ERDÉLYI MÚZEUM-EGYESÜLET

TUDOMÁNY- ÉS TECHNIKATÖRTÉNETI FÜZETEK



JANCSÓ ÁRPÁD

BEROBOGOTT TEMESVÁRRA A NYUGAT

A SZEGED–TEMESVÁR VASÚTVONAL TÖRTÉNETE

JANCSÓ ÁRPÁD

BEROBOGOTT TEMESVÁRRA A NYUGAT.
A SZEGED–TEMESVÁR VASÚTVONAL TÖRTÉNETE

TUDOMÁNY- ÉS TECHNIKATÖRTÉNETI FÜZETEK

18.

ISSN 2068 – 3103

TUDOMÁNY- ÉS TECHNIKATÖRTÉNETI FÜZETEK

18.

JANCSÓ ÁRPÁD

BEROBOGOTT TEMESVÁRRA A NYUGAT

A SZEGED–TEMESVÁR VASÚTVONAL TÖRTÉNETE

ERDÉLYI MÚZEUM-EGYESÜLET

Kolozsvár

2023

A kötet megjelenését támogatta a Communitas Alapítvány,
a Nemzeti Kulturális Alap, a Bethlen Gábor Alap, a Magyar Tudományos Akadémia
és az EME Műszaki Tudományok Szakosztálya

A kutatást és kéziratot támogatta: az MTA Domus ösztöndíj és a Magyar Államvasutak Rt. Jogi Igazgatósága

Szaklektor:
Hajós Bence
Nagy-György Tamás

© Jancsó Árpád, EME 2023

Kiadó: Erdélyi Múzeum-Egyesület
Felelős kiadó: Biró Annamária
Sorozatszerkesztő: Bitay Enikő
Olvasószerkesztő: András Zselyke
Angol fordítás: Nagy-György Tamás
Borítóterv: Könczey Elemér
Műszaki szerkesztő: Szilágyi Júlia, Tóth Orsolya

Nyomdai munkálatok:
F&F International Kft. Kiadó és Nyomda, Gyergyószentmiklós
Tel./Fax: +40-266-364171

Descrierea CIP a Bibliotecii Naţionale a României
JANCSÓ, ÁRPÁD
Berobogott Temesvárra a nyugat : A Szeged-Temesvár vasútvonal története / Jancsó Árpád. - Cluj-Napoca : Erdélyi Múzeum-Egyesület, 2023
Conţine bibliografie
ISBN 978-606-739-250-0

629.4

DOI: 10.36241/ttf-18

ELŐSZÓ

A Szeged–Temesvár vasútvonal (a Pest–Cegléd–Szeged–Temesvár vasútvonal részeként) megvalósítása sorra szerepelt a nagy vasútfejlesztési tervekben, és nagy népszerűségnek örvendett; az egyik legjobban pártfogolt vasútépítési terv volt. Már az 1836. évi XXV. törvénycikk és az 1840-es országgyűlés IV. törvénycikke is tartalmazta a vasútvonal irányvonalát. Széchenyi tervezetében a Pest–Cegléd–Nagykikinda, valamint a Cegléd–Szolnok–Arad–Temesvár vonalakat javasolták megépíteni. A vasútvonal megépítése szerepelt az osztrák birodalmi vasúthálózati tervben is. A Szeged–Temesvár vonalat (nem pedig a Szolnok–Arad–Temesvár vonalat) támogatta Temesvár városa is. A Szeged–Temesvár vasút építésének előmozdítására 1846-ban Szegeden megalakult a Szeged–Temesvári Vasúttársaság. A szabadságharc leverése után az osztrák abszolutista kormányzat nagy erőkkel indította újra a vasútépítkezéseket, immár a birodalmi vasúthálózat megvalósítása érdekében. Az osztrák kormány a politikai elnyomást gazdasági intézkedésekkel, fejlesztésekkel akarta leplezni és ellensúlyozni.

A vasút Szegedre való érkezésének idején az Osztrák Délkeleti Vasúttársaság (állami, összbirodalmi vasúttársaság) már gőzerővel folytatta a munkálatokat a Szeged–Temesvár vonalon is. Következett a vasutak eladása és az Osztrák Államvasút Társaság (magánvasút, nem állami, a név megtévesztő) létrehozása, amely társaság „saját számadása és költségeire a Szegedtől Temesvárig terjedő vaspályának bevégzését és kiépítését, egy az államkormány által bankvalutában fizetendő tíz millió pengő forintnyi átalányösszegért" átvállalta.

A szeged–temesvári vonal építkezése jó ütemben haladt, és 1857. november 10-én megtartották az első sikeres próbautazást. November 15-én az első vasúti szerelvény éles füttyszóval befutott az akkor még kezdetleges, kis temesvári végállomásra. A *Temesvarer Zeitung* újságírója ekként adott hangot elragadtatásának: „Midőn a gőzkocsinak messziről jövő zúgását halljuk, midőn a vonatnak magasra törő és sűrű sötét füstöt okádó kéményét megpillantjuk, úgy tűnik, mintha valami varázsütés járná át tagjainkat. S midőn a vonat elrobog előttünk, szinte csodáljuk, hogy mi magunk még ugyanazon helyen állunk. Les extrémes se touchent! De érezzük azt is, hogy a kultúra és műveletlenség közti ellentét sehol sem annyira kirívó, mint éppen itt Bánátban. Itt nyújtja kezét fejünk felett a művelt nyugat a visszamaradt keletnek s kívánatos volna, hogy amaz az utóbbinak ezeréves mulasztásait előhaladottságával fedezze".

A Szeged–Temesvár vasútvonalat 1858-ban a Dunáig hosszabbították meg. 1878-ig, a Temesvár–Orsova vasútvonal átadásáig ez a vasútvonal volt Magyarország egyik legfontosabb fővonala, mely összekötötte az osztrák–magyar határállomást, Marchegget (Pesten, Szegeden, Temesváron át) az Al-Dunán kiépített báziási kikötővel, ahonnan az árukat és személyeket vízi úton szállították tovább. Ezen a vasútvonalon jutottak el az utasok a rohamosan fejlődő Pest-Budára, az ország fővárosába, valamint a birodalmi fővárosba, a gőgös, de egyúttal vidám és bohém császárvárosba, Bécsbe. A vasútunkon robogó vonat sokáig kérkedett a „bécsi vonat" elnevezéssel. A vasútvonalat szintén évtizedekig az „Orient-Bahn" („Keleti vasút") elnevezéssel is illették. A Bécs vagy Pest felől a balkáni országokba igyekvő utazók is ezen a vasútvonalon értek Báziás kikötőjébe. Innen hajóval folytatták útjukat Giurgiuig (akkoriban Gyurgyevónak is nevezték a havasalföldi kikötővároskát), majd országúton (1869-től kezdve vonaton, mert ekkor adták át a forgalomnak az akkori Románia első vasútvonalát) Bukarestig. A Duna jobb partján Ruszcsukon (ma Rusze) át utaztak Várna felé, onnan pedig a tengeren át a fényes Sztambulba. A ruszei régi állomáson berendezett múzeumban ma is megtekinthető az első vonat.

Temesváron, a még elég kevés állandó lakost számláló, ám nagyon sok egyenruhásnak ideiglenes hajlékot nyújtó garnizonvárosban sokan álltak meg egy szusszanásra, és elcsodálkoztak annak nyugatias városképén, csillogó üzletein, kávéházain, vendéglőin.

E kötet, elődeihez hasonlóan igyekszik minél több, kutatásaim során szerzett eredeti adatot szolgáltatni érdeklődő olvasójának. Megpróbáltam minél több ismeretet belegyömöszölni. Kis dilemmát okozott, hogy a császári királyi szabadalmazott osztrák államvasút társaságról (OÁV) mennyire részletesen írjak. Még ha ér is kritika az ismétlésekért, úgy döntöttem, hogy teljes terjedelmükben újra közzéteszem a fontosabb dokumentumokat, hisz előbbi könyveim hiányozhatnak az olvasó asztaláról, és mégse tehetem meg, hogy elküldjem a levéltárakba, könyvtárakba.

Az archív dokumentumok legnagyobb része a MÁV Archívum anyagából származik. Köszönettel tartozom mindazoknak, akik ilyen vagy olyan módon segítséget nyújtottak a kutatás során, és rendelkezésemre bocsátották a fakszimilében közreadott dokumentumokat és rajzokat. Külön köszönet illeti a MÁV levéltárának vezetőjét, dr. Opauszki Istvánt és csapatát, valamint a Magyar Nemzeti Múzeum Történeti Képcsarnokának vezetőjét, Vajda Lászlót és munkatársát, Király Attilát.

A Magyar Vasúttörténeti Park dokumentációs könyvtárából Fejes Antalt és Cziegler Máriát illeti külön köszönet. Köszönet dr. Piros Olgának és Szlepák Tímeának (Földtani Intézet Könyvtára) önzetlen segítségükért. Szintén köszönöm Vashegyi Enikő és Hegyesi Erika segítségét, valamint a szegedi Pályavasúti Területi Igazgatóság vezetőségének hozzáállását.

A vasútvonal mai állapotát bemutató fényképeket, néhány kivételével (Gayer Márk) jómagam készítettem.

A kutatást és a kézirat elkészítéséhez igénybe vettem a Domus ösztöndíj támogatását.

A szerző

NÉHÁNY SZÓ A VASUTAKRÓL

Utazás a vasutak megjelenése előtt

A vasutak megjelenése előtt nagyon nehézkes volt a közlekedés. Az ókori római utakat már évszázadok óta benőtte a fű, és a középkor útjait maga a természet alakította. Az útépítkezések kora a XVIII. században kezdett erőre kapni, de nagyon nagy előrehaladást nem tapasztalhatott a korabeli utazó. Az építőanyag hiányától (kavics, kő) szenvedő alföldeken pedig lehetetlen volt az utak kiépítése. Kicsit jobb volt a helyzet a domb- és hegyvidéken, de itt más okok gátolták az utak építését, majd karbantartását. E könyv célja nem a bánáti utak történetének taglalása, csak néhány, a XIX. század elején és közepén megjelent írással és képpel szeretném szemléltetni az utazás és szállítás nehézségeit. A bánáti utakról bővebben írtam két szerény kis könyvemben. Nem csoda, hogy például a Temesvár–Szakálháza közötti út kikövezésének eseményét egy kőobeliszkkel tudatták az utókornak (Jancsó 2000, Jancsó 2007).

A következő fametszet egy postakocsin való utazás viszontagságait szemlélteti valahol Európa nyugati felén.

A nagy magyar alföld tavaszi vizek áztatta sártengerén szinte lehetetlen volt a közlekedés. Egy ilyen utazást örökít meg „freskókép"-ében Bernát Gáspár (Bernát, 1853). Mindenkinek ajánlom, olvassa el a teljes írást. Itt csak néhány mondatát adhatom vissza.

„Utazásom előtti estén testamentumot csináltam. Barátimtól elbucsuzám. Éltemet assecuráltattam. Sírkövet rendelék részemre. Miért ne? Tavasz és alföld?...

A lovak tipegtek, topogtak,… kocsink azonban meg sem mozdult.

Átellenünkben rémítő óbégatás hallatszott. Harmincz lovú oláh szekerek czammogtak. Minden ló fülénél egy-egy vörös nyakú oláh, a karikásfegyverrel. A megvakult kerek-küllőkből göndör kucsmás kocsisbojtárok ódalgaták kétfelé az agyagbarázdákat.

– Szépen vagyunk, mondhatom. Köröttünk széttört kocsidarabok… beláthatatlan tenger... felmondott lóbordák, kidőlt lovak csontvázai. – Alattunk feneketlen iszap. Szemközt egy egész orditó csapat. Fölöttünk könyörtelen ég! – mondám kétségbeesve.

– Ej, uram, ne sopánkodjunk,.. ott az isten, a hol a veszély, bátoritott felhőt veritékező fuvarosom.

– Igaza van András bácsi.. jó az isten; de legény is kell ám a gátra!

– Hé atyafiak! Ragaszszatok ebbe az üres szekérkébe vagy tizenöt lovat a töltés végéig,.. bizony jól megadom az árát…

– Az oláh had valami érthetetlen dialogot motyogván egymáshoz,.. tizenöt darab lovat szekerünk elé ragasztott, s rémitő torok- és ostor-zengedelmek között az országut (?) végéhez értünk.

…egy kocsinak nevezett memento morit bérelék. Hat béres gyámsága alatt tizenkét ökör csámpáskodott a sivalkodó jármű előtt. Én a szekér közepén kongtam egyes-egyedül, mint valamely elátkozott garabonczás, kit főzés elől sütni visznek.

Mint jó keresztény- és hazafihoz illik ép a nyugalmi és consummens philosophiáról elmélködém, mely édes forrásoknak már tövénél valék,… midőn zsupp!.. ökröstül, szekerestül bekottyanunk egy záporkeblü vályogmélységbe.

Engedelemkérés nélkül csapván be számon egy köböl szürke pocsolya,.. annyi öntudatom sem maradt, hogy segitséget kiálthattam volna.

Szerencsémre egy hórihorgas ökörvezénylő csak derékig fuladván vizbe, kivonszolt a goromba lucsokból…

…

most pedig hadd másszak a kend tetejébe, mert tovább szusszal nem győzhetem.

…

Mondanom sem kell, hogy ily expeditio legalább is ó testamentomi mártirrá süti főzi, a földnek halandó gyermekét."

Az utazó hatalmas erőfeszítések után, végre átevickél a sártengeren, és megérkezik vendéglátóihoz, „Tarhonyai Péter és áldott hitvestársa Tepertő Katalinhoz". Hiába a nagy és hosszú trakták, „nem utazom egyhamar a szolnoki töltésen" fogadja. Visszaúton gőzhajóra szállt. A megpróbáltatások azonban itt sem kímélték: „tiszai gőzösre ültem. Délfelé hajlott a nap, midőn a csegei állomásról hajóra szállék… Büszkén enyelgve haladt a sugártermetü gőzös. Fedőzeten [azaz a hajó fedélzetén – a szerző megjegyzése] valék. (…) Szelíd ábrándoknak engedém át magamat; alaktalan eszmék rajongtak képzeményem elé, melyek alig születtek, már haldoklának.

Azon egyoldalú látványra, mely hajónk magasából szem elé ötlött: fájdalmasan borúla el lelkem.

Határtalan tengert képeze az áradat, milyenre legvénebb emlékezet sem eszmélt.

A természet mezei áldása, földmívesi veritékes ipar, évi fáradalmak jutalma … mind mind átkos hullámzat martaléka lőn.

Meddig csak szem lát: habok habok fölé tornyosulnak. (…)

Ékes mezei virágok helyein hitvány szittyinkórók sárgállanak; ifjú fűzcserjék úszó koronáján élettelen káka libeg; a láthatár távolában itt ott egy-egy torony emelgeti fejét a zavaros habok közől, s eltemetett épületromokból téveteg pallóverések uszkálgatnak föl s alá.

Szivem elszorult. Felsohajték. Ily áldáshoz: annyi átok! Az elődök bűnös hanyag-

ságán el-elmerengtem. Hazánk ez eredeti ősfolyóján újabb-újabb rémképek sötétlének elém s óhajim és reményim között nagy Széchenyink szelleméhöz fohászkodám! ..."

A kellemetlen meglepetések folytatódtak. Egyszer csak megálltak a hajó kerekei. Felsőbb parancsra 300 mázsa sót kellett berakni és Szolnokra szállítani. Nagy lett az ijedtség, nem is alaptalanul, mert a hajó oldalra dőlt. A kapitány ideoda vezényelte az utasokat, végül a hajó újra egyenesbe állt. Aztán hatalmas eső kezdte el hevesen büntetni a hajó utasait, akik letódultak a szűk hajótestbe. Nemsokára lángok csaptak fel. Mindenki menekült, amerre csak tudott, míg elfolytották a lángokat. Ezt is megúszták. Nemsokára a hajó zátonyra futott: hiába próbálkozott matróz, utas, hasztalan fújtatott a gőzmotor és kelepeltek a nagy lapátketekek, a jármű nem mozdult,. Három éjjel voltak a Tisza homokzátonyának foglyai. Az ég csatornái éjjel-nappal öntötték a vizet. „Fennakadt gőzösünket negyed nap mulva vontatá ki iszaprezidenciájából egy férfiasb alkatú gőzös-nagybátya." Közben elfogyott az étel és az egyre kisebb adagok ára tetemesen emelkedett: „Harmadnapi ebédünkön egy kis porció antik vesepecsenye tizennyolc forintra rúgott".

A nagyszámú kaland után hazaérkezik a fővárosba: „kettős jutalmi igényemet azonban az illetők figyelme- és kegyeibe ajánlom, mit túlkövetelés nélkül megérdemlek, mert: az idén szolnoki töltésen



1. kép.
Viszontagságos utazás a postakocsin (1830 körüli metszet, Strach)



2. kép.
„... most pedig hadd másszak a kend tetejébe, mert tovább szusszal nem győzhetem" (Bernát, 1853)



3. kép
„A lovak tipegtek-topogtak, kocsink azonban meg sem mozdult" (Bernát, 1853)

egyszer átkocsiztam, kétszer tiszai tengeren vitorláztam, három esős éjet gőzösön tölték, nádudvari sárban négy óra hosszáig gyalogoltam, és élek, s nemcsak élek, hanem olvasóimat tisztelettel üdvözölhetem is".

A humoros beszólásokkal színesített beszámoló, bár néha túlzásokba is bocsátkozik, máskor pedig éppenséggel jéghidegen tálalja a rideg valóságot, tükröt nyújt a XIX. század első felének utazási viszonyairól. Nem csoda, hogy mindenki türelmetlenül várta a gőzös megérkezését tájainkra.

A metszetek elkészítése sok munkát vett igénybe, a különböző szerkesztőségek ugyanazokat a képeket használták fel, tehát egy metszet több sajtótermékben (könyv, folyóirat) is visszaköszön.

A fennebb látható kép a Vasárnapi Újság 1870. évi 48. számában megjelent alföldi utazás leírását teszi szemléletesebbé. A sár béklyójával küzdő szekér (előfogat) ökrök segítségével tudott nagy keservesen előre haladni. A tanulságos írás nagyobb része az alábbiakban olvasható.

„Közelebbről az alföldön utaztam. Es pedig hozzá teszem, a fekete földes alföldön, Tiszán tul, mert a Tisza és Duna közi sárga homokos föld egészen más. A homokon az eső még jobbá teszi az utakat, legalább bizonyos határig, a mig annyi nem esik, hogy már a ,»puszták homokja« – melynek, akármit mondjon Petőfi, nincs szüksége tőle, vagy bármely más halandótól is tanulni inni – sem bírja magába von-



4. kép

„A ragacsos fekete földben agyig vág be a kerék" Greguss János rajza (Vasárnapi Újság 1870. 48. szám)

ni a sokat a jóból. Hanem tul a Tiszán! ott egy csöpp esőből egy marok sár lesz. S milyen sár! A ragacsos fekete földben agyig vág be a kerék, s a mily mélyen bevág, oly magasan torlasztja föl oldalt a földet, mint az eke a kivetett borozdát. Egész erődítési sáncznak látszik a kerékvágás. A kerék pedig megrakodik a fekete, szuroknemű tapadó gyurmában, hogy minden puskalövésnyire tisztogatni kell küllőit. Gyönyörű utazás, utazás az alföldön. Hányszor elszavaltam, mormogtam és dudoltam magamban Petőfi versét... mert én is oly szeretője vagyok az alföldnek, mint ő volt, de én is ugy jól laktam a nagy szeretettel, mint ő, mikor ezt irta:

Utazás az alföldön

Pompás kis utazás, valóban!
Alig van egy arasznyira
Fölöttem a felhő, oly terhes,
Szakad nyakamra zápora.
Bundám dohányzacskómra adtam,
Hogy az maradjon szárazon.
Csuron viz vagyok. Még megérem,
Hogy végre hallá változom

Minő az út! . . . . de vajjon út ez?
Vagy fekete kovász talán?
Mely ha kisül, leszen belőle
Kenyér az ördög asztalán.
Ne dögönyözze kend csikóit,
Ne dögönyözze kend, kocsis.
Fölérünk Pestre, ott leszünk tán
Már az ítéletnapon is –

Hejh, alföld, alföld, nem reméltem,
Hogy így fizess szerelmemért!
Vagy tán a zápor és ez a sár
Épen szerelmemért a bér?
Csakugyan az lesz … a záporban
Bucsúkönyűid ömlenek,
S karod a sár, a mely helyettem
A kereket öleli meg.

Szép tőled, kedves alföldem, szép,
Hogy engem ennyire szeretsz,
Hogy távozásom így megindít,
Hogy ilyen bánatot szerez;
Örülök rajta, hogy irántam
Ily érzékeny szived vagyon,
De, szó a mi szó, jobb szeretném,
Ha nem szeretnél ily nagyon.

Mező-Túron irta. No hisz, én is épen azon a vidéken jártam!

Ugy sejtem, ez a tisztes »jármű« is azon a vidéken csikorog valahol, valami jó töltésen, mely az úttal inkább zsombékos süppedéknek látszik, mintsem töltésnek.

Három lovat fogtak be, ernyőt is tettek a szekérre; a három ló a nagy sár ellen, az ernyő az ég jó akarata ellen, mely az idén csakugyan sokat adott a jóból. De hiába, a három ló majd kidült útközben, az ernyő pedig megázva a bennülőnek majd a nyakába esett már.

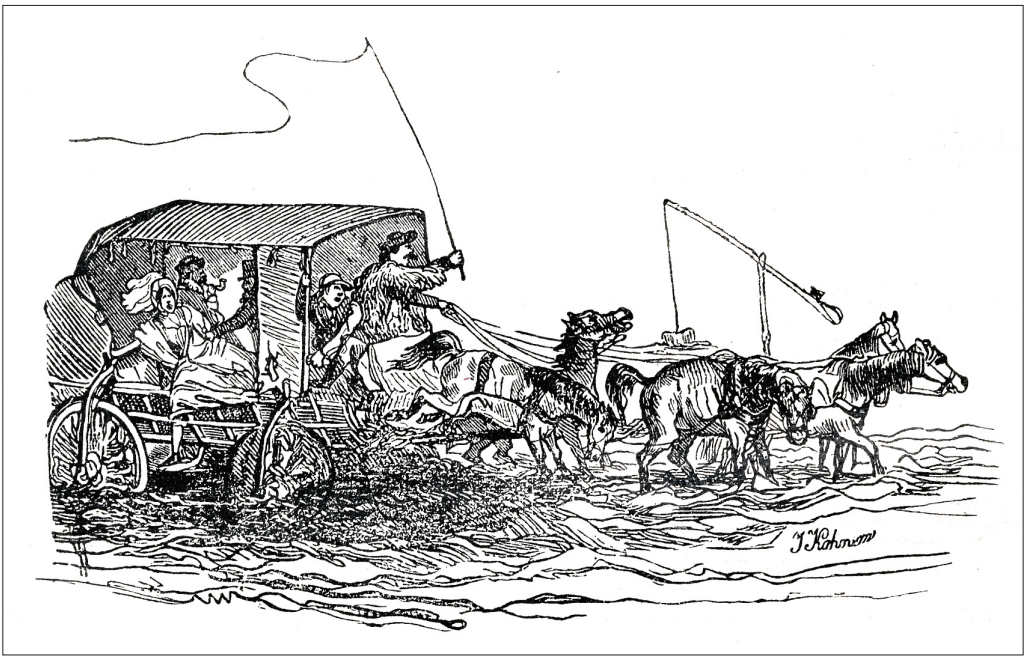
Szegény lovak! Ugyan csak húz mind a három; a lógós is, mintha meg akarná érdemelni azt a tisztességet, hogy a stájer-kocsiba méltatták, igásló létére, ugy húz, szinte túltesz a máskettőn. Pedig közbül a szürke is kitesz magáért. Mind a három térdig gázol az iszapos vizben, mely elöntötte a töltést s lehetetlenné teszi a haladást.

A kocsit-e, vagy a három lovat; két ökör-tinó vontatja, süppedezve maguk is a zsombékos talajban; hajcsárjuk szólingatja a csást is, a hajszást is, mely majd megszakad a nagy húzásban, szinte panaszolja, hogy mindjárt nem birja tovább.

A három ló kocsisa viseli magát a legegykedvübben. Ugy ül ott a bakon, mintha az egész dolog nem is tartoznék reá. Gondolja az ökrök dolga, nem az ő lovaié. Különben kényelmesebb helye is van, mint az öreg ténsurnak a hátulsó ülésben, a ki ugy fogódzik a kocsi oldalban, s oly erősen tartózkodik, mint egy kezét-lábát megvetett Atlás, csakhogy az égboltozat helyett a lesuhadt kocsi-ernyőt tartja a nyakszirtjén.

Nem azért tartózkodik pedig, mintha a kocsi nagyon rohanna s félnie kellene, hogy felemás fogatja elragadja tán. Dehogy. Hanem a fakószekér különböző vágásban járó kerekei majd jobbra, majd balra zökkennek bele egy-egy mély kátyúba.

Pompás utazás! valóban. De az égalja derül nyugaton. A felhők meg szakadoztak s felhúzták a földre lógó lábaikat. Nem lesz talán több eső. Jaj, de milyen messze van még attól az út felszáradása, s mily messze a felszáradástól még, a mig becsületesen járhatóvá lesz. A jó isten mentse meg még az ellenségemet is, hogy ily útban és időben a Tiszántúlról hozzon feleséget magának, mint az a szeretett atyámfia, a kinek a múlt héten a násznagya voltam!" (–á–r, Utazás az Alföldön. In: *Vasárnapi Újság* 1870. év, 48. szám).



5. kép
Sárba ragadt alföldi gyorsszekér (Szabolcsi, 1910)

Mezőtúrtól Temesvár még messze van...

Ennyit röviden az utazásról. Gondoljuk most meg, hogy a föld terményeit a felvevőpiacokra még nehezebb volt elszállítani, hóvíz idején pedig lehetetlen.

Elhagyván az írói, hírlapírói, többször meglódult, barokkos díszekkel vagy naturalista leírásokkal ecsetelt fantáziát, a következőkben áttérek a számok kevésbé olvasmányos, de annál valósabb világába. A Magyar Tudományos Akadémia kiadásában, Hunfalvy János szerkesztésében, a hazai állapotok ismertetésének előmozdítására megjelent Statistikai és nemzetgazdasági közlemények, 1865. első kötetében jelent meg Fest Vilmos elemzése „magyarország álladalmi és országos útjai"-ról (Fest, 1865).

A szerző az 1850-es évek állapotáról megállapítja, hogy „a jelenkor, melyben a vaspályák a leghatalmasabb tényezők gyanánt szerepelnek", ezek (akkor még) csak a fő irányokban haladtak, igen fontos feladatot kellett, hogy ellássanak a jól megépített és karbantartott kőutak is, melyeket Magyarországon 1851-ben vettek állami kezelésbe.

A következőkben fakszimilében adom közre Fest Vilmos cikkének bevezető, első oldalát, valamint a Temesvár–Szeged között húzódó államút bemutatását.

Nem csoda, hogy az emberek már annyira várták a vasutak kiépítését, hisz már eljutott hozzájuk a vaspályák előnyének híre. Várták, sürgették.

IX.

MAGYARORSZÁG ÁLLADALMI ÉS ORSZÁGOS UTJAI.

Fest Vilmostól.

Midőn a polgári társadalom a miveltség, anyagi jóllét s iparéletnek magasabb fokát eléri, — szükségleteinek ellátása, kényelmének élvezése s fényüzési igényeinek kielégítése oly főtényezőkként lépnek föl, melyek a személy- és árúszállításban napról napra nagyobb mozgalmat idéznek elő, parancsolólag követelvén, hogy minél számosabb közlekedési eszközök, még pedig oly tökélylyel létesüljenek, hogy azokon ne csak gyorsan és bizton utazni, hanem bár minő terhet is olcsón lehessen szállítani.

Ily alakot mutat fel tagadhatlanul a jelenkor, melyben a vaspályák a leghatalmasabb tényezők gyanánt szerepelnek.

De midőn ezek leginkább csak egyes főirányokban követik a bel és külkereskedelem életereit, igen fontos feladás jut még a jól épített és rendezett kő utaknak is, mert ezek főképen csak a belforgalom lenditésére és biztosítására levén hivatva, oly hasznos közvetitőknek tekinthetők, mellyek az államok anyagi jólléte, sőt szellemi fejlődésének gyarapodására feletteJótékony befolyást gyakorolnak, s azért jelentőségüket soha el nem veszitendik.

Nem lehet czélja a jelen értekezésnek a kőutak általánosan elismert hasznosságát és szükségességét hosszasabban fejtegetni; nem lehet czélja bővebben mutogatni, hogy a földmivelés fejlődését, a birtok értékét, a gyár és iparos élet, szóval a nemzeti vagyon fokozódását nagy részben a jól rendezett kőutak áldásos befolyásának köszönhetni, — hanem minket

XVII. A temesvár-szegedi államut.

A szegedi Tisza-hajóhídnál veszi kezdetét, onnan Szöregen, Nagy-Szentmiklóson, Lovrin és Kisbecskerek helységeken át Temesvárig tart.

