédség is elkezdte beépíteni a hadműveletekbe, a hadiállapot miatt pedig a Pest-környéki vonalak állami működtetésbe kerültek.⁶⁵ 1848 szilveszterének éjszakáján a Pestről Debrecenbe távozó kormány is vonattal utazott Szolnokig.⁶⁶ A hadi események 1849 augusztusára befejeződtek, miután a magyar seregek Világosnál a Paszkevicz vezette orosz haderő előtt letették a fegyvert.⁶⁷ Először itt domborodott ki tehát a vasút hadászati előnye a gyors mozgósítás kivitelezésével.

Mindent összevetve megállapíthatjuk, hogy e rövid polgári időszak alatt vasútépítés nem történt Magyarországon, ugyanakkor a politika a későbbiekre nézve egyértelműen kijelölte a magyar vasútépítés irányait és az ezek mögött húzódó nemzeti, nemzetgazdasági érdekeket. Ennek ugyanakkor a szabadságharc bukása nem kedvezett, ez a fő fejlesztési irányvonalat időben kitolta a kiegyezés után kezdődő időszakra. (2. ábra)

4. A neoabszolutizmus időszaka és a kiegyezéshez vezető út

1848-ban az egész Habsburg Birodalomban összeomlott a régi rend, végbement a polgári átalakulás. A birodalom alkotmányos monarchiává alakult át. A polgári forradalom társadalmi vívmányainak, a jobbágyfelszabadításnak, az állampolgárok jogegyenlőségének, személyes szabadságának és a közteherviselésnek érvényét újból megerősítették. Mivel Bécs szerint

Magyarország a lázadással eljátszotta jogát még a korlátozott állami önállóságra is, a szabadságharc leverése után részeire bontva, koronatarományok formájában betagolták az Osztrák Császárságba. A Schwarzenberg-kormány fokozatosan elfordult az alkotmányosságtól, és kialakította az abszolutizmus modernebb változatát. Az uralkodó 1851-től saját kezébe vette mind a törvényhozói, mind a végrehajtói hatalmat. Ezzel a centralizáció abszolutizmussal párosult változata vette át a birodalom irányítását.⁶⁸

Ferenc József császár célul tűzte ki a birodalmi belső egység megteremtését és a centralizációs törekvések érvényre jutását segítette a vasúthálózat kiépítése is. A bécsi udvar akkor kezdeményezte a vasutak állami kézben folytatott bővítését, amikor úgy tűnt, hogy a nagy agrárkonjunktúra komoly bevételeket biztosít a kincstár számára. Mivel a polgári forradalom befejezetlen maradt, hiába történt meg a jobbágyfelszabadítás és egyéb intézkedések, a földbirtokviszonyok lényegében nem változtak, megmaradtak bizonyos földesúri előjogok (bányajog, malomtartás, szeszfőzés stb.), és a széles tömegek szegénysége miatt a belső piac is szűk volt. A korszak gazdaságképeének új vonása a külföldi, elsősorban osztrák banktőke behatolása volt Magyarországra, amivel nagy befolyásra tett szert a vasúti közlekedéssel kapcsolatban is. Az ország tőkés fejlődése meggyorsult ugyan, de a fenti korlátok miatt lassabb volt, mint más független országoké. Ez azt is jelentette, hogy a magyar közlekedés fejlődése az osztrákkal szoros összefüggésben következett be. A közlekedési, így a vasúthálózat bővítése az összbirodalmi rendszer részeként, Bécs központtal történt, és elsősorban az osztrák iparcikkek Magyarországra való behozatalát, illetve a magyar nyerstermékek Ausztriába való kivitelét szolgálta.⁶⁹ Ennek okán a vasútvonalak építésénél Cs. Kir. Kereskedelmi és Nemzetgazdasági Minisztérium véleményét is kikérték.⁷⁰

A harcok elmúltával az osztrák kormányzat folytatta az állampénzen való vasútépítést. Ehhez a forrást az

⁶⁴ Hermann Róbert (2008). Az eldöntő döntetlen. A schwechati csata 1848. október 30-án. In Hermann Róbert szerk), *A Drávától a Lajtáig. Tanulmányok az 1848. nyári és őszi dunántúli hadi események történetéhez*. Budapest: Balassi Kiadó, pp. 254–255.

⁶⁵ Majdán, 2014, pp. 43.

⁶⁶ Majdán, 1987, pp. 50.

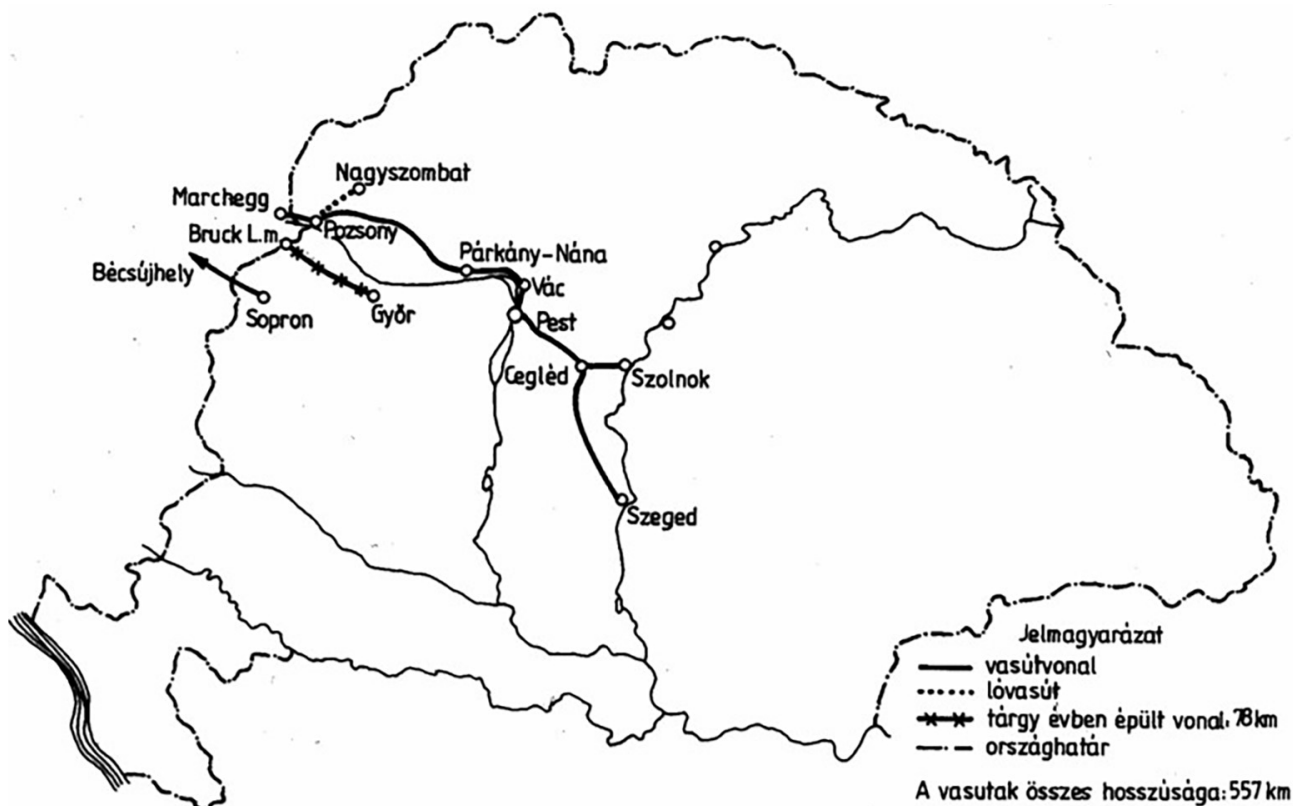
⁶⁷ Katus, 2021, pp. 309.

⁶⁸ Katus, 2021, pp. 311–313.

⁶⁹ Czére, 1989, pp. 88–89.; Kalla-Bishop, 1973, pp. 26.

⁷⁰ Ez az 1862-ben tervben lévő Győr–Pápa–Sümeg–Keszthely vonal esetében is bizonyítható. In Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára. K 173, Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztériumi Levéltár, Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium Útépítészeti, Vízépítészeti és Vasúti Szakosztály, 1867-9-1488. (MNL OL K 173, 1867-9-1488.) Magyar kir. udv. Kancellária, 13945. iktatószám, 1862. augusztus 27.

2. ábra:
Az épülő magyar vasúthálózat 1855-ben



Forrás: Horváth, 2018, pp. 33

1788 óta létező kettős vámrendszerből származó és az 1829-től Magyarország és Erdély kivételével az örökös tartományokban bevezetett fogyasztási, majd 1850-től az egyenes (föld-, ház-, kereskedelmi és jövedelmi) és közvetett (fogyasztói adók, monopóliumok, vámok, illetékek) adóbevételek,⁷¹ a birodalomba beáramló zömmel francia és belga tőke biztosította, de a katonai kiadások és a szétzilálódott gazdaság újjászervezése nagyban el is nyelte ezt.⁷²

A neoabszolutizmus időszakában megváltoztak a Magyarországot érintő vasútfejlesztési elképzelések.

A bécsi kormány továbbra is az állami vasútépítési rendszer híve volt.⁷³ Míg a korábbi korszakban Magyarországon magántőkéből, ebben a periódusban – a központosító intézkedések elvéből eredően – a vasútépítést is állami pénzből finanszírozták.⁷⁴ Az abszolutista osztrák kormány 1849 utáni elképzeléseibe beleillett a korábban elkészült magyar vonalak átvétele. A nagy pénzügyi problémákkal küszködő Magyar Középpont Vasút vonalai az osztrák kormány kezébe kerültek 1850-től. Ugyanerre az időre készült el a két fővárost összekötő 264 kilométeres vaspálya is. Ennek a mielőbbi kivitelezésénél már a hadászati érdekek is szempontot jelentettek, hiszen a katonai alakulatok gyors mozgását is lehetővé tette. A bécsi udvar döntéseinek gyors továbbítása ugyanilyen szempont

⁷¹ Komlos, John (1983). *The Habsburg Monarchy as a customs union. Economic development in Austria–Hungary in the nineteenth century*. Princeton: Princeton University Press, (Komlos, 1983) pp. 25.; Kaposi Zoltán (1997). *Magyarország gazdaságtörténete (1790–1848)*. In Honvári János (szerk.), *Magyarország gazdaságtörténete a honfoglalástól a 20. század közepéig*. Budapest: Aula Kiadó, pp. 172–173.; Kövér György (1997). *A reformkortól az I. világháborúig*. In Honvári János (szerk.), *Magyarország gazdaságtörténete a honfoglalástól a 20. század közepéig*. Budapest: Aula Kiadó, pp. 249–250.

⁷² Majdán, 1987, pp. 53–54.

⁷³ Horváth Ferenc (1996). *A magyarországi vasúthálózat kialakításának javaslatai*. In Mezei István (szerk.), *Vasúthistoria évkönyv*. Budapest: KÖZDOK Kft., (Horváth, 1996) pp. 128.

⁷⁴ Kaposi Zoltán (2002). *Magyarország gazdaságtörténete, 1700–2000*. Budapest–Pécs: Dialóg Campus Kiadó, pp. 187.

volt, de hamar egyértelművé vált, hogy vaspályát egy tranzitvonalnak szánják, mely fő feladata az alföldi termények birodalmi fővárosba való továbbítása.⁷⁵ A két főváros között utazni vágók innentől a kb. 24 órás gőzhajós út helyett vasúttal 11 óra alatt tehették már meg ezt a távolságot.⁷⁶ Ugyancsak Bécsből finanszírozták a Cegléd és Szeged közötti vasútépítést, amely 1854-re elérte a Tisza-parti kereskedelmi és raktározási központot. A két nagy magyarországi gazdasági beruházás az 1849 után kibontakozó európai gazdasági konjunktúra lehetőségeinek kihasználására épült. A katonai hadműveletek után a kontinensen nagy élelmiszerigény lépett fel, amelyhez társult két évtizedig a pénzintézetek expanziója. A városiasodással és az ipari foglalkoztatottak állandó növekedésével járó élelmezési gondok leküzdését a magyarországi mezőgazdasági termelés kontinensi és birodalmi piacokba történő bekapcsolódása segítette megoldani. Ennek fontos feltétele volt a szállítási hálózat bővítése és a kereskedelmi forgalom előfinanszírozása. Az Osztrák Császárságban a növekvő vasúthálózat egyre jobban kiemelte Bécs központi szerepét, amelyet még az állami vasutak elnevezéssel is jelezték,⁷⁷ így kapta a magyarországi hálózatot érintő a k. k. Südöstliche Staatsbahn (Délkeleti Államvasút) nevet.⁷⁸

A korszak két legfontosabb – összbirodalmi érdeket preferáló – vasúthálózatot fejlesztő elképzelése, Karl von Ghega az osztrák Központi Vasútépítési Igazgatóság osztályvezetőjének 1851–52-es, valamint Karl von Bruck osztrák kereskedelem- és közmunkaügyi miniszter 1851-es koncepciója hűen tükrözték ezt a szemléletet. A terv készítői a birodalom gazdasági, politikai, kereskedelmi és hadászati érdekeit tartották szem előtt. Bár mindkettőnek része volt a hazai vasúthálózat kiépítésében is, a korábban elfogadott fő irányvonalak feladásával Magyarországot tartományi szinten kezelték.⁷⁹ Ahogy szó volt róla, 1848 előtt is voltak hívei az államvasúti rendszernek, például Széchenyi.

Érvei között szerepelt az állami ellenőrzés és irányítás, az egész Kárpát-medencei népesség érdekeinek szem előtt tartása, földrajzi arányosítás, a nemzetközi kapcsolatok felvétele, a honvédelem érdekei. Köztudott volt és a gyakorlat is bebizonyította: a magánvasutakat csak az üzleti haszon érdekli.⁸⁰ Az osztrák finanszírozási elképzelések tehát elméleti szinten találkoztak a korábbi magyar koncepciókkal, azonban nem kellett sokat várni, hogy ezek háttérbe szoruljanak. A tervezett hálózat nem készült el 1854-ig, a meglévő vonalak (2617 km)⁸¹ nem kötötték össze a gazdasági központokat és nem voltak rentábilisak. Az osztrák katonai akciók, a bevételeket nem hozó beruházások államháztartási hiányhoz vezettek, a korábbi adósságok is terhelték a kincstárat, s így 1854-ben sor került az állami gazdaságpolitika átszervezésére, ezen belül a közlekedésügy irányításának megváltoztatására.⁸² Ennek egyik fontos eleme volt a külföldi tőke beáramlásának lehetővé tétele, és a befektetési hajlandóság növelésével próbálták konjunkturális fellendülést előidézni. Az új „Engedélyezési törvény” 1854. szeptember 14-i kiadása az államvasúti rendszer helyett társulatok kezébe adta az építkezést. A korábban az állam által épített, átvett és üzemeltetett vonalak megváltás ellenében magántársaságokhoz kerülhettek.⁸³ Innentől bárki kérhetett előmunkálati engedélyt, és ennek birtokában elkészíthette a terveket és a költségvetést. Ezzel egy időben lépett életbe porosz mintára a kamatbiztosítási⁸⁴ rendszer is a Bécs-központú birodalmi vasúthálózat kiépítésére.⁸⁵ Az állami engedély előfeltétele a közlekedésügyi és

⁸⁰ Czére Béla (1947). *Magánvasút – államvasút. Közlekedési Közlöny*, 1947. október 12. 3 (42), (Czére, 1947) pp. 442.

⁸¹ Berend, 2003, pp. 151.

⁸² Majdán, 1987, pp. 56–57.

⁸³ Bachinger, 1973, 282–283.

⁸⁴ A kamatbiztosítási rendszer lényege, hogy az állam garantálta egy új vonal kiépítése fejében az érdekelt részvényesek számára a tényleges bevételek és a kamat összege közötti különbség évenkénti kifizetését. Tehát elsősorban nem a bevétel volt a lényeg, hanem a bevétel és a költség különbsége, a nyereség. A felek a kamat nagyságában előre megegyeztek, amit esetenként még akkor is fizetett a kincstár, ha nem közlekedett szerelvény az adott vonalon. Az állam a tiszta nyereségének általában 5%-ra történő kiegészítését vállalta. Ennek azonban a következménye, hogy a magánvasutak többsége veszteségesé vált, s tartották a markukat az állami kamatbiztosításért. Ezt a garancia-rendszert a porosz vasutak gyakorlatából vette át a bécsi kormány. In Majdán, 1987, pp. 58.

⁸⁵ Strach, 1898, pp. 379.; Kövér György (1997). *Market Integration, Economic Intervention of the State and the Decline of Empires: Austria-Hungary and Russia*. In Hara, Teruyuki és Matsuzato, Kimitaka (szerk.), *Empire and society. New approaches to Russian history*. Sapporo: Hokkaido University, (Kövé, 1997) pp. 95.

⁷⁵ Majdán, 1987, pp. 54–55.