Egész hossza $14\frac{3148}{4000}$ mértföld, melyből esik:

Torontál megyébe:

47,148 öl = $11\frac{3148}{4000}$ m. f. kavics ut.

Temes megyébe:

11,467 „ kavics ut és a megvámolt

533 „ kőburkolat Temesvárott;

összesen: 12,000 „ = 3 m. f. s így tiszták állami kezelés alatt áll

58,615 öl kavics ut (= $14\frac{2615}{4000}$ m. f.)

Ezen utvonal 1851 előtt csak Kisbecskerektől Temesvárig volt kiépitve, onnan Szegedig és állapotban találtatott.

Minthogy pedig akkoriban Szeged és Temesvár közt vaspálya még nem volt, a kisbecskerek-szegedi, mintegy 45,000 öl hosszu utrész kiépitése nagy erélyel munkába vétetett. De kőanyag teljes hiányában, az épités a közönséges modortól eltérőleg ugy hajtatott végre, hogy az úttöltés legelől 12—15 hüvelyknyi vastag homokréteggel boritatván be, ezen a szekerek addig közlekedtek, míg az úttest elég tömöttséget nem nyert; ezután pedig a homok réteg kiegyengettetvén, a Marosfolyóból nyert igen szép és aprószemü kövecs terittetett reá, mely a járás kelés által lassan összekötődvén, többször felujitatott, ez által egy pár év mulva igen szép, sima és egyszersmind meglehetős szilárd felszet állott elő. A munka jobbadán közmunka erővel eszközöltetett s az ut állapota most már kielégitőnek mondható, holott hajdanában a társzekerek nedves őszi időben alig vergődtek a fenekétlen sárban 5—6 nap alatt Szegedről Temesvárra.

A fentartásra fordított kövecs Arad tájáról kerül a Marosfolyóból s onnan hajókon szállittatván a Maros partján különösen e czélra fennálló kirakó helyekig, tengelyen vitetik tovább Temesvár és Szeged felé. A vizi szállitás közép távola $8\frac{1}{4}$, a szárazon szállitásé pedig Torontálban $2\frac{1}{4}$ m. f., Temes megyében 8 mértföld. A Szeged város által vámolt és

fentartott nagy Tiszahajóhíd- és két kisebb ártérhidon kivül van még ez utvonalon: 15 boltozott híd, melyek legjelesbbike a Marosfolyó két hólt ágán álló 49, illetőleg 22 öl hosszu két híd; azután 33 áteresz.

A közvetlen felügyeletet 5 utmester teljesíti, s ezek alatt áll 30 utkaparó, amazok hatásköre tehát egyenként $2\frac{3723}{4000}$ m. földre, ezek 1952 ölre terjed.

Noha ez ut a szeged-temesvári vaspálya létesülése után kereskedelmi jelentőségéből sokat vesztett, mindazáltal még nagy mérvben közvetiti az évenként több százezer mérőre felmenő gabonaszállitást, mely nem csak Makó, illetőleg Kis-zombortól Szeged felé, hanem Nagy-Szentmiklós tájáról Csanád, Billét, Perjámos és Temesvár felé veszi folyását. További fennállása és gondos ápolása ezeknél fogva minden figyelmet érdemel.

XVIII. A bezdán-nagykikinda-lovrini államut.

A bezdáni dunagőzhajózási állomásnál kezdődik, azontúl Zombort, Szenttamást, Ó-becsét és Nagy-Kikindát érinti s Lovrinban a temesvár-szegedi államutba szakad.

Hossza $25\frac{196}{4000}$ mértföld.

Ebből esik

Bácsbodrog megyébe:

342 öl kongótégla-ut (Bezdán mellett)

2,168 „ kövecs ut (Bezdánon túl), végre

54,651 „ csinálatlan ut s így

összesen: 57,161 öl = $14\frac{1162}{4000}$ m. f.

Torontál megyébe:

2,645 öl kongó tégla ut,

13,656 „ porondozott töltés és

18,734 „ még egészen csinálatlan ut

összesen tehát: 35,035 öl = $8\frac{3093}{4000}$ m. f.

Szerkezetét illetőleg tehát van ez utvonal mentén:

2,987 öl kongótégla ut,

2,168 „ kövecsut,

6. kép

Fest Vilmos írásának idézett oldalai



7. kép

„Magyar ország áll. és orsz. utjait, vaspályáit és főfolyóit ábrázoló térképe", 1865. A Fest Vilmos munkájához fűzött térkép



8. kép

„Magyar ország áll. és orsz. utjait, vaspályáit és főfolyóit ábrázoló térképe", 1865. A Fest Vilmos munkájához fűzött térkép részlete a Bánáttal

Pályához kötve

Számos próbálkozás, kísérlet után megjelent egy új közlekedési eszköz, ahol a járművek egy sima, állékony pályán haladtak, ahol nem voltak már kátyúk, és néhány csepp eső és egy marék por nem változtatták át az utat járhatatlan pokollá. Megszületett a vasút.

A vasút egy pályához (kényszerpálya) kötött közlekedési rendszer. A járműnek szigorúan a pályán kell haladnia. Csak a rajzfilmekben és a viccekben szokott a mozdony elkalandozni a vasút melletti rétekre, dombokra. A járművek vas-, később acélsíneken gördülnek, különlegesen kialakított, nyomkarimás kerekeken. A nyomkarima szavatolja, hogy a kerék ne csússzon le a sínről. Mivel a vaskerekek vaspályán gördülnek, közöttük nagyon kicsi a súrlódás. A vasút nagy előnye, hogy kiválóan alkalmas nagy tömegű, rendszeres személy- és áruszállításra, az időjárástól nagymértékben független, önköltsége pedig kedvező. Kiépítése sem igényel különösen nagy területet.

A vasúti pálya megfelelően alátámasztott két sínből, a földműből és a műtárgyak határáig tartó területből áll, hozzátartoznak a megfelelő építmények is. A vasútvonal, meghatározás szerint két vagy több földrajzi helyet vágánnyal összekötő vasúti létesítmény.

A vasút, mint általános fogalom nemcsak a pályát, hanem a gördülő anyagot is (vontató és vontatott járművek), valamint az üzemeltetőt is jelenti.

A továbbiakban sokszor fogunk találkozni az alépítmény fogalmával, és ezzel az elnevezéssel. Az alépítmény alatt a pályatestnek az ágyazat alatti, rendszerint helyi anyagokból, talajból készült teherviselő szerkezetét értjük. Általánosabb használatban azoknak az állandó létesítményeknek a gyűjtőfogalma, amelyek a vasútnak és a hozzákapcsolódó közúti közlekedésnek alapfeltételeit, a közlekedési pálya térbeli elhelyezését, a közlekedésből származó erőhatások felvételét, az éghajlati hatások elleni védelmet, a pályát érintő vízfolyások el- és átvezetését megvalósítják. Idetartoznak a földművek, alagutak, árkok, szivárgók, védművek, átereszek, hozzájáró utak, útátjárók, peronok, kerítések.

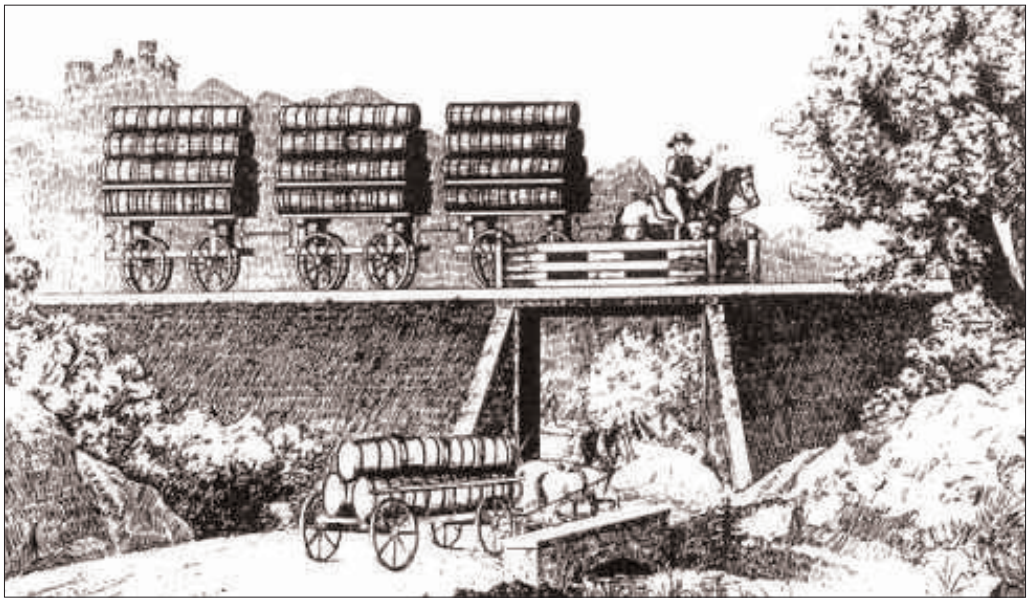
Aki A-t mond, mondjon B-t is, következik a kérdés: ha van alépítmény, kell lennie egy felépítménynek is. Ez a fogalom vajon mit takar? A vasúti felépítmény a vasúti pályának az alépítmény-korona (az alépítmény legfelsőbb része) fölött elhelyezkedő része, és az ágyazatot, az aljakat, a síneket és a sínleerősítési elemeket foglalja magában. Rendeltetése, hogy rugalmas, egyenletes alátámasztást biztosítson a járműveknek, és az ágyazaton keresztül csak olyan nyomást adjon át az alépítménynek, amelyet az káros elváltozás nélkül elbír. Mielőtt olvasóm leteremtene a sok fogalommeghatározásért, még csak az ágyazatét adnám meg. Tehát: az ágyazat a felépítménynek azon része, mely a járműterhelést a sínekről az aljakon keresztül, megosztóan és rugalmasan csillapítva, az

alépítményre viszi át. Anyaga zúzottkő, de alárendelt vonalaknál lehet kavics, homokos kavics vagy teljesen kiégett szénsalak. A temesközi vasútvonalaknál mindegyik anyaggal találkozni fogunk.

Már sínen, de még lóerővel

Az első síneken haladó járművekről a XVI. század óta van tudomásunk. Az emberek megpróbálták elkerülni, hogy a járgányok kereke a földbe süppendjen. Hasonlóan történhetett, mint amikor mi vizenyős talajú rétre hajtunk, azán a gépkocsi kereke alá deszkákat próbálunk tenni, hogy kikapaszkodjunk a sárból. Egyszerű a következtetés: ha most az egész úton fagerendát építenénk a kerék alá, akkor megoldanánk a problémát, már nem ragadnánk a sárba. Ilyen következtetés során fedezhették fel a sínen való járást. Ezek a „sínek" egyáltalán nem hasonlítottak a ma ismertekhez. Fából készítették őket, és a járgány kerekei sem voltak nyomkarimásak. Az első síneket bányákban a csillék közlekedésénél használták. A berlini Műszaki Múzeumban őriznek egy, a tájainkról, a brádi aranybányából származó sínen közlekedő csillét.

A fasínekre később, a tartósság meghosszabbításának céljából, vasakat erősítettek. Voltak vályús sínek, melyekben a kerekek haladtak, és volt olyan sín is, melyet a hornyolt kerék mintegy „meglova-



9. kép

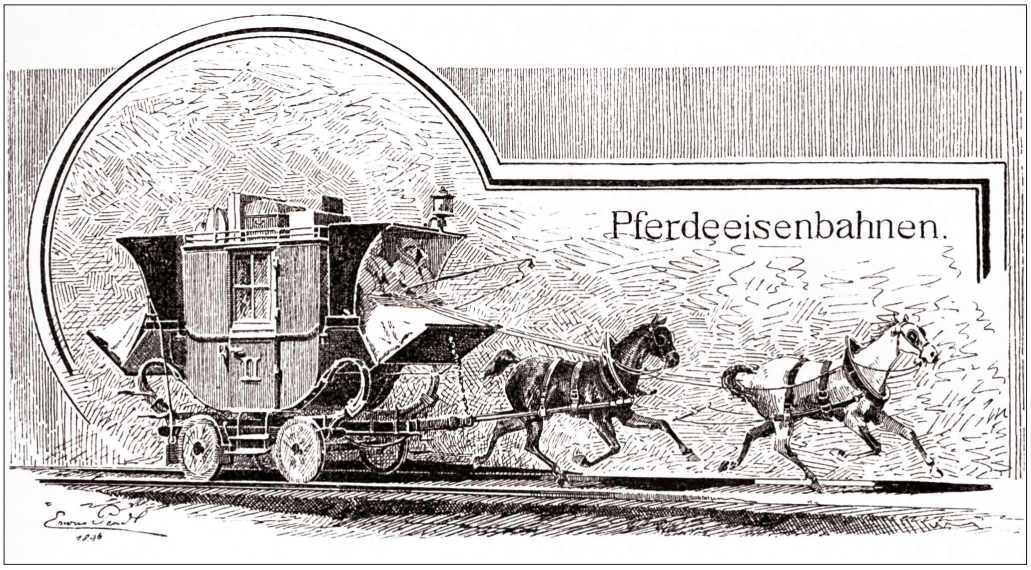
A kép a vasút előnyét szemlélteti: rajta két ló háromszor annyi terhet képes vontatni, mint úton

golt". Később megjelentek az öntöttvasból készített, szögvas keresztmetszetű sínek (John Curr, 1780-as évek), ezek azonban nagyon törékenyek voltak. Néhány esztendőre rá, 1789-ben William Jessop megalkotta a mai vasúti sínre már nagyon hasonló gombafejű sínprofilt. Ezeket a síneket talpfákra rögzítették. Az első hengerelt síneket John Berkinshaw kísérletezte ki 1820-ban. A ma is használatos, szélestalpú sín (1830) feltalálója az amerikai Robert Livingstone Stevens (1787–1856). Amerikában akkor még nem voltak megfelelő vasüzemek, ezért Angliában kellett őket legyártani. Ezt a széles talpú, gombafejű síntípust Európában a brit Charles Blacker Vignoles (1793–1875) mérnök alkalmazta először, 1836-ban. Azóta nevezik Vignole-típusú sínnek.

A síneken a járműveket ember vagy ló vontatta. Nagy haladást ért el a közlekedés a vasúti sínek bevezetésével. Télvíz idején nem süllyedtek kerékagyig a szekerek, biztos, sokkal gyorsabb és kényelmesebb volt az utazás, egy ló pedig a szekereken való áruszállításhoz képest most a régi teher többszörösét volt képes vontatni.

Az első közforgalmú lóvasutat, a „Surrey Iron Railway"-t Nagy-Britanniában létesítette William Jessop mérnök 1803-ban. Croydon és Wandsworth között közlekedett.

A kontinensen a 1827. jún. 30-án adták át az első lóvasutat Saint Étienne franciaországi tartományban. Másodikként a kontinensen, Ausztriában építettek lóvasutat 1825-től 1832-ig, Budweis–Linz–Gmunden között.



10. kép

A Habsburg Birodalom első lóvasútjának (Linz és Budweis között) I. osztályú kocsija, a Hannibal (Erwin Pendl metszete 1896-ból, Strach monográfiájában)

A vasút fő célja a Salzkammergut sóbányáiban kitermelt fehér aranyat eljuttatni Csehország és a német országok (a Szász Királyság és a tucatnyi német fejedelemség) felvevőhelyeire.

A kocsik fából ácsolt hosszgerendákon közlekedtek, a kerekek a gerendák felső oldalára szerelt laposvas „sínen" gördültek. A nyomtáv kissé eltért a később szabványosítottól: 3′ 6″, azaz 3 osztrák lábat és 6 hüvelyket tett ki (1106 mm). A sószállításra külön sószállító kocsikat terveztek.

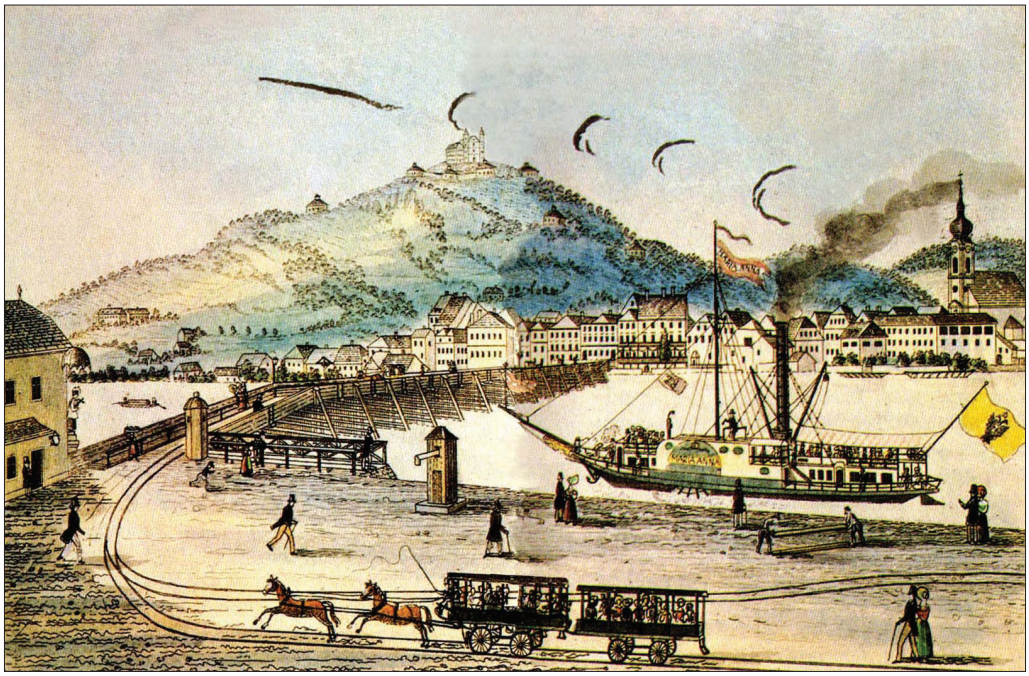
Vízszintes pályán két, egymás után nyergelt ló négy, utasokkal megtelt (kb. 60 utas) személykocsit vagy három-négy, egyenként 45 bécsi mázsa (2520 kg) rakományú teherkocsit volt képes továbbítani. Emelkedőkben egy pótlovat fogtak be a meglévő elé, vagy pedig kettéosztották a vonatot.

E vasútvonalnak bő irodalma van. Részletes bemutatása nem könyvünk célja, azonban – figyelembe véve, hogy e vasút a Habsburg Birodalom vasútépítkezéseinek fontos példaképeként szolgált – a következőkben néhány szép képpel lepem meg az olvasót.

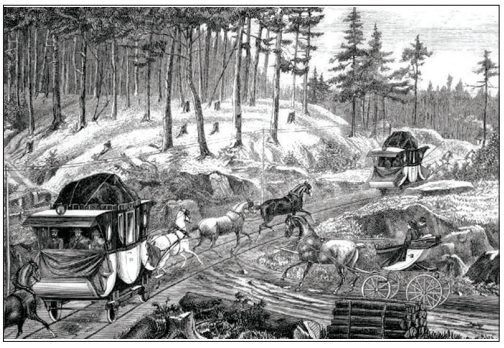


11 kép

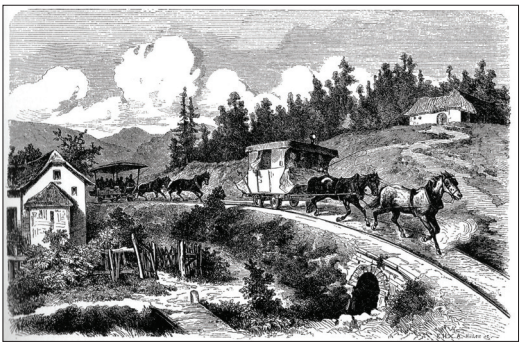
A Linz–Budweis lóvasút megnyitása I. Ferenc osztrák császár (magyar királyként szintén I. Ferenc) és Auguszta Karolina császárné részvételével 1832. július 21-én. A hátsó ülésen Mathias Schönerer (1807–1881), a Linz–Gmunden szakasz építésvezetője (A. Bayer festménye)



12. kép
A lóvasút kirándulóvonata 1840-ben, Linzben

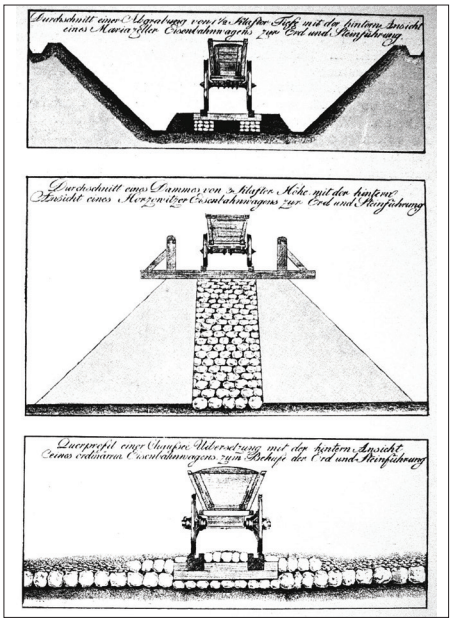


13, kép
A Linz–Budweis lóvasút első osztályú személykocsija

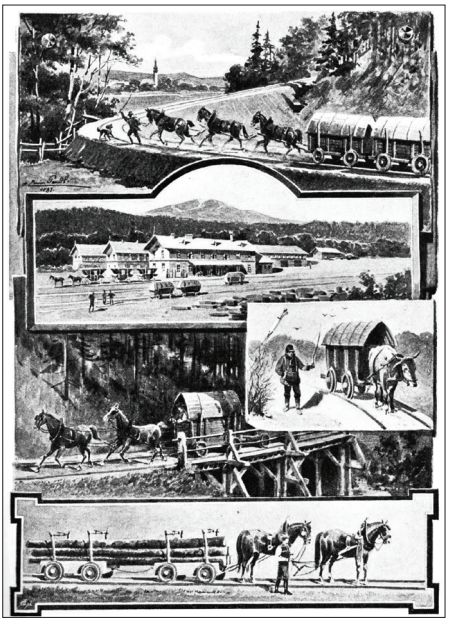


14. kép
Élénk forgalom Linz és Budweis között

Magyarországon 1827-ben függővasúttal („lebegő vasút") kísérleteztek Pest és Kőbánya között, majd 1840–1846 között megépítették a Pozsony–Nagyszombat–Szered lóvasutat, mely 1872-ig működött. Róluk a második fejezetben írok bővebben.



15. kép
A Linz–Budweis közötti, első osztrák vasút (lóvasút) keresztmetszetei bevágásban, töltésben és egy szintbeli útátjáróban (Strach)



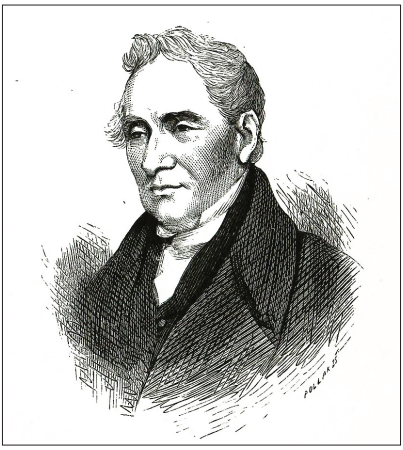
16. kép
Képek a lóvasútról

A gőzparipa

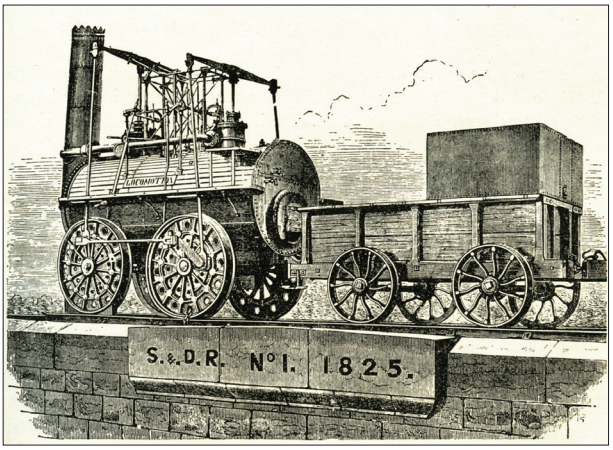
Bár még alig kezdett kialakulni a lóvontatású vasúti hálózat, a mérnökök újabb újításon törték a fejüket: adva volt a pálya, de megoldást kellett találni a „lóerők" növelésére. És megszületett a tüzet, füstöt okádó, gőzt köpő, félelmetes gőzparipa, mely elindította a vasutat XIX. századi diadalútján, és megteremtette az ipari forradalom feltételeit.

1804-ben Richard Trevithick (1771–1833) angol mérnök, feltalálónak sikerült elsőként gőzgépével hosszabb utat megtennie. A sikeres kísérlet során Pen-y-Darenből a mozdony 16 kilométeren öt teherkocsit vontatott, és 16 bátor utast szállított.

Az európai kontinens első gőzüzemű vasútját 1835. május 5-én nyitották meg Belgiumban, Brüsszel és Mechelen (franciául Malines) között. Ugyanebben az évben, december 7-én indult meg a forgalom az első németországi gőzüzemű vasúton Nürnberg és Fürst között. Franciaországban a Párizs–Saint Germain vonalat 1837-ben, Oroszországban a Szentpétervár–Carszkoe Szelo vonalat szintén 1837-ben, Ausztriában a Bécs–Floridsdorf–Wagram vonalat 1838-ban adták át a forgalomnak. Észak-Amerikában 1828-ban indították útjára az első gőzüzemű vonatot Baltimore és Maryland között.



17. kép
George Stephenson (1781–1848)



18. kép
Az első gőzmozdony, a Locomotion No. 1. (1825) egy korabeli metszeten

Az igazi technikai áttörés azonban George Stephensonhoz kötődik, aki összesen 17 kísérleti mozdonyt épített. 1825. szept. 27-én a Locomotion No. 1 nevű mozdonyával nyitották meg a világ első közforgalmú gőzüzemű vasútját Stockton és Darlington között. A vasútvonalat eredetileg lóvontatású vasútnak tervezték. George és Robert Stephenson (apa és fia) mozdonya 34 vasúti kocsit bírt el. Leghíresebb mozdonya a 42 kilométer/óra sebességgel „száguldó" Rocket volt, amellyel az 1829. dec. 6–10. között megrendezett, a Rainhill melletti versenyen elnyerte a Liverpool & Manchester Railway Company díját. Ez a mozdony már a következő száz év mozdonyainak minden lényeges jellemzőjét magán hordozta. A Liverpool–Manchester vasútvonalat 1830. szeptember 15-én adták át a forgalomnak. Ettől a naptól számítják a gőzvasutak történetét. A sikeres vállalkozás kedvet csinált a befektetőknek, és rohamos léptekkel megindult a vasutak kiépítése, mely magával hozta ezek további fejlődését, tökéletesítését is.

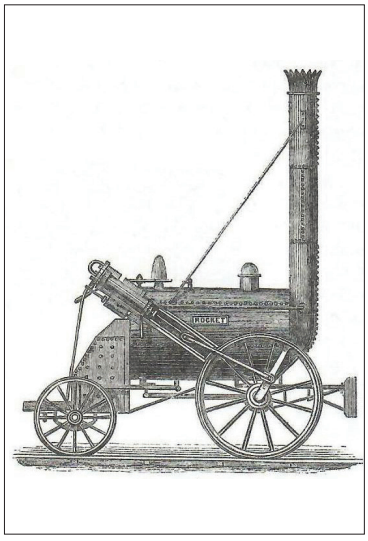
Az európai kontinens első gőzüzemű vasútját 1835. május 5-én nyitották meg Belgiumban, Brüsszel és Mechelen (franciául Malines) között. Ugyanebben az évben, december 7-én indult meg a forgalom az első németországi gőzüzemű vasúton Nürnberg és Fürst között. Franciaországban a Párizs–Saint Germain vonalat 1837-ben, Oroszországban a Szentpétervár–Carszkoe Szelo vonalat szintén 1837-ben, Ausztriában a Bécs–Floridsdorf–Wagram vonalat 1838-ban adták át a forgalomnak. Észak-Amerikában 1828-ban indították útjára az első gőzüzemű vonatot Baltimore és Maryland között.

Az első vasútvonalakat rohamosan követték a többiek is, a világ vasútépítési lázban égett: egyrészt az ipar fejlődése, a megnövekedett mobilitás nagyban igénylte a modern szállítóeszközt, másrészt

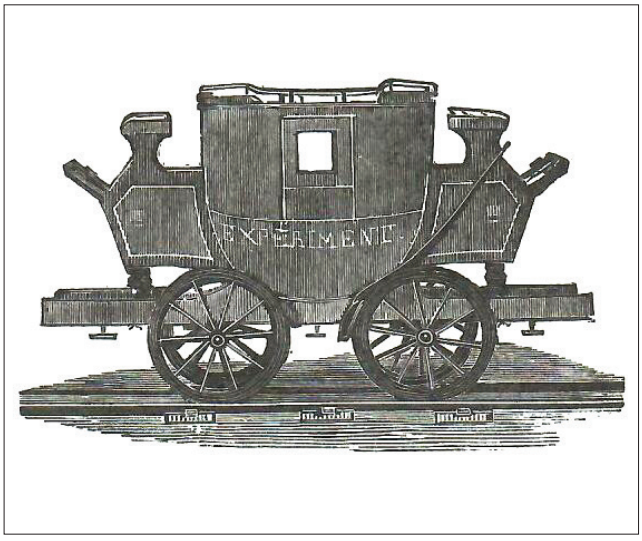
a vasútépítések nagy anyagi haszonnal kecsegtettek.

A vasúti kocsikat tehát a gőzmozdony, a „gőzparipa" vontatta. Mint neve is jelzi, hajtóerejét a gőz adja. A gőzt a mozdonyon fejlesztik fa, szén, néha tőzeg vagy fűtőolaj elégetésével. A tüzelőanyag kihasználása rossz, a gőzmozdony hatásfoka csak 6, kivételesen 10 százalék között mozgott. A túlhevített gőzt alkalmazva is csak 20–30%-os javulást tudtak elérni. Ezért, habár a gőzmozdonyok az állandó fejlesztések során elérték a tökéletességet a több mint egy évszázad után, a kort forradalmasító jármű napjainkban már csak múzeumi tárgy vagy nosztalgiavonatok vontatója.

A gőz fejlesztéséhez való fűtőanyagot és vizet a mozdonyhoz kapcsolt szerkocsiban (szerkocsis mozdony, idegen szóval tandem) vagy pedig a mozdony vázára szerelt szertartályban tárolták (szertartályos mozdony). A mozdony gőzgépe általában két, három vagy négy gőzhengerből áll. Az itt fejlesztett mechanikai munkát forgattyús hajtómű adja át az egy vagy több kerékpárnak, melyek rudazattal vannak összekötve. A gőzmozdonyok részei a következők: állókazán, hosszkazán (mely a mozdony hosszának harmadrészét adja), a tűzszekrény, ahol az égés történik, a rostély, a hamuláda, a tűzcsövek, a füstszekrény, a kémény, a gőzfúvó, a gőzdaru, a gőzszabályozó, a gőzcsővezeték, a túlhevítőberendezés, a gőzhenger, a dugattyú, a keresztfej, a dugattyúrúd, a hajtórúd, a forgattyú, a hajtó kerékpár, a kapcsolt kerékpár, a kapcsoló- vagy csatlórudak, a kapcsolt kerékpárok forgattyúi, a futó kerékpár, a tolattyú, a mozgatóelemek, a keret, melyre mindezt szerelték, valamint a hordrugó.



19. kép
A Rocket (1827)



20. kép
Az első vasúti személykocsi

A ló fara és nyomtáv

A világ vasútjainak legnagyobb része (kb. 70%-a) normál nyomtávú. A nyomtáv vagy nyomtávolság fogalom alatt a vágány két sínszálának egymástól való távolságát értjük. E távolságot a sínfejek belső élei között a vágánytengelyre merőlegesen mérik a sínfejekre fektetett érintő alatt 14 mm-re.

Az internetnek köszönhetően számos legenda kering a föld körül. Egyike ezeknek a vasúti normál nyomtáv meghatározásának a meséje. Eszerint a vasúti normál nyomtáv azért éppen 1435 mm, mert ennyi volt a római utak szélessége, melyet úgy állapítottak meg, hogy elférjen rajta két egymás mellett közlekedő harci szekér, melynek szélessége egy ló farának méretével volt azonos. Az igazság az, hogy az első angliai vasút nyomtávja még 4 láb és 6 hüvelyknyi volt (1372 mm) azon egyszerű okból kifolyóan, hogy a meglévő bányakocsikat fel lehessen használni. Az első gőzvontatású vasút építésénél (Stockton–Darlington, 1825. szeptember 27.) Stevenson már 4 láb és 8,5 hüvelykben határozta meg a nyomtávot (1435), ugyanis 2,5 hüvelykkel megnövelte azt, hogy a gőzmozdony hengereinek elegendő helye legyen. Ugyanezzel a nyomtávval építették meg az 1830-ban üzembe helyezett Liverpool–Manchester vasútvonalat is. E nyomtávot egy 1846. augusztus 18-án keltezett királyi rendelettel törvényerőre emelték.

Az első mozdonyokat Angliából szállították az európai kontinensre, ezáltal „importálták" az 1435 milliméteres normál nyomtávot is. Négy évtized múltával e nyomtávméretet az 1887. évi berni nemzetközi vasútértekezlet hagyta jóvá.

A bánáti vasutakat is normál nyomtávra építették, de számos keskeny nyomtávú vonal is épült, főleg erdei és iparvasutak. Hosszabb keskenyvágányú vasút volt a Zsombolya–Nagybecskerek vonal.

„SZÁZ VASUTAT, EZERET!”
A VASÚTÉPÍTÉSEK KEZDETEI MAGYARORSZÁGON

A Temesköz, avagy a Bánság Magyarország szerves része volt 1920-ig, tehát a nagy vasútépítések idején is. A bánáti vasutak építéstörténete része a magyar vasutak építéstörténetének. A következőkben röviden összefoglalom a magyar vasútügy történetének főbb mozzanatait, bár a fővasúti hálózatot az OÁV (egy francia tőkéscsoport által létrehozott részvénytársaság) építette ki és üzemeltette.

Az ország nem rendelkezett hajózásra megfelelő folyókkal, a Duna sok szakaszon okozott problémát, a Kazán-szoros környékén pedig gyakorlatilag hajózhatatlan volt. A belvizeken, mivel akkoriban még nem voltak gőzhajók, a hajóvontatás volt az egyedüli mód az ár ellen történő haladásban. A hajóvontatáshoz állati vagy emberi erőt vettek igénybe. Nehéz munka volt. Sokszor elítéltekkel végeztették, és az egyik legkegyetlenebb büntetésnek számított. Az országnak kevés volt a szabályozott folyója, az országutak pedig nagyon rossz állapotban voltak. Az alföldi részeken, kőanyag hiányában, legjobb esetben is folyami kavics vagy homok képezte az úttestet. Az alföldi utak kiépítéséhez messze földről kellett szállítani az építőanyagot, rossz utakon és szekerekkel ez lehetetlen volt. Az erdélyi és felvidéki utak jobbak voltak, mert helyben termelték ki az útépítéshez szükséges kavicsot és követ. Az egyedüli mód, mely az ország gazdasági fejlődését elősegítő közlekedést biztosíthatta, csakis a vasút volt. Az ország jövőbe tekintő politikusai azonnal belátták, hogy a haza felvirágoztatásának letéteményese a vasutak kiépítése. Szemük előtt voltak a nyugati példák. Így volt ez szerte a világon: „a népek, fölzavarva évezredes elvonultságukból, nyugtalan, ideges sietséggel igyekeznek a forgalom legtökéletesebb szervének, a vasútnak használatába jutni. Nemcsak egyeseknek, nemcsak az apróbb és nagyobb magángazdaságoknak, de a társadalmi és gazdasági érdekképviseletnek, az állam intéző szerveinek: kormányoknak, államfőknek is egyik legfőbb törekvésük ma a vasúthálózatnak minél kiterjedtebb, minél teljesítőképesebb kifejlesztése. Államhatalmi, hadászati, politikai, népességi és sok más érdek mind vasutat, műszakilag és üzletileg minél tökéletesebben működő vasutat

követel" – írta Képessy Árpád miniszteri osztálytanácsos 1908-ban *A magyar vasútügy története* címmel megjelent munkájában.

Az első magyarországi kísérleti vasút Pest és Kőbánya között épült meg 1827–1828 között. Ez egy úgynevezett „lebegő vasút" volt, az oszlopokra szerelt pályán gördülő kocsikat lovak vontatták. Nagy reményeket fűztek hozzá, végül nem bizonyult gazdaságosnak, pedig – figyelembe véve számos előnyét – országos hálózat kiépítésére is gondoltak, többek között egy Temesvárig érő pályára is: „Szolnoknál kiágazhatna ezen ut egy részt Debreczenre, mely Erdély s' Moldva országot Pestttel szinte összekapcsolná, a' másik ága fordulhatna Déli Magyarországnak és Bánátusnak, mely az Oláh országi, 's a' napkeletnek portékáit Szolnokon keresztül szállithatná Bécs felé, a' napnyugati Európa részeibe..." (Edvi, 1895). A 7,6 km hosszú lebegő vasút veszteséges volt (a sok fuvaros olcsóbban szállította a követ), és hamar megszüntették. A vasútról két írásban találhatunk sok érdekes adatot (Edvi, 1895 és Czére, 1957).

A magyar vasutak története szorosan összefügg az ország politikai történetével. Mint szerte a világban, Magyarországon is a vasút az ipari forradalom, a gazdasági fejlődés egyik meghatározó tényezője lett. „Az 1830–40-es években ébredő nemzeti öntudat sarkalja a nemzetet erélyes tettekre, ez ad kellő erőt a nemesség ellenállásával szemben az első »demokratikus« közintézménynek, a vasútnak megteremtésére." (Képessy Á. i. m.)

1836. május 2-án V. Ferdinánd, Magyarország királya szentesítette a vasútépítéseket és magánvállalkozásokat lehetővé tevő, 1836. évi XXV. törvénycikket, mely törvényi keretet adott az első hazai vasútépítéseknek. A törvény szerint 13 irányba



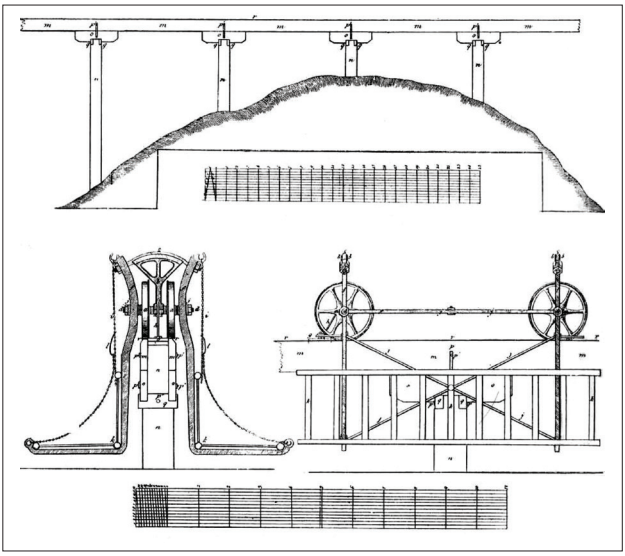
21. a. kép
Lebegő vasút Pest és Kőbánya között. A háttérben a budai Várhegy. Korabeli, színezett litográfia

építették volna ki a vasutakat, de a Bánságba még nem terveztek vaspályát. A Temesvárhoz legközelebbi állomás Aradon lett volna.

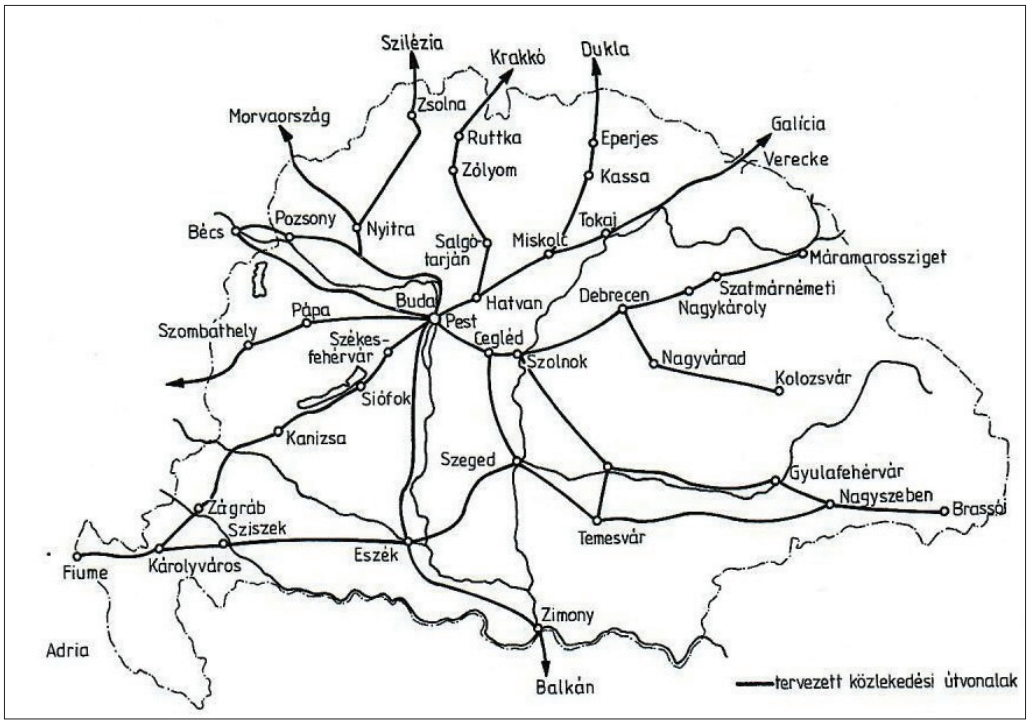
Az 1843. évi IV. törvénycikkben már szerepel egy Pest–Cegléd–Szeged–Temesvár–Nagyszeben vasútvonal megépítése.



21. b. kép
Részlet kinagyítva az előző képről



22. kép
A kőbányai kísérleti „lebegő" vasút pályája és kocsiszerkezete. Elölnézet, oldalnézet (Edvi, 1895)



23. kép

Az 1836. évi XXV. tc. által meghatározott 13 fő közlekedési útvonal

Az akkori Magyarország első, valóban állandó közforgalmú lóvasútja Pozsony és Nagyszombat között 1840–46-ban épült meg (lóvasútként 1872-ig üzemelt).

A pozsony–nagyszombati lóvasútról a hajdanvolt haza déli részén elég keveset tudunk, ezért úgy hiszem, érdemes néhány sort áldoznom bemutatására.

A Linz–Budweis lóvasút példáján felbuzdulva G. W. Walterskirchen osztrák báró és Dezasse Ferenc (1786–1872) francia származású magyar gróf a Helytartó Tanácstól engedélyért (koncesszióért) folyamodtak egy lóvasút építésére és üzemeltetésére. 1838. január 22-én megalapították a „Pozsony–Nagyszombat Első Magyar Vasúttársaság"-ot. Az előmunkálatokra az osztrák Mathias Schönerer mérnököt, az első osztrák lóvasút Linz–Gmunden szakaszának megépítőjét kérték fel. A koncessziót 1839-ben kapták meg. A tervezést és az építés vezetését a tehetséges Hieronymi Ferenc Ottó mérnökre bízták. A Duna mappációjával foglalkozó, kitűnő magyar mérnök kiváló szakemberekkel dogozott, többek között Lechner Gyulával, a Temesváron született Reitter Ferenccel, Rauschmann Gusztávval, Perleberg Gusztávval és az angol Charles Bactge-dzsal. A vasút a pozsonyi Koronázási-dombtól indult, és a Nagyszombaton épített állomásra futott be.



24. kép

A Pozsony–Nagyszombat lóvasút pozsonyi állomása korabeli, színezett litográfián



25. kép

A Pozsony–Nagyszombat lóvasút nagyszombati állomása (korabeli kőnyomat)

A 6,5 német mérföld (49,449 km) hosszú vasúti pálya a Kis-Kárpátok tövében lévő sík területen vezetett, a legnagyobb emelkedő nem lépte túl a 3,1 ezreléket, mégis szükség volt nagyobb földmunkákra (8–10 m magas töltések). Előre nem látott problémát jelentettek a Kis-Kárpátokból alázúduló patakok, melyek sokszor elmosták a töltést.

A pályát már úgy építették meg (bár egy kicsit szélesebb, 1450 mm volt a nyomtáv, mozdonyüzemre előírt legkisebb ívsugarak), hogy később könnyen át lehessen majd állni a gőzvontatásra. A terhelést azonban még lóvontatásra tervezték, max. 0,5 tonna tengelynyomást engedélyeztek.

A lóvasút első, Pozsony és Szentgyörgy közötti, 14 km hosszú szakaszát 1840. szeptember 27-én nyitották meg.

Az építési munkákra két évet irányoztak elő, de a telekkisajátítások vontatottsága, az anyagbeszerzési gondok, a részvényekkel való spekulációk gátolták a határidő teljesítését. A pénzhiány is egy időre a munka leállásához vezetett. A vasútépítés elé a modoriak ellenszegülése gördített nagy akadályt. Történt ugyanis, hogy miután a pálya már elérte Bazin kisvárost, Modor polgárai meggondolták magukat, és tiltakoztak a vasút építése ellen. A városka vezetősége azt állította, hogy a vasút erkölcstelenséget és bűnt terjeszt, és ők bizony nem engedik be a városba. A tárgyalások nem vittek eredményre, nem volt mit tenni, a társaság új nyomvonalat terveztetett, mely déli irányban elkerülte a települést. Modor állomást is kihagyták a tervezetből.

Elbocsátották a munkásokat és a műszaki szakembereket. Hieronymi is elment. Újabb részvények kibocsátásának és a Rothschild-bankház kölcsönének köszönhetően, Hieronyminek az építkezésre való visszahívásával folytathatták a munkát, és 1846. június 1-én a pálya elérte tervezett végpontját, Nagyszombatot. Az állomás ünnepélyes megnyitóját 1846. december 11-én tartották meg. A részvénytársaság elhatározta, hogy vasútját 15 kilométerrel, Szeredig meghosszabbítja. Egy év múlva e szakaszt is átadták a forgalomnak. Az első magyarországi lóvasút összesen tehát 64 kilométer hosszúra „sikeredett".

A személyvonatokat a hortobágyi pusztán tenyésztett gyorsfutású, a teherkocsikat az ún. stájer lovak vontatták. Az előbbiek legfeljebb 4, az utóbbiak 6 évig voltak szolgálatban A kivénült lovakat elárverezték. Egy-egy ló kétnapos műszakban vontatta a kocsikat, a harmadik napon pihent.

Előírták, hogy egy pár ló legfeljebb öt teherkocsit vagy két személykocsit továbbíthat. A lovakat maximum negyven kilométer megtétele után a váltóállomásokon váltották. A vonalon 118 ló teljesített szolgálatot: 54 ló teherkocsikat, másik 54 pedig személykocsikat húzott. A vonatok a két város közti távot nagyjából három óra alatt tették meg. Egy-egy személy- és teherkocsi tömege 20-20 mázsa, a személyvonatok hasznos terhe 18 mázsa, a teherkocsik esetében 60 mázsa volt. A személykocsik, más európai lóvasutakhoz hasonlóan, utánozták a szekerek vagy társaskocsik formáját. A részvénytársaság

20 személy- és 100 teherkocsit szerzett be. Naponta két vonatpár közlekedett. Személyenként és mérföldenként első osztályon 15, másodikon 10, harmadikon pedig 5 krajcárt kóstált egy jegy. Az áruforgalom díjszabásai: fontonként és mérföldenként 2, illetve 2,5 krajcár.

A vasút gazdaságilag a kiegyezést követően volt a legjövedelmezőbb: 20 személy- és 157 kocsit üzemeltettek, több mint száz ló vontatta a vonatokat. A személyvonatok átlagsebessége elérte az óránkénti 16 kilométert, a tehervonatoké pedig a 8 kilométert óránként.

Most már a modoriak is szánták-bánták meggondolatlanságukat, és kérvényekkel bombázták a vasúttársaságot, hogy mégis vigye be a vasutat a városba. A társaság meg sem hallgatta őket.

Bár a tervezéskor figyelembe vett forgalomnál szokatlanul nagyobb személy- és áruforgalom bonyolódott a vasúton, a társaság mégsem tudta kiheverni a tetemes befektetést, melyet nagyban növelt az előre nem látott munkálatokra fordított plusz költség (a Kis-Kárpátok lejtőiről lezúduló torrens jellegű árvizek, az elmosott töltések, átereszek újjáépítése, a megrongált hidak kijavítása). A csőd elkerülése végett a részvényesek úgy döntöttek, hogy eladják vasútjukat a Vágvölgyi Vasút részvénytársaságnak, mely azonnal megkezdte a vaspálya átalakítását gőzvontatásra.

A lovak 1872. október 10-én fejezték be végleg „pálya futásukat". 1873 májusában már a szenet faló, tüzet prüszkölő, füstöt okádó vasparipák vették át helyüket.

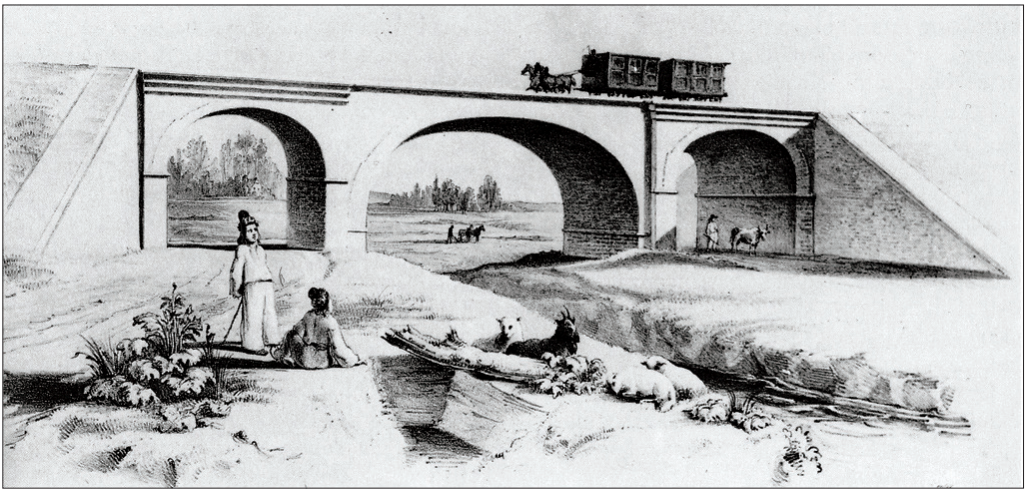
A lóvasút pozsonyi állomása, melyet nagy valószínűséggel a híres építészfamília tagja, id. Feiler Ignác pozsonyi építőmester épített, vagy építésénél részt vett, eredeti formájában áll napjainkban is.

Habár e lóvasút megépítésekor Európa nyugati részén már eldőlt, hogy a jövő a gőzmozdonyoké, az országban még elég nagy és erős volt azok tábora, akik a lóvasutak mellett kardoskodtak (egyik szószólójuk maga Deák Ferenc, a haza bölcse). Indoklásuk szerint a mozdonyokat és a hevítésükre szükséges szenet drága pénzért külföldről kell behozni, az ország ipara sem elég fejlett, az utazóközönség és az árumennyiség sem éri el a nyugati országokéit, nincsenek nagyon népes városok, hogy lakosainak utazása és áruszállítása hamar visszatérítse a befektetett tetemes tőkét és kamatokat, az ország külföldi hitelekre szorulna. Nagy súlya volt annak a ténynek is, hogy az ország nem rendelkezett szakemberekkel és szakszemélyzettel. Mint a következőkben látni fogjuk, kezdetben a Habsburg Monarchia osztrák részébe is Franciaországból importálták a szakembereket, mérnököket, még a vezérigazgatókat és szakigazgatókat is. A lóvasút pártolói azzal érveltek, hogy a lóvontatású vasúthoz a kiváló magyar lótenyésztés képes biztosítani a kellő „lóerőt", a lovak gondozásának is megvannak a hazai szakemberei, a lovak táplálékát is itthon szerezhetik be, támogatva ezzel a hazai mezőgazdaságot. Fontos érvük volt, hogy a haszon nem vándorol ki idegenbe, az ország tőkeellátottságát gyarapítja. Az idő „vaskereke" azonban már

a síneken csattogott, és keresztülhúzta a fent felvázolt, amúgy logikus érvelést.

A magyar lóvasút (melyet manapság szlováknak állítanak be) tervezőjéről és a munkálatok vezetőjéről is érdemes néhány szót szólnom, hisz munkásságának egy időszakát itt, a Bánátban fejtette ki. Hieronymi Ottó Ferenc Győrben született 1803-ban. Tanulmányait a pesti Institutum Geometricumban végezte. A tehetséges mérnök a kor neves vízügyi szakembereivel: Huszár Mátyással, majd 1827-től Vásárhelyi Pállal együtt tevékenykedett a Duna-mappáció (felmérés) emberpróbáló, bonyodalmaktól sem mentes (az Al-Duna jobb partja még Törökország része volt, és többször is a méréseket végző mérnökökre és munkásokra lőttek) munkálataiban. Angliai tanulmányútja idején (1833–34) Vásárhelyi Pált helyettesítette az al-dunai felmérésnél és térképezésnél, majd rövid ideig a szintén nagynevű vízügyi szakember, Lányi Sámuel munkatársaként dolgozott a Tisza-felmérésnél. 1835-től az Al-Duna-szabályozással megbízott Vásárhelyi Pál utódaként a Duna-térképezést vezette. 1847-ben a Nyitra folyó szabályozásának munkálatait irányította, s mint fennebb láttuk, az első magyarországi, még lóvontatású vasútvonalat is ő tervezte és építette 1844–47 között. Az itt szerzett vasútépítési tapasztalatait a Magyar Középponti Vasút Pest–Szolnok közötti szakaszának tervezésénél kamatoztatta (1847). 1848–49-ben Görgey Artúr hadtestében teljesített hadmérnöki szolgálatot. A forradalom elfojtása után az osztrákok fogságra ítélték. Életének a fogság alatt szerzett betegség vetett véget. Budán távozott szerettei és tisztelői köréből 1850-ben. Még sokat tehetett volna hazája felvirágoztatásáért.

Fia, Hieronymi Károly fényes karriert futott be. Volt Mikó Imre közmunka- és közlekedésügyi miniszter titkára, belügyminiszter, kereskedelemügyi miniszter,



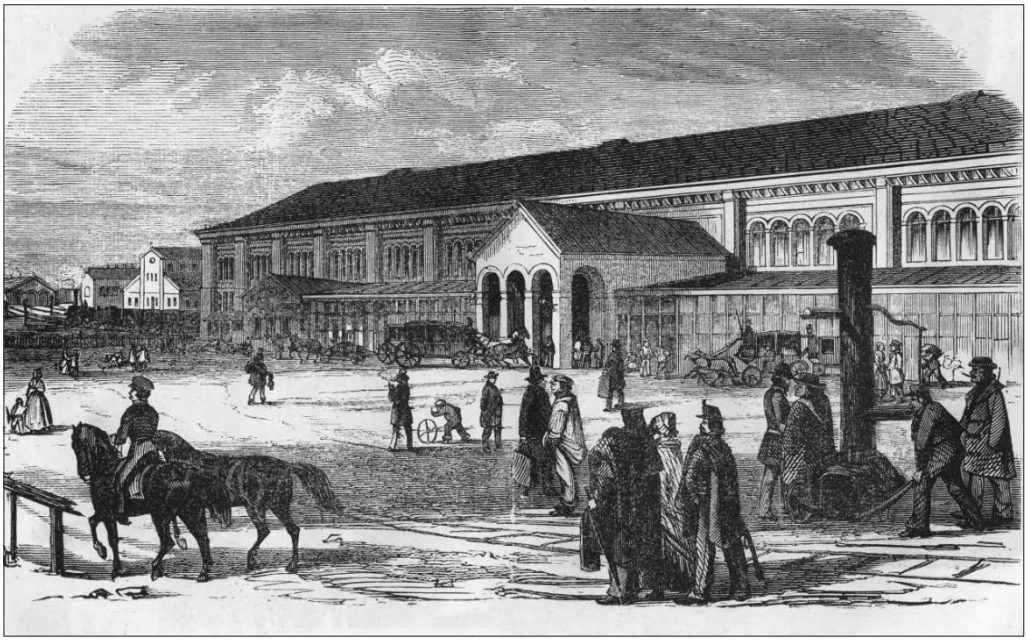
26. kép

A Pozsony–Nagyszombat lóvasút hídja Gerencséren (korabeli kőnyomat)



27. kép

Az első magyarországi gőzüzemű vasutat Pest és Vác között építették. A kép a vasút 1846. július 15-én tartott ünnepélyes megnyitóját ábrázolja



28. kép

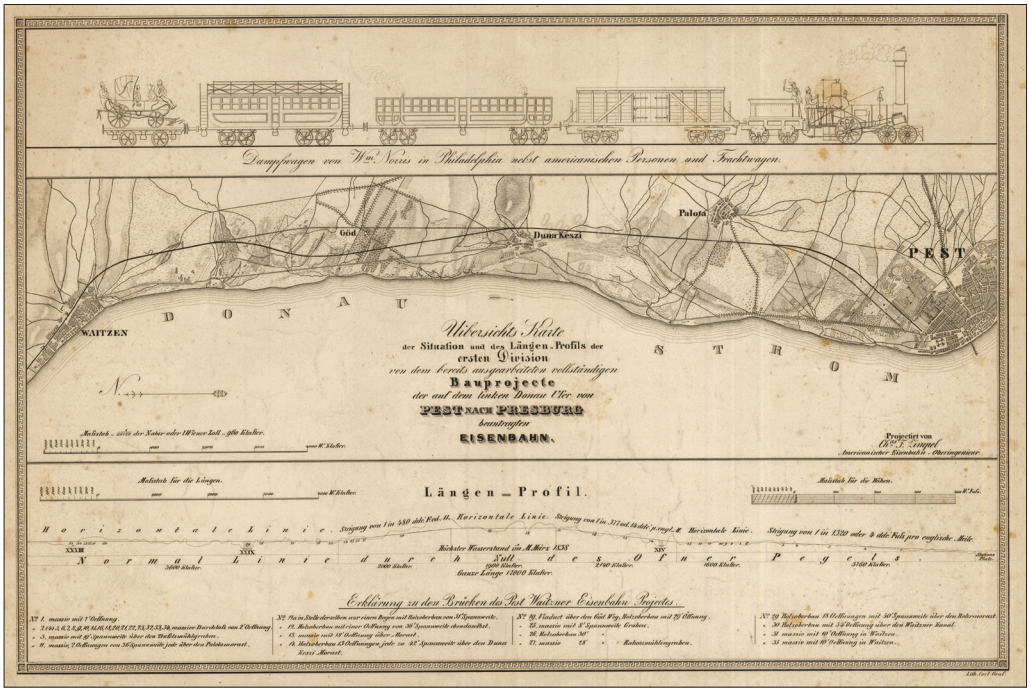
Az első pesti indóház, a mai Nyugati pályaudvar helyén (fametszet a Vasárnapi Újságban)

közmunka- és közlekedésügyi államtitkár. Számos közhivatalt töltött be, és mindenhol maradandót alkotott. 1882-től lemondott közhivataláról, és elfogadta a szabadalmazott osztrák–magyar vasúttársaság (volt OÁV) vezérigazgatói tisztét, melyet tíz éven keresztül viselt. Tevékeny szerepet vállalt a vasúttársaság bánáti vonalainak korszerűsítésében, működésének fejlesztésében, 1883-tól a szabadalmazott osztrák-magyar államvasút társaság (OMÁV) államosításában. A vasutak területén számos reformot vezetett be. Másik bánsági kötődése: a Deák Ferenc vezette Szabadelvű Párt színeiben a zsombolyai választókerületet képviselte az országgyűlésben.