⁷⁶ A Budáról Bécsbe való utazás, szállítás korábban gyorspostával 30, társzekérrel 57 órát vett igénybe. In Czére Béla (1966). *A közlekedés fejlődése*. In Lukács Ernőné (főszerk.), *A technika fejlődése*. Budapest: Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, pp. 892.; *Gőzkocsik menetrendje. Pesti Napló*, 1850. december 1. 243., 4. o.; *Gőzhajózási hirdetmény. Pesti Napló*, 1850. május 15., 4. o.

⁷⁷ Majdán, 2014, pp. 48.

⁷⁸ Strach, 1898, pp. 286.

⁷⁹ Horváth, 1996, pp. 128–130.

közmunkaügyi-, a belügyminisztérium és a hadügy⁸⁶ véleményezése. Magát az építési engedélyt az előbbiek figyelembevételével az uralkodó adta ki. Az osztrák vezérkar számára hadászati szempontból már kezdettől nem volt közömbös a pályák iránya. A vasutakra kétféle harci esemény idején lehetett szüksége az osztrák hadseregnek. Először is akkor, ha Magyarország, vagy a birodalom periferiáján élő egyéb nép felkel a császári rend ellen. Másodszor a tartós külkapcsolati orientációs elemekben nem túltengő birodalmi nagypolitika nyitva hagyta a lehetőséget ahhoz, hogy a környező valamennyi országot – még a pillanatnyi jó, vagy kielégítő viszony ellenére is – potenciális ellenségnek tekintse. Minden irányban lehetővé kellett tenni tehát csapatok és felszerelések gyors mozgását, békeidőben hadgyakorlatra szállítását, cseréjét és ellátását.⁸⁷ Az 1850-es évektől a Monarchiában a fővonalak kiépítésekor tehát már hadászati szempontokat is figyelembe vettek, így nem véletlen, hogy azok ekkor Itália és Poroszország felé vezettek. Az 1859-es, majd 1866-os háborús vereségek elkezdték felértékelni a vasút mobilizációs szerepét. Ezt követően a politikusok és a katonák sok országban „vasútmániakusokká” váltak, a biztonságot az stratégiai vasútvonalak meglétében mérték.⁸⁸

A vizsgált korszakkal kapcsolatban elmondható, hogy a szabadságharc leverését követően gyökeres változások következtek be e rövid időszakban is a vasútfejlesztések mögött húzóó érdekeket tekintve. Bécs leginkább birodalmi/osztrák, gazdasági/kereskedelmi és katonai érdekek alapján és állami forrásból fejlesztette az összbirodalmi vasúti struktúráját, ezt mutatta az is, hogy a magyar vonalak Bécsből csápként nyúltak ki. A magyar nemzeti/állami érdekek teljesen háttérbe szorultak. Ez azonban – a nemzetközi adóssággal, a hadászati és a modernizációs kiadásokkal – együtt felemésztette a költségvetést, így az udvarnak 1854-ben át kellett szerveznie gazdaságpolitikáját. Ezzel egyúttal véget ért a csak állami vasútfejlesztési rendszer is, amely újabb érdekek felszínre kerülésének is kedvezett.

⁸⁶ A Győr–Pápa–Súmeg–Keszthely vonal esetében is bizonyítják a források azt, hogy a Cs. Kir. Hadügyminisztérium is támogatta azt hadászati érdekek miatt. In MNL OL K 173, 1867-9-1488. Magyar kir. helytartótanács, 57895. sz. 1862. szeptember 10.

⁸⁷ Erdősi, 1986, pp. 577.

⁸⁸ Diószegi, 1992, pp. 19–20.

Az osztrák vasútpolitika 1855-től tehát átfarmálódott és áttértek a tisztán magánvasúti rendszerre.⁸⁹ Ennek is voltak korábban hívei, például Neumann Károly⁹⁰ közgazdasági író. Érvei: az államvasutak sok kedvezményéből fakadó deficitjeit az adózó polgárok kénytelenek elviselni, ezzel szemben a magánvasút önmagát eltartja, üzemvitele sokkal körültekintőbb és gazdaságosabb, üzleti feleslegeit korszerűsítésre használja, háború esetén ugyanolyan jól ellátja feladatát, mint az államvasút.⁹¹ Habár ez a fordulat a finanszírozást tekintve hozott változást, a kilátásba helyezett kedvezmények mégis serkentően hatottak a vasútépítésre. Az osztrák és a velük kapcsolatban álló nyugati tőkecsoportok megkezdték erőteljes benyomulásukat a magyar gazdasági életbe.⁹² A magánvasúti rendszer vált meghatározóvá Magyarországon is. Három nagyobb és egy kisebb társaság kezdett jelentősebb pályaszakasz kiépítésébe 1855–56-tól. Valamennyit hosszútávú stratégiai és profitorientált gazdasági célok vezették: 1.) Nordbahn és a Südöstliche Staatsbahn átvételével létrejött – a francia *Société General du Credit Mobilier* pénzcsoporttal a háta mögött – a K. K. *Privilegierte Österreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft* (Osztrák Államvasút), amely csak a nevében volt állami, mivel magántársaságként funkcionált. A társaság 5,2 százalékos kamatgaranciát, és egyéb adó és vámkedvezményeket is kapott hálózatának magyarországi bővítésére.⁹³ E társaság adta át 1856-ra teljes egészében a Bruck an der Leitha–Győr–Újszöny vasútvonalat, így elérhetővé vált a birodalom egyik legnagyobb, komáromi erődje is.⁹⁴ 2.) Az 1859-ben több vasút összeolvasásából létrehozott, vasútépítési koncessziót kapó és a későbbi Osztrák–Magyar Monarchia legnagyobb magánvállalkozása K. K. *Privilegierte Lombardisch-Venetianische und Central-Italienische Eisenbahn-Gesellschaft* (Déli Vasút).⁹⁵ Az eredetileg bécsi, majd 1880-tól

⁸⁹ Czére, 1989, pp. 89.

⁹⁰ Horváth, 1996, pp. 129.

⁹¹ Czére, 1947, pp. 443.

⁹² Czére, 1989, pp. 89.; Pammer, Michael (1998). Austrian private investments in Hungary, 1850–1913. *European Review of Economic History*, 2 (2), (Pammer, 1998) pp. 156–157.

⁹³ Bachinger, 1973, pp. 284.

⁹⁴ Napihírek és események. Budapesti Hírlap, 1856. augusztus 10., 47. o.

⁹⁵ A vasúttársaság neve 1859-es megalakulásától Cs. Kir. Szabadalmazott Állami Lombard–velencei és Központi Olasz Vaspályatársaság (K. K. Privilegierte Südliche Lombardisch–Venetianische und Central–Italienische Eisenbahn–Gesellschaft), majd 1876-tól Császári és Királyi

budapesti központtal is rendelkező vállalat a Dunántúl egybefüggő vasúthálózatát hozta létre a későbbiek során. Fő célja volt az érintett vidék mezőgazdasági terményeinek külföldre való szállítása.⁹⁶ Az 1850-et követő időszak vasútfejlődésében nagy szerepet játszott az alföldi gabonafölösleg Fiumébe, illetve külföldre történő szállítása. A vasútvonalak már az 1860-as évekre meglehetősen jól lefedték e területet, így összekapcsolták Béccsel és Trieszttel. A Buda–Pragerhof vonal megnyitásával fellendült a Triesztbe irányuló magyar export, és ezen keresztül jutott el a jó minőségű hazai búza az európai piacra.⁹⁷ A magyar gabona fő célpontja mégis egyre inkább Bécs lett, mivel a birodalmon kívüli piacok leszűkültek az olcsó orosz és amerikai gabona megjelenésével.⁹⁸ Magánvasúttársaságként a Déli Vasút vonalainak építésénél a gazdaságosság élvezett prioritást. Ezt bizonyította az is, hogy az 1865-ben megnyitott Sopron–Nagykanizsa vonal elkerülte Zala vármegye akkori székvárosát, Zalaegerszeget, mivel a kedvezőtlen terepviszonyok miatt a plusz építési költségeket a város nem kívánta vállalni, ráadásul a helyi mesterek konkurenciát láttak a szombat-helyi kézművesek áruinak ezáltal könnyű elérhetőségében. Ezt viszont csak jóval később ismerték fel, akkorra már egy gyakorlatilag javíthatatlan hibát követtek el. Így 7 kilométerre került a településtől a vasúti fővonal.⁹⁹ 3.) A korszak harmadik legnagyobb cége az 1856-ban alakult, többek között az Osztrák Államvasúttól megvásárolt Cegléd és Szolnok közötti vonalat is üzemeltető, osztrák tőkések és döntően hazai, elsősorban az érintett birtokosok és települések által jegyzett részvények és anyagi támogatások segítségével

létrejövő és működő K. K. *Privilegierte Theiss-Eisenbahn* (Tiszavidéki Vasúttársaság) volt.¹⁰⁰ A vállalat az Alföldön is folytatta a hálózat kiépítését, majd 1860-ra a Miskolc–Kassa (ma Košice, Szlovákia) szakasz megnyitásával Ceglédre Szolnokon és Debrecenen át egészen Kassáig lehetett már rajta utazni. A részvényesek nem az egységes hálózatot tartották szemük előtt, hanem személyes érdekeiket. Számukra az volt releváns, hogy közvetlen kapcsolat jöjjön létre a tiszántúli állattartó körzettel és a békés–aradi búzatermő tájjal. E társaság vonalai a birodalmi és európai piaci igényeket is kielégítették.¹⁰¹ Az árutermelők először oldották meg önös piaci helyzetük javítását a szállítások saját kezükbe vételével, és biztosították a nyereség nagy részének itthon maradását.¹⁰² Ez a Debrecen–Nyíregyháza–Miskolc vonal esetében is tetten érhető volt, ahol Nyíregyháza a saját fejlődését előirányozva 30 000 forint hozzájárulással és a vasútállomás számára ingyen telkek felajánlásával elérte, hogy a vonal az eredeti elképzeléssel szemben ne Szabolcs vármegye székvárosa, Nagykálló felé, hanem rajtuk keresztül vezessen 1859-től.¹⁰³ Egyes tervezett vonalak esetében érdekelt nagybirtokosok elérték, hogy földjeiket érintse a vasút. A szatmári földesúr, gróf Károlyi István is, aki – Debrecen és Szatmárnémeti (ma Satu Mare, Románia) város ráhatásával¹⁰⁴ – részvényjegyzőként elérte, hogy a máramarosi sóbányavidékről ne az akkori Tisza-hajózás végpontjáig, Vásárosnaményig, hanem a már vasúttal rendelkező Debrecenig építsék meg a kiegészítés után a vasutat – értékesebbé téve így az általa érintett birtokait.¹⁰⁵ Ezzel túlléptek az általános birodalmi, gazdasági/kereskedelmi érdekeken és területi szinten regionális, vármegyei, helyi, illetve személyes érdekeik élveztek prioritást.

Szabadalmazott Déli Vaspálya-társaság (K. K. Privilegierte Südbahn-Gesellschaft). In Bachinger, 1973, pp. 284.; Nagy Tamás (1995). A Déli Vasút rövid története. *Belvedere Meridionale*, 7 (3–4), pp. 20. A szak tudományos munkákban általában rövidítve, Déli Vasútként nevezik, így a továbbiakban én is ezt használom.

⁹⁶ Majdán János (1986). A dunántúli vasúthálózat kiépülése. In Somfai Balázs (szerk.), *A Dunántúl településtörténete VI. PAB–VEAB Értesítő*. Veszprém: MTA Pécsi és Veszprémi Bizottsága, (Majdán, 1986) pp. 448–449.

⁹⁷ Benda Gyula (2006). Gabonatermelés és -export Magyarországon (1770–1870). In Benda Gyula (szerk.), *Társadalomtörténeti tanulmányok*. Budapest: Osiris Kiadó, pp. 198.

⁹⁸ Schulze, Max-Stephan (2007). Origins of catch-up failure: Comparative productivity growth in the Habsburg Empire, 1870–1910. *European Review of Economic History*, 11 (2), pp. 206.; Komlos, 1983, pp. 63.

⁹⁹ Foki Ibolya (szerk.) (2011). *Riválisok polgárosodása. Források Zalaegerszeg és Nagykanizsa történetéhez, 1867–1918*. Zalaegerszeg: Zala Megyei Levéltár, pp. 19.; *Hogyan kap Zalaegerszeg vasuti állomást? Pesti Hírnök*, 1865. február 14., 4. o.; Majdán, 1987, pp. 134.

¹⁰⁰ Majdán János (2018). A Tiszavidéki Vasút államosítása. In Horváth Gergely (szerk.), *A magyar földrajz szerencsi műhelye: Tanulmányok dr. Gál András kutató-tanár és gimnáziumi igazgató tiszteletére*. Szerencs: Szerencs Város Önkormányzata, pp. 250.

¹⁰¹ Majdán, 1987, pp. 70–71.; Kalla-Bishop, 1973, pp. 33.

¹⁰² Majdán, 2014, pp. 52.

¹⁰³ Geduly Henrik (1896). *Nyíregyháza az ezredik évben*. Nyíregyháza: Jóban Elek Könyvnyomdája, pp. 14.

¹⁰⁴ A debrecen-tokaj-szigeti vasut. *Politikai Újdonságok*, 1864. november 16., 554. o.

¹⁰⁵ Károlyi István (1858). *Emlékirat a debrecen–máramaros szigeti vasútvonal tárgyában*. Pest: Herz.

A legrövidebb vonallal rendelkező társaság 1857-ben megnyíló 56 kilométeres Mohács–Pécsi Vasút volt.¹⁰⁶ Építtetésének fő mozgatórugója a Dunagőzhajózási Társaság szempontjából létfontosságú Mecsekben fellelhető szén Dunára való szállítása.¹⁰⁷ A vonal különlegessége, hogy az állam tulajdonát képezte, viszont a későbbi kezelő, a Dunagőzhajózási Társaság vállalta az építkezéshez szükséges költségek fedezését, tehát hibrid állami- és magánvasút volt. A szakaszon két évig csak teherforgalom folyt,¹⁰⁸ és ez jelezte, hogy a külföldi tőkével épített vasút létrehozásánál leginkább a gazdasági és nem a társadalmi, helyi igények élveztek prioritást.

A Bécs-központú fejlesztéseknek természetesen voltak magyar ellenzői is, hiszen a vonalak nagyrészt birodalmi vagy bécsi magántársasági érdekeket szolgálták, a nyersanyagok gyors elszállítását biztosították, de nem segítették az országos piac kialakítását és a nemzetgazdasági elképzeléseket háttérbe szorították. A korszak politikai viszonyai mellett ugyanakkor nyilvános vitára nem kerülhetett még sor.¹⁰⁹ Az Országos Magyar Gazdasági Egyesületben lelkes fiatal szakemberek dolgozták ki és publikálták vasútfejlesztési elképzeléseiket.¹¹⁰ Felfigyeltek a vonalak csak birodalmi szempontok alapján történő bővítésére, és vitát kezdeményeztek a korábban elfogadott Pest–Buda-központú hálózat életképességéről.¹¹¹ Hosszas eszmecsere után 1862-ben közreadták a Budapesti Szemlében „Emlékirat” címmel koncepciójukat. Ebben megfogalmazták, hogy „*valamely ország anyagi fejlődésére s nemzetgazdasági felvirágzására ugyanis egyike a legfontosabb kérdéseknek a vasúti hálózat mely irányban s minő eszközökkel építse*”.¹¹² A kötőpályás közlekedési eszköz hálózatának mielőbbi létrehozásában látták az ország fellendülését. Mivel szerintük „*a vonalak nem bizonyos összhangzó rendszer szerint, s nem mindig oly irányban*

épültek, mely az ország érdekeivel leginkább lett volna”.¹¹³ Elképzelésükben Széchenyi korábbi tervezetét vették alapul, amelyben hat vasúti fővonal szerepelt. Ezt a struktúrát később „*magán vállalkozások útján létesülő*”, másodrendű vonalakkal tervezték kiegészíteni.¹¹⁴ A tanulmány jó hatással volt a hazai politikusokra és szakemberekre. A kiegyezés után a későbbi miniszter, Mikó Imre is figyelembe vette a vasúthálózat kidolgozásánál.¹¹⁵

Habár Magyarországon 1855 és 1861 között 1 356 kilométernyi vasutat építettek, ezt követően 1866-ig tulajdonképpen stagnálás következett a gazdasági dekonjunkcióból eredő külföldi tőkebefektetők visszaszorulása miatt.¹¹⁶ Míg Cislajtániában a kívánt vasútvonalak 1867-re gyakorlatilag kiépültek, Transzlajtániában a stratégiaileg és gazdaságilag fontos vonalakban még hiányosságok voltak.¹¹⁷ Elmondható az 1860-as évekig kiépült hazai vasúthálózatról, hogy kapcsolódott a katonai érdekből létrehozott, Bécsből kiágazó sugaras rendszerhez, emellett elősegítette a birodalom, azon belül is Ausztria élelmiszerellátását és a vasutak szénszükségletének kielégítését.¹¹⁸ Megállapítható, hogy 1867-ig bezárólag megépült fővonalak a magyar Alföldet Béccsel, és ezen keresztül Nyugat-Európával, valamint a trieszti kikötővel kötötték össze.¹¹⁹ A szabadságharc utáni két évtizedben többnyire Pest–Budán át vezetett vasutak mindazonáltal a bécsi udvar hadászati érdekeinek is megfeleltek, hiszen olyan erődítményekkel is rendelkező városok elérését tették lehetővé Bécsből, mint pl. Temesvár (ma Timișoara, Románia), Arad (ma Románia), Gyulafehérvár (ma Alba Iulia, Románia), Eszék (ma Osijek, Horvátország), Komárom stb.¹²⁰ (3. ábra, lásd következő oldal)

Az 1867-ben megkötött osztrák–magyar kiegyezés előestéjére 2153 kilométeres vasúthálózattal rendelkezett Magyarország, míg a birodalom 6430 kilométerrel.¹²¹ A vonalak vezetése és széttöredezettisége

¹⁰⁶ Frisnyák Zsuzsa (2001). *A magyarországi közlekedés krónikája 1750–2000*. Budapest: História–MTA Történettudományi Intézete, (Frisnyák, 2001) pp. 42.