Az első magyarországi gőzüzemű vasutat Pest és Vác között adták át 1846. július 15-én. Építtetője a Magyar Középponti Vasút részvénytársaság volt. „Innen számítandó Magyarország közgazdasági élete is. A lüktetően meginduló forgalmi élet mind sebesebb rohanásban feldönt mindent, ami szabad, száguldó mozgásának útjában van.

Ledönti a gazdasági és forgalmi élet főakadályait is: a magyar nemesség maradiságát és előjogait" – írta Képessy Árpád fentebb idézett művében. A Pest–Vác vasúton szolgáló három mozdony, a Pest, Komárom és Hont később Temesvárra került.

Petőfi Sándor lelkendezve írt a gazdasági és társadalmi fejlődés, a kultúra terjeszté-



29. kép

A Pest–Vác vasútvonal általános nézete és hossz-szelvénye

sének e meghatározó eszközéről Vasuton című versében: „Száz vasútat, ezeret! / Csináljatok, csináljatok! / Hadd fussák be a világot, / Mint testet az erek. // Ezek a föld erei, / Bennök árad a müveltség, / Ezek által ömlenek szét / Az életnek nedvei."

Egy évre rá már a 99 kilométer hosszú Pest–Szolnok szakasz is elkészült.

Magyarországot is elérte a vasútépítési láz. Egyre-másra készültek a jobbnál jobb vasútépítési tervek. Eleinte magántársaságok építkeztek, habár mind több államférfi, a vasút gazdaságfejlesztési előnyeit ecsetelvén, állami vasutak építését szorgalmazta.

Széchenyi István javaslata



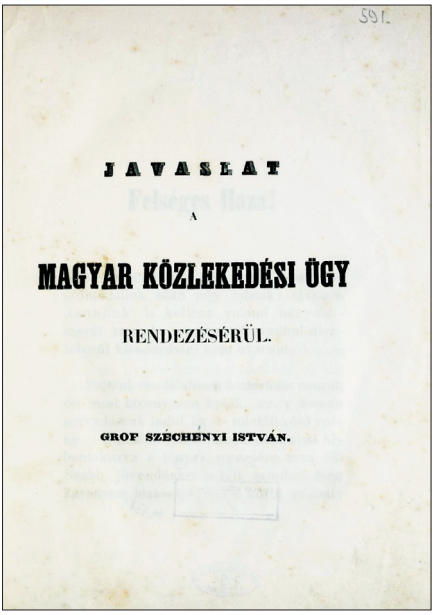
30. kép
Gróf Széchenyi István. Schoefft József festménye apjának, Ágostonnak eredetije után, 1836

Széchenyi István 1848-ban, az országgyűlésen tett előterjesztést, javaslatot a közlekedés fejlesztésének ügyében. A Javaslatot könyv formájában Pozsonyban adta ki 1848. január 25-én, Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezésérül címmel. Ebben a vasúti hálózat központjául az ország fővárosát, Budapestet jelölte ki. A nagyon átgondolt hálózatterve szerint épült ki később az ország vasúti hálózata. A javaslat négy fővonalat, négy mellékvonalat és szintén négy szárnyvonalat foglalt magában. Temesvárt az arad–temesvári szárnyvonal kapcsolta volna a fővonalba.

A főrendek nagyobb része ellenzésének dacára a Javaslatot az 1848. XXX. tc. törvényerőre emelte.

A törvénycikk első paragrafusa felhatalmazta a felelős minisztériumot, „hogy a készülőben levő vasutak s megkezdett vízszabályozásoknak, ha és a mennyire azok a közkereskedést előmozdítják, lehető folytatásához s befejezéséhez segédkezet nyujtson, s a közállomány befolyását ezekre nézve biztosítsa".

A 2. § szerint „a még meg nem kezdett vaspályavonalokon egyes társulatok által netalán tett felmérési s előmunkálati költségek kárpótlása iránt a felelős minisztérség – fentartván azokra a közállomány építkezési jogát – lépjen egyezkedésre, a terjessze helybenhagyás végett a közelebbi törvényhozás elibe".



JAVASLAT

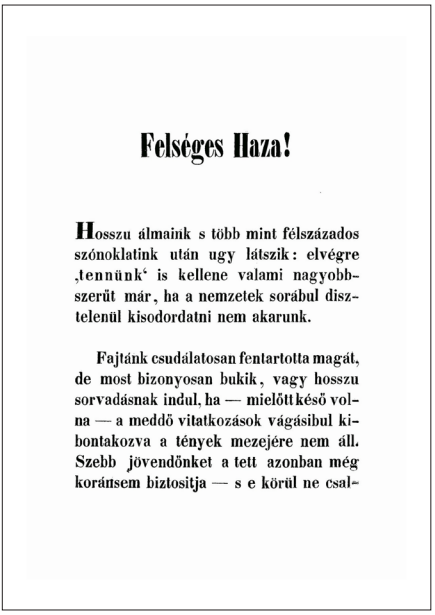
A

MAGYAR KÖZLEKEDÉSI ÜGY

RENDEZÉSÉRŰL.

GROF SZÉCHENYI ISTVÁN.

31. kép
A Javaslat... címlapja

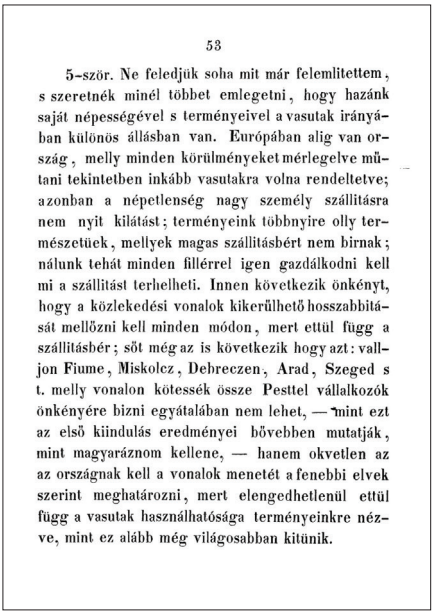


Felséges Haza!

Hosszu álmaink s több mint félszázados szónoklatink után ugy látszik: elvégre ‚tennünk' is kellene valami nagyobbszerüt már, ha a nemzetek sorából disztelenül kisodordatni nem akarunk.

Fajtánk csudálatosan fentartotta magát, de most bizonyosan bukik, vagy hosszu sorvadásnak indul, ha — mielőtt késő volna — a meddő vitatkozások vágásibul kibontakozva a tények mezejére nem áll. Szebb jövendönket a tett azonban még koránsem biztositja — s e körül ne csal-

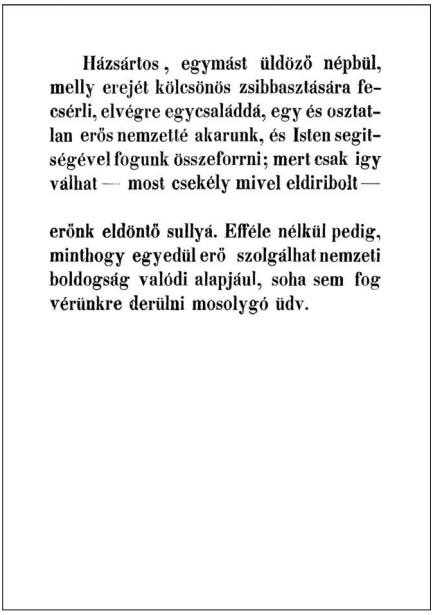
32. kép
A Javaslat bevezetőjének első oldala



53

5-ször. Ne feledjük soha mit már felemlitettem, s szeretnék minél többet emlegetni, hogy hazánk saját népességével s terményeivel a vasutak irányában különös állásban van. Európában alig van ország, melly minden körülményeket mérlegelve mütani tekintetben inkább vasutakra volna rendeltetve; azonban a népetlenség nagy személy szállitásra nem nyit kilátást; terményeink többnyire olly természetüek, mellyek magas szállitásbért nem birnak; nálunk tehát minden fillérrel igen gazdálkodni kell mi a szállitást terhelheti. Innen következik önkényt, hogy a közlekedési vonalok kikerülhető hosszabbitását mellőzni kell minden módon, mert ettül függ a szállitásbér; sőt még az is következik hogy azt: valljon Fiume, Miskolcz, Debreczen, Arad, Szeged s t. melly vonalon kötessék össze Pesttel vállalkozók önkényére bizni egyátalában nem lehet, — mint ezt az első kiindulás eredményei bővebben mutatják, mint magyaráznom kellene, — hanem okvetlen az az országnak kell a vonalok menetét a fenebbi elvek szerint meghatározni, mert elengedhetlenül ettül függ a vasutak használhatósága terményeinkre nézve, mint ez alább még világosabban kitünik.

33. kép
Javaslatában gróf Széchenyi István a vaspályák létesítése mellett érvelt



Házsártos, egymást üldöző népbül, melly erejét kölcsönös zsibbasztására fecsérli, elvégre egycsaláddá, egy és osztatlan erős nemzetté akarunk, és Isten segitségével fogunk összeforrni; mert csak igy válhat — most csekély mivel eldiribolt —

erőnk eldöntő sullyá. Efféle nélkül pedig, minthogy egyedül erő szolgálhat nemzeti boldogság valódi alapjául, soha sem fog vérünkre derülni mosolygó üdv.

34. kép
Elgondolkoztató Széchenyi István megjegyzése



35. kép

Széchenyi István vasútépítési javaslata híres, 1848-ban kiadott Javaslat... című könyvéből

A 3. § kimondja: a „ministerium felhatalmaztatik: hogy Budapestből, mint a haza szívéből a határszélekig irányzandó 6 új vaspályavonalokat, előleges műtani megvizsgálás után, s különösen országos szempontból, figyelmezve a helyi körülményekre is, tervezzen, s ha lehetséges ezen irányokban a munkát, különösen pedig Fiume felé, tettleg is, idővesztés nélkül, megkezdesse".

A fenti célokra a törvény felhatalmazta a minisztériumokat, hogy vasútépítésekre államilag biztosított alapot hozzon létre 8 millió forintnyi értékben.

A sík vidékeken, ahol alig vagy egyáltalán nem voltak kiépített utak, a kőanyag magas szállítási költsége miatt az útépítés a vasútépítés költségeivel lett volna nagyjából egyenlő. Figyelembe véve viszont azt a tényt is, hogy akkortájt a vasúti szállítás a közúti szállítási költségek 1/2…1/6-át tette ki, természetes, hogy a gazdaságossági számítások a vasútépítések mellett szóltak.

1848-ban, a szabadságharc idején az ország vasúthálózatának hossza 243 km volt, amelyből 180 km volt gőzüzemű.

AZ ORSZÁG VASÚTI POLITIKÁJA 1850-TŐL AZ 1867-ES KIEGYEZÉSIG

Láttuk, hogy a reformkorszak, majd a rövid magyar függetlenség alatt nagyszerű tervek születtek a magyar vasúthálózat kiépítésére. Kossuth Lajos és Széchenyi István vasútépítési terveinek alapeleme a magyar függetlenségi gondolat volt.

1848-ban, a szabadságharc idején az ország vasúthálózatának hossza 243 kilométer volt, amelyből 180 kilométer gőzüzemű.

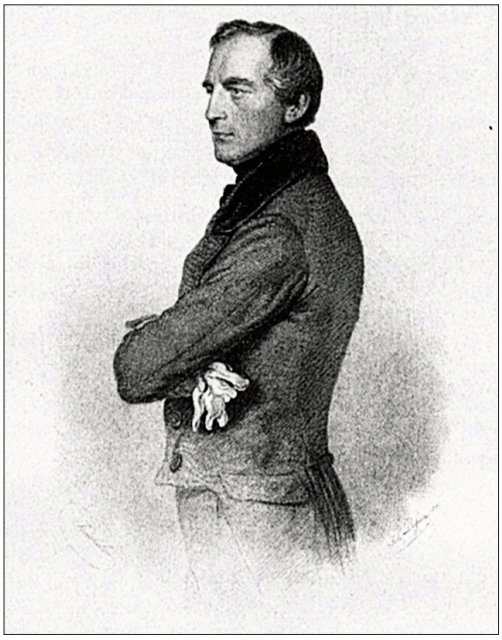
Nemzetünk szabadságharcának elfojtása után az ország új uralkodója, I. Ferenc József átszervezte a birodalmat az egy nép, egy ország, egy nyelv, egy uralkodó elv alapján. Az önálló magyar vasútügy teljesen összeomlott. Az 1850 és 1860 közötti időszakot az osztrák abszolutizmus éveinek nevezik a történészek. Ezekben az években az országgyűlés sem ülésezett, és az uralkodó, bár az Orsova mellett megtalált koronát, palástot és koronázási ékszereket Bécsbe hozatta, mégsem koronáztatta meg magát Magyarország királyának, mert ezzel elismerte volna az ország alkotmányát. A birodalomban a végrehajtó hatalmat 1849. augusztus 11-től 1867. február 2-ig az egységes, bécsi székhelyű, úgynevezett államkormány gyakorolta. A politikai és nemzeti elnyomás ellensúlyozására az uralkodó vasutakat ígért az országnak. A kormányzat (államkormány) nagy erőkkel látott hozzá a vasútépítéseknek. Létrehozták az osztrák államvasutakat (k. k. Staats Eisenbahnen), mely rövid időn belül számos, az összbirodalmi érdekek szerint megállapított nyomvonalakon kiépítette a birodalmi vasúthálózat fővasúti vonalait. Az abszolutizmuskori bécsi (összbirodalmi, központosított) államkormány vasúti politikájának alapja az államvasúti rendszer volt. Az összbirodalmi vasútfejlesztési tervet már 1841-ben kidolgozta báró Karl Friedrich von Kübeck államférfi, tanácsos, széles látókörű, kitűnő közgazdász, az Udvari Kamara elnöke. Az államvasúti rendszert szorgalmazó, nagyszabású vasútépítési programot 1841. december 19-én császári rezolúcióval az uralkodó megerősítette (Fenyvessy, 98. old.). Kübeck az osztrák abszolutizmus idején mind fontosabb tisztségeket töltött be. Nagymértékben élvezte I. Ferenc József bizalmát. Eleinte egy konzervatív államberendezkedés híveként ezt a kormányzati formát javasolta az uralkodónak, de 1851-ben

a neoabszolutizmus mellé pártolt. Ezen elvek szerint dolgozta ki a birodalom új abszolutizmuskori alaptörvényét (alkotmányát) is.

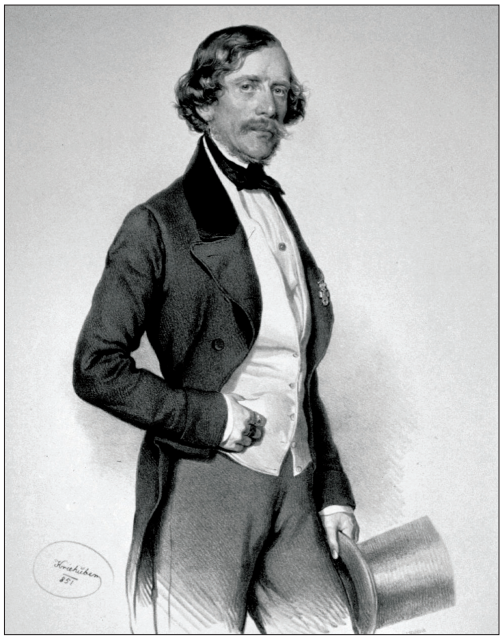
A XIX. század közepén Bécsben több, összbirodalmi vasútépítési tervet is kidolgoztak, melyekben a Magyarországon építendő vasútvonalak is helyet kaptak. Még az 1848-as szabadságharcot megelőzően Klemens von Metternich államkancellár (Staatskanzler, 1821–1848) felkérésére Friedrich List, az ismert német közgazdász állított össze egy, az egész Habsburg Birodalomra kiterjedő vasúthálózati tervjavaslatot. Ebben a Cegléd–Kecskemét–Csongrád–Arad–Temesvár és a Pest–Szolnok–Debrecen–Kolozsvár–Gyulafehérvár vasútvonal is szerepelt. Milleker Félix szerint Friedrich List több lóvontatású vasútra adott be kérelmet, köztük az Aradot Temesvárral összekötő vaspályára is.

A szabadságharc vérbe fojtását követően Karl Ludwig von Bruck (1841–1851) kereskedelemügyi birodalmi miniszter dolgoztatott ki és hagyott jóvá egy birodalmi vasúthálózat megteremtésére vonatkozó tervet. Ez a következő, Erdélybe és Bánátba vezető vasútvonalakat tartalmazza: Szolnok–Arad–Piski–Gyulafehérvár–Kolozsvár s az e vonalból kiágazó Gyulafehérvár–Nagyszeben–Brassó, valamint a Szeged–Temesvár és az Arad–Temesvár–Fehértemplom.

Nagyjából ugyanekkor tette közzé Karl Ghega is magyarországi vasútfejlesztési javaslatát. A kép alatt a következő gondolatokat fogalmazta meg a vasútról: „Durch die Eisenbahn verschwinden die Distanzen, die materiellen Interessen werden gefördert, die Kultur wird gehoben und verbreitet", azaz a vasutak által eltűnnek a távolságok, az anyagi érdekek támogatásra lelnek, a műveltség növekszik és elterjed. Karl (Carl) Ghega (1802–1860) neves, alapos tudású, albán származású, olasz–osztrák mérnök volt. Carlo Ghegaként született Velencében. Tizenhét évesen a páduai egyetemen doktorátust szerzett matematikából és filozófiából, majd mérnöki munkákat vezetett vagy felügyelt Ausztria-szerte. 1842-ben Európában és Amerikában tanulmányozta a vasutak építését. Visszatérve Bécsbe az újonnan felállított bécsi Központi Vasútépítési Igazgatóság, a „provisorischer kaiserlicher Staatseisenbahn-Inspektor" egyik



36. kép
Karl Ludwig von Bruck



37. kép
Karl von Ghega (Strach)

vezetőjeként tevékenykedett. Feladata a Magyarország vasúthálózatában meghatározó szerepet játszó déli és délkeleti vonalak kiépítése volt. Nemsokára kinevezték az osztrák államvasutak (birodalmi vasutak) vezérigazgatójává, akkori szóhasználattal főfelügyelőjévé, főinspektorává (Generalsinspektor der Staatseisenbahnen). 1848-tól ő lett az egész Osztrák Monarchia (beleértve Magyarországot, Erdélyt és a Bánátot is) állami vasútjai kiépítésének felelőse. Ezzel párhuzamosan a Semmering-hegységen áthaladó vasútvonal tervezésével és kivitelezésével is őt bízták meg. Tudni kell, hogy a Semmering meghódítását a kor vasúti szakemberei lehetetlennek vélték. Érdemeinek elismeréseként, még a semmeringi vasútvonal átadása előtt, 1851-ben lovaggá ütötték, nevét ezután Carl Ritter von Ghega formában írta. A Semmeringbahnt 1854-ben át is adták a forgalomnak. E nagy sikerű munkával még jobban megnövelte amúgy is hatalmas tekintélyét. Nemcsak vasutakat tervezett, hanem ő vezette az építkezéseket is. Az államvasutak megszűntével korán beköszönő haláláig a pénzügyminisztériumban tevékenykedett.

Megbízták az Osztrák Monarchia vasúti hálózatának kidolgozásával, melyet 1853–1854 között készített el. A Birodalmi vasúthálózati programot 1854. november 1-jén hagyta jóvá I. Ferenc József császár (az egységes, Nagy-Ausztria császára, mert magyar királlyá csak a kiegyezéskor vált). A következő években, szintén az állam megbízásából, az Erdélyi Nagyfejedelemség vasúthálózatának tervén dolgozott, amelyet azonban halála miatt nem tudott már befejezni.

Javaslata Magyarországot, Erdélyt és Bánátot érintő vonalakként a Szolnok–Arad–Temesvár, Debrecen–Nagyvárad–Arad, Debrecen–Szatmárnémeti–Zilah–Kolozsvár–Gyulafehérvár–Brassó, Szeged–Temesvár–Báziás vasútvonalakat tartalmazta. A román vasutakkal való összeköttetést a gyulafehérvár–brassói vasútvonalból kiágazó, az Olt völgyében haladó vonallal képzelte el, mely Vöröstoronynál lépte volna át a két ország határát.

A vasutakkal megszűnnek a távolságok, az anyagi érdekek támogatást nyernek, a művelődés növekszik és szétterjed – jegyezte meg a Kriehuber-litográfián 1851-ben Ghega.

A központosított Nagy-Ausztriában a vasútügy szabályozása céljából alkották meg az összbirodalmi vasútüzleti rendtartást, melyet I. Ferenc József 1851. november 16-án kelt császári rendeletével szentesített.

1854-ben porosz mintára dolgozták ki a vasutak engedélyezési rendszerét. Ennek alapja a befektetők javát szolgáló kamatbiztosítás volt, amely az államra, tehát az adófizetőkre óriási terhet rótt. Az engedélyezési törvény, az úgynevezett Concession-Gesetz 1854. szeptember 8-án lépett hatályba. Eszerint a közforgalomra szánt vasút létjogosultságát az engedély (Concession) határozza meg. Az engedélyhez csak az előmunkálati engedély elnyerése és feltételeinek teljesítése után lehetett folyamodni. Az állam befolyását az engedély feltételeivel biztosította. Az engedély általában 90 évre szólt, amelynek lejárta után az engedélyezett vasút ingyenesen és bérmentve az államra szállt. A kiegyezés után a magyarországi vasútépítések a magyar országgyűlés hatáskörébe tartoztak. Erről az 1867. évi XII. törvénycikk intézkedett. Ezt jól a fejekbe kellene vésni, mert napjainkban nagyon elterjedt az a mendemonda, miszerint „Bécsből írtak levelet, hogy ennek vagy annak a hídnak lejárt a 100 évnyi szavatossági ideje". Aminek semmi alapja sincsen: egyrészt az előbbiek miatt, másrészt a szavatosság általában egy év, nem tévesztendő össze a megbecsült élettartammal (mely vashidaknál amúgy is sokkal rövidebb).

Az 1850–1855 között épített vasutak gyors iramban jutottak el a birodalom fontosabb településeibe, de a gyorsaság a minőség rovására ment (gyenge al- és felépítmény, kis teherbírású sínek, nagyon sok fahíd, faáteresz stb.) Ezeket a vasutakat néhány év múltán nagy költségek árán fel kellett újítani (Strach)

A szabadságharc leverése után a Habsburg-politika Magyarországnak az osztrák birodalomba való beolvasztását tűzte ki céljául. Ennek érdekében leválasztotta a haza testéről Horvátországot, Erdélyt, a Bánságot és a Bácskát. Utóbbi két tartományból létrehozta a kérészéletű, úgynevezett Szerb Vajdaságot és Temesi Bánságot. A birodalmi eszme szerint az egy birodalom, egy uralkodó, egy akarat, egy nyelv (újult erővel fogtak hozzá az ország erőszakos germanizálásához) elképzelés mentén kezdték átalakítani a hatalmas birodalmat. A közlekedési politika is ezt az alapgondolatot követte: egy, hatalmas állami (birodalmi) vasúthálózat létrehozása, a birodalmi főváros összekötése a vidéki nagyvárosokkal és a szomszédos országok vasútjaival. A magyarországi közlekedési hálózat kiépítése 1867-ig az összbirodalmi hálózat részeként, Bécs-központtal történt. Ausztriában már az 1840-es évek kezdetén az államvasúti rendszer mellett döntöttek, ezt próbálták 1850 után gyakorlatba ültetni. Felvásárolták a már megépített vasutakat, és újabbak építéséhez fogtak. Karl Ghega, híres vasútépítő mérnök 1851-ben készítette el Friedrich Kübeck és Karl Bruck osztrák miniszterek vasútépítési elgondolásainak szellemében Magyarország ideiglenes vasúthálózati tervét. A Birodalmi vas-

úthálózati programot 1854. november 1-én hagyta jóvá I. Ferenc József császár. A programban szerepel a vidékünket is érintő Temesvár–Fehértemplom–Duna-part (10. vonal) és a Temesvár–Arad–Nagyszeben–Brassó–román határszél (11. vonal) vasútvonal. Ebben az időszakban épült meg a Temesvár felé vezető vasút Pest–Szeged (Szegedre 1854. március 4-én ért a vasút) szakasza is, és kezdték el a Szeged–Temesvár vonal építését, szintén államköltségen.

Az 1854-es pénzügyi válság, a felduzzadt állami adminisztráció, a birodalom „békéjét" szavatoló, felduzzasztott létszámú hadsereg, az abszolutista kormányzás, a krími háború, amelybe Ausztria is belekeveredett, az államcsőd közelébe sodorta a Habsburg Birodalmat. A birodalom nagy gazdasági nehézségei, a vasútépítések tetemes költségei a bécsi politikusokat a vasútépítések állami költségen való megvalósítása gondolatától a magánépítkezések felé irányították. Belátták, hogy az osztrák kormány államköltségen nem képes kiépíteni a birodalom vasútjait, ezért az uralkodó 1854. szeptember 14-én kelt rendeletével lehetővé tették, hogy egyes személyek vagy társaságok előmunkálati engedélyt kapjanak, sőt kamatbiztosítást is igényelhettek az építkezések céljára. Ausztria pénzügyei annyira rosszul álltak, hogy a már meglévő vonalakat is magántársaságoknak adták el. A magyarországi vonalakat három társaság vette meg.

A magyarországi vasutakat három nagy magánvasút-társaság, a cs. kir. szabadalmazott osztrák államvasút-társaság (a híres StEG, magyarul ÁVT, OÁV, majd 1882 decemberétől OMÁV, azaz szabadalmazott osztrák–magyar államvasút-társaság), a Tiszavidéki Vasúttársaság (TVV) és a Déli Vasút (DV) részvénytársaság vásárolta meg.

A Temesvár felé vezető vonalat, mely akkor a Délkeleti Államvasút kebelébe tartozott (mint láttuk, Szegedig már kiépült), és a Szeged és Temesvár között már elkezdett építkezéseket az 1855-ben létesített cs. kir. Szabadalmazott Osztrák Államvasút-társaság (németül StEG, magyarul OÁV) vette meg.

A továbbiakban a StEG és/vagy OÁV rövidítést párhuzamosan vagy felváltva használom, hogy újra rögzüljön a mai generációk fejében a feledésbe merült betűkombináció. Bár a StEG-et magyar korban ÁVT-nek (Államvasút Társaság) fordították, mellőzöm, mert egyrészt nem volt állami, hanem egy magánvasút, és az „állami" szóval azt akarták kifejezésre juttatni, hogy az egész osztrák állam területén működik, másrészt ez az elnevezés sok félreértésre adott és ad okot, és összetévesztik a magyar királyi államvasutakkal (MÁV), még magas beosztású vasúti vezetők, politikusok, újságírók, riporterek is.

A Bánátban ez a magán-vasúttársaság építette ki a fővonalakat és két mellékvonalat.

Mivel az osztrák abszolutizmus idején a hazában nem volt alkotmányos fórum, a magyar állam vasútépítési érdekeit, hogy ezek minél jobban megfeleljenek az ország gazdasági és társadalmi érde-

keinek, az „Országos Magyar Gazdasági Egyesület" karolta fel, és elkészítette a „Emlékiratát", melyben részletezi az ország vasútjainak tervezéséről kialakított elképzeléseit. 1865-ben kiadták az „Olcsó vasutakról" című tanulmányt, melyben a másod- és harmadrendű vasutak építésének fontosságát és gazdaságosságát taglalják. Ez a Széchenyi-féle Javaslat... továbbfejlesztése volt. Az elsőrendű vonalakat államköltségen, a másodrendűeket 3%-os kamatbiztosítással, a harmadrendűeket helyi erőforrások és állami kölcsön igénybevételével tervezték megépíteni.

HAZÁNK VASÚTJAI A KIEGYEZÉSTŐL 1880-IG

Az osztrák abszolutizmus sötét éveinek végeztével a magyar alkotmányt a Habsburg-ház újból elismerte, valamint az 1867-es kiegyezés megteremtette a két független országból (Ausztriából és Magyarországból) álló birodalmat, az Osztrák–Magyar Monarchiát, melynek két országa függetlenül intézte ügyeit, saját parlamenttel, kormánnyal, minisztériumokkal, kivéve a külügyet, pénzügyet, hadügyet, melyek közös minisztériumok voltak. Természetesen az uralkodó is közös volt: I. Ferenc József, aki Ausztriában az osztrák császár, Magyarországon az apostoli király címet viselte (ezért, amikor Magyarország uralkodójáról van szó, soha se használjuk a „császár" kifejezést; a Lajtán innen már „király" volt).

A kiegyezési törvények értelmében az ország a maga érdekei szerint dolgozhatta ki saját vasútpolitikáját. A magyar kormány a vegyes rendszer mellett foglalt állást, amelyben mind az állam, mind a magánosok építhetnek és üzemeltethetnek vasutakat. A vegyes rendszernek azonban kibontakoztak a hátrányai is. A magánvasutakat építő befektetők 5–6%-os kamatgaranciát élveztek, azaz a kormány vállalta a befektetett tőke meghatározott százalékos kamatának biztosítását. Ha az évi haszon ezt a mértéket nem érte el, az állam a különbözetet megtérítette. Ez a rendszer – mint sok más országban – hazánkban is a visszaélések, a panamák melegágyává vált. Sok, befolyással rendelkező tőkés vágott zsebre busás hasznot. A súlyos terhet jelentő állami támogatással szemben a kormánynak nem volt kellő befolyása a vasútépítésre és üzemeltetésre, a vasutak tarifáira.

Mi, temesköziek büszkék lehetünk arra, hogy a kiegyezés első kormányának földművelési, ipari és kereskedelmi minisztere 1867. február 20-tól, majd 1870. április 21-től 1871. június 21-ig, közmunka- és közlekedési miniszterként tevékenykedve, a tájainkhoz ezer szállal kötődő Gorove István volt. 1819-ben, Szent István napján látta meg a napvilágot. Tanulmányai után Temes vármegyei birtokán gazdálkodott, majd 1842–1843 között hosszabb külföldi utazást tett. *Nyugat* című útirajzáért a Magyar Tudományos Akadémia levelező tagjává választotta. 1846-ban Kossuth Lajost követte a „Védegylet" igazgatói székében. 1848-ban képviselőként Temes

vármegye küldötteként a magyar országgyűlésben a vármegyét képviselte. Kossuthtal és Szacsvaival együtt ő fogalmazta meg az április 14-i debreceni függetlenségi nyilatkozatot. A szabadságharc bukása után távoznia kellett az országból, csak 1857-ben térhetett haza. 1861-ben Deák Ferenc híveként kapcsolódott be újra a politikába.

Sokat tett a magyar gazdaság, a magyar vasutak fejlesztéséért. Kiváló érzékkel választotta meg munkatársait. Neki köszönhető, hogy a német Stumpf helyében az ízig-vérig magyar Horváth Alajos főmérnök lett az államvasutak igazgatóhelyettese, aki a német nyelvű levelezés (!) helyett bevezette a magyart. Halálakor, 1881-ben, neves földinket Jókai Mór így búcsúztatta: „Míg magyar él, Haza áll: áldás ragyogja körül Gorove István nevét!".

A kiegyezés új feltételeket teremtett az ország gazdasági növekedését illetően is. A gazdaság fejlődésének egyik alapfeltétele a vasúthálózat kiépítése volt. Másfelől, a nagyarányú vasútépítések is kihatással voltak a hazai ipar felcseperedésére: szükség volt sínekre, előállításukhoz nélkülözhetetlen volt a vas és a szén, fejlődött tehát a vasérc és a szén bányászata, valamint a kohóipar, a vasipar. Az óriási mennyiségű talpfák előállítása a fűrészüzemek számának növekedését és a már meglévők korszerűsítését hozta magával. A pálya kiépítéséhez rengeteg kőanyagra is szükség volt. A kész pályákon pedig rohamosan nőtt a hazában gyártott mozdo-



38. kép
Mikó Imre (közmunka és közlekedésügyi miniszter: 1867–1870)



39. kép
Gorove István (közmunka és közlekedésügyi miniszter: 1870–1871)

nyok és vasúti kocsik számaránya. Új iparágak létesültek. A vasútépítések és a vasút üzemeltetése sok ezer embernek nyújtott biztos megélhetést. A már említett kezdeti vasútépítéseknek eredményeként a kiegyezés előtt az ország vasúthálózata már 2234 kilométert tett ki. Ennek 97%-át a három nagy vasúttársaság tartotta kézben (ezek között a legnagyobb volt az OÁV, avagy StEG).

A kiegyezés utáni törvények új vasúti politikát tettek lehetővé, ugyanis a kormány a vegyes rendszer mellett foglalt állást. Eszerint az országban mind az állam, mind pedig magánosok is építhettek és üzemeltethettek vasutakat.

A politikusok nagyobb része az állami vasútépítkezések híve volt ugyan, de az ország anyagi teherbíró képessége ezt akkor nem tette még lehetővé. A vegyes rendszernek azonban csakhamar mutatkoztak hiányosságai is: a már említett kamatbiztosítás, mely óriási terheket rótt az államra, azaz az adófizetőkre, de a kormánynak ennek ellenére nem volt elég nyomatékos beleszólása a vasútépítésbe és az -üzemeltetésbe, a vasutak tarifáira vonatkozóan. Mindezeket, mint majd látni fogjuk, csak a század utolsó évtizedében betetőzött államosításokkal küszöbölték ki.

A rövid megtorpanások, ezernyi probléma ellenére az első gőzüzemű vasútvonal 1846-os megnyitásától számított harminc évben, 1875-ig bezárólag 6411 kilométer vasútvonalat építettek, az évi átlag tehát 320 kilométer volt.

A kiegyezés évének októberében tette közzé gróf Mikó Imre közmunka- és közlekedésügyi miniszter (1867. febr. 20. és 1870. ápr. 21. között) vasútépítési tervét *Magyarország vasúthálózata* címmel. Közlekedésfejlesztési tervében Erdély Széchenyije újra a hazai érdekeket állította előtérbe, eszerint állapította meg a fő közlekedési irányokat. Közlekedésfejlesztési elgondolása, mely a hazai érdekeket is figyelembe véve európai távlatú koncepció volt, nagyon kedvező visszhangra talált. Mikó Imre tervében a fővárosba, Pestre irányuló vonalak mellett már helyet kaptak az úgynevezett tranzverzális, vagyis átlós vonalak, mint például a Nagyváradot Békéscsabán át Szegeddel, Szabadkával és Eszékkel összekötő vonal, mely a Magyar Tengermellék kikötőjébe, Fiumébe (ma Horvátországban, Rijeka) vezetett. Szegednél e vonal csatlakozott a Pest–Temesvár vonalhoz. A Mikó-féle tervben már ott van a Temesvárt Orsovával (itt még Resicát érintve) és az Aradot Temesvárral összekötő vasútvonal is. Másik fontos tervezett bánáti vonal a Nagykikinda–Perlasz–Zimony, valamint a Bánságot Újvidékkel összekötő vasút is. E terv csak az országos érdekű vonalakat tartalmazta, az idő tájt a helyi érdekű vasutak építésére még nem dolgoztak ki egységes, átfogó tervet, hanem ezeket mindenütt az illető vidék gazdasági érdekei szerint alakították ki.

Munkájához térképet is mellékelt. A szövegben, a térképre utalva írja: „Ezek azon irányok, melyeket a kormány az alakított vezérelvek nyomán az ország valósi érdekei és szükségletei gondos számbavételével kijelölt, hogy azok a közös haza

mind országos, mind vidéki érdekeinek megfelelve, a rendelkezésére álló erők takarékos, és lelkiismeretes alkalmazása mellett a közjóllét életereit képezzék, és majdan valósítva hazánkat az európai államrendszerben azon szinvonalra emeljék, melyre alaperejénél és földrajzi helyzeténél hivatva van."

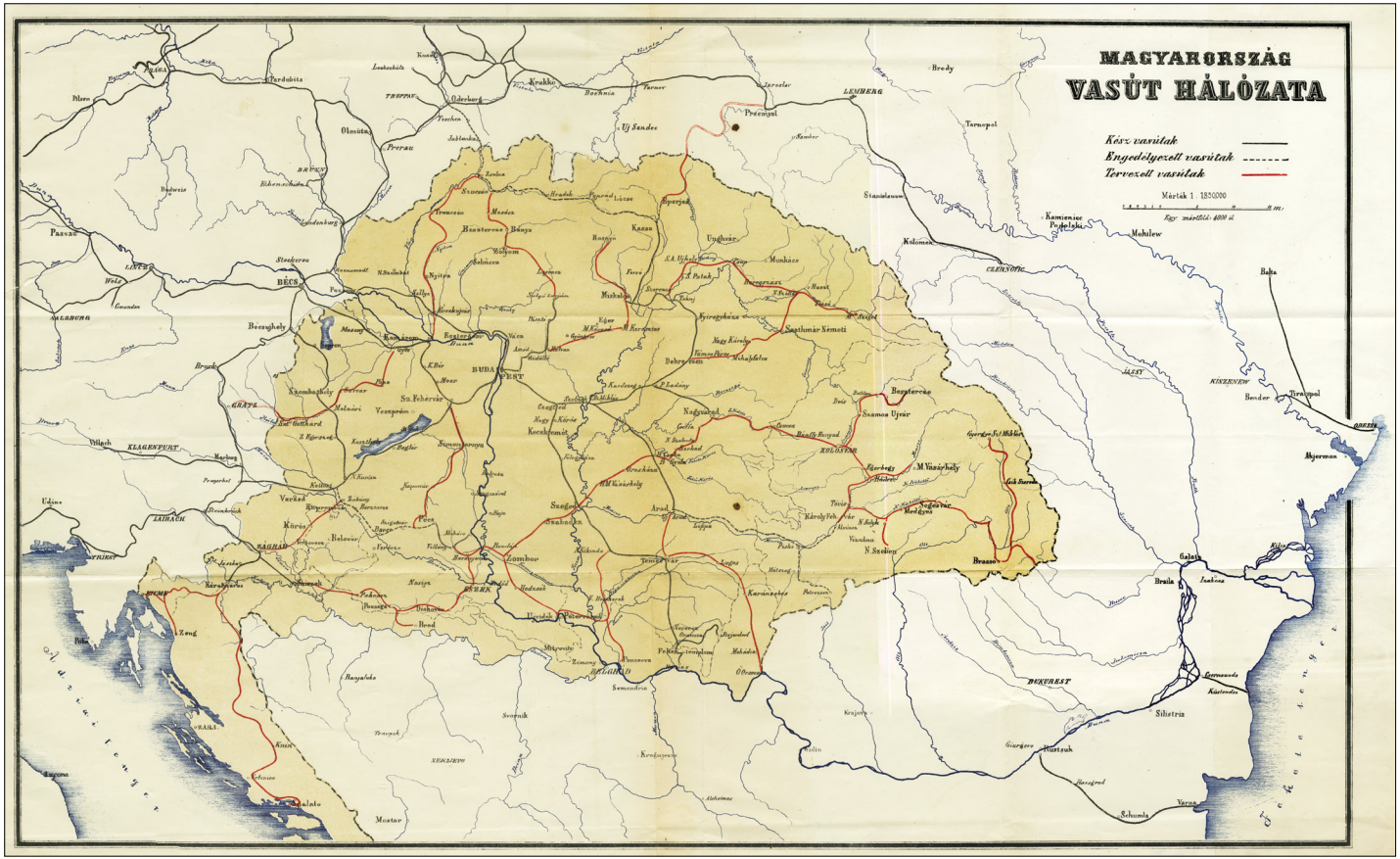
Mikó Imre nevéhez fűződik a MÁV, a magyar királyi államvasutak megalakítása, melyben akkor még szintén jelentős szerepe volt a külföldi tőkének. Mikó Imre kezdeményezésére (még pénzügyminiszterként) alkották meg és fogadták el 1867-ben a XIII. törvénycikket, mely csatornák és vasutak építésére 60 millió ezüstforint államkölcsön felvételére hatalmazta fel a kormányt. Ebből vásárolta meg 1868. július 30-án a cs. kir. szab. Magyar Északkeleti Vasúttársaságtól a Pest–Salgótarján vasútvonalat, mely a magyar államvasút megszületését jelentette. A MÁV később más magántársaságok vonalait is megvásárolta és új vonalak építését is elkezdte. Pozíciói az 1870-es években erősödtek meg annyira, hogy megegyezésre juthatott a piacot uraló StEG-gel, s mint majd a későbbiekben látni fogjuk, az 1890-es évektől már egyedül a MÁV volt a magyar vasúthálózat legbefolyásosabb üzeme, ugyanakkor a legnagyobb magyar vállalat. Habár már korábban felismerték, hogy a vasúti közlekedés úgy használható fel legjobban az állam kereskedelmi, politikai, gazdasági célkitűzéseinek előmozdítására, ha teljes mértékben állami irányítás alatt van, erre csak a XIX. század végén végrehajtott államosítások után kerülhetett sor. Egyébként a MÁV 1868-tól 1875-ig 966 km vasutat épített főleg a Felvidéken és Horvátországban, Magyarország társországában. Az 1868-as magyar–horvát kiegyezés rendelkezése szerint a horvát vasútügy a MÁV hatáskörébe tartozott.

Gróf Mikó Imre nevéhez fűződik a magyar királyi Vasúti és Hajózási Főfelügyelőség felállítása 1868. szeptember 1-én, az első illetményszabályzat (1868. dec. 1.) és az első egyenruházati szabályzat kiadása (1869. ápr. 1.), a MÁV Nyugdíjintézetének felállítása (1870. április 1.).

Gróf Mikó Imrét, e nagy formátumú politikust, hazafit követte a miniszteri székben a már említett Gorove István, aki nagy lelkesedéssel és szakértelemmel folytatta elődjének országépítő munkáját.

A kiegyezés utáni években Magyarországon is valóságos vasútépítési láz tört ki. A kamatbiztosítás rendszere óriási haszonnal kecsegtetett, vonzotta a befektetőket. Trefort Ágoston, aki szintén érdekelt volt a vasútépítésekben, állítólag azt mondta, hogy „minden nap, amelyen nem épül vasút, tényleges veszteség az ország számára". Épültek is a vasutak rendületlenül. Vitték az ipart, a kultúrát, a civilizációt, elősegítették a városodást, hathatósan járultak hozzá a polgárosodáshoz, felpezsdítették a kereskedelmet.

Mint már említettem, a bánáti vasutak legnagyobb részét az 1880-as évekig egy magántársaság, a cs. kir. Szabadalmazott Osztrák Államvasút-társaság (StEG, magyarul OÁV) építette ki. A társaságnak óriási befolyása volt a Temesközben, mert a



40. kép

Gróf Mikó Imre vasúthálózati terve 1867-ből (Magyarország vasúthálózata. Pest, 1867, könyv függeléke). A fekete vonal a már megnyitott vasútvonalakat, a fekete, szaggatott vonal az engedélyezett vasútvonalakat, a piros vonal pedig a tervezett vasútvonalakat jelöli. E térkép után készült Strach művében a német nyelvű változat.

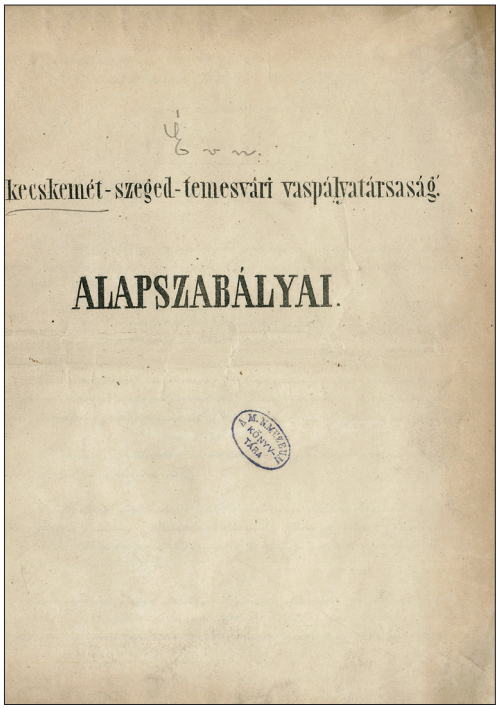
vasútvonalak mellett övéi voltak az aninai szénbányák, a Resica környéki szén-, vasérc-, mészkőbányák, a resicai vasművek. Ezenkívül hatalmas erdők, nagy kiterjedésű szántóföldek, szőlők és utak tulajdonosa is volt. Az OÁV törekvései nem voltak mindig összhangban az állam gazdaságfejlesztési elképzeléseivel, állam volt az államban, nagy konkurenciaharcot vívott a mind jobban megerősödő államvasúttal.

A BÁNÁTI VASUTAK KIÉPÍTÉSÉNEK ELŐZMÉNYEI

A Szeged–Temesvár vasútvonal (a Pest–Cegléd–Szeged–Temesvár vasútvonal részeként) megvalósítása sorra szerepelt a már ismertetett nagy vasútfejlesztési tervekben, és nagy népszerűségnek örvendett; az egyik legjobban pártfogolt vasútépítési terv volt. Már az 1836. évi XXV. törvénycikk és az 1840-es országgyűlés IV. törvénycikke is tartalmazta a vasútvonal tervét. Széchenyi tervezetében a Pest–Cegléd–Nagykikinda, valamint a Cegléd–Szolnok–Arad–Temesvár vonalak megépítését javasolta. A vasútvonal megépítése szerepelt az osztrák birodalmi vasúthálózati tervben is. A Szeged–Temesvár vonalat (nem pedig a Szolnok–Arad–Temesvár vonalat) támogatta Temesvár városa is. A Szeged–Temesvár vasút építésének előmozdítására 1846-ban Szegeden megalakult a Szeged–Temesvári Vasúttársaság, mely az 1846. március 9-én megalakult szeged–kecskeméti vasúttársasággal karöltve igyekezett népszerűsíteni és segíteni a vasútépítést. E két társaságtól függetlenül e vasútvonal létrehozása érdekében Szegeden a Magyar Középponti Vasúttársaság elnöke, gróf Zichy Ferenc társulati igazgató 1847. március 24-én is alakított egy helyi érdekeltséget. Az alakuló ülésen részt vett Temesvár polgármestere is. A három vasúttársaság 1847. augusztus 22-én a szegedi városháza nagytermébe összehívott rendkívüli ülésen kimondta egyesülését, mely szeptemberben meg is történt. Mindezek után a Szegedi Vasúttársaság hozzáfogott az előkészítő munkálatokhoz. A Klein Testvérek cégnél megrendelte a tervek elkészítését. Szeged polgárai, a társaság felhívására, a részvények nagy részét jegyezték. A kisajátítások is jól haladtak. A munkálatokat azonban 1847 tavaszán megakadályozta Békés és Arad vármegye óvása. Ők a Cegléd–Kecskemét–Szeged vonalvezetés helyett a Szolnokon és Aradon átvezető vonal megépítéséhez ragaszkodtak. Ezért a Helytartótanács 1847-ben leállíttatta a munkálatokat.

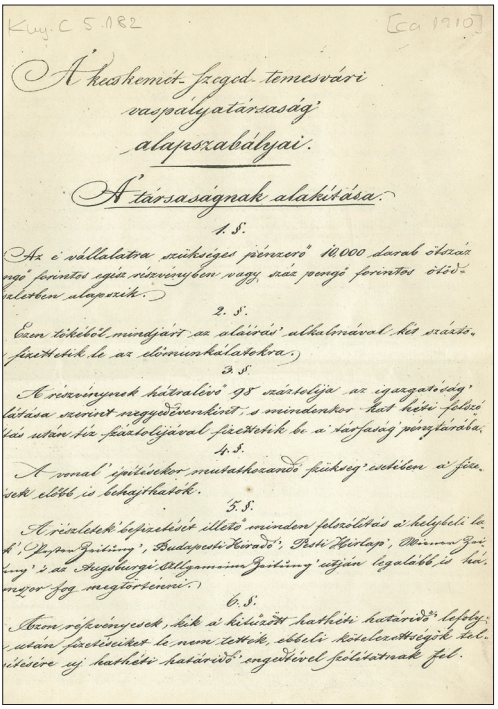
Az első felelős magyar minisztérium szintén felkarolta a vasútépítés ügyét, azonban a kitörő harcok miatt terveit nem tudta véghez vinni.

Olvassunk bele *A kecskemét–szeged–temesvári vaspályatársulat alapszabályai*ba. Megtudjuk, hogy „az igazgatóság működésének helyei Szeged és Temesvár


kecskemét-szeged-temesvári vaspályatársaság.

ALAPSZABÁLYAI.

41. kép
A kecskemét–szeged–temesvári vaspályatársulat alapszabályainak címlapja


A kecskemét-szeged-temesvári vaspályatársaság' alapszabályai.

A társaságnak alakítása.

42. kép
A kecskemét–szeged–temesvári vaspályatársulat alapszabályainak első oldala

sz. kir. városok" (36. §.), valamint, hogy mindegyik igazgatóság harminc tagból állt (37. §.). Az igazgatóság működési időtartamát három évben határozták meg (40. §.). „Az igazgatóság tagjai hivatalukat minden fizetés nélkül" viselték (45. §.). Az 51. §.-ban határozták meg a társaság nevét: „A' társulat ügyei e czím allatt fognak vitetni: „A' kecskemét–szeged–temesvári vaspályatársulat, melly czím a' n. m. magyar kir. Helytartótanácsnál 's a' pesti váltótörvényszéknél fog bejegyeztetni." Mindegyik igazgatóság alatt egy-egy bizottság állt. Ezt három fizetéses főtisztviselő: főfelügyelő, főtitkár s főpénztárnok alkotta (54. §.).

55. §. „A főfelügyelő az igazgatóság' meghagyásából a' pálya építésére és fentartására vonatkozó minden műtani ügyek felett intézkedendik. Köréhez tartozik tehát mindazokat véghezvinni, mindazok fölött őrködni, mik a' vállalat' anyagi foganatosítására, a gépezet 's egyéb kellékekre, műszerekre, szállítási eszközökre, épületekre 's az ezekhez szükséges egyedekre vonatkoznak."

Az 56. §. kimondta, hogy „a' főtitkár az igazgatóság utasítása szerint az irodai levelezési, számadási, 's kereskedelmi ügyeket vezérlendi, a' főpénztárnok pedig, a pénztár- 's pénzbeli tárgyakat fogja



A' kecskemét-szeged-temesvári vaspálya-társaság

folyó évi februar 20-an délelőtti 10 órakor, Szegeden a' nemes választópolgárság' termében közgyülést tartand; mellyre a' t. cz részvényesek tiszteletel meghivatnak

Főbb tárgyai lesznek:

a) a' társasági elnök' és igazgatóságok' megválasztása.

b) A' pálya-épitési engedmény kieszközlése iránti tanácskozás.

Kelt Szegeden, január 2-án 1848.

(55) (2, 3)

A' kecskemét-szeged-temesvári vaspálya igazgatósága.

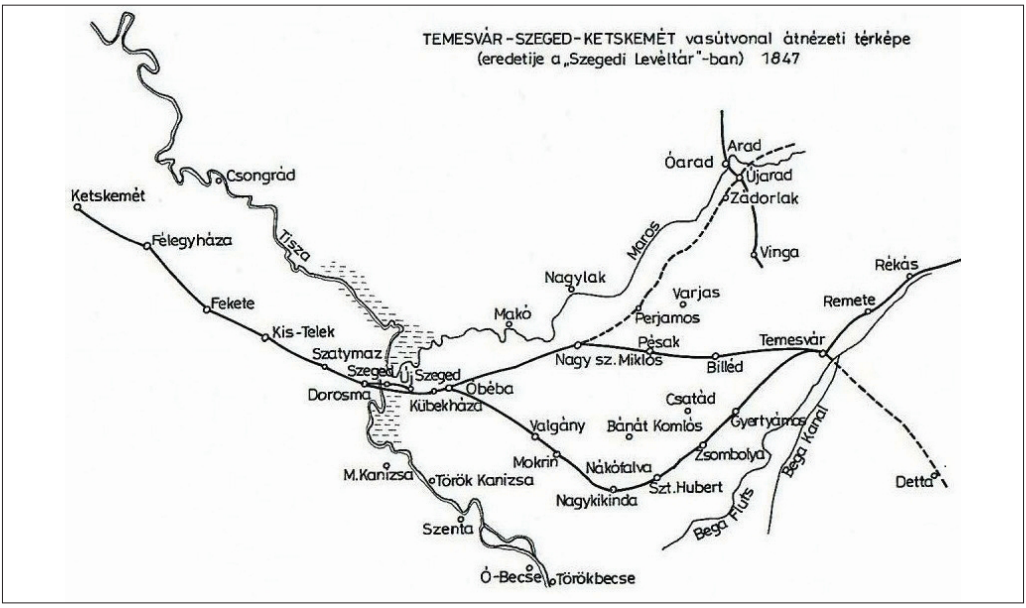
43. kép

A kecskemét–szeged–temesvári vaspálya-társaság igazgatótanácsának 1848. január 2-i meghívója február 20-án tartandó közgyűlésére

kezelni." „E' három bizottmányi tag, 's a' nekik alárendelt tisztviselők utasításaikat az illető igazgatóságtól veendik (57.§.)." A germanizálás ellensúlyozására szolgált a 61. §., mely szerint „a' társaság minden ügyeit 's dolgait magyar nyelven viendi".

(A' kecskemét–szeged–temesvári vaspályatársulat alapszabályai. (OSzK- KNy.C 5182).

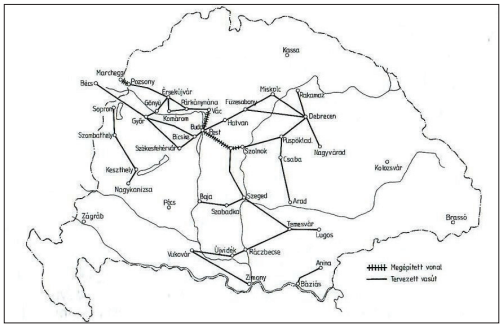
Itt kell megemlítenem, hogy a Szeged–Temesvár szakasznak is (már 1847-ben) két nyomvonaltervezete volt. Egyik szerint a vaspálya Szeged Óbéba, Mokrin, Nagykikinda és Zsombolya érintésével ért volna Temesvárra, a másik változat a Szeged–Nagyszentmiklós–Temesvár nyomvonalat tartotta megfelelőbbnek. Végül az első változat megvalósítása mellett döntöttek.



44. kép

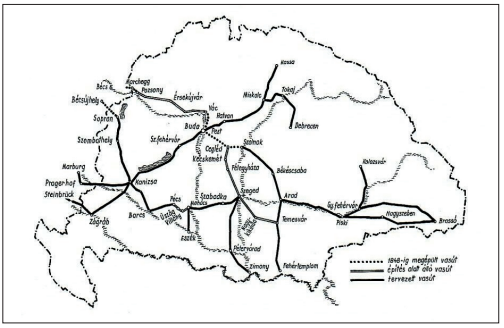
A kecskemét–szeged–temesvári vaspályatársulat vonalvezetésének terve 1847-ből (a térképfeldolgozás dr. Horváth Ferenc számos könyvében, valamint a vasútépítésekkel foglalkozó fejezetben szerepel)

Mivel az osztrák abszolutizmus idején a hazában nem volt alkotmányos fórum, a magyar állam vasútépítési érdekeit, hogy ezek minél jobban megfeleljenek az ország gazdasági és társadalmi érdekeinek az Országos Magyar Gazdasági Egyesület karolta fel, és elkészítette a Emlékiratát, melyben részletezi az ország vasútjainak tervezéséről kialakított elképzeléseit. 1865-ben kiadták az *Olcsó vasutakról* című tanulmányt, melyben a másod- és harmadrendű vasutak építésének fontosságát és gazdaságosságát taglalják. Ez tulajdonképpen a Széchenyi-féle *Javaslat* továbbfejlesztése volt. Az elsőrendű vonalakat államköltségen, a másodrendűeket 3%-os kamatbiztosítással, a harmadrendűeket helyi erőforrások és állami kölcsön igénybevételével tervezték megépíteni.