¹⁰⁷ Majdán, 1987, pp. 71.

¹⁰⁸ Strach, 1898, pp. 354–356.

¹⁰⁹ Majdán, 1987, pp. 73.

¹¹⁰ Horváth, 1996, pp. 131.

¹¹¹ Majdán, 1987, pp. 73.

¹¹² A Magyar Gazdasági Egyesület emlékirata a magyarországi vasutak tárgyában. Budapesti Szemle, 1862. 15. kötet, Pest, 112. o.

¹¹³ I. m. 114. o.

¹¹⁴ I. m. 134. o.

¹¹⁵ Horváth, 1996, pp. 132.

¹¹⁶ Bachinger, 1973, pp. 287.

¹¹⁷ Strach, 1898, pp. 351.

¹¹⁸ Kóvér György (1982). *Iparosodás agrárországban. Magyarország gazdaságtörténete 1848–1914*. Budapest: Gondolat Kiadó, pp. 75.

¹¹⁹ Katus, 2008, pp. 138.; Katus, 1983, pp. 191.

¹²⁰ Erdősi, 1986, pp. 577.

¹²¹ Frisnyák, 2001, pp. 49.; Berend, 2003, pp. 152.

3. ábra:
A bécsi vonalhálózat 1861-ben



Forrás: Strach, 1898, pp. 403.

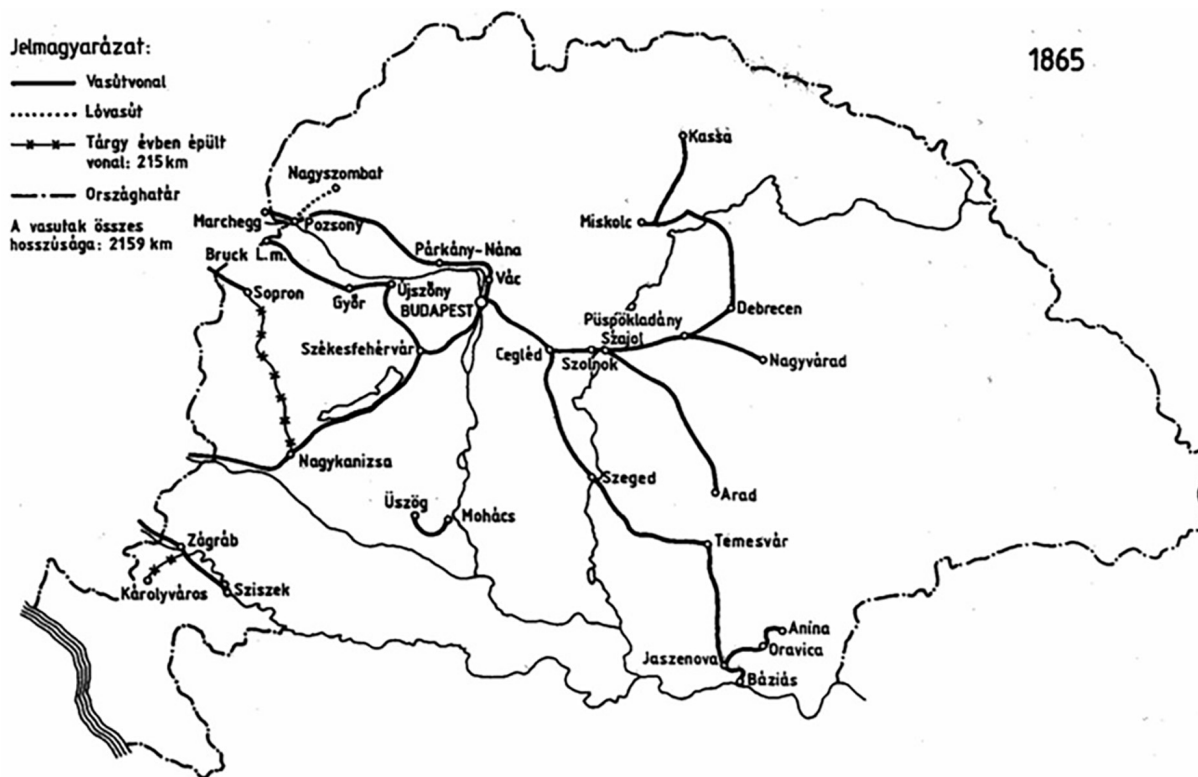
azonban kifejezetten hátráltatta az egységes nemzeti piac kialakulását.¹²² Mindazonáltal a vasutak kiépülése lényegesen megváltoztatta az ország közlekedési viszonyait, gyorsította a forgalmat és elősegítette a tőkés fejlődés kibontakozását.¹²³ Mindent összevetve megállapítható, hogy a szabadságharc leverésétől a kiegyezésig eltelt időszak alatt a Bécs-központú elvek alapján készült új vonalak építésénél a birodalmi működtetését

elősegítő politikai, gazdasági/kereskedelmi és hadászati, a humán érdekkategóriát tekintve a társadalmi és területi szempontból leginkább a birodalmi/osztrák érdekeket tekintették elsődlegesnek Magyarország viszonylatában is. 1854-től a magánvasúti rendszer megjelenésétől azonban a – főként a magyar birtokosok által létrehozott – Tiszavidéki Vasút esetében a regionális, vármegyei és helyi érdekek is főszerepet játszottak már, illetve a személyes – gazdasági – érdekek is kiemelhetők azáltal is, hogy az első, döntően magyarországi birtokosok által alapított vasút a kezdeményezők hiúságát is növelte. (4. ábra.)

¹²² Majdán, 1986, pp. 449.

¹²³ Czére, 1989, pp. 90.

4. ábra:
A magyar vasúthálózat 1865-ben



Forrás: Horváth, 2018, pp. 41

5. A kiegyezés utáni időszak

Az 1867-ben megkötött kiegyezés egy új korszak kezdetét jelezte Magyarországnak történelmében. Ennek értelmében a Habsburg Birodalom kétközpontú, dualista állammá, az Osztrák–Magyar Monarchiává vált. Valójában két különálló államból állt, amelyeket a közös uralkodó személye és ügyek (a hadügy, a külügy és a két tárcát finanszírozó pénzügy) kapcsoltak össze. Ezzel Magyarország egy függő helyzetből egyenjogú partnerré vált, két gazdaságilag önálló és szuverén ország meghatározott időben kötött önkéntes és felmondható vámuniójává alakult át, egységes kereskedelmi területet alkotott. Az eltérő fejlettségű országok érdekeit ugyanakkor nem volt könnyű összehangolni, viszont a magyar gazdasági, ipari – kiemelten a malomipari¹²⁴ –

fejlődés gyorsabb volt a dualizmus idején, mint az osztrák. A közös, leginkább a hadüggyel kapcsolatos költségvetést kvótarendszer¹²⁵ alapján fedezték, ugyanakkor a magyar adók inntől már magyar kincstár bevételeinek számítottak, amellyel az ország önállóan gazdálkodhatott.¹²⁶ A gazdasági kiegyezés felgyorsította

végéig (1867–1945). Győr, (kézirat) pp. 4–5.; Berend, 2003, pp. 167.; Komlos, 1983, pp. 112., 132–144.

¹²⁵ Ez valójában az adóképességi arányt jelentette. Ezt 1867-ben az 1860 és 1865 között ténylegesen befizetett adók alapján Magyarország szempontjából 30%-ban, míg Ausztriát tekintve 70%-ban határozták meg, de 1908-ra ez már 36–64%-os arányra toldott el a magyar gazdasági növekedés következtében. Ausztria mindig is szorgalmazta, hogy Magyarország vállalja magára a birodalom finanszírozásának egyre nagyobb részét, és e célok eléréséhez hajlandó volt politikai engedményeket is tenni. Ugyanakkor ebben az arányban az osztrák elfoglaltság tükröződött. Lásd bővebben: M. Eddie, Scott (2009). Financing the common expenditures of the Dual Monarchy. The Dual Monarchy as an economic system. In Halmos Károly et al. (szerk.). *A felhalmozás míve. Tanulmányok Kövér György tiszteletére*. Budapest: Századvég, pp. 359–370.; Katus, 2021, pp. 342.

¹²⁶ Katus, 2021, pp. 335.; Nagy Mariann (2018). Vámszövetség és kvóta – A gazdasági kiegyezés. In Hermann Róbert and Ligeti Dávid (szerk.), *Megosztó kompromisszum. Az 1867. évi kiegyezés 150 év távlatából*. Budapest: Országház Könyvkiadó, pp. 186.; Taylor, 1990, pp. 146–148.; Pammer, 1998, pp. 142.

¹²⁴ Budapest erre az időszakra Minneapolis után a világ második és Európa legnagyobb malomipari központja lett. In Honvári János (2023). *Győr gazdaság- és társadalomtörténete a kiegyezéstől a II. világháború*

a kapitalizmus fejlődését, amely a vasútügy területén is éreztette hatását.

A közlekedési ügyek irányítása innentől az 1867. évi XVI. törvénycikk értelmében mindkét ország saját jogkörébe tartozott.¹²⁷ Az 1867. évi XII. törvénycikk előírta, hogy Magyarországon a vasutak engedélyezése az országgyűlés joga, míg a Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium intézkedhetett felettük.¹²⁸ Minden erkölcsi bizonyítvánnyal rendelkező magánember folyamodhatott előmunkálati engedélyért. Ennek megszerzése után a közigazgatási bejárás következett, amelyen a Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium, a városi és vármegyei törvényhatóságok, az érintett községek vezetői, a földbirtokosok, Magyar Királyi Földművelésügyi és – a közös hadügyminisztériumot képviselő – Honvédelmi Minisztérium, a Magyar Királyi Vasúti és Hajózási Főfelügyelőség és az engedélykérő képviseltette magát. Itt a bizottság megvizsgálta a vonalvezetést és saját ötleteivel is előállhatott. A kijelölt irány hadászati szempontú elemzését és annak katonai okokból történő megváltoztatását is ekkor írták elő, leginkább az országhatárokhöz vezető vagy nagy tájakon átívelő vaspályák esetén. A kész anyagot az engedélyezési tárgyaláson jóváhagyták, majd a társaság megalapítását követően az illetékes miniszter ezt a kabinet elé terjesztette támogatásra. Ezt követően már csak a király előzetes jóváhagyása és a magyar országgyűlés támogató döntése kellett az építési engedély kibocsátásához.¹²⁹ Az 1867. évi XIII. számú törvénycikk felhatalmazta az illetékes minisztériumot, hogy a vasutak és a csatornák létesítésére 60 millió ezüst forintot vagy 150 millió frankos kölcsönt vegyen fel bizonyos feltételek mellett. Ebből finanszírozták az ország szempontjából legfontosabbak tartott fővonalak kiépítését.¹³⁰ A kiegyezést követően nem volt egyértelmű

a kormány döntése a vasúti rendszer tekintetében.¹³¹ A korszak első közmunka- és közlekedésügyi minisztere, gróf Mikó Imre¹³² 1867-ben ismertette az országgyűlés előtt a 25 új vonal – 4820 kilométeres vaspálya – építését előírányzó és az egységes nemzeti piac megteremtését segítő és a hadászati érdekeket is említő vasútfejlesztési koncepcióját. Ez a terv a Széchenyi István által rögzített elvek alapján készült és a hálózat központja Pest–Buda volt.¹³³ Állami költségvetésből a magyar tengermelléket kívánta mielőbb elérni, a galíciai és a Fekete-tenger felé irányuló kereskedelmet pedig serkenteni, és a Béctől független külkereskedelem megteremtését is megcélozta.¹³⁴ Az gróf Andrássy Gyula vezette kormány a magyar viszonyokhoz igazítva előtérbe helyezte a neoabszolutizmus korában kizárólag birodalmi érdekeket szolgáló és Bécs-központú sugaras vasúthálózat-fejlesztési politikát, de immáron Pest–Buda centrummal, ezúttal a magyar állami érdekeket leginkább szem előtt tartva.¹³⁵ Mikó másik fontos alapelve volt, hogy a kormány egyik vasúti rendszerhez se ragaszkodjon mereven, így megjelent hazánkban az ún. „vegyes rendszer”.¹³⁶ Ennek egyik oka, hogy a kiegyezési törvénnyel Magyarországnak át kellett vennie az osztrák kormány által kamatgaranciában részesített összes vasutat, azok minden terhével és ügyeivel együtt. Az anyagi terhek nyomasztó súlya alatt a kormány rátért az államvasúti rendszerre, de nem rendelkezett annyi pénzzel, hogy ezt csak állami építkezésekkel tegye meg, így nem tiltotta a magánvasutak további alapítását és működtetését. Sőt, törvényi úton adtak biztonságot a döntően külföldi (osztrák, német és francia) befektetőknek. A korábban Bécsben

¹²⁷ 1867. évi XVI. a magyar korona országai és Ő Felsége többi királyságai és országai között kötött vám- és kereskedelmi szövetsége; <https://net.jogtar.hu/getpdf?docid=86700016.TV&targetdate=&printTitle=1867.+%C3%A9vi+XVI.+t%C3%B6rv%C3%A9nycikk&referer=1000ev> Letöltés: 2024. 01. 02.

¹²⁸ 1867. évi XII. törvénycikk a magyar korona országai és az Ő Felsége uralkodása alatt álló többi országok között fenforgó közös érdekű viszonyokról, s ezek elintézésének módjáról <https://net.jogtar.hu/ezer-ev-torveny?docid=86700012.TV&searchUrl=/> Letöltés: 2024. 01. 02.

¹²⁹ Majdán, 1987, pp. 80–81.; Majdán, 2014, pp. 103.

¹³⁰ 1867. évi XIII. a vasutak és a csatornák építése végett létesítendő kölcsönről <https://net.jogtar.hu/getpdf?docid=86700013.TV&targetdate=&printTitle=1867.+%C3%A9vi+XIII.+t%C3%B6rv%C3%A9nycikk&referer=1000ev> Letöltés: 2024. 01. 02.

¹³¹ Czére Béla (1994). Közlekedésünk a dualizmus korában. *Közlekedéstudományi Szemle*, 44 (3), (Czére, 1994) pp. 85.

¹³² A kiegyezés utáni első magyar kormány közmunka- és közlekedésügyi minisztere 1867 és 1870 között.

¹³³ Kerkápoly Iván (1943). *Vasúti földrajz és történet*. Budapest: Királyi Magyar Egyetemi Nyomda, (Kerkápoly, 1943) pp. 37.; Erdősi, 1986, pp. 584.; Gonda, Josef (1896). *Geschichte der Eisenbahn in Ungarn. Vom Jahre 1866 bis zur Gegenwart*. In Hermann Strach (szerk.), *Geschichte der Eisenbahnen der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie*. III. Band, Wien–Teschen–Leipzig: K. u. K. Hofbuchhandlung & K. u. K. Hofbuchdruckerei, (Gonda, 1898) pp. 376–378.

¹³⁴ Majdán, 1987, pp. 79–86.

¹³⁵ Kövér, 1997, pp. 95–96.; Pammer, 1998, pp. 157–159.