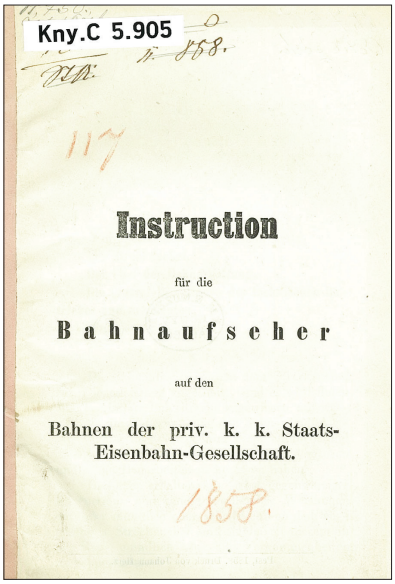
45. kép

A Magyar Középponti Vasúttársaság vasútépítési programja 1844-ben (Horváth)


Kassa
Kaschau
Bécs
Pozsony
Bécsújfalu
Ersekujvár
Sopron
Győr
Komárom
Buda
Pest
Hatvan
Miskolc
Tokaj
Debrecen
Steinbruch
Székesfehérvár
Csepel
Kőszeg
Szolnok
Marburg
Pragerhof
Steinbrück
Kanizsa
Pécs
Szabadka
Szeged
Arad
Temesvár
Nagyszeben
Brassó
Zágráb
Barcs
Fiume
Fehértemplom
Zimony
Kolozsvár
Bánffyhunyad
Nagyvárad
Pest
Hatvan
Miskolc
Debrecen
Szolnok
Arad
Temesvár
Brassó
Kolozsvár
Nagyszeben
Fiume
Zimony
Fehértemplom



48. kép
A Délkeleti Államvasút jelzési előírásai



49. kép
Az OÁV szabályzata a pályafelügyelők részére



50. kép
A Magyar Középponti Vasúttársaság indóháza Pesten. Innen indultak Szeged, majd Temesvár felé a vonatok



51. kép

A pesti indóházat az OÁV Auguste de Serres-Wiffinsky tervei szerint 1874–1877 között átépítette. A kivitelező G. Eiffel cége volt. Az új állomást 1877. okt. 28-án adták át. 1891 után kapta a Nyugati pályaudvar nevet



52. kép

Vasúti utazásra készült ruhát viselő hölgyek a Honderű 1846. júl.–decemberi számában. Mögöttük egy vasúti tiszt áll, baloldalt jelzőzászlót lengető vasutas, a háttérben pedig az állomás felé közeledő vonat és állomási biztosítójelző

A StEG, avagy az OÁV – egy tipikus magánvasút és gazdasági hatalom születése

A legyőzött magyar szabadságharcot a rossz emlékű osztrák abszolutizmus, más néven a Bach-korszak követte. A mindent központosító államhatalom megvásárolta a birodalom területén már működő vasutakat, amelyeket magántársaságok építettek, visszavásárolta a már kiadott koncessziókat és megalakította az állami vasúttársaságot (Österreichische Staatsbahnen).

Az újonnan alakított állami vállalat a célba vett nagy földrajzi egységek égtájai szerint szervezte meg alegységeit: északkeleti vonalak, nyugati vonalak, déli vonalak, délkeleti vonalak. A Bécs–Pest–Szeged–Temesvár–Báziás fővonal és mellékvonalai alkották a délkeleti vonalat (Südöstliche Linie). Az államvasút nagy lendülettel fogott a vasúthálózat továbbépítésébe. Szédítő iramban épültek ki a két fővárost (Bécs és Pest-Buda) és a vidéket összekötő vasútvonalak. Ezek irányvonalát a birodalom katonai és fő gazdasági érdekei szerint állapították meg. Az igaz, hogy rövid idő alatt nagyjából kiépült az ország fővasúti hálózata, azonban a sietséget a megépült pálya minősége sínylette meg, méghozzá igen komolyan. Erre csak néhány év után derült fény. A több okból is kiürült államkassza miatt az osztrák kormányzat, mely az államcsőd szélén egyensúlyozott, elhatározta az államvasutak és az állami vagyon egy részének eladását. A vevő a cs. kir. szabadalmazott osztrák államvaspálya-társaság volt (azaz a StEG, avagy magyar nevén OÁV), melyet ebből a célból hoztak létre Párizsban.

Mindazon olvasó, akinek keze ügyében a *Az Oravica–Anina vasútvonal története és a Műtárgyak a Jaszenova–Oravica–Anina vasútvonalon* című könyvem, most nyugodtan „ugorhat", de azok kedvéért, akiknek e két, már elfogyott könyvem nincsen meg, úgy gondolom, hogy kötelességem összefoglalni az OÁV-ról szóló fontosabb tudnivalókat.

Az 1855–56-os években Magyarországon három nagy magánvasúti társaság szerzett döntő gazdasági pozíciót. A leghatalmasabb a császári királyi szabadalmazott Osztrák Államvaspálya Társaság. (Kaiserlich-Koeniglich-Privilegirte Oesterreichische Staats-Eisenbahn- Gesellschaft, röviden StEG, magyarul OÁV, Magyarországon az ÁVT, államvasút-társaság rövidítést használták. Emiatt sok-

szor tévesztik össze a Magyar Államvasutakkal, a MÁV-val.) Francia megnevezése: Société Autrichienne Impériale, Royale Privilégiée des Chemins de Fer de l'État. Az előbbi megnevezések szerepelnek a társaság 1855-ben kiadott részvényein. A részvénytársaság Ausztriában megvásárolta a Bodenbachtól Brünnig (ma a csehországi Brno) és Olmütztig (ma Olomouc, szintén Csehországban) vasútvonalat, Magyarországon pedig az előbb említett Oravica–Báziás vasútvonalon kívül a Marchegg (az akkori osztrák–magyar határállomás a Morva – németül March – osztrák oldalán) és Pest, a Pest–Cegléd–Szolnok és a Cegléd–Kecskemét–Szeged vasútvonalat, valamint a Szeged–Temesvár pálya már elkészült építményeit.

A tőkéscsoport az állammal az adásvételi szerződést 1855. január elsején írta alá. A vasútvonalak mellett a társaság több államjószágot is – bányákat, hutákat, erdőket, szántóföldeket, szőlőket – is vásárolt. 1855. február 13-án megvásárolta a cs. k. szabadalmazott bécs–győri vaspályatársaság Bécstől a Lajta melletti Bruckig (Bruck an der Leitha, az akkori osztrák–magyar határ) kiépített vasútvonalát, valamint a Brucktól Győrön át Újszőnyig (település Komárommal szemben a Duna jobb partján, Trianon után szintén a Komárom nevet viseli) építés alatt álló vasútját és a győri gépgyárát.

Az OÁV átvette az Osztrák Délkeleti Államvasút járműparkját is, melyet 102 mozdony, 87 szerkocsi, 104 személykocsi, 1148 teherkocsi és 9 hóeke alkotott. A mozdonyok 30–130 tonna terhet tudtak szállítani 23–30 km óránkénti sebességgel. Legtöbbjüket Ausztriában gyártották, de néhány angol, belga és német gép is üzemelt. Az I., II., III. osztályú személykocsik nagy része pesti, gráci, veronai és krakkói gyárak terméke volt.

A társaság létérdeke volt vasútvonalainak kiépítése, hogy minél olcsóbban és könnyebben a piacokra szállíthassa bányászati, ipari és erdészeti termékeit. A társaság mind osztrák, mind magyar területen is fejlesztette vasúthálózatát. A Bánságban ez a részvénytársaság építette ki a vasúti törzshálózatot. Ezzel az 1891-es államosításáig uralta a Temesköz szállítását. Óriási bánsági vagyona, gyárai, és bányái révén az ország, egyben régiónk egész gazdaságának főszereplője volt.

A Bánátban az osztrák államvasút OÁV (StEG) tulajdonába kerültek az oravicai, részben ezüstöt és vasércet is tartalmazó rézbányák Csiklovával, Dognácskával és Moldovával, Doman, Kuptor-Szekul és Stájerdorf kőszénbányái, Resica, Ferencfalva vasércbányái és vasgyárai (a ferencfalvi kőszénbányával együtt), Bogsán a rézhámorral, valamint Gladna, Moravica és Szlatina, végül a bányakincstári ottani területei és erdőségei (97000 hold = 55823,5 hektár), és az oravicai és bogsáni kerületekben addig kamarai birtokban lévő telkek (11300 hold = 65031,5 hektár).

A bányákkal és hutákkal együtt a StEG megvette a nagy, egybefüggő, 387 808 hold kiterjedésű bánáti uradalom 56%-át. Észak–déli irányban az uradalom legnagyobb hossza 10 mérföld, legnagyobb

szélessége pedig 5 mérföld volt. Dél felé az uradalom elkeskenyedett. Az uradalom hegyes, keleti részének lakossága az iparban és erdőmunkásként kereste meg kenyerét. A nyugati részen már gazdag termőföldek is voltak. A lakosság nagy része itt a mezőgazdaságból élt.

A maradék a községek és a magánosok tulajdonában maradt.

A gladnai uradalom, melyen az azonos nevű vashámor is áll, valamint az ettől északra elterülő, 4410 holdnyi erdőség is az OÁV tulajdonába került.

A vállalat uradalma területén 79 településen 1854-ben 103 845 fő élt. Oravicán 6151-en laktak.

A StEG-nél 5000 állandó alkalmazott talált munkát és megélhetést.

Összehasonlítás-képpen: Krassó-Szörény vármegye területe 1910-ben 11 032 négyzetkilométer volt, ahol 466 147 lakos élt (Krassó-Szörény vármegye térképe. Kiadatott a vallás és közoktatási m. kir. Miniszter úr megbízásából. s.a. s.n. s.l.).

Az OÁV első közgyűlésének üzletjelentésében (General-Vlg. 1856) megfogalmazottak szerint az „OÁV külföldi és belföldi tőkével alakult részvénytársaság", melynek „fő célja a koncesszióba vett vasútvonalak építésének befejezése, üzemeltetése, továbbá, saját tulajdonába került bányáinak kitermelése, uradalmainak, kohóinak, gépgyárainak hasznosítása. Ezek között az üzleti tevékenységek között szükséges különbséget kell tenni, éspedig:

1. az éppen elkészült vasútvonalak, vagy pedig az épülőben lévő vasúti pályák, amelyekért a társaság az államnak fizetett;
2. azoknak a vasútvonalaknak a kiépítése, amelyekre a társaság koncessziót kapott;
3. a más társaságok tulajdonát képező koncessziós vasutak megváltása;
4. a megszerzett uradalmak és ipari létesítmények."

A Koncessziók (engedélyek) és a részvénytársaság javára tett átengedések fejezet megállapítja, hogy a vasutak koncesszióját (engedélyét/szabadalmát) a társaság 90 évre kapta meg az államtól. Figyelembe véve a vasútépítési munkálatok 1857. december 31-ei befejezését, a koncesszió (engedély) érvényessége 1947. december 31-éig szólt.

A már megépült vagy az állam költségén épülő, már üzemben vagy csak részben üzemben lévő vasútvonalakért a társaság 170 millió frankot fizetett. Ebben benne foglaltattak a pályán kívül a gördülőanyagok (mozdonyok, vasúti kocsik), az épületek, az anyagkészletek is.

A megvásárolt uradalmak, bányák, kohók, ipari létesítmények tartozékaikkal együtt 30 millió frankért kerültek a társaság tulajdonába. Összesen tehát a társaság 200 millió frankot fizetett be az államkasszába.

Az állam 200 millió frankig a társaságnak évente 5,2%-os kamatbiztosítást szavatolt.

Az üzletjelentésben aprólékos és részletes ismertetést kapunk az OÁV Csehországban és Magyarországon szerzett javairól.

Számos helytörténész, történész közöl téves adatokat a főleg francia nagytőkések által létrehozott OÁV-val kapcsolatosan. Többen állítják (tévesen), hogy a híres Rothschildok érdekeltségi körébe tartozott, holott éppen a konkurenciáé volt. Az eredeti dokumentumok szerint az OÁV tulajdonosait az alábbiakban sorolom fel. A legfontosabb és legpontosabb adatokat az 1855. január elsején Bécsben aláírt, német nyelven kiállított *Egyezmény* tartalmazza. Eszerint az eladó, az osztrák állam képviselői, „az osztrák kormány megbízásából és annak nevében" báró Alexander Bach belügyminiszter és báró Baumgartner. Ők a szerződés megkötésére és aláírására dr. Cajetan Meyer cs. kir. belügyminiszteri és Johann Joseph Anton Brentano cs. kir. pénzügyminiszteri tanácsosokat hatalmazták fel.

A vevők képviselői és a szerződés aláírói az alábbiak voltak: Daniel Eskeles mint az Arnstein és Eskeles nagykereskedő cég főnöke, báró Georg Sina (Sina György, élt 1782–1856 között, számos magyarországi befektetéshez biztosított tőkét, így a Lánchíd építését is legnagyobbrészt finanszírozta; támogatta Széchenyi István vasútépítési és folyamszabályozási munkálatait, 1818-ban magyar nemességet, 1822-ben pedig magyar bárói rangot kapott) mint az S. G. Sina nagykereskedő cég főnöke, Isaak Pereire, a párizsi Société Générale de Crédit Mobilier igazgatótanácsának elnöke és Raphael, Galliera hercege, földbirtokos és a párizsi Société Général de Crédit Mobilier igazgatótanácsosa (sokak szerint az akkori Európa leggazdagabb embere, korlátokat nem ismerő spekuláns). Utóbbi mind a maga, mind a következő tőkések nevében írta alá az adásvételi okmányt: B. L. Fould & Fould-Oppenheim, Emil Pereire, Ernest André, J. P. Pescatore, báró Seilliere, Mallet testvérek, de Morny gróf, G. Des Arts Mussard & Cnie., A. d'Eichtal, J. F. de Uribarren & Cnie., Hyppolit Biesta, Casimir Salvador és a párizsi Société Général de Crédit Mobilier.

Az *Egyezmény* első paragrafusa értelmében Daniel Eskeles, Georg Sina, Isaak Pereire és Raphael Galliera „saját és megbízottjaik nevében, mindamellett minden egyetemleges kötelezettség nélkül, átveszik azon eladott dolgokat és engedélyeket, melyek a pénzügyminiszter úr ő nagyméltósága által aláírott, Bécsben 1855. évi január 1-én kelt és a jelen egyezményhez csatolt két okmány, nevezetesen a) a vasútengedélyokmány és b) az államjószágok és bányák iránt kötött szerződés és engedélyokmány szerint átengedtettek és kötelezik magokat és meghatalmazóikat, minden, e két okmányban a vevők és engedélyesek által elfogadott kötelezettségeket, a jelen egyezményben megállapított részletesebb határozatok szerint teljesíteni és a létesítendő cs. kir. szabadalmazott osztrák államvaspálya-társulatnak, a jelen egyezményhez csatolt és a belügyminiszter úr ő nagyméltósága által elfogadott alapszabályok szerinti alakítását, legkésőbb 1855. ápril hó 1-jéig igazolni".

A szerződés szerint az engedélyesek az osztrák államkormánynak 200 millió

franknyi összeget voltak kötelesek fizetni aranyban vagy ezüstben.

A kormány az átengedett vasutakra és tartozékaikra ötévi adómentességben is részesítette a társaságot. Az átvett vasutak befejezéséhez, helyreállításához, javításához, karbantartásához szükséges sínekre és más tárgyakra a társaságnak öt évig a kiszabott vámilletéknek csak felét kellett befizetnie az államkasszába. Ezenkívül a társaság az 1 500 000 forint értékig behozott mozdonyok, vasúti kocsik, állógépek, gőzkazánok, gépek és más műszerek esetében is öt évig élvezett vámmentességet.

Hasonlóképpen 10 éven át a „bányamérték-illeték (németül Massengebühr) és bányavám (németül Bergfrohne) helyett két bányamérték (Gruben-Feldmasse) után kivitelképpen csak évi tíz pengő krajcár illetéket" kellett fizetnie. A társaságnak a jövőbeli bányafejlesztéseiért is könnyítéseket szavatoltak.

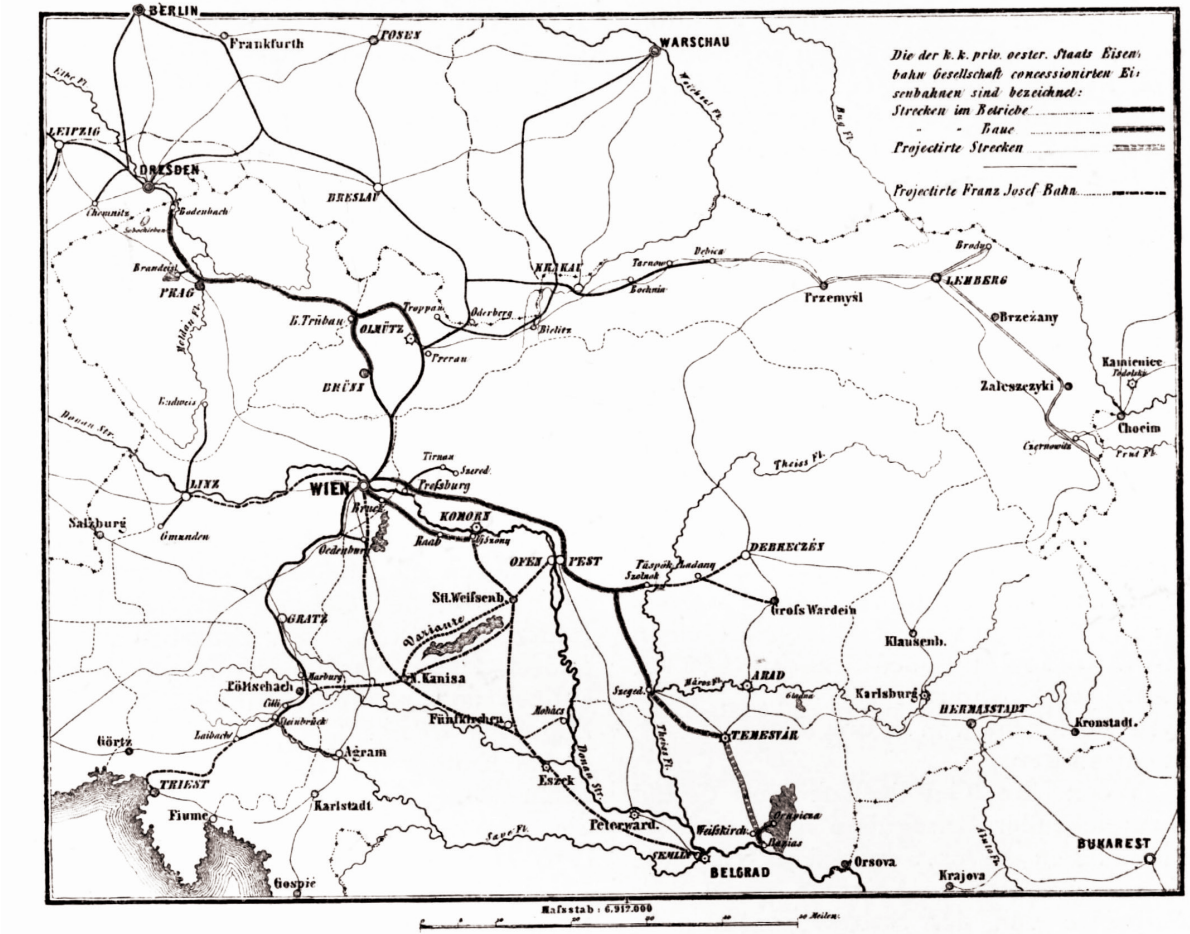
Az egyezmény feljogosította a társaságot „az államkormány által elfogadott tervek alapján egy, a szeged–temesvári vasút valamelyik pontjából kiágazó Zimony és Belgrád felé irányuló mellékvasút kiépítésére és üzletbevételére.

Az említett meghosszabbítások, összekötő és szárnyvasutak a társaság által saját költségén és saját használatára mindazon feltételek és kedvezmények mellett építtetnek ki és vétetnek üzletbe, melyek az azok felöl a törvény határozatai szerint kiállított engedélyokmányban megállapíttatni fognak."

Ugyanebben a szerződésben az állam a társaságnak „a legkészségesebb segédkezet nyujtandja", hogy a Pécs környéki egyházi testületekkel és más magánosokkal, kiknek birtokaik vagy kőszéntelepeik vannak, folytatott tárgyalásoknál, a szén- és vasbányák esetében a kutatási és bányaművelési jogot megszerezhesse.

Az egyezmény szövegét „a császári jóváhagyás fenntartása mellett a cs. kir. osztrák államkormány részéről teljes szövegében" elfogadta és kézjegyével ellátta Alexander Freiherr [magyarul báró] von Bach, „Ő cs. kir. Apostoli Felségének valóságos belső titkos tanácsosa, az osztrák császári Lipótrend és Ferenc-József-rend nagykeresztese, belügyminister" és Andreas Freiherr von Baumgartner „Ő cs. kir. Apostoli Felségének valóságos belső titkos tanácsosa, az osztrák császári Lipótrend és az I. osztályú vaskorona-rend lovagja, pénzügyi és kereskedelmi minister". A császári szentesítést e szerződés 1855. január 12-én kelt „legfelsőbb helybenhagyással nyerte meg".

Az ismertetett egyezmény két csatolt okmánya a *Vaspályaengedélyezési okmány az északi és délkeleti vonal tárgyában* („Eisenbahn-Concessions-Urkunde für die nördliche und die südöstliche Linie") és a *Szerződési és engedélyezési okmány a bánya- és hutaművekről és az államjószágokról* („Vertrags- und Concessions-Urkunde über Berg- und Hüttenwerke und Domänen").



53. kép

A cs. kir. szab. osztrák államvasút-társaság vasútjai a cs. kir. osztrák államvasúttól való megvásárláskor (1855). Korabeli térkép után. (Strach)

A StEG TŐKÉJE ÉS MAGYARORSZÁGI VASÚTVONALAI

A részvénytársaság 400 000 részvényt bocsátott ki 200 millió frank értékben. Ebből a S. G. Sina és Arnstein & Eskeles 45 millió, B. L. Fould et Fould-Oppenheim 18 millió, Emil Pereire 8 millió, Isaak Pereire 8 millió, Ernest André 20 millió, Raphael, Galliera hercege 20 millió, J. P. Pescatore 6 millió, Seilliére báró 5 millió, a Mallet testvérek 5 millió, Morny gróf 5 millió, G. des Arts Mussard & Comp. 5 millió, Adolf Eichtal 3 millió, J. J. De Uribarren & Comp. 3 millió, Hyppolit Biesta 3 millió, Casimir Salvador 2 millió, a La société générale de crédit mobilier à Paris pedig 44 millió franknyi részvényt jegyzett.

Az első igazgatótanács húsz tagból állt: báró Georg Sina (magyarosan Sina György), báró Daniel de Eskeles, báró Louis de Pereira, Isaac Pereire, Raphael, Galliera hercege, Emil Pereire, Ernest André, gróf Morny, A. von Eichtal, lovag Caspar von Seiller, gróf Anton von Pergen, gróf Ludwig von Breda, báró Georg von Walterskirchen, Cajetan von Mayer, Moriz von Wodianer, báró Heinrich Trenek de Tronder, Francis Baring, Salvador Casimir, Adolf Fould, Charles Mallet. Láthatjuk, hogy Sina Györgyön kívül aligha találunk olyan személyt, aki a haza felvirágoztatásáért tett volna egy keveset is. Befektetésüket csupán a profit reményében tették. Az alapszabályzat értelmében a társaság fennállásának első öt éve után, minden évben a közgyűlés az igazgatótanács ötödrészét újra kellett választani. Az eredetileg megválasztott igazgatótanács teljes megújításáig a tagok kilépési sorrendjét sorshúzással határozták meg. Az igazgatótanács tagjai közül évenként egy elnököt és két alelnököt választott. Az elnök és az egyik alelnök belföldi kellett, hogy legyen, a másik alelnök külföldi állampolgár lehetett.

Az állam teljesen ki volt szolgáltatva, és ki is „szolgálta a részvényesek érdekeit, vállalta a súlyos pénzügyi terheket jelentő kamatbiztosításokat, anélkül, hogy megkísérelte volna a díjszabás-politika irányítását. Nem tulajdonított jelentőséget az ipar és a mezőgazdaság fejlődését szolgáló tarifapolitika megteremtésének" – jegyzi meg dr. Udvarhelyi Dénes *Magyarország gazdasági és vasútpolitikája 1876-tól a századfordulóig* című tanulmányában. Sok hasonlóságot fedezhetünk fel a napjainkban koncesszióban épülő autó-

pályák és a hajdan szintén koncesszióban épült vasutak között. Azonban azt is ki kell mondanunk, hogy az akkori helyzetben sok ország számára ez volt az egyetlen út vasúthálózatának megteremtéséhez, majd fejlesztéséhez. Az államháztartásra később oly nagy terheket rótó állami kamatbiztosításról Újhelyi Géza *A magyar vasútügy története* című, 1910-ben megjelent könyvében megállapítja, hogy: „ennek [azaz az állami kamatbiztosításnak – szerző megj.], ha oly időben adoptáltatott is, midőn más államok azt már rossznak mondották ki, és ha még magát a kamatbiztosítási rendszert is rosszul, hibásan alkalmazta a kormány, mégis a vasúti hálózat oly nagymérvű kiépítése volt köszönhető, mely az állam akkori pénzügyi viszonyait tekintve, más körülmények között egyszerűen lehetetlen lett volna".

Ezt a kamatbiztosítást élvezte az OÁV is a már megépült, üzemben lévő (és általa megvásárolt) Marchegg–Szolnok–Szeged, az épülő Szeged–Temesvár, a Temesvártól a Duna felé építendő, a Lissaváról Oravicán át Báziásra, a Bécsből Bruckon át Győrig vezető vasútvonalakra, valamint az Újszőnyt érintő, a Marchegg–Pest vonalat összekötő tervezett szakaszra.

Az 1855-ben létrehozott StEG (OÁV), a már említett, 1855. január 1-jén kelt vaspálya-engedélyezési okmány első cikke szerint az „engedélyesek 1858-ik évi január 1-től számitandó kilencven évre" kaptak engedélyt többek között „egy Temesvártól a Duna felé építendő vaspályára, mely az államkormány helybenhagyásával még meghatározandó pontnál az Oraviczán át vezető Lissava-Báziási vasuthoz fog csatlakozni" (4. pont), „valamint a Lissaváról, Oraviczán át Báziásra vezető vasutnak mozdony erőre épített egész szakaszára" (5. pont). Az engedélyokmány 2. cikke szerint az engedély magában foglalta Lissaváról Oravicán át Báziásra vezető vasút esetében a „telkeket, föld és műmunkálatokat, az egész al- és felépítményt, valamint az összes ingatlan és ingó tartozékot, mint: pályaudvarokat, fel és lerakodó helyeket, az elindulási s megállapodási helyekeni épületeket, őr és felügyelő házakat, azok minden felszerelvényeivel együtt, álló és mozgó gépeket, mozdonyokat, az összes kocsikat és műszereket, valamint égő vagy más anyagszer készleteket, és pedig mindezen tárgyakat, minden levonás nélkül, abban a mennyiségben és állapotban, melyben azok az üzletnek, a társaság általi átvételkor találtatnak".

A részvénytársaság alapszabályzatában megfogalmazták, hogy „a társaság alaptőkéje részvények vagy kötelezvények által az eredeti alaptőkéhez hasonló összeggel növelhető, ha a társasági vállalatok szükséglete ezen szaporitást igényli". E mondatot az 1867. évi június 3-án tartott közgyűlésen némileg megváltoztatták: „a társaság alaptőkéje részvények vagy kötelezvények által növelhető, ha a társasági vállalatok ezen szaporitást igényli. Annak meghatározására, hogy vajon a megengedett tőkeszaporitás egyszerre vagy időről időre eszközöltessék, ugyszintén az időpontnak megválasztása a társaságra bizatik".

Az engedélyokmány ötödik cikke feljogosította az engedélyeseket, hogy „az ezen okmány szerint nekik engedélyezett vasutakat kizárólag saját számlájukra, saját felelősségük mellett és saját költségükön, az engedély lejártáig, azaz 1947-ik évi deczember 31-ig, vagy az állam által eszközlendő beváltásig, az ezen okmányban alább meghatározott korlátok közt, és a fennálló vagy ezután kibocsátandó, s ezen okmány határozványaival nem ellenkező osztrák törvények és szabályok mellett, teljesen használhatni". Az 1866. december elsején keltezett egyezmény első cikke módosította az eredeti engedélyokmány 14. cikkében meghatározott, az állam általi beváltási jogot, miszerint ez „az összes régi és új vasuti hálózatra fog érvényesittetni", és „az engedély tartama 1867. évi január 1-től számitandó kilencvenkilenc évre határoztatik meg, és ezen határidő lejártával szünik meg".

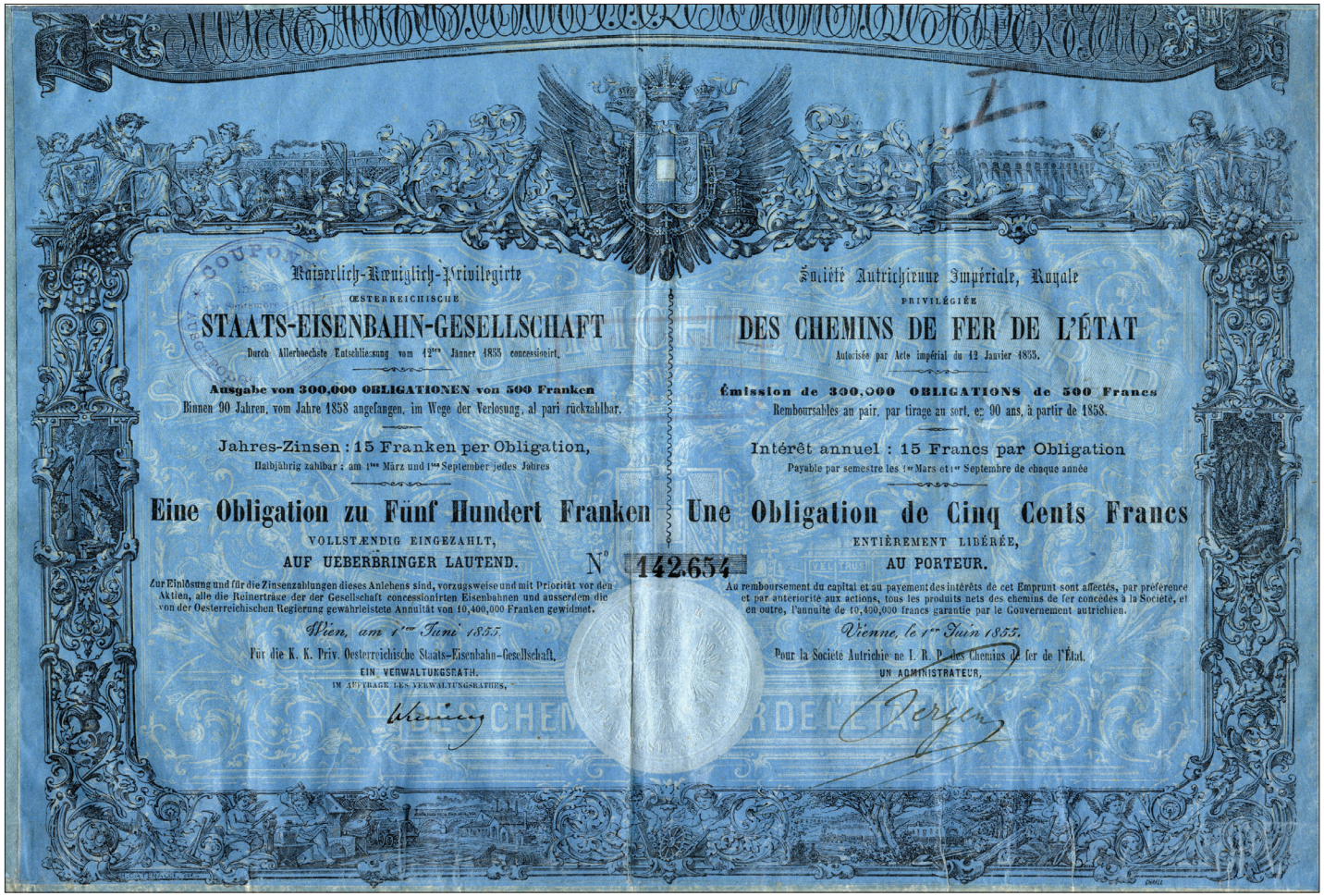
Az engedélyeseknek nem állt jogában a nekik engedélyezett vasutakat „sem egészben, sem részben, vagy csak a földterület vagy épületek egyes részeit is, az államkormány beleegyezése nélkül, akár pénzért, akár ingyen elidegeniteni, vagy bérbe adni".

Az engedélyesek kötelesek voltak vasútjaikat az engedély tartama alatt „saját költségen és az államkormány minden hozzájárulása nélkül, mindenkor jó és üzletre alkalmas állapotban fenntartani, és az üzleti eszközök felállitására nézve mindenkor a közforgalom szükségletéhez alkalmazkodni".

Fontos volt a hatodik cikkely, mely meggátolta konkurens cég vasútépítkezését. Az engedély által az engedélyesek kizárólagos jogot nyertek az említett vasutak „üzletére, illetőleg építésére, oly módon, hogy az engedély egész tartama alatt senkinek sem fog megengedtetni közhasználatra olyan vaspályát épiteni, mely ugyan azon pontok összeköttetését eszközölné, a nélkül, hogy uj közbenső pontokat ne érintsen, melyek az államkormánytól hadászati, politikai, vagy kereskedelmi tekintetben fontosaknak ismertetnek el". Egy új, a fenti feltételeknek eleget tevő, vasút létrehozásakor ha mindegyik engedélyes ugyanolyan feltételnek felelt volna meg, akkor más kérelmezők előtt az OÁV elsőbbséget élvezett.

A hetedik cikk kimondta, hogy az engedélyesek részvénytársaságot alakíthatnak (ami azonnal meg is történt), „melyben külföldiek egyaránt és ugyanazon joggal részt vehetnek, mint belföldiek", valamint hogy a társaság „a belügyminiszter által már helyben hagyott alapszabályok szerint igazgatandó; a társaság fizetéses hivatalnokai és mérnökei külföldiek is lehetnek, és mint ilyenek, különösen pedig a társaság által reájuk ruházott hivatali kötelességre nézve, az osztrák törvényeknek alávetvék". A szövegben szereplő államkormány a központosított osztrák kormányt jelentette, ne feledjük, hogy az osztrák abszolutizmus időszakában vagyunk, amikor feloszlatták az országgyűlést, és az egész Habsburg Birodalmat központilag irányították.

Az OÁV-nak létfontosságú szerzeménye volt e vasút, hisz termékeit így tudta a piacokra vinni.



54. kép

Az osztrák államvasút-társaság 500 frankos (200 forintos) kötvénye (kötelezvénye) 1855-ből

500,000 OBLIGATIONS DE LA SOCIÉTÉ AUTRICHIENNE IMP. ROY. PRIV. DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT

TABLEAU RÉSUMÉ DE L'AMORTISSEMENT EN 90 ANS

ANNÉES	ANNUITÉ pour INTÉRÊTS	ANNUITÉ pour AMORTISSEMENT	ANNUITÉ TOTALE	NOMBRE D'OBLIGATIONS amorties dans L'ANNÉE	NOMBRE D'OBLIGATIONS amorties en TOTALITÉ
1858	4,500,000	338,500	4,838,500	677	»
1859	4,489,845	348,500	4,838,345	697	1,374
1860	4,479,390	359,000	4,838,390	718	2,092
1861	4,468,620	369,500	4,838,120	739	2,831
1862	4,457,535	381,000	4,838,535	762	3,593
1863	4,446,105	392,000	4,838,105	784	4,377
1864	4,434,345	404,000	4,838,345	808	5,185
1865	4,422,225	416,000	4,838,225	832	6,017
1866	4,409,745	428,500	4,838,245	857	6,874
1867	4,396,890	441,500	4,838,390	883	7,757
1868	4,383,645	455,000	4,838,645	910	8,667
1869	4,369,995	468,000	4,837,995	936	9,603
1870	4,355,955	482,500	4,838,455	965	10,568
1871	4,341,480	497,000	4,838,480	994	11,562
1872	4,326,570	511,500	4,838,070	1,023	12,585
1873	4,311,225	527,500	4,838,725	1,055	13,640
1874	4,295,400	542,500	4,837,900	1,085	14,725
1875	4,279,125	559,500	4,838,625	1,119	15,844
1876	4,262,340	576,000	4,838,340	1,152	16,996
1877	4,245,060	593,000	4,838,060	1,186	18,182
1878	4,227,270	611,000	4,838,270	1,222	19,404
1879	4,208,940	629,500	4,838,440	1,259	20,663
1880	4,190,055	648,500	4,838,555	1,297	21,960
1881	4,170,600	667,500	4,838,100	1,335	23,295
1882	4,150,575	688,000	4,838,575	1,376	24,671
1883	4,129,935	708,500	4,838,435	1,417	26,088
1884	4,108,680	729,500	4,838,180	1,459	27,547
1885	4,086,795	751,500	4,838,295	1,503	29,050
1886	4,064,250	774,000	4,838,250	1,548	30,598
1887	4,041,030	797,500	4,838,530	1,595	32,193
1888	4,017,105	821,000	4,838,105	1,642	33,835
1889	3,992,475	846,000	4,838,475	1,692	35,527
1890	3,967,095	871,000	4,838,095	1,742	37,269
1891	3,940,965	897,500	4,838,465	1,795	39,064
1892	3,914,040	924,500	4,838,540	1,849	40,913
1893	3,886,305	952,000	4,838,305	1,904	42,817
1894	3,857,745	980,500	4,838,245	1,961	44,778
1895	3,828,330	1,010,000	4,838,330	2,020	46,798
1896	3,798,030	1,040,500	4,838,530	2,081	48,879
1897	3,766,815	1,071,500	4,838,315	2,143	51,022
1898	3,734,670	1,103,500	4,838,170	2,207	53,229
1899	3,701,565	1,137,000	4,838,565	2,274	55,503
1900	3,667,455	1,170,500	4,837,955	2,341	57,844
1901	3,632,340	1,206,000	4,838,340	2,412	60,256
1902	3,596,160	1,242,500	4,838,660	2,485	62,741
1903	3,558,885	1,279,500	4,838,385	2,559	65,300
1904	3,520,500	1,317,500	4,838,000	2,635	67,935
1905	3,480,975	1,357,500	4,838,475	2,715	70,650
1906	3,440,250	1,398,000	4,838,250	2,796	73,446
1907	3,398,310	1,440,000	4,838,310	2,880	76,326
1908	3,355,110	1,483,500	4,838,610	2,967	79,293
1909	3,310,605	1,527,500	4,838,105	3,055	82,348
1910	3,264,780	1,573,500	4,838,280	3,147	85,495
1911	3,217,575	1,621,000	4,838,575	3,242	88,737
1912	3,168,945	1,669,000	4,837,945	3,338	92,075
1913	3,118,875	1,719,500	4,838,375	3,439	95,514
1914	3,067,290	1,771,000	4,838,290	3,542	99,056
1915	3,014,160	1,824,500	4,838,660	3,649	102,705
1916	2,959,425	1,879,000	4,838,425	3,758	106,463
1917	2,903,055	1,935,000	4,838,055	3,870	110,333
1918	2,845,005	1,993,500	4,838,505	3,987	114,320
1919	2,785,200	2,053,000	4,838,200	4,106	118,426
1920	2,723,610	2,115,000	4,838,610	4,230	122,656
1921	2,660,160	2,178,000	4,838,160	4,356	127,012
1922	2,594,820	2,243,500	4,838,320	4,487	131,499
1923	2,527,515	2,311,000	4,838,515	4,622	136,121
1924	2,458,185	2,380,000	4,838,185	4,760	140,881
1925	2,386,785	2,451,500	4,838,285	4,903	145,784
1926	2,313,240	2,525,000	4,838,240	5,050	150,834
1927	2,237,490	2,601,000	4,838,490	5,202	156,036
1928	2,159,460	2,679,000	4,838,460	5,358	161,394
1929	2,079,090	2,759,000	4,838,090	5,518	166,912
1930	1,996,320	2,842,000	4,838,320	5,684	172,596
1931	1,911,060	2,927,500	4,838,560	5,855	178,451
1932	1,823,235	3,015,000	4,838,235	6,030	184,481
1933	1,732,785	3,105,500	4,838,285	6,211	190,692
1934	1,639,620	3,198,500	4,838,120	6,397	197,089
1935	1,543,665	3,295,000	4,838,665	6,590	203,679
1936	1,444,815	3,393,500	4,838,315	6,787	210,466
1937	1,343,010	3,495,000	4,838,010	6,990	217,456
1938	1,238,160	3,600,500	4,838,660	7,201	224,657
1939	1,130,145	3,708,000	4,838,145	7,416	232,073
1940	1,018,905	3,819,500	4,838,405	7,639	239,712
1941	904,320	3,931,000	4,838,320	7,868	247,580
1942	786,300	4,052,000	4,838,300	8,104	255,684
1943	664,743	4,173,500	4,838,243	8,347	264,031
1944	539,535	4,299,000	4,838,535	8,598	272,629
1945	410,565	4,427,500	4,838,065	8,855	281,484
1946	277,740	4,561,000	4,838,740	9,122	290,606
1947	140,910	4,697,000	4,837,910	9,394	300,000

55. kép

A kötvény hátlapján a törlesztési határidők



56. kép

A StEG monogramja az 1855-ös részvény hátlapján



57. kép

Az OÁV temesvári fenntartási főnökének pecsétje a kétfejű sasos osztrák birodalmi címerrel. Felirata: K.K.P. OE. STAATS EISENB. GESELLSCHAFT IN TEMESVAR BAHNERHALTUNG CHEF



58. kép

Az OMÁV által 1885. június 1-én, Budapesten kibocsátott, évi 3%-os kamatú 500 frankos kötvény



59. kép

A „Szabadalmazott osztrák–magyar ÁLLAMVASUT-TÁRSASÁG" (OMÁV), németül „Privilegirte österreichisch-ungarische STAATS-EISENBEHN-GESELLSCHAFT" (StEG), franciául „Societé autrichienne hongroise privilégié des CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT" 1885. július 1-én kiadott (10. kiadás) részvényének dísze. Balról Ausztria, jobbról Magyarország címerével. Középen a vasút szimbóluma, a szárnyaskerék



60. kép

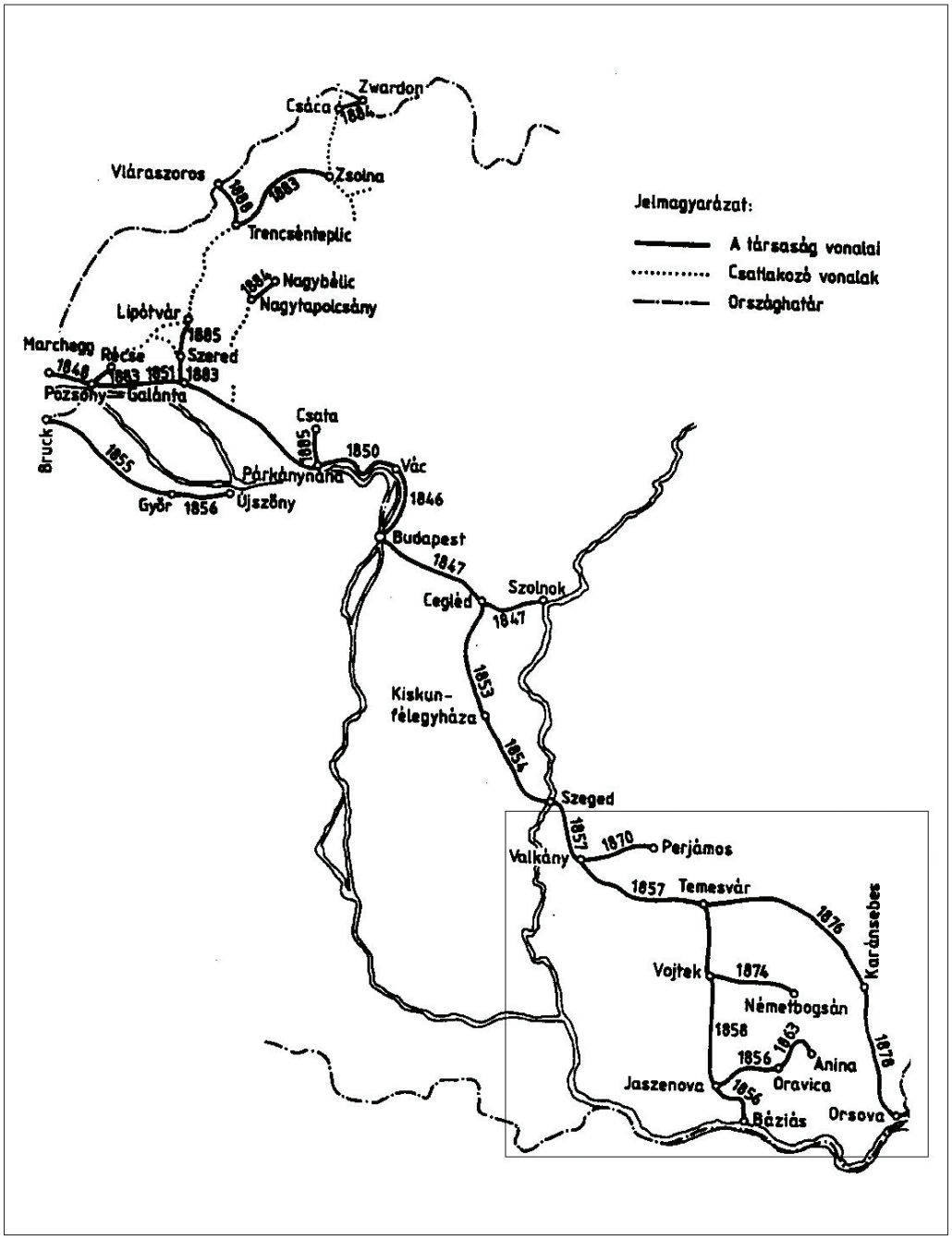
Az OMÁV Ausztria és Magyarország címerével díszített szárazpecsétje



61. kép.

Az OMÁV budapesti igazgatóságának pecsétje

A bécsi körök támogatását maga mögött tudó és a magyar államérdeket semmibe vevő, az állammal dacoló OÁV lassan megpróbált kisebb-nagyobb gesztusokat tenni a megerősödő magyar állam irányába. Ebben nagy szerepe volt az egyre izmosodó MÁV-nak, és Magyarország szuverenitása megszilárdulásának. Sok huzavona után 1882. június 8-án az OÁV szerződést kötött a magyar állammal, melyet az 1882. évi XLV. törvénycikk szentesített. A szerződést a 4. mellékletben közlöm. Szétválasztotta ausztriai és magyarországi vonalait, és mindkét fővárosban egy-egy igazgatóságot állított fel. Többek között a részvénytársaság nevet is változtatott, és felvette az osztrák–magyar jelzőt. Ezentúl hivatalos neve: „Szabadalmazott osztrák–magyar ÁLLAMVASUT-TÁRSASÁG" (OMÁV), németül „Privilegirte österreichisch-ungarische STAATS-EISENBAHN-GESELLSCHAFT" (StEG), franciául „Societé autrichienne hongroise privilégié des CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT" lett. Ebben a formában szerepel az 1885-ben kiadott kötelezvényen, de írták kisbetűvel is.



62. kép

A cs. kir. szab. osztrák (1882-től osztrák–magyar) államvasút-társasaság magyarországi vasútvonalai az átadásuk évével. Keretben a bánáti vonalak.

1. Táblázat. *Az OÁV (StEG) vasútjai a Bánátban*

Ssz.	Vasútvonal	Vonalhossz [km]	Átadás dátuma	Engedélyokmány	Építő vasúti társaság
1.	Oravica (később Oravicabánya)–Báziás (csak teherszállításra) Oravica (később Oravicabánya)––Báziás (személyszállításra is)	63,316	1854. 08. 20. 1856. 11. 01.	Vétel az államkincstártól személyszállításra OÁV	Államkincstár – Oravicai Bányaigazgatóság kezdte el OÁV
2.	Szeged–Temesvár	113,859	1857. 11. 15	1855. jan. 1. Engedélyokmány, módosítva az 1856. jún. 10-i Egyezménnyel	Elkezdte az állam, folytatta és befejezte az OÁV
3.	Temesvár–Jaszenova (később Karasjeszenő)	94,175	1858. 08. 30	1855. jan. 1.	OÁV
4.	Oravica–Anina (mint üzemi vonal) Oravica–Anina (személyszállításra is)	33,104	1863. 12. 15. 1869. 10. 20.	Bányavasút, üzemvasút	Államkincstár – Oravicai Bányaigazgatóság kezdte el OÁV
5.	Valkány–Nagyszentmiklós–Perjámos	42,975	1870. 10. 26.	1870. XXVII. t.c.	OÁV
6.	Vojtek–Németbogsán	46,961	1874. 09. 06.	1872. XXVIII. tc.	OÁV
7.	Temesvár–Karánsebes	98,254	1876. 10. 23	1874. XXVIII. tc.	OÁV
8.	Karánsebes–Orsova	90,337	1878. 05. 20.	1874. XXVIII. tc.	OÁV
9.	Orsova–Vercsorova (magyar–román határ)	4,107	1879. 05. 01.	1874. XXVIII. tc.	OÁV
10.	Perjámos–Varjas	8,000	1888.10.24.	IV/17. 17573/88	OÁV

Összesen: 595,098 km

Ehhez hozzáadandók a Resica (később Resicabánya)–Németbogsán (később Boksánbánya)–Vaskő és a Resica–Szekul keskeny vágányú iparvasutak.

A magyar változat a „szab. osztr.-magyar államvasút" formában is nagyon közkedvelt volt. A StEG sokáig gondolkodott ezen, hisz a kiegyezéstől másfél évtized telt el.

Az OMÁV 1885. július 1-én tőkeemelést hajtott végre, és piacra dobta a 10. kötvénysorozatát, mely budapesti kiadási hellyel szerepel.

Engedtessék itt meg egy rövid megjegyzés: a magyarországi és főleg a bánáti közgondolkodásban rögzült a StEG nagy és pozitív szerepe (Bécs–Pest vasútvonal, Pest–Temesvár–Báziás, Pest–Temesvár–Orsova nagy forgalmú, az országot a Balkán-félszigettel és tovább, a Kelettel összekötő fővonal, a felvidéki vasútvonalai, a vasút gyönyörű indóháza Pesten – ma Nyugati pályaudvar –, a szegedi Tisza-híd, a bánáti szén-, vas- és színesfémbányák, kohók, vasöntödék, hídgyár, gépgyár, a bánáti hatalmas uradalom, a nagyvállalatnak a vidék iparosításában betöltött

jótékony hatása stb.). Mindezeket tudva és elismerve azonban ne feledjük, hogy a fő jelszó a legnagyobb profit megszerzése volt, és a cél érdekében apropénzért vásárolták fel a rossz termésű években az éhező parasztok földecskéit, hogy aztán proletárokként zsákmányolják ki őket, a már akkor is elítélendő, mocskos fegyvereket használó konkurenciaharcát más vasutakkal és az állammal, a hatalmas kamatbiztosítással az államot (természetesen a lakosságot) kizsigerelő, mindenen átgázoló viszonyulását. Nem véletlen, hogy a legnagyobb ipartelepévé fejlesztett Resicán szökött szárba a munkásmozgalom, és tevékenykedett a szegények érdekeiért síkra szálló több munkásvezér, a legismertebb Farkas Károly személyében. A StEG-re is pontosan ráillett József Attila kristálytiszta megfogalmazása, kissé parafrazálva: élj Párizsban vagy Szatymazon, mire a béredet megkapnád, az OÁV-é a haszon. Az OÁV (StEG) iskolapéldája volt a csak nagytőkések érdekeit szem előtt tartó, multinacionális (globalista), mindenen átgázoló, nagytőkés vállalatnak, mely a hamisítástól (a selejtes síneket is hamisított minőségtanúsító bélyeggel ellátni) a választásokba beleavatkozásig mindenből kivette a részét.

A DÉLKELETI VASÚTVONAL PESTTŐL SZEGEDIG

Az OÁV magyarországi vonalainak építését a volt Magyar Középponti Vasút (ez főleg Rothschild-érdekeltség volt) kezdte el. Ez a társaság építette ki a Pest–Vác és Pest–Cegléd–Szolnok vonalat. A szabadságharc után a csőd szélén álló vállalatot (a megépült és üzemben lévő, építés alatt álló és az engedélyezett vasútvonalakat is) az osztrák állam 1850. március 7-én 8 millió forintért megvásárolta, mely cs. kir. Osztrák Délkeleti Vasúttársaság (az eredeti, német nyelvű neve: k. k. Südöstliche Staatsbahnen) elnevezéssel a birodalmi hálózat része lett. Az állam létrehozta a cs. kir. Főépítési Igazgatóságot, és 1850. július 31-én elrendelte a szegedi vasútvonal kiépítését.

A Délkeleti Vasúttársaság építette ki a vonalat Kecskeméten át Szegedig. A Pestet Szegeddel és Temesvárral összekötő vasútvonal szerepelt a már említett átfogó vasútfejlesztési tervekben, de sokáig vitatták a pálya vonalvezetését, azaz, hogy az ország fővárosát Délkelet-Magyarországgal a Szolnok–Arad–Temesvár vagy pedig a Cegléd–Kecskemét–Szeged–Temesvár vonallal előnyösebb-e összekötni. Végül a második javaslat mellett döntöttek. Volt egy harmadik változat is, mely szerint a Pest–Szolnok vonal Szolnokon ágazzon ketté: egyik ága vezessen Szegedre, másik pedig Aradra. A vasútépítés gyors ütemben haladt: Cegléd és Félegyháza között 1853. szeptember 3-án, Félegyháza és Szeged között 1854. március 4-én indult meg a hivatalos vasúti közlekedés. Ekkor tartották meg Szegeden a Félegyháza–Szeged vonalszakasz ünnepélyes megnyitóját, melyen számos temesvári vendég is részt vett. Az eseményt „nagy örömmel fogadták s Temesvár fejlődésének új érája gyanánt üdvözölték ezt is a temesváriak, mert Szeged végállomásában is a Délvidék anyagi és szellemi előhaladásának biztató jelét látták" – írta 1914-ben *A temesvári (Délmagyarországi) vasuti vonalak alapitásának története* címmel megjelent munkájában Bellai József. Érdekes, hogy a hivatalos avatóünnepség előtt majd egy hónappal, Szeged és Bécs között már 1854. február 14-én megindult a teherforgalom. A megrakott vasúti kocsik zakatolva szállították a Szegeden felhalmozott óriási gabonakészletet a nyugat-európai piacok felé. A Temesköz lakossága is nagy örömmel fogadta a vasút Szegedre érke-

zését, hisz a Tisza-parti várossal átellenben már a torontáli gazdag búzamezők érlelték aranysárga kalászaikat. A korabeli újságok rendre beszámoltak arról, hogy a Bécs–Szeged közötti 470 kilométeres távolságot vasúton 24 óra, azaz ugyanannyi idő alatt lehet megtenni, mint a Szeged–Temesvár közötti 112 kilométernyi utat országúton. Az Alföld népének örömében üröm volt, hogy a vasút alkalmazottai, nemcsak a vezetők, hanem az utazó közönséggel kapcsolatot tartó pénztárosok és kalauzok sem beszéltek magyarul. Az OÁV hivatali nyelve a német volt, és ez huszonhat évi problémát jelentett e vasút magyarországi történelmében.

A polgárok örültek a vasút elérkezésének, megszokták szolgáltatásait, bár sokszor bosszankodtak a hivatalnokok nemtörődömsége miatt. Példa erre egy, a Vasárnapi Újságban megjelent cikk: a Pest–Szeged között közlekedő vasúton „rendetlenség, önkény és tudatlanság uralkodik. Bizonyítják ezt, kik tegnap az éjjeli vonaton jöttek Pestről. A szegedi pályaudvar közelében kiment a mozdony a sínekből (ezzel ugyan nem akartam újságot mondani). Az ijedtségen kívül nem történt semmi baj, hanem esett nagyon az eső, és sötét éj volt. Persze azt hiszik szép olvasóim, hogy azok a vasúti urak bírtak annyi udvariassággal s azonnal intézkedtek az utasoknak a városba szállításáról. Hogy is ne! Van is ott egyéb gond az utasokra, mint a pénztárnál az utazási díjt megvenni rajtuk! – ha csak gondoskodnának nem vesszük azon örökös boszszankodást, mellyel egynémely rövid emlékezetű conducteur minden állomásánál megkérdi az embert: »Sind Sie jetzt eingestiegen?« De hogy történetünkre visszatérjek, hát bizony conducteur uraimék kiparancsolván a kocsikból az utasokat, ezek – közöttük sok nő, sőt egy beteg is – kényszerülve valának éjnek idején esőben és sárban órányira a városba begyalogolni”. Hány, a Bánságba továbbutazni készülő utasnak kellett a sárban becsúszkálni a szegedi „Bahnhofra” (a germanizációnak „köszönhetően” ezt is csak németül írták ki), nem tudjuk. Biztos voltak néhányan. Sejtem, egy-két sváb földink elengedett egy-két jó kacskaringós „schwowisch” szitkot is, hogy azért megértsék azt az itteni földön idegen vasúti „conducteur”-ök is.

Néhány szóban lássuk, hogyan látták, miként vélekedtek és mit vártak a vasút eljövetelétől a jó temesváriak.

Bár a lakosság várva várta, hogy településükre végre megérkezzen a vasút, Európa-szerte – így Magyarországon – is voltak, akik kétkedve fogadták a vasút gondolatát, a gőzmozdonyokat pedig veszélyeseknek, feleslegeseknek tekintették.

Klinda József vasúti főellenőr, a temesvári pályaudvar állomásfőnöke 1911-ben írt tanulmányt *Temesvár vasutfejlődése* (Klinda, 1911) címmel. A bevezetőben rövid kitekintést nyújt a vasútépítések kezdeti időszakáról. Az alábbiakban innen ismertetek néhány érdekességet.