¹³⁶ Gonda, 1898, pp. 392–393.; Czére mindemellett hangsúlyozta, hogy nem szerencsés ez esetben rendszerről beszélni, hiszen ez csak egy állapot, amely bár közgazdasági kedvezménnyel jár, de nem egyenlő arányban van jelen az állam- és magánvasút. In Czére Béla (1947). *Magánvasút – államvasút. Közlekedési Közlöny*, 1947. október 19., 3 (43), pp. 452–453.

kialakított kamatbiztosítási rendszert vezették be, és a magántársaságok megkezdték a magyar nemzeti piac szempontjából fontos városok és térségek vasúti összekapcsolását.¹³⁷ A kormánynak azonban az 5-6 százalékos kamatgarancia mellett sem volt kellő befolyása a magánvasutakra. A kamatbiztosítási rendszer a visszaélések, a „sápolás” melegágya lett. Sőt, a magánvasúti rendszer a sok társasággal nem tette lehetővé a kötöttpályás közlekedés egységes szervezését és nemzeti piac kialakítását, irányítását, másrészt a tarifapolitika egységesítését, amely fontos gazdaságpolitikai és hazai ipart támogató (protekcionista) eszköz volt. Ettől az új vasútfejlesztési koncepciótól várták a hálózat leggyorsabb kiépítését.¹³⁸ Egyúttal megállapítható, hogy a vasút költségvetési forrásokból történő építése, üzemeltetése, fenntartása bizonyos határig még a kamatgaranciánál is nagyobb terhet jelentett az államnak. (5. ábra, lásd következő oldalon)

A kormány 1868-ban megvásárolta és saját kezelésébe vette a csődbe ment Magyar Északi Vasutat,¹³⁹ és felállította a Magyar Királyi Államvasutak Üzletigazgatóságát. A Pest–Salgótarján vonal 1868. július 1-jével került az állam tulajdonába. Mikó 1869. október 31-én adta ki az Államvasút létrejöttéről szóló alapítólevelet, mellyel megalakult a MÁV (Magyar Királyi Államvasutak). Mindazonáltal az építkezések többségét továbbra is a magántársaságok végezték, de a Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium szerződésekkel próbálta rákényszeríteni a társaságokat a nemzeti érdekek szem előtt tartására.¹⁴⁰ Az 1867 és 1873 közötti „vasútláz” éveiben megépített fővonalak már a Pest–Buda-centrikus gondolatok újjáéledését mutatták.¹⁴¹

A kiegyezés után Tisza Lajos¹⁴² közmunka- és közlekedésügyi miniszter részletes közlekedési javaslata látott még napvilágot 1873-ban. Ennek egyik fontos szegmense, hogy a magyar vasutat alkalmassá kell tenni a keleti kereskedelembe való bekapcsolódásra. A másik elképzelése, hogy a kötöttpályás közlekedési eszköz

forgalmát és rentabilitását folyamatosan növelni kell.¹⁴³ A magyarországi vasútépítési láznak azonban az 1873. évi gazdasági válság véget vetett.¹⁴⁴ Erre az időre már 6253 kilométeres volt a magyar kötöttpályás hálózat.¹⁴⁵ A vasút esetében ennek az egyik előjele, hogy az országgyűlés nem adott ki 1872-től már kamatgaranciát tartalmazó engedélyt, mert az óriási terhet rótt az államra. Ettől függetlenül az államnak a korábban megítélt támogatásokat folyósítania kellett, amely hatalmas, szinte megoldhatatlan problémákat szült. A beruházások zömét 1867-től 1873-ig a vasút nyelte el. A pénzügyi nehézségek gyorsan elvezettek a krízishez. 1873. május 9-én a bécsi tőzsdén ütött be a krach. Ez hamar elérte Magyarországot is, ahol 1869-ben már a „kiszáplálás” is a felszínre hozta a problémákat. Az állam 1873 nyarára már fizetési nehézségekkel küszködött.¹⁴⁶ Ezzel egyúttal a Tisza-féle koncepció is bukásra volt ítélve, olyannyira, hogy az országgyűlés a pénzügyi problémák miatt még a napirendről is levette.¹⁴⁷

A MÁV egyre nagyobb jelentőségre tett szert az 1867 és 1880 közötti időszakban. Megalakulását követően egymás után épültek ki vonalai. Az 1868. évi XLIX. törvénycikk alapján meghatározták az állami – saját érdekei szempontjából fontos – vasútépítés irányait.¹⁴⁸ A társaság vonalai az államosítások következtében is bővültek, egyrészt a bukás előtti vasutak szanálásával, másrészt a lassan meginduló céltudatos államosítási politikának köszönhetően. Ebben az időszakban a kormánynak alig volt befolyása a gyakran az ország gazdasági érdekeivel szembekezdülő magántársaságok működésére.¹⁴⁹ Az 1867 utáni mintegy tíz évben a MÁV hozzávetőlegesen 1000, míg a magántársaságok 2400 kilométernyi új vonalat építettek. A magánvasutak tehát továbbra is kiemelkedő szerepet játszottak a hazai vasútfejlesztésben.¹⁵⁰ Az igazgatótanácsaikba általában külföldi és magyar bankárok, országgyűlési képviselők,

¹³⁷ Majdán, 1987, pp. 79.; Majdán, 2014, pp. 57.

¹³⁸ Bojkó Béla (1997). *Államkapitalizmus Magyarországon (1919–1945)*. Budapest: Püski Kiadó, (Bojkó, 1997) pp. 85–89.; Czére, 1994, pp. 85–86.

¹³⁹ Gonda, 1898, pp. 393–394.; Kerkápoly, 1943, pp. 38.

¹⁴⁰ Majdán, 1987, pp. 106.; Kalla-Bishop, 1973, pp. 66.

¹⁴¹ Kövér, 1982, pp. 75.

¹⁴² A magyar kormány közmunka- és közlekedésügyi minisztere 1871 és 1873 között.

¹⁴³ Horváth, 1996, pp. 142.

¹⁴⁴ Czére, 1989, pp. 103.

¹⁴⁵ Komlos, 1983, pp. 130.

¹⁴⁶ Kövér György (1986). *1873. Egy krach anatómiája*. Budapest: Kossuth Kiadó, pp. 16–23., 64–78.

¹⁴⁷ Horváth, 1996, pp. 143

¹⁴⁸ 1868. évi XLIX. törvénycikk a vasutak és a csatornák építésére felvett kölcsön hovaforrásáról. <https://net.jogtar.hu/ezer-ev-torveny?docid=86800049.TV&searchUrl=/ezer-ev-torveny%3Fpagenum%3D28> Letöltés: 2024. 01. 02.

¹⁴⁹ Czére, 1989, pp. 103.

¹⁵⁰ Czére, 1996, pp. 85–86.

üggyédek, vármegyei és helyi tisztviselők, gyárosok és földbirtokosok kerültek be, akik gyakran részvényjegyzéssel is növelték a ráhatásukat a vonalvezetésre is.¹⁵¹

A Monarchia közös külügyminisztere 1871-től az oroszellenes gróf Andrassy Gyula lett és a külpolitika is ehhez igazodott. A birodalom északkeleti határvidéke az 1870-es évektől lehetséges hadszíntérnek minősült, de sem a vasútsűrűség, sem az oda vezető vasútvonalak tekintetében nem állt azonos színvonalon az államtest fejlettebb régióival. Mindösszesen a Mezőlaborc (ma Medzilaborce, Szlovákia)–országhatár rész készült csak el 1874-re, amely a Kárpátokon keresztül biztosította az összeköttetést Galíciával. A közös hadügyminiszter és maga Andrassy is a lehetséges orosz háborúra való tekintettel sürgette a térségben a vasútfejlesztést, ugyanúgy az 1878-as Bosznia–Hercegovina okkupációja után a Szarajevóval való vasúti összeköttetést is, de ezekből ekkor még nem valósult meg semmi. Kereskedelmi és katonai–stratégiai érvek alapján mindösszesen a Temesvár–Orsova (ma Orșova, Románia)–Verciorova és Brassóból (ma Brașov, Románia) a Tömösi-szoroson át egészen Predealig vezető vasútvonalak készült el Románia és a Fekete-tenger felé ebben az időszakban. Csak 1883-ban fogadta el a közös minisztertanács a galíciai stratégiai vasútvonalak fejlesztésével kapcsolatos komplett koncepciót. 1884-ben nyílt meg térség osztrák korona alá tartozó transzverzális vasútvonalai és a Magyarországot is érintő Csacától (ma Čadca, Szlovákia) a galíciai határig vezető vaspálya (a Munkács [ma Mukacsevo, Ukrajna]–Lawoczne–Stryj összekötő vonal államköltségen teljesen csak 1887-re készült el).¹⁵² Délen 1883-ban nyílt meg a magyar állam kincstárából finanszírozott – a Monarchia déli irányú katonai mobilizációját nagyban segítő – Budapest–Szabadka (ma Subotica, Szerbia)–Újvidék (ma Novi Sad, Szerbia)–Zimony(–Belgrád) vasút, amely

már a Párizs–Konstantinápoly kontinentális vonal része volt. Az utolsó, bolgár szakasz 1888-ban történt átadása után jött létre közvetlen vasúti kapcsolat Párizs (így Budapest) és Konstantinápoly között, és innentől az Orient Express már közvetlenül közlekedhetett a két végpontot összekötve.¹⁵³ Ez a transzeurópai vasútvonal túlmutatott már a birodalmi érdekeken is.

A korszak végére az ország egyre nagyobb területét sikerült bekapcsolni a vasút közlekedési vérkeringésébe. Magyarország vasúti térképe már 1875-re is nagy hasonlóságot mutatott a Széchenyi-féle koncepcióval.¹⁵⁴ Fővonalai struktúra jelentős része kialakult, melyből számos mellékvonal ágazott ki. 1880 végére 7097 kilométernyi vasúthálózattal rendelkezett Magyarország. Magyarország – Budapest-központú – fővonalai vasúti hálózata 1882-re a Budapest és Pécs nagyvárosok közötti¹⁵⁵ és 1884-re az irányjelölésénél a hadászati érdekek által is meghatározott¹⁵⁶ Kelenföld–újszónyi szakasz átadásával (és azzal, hogy az Osztrák–Magyar Államvasúttól¹⁵⁷ a MÁV kezébe került a két fővárost összekötő Duna jobbparti vasút) teljesen elkészült.¹⁵⁸ (6. ábra)

Ez idő alatt Ciszlajtániában a magánszféra továbbra is domináns volt. A magyar fővonalak egy részét üzemeltető Osztrák Államvasút is magánvasútként funkcionált tovább. Az 1873-as gazdasági válság hatásaként az állam végül csak 1879-től kezdett bele a már működő és finánciális problémákkal küzdő vonalak államosításába.¹⁵⁹

A kiegyezés mindenképpen cezúrát képezett a magyar vasúttörténetben. A viszonylagos állami függetlenségünk közepette létrejöttek az országos érdekek érvényesítésének gazdaságpolitikai feltételei. Az állam megalapította a MÁV-ot, és a magánvasutak építésének

¹⁵¹ Horváth, 2018, pp. 93–95.; MNL OL K 173, 1867-9-1488. M. kir. közmunka és közlekedési ministerium, 6471. jegyzőkönyvi szám, 1869. június 9.; Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára. K 173, Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztériumi Levéltár, Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium Útépítészeti, Vízépítészeti és Vasúti Szakosztály, 1879-9-5519. Jegyzőkönyv, 1875. február 1.; Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára. K 173, Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztériumi Levéltár, Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium Útépítészeti, Vízépítészeti és Vasúti Szakosztály, 1874-9-1. A Győr–Sopron–Ebenfurti Vasut alap-szabályai, 1875. április 1.

¹⁵² Diószegi, 1992, pp. 19–23.; Frisnyák, 2001, pp. 75., 84.; Gonda, 1898, pp. 396.; Gidó Csaba (2013). *Vasszekér és mozdonygőz. A székelyföldi vasút története (1868–1915)*. Csíkszereda: Pro-Print Könyvkiadó, (Gidó, 2013) pp. 61–66.

¹⁵³ Horváth Csaba Sándor (2017). Az Osztrák–Magyar Monarchia és az Oszmán Birodalom közötti vasúti összeköttetés létrejötte. *Aetas – Történettudományi Folyóirat*, 32 (1), pp. 81–101.

¹⁵⁴ Horváth, 2018, 43.

¹⁵⁵ A budapest–pécsi vasút. *Vasúti és Közlekedési Közlöny*, 1882. november 17., 825. o.; Kalla-Bishop, 1973, pp. 41–42.

¹⁵⁶ A budapest–újszónyi vasút kiépítéséről szóló törvényjavaslat tárgyalása a képviselőházban 1882 évi november hó 25-én. *Vasúti és Közlekedési Közlöny*, 1882. december 3., 871d–875. o.

¹⁵⁷ Az Osztrák Államvasút neve 1883. január 1-jétől Osztrák–Magyar Államvasút (k. k. privilegierete Österreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft).

¹⁵⁸ Frisnyák, 2001, pp. 77., 80.; A buda-újszóny-brucki vonal. *Budapesti Hírlap*, 1884. július 12., 2. o.; Gonda, 1898, pp. 405.

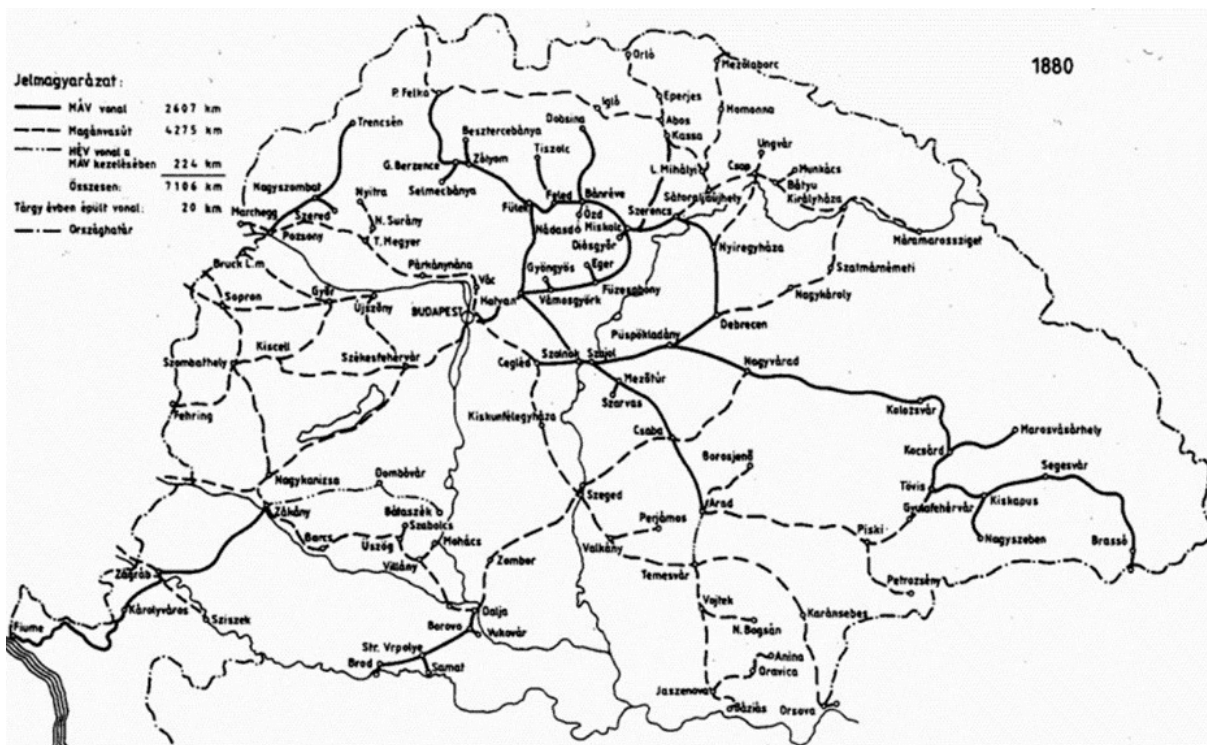
¹⁵⁹ Bachinger, 1973, pp. 292–294.

5. ábra:
Az Osztrák–Magyar Monarchia vasútvonalai és tervezett vasúti térképe 1868-ból



Forrás: Hadtörténeti Intézet és Múzeum Térképtára, B IX c 6.

6. ábra:
A magyar vasúthálózat 1880-ban



Forrás: Realzoldek.hu

anyagi támogatását feltételekhez köthette. A hálózatfejlesztések közül végül nem az alföldi terményeket nyugati irányba szállító vonalak kiépítését támogatták hathatósan, hanem a kormányzat Budapestet¹⁶⁰ a Monarchián belül Bécs ellenpólusának kívánta megtenni, ezen felül európai metropolisszá történő fejlesztését a közlekedési hálózaton keresztül. Ezt a törekvést tükrözte az állami fővonalak fejlesztése Budapest felé, a megkezdett transzverzális építkezések leállítása, valamint az áruforgalom főváros felé való terelése is.¹⁶¹ A korábban bemutatott érdekkategóriákból először a birodalom/állam működtetésében fontos szerepet játszó politikai és gazdasági/kereskedelmi szempont domborodott ki, amely mellett már a hadászati érdekek is egyre jelentősebbé váltak a Galícia, Románia, Bosznia–Hercegovina felé vezető vaspályák kivitelezésének elkezdésével, illetve a belső mobilizációt segítő fővonalak kiépülésével. A humán kategóriából a társadalmi és személyes érdekek is megmutatkoztak, miszerint a vasút az emberek – több célból való – utazását segítette, és egyes személyek igazgatótanácsba való kerülésükkel népszerűségüket, társadalmi elismertségüket vagy saját anyagi hasznukat próbálták növelni. Míg a területi érdekeknél egyértelműen a magyar nemzeti/állami érdek élvezett már prioritást, addig a regionális, vármegyei és helyi szempontok is formálhatták – valamennyire – az egyes vonalak irányát a közigazgatási bejárás alkalmával. Ugyanakkor a hadászati jelentőségével és a Monarchiát is átszelő transzeurópai vonallal a birodalmi érdekek továbbra is jelen voltak.

6. A helyi érdekű vasutak és a Nagy Háború kora

Az országos jelentőségű vaspályák kiépülése után, más teljesítőképes közlekedési ágazat hiányában szükségesszerű volt, hogy a fővonalaktól távolabb eső, elzárt, de nem jelentéktelen, közgazdasági értelemben fontos, főként mezőgazdasággal foglalkozó vidékek is vasutat kapjanak. Erre a célra kezdték kiépíteni világszerte a fővonalakhoz képest várhatóan kisebb forgalommal

és alacsonyabb műszaki színvonallal bíró helyi érdekű vasutakat.¹⁶² A HÉV-ek „a fővonalakra történő árufelhordást biztosító, elsősorban állami pénzből épült, másodosztályú vonalak”.¹⁶³ Már az 1860-as években felvetődött a mellékvonalak megépítésének szükségessége. Hollán Ernő a Magyar Mérnök- és Építész-Egylet alapítója és első elnöke volt ennek az egyik legkorábbi zászlóvivője, aki szakmunkáiban részletesen írt erről.¹⁶⁴ Az igazi áttörés e tekintetben ugyanakkor csak később jelentkezett.

Magyarországon az Osztrák–Magyar Államvasút által 1870-ben kiépített olcsó mellékvonalak már nagyban hozzájárultak ahhoz, hogy a helyi érdekű vasút hazánkban meghonosodjon. Ilyenek a Valkányt (ma Valcani, Románia) Perjámossal (ma Periam, Románia) összekötő, az 1874-ben átadott Vojtek (ma Vejte, Románia)–Német-bogsán (ma Bocşa, Románia), Tótmegyer (ma Palárikovo, Szlovákia)–Nagysurány (ma Šurany, Szlovákia)–Nyitra (ma Nitra, Szlovákia) szakaszok,¹⁶⁵ végül a MÁV kezelésébe került „Gömöri iparvasutak” is. Az 1877-ben átadott arad (Románia)–körösvölgyi vasút építésénél már minden érintett település, ipartelep és magángazda érdekeit szem előtt tartották. Ezzel érték el, hogy a lokális kötődésű embereket is érdekeltté tegyék a vasútépítésben, és egyúttal anyagi támogatásukat is elnyerjék.¹⁶⁶ Ez volt a magyarországi helyi érdekű vasutak előfutára.

Áttörést az 1880. évi XXXI. a helyi érdekű vasutakról szóló törvénycikk eredményezett. E vasutak célja, „hogy az illető vidék forgalmi és közgazdasági igényeinek megfelelőjenek”. Emellett pontosan leírták az engedélyezési eljárás menetét, a vasutak jogait és kötelezettségeit.¹⁶⁷

¹⁶⁰ 1873-tól Budapest Buda, Pest és Óbuda egyesítése után.

¹⁶¹ Erdősi, 1987, pp. 52–53.

¹⁶² Ertl István (1983). A helyi érdekű vasutak gazdaságtörténete. *Közlekedéstudományi Szemle*, 33 (8), pp. 367.

¹⁶³ Majdán János (2010). A helyi érdekű vasutak kiépülése a Felvidéken. In Majdán János (szerk.), *Modernizáció – vasút – társadalom. Tanulmányok a vasútépítés hatásáról a 19–20. században*. Baja: Eötvös József Főiskola Kiadó, pp. 65.

¹⁶⁴ Hollán Ernő (1865). A hazánkban eddig vasútpálya nélkül lévő vidékeket, mi módon lehetne olcsó vasutakkal ellátni. *Magyarország Anyagi Érdekei: Nemzetgazdasági folyóirat*, pp. 35–47.; Hollán Ernő (1865). Az olcsó vasutak tárgyában kiküldött bizottmány munkálata. *Magyarország Anyagi Érdekei: Nemzetgazdasági folyóirat*, 314. füzet, pp. 313–381.

¹⁶⁵ 1875. évi XLIV. törvénycikk az arad–körösvölgyi II-rendű vasút kiépítése tárgyában. <https://net.jogtar.hu/ezer-ev-torveny?docid=87500044.TV&searchUrl=/ezer-ev-torvenyei%3Fpagenum%3D29> Letöltés: 2024. 01. 17.

¹⁶⁶ Majdán 1987. 129. p.

¹⁶⁷ 1880. évi XXXI. törvénycikk a helyi érdekű vasutakról. <https://net.jogtar.hu/ezer-ev-torveny?docid=88000031.TV&searchUrl=/ezer-ev-torvenyei%3Fpagenum%3D30> Letöltés: 2024. 01. 17.

Ezt egészítette ki először egy 1886. évi szabályrendelet, mely arról intézkedett, hogy „a vasútenedélyezési tárgyalások csak az előzetesen foganásított közigazgatási bejárások után fognak megtartatni, amidőn a közmunka- és közlekedésügyi minister már birtokában leend az ezen tárgyalások céljaira szükséges kimerítő adatoknak és ismerendi az összes érdekeltek kívánalmait is.”¹⁶⁸ Ezután a korábbi törvény további tartalommal bővült 1888-ban a IV. a helyi érdekű vasutakról szóló 1880. évi XXXI. törvénycikk módosításáról és kiegészítéséről¹⁶⁹ című rendelkezéssel. A helyi érdekű vonalak az intézkedések következtében gomba módra szaporodtak Magyarországon, újra fellendítve a hazai vasútépítkezéseket. A hálózat bővítése indokolt volt, hiszen az ország kötőtpályás vonallal való ellátottsága a hazai adottságokhoz és a nyugati államokhoz képest eléggé alacsony szinten mozgott.¹⁷⁰

Pénzügyi és engedélyeztetési szempontból is érdemes megvizsgálni ezek létrejöttét. Az előmunkálati engedélyeseknek először össze kellett gyűjteniük az építési engedély kibocsátásához a tényleges építési tőke 35 százalékát. Ez törzsrészcikket¹⁷¹ útján történt, amelynél leginkább az érintett települések, vármegyék, egy-két érdekelt (nagy)birtokos, gyártulajdonos, magánember¹⁷² és – támogatók keresztl – az állam jöhetett szóba. A fennmaradó 65 százalékos összeget elsőbbségi részvény¹⁷³ formájában a hazai és külföldi (francia, osztrák, német) bankoktól, pénzügyintézetektől kapott kölcsönök képezték,¹⁷⁴ és ennek függvényében nem volt mindegy, hogy ki mögött,

milyen tőkecsoport áll.¹⁷⁵ A tervezett költségvetés összeállítása után lehetett kérvényezni a vonal engedélyezési tárgyalásra való bocsátását. A költségvetés átvizsgálását követően az illetékes miniszter összehívta az engedélyezési feltételeket megállapító Állandó Vasútenedélyezési Bizottságot. Ezen előfeltételek nyilvánosságra hozása és tudomásul vétele után a miniszter a kauciót, az építési tőke 5 százalékát kérte az építőtől, majd az illető kérvényezhette helyi érdekű vasút engedélyezését. Az eljárás ezt követően a minisztertanács előtt folytatódott, melynek támogatása után a kiegyezési törvényben rögzítettek alapján a király előszentesítése következett. Végül azt törvényjavaslat formájában az országgyűlés tárgyalta meg, melynek kedvező döntését követően a közmunka- és közlekedésügyi, majd 1889-től a kereskedelemügyi miniszter kibocsátotta az engedélykiratot.¹⁷⁶ Az építkezés költségeit tehát a helyi tőke bevonásával a társulat maga teremtette elő, ezért nem kértek kamatbiztosítást. A mérnökök ismertették az érintett terület lakóival a vonalvezetést, és ahol úgy kívánták, a helyi igényeknek megfelelően módosíthatták azt. A pálya építésénél megpróbálták minden érintett település, ipartelep és magángazda érdekeit szem előtt tartani, így érték el, hogy a helybéliek részvényeket jegyezzenek.¹⁷⁷ A vicinális esetekben is kimutatható személyes (presztízs) érdek. Érintett vállalkozók, gyárosok, nagybirtokosok saját anyagi érdekeiket tekintették elsődlegesnek, így törzsrészcikket jegyeztek, és akár az igazgatótanácsba is bekerülhettek. Érdekességként megemlíthető, hogy bizonyos helyi tulajdonosok, termelők birtokait hiába nem érintette közvetlenül a vonal, mégis igazgatótanácsi tagok lettek vagy akár részvényeket is jegyeztek. Később pedig akár azt is elérték, hogy iparvágánnyal kössék be termelőegységüket!¹⁷⁸ A fő- és

¹⁶⁸ 55. A közmunka és közlekedésügyi m. kir. miniszternek, 40,003/1885. számú szabályrendelete, a gőzmozdonyú vasutak tervezése és építése tárgyában. In Magyarország rendeletek tára. Huszadik folyam, 1886. Budapest: M. Kir. Belügyminisztérium, pp. 252.

¹⁶⁹ 1888. évi a IV. törvénycikk a helyi érdekű vasutakról szóló 1880. évi XXXI. törvénycikk módosításáról és kiegészítéséről. <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=88800004.TV&txreferefer Letöltés: 2024. 01. 17>.

¹⁷⁰ Horváth Ferenc (1990). A magyar vasút 100 évvel ezelőtt. *Közlekedéstudományi Szemle*, 39 (7) pp. 329.

¹⁷¹ A törzsrészcikket a részvények egyik alapfajtája. Tulajdonosát osztalékból való részesedésre, illetve szavazásra jogosítja fel. A tőzsdei forgalom nagy részét törzsrészcikkekkel bonyolítják. A törzsrészcikkesek a mindenkor évi jövedelemből tarthatnak számat előre ki nem kötött vagy biztosított osztalékra. In Maurer Vilmos (1910). *A vasutak pénzügyei*. Budapest: Wodianer F., (Maurer, 1910) pp. 27.

¹⁷² Bachinger, 1973, pp. 299.

¹⁷³ Az elsőbbségi részvények névre szóló részvények, a törzsrészcikkesekkel szemben meghatározott előnyt biztosítanak, így például birtokosaik 5–6%-os osztalékra számíthatnak. In Maurer, 1910, pp. 27.

¹⁷⁴ Horváth, 2018, pp. 50.

¹⁷⁵ Kövér, 1982, pp. 78.

¹⁷⁶ Horváth, 2018, pp. 50.

¹⁷⁷ Majdán, 1987, pp. 129.

¹⁷⁸ A Sopron–Pozsonyi HÉV esetében a három budapesti kivitelező vállalkozó, Gfrerer Miklós, Grossmann Vilmos és Schoch Frigyes külön-külön 791 000 forint értékben jegyzett törzsrészcikket, és az igazgatótanács tagjai is lettek. A tagok között találjuk még a vonal által érintett cukorgyár-tulajdonost Patzenhofer Konrádot, de a vicinális által elkerült bortermelőt, Wolf Ignácot is, aki 10 000 forintos törzsrészcikket is jegyzett, majd végül iparvágányt kapott. Míg Esterházy Miklós dunántúli nagybirtokos 250 000 forintos törzsrészcikket jegyzett a leginkább a saját birtokain átvezető Sopron–Kőszegi HÉV esetében, egyúttal a társaság igazgatótanácsának elnöke is lett. In Die konstituierende Generalsammlung der Oedenburger–Preßburger-Lokalbahn-Actiengesellschaft. Pressburger Zeitung, 1897. február 12., 2–3. o.;

alispánok, jól menő ügyvédek, ügyészek stb. esetében a vármegyén belüli társadalmi elfogadottságukat, pozíciójuk növelését jelentette a részvények vásárlása. Ide sorolható az igazgatósági tagság is, amely nem mindig a vásárolt részvények nagysága miatt, hanem személyes indíttatásból (népszerűségük, s így befolyásuk további növekedése céljából) is volt fontos.¹⁷⁹

A törvényi szabályozás után ugrásszerűen nőtt a vonalak hossza a vicinálisok könnyen szervezhető kivitelezése okán, de az „olcsó vasutak” sokhelyütt kanyargós pályavezetést eredményeztek, mert a települések, a vállalatok és a mezőgazdasági központok érdekeit nem lehetett már figyelmen kívül hagyni. A „vasúttól való rettegés” is elősegítette ugyanakkor ezt a tendenciát, hiszen sok helyen a parasztgazdák birtokaikat, állataikat féltették, míg a városi polgárok ódzkodtak az új közlekedési eszköztől, annak később ismerték csak fel előnyeiket.¹⁸⁰

Ebben a korszakban került reflektorfénybe Baross Gábor (1848–1892) tevékenysége, aki először a Közmunka és Közlekedésügyi Minisztérium államtitkáráként, majd közmunka- és közlekedésügyi miniszterként nagy eréllyel irányította a közlekedés fejlesztését.¹⁸¹ Főbb intézkedései közé tartozott a vasúti szállítás tarifáinak teljes megváltoztatása, az ún. zónatarifa bevezetése 1889-ben. A vasút korábban drága utazási lehetőségnek bizonyult, ezért kevesen vehették igénybe.¹⁸² A MÁV

nyereség helyett veszteséget termelő nagyvállalat volt. A legnagyobb állami munkáltatónak és egyúttal az ország gazdasági életének, honvédelmének és a polgári életmód fontos elterjesztőjének mérlege alapításától fogva negatív volt. Innentől kezdve Baross szemei előtt az olcsóbb, de nagyobb forgalom elérése lebegett. Ennek tükrében a személy- és áru fuvarozás díjai szignifikánsan csökkentek, és megalkotta az ún. zónatarifa rendszerét, amely alapján nem kilométerenként, hanem szakaszonként szabta meg a szállítási költségeket.¹⁸³ A korábbi időszak csekély személyforgalmához képest ez mintegy hatszoros növekedést eredményezett.¹⁸⁴ Ennek az új koncepciónak következtében megfizethető áron vált elérhetővé mindenki számára a hosszabb utazás, nem utolsósorban az áruszállítás is megélénkült. Az iparosodás és az urbanizáció fellendülése is jelentősen megnövelte a népesség mobilitását.¹⁸⁵ Legalább ennyire fontos már ebben a korszakban is a turizmus fellendülése, amely a vasút terjeszkedése nélkül nem történhetett volna meg. Baross kezdeményezése volt a nyaraló- és fürdőhelyekre szóló vasúti kedvezmények bevezetése. A MÁV és a Monarchia más vasúttársaságainak vonalain 33 százalékos kedvezményű jegyeket lehetett váltani az egyes fürdőhelyekre, illetve a menetérti jegyeket is bevezették.¹⁸⁶ Voltak olyan vicinális vasutak, amelyeknél már a tervezés fázisban és az íránymeghatározásnál is figyelembe vették az adott vidék turisztikai nevezetességeit (pl. a Sopron–Kőszegi HÉV-nél szempont volt, hogy Kabold [ma Kobersdorf, Ausztria] a savanyúforrású gyógyfürdőjével és várkastélyával és Lánzsér [ma Landsee, Ausztria] a váromjával könnyebben megközelíthető legyen).¹⁸⁷ A társadalmi érdekeknel ugyanígy fontos tényező volt a környék lakosságának iskolába vagy munkába járásának elősegítése. A vásár- és búcsútartóhelyek, illetve a

Budapest Főváros Levéltára. VII. 2. e. 783. doboz. Budapesti Királyi Törvényszék Cégbírói iratok 1876–1949. Sopron–pozsonyi HÉV, (BFL, SP) Jegyzőkönyv, 1897. február 10.; A sopron–kőszegi helyi érdekű vasút részvénytársaság alapszabályai. Budapest, 1907.

¹⁷⁹ Ez kimutatható pl. a Sopron–Pozsonyi HÉV esetében, ahol több magánember is jegyzett részvényeket. Közülük az ügyvédek, dr. Mandel Pál ügyész 600, dr. Kramer Tivadar 700, míg dr. Okolicsányi Zoltán 700 forint névértékű törzsrészvényt jegyeztek. A vasúttársaság igazgatótanácsában pedig Taller Pál pozsonyi polgármester, Gebhardt József soproni polgármester és dr. Baán Endre Sopron vármegyei alispán is helyet kapott. A Fertővidéki HÉV-nél Vidos Kálmán Vas vármegyei főispán szintén tagja volt a tanácsnak. In BFL, SP Sopron–pozsonyi HÉV, Függelék a Sopron–Pozsonyi helyi érdekű vasút részvénytársaság alapszabályaihoz.; BFL, SP Jegyzőkönyv, 1897. február 10.; BFL, SP Sopron–Pozsonyi H. É. Vasút Részvénytársaság I. évi üzletjelentése. 1897. Budapest, 1898.; Magyar Nemzeti Levéltár Győr–Moson–Sopron Megye Győri Levéltárának Mosonmagyaróvári Fiókleveleltára, IV.B/906. 366. doboz, Alispáni iratok, Pozsony–sopron közötti (fertővidéki) vasút. Fertővidéki Helyi Érdekű Vasút Részvénytársaság. 1898. Budapest, 1899.

¹⁸⁰ Horváth, 2018, pp. 51.

¹⁸¹ Czére, 1994, pp. 86.

¹⁸² Egészen pontosan a MÁV összes vonalán, az időközben államosított Magyar Nyugati Vasúton, a budapest–pécsi vonalon és a Magyar Északkeleti Vasút egész hálózatán a kezelésében lévő HÉV-ek kivételével. In A magyar államvasutak személydíjszabásának reformja. Vasúti és Közlekedési Közlöny, 1889. június 9. 69., 712. o.; Majdán János (2010).

Baross Gábor győri tevékenysége. In Majdán János (szerk.), *Modernizáció vasút – társadalom. Tanulmányok a vasútépités hatásáról a 19–20. században*. Baja: Eötvös József Főiskola Kiadó, (Majdán 2010) pp. 97.

¹⁸³ Majdán János (2018). Baross Gábor zónatarifája. Emlékezés a 125 éve elhunyt miniszterre. In Horváth Csaba Sándor et al. (szerk.), *Ezerarcú vasút II. Fókuszban a vasúti építészet*. Pécs: Közlekedéstudományi Egyesület, pp. 408–409.

¹⁸⁴ Czére, 1989, pp. 103.

¹⁸⁵ Katus, 2008, pp. 140.; Katus, 1983, pp. 199.

¹⁸⁶ Kósa László (1999). *Fürdőélet a Monarchiában*. Budapest: Holnap Kiadó, pp. 92., 100.

¹⁸⁷ *Sopronmegyei Naptár az 1899. évre*. Sopron, Litfass utódja Rötting Gusztáv, pp. 68., A sopron–kőszegi vasút. *Soproni Újság*, 1902. február 8., 1–2. o.

polgári iskolával és kulturális intézménnyel (színház) rendelkező települések nagy előnnyel pályázhattak vasútra.¹⁸⁸

Baross érdeme, hogy a korábbi deficites MÁV a kincstárba befizető céggé változott, így az állam innentől jelentősen tudta támogatni a vasútépítéseket.¹⁸⁹ A korábban államtitkár, majd „vasminiszter” az elkezdett államosítást 1886-tól még gyorsabb ütemben folytatta, felismerve a magánvasutak „kincstárürítő” szerepét.¹⁹⁰ Halála előtt nem sokkal, 1891-ben fejeződött be a nagy államosítási hullám. Ezt követően a MÁV rendelkezett hazánkban a leghosszabb vonalhálózattal, és ezzel együtt a vasúti közlekedés terén az irányító szerep is az állami társaságnál összpontosult. A MÁV vonalainak hossza 1891-re 7411 km lett, míg a gazdaságilag jól teljesítő, így az államosítást elkerülő magánvasutak¹⁹¹ 1322 kilométerrel, a HÉV-ek pedig 2944 kilométerrel rendelkeztek.¹⁹² Baross halála után sem állt meg a fejlődés, a vasút lett a gazdaság legdinamikusabban növekedő ága. Fejlődésének mértéke több nyugati országénál is nagyobb volt.¹⁹³ Az adatok is tükrözik a vasút térhódítását: a kiegyezést követően az 1880-as évektől az első világháborúig tartó korszakban a vasúton utazók száma 16-szorosára, azaz 166 millió főre emelkedett, míg a szállított áru mennyisége 6-szor lett több, azaz 87 millió tonnát tett ki.¹⁹⁴

Az alacsonyabb kategóriájú területi érdekek jobbra a helyi érdekű vasutak építésénél jelentkeztek. A regionális tényezőknél elmondható, hogy egy „régión” alkotó vármegyék gondolkodtak vármegyeközi, regionális viszonylatokban. Ez azonban ritka esetben fordult elő, mivel a vármegyék inkább a partikularizmus, az állami érdekekkel szembeni gyakori ellenállás, illetve az autarchia megtestesítői és nem a területi integráció, a közös érdekek alapján történő együttműködés hívei

voltak.¹⁹⁵ Ezzel ellentétes kevés vállalat közül az egész Dunántúlt észak–déli irányba transzverzálisan átszelő, 199 kilométeres Győr–Veszprém–Dombóvári HÉV bizonyult a legjobb példának a több vármegyét is érintő, interregionális vonalával. A három vármegyén átívelő vicinális megépítésénél Tolna és Veszprém vármegyék és érintett székhely (Veszprém) és városok, települések is támogatták a kereskedelmi és ipari központtal, Győrrel való vasúti összeköttetést gazdasági és kereskedelmi helyzetük javítása érdekében.¹⁹⁶ E közigazgatási egységek érdekei leginkább a közlekedési hálózat vármegyeszékhely központú fejlesztésében mutatkoztak meg. Több törvényhatóság az anyagi támogatás mértékének megállapításakor előnyben részesítette a vármegyeszékhelyen összpontosuló, illetve azt érintő helyi érdekűket. E törekvés eredményeként például Baranya vármegyében Pécs,¹⁹⁷ Somogyban Kaposvár vagy Vas esetében Szombathely¹⁹⁸ helyi érdekű vasútjainak többsége a vármegyeszékhelyen összefutó hálózatot alkotott. A vármegyei törvényhatóság általában azon vonalvariánsok mellé állt, amelyek a legtöbb települést érintették, és nem mindig értékelték különösebben nagyra a tranzitforgalmat. A ritka esetek közé tartozott, amikor a vármegye és székhelyének érdeke szétvált, egymással szemben állva elkülönült; így pl. Fejér vármegye nem akarta vállalni a szerinte kizárólag a vármegyeszékhelynek érdekében álló székesfehérvári–adonyszabolcsi vicinális támogatását. A lokális tényezőknél a nem vármegyeszékhely rangú városok, települések, gyárosok, vállalatok és nagybirtokosok érdekei voltak meghatározóak. A városok helyi érdekek – és egymással való érdekellentétek – alapján képesek voltak akár elérni, hogy a nyomvonalat hosszabb szakaszon is módosítsák,¹⁹⁹ míg a községek és uradalmak ereje

¹⁸⁸ Horváth Csaba Sándor (2017). Az északnyugat-dunántúli térség egyes HÉV-jeinek kereskedelmi és turisztikai funkciója 1920-ig. In Barna Gábor és Gyöngyössi Orsolya (szerk.), *Különvonaton. A vasút szerepe a vallási életben és a turizmusban*. Szeged: SZTE BTK Néprajzi és Kulturális Antropológiai Tanszék–MTA–SZTE Vallási Kultúrakutató Csoport, pp. 67–79.

¹⁸⁹ Majdán, 2010, pp. 99.

¹⁹⁰ Czére, 1989, pp. 103.; Gonda, 1898, pp. 407.

¹⁹¹ Például: Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút, Kassa–Oderbergi Vasút, Déli Vasút

¹⁹² Kerkápoly, 1943, pp. 43–44.

¹⁹³ Czére, 1994, pp. 86.

¹⁹⁴ Majdán, 1987, pp. 164–165.

¹⁹⁵ Erdősi, 1897, pp. 54–56.

¹⁹⁶ Horváth Csaba Sándor (2023). Győr és a helyi érdekű vasutak a 19. században. In Horváth Csaba Sándor (szerk.), *Ezerarcú közlekedés II. Fókuszban a személyszállítás*. Budapest: Közlekedéstudományi Egyesület, (Horváth, 2023) pp. 244.

¹⁹⁷ Majdán János (2013). A magyarországi vasúti hálózat kiépülése – A MÁV Zágrábi Üzletvezetősége. In Imre Lászlóné és Majdán János (szerk.), *Mozaikok a pécsi vasútigazgatás 100 éves történetéből*. Pécs: Magyar Államvasutak Zrt., pp. 20.

¹⁹⁸ Kalocsai Péter (2023). A közlekedési folyosók és Szombathely mint közlekedési csomópont az ókortól napjainkig. In Horváth Csaba Sándor (szerk.), *Ezerarcú közlekedés II. Fókuszban a személyszállítás*. Budapest: Közlekedéstudományi Egyesület, pp. 269–270.

¹⁹⁹ Erre egy jó példa a Sopron–Pozsonyi HÉV, amely esetében a volt két szabad királyi város, Kismarton és Ruszt harcolt azért, hogy érintse a települést a vasút. A sikeresebb lobinak és nagyobb támogatásnak

legfeljebb csak rövidebb szakaszok korrekciójára volt elegendő. Így vezették a Kecskemét–fülöpszállási vonalat a Wéber Ede-féle helvéciai szőlőnagybirtok,²⁰⁰ vagy éppen a Budapest–Esztergom–Füzitői HÉV-et a dorogi szénbányászó vállalatok felé.²⁰¹

A növekvő kincstári bevételekből kezdetét vehette a vasúthiányos térségek állami pénzeiből való fejlesztése. A MÁV-ot új vonalak építésével bízták meg azokon a területeken, ahol sem a nagy magánbefektetőt, sem a helyi vállalkozók nem kezdtek vasútépítésbe.²⁰² Emellett a keleti területek megnövekedett stratégiai jelentősége is hozzájárult a székely körvasút²⁰³ kivitelezéséhez, ugyanakkor a régió modernizációját is elősegítette. Az 1909-ben megnyíló, szokatlanul nehéz terepen átvezető,²⁰⁴ hadászati jelentőségű vasút átadásával lerövidült az utazási és szállítási idő Erdély délkeleti vidéke és az ország más területei között. A Gyimesi-szoroson átvágó vaspálya egyetlen ponton biztosította Erdély és a Kárpátoktól keletre eső területek állandó, időjárási viszontagságotól mentes kapcsolatát. Ehhez hasonló volt a Balaton-vidéki vonal fejlesztése is. A tó déli partján már 1861 után lehetett vasúton utazni, szállítani, az északi part nagy része azonban csak hajók segítségével volt elérhető. Az északi parton 1909-től, a Tapolca és Székesfehérvár között húzódó vonal átadásával az érintett vidék gazdasági, kereskedelmi és turisztikai igényeit tudták kielégíteni. E pályákat az állam terület- és térségfejlesztési érdekek miatt építette ki, mivel a magán- és a helyi tőke periférikusnak és nem rentábilisnak ítélte a leendő vállalkozásokat. Ezzel nemzetgazdasági szempontból a közlekedésben hátrányos térségek ellátását oldották meg.²⁰⁵

A Monarchia vasúthálózat hadászati és ezen keresztül birodalmi érdekek alapján történő fejlesztése

az imperializmus korában egyre nagyobb figyelmet kapott. 1887-ben látott napvilágot egy kiegészítő vasútépítési program egy sor új vonal építését és kapacitásnövelést kilátásba helyezve. A célterület továbbra is a lehetséges keleti, galíciai hadszíntér volt, tehát a cári Oroszország határvidéke. Magyar szempontból ez az Első Magyar Gácsországi Vasút térséget érintő második vágányának lefektetését eredményezte végül. Emellett a Máramarossziget (ma Sighetu Marmăției, Románia)–országhatár és az Ungvár (ma Uzshorod, Ukrajna)–országhatár vaspálya lefektetésére került még sor magyar kincstári tőkéből és elsősorban hadászati mobilizációs céllal, mivel Galícia és Magyarország között mérsékelt politikai és igen gyenge gazdasági kapcsolatok voltak. Ezzel az északkeleti határvidék stratégiai vasútvonalainak kiépítése befejeződött.²⁰⁶ A helyi érdekű vasutak esetében a közös hadügyminisztérium is véleményezte az irányt, és – Erdélyben és a Felvidéken több esetben – a stratégiai fontosságúnak megítélt vicinálisoknál hathatott a vonalvezetésre és szabványkikötésekkel (pl. fővonalakhoz való csatlakozás, ötven-tengelyes szerelvények közlekedtetésére való alkalmasság, éjszakai közlekedés) élhetett. Volt ugyanakkor példa arra, hogy a hadügyi képviselő kérésének üzleti érdekből nem tett eleget egy társaság, így a Nagy Háború kedvezőtlen tapasztalatai után már az engedélyokmányba is belefoglalták a stratégiai elvárásokat.²⁰⁷ Ellenpéldaként a Győr–Veszprém–Dombóvári HÉV szolgál, amely engedélykérésénél a kezdeményezők kifejezetten hangsúlyozták a vonal gazdasági relevanciája mellett annak hadászati jelentőségét. A Dunántúlon észak–déli irányba tervezett vicinális a minisztériumban a balkáni hadműveletekkel kapcsolatos mozgósítás idején tartalékvonalnak szánták, kiépítését szigorú szabályokat követve támogatták, vonalvezetésére is ráhatásuk volt és stratégiai vasútként tekintettek rá.²⁰⁸

A helyi érdekű vasutak építése egy kb. 10 éves stagnáló periódus után újra fellendült, és ez a tendencia

is köszönhetően végül Kismarton kapott csak vasutat. In Horváth, 2018, pp. 124–128.

²⁰⁰ Pintér János (1993). Százötven éve született Wéber Ede, a helvéci szőlőtermelés és borászat megalapítója. *Honismeret*, 21 (4), pp. 22–26.

²⁰¹ Erdősi, 1987, pp. 54–58.

²⁰² Majdán, 2014, pp. 76.

²⁰³ Brassó, Sepsiszentgyörgy (ma Sfântu Gheorghe, Románia), Csíkszereda (ma Miercurea Ciuc, Románia), Gyergyószentmiklós (ma Gheorgheni, Románia) Szászrégen (ma Reghin, Románia) és Marosvásárhely (ma Târgu Mureș, Románia) városokat kötötte össze.

²⁰⁴ Gidó, 2013, pp. 136–163.

²⁰⁵ Majdán János (1987). Magyarország közlekedése. In Beluszky Pál (szerk.), *Magyarország történeti földrajza*. II. kötet. Budapest–Pécs: Dialóg Campus Kiadó, pp. 94.; Majdán, 1987, pp. 139–141.

²⁰⁶ Diószegi, 1992, pp. 23–28.; Kéri Kálmán (1985). Az Osztrák–Magyar Monarchia vasúthálózata 1914-ben és felhasználása az első világháborúban. *Hadtörténelmi Közlemények*, 32 (2) (Kéri, 1985) pp. 235–238.

²⁰⁷ Pl. a Fejér és Tolnai Megyei HÉV Székesfehérvár–Adonyszabolcs szakasza esetében nem a stratégiaileg kedvezőbb Rétszilas felé vezetett a közös hadügyminisztérium javaslata ellenére. In Erdősi, 1986, pp. 588.

²⁰⁸ MNL OL K 229, 423. A győr–veszprém–dombóvári helyi érdekű vasút engedélyezési tárgyalásáról felvett jegyzőkönyv, 1894. május 12.; *Küzdelem a vasutért*. *Budapesti Hírlap*, 1893. november 2., 3. o.; Horváth, 2023, pp. 231.

folytatódott egészen 1914-ig. Ekkorra már 13 048 kilométernyi vicinális volt Magyarországon, nagy részük a MÁV tulajdonában vagy kezelésében.²⁰⁹ Ennek köszönhetően és a korábban német vasúti nyelv 1870-ben magyarra történő megváltoztatásával a már addig meglévő és innentől – leginkább a Felvidéken²¹⁰ vagy Horvátországban – megépült vonalak a magyarosítást, a nemzetépítést is szolgálták a multinacionális magyar korona alá tartozó területeken. A horvát–magyar kiegyezésben rögzítettekkel ellentétben 1907-től az erőszakos magyarosítás e módját Horvátországban bevezették.²¹¹

Az 1914-ben kitört Nagy Háború a vasútra is nagy hatást gyakorolt. Bár az összecsapások elkerülték hazánkat, a kötöttpályás közlekedést a hadikiszolgálás szerint átalakították, ezek voltak az ún. tábori vasutak. Így háttérbe szorult a személy- és az áruszállítás, emellett a történések öt éven át próbára tették a magyar vasútintézményt, annak vezetőit és alkalmazottait is.²¹² A MÁV azonban nem maradt adós ebben a periódusban egy nagyszabású vasútfejlesztési tervvel. Célul tűzte ki maga elé 1916-ban a győztes háború után a vasúti közlekedés 1914 előtti állapotának visszaállítását és a Monarchia Balkán felé történő külkereskedelmi élénkítését. A koncepció tartalmazta még a meglévő hálózat korszerűsítését, új másod- és harmadrendű vonalak létrehozását, állomások bővítését és a hazai nemzetközi igények miatt újabb sínpárok lefektetését. A vasúti építkezések jelentősen visszaestek 1914-től 1918-ig, de ez annak is köszönhető, hogy a Kárpát-medence sugaras és gyakorlatilag minden vidéket elérő, kanyargós vasúthálózata elkészült. Leginkább pár rövidebb és jelentéktelenebb helyi érdekű vasutat, a stratégiai–logisztikai szállításokat segítő második vágánypárokat adtak át a világháború alatt a forgalomnak,

illetve nagy terhelésnek kitett egyvágányú pályákat erősítettek meg.²¹³ (7. ábra, lásd következő oldal)

7. Konklúzió

Mindent összevetve megállapítható, hogy a magyar vasútépítések mögött húzóó érdekeket az általam használt szempontrendszerben nem lehet csak szingulárisan, jól körülhatároltan, világos hierarchikus kategóriákban elhelyezni. Ezek egyértelműen komplex módon játszottak szerepet abban, hogy egy-egy vasútvonal létrejöhesse, és annak vonalvezetése is sokban függött – a természeti adottságok mellett – azok relációjától. Korszakonként egzakt módon nem lehet az érdekeket kategorizálni, elkülöníteni. Sok esetben vonalanként, területenként, időszakokként, földrajzi adottságokként, a birodalom vagy az ország gazdasági állapotaként változtak, és továbbra is több érdek egymással kölcsönhatásban jelentkezett.

Ha egyesével számba vesszük az érdekkategorizálási csoportokat, akkor az elsövel, a birodalom/állam működtetése mögött húzóó érdekekkel kapcsolatosan megállapítható, hogy annak első – és mindenek felett – álló politikai eleme az összes vasútépítés mögött jelen volt. A magyar országgyűlés (1849 és 1865 decembere között nem létezett) vagy az udvar felé illetékes szervek és végül az uralkodó pozitív döntése elengedhetetlen része volt a vaspályák kivitelezésének, amely/akik hatalmi céljaikat szem előtt tartva hozták meg a döntéseket. A gazdasági/kereskedelmi érdekek a vasúti közlekedés megindulásától a legföb mozgatórugót képezték, mivel a vasúttal gyorsan és olcsón lehetett nagy távra tetemes mennyiségű árut szállítani, és ez egyúttal az egyre egyenletesebb árueosztást is eredményezte. 1867 előtt a magyar termények Ausztria felé való szállításában mutatkozott meg ez leginkább, majd ezt követően ezen orientáció fenntartása mellett a magyar nemzetgazdasági érdekek kezdtek el

²⁰⁹ Horváth, 2018, pp. 52., 59.

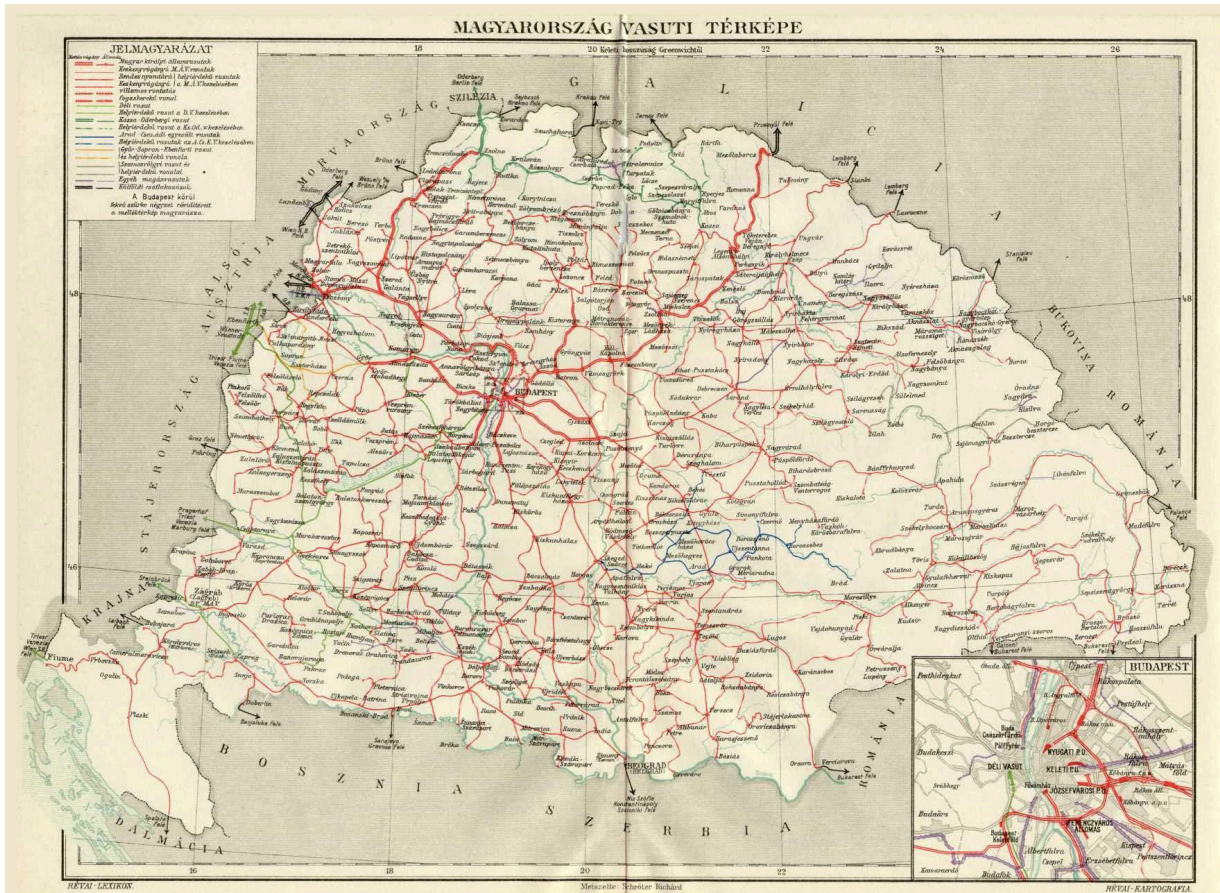
²¹⁰ A végül 1895-ben átadott Zolyóbrézó (ma Podbrezová, Szlovákia)–Breznóbánya (ma Brezno, Szlovákia)–Tiszolci (ma Tisovec, Szlovákia) HÉV esetében például egyértelműen kimutatható volt, hogy a vonalat azért is szorgalmazta a helyi magyar vezetés, mert az addig elzárt szlovák vidék jellegét, a pánszláv befolyást megtörhessék, és a vasút segítségével szorosabban hozzákapcsolhassák az „egységes magyar államhoz”. In Ifj. Bertényi Iván (2015). Vasútépítés – nemzetépítés, avagy vezessen-e vasút Breznóbányára? In Ifj. Bertényi Iván, Géra Eleonóra és Mészáros Andor (szerk.), *Varietas Europica Centralis: Tanulmányok a 70 éves Kiss Gy. Csaba tiszteletére*. Budapest: ELTE Eötvös Kiadó, pp. 59.

²¹¹ Majdán, 2007, pp. 53–59.

²¹² Filesz, 1936, pp. 125.

²¹³ Horváth, 1996, pp. 147.; Például: Léva (ma Levice, Szlovákia)–Nagysurányi HÉV, Komárom–Gúta (ma Kolárovo, Szlovákia) HÉV, Szond (ma Sonta, Szerbia)–Hódság (ma Odžaci, Szerbia) HÉV. In Horváth Csaba Sándor (2021). A Komárom és Esztergom vármegyék vasútjai és Trianon. In Ifj. Gyűszai László (szerk.), *A József Attila Megyei és Városi Könyvtár Évkönyve 2020*. Tatabánya: Tatabánya Megyei Jogú Város József Attila Megyei és Városi Könyvtára, pp. 15–16., Frisnyák, 2001, pp. 144–145.; Kéri, 1985, pp. 280.

7. ábra:
Magyarország vasúthálózata 1918-ban



Forrás: Iho.hu

felértékelődni. Ebbe a kategóriába tartozó harmadik, hadászati érdek az Osztrák Császárság idejében birodalmi szinten jelentkezett már az 1850-es évektől, amikor is stratégiai logisztikai szempontok is meghatározták a fővonalak építését és irányait, jóllehet a magánvasutak megjelenésével 1854-től ez átmenetileg háttérbe szorult. A kiegyezést és az osztrák katonai vereségeket követően azonban újra felértékelődött, de jobbra csak az 1880-as évektől volt ez tetten érhető. Magyarországon ez a szempont leginkább az északkeleten Galícia, keleten Románia és délen Bosznia–Hercegovina mint lehetséges hadszínterek felé vált fontossá. Nem egy esetben a helyi érdekű vasutak építésénél is meghatározóak voltak a katonai szempontok.

A következő fő kategóriába a humán érdekek tartoznak. Ezek közül mindvégig fontos tényezők a vasútépítés mögött húzódó társadalmi érdekek.

A közforgalmú magyar vasutak esetében a személyszállítás adta a vonal egyik fő profilját. A legtöbb vasútvonal kijelölésénél szempont volt az is, hogy minél több, jelentősebb települést is érintsen, hogy az ott élők vásárlás, eladás, (vallási) turizmus, munkavégzés, szórakozás, iskolába járás céljából is igénybe vehessék a közlekedési eszközt. Az utasforgalom egyértelműen Baross 1891-ben bevezetett reformjától növekedett dinamikus, amikortól kezdve a legtöbb magyarországi lakos számára elérhető áron vált lehetővé a vonatozás. A vasutak létrehozását tekintve a legkevésbé látványos a személyes (presztízs) érdek, amellyel kapcsolatban kevés szakmunka is született mindeddig. Ugyanakkor a rendelkezésre álló feldolgozások és források bizonyítják, hogy egy-egy vasútgondozással és -építéssel kapcsolatos személynél az anyagi érdeken túl a megalakuló társaságokba tagként való

bekerülés is milyen jelentős presztízzsel bírt. Azon keresztül elismertségét, befolyását, társadalmi pozícióját növelhette.

A területi érdekeket megvizsgálva az első birodalmi tényezőnél megállapítható, hogy 1867-ig ez elsősorban osztrák centralizációs, Bécs-központú fejlesztéseket eredményezett Magyarországon, még akkor is, ha a magánvasutakra több-kevesebb ráhatása volt az udvarnak. Ez Bécs gazdasági/kereskedelmi és hadászati érdekeit is szolgálta egyúttal. A második, nemzeti/állami érdek alapján történő vasútfejlesztés a Magyar Királyságban leginkább a kiegyezést követően indulhatott el, de nem elszakadva teljesen a birodalmi és magántársasági érdekektől! Ennek fő letéteményesévé a MÁV vált, amely államosítással és állami pénzen való vasútépítéssel próbált egy egyre egységesebb nemzeti piacot létrehozni a Kárpát-medencében, de több magántársaság megmaradása miatt ez nem valósulhatott meg teljes mértékben. Ugyanakkor az – akár erőszakos 2 nemzetépítést is szolgálta néhány-felvidéki és horvátországi – vaspálya építése. Az alacsonyabb szintű területi – vármegyei, regionális és lokális – érdekek érdekes módon nemcsak a helyiérdekű vasútépítések korától lehettek meghatározóak, hanem már az új közlekedési eszköz elterjedésének első időszakában is, majd azt követően főként a magánvasutaknál jelenthettek szempontot. 1867 és főként

a helyiérdekű vasutak engedélyezése után a transzverzális mellékvonalak kiépülésénél a legmeghatározóbb tényezőket alkották. A területés térségfejlesztési érdekek egy speciális csoportot képeztek, mivel ezek a fejlesztések állami költségvetésből megvalósult, főként nemzetgazdasági, társadalmi igények és az alacsonyabb területi érdekek kielégítése céljából a közlekedés szempontjából hátrányos térségeknek a szinte teljesen kiépült magyar vasúthálózatba való bekapcsolását eredményezték.

Ez alapján megállapítható, hogy a hipotézis beigazolódott, egy-egy vonal megépítése mögött nem lehet csak egy bizonyos, jól körülhatárolt érdeket megnevezni. Komplexitásukat kell vizsgálni, és azok jelentős átfedéseket mutatnak egymással.

Egyúttal kijelenthető, hogy az egységes nemzeti piac reformkorban megindult kialakulása 1918-ra teljesen befejeződött. A Magyar Királyság egységes állammá vált. A Kárpát-medencében élő magyarok és más nemzetiségek között a vizsgált területre adaptált vasúthálózat – gyakorlatilag teljes – kiépítése nagyban segítette az egymás közötti gazdasági, társadalmi és kulturális kapcsolatok javítását, elmélyítését. A trianoni határeltolás és a 20. század viszontagságos évtizedei után is sok helyütt ezek a – még megmaradt vagy felújított – vasúti kapcsolatok jelentik az egyik fontos összekötést a külhoni magyarsággal.

Irodalom

Alderman, Geoffrey (1973). *The railway interest*. Leicester: Leicester University Press.

Bachinger, Karl (1973). Das Verkehrswesen. In Adam Wandruszka és Peter Urbanitsch (szerk.), *Die Habsburgmonarchie 1848–1918* (pp. 278–306). Wien: Verlag der Österreichischen Akademie der Wissenschaften.

Benda Gyula (2006). Gabonatermelés és -export Magyarországon (1770–1870). In Benda Gyula (szerk.), *Társadalomtörténeti tanulmányok* (pp. 193–202). Budapest: Osiris Kiadó.

Berend T. Iván (2003). *History derailed. Central and Eastern Europe in the long nineteenth century*. Berkeley–Los Angeles: University of California Press.

Ifj. Bertényi Iván (2015). Vasútépítés – nemzetépítés, avagy vezessen-e vasút Breznóbányára? In Ifj. Bertényi Iván, Géra Eleonóra és Mészáros Andor (szerk.), *Varietas Europica Centralis: Tanulmányok a 70 éves Kiss Gy. Csaba tiszteletére* (pp. 49–68). Budapest: ELTE Eötvös Kiadó.

Blum, Jerome (1943). Transportation and industry in Austria, 1815–1848. *The Journal of Modern History*, 15 (1), pp. 24–38. <https://doi.org/10.1086/236691>

Bojkó Béla (1997). *Államkapitalizmus Magyarországon (1919–1945)*. Budapest: Püski Kiadó.

Cottrell, Philip L. és Ottley, George (1975). The beginnings of the Stockton & Darlington Railway. People and documents,

- 1813–25: a celebratory note. *Journal of Transport History*, 3 (2), pp. 86–93. <https://doi.org/10.1177/002252669301400208>
- Czére Béla (1966). A közlekedés fejlődése. In Lukács Ernőné (főszerk.), *A technika fejlődése* (pp. 861–1008). Budapest: Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó.
- Czére Béla (1989). *A vasút története*. Budapest: Corvina Kiadó.
- Czére Béla (1994). Közlekedésünk a dualizmus korában. *Közlekedéstudományi Szemle*, 44 (3), pp. 5–14.
- Czére Béla (1947). Magánvasút – államvasút. *Közlekedési Közöny*, 1947. október 12. 3 (42), pp. 441–443., 1947. október 19., 3 (43), pp. 452–452.
- Czére Béla (1997). *Magyarország közlekedése a 19. században (1780–1914)*. Budapest: MÁV Rt. Vezérigazgatóság.
- Diószegi István (1992). A stratégiai vasútvonalak kiépítésének ügye a közös tanács előtt az 1880-as években. In Rácz István (szerk.), *Politikai gondolkodás – műveltségi áramlatok* (pp. 19–29). Debrecen: KLTE.
- Erdősi Ferenc (1986). Hadászati szempontok érvényesítése a magyarországi vasúthálózat tervezésekor. *Hadtörténeti Közlemények*, 33 (3), pp. 571–589.
- Erdősi Ferenc (1987). Területi érdek és vasúti közlekedés. *Tér és Társadalom*, 1 (1), pp. 47–65. <https://doi.org/10.17649/TET.1.1.5>
- Ertl István (1983). A helyiérdekű vasutak gazdaságtörténete. *Közlekedéstudományi Szemle*, 33 (8), pp. 367–372.
- Filesz Lajos (1936). A magyar közlekedéspolitikai összefoglaló áttekintése és célkitűzései. In Ladányi Miksa (főszerk.), *A magyar közlekedésügy monográfiája* (pp. 119–142). Budapest: Magyar Közlekedésügy Monográfiája Kiadóhivatal.
- Frisnyák Zsuzsa (2001). *A magyarországi közlekedés krónikája 1750–2000*. Budapest: História–MTA Történettudományi Intézete.
- Foki Ibolya (szerk.) (2011). *Riválisok polgárosodása. Források Zalaegerszeg és Nagykanizsa történetéhez, 1867–1918*. Zalaegerszeg: Zala Megyei Levéltár.
- Gidó Csaba (2013). *Vasszekér és mozdonygöz. A székelyföldi vasút története (1868–1915)*. Csíkszereda: Pro-Print Könyvkiadó.
- Gonda, Josef (1896). Geschichte der Eisenbahn in Ungarn. Vom Jahre 1866 bis zur Gegenwart. In Hermann Strach (szerk.), *Geschichte der Eisenbahnen der Oesterreichisch–Ungarischen Monarchie* (pp. 353–418). III. Band, Wien–Teschen–Leipzig: K. u. K. Hofbuchhandlung & K. u. K. Hofbuchdruckerei.
- Hermann Róbert (2008). Az eldöntött döntetlen. A schwechati csata 1848. október 30-án. In Hermann Róbert (szerk.), *A Drávától a Lajtáig. Tanulmányok az 1848. nyári és őszi dunántúli hadi események történetéhez* (pp. 240–270). Budapest: Balassi Kiadó.
- Honvári János (2023). *Győr gazdaság- és társadalomtörténete a kiegyezéstől a II. világháború végéig (1867–1945)*. Győr, (kézirat).
- Horváth Csaba Sándor (2021). A Komárom és Esztergom vármegyék vasútjai és Trianon. In Ifj. Gyüsi László (szerk.), *A József Attila Megyei és Városi Könyvtár Évkönyve 2020* (pp. 197–231). Tatabánya: Tatabánya Megyei Jogú Város József Attila Megyei és Városi Könyvtára.
- Horváth Csaba Sándor (2017). Az északnyugat-dunántúli térség egyes HÉV-jeinek kereskedelmi és turisztikai funkciója 1920-ig. In Barna Gábor és Gyöngyössy Orsolya (szerk.), *Különvonaton. A vasút szerepe a vallási életben és a turizmusban* (pp. 67–79). Szeged: SZTE BTK Néprajzi és Kulturális Antropológiai Tanszék–MTA–SZTE Vallási Kultúrákutató Csoport.
- Horváth Csaba Sándor (2017). Az Osztrák–Magyar Monarchia és az Oszmán Birodalom közötti vasúti összeköttetés létrejötte. *Aetas – Történettudományi Folyóirat*, 32 (1), pp. 81–101.
- Horváth Csaba Sándor (2023). Győr és a helyiérdekű vasutak a 19. században. In Horváth Csaba Sándor (szerk.), *Ezerarcú közlekedés II. Fókuszban a személyszállítás* (pp. 221–249). Budapest: Közlekedéstudományi Egyesület.
- Horváth, Csaba Sándor (2023). Old railways, new borders. The impact of treaty of Trianon on Western Transdanubia network (1918–1924). *Journal of Transport History*, 44 (3), pp. 457–482. <https://doi.org/10.1177/0022526623118554>
- Horváth Csaba Sándor (2018). *Sopron környékén zakatoló vicinálisok a kezdetektől 1920-ig*. Győr: Palatia Nyomda és Kiadó Kft.
- Horváth Ferenc (1996). A magyarországi vasúthálózat kialakításának javaslatai. In Mezei István (szerk.), *Vasúthistoria évkönyv* (pp. 109–152). Budapest: KÖZDOK Kft.
- Horváth Ferenc (1990). A magyar vasút 100 évvel ezelőtt. *Közlekedéstudományi Szemle*, 39 (7), pp. 329–337.
- Jaworski, Roman (1991). Vasútépítés Ausztriában a reformkorban és hatásuk Közép-Európa közlekedésének fejlődésére, különösen Magyarországon. *Közlekedéstudományi Szemle*, 41 (3), pp. 109–119.
- Kalla-Bishop, Peter Michael (1973). *Hungarian railways*. Abbot: David and Charles.
- Kalocsai Péter (2023). A közlekedési folyosók és Szombat hely mint közlekedési csomópont az ókortól napjainkig. In Horváth Csaba Sándor (szerk.), *Ezerarcú közlekedés II. Fókuszban a személyszállítás* (pp. 251–298). Budapest: Közlekedéstudományi Egyesület.
- Kaposi Zoltán (2002). *Magyarország gazdaságtörténete, 1700–2000*. Budapest–Pécs: Dialóg Campus Kiadó.

Kaposi Zoltán (1997). Magyarország gazdaságtörténete (1790–1848). In Honvári János (szerk.), *Magyarország gazdaságtörténete a honfoglalástól a 20. század közepéig* pp. 161–241). Budapest: Aula Kiadó.

Katus László (2021). *A modern Magyarország születése. Magyarország története 1711–1914*. Pécs: Kronosz Kiadó.

Katus László (2008). Szállítási forradalom Magyarországon a 19. században. In Nagy Mariann és Vértési Lázár (szerk.), *Katus László válogatott tanulmányai és cikkei* (pp. 385–393). Pécs: PTE BTK Történelem Tanszékcsoport.

Katus László (1983). Transport revolution and economic growth in Hungary. In Komlos, John (szerk.), *Economic development in the Habsburg Monarchy in the nineteenth century* (pp. 183–204). New York: Columbia University Press.

Kerkápoly Iván (1943). *Vasúti földrajz és történet*. Budapest: Királyi Magyar Egyetemi Nyomda.

Kéri Kálmán (1985). Az Osztrák–Magyar Monarchia vasúthálózata 1914-ben és felhasználása az első világháborúban. *Hadtörténelmi Közlemények*, 32 (2), pp. 225–294.

Komlos, John (1983). *The Habsburg Monarchy as a customs union. Economic development in Austria–Hungary in the nineteenth century*. Princeton: Princeton University Press.

Kósa László (1999). *Fürdőélet a Monarchiában*. Budapest: Holnap Kiadó.

Kövé György (1997). A reformkortól az I. világháborúig. In Honvári János (szerk.), *Magyarország gazdaságtörténete a honfoglalástól a 20. század közepéig* (pp. 243–311). Budapest: Aula Kiadó.

Kövé György (1986). 1873. *Egy krach anatómiája*. Budapest: Kossuth Kiadó.

Kövé György (1982). *Iparosodás agrárországban. Magyarország gazdaságtörténete 1848–1914*. Budapest: Gondolat Kiadó.

Kövé György (1997). Market Integration, Economic Intervention of the State and the Decline of Empires: Austria-Hungary and Russia. In Hara, Teruyuki és Matsuzato, Kimitaka (szerk.), *Empire and society. New approaches to Russian history* (pp. 93–105). Sapporo: Hokkaido University.

Majdán János (1986). A dunántúli vasúthálózat kiépülése. In Somfai Balázs (szerk.), *A Dunántúl településtörténete VI. PAB–VEAB Értesítő* (pp. 447–456). Veszprém: MTA Pécsi és Veszprémi Bizottsága.

Majdán János (2010). A helyi érdekű vasutak kiépülése a Felvidéken. In Majdán János (szerk.), *Modernizáció – vasút – társadalom. Tanulmányok a vasútépítés hatásáról a 19–20. században* (pp. 63–78). Baja: Eötvös József Főiskola Kiadó.

Majdán János (2014). *A közlekedés története Magyarországon, 1700–2000*. Pécs: Pro Pannonia.

Majdán János (2013). A magyarországi vasúti hálózat kiépülése – A MÁV Záhgrábi Üzletvezetősége. In Imre Lászlóné és Majdán János (szerk.), *Mozaikok a pécsi vasútigazgatás 100 éves történetéből* (pp. 11–21). Pécs, Magyar Államvasutak Zrt.

Majdán János (2018). A Tiszavidéki Vasút államosítása. In Horváth Gergely (szerk.), *A magyar földrajz szerencsi műhelye: Tanulmányok dr. Gál András kutató-tanár és gimnáziumi igazgató tiszteletére* (pp. 245–264). Szerencs: Szerencs Város Önkormányzata.

Majdán János (1987). *A „vasszekér” diadala. A magyarországi vasútépítés 1914-ig*. Budapest: Kossuth Kiadó.

Majdán János (2007). A vasutak asszimilációs hatása. In Kupa László (szerk.), *Tájak, tájegységek, etnikai kisebbségek Közép-Európában* (53–61). Pécs: B&D Stúdió.

Majdán János (2010). Baross Gábor győri tevékenysége. In Majdán János (szerk.), *Modernizáció – vasút – társadalom. Tanulmányok a vasútépítés hatásáról a 19–20. században* (pp. 85–106). Baja: Eötvös József Főiskola Kiadó.

Majdán János (2018) Baross Gábor zónatarifája. Emlékezés a 125 éve elhunyt miniszterre. In Horváth Csaba Sándor és Imre Lászlóné és Majdán János és Varga Gábor (szerk.), *Ezerarcú vasút II. Fókuszban a vasúti építészet* (pp. 401–424). Pécs: Közlekedéstudományi Egyesület.

Majdán János (2008). Magyarország közlekedése. In Beluszky Pál (szerk.), *Magyarország történelmi földrajza* (pp. 72–109). II. kötet. Budapest–Pécs: Dialóg Campus Kiadó.

Majdán János (2010). Vasúti ügyek 1848-ban az első felelős magyar minisztérium működéséig. In Majdán János (szerk.), *Modernizáció – vasút – társadalom. Tanulmányok a vasútépítés hatásáról a 19–20. században* (pp. 9–19). Baja: Eötvös József Főiskolai Kiadó.

Maurer Vilmos (1910). *A vasutak pénzügyei*. Budapest, Wodianer F.

M. Eddie, Scott (2009). Financing the common expenditures of the Dual Monarchy. The Dual Monarchy as an economic system. In Halmos Károly és Klement Judit és Pogány Ágnes és Tomka Béla (szerk.), *A felhalmozás míve. Tanulmányok Kövé György tiszteletére* (pp. 359–370). Budapest: Századvég.

Nagy Mariann (2018). Vámszövetség és kvóta – A gazdasági kiegyezés. In Hermann Róbert és Ligeti Dávid (szerk.), *Megosztó kompromisszum. Az 1867. évi kiegyezés 150 év távlatából* (pp. 173–190). Budapest: Országgház Könyvkiadó.

Nagy Tamás (1995). A Déli Vasút rövid története. *Belvedere Meridionale*, 7 (3–4), pp. 18–26.

Nagy Tamás (1999). A magyar vasútügy az 1848–49. évi forradalom és szabadságharc idején. In Döbör András és Jancsák Csaba és Kiss Gábor Ferenc és Nagy Tamás és Zakar Péter (szerk.), *Katonák, papok, polgárok 1848/49-ben. Tudományos konferencia a Juhász Gyula Tanárképző Főiskola Történettudományi Tanszékén, 1998. szeptember 24* (pp. 87–101). Szeged: Belvedere Meridionale.

Pammer, Michael (1998). Austrian private investments in Hungary, 1850–1913. *European Review of Economic History*, 2 (2), pp. 141–169. <https://doi.org/10.1017/S1361491698000070>

Pintér János (1993). Százötven éve született Wéber Ede, a helvéciai szőlőtermelés és borászat megalapítója. *Honismeret*, 21 (4), pp. 22–26.

Schulze, Max-Stephan (2007). Origins of catch-up failure: Comparative productivity growth in the Habsburg Empire, 1870–1910. *European Review of Economic History*, 11 (2), pp. 189–218. <https://doi.org/10.1017/S1361491607001955>

Simmons, Jack (1980). Rail 150: 1975 or 1980? *Journal of Transport History*, 1 (1), pp. 1–8. <https://doi.org/10.1177/002252668000100102>

Strach, Hermann (szerk.) (1898). *Geschichte der Eisenbahnen der Oesterreichisch–Ungarischen Monarchie*. I.–III. Band, Wien–Teschen–Leipzig: K. u. K. Hofbuchhandlung & K. u. K. Hofbuchdruckerei.

Strach, Hermann (1898). Geschichte der Eisenbahnen Oesterreich – Ungarns von den ersten Anfängen bis zum Jahre 1867. In Strach, Hermann (szerk.), *Geschichte der Eisenbahnen der Oesterreichisch–Ungarischen Monarchie* (pp. 73–503). I. Band, Wien–Teschen–Leipzig: K. u. K. Hofbuchhandlung & K. u. K. Hofbuchdruckerei.

Taylor, Alan John Percivale (1990). *The Habsburg Monarchy, 1809–1918. A history of the Austrian Empire and Austria–Hungary*. London: Penguin Books.

Ujhely Géza (1910). *A vasútügy története*. Budapest: Athenaeum Kiadó.

Verdier, Nicolas (2008). A méltányosság logikájától az elvont mértékegységig. A távolság felfogásának és mértékegységének átalakulása Franciaországban a 17. század vége és a 19. század eleje között. *Korall – Társadalomtörténeti Folyóirat*, 9 (32), pp. 31–59.

Nyomatott forráskiadványok

A Magyar Gazdasági Egyesület emlékirata a magyarországi vasutak tárgyában. *Budapesti Szemle*, 1862. 15. kötet, Pest.

A sopron–kőszegi helyi érdekű vasút részvénytársaság alapszabályai. Budapest, 1907.

Bölöni Farkas Sándor (2008). *Utazás Nyugat-Európában. Naplótöredékek*. Marosvásárhely: Mentor Kiadó.

Fenyvessy Adolf (1883). *Az első magyar vasút története*. Budapest: Magyar Tud. Akadémia Könyvkiadó-Hivatala.

Geduly Henrik (1896). *Nyíregyháza az ezredik évben*. Nyíregyháza: Jóban Elek Könyvnyomdája.

Hollán Ernő (1865). A hazánkban eddig vasútpálya nélkül lévő vidékeket, mi módon lehetne olcsó vasutakkal ellátni. *Magyarország Anyagi Érdekei: Nemzetgazdasági folyóirat*, pp. 35–47.

Hollán Ernő (1865). Az olcsó vasutak tárgyában kiküldött bizottmány munkálata. *Magyarország Anyagi Érdekei: Nemzetgazdasági folyóirat*. 314. füzet, pp. 313–381.

Károlyi István (1858). *Emlékirat a debreczen–máramaros szigeti vasútvonal tárgyában*. Pest: Herz.

Somogyi Ede (szerk.) (1879). *Magyar Lexikon, az összes tudományok enciklopédiája*. 3 kötet. Budapest: Rautmann Frigyes.

Sopronmegyei Naptár az 1899. évre. Sopron: Litfass utódja Rötting Gusztáv.

Széchenyi István (1848). *Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről*. Pozsony: Belnay.

Széchenyi István (1978). *Napló*. Budapest: Gondolat Kiadó.

Szitányi Ullmann Mór (1839). *Programmája a' középonti magyar vasutnak*. Pest.

Források

Levéltár

Budapest Főváros Levéltára. VII. 2. e. 783. doboz. Budapesti Királyi Törvényszék Cégbírósági iratok 1876–1949.

Hadtörténeli Intézet és Múzeum Térképtára, B IX c 6.

Magyar Nemzeti Levéltár Győr-Moson-Sopron Megye Győri Levéltárának Mosonmagyaróvári Fióklevéltára, IV.B/906. 366. doboz, Alispáni iratok.

Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára, Kereskedelemügyi Minisztériumi Levéltár, K 229. Kereskedelemügyi Minisztérium Vasúti és Gyári Szakosztály, 423. doboz, 1895-2-5221 (II.)

Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára. K 173, Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztériumi Levéltár, Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium Útépítészeti, Vízépítészeti és Vasúti Szakosztály, 1867-9-1488.

Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára. K 173, Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztériumi Levéltár, Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium Útépítészeti, Vízépítészeti és Vasúti Szakosztály, 1879-9-5519.

Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára. K 173, Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztériumi Levéltár, Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium Útépítészeti, Vízépítészeti és Vasúti Szakosztály, 1874-9-1.

Sajtóforrások

Budapesti Hírlap, 1856., 1884., 1893.

Hasznos Multságok, 1836.

Hazai 's Külföldi Tudósítások, 1838.

Hetilap, 1846.

Hírnök, 1838.

Pesti Hírlap, 1841.

Pesti Hírnök, 1865.

Pesti Napló, 1850.

Politikai Újdonságok, 1864.

Pressburger Zeitung, 1897.

Soproni Újság, 1902.

Századunk, 1841.

Társalkodó, 1836., 1838.

Vasúti és Közlekedési Közlöny, 1882., 1889.

Törvények

<https://net.jogtar.hu>

55. A közmunka és közlekedésügyi m. kir. miniszternek, 40,003/1885. számú szabályrendelete, a gőzmozdonyú vasutak tervezése és építése tárgyában. In: Magyarországi rendeletek tára. Huszadik folyam, 1886. Budapest, M. Kir. Belügyminisztérium, é. n.

Internet

Iho.hu 2020. „A magyar vasút Trianonja”, június 5.

Elérés: <https://iho.hu/hirek/a-magyar-vasut-trianonja-200605>

Letöltés ideje: 2024. jan. 16.

„Környezetbarát vasúti közlekedés (vissza)fejlesztési tendenciái Németországban és Magyarországon” é. n.

Elérés: <http://realzoldek.hu/modules.php?name=Universal&file=print&sid=833> Letöltés ideje: 2024. jan. 16.