A vasutak meghonosításának kezdetén Pozsony vármegye például a Magyar Középponti Vasút építését támogatta ugyan, de csak lóvontatással. A gőzvontatást el-

lenezte. Ebben pártolókat keresett, és körlevelet intézett az ország minden törvényhatóságához. A lóvontatás előnyét és a gőzgép mellőzését azzal indokolta, hogy a lóvasúthoz sok magyar vas és ló szükséges, és mivel az országban elegendő vas és ló áll rendelkezésre, nem kell importálni. A pénz az országban marad, míg a gőzüzemű vasutak esetén a beszerzendő mozdonyokért fizetett busás ár külföldre vándorol. Csak ezt a szempontot mérlegelve és figyelő szemekkel körültekintve, ma is a mindenben diktálni igyekvő, a bennünk, a valamivel keletebbre lakókban csak olcsó munkaerőt és nyakunkba varrt árujuk vevőjét látó nyugatiakat nézve, bizony nem is lehet teljesen elítélni a lóvasút partizánjait és a mozdonyok ellenségeit. Az is igaz viszont, hogy a gépek az állatokkal szemben sokkal erősebbeknek, biztosabbaknak, hatékonyabbaknak bizonyultak.

A gőzüzemű vasút megépítésének tervét több kitűnő államférfi is kétkedéssel fogadta. Deák Ferenc, a haza bölcse sem lelkesedett a gondolatért. Az akkor már 36 éves államférfi nem hitt a vasútban. Az 1839. december 6-án tartott egyik kerületi ülésén tartott beszédében, többek között, a következő véleményét fogalmazta meg: „Én azt hiszem, hogy a Debreczen–Pest közötti vasutvonalra nézve alig van valaki a Rendek között velem együtt, aki, tekintve hazánk ez alsó részének geográfiai helyzetét, s a fuvarnak e vidéken való olcsóságát álomnak ne tartaná azt s azt, hogy itt valaha vasut létezhessen."

Frigyes Vilmos porosz trónörökös, aki a vasutakban felismerte az iparosodás egyik fő letéteményesét 1838-ban, a Potsdam–Berlin vasútvonal megnyitása alkalmával az induló vonatra mutatva röviden és velősen ezeket mondta: „Ezt a szekeret már emberi kar hatalma fel nem tartóztatja abban, hogy végiggördüljön a világon."

A korabeli közlekedési viszonyok ecsetelésére sokan idézik a *Temesvarer Zeitung* újságírójának sirámait, aki azért panaszkodott, hogy „a bécsi posta hol Mokrinban, hol Kikindán elakad, a bécsi áruk elromlanak, napokig nem érkezvén hírlapok, Temesvár a világtól el van zárva." Egy Temesváron járt párizsi kereskedő, aki Párizstól Szegedig vasúton négy nap alatt ért el, a Szeged–Temesvár között lévő 112 km távolságot kocsin három napig rótta.

Klinda József a csaknem egyhasábnyi általános kitekintés után részletesebben foglalkozik a temesváriak óhajával, melyet a város volt polgármestere, az első városmonográfia (Preyer, 1853) szerzője, Johann Nepomuk Preyer (1805–1888) fogalmazott meg. Mivel Preyer monográfiáját a mai napig nem fordították le anyanyelvünkre, és nehezen elérhető (az eredeti német szöveg és mellette ennek román fordítása 1995-ben került kiadásra), a Klinda által magyarra fordított szemelvényekre szorítkozunk. „De térjünk vissza Temesvárra és nézzük meg, mit csináltak a jó temesváriak 1856 november 1-ig, tehát addig, amidőn a boldog oraviczaiak már vasúton járhattak?" (lásd Jancsó, 2021). „Dolgoztak, fűt-fát megmozgattak, hogy »jámbor óhaj« szám-

ba menő vasút utáni epekedésük valóra váljon" – folytatja, majd újra Preyert idézi: „A közlekedési eszközök között a mi óhajaink ideálját, vágyakozásaink és törekvéseink legfőbb célját kétségtelenül a vasút képezi". „Habár bennünket még nem köt össze a vasúti sínek varázsfonala a világgal, de már közeledik, már csak néhány óra távolságra van, amennyiben a Szeged–temesvári vasúti vonal építésére a pályázat már ki van írva." „Amennyiben Szeged és Temesvár között semmiféle terepnehézségek nincsenek, úgy az alépítmény egy félév múlva készen és egy év múlva a megnyitás is eszközölhető lesz és így mi már ez idő szerint szellemi tulajdonosai vagyunk a vasútnak." „Temesvár népe a vasutmegnyitás napját tekintse mindenkoron egy új korszak kezdetének és annáleseibe jegyezze fel azt."

„Preyer polgármesternek 1853. évből való ezen elmélkedése élénk világot vet arra, hogy mennyire vágytak Temesvárott a vasút után, amidőn óhajaik ideáljának tekintették azt, de bizony-sága egyúttal az idők vezető emberei éleslátásának is, amennyiben megérezték, előre látták, hogy e város boldogulásának, nagyságának majdan a vasút lesz az alapja s hogy a vasút oly fordulópont elé fogja hozni a várost, ahonnan megfelelő továbbvezetés, a viszonyok, a körülmények célirányos kihasználása mellett, csak a folytonos haladás felé vezet az út."

Preyer polgármesternek az 1853. évben tett azon nyilatkozata, miszerint egy év múlva, tehát 1854-ben már itt lesz a vasút, sajnos, nem vált valóra ilyen gyorsan.

Ismert dolog, hogy az 1853. évben az Osztrák–Magyar Monarchiában lévő vasutak legnagyobb részét az abszolút kormány, illetőleg az állam tartotta kezében, és ha a szándék meg is volt a vasutat Szegedtől – ahová az 1854. évben ért el az első vaspálya – Temesvárig mielőbb meghosszabbítani, de részben a krími háború folytán beállott kedvezőtlen politikai, részben az igen rossz pénzügyi viszonyok ezt nem engedték meg.

Az osztrák állam kezelésében lévő magyarországi vasútvonalak igen elhanyagolt állapotban voltak, fenntartásukra a legszükségesebb pénz sem állott rendelkezésre, úgy hogy Megrelli miniszteri tanácsos azokat üzletveszélyeseknek jelezte s kijelentette, hogy ha egy éven belül sem történik intézkedés, úgy e vonalakon a forgalmat be kell szüntetni (ma ezt se sokan tudják, akik pedig igen, szemérmesen hallgatnak, mert nem fér be a minden jó az osztrákoktól jött gondolatmenetbe. A szerző enyhén epés megjegyzése).

„Ily körülmények között 1854-ben Temesvárott csak örömmel lehetett tudomásul venni a hírt, hogy az abszolút kormány a kezei között lévő vasutakat el akarja adni" – írta Klinda.

Sok várakozás, türelmetlenség után végre a vasútvonal mégiscsak elkészült. „A Szeged–temesvári vasút 1857. év november 15-én adatott át a forgalomnak. A Temesvár–szegedi vonal megnyíltával a Délvidék, de nevezetesen Temesvár városa közvetlen összeköttetést nyert Budapest és Béccsel, ami, eltekintve a kulturális előnyöktől, számokban ki nem

fejezhető hasznára vált a temesvári iparnak és kereskedelemnek.

Temesvár városának régi, türelmetlenül várt óhaja, óhajainak ideálja valósult meg e napon; nagy örömmel fogadták azt és Temesvár fejlődésének új érája gyanánt üdvözölték. Ez volt első vasútja Temesvárnak, amely forrongásba hozta a kedélyeket." E nevezetes napról következőképen emlékezik meg a Temesvárer Zeitung: „Midőn a gőzkocsinak messziről jövő zúgását halljuk, midőn a vonatnak magasra törő és sürü, sötét füstöt okádó kéményét megpillantjuk, úgy tűnik fel, mintha valamelyes varázsütés járná át tagjainkat". „S midőn a vonat elrobog előttünk, szinte csodáljuk, hogy mi ugyanazon helyen állunk, de érezzük azt is, hogy a kultúra és müveletlenség közötti ellentét sehol sem annyira kirívó, mint itt a Bánátban." „Itt nyújtja fejünk felett kezét a müvelt nyugat, a vissza maradt keletnek s kívánatos volna, hogy amaz utóbbinak ezer éves mulasztásait elöhaladottságával fedezze."

Nem volna teljes a helyzet ecsetelése, ha meg nem emlékeznénk azokról is, akiknek Temesvárott nem okozott örömet a vasútnak a városba érkezése: tudniillik a fuvarosokról és kisebb fogadósokról; ezek ugyanis megélhetésüket látták veszélyeztetve a vasút által, és nagyfokú bizalmatlansággal fogadták azt; az idő azonban megmutatta, hogy nem volt igazuk.

„Az új vonatot bécsi vonatnak nevezték, amennyiben menetrendje is közvetlenül Bécs és Temesvár között volt megállapítva. A megnyitás után 1857. évben naponkint két vonat közlekedett Bécsbe és két vonat vissza Bécsből Temesvárra.

Ez időben, ha az utas reggel 5.30-kor Temesvárott fel szállt a vonatra, úgy másnap délután 4 óra 30-kor érkezet Bécsbe, az út tehát 35 óráig tartott. Ugyancsak reggel 5.30-kor indulva Temesvárról, másnap reggel 8 óra 01-kor érkezett a vonat Pestre, tehát az út 20 óráig tartott.

Óriási haladás volt ez a régi állapotokhoz képest, a midőn Temesvárról Pestig a postakocsin 4–5 napig tartott az utazás. A vasút tehát 5 napról egy napra redukálta a Temesvár-pesti utat, míg ma, 54 év múltán, ezen egy nap is 5 l/2 órára száll alá. Az 1857. évben naponkint érkező és induló négy vonattal szemben ma 120 vonat közlekedik naponkint Temesvárott, míg az, az időben Temesvárra átlagban érkezett 40–50 vasúti kocsi ma átlagban már napi 1200 kocsira emelkedett." (Klinda, 1910)

AZ OÁV FOLYTATJA AZ ÉPÍTKEZÉST SZEGED ÉS TEMESVÁR KÖZÖTT

A vasút Szegedre való érkezésének idején az Osztrák Délkeleti Államvasút már gőzerővel folytatta a munkálatokat a Szeged–Temesvár vonalon is. Következett a vasutak eladása és az OÁV (StEG) létrehozása. Az államkormány és az OÁV között létrejött, 1855. január 1-én kelt és már ismertetett engedélyokmány 3. paragrafusa szerint az államkormány vállalta, hogy a Szeged–Temesvár vasútvonal építését saját költségén, az engedélyokmányban részletesen meghatározott módozatok mellett, legkésőbb 1856. december 31-ig befejezi, és az engedélyesnek, azaz az OÁV-nak át fogja adni. Az engedélyokmányhoz csatolt Vaspálya-engedélyezési okmány az északi és délkeleti vonal tárgyában („Eisenbahn-Concessions-Urkunde für die nördliche und die südöstliche Linie") kitétele szerint a Szeged–Temesvár vasútra az OÁV 1858. január elsejétől 90 évre kapott engedélyt.

A fenti, 3. paragrafust egy, 1856. június 10-én kelt szerződéssel megváltoztatták. E szerződésben „a cs. kir. szabadalmazott osztrák államvaspályatársaság saját számadása és költségeire a Szegedtől Temesvárig terjedő vaspályának bevégzését és kiépítését, egy az államkormány által bankvalutában fizetendő tíz millió pengő forintnyi átalányösszegért átvállalja". Ebből az összegből azonban levonták a már elvégzett előmunkálatok, a már elvégzett munkálatok költségeinek, a beszerzett anyagoknak árát. Az OÁV vállalta, hogy a Tiszán állandó vashidat épít.

A szerződést a cs. kir. kereskedelmi miniszter, Toggenburg és a cs. kir. szab. osztr. államvaspálya-társaság vezérigazgatója, Jacques Maniel látta el kézjegyével.

Az Osztrák Délkeleti Államvasút ezzel megszűnt és átadta helyét az OÁV-nak.

Első olvasásra bonyolultnak tűnik a Temesvárra befutó vasútvonal építésének története. Így igaz. Nehéz, bonyolult idők voltak hazánkban akkortájt. Forradalom, szabadságharc, osztrák abszolutizmus váltotta egymást. Szerződések keletkeztek, szerződéseket módosítottak (manapság az autópálya-építéseknél észlelhetünk nagyon sok hasonlóságot). Az OÁV-val kötött szerződéseket, engedélyeket 1871-ben nyomtatásban is kiadta a magy. kir. Közmunka- és Közlekedési Minisztérium *Vasuti okmánytár* címmel. Ebben az eredeti, német nyelven kiállított okmányok szö-

vegét magyar fordításban is közlik. Nagy kár, hogy sok hazai, a vasutak történetéről értekező szakember nem ismeri e nagyon fontos dokumentumgyűjteményt, talán akkor kevesebb légből kapott adattal boldogítaná az érdeklődő olvasót. Az engedélyokiratot a 2. számú mellékletben közlöm.

A Szeged–Temesvár vasútvonal építését a munkálatok gyorsítása érdekében két irányból indították: Szegedről és Temesvárról, hogy az elkészült szakaszok valahol a távolság közepén találkozzanak. Ezért a munkavonatokat mozgásba lendítő első mozdonyokat a vasúti összeköttetés híja miatt vízi úton: a Dunán, Tiszán, majd a Begán szállították Temesvárig. A Bega-csatorna partján emelték őket kötelek, csörlők, daruk segítségével az idáig kiépített sínpárra.

A lapos síkság segítette az építők munkáját. Nem kellett hatalmas töltéseket építeni, és nem volt szükség bevágásokra sem. Sziklarobbantásokra, völgyhidakra sem volt gondjuk az építőknek. Volt elég hely a megfelelő, nagy sugarú ívek kitűzésére is. Az ívsugarak 600–1000 méter között váltakoztak. A pálya emelkedője csak kevés helyen lépte át az 5 ezreléket (5 centiméter emelkedés 10 méter hosszon). Szeged és Újszeged között át kellett vezetni a vasutat a legmagyarabb folyón, a szőke Tiszán. Már a munkálatok elkezdésekor felépítettek egy ideiglenes fahidat, melyen a munkavonatok az anyagokat szállították. Ezen a hídon keltek át a néha „kivirágzó" folyó fölött az első szerelvények is, melyek a Bánság fővárosába igyekeztek. Az Arankán egy 10 méteres, a Berekszón (Ó-Bega) egy 19 méteres vashíd biztosította az átkelést.

A StEG (OÁV) a Szeged–Temesvár vasútvonal építését vállalkozókra bízta. A munkálatokat az Adolf Tafler vezette Szeged–Temesvári Állami Vasútépítkezési Vállalat végezte. A következő két képen a vállalat által kiállított bizonyítvány, valamint az Adolf Tafler viaszpecsétjével ellátott bizonyítvány kivágata látható.

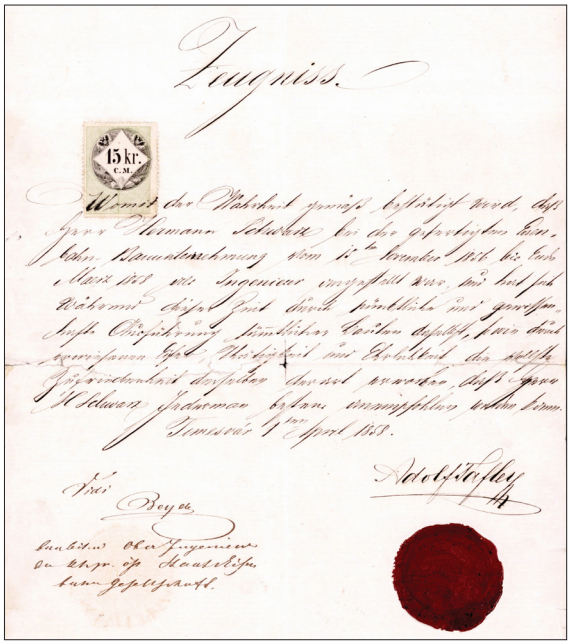
A bizonyítvány igazolja Schwarz Ármin vasútépítő mérnök lelkiismeretes és pontos tevékenységét a vállalatnál. A német nyelvű eredeti fordítását, melyet 15 kr C.M. okmánybélyeggel láttak el, alább közlöm.

„Bizonyítvány, amely az igazságnak megfelelően bizonyítja, hogy Schwarz Ármin úr az alulírott vasútépítő vállalatnál 1856. november 15-től 1858. március végéig mint mérnök állt alkalmazásban, és ezen idő alatt az összes építkezések pontos és lelkiismeretes kivitelezésével, valamint irántuk tanúsított buzgalmával, tevékenységével és becsületességével az alulírott vállalatnak a legteljesebb megelégedését oly mértékben kiérdemelte, hogy Schwarz Ármin urat bárkinek (mindenkinek) a legmelegebben ajánlhatjuk.

Temesvár, 1858. április 1. Tafler Adolf s.k., P.H. A viaszpecsét szövege: Szeged–Temesvári Állami Vasútépítkezési Vállalat, Adolf Tafler."

A bizonyítványt Beyer, a cs. kir. szab. államvasút-társaság (StEG, OÁV) főmérnöke láttamozta.

Schwarz Ármin vasútépítő mérnök a későbbiekben több vasutat épített országszerte: a Felvidéken és többet a Bánátban is.



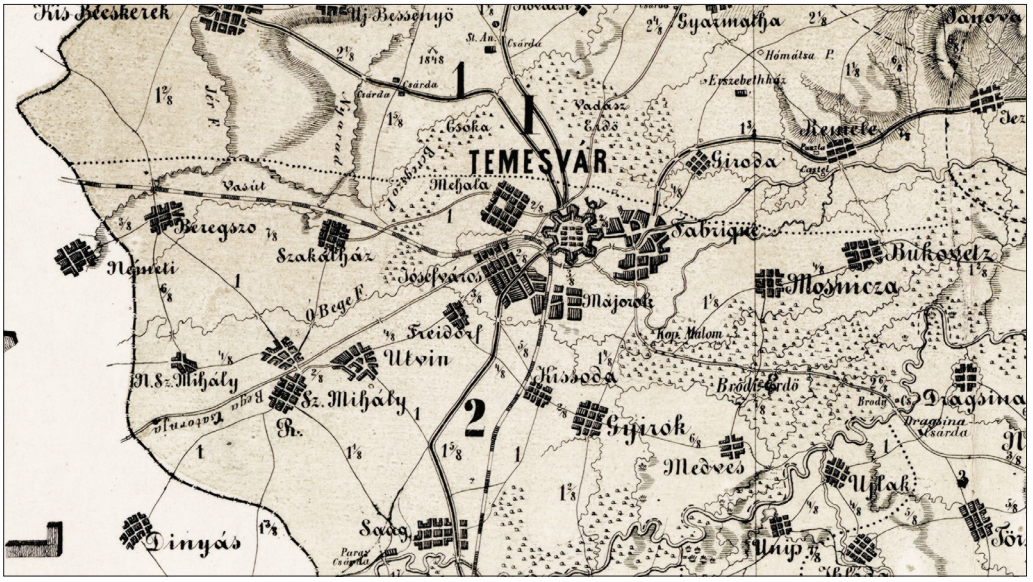
63. kép

A Szeged–Temesvár Vasútépítő Vállalat szolgálati bizonyítványa



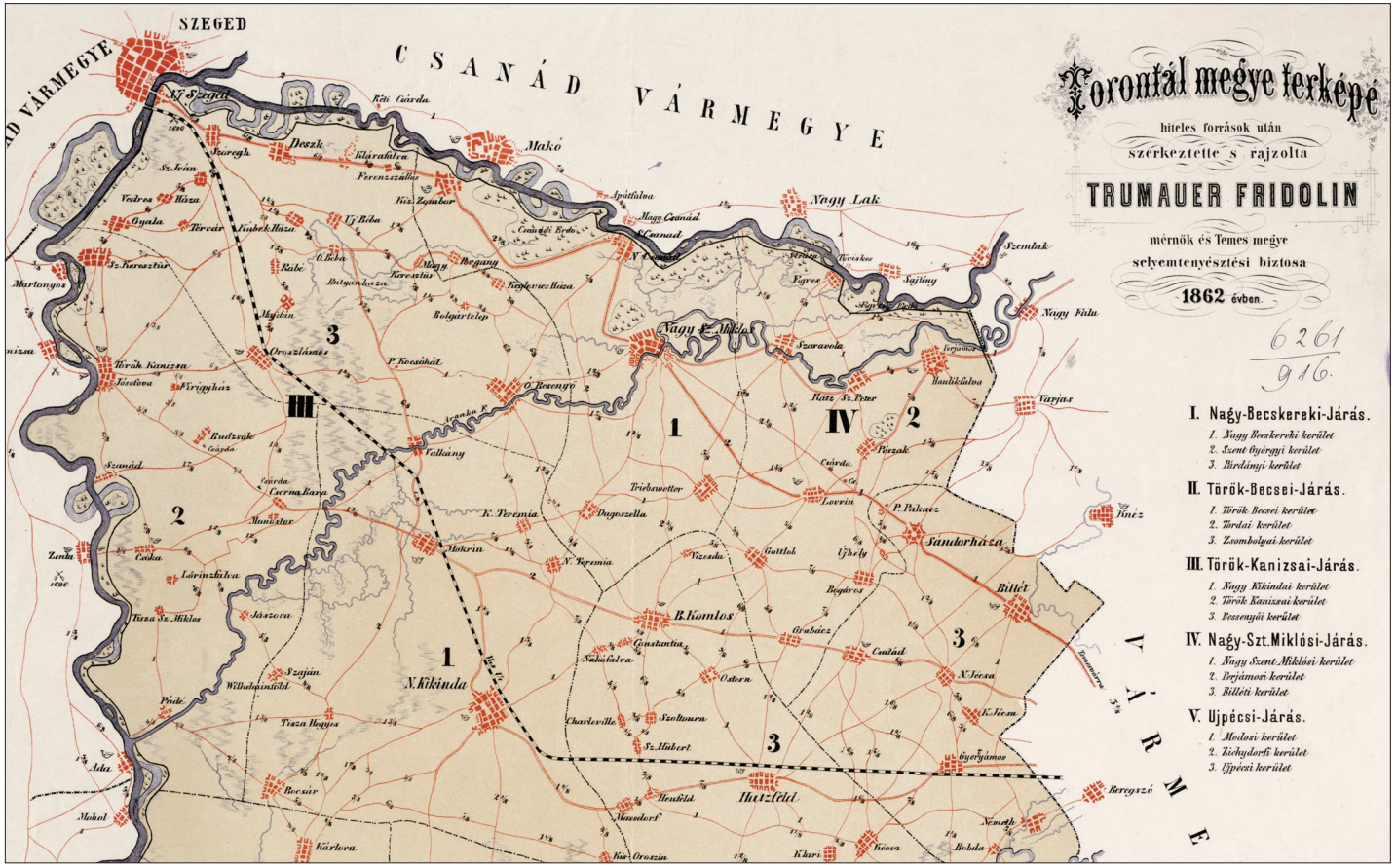
64. kép

A Szeged–Temesvár Vasútépítő Vállalat viaszpecsétje



65. kép

A Szeged–Temesvár vaspálya vonalvezetése Temes vármegyében (Trumaer Fridolin térképe 1862-ből)


SZEGED
CSANÁD VÁRMEGYE
Torontál megye térképe
hiteles források után
szerkeztette s rajzolta
TRUMAUER FRIDOLIN
mérnök és Temes megye
selyemtenyésztési biztosa
1862 évben.
6261
916.
I. Nagy-Becskereki-Járás.
1. Nagy Becskereki kerület
2. Szent Györgyi kerület
3. Párdányi kerület
II. Török-Becsei-Járás.
1. Török Becsei kerület
2. Tordai kerület
3. Zsombolyai kerület
III. Török-Kanizsai-Járás.
1. Nagy Kikindai kerület
2. Török Kanizsai kerület
3. Beszenyői kerület
IV. Nagy-Szt.Miklósi-Járás.
1. Nagy Szent-Miklósi kerület
2. Perjámosi kerület
3. Billéti kerület
V. Ujpécsi-Járás.
1. Modosi kerület
2. Zichydorfi kerület
3. Ujpécsi kerület
Makó
Nagy Lak
Szemlak
Nagy Kikinda
N. Kikinda
B. Komlos
Sándorháza
Billét
Hatzfeld
Nagy Becskerek
Török Kanizsa
Orosz Lámos
Rudzsák
Szanád
Mokrin
Jászova
Szajan
Ada
Mohol
Becsér
Kárlova
Deszk
Szeged
Klárafalva
Ferenczfalva
Uj Zombor
Uj Réka
Kübek Háza
Rabe
Batyanhcza
Bolgártelep
Nagy Csanád
Csanádi Erdö
Begany
Keresztur
Sz. Kereszt
Martonos
Vedres Háza
Gyala
Ivanko
Valkány
Csarda
Csarna Bara
Monostor
Csoka
Lárinzfalva
Tisza Sz. Miklos
Pádé
Wilhelmsfeld
Tisza Hegyes
Ó Becse
Uj Becse
Tisza Kanizsa
Tövisfalva
Verigyhaz
P. Kocsahát
O. Perenyö
K. Peremia
N. Peremia
Duposzella
Triebswetter
Vizsnda
Gottlob
Constantia
Nakofalva
Ostern
Charleville
Szollousa
Sz. Hubert
Headfeld
Mannsdorf
Kis Orosztin
Kl. Kiri
Vicsa
Nemeth
Bohda
Lovrin
Pázsak
Csarda
Ujhely
Begaves
Grabacz
Csalad
N. Jécsa
K. Jécsa
Gyergyamos
Beregszó
Tomasevacz
Rats Sz. Peter
Szaravola
Nagy Fidu
Tarjas
Hinz
Faulikfalva
Sajtény
Figyes
Tövisekes
Szajtény Puszta
Szpitfalva
Nagy Csanád
Csanádi Erdö
Ó Csanád
Uj Csanád
Ó Becse
Uj Becse
Batyanhcza
Bolgártelep
Kapleovics Háza
Keresztur
Martonos
Vedres Háza
Gyala
Kübek Háza
Uj Réka
Uj Zombor
Ferenczfalva
Klárafalva
Deszk
Sz. Jean
Szeged
Csarda
Makó
Tisza Kanizsa
Verigyhaz
Török Kanizsa
Orosz Lámos
Maydan
Rudzsák
Szanád
Csarna Bara
Monostor
Csoka
Lárinzfalva
Tisza Sz. Miklos
Jászova
Szajan
Wilhelmsfeld
Pádé
Tisza Hegyes
Ada
Mohol
Becsér
Kárlova
Ivanko
Valkány
P. Kocsahát
O. Perenyö
K. Peremia
N. Peremia
Duposzella
Triebswetter
Vizsnda
Gottlob
Constantia
Nakofalva
Ostern
Charleville
Szollousa
Sz. Hubert
Headfeld
Mannsdorf
Kis Orosztin
Kl. Kiri
Vicsa
Nemeth
Bohda
Lovrin
Pázsak
Csarda
Ujhely
Begaves
Grabacz
Csalad
N. Jécsa
K. Jécsa
Gyergyamos
Beregszó
Tomasevacz
Rats Sz. Peter
Szaravola
Nagy Fidu
Tarjas
Hinz
Faulikfalva
Sajtény
Figyes
Tövisekes

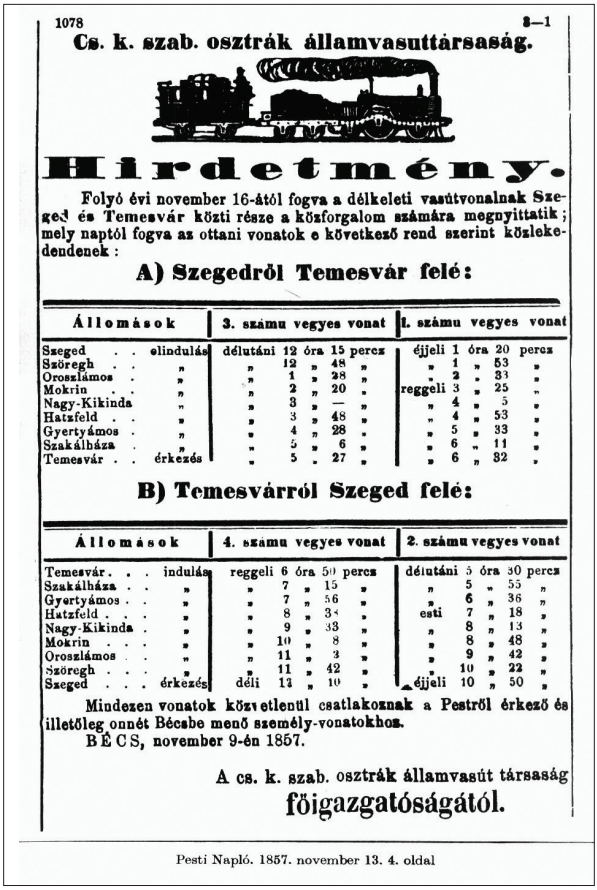
BEROBOGOTT TEMESVÁRRA A NYUGAT

A szeged–temesvári vonal építkezése jó ütemben haladt, és 1857. november 10-én megtartották az első sikeres próbautazást. November 15-én az első vasúti szerelvény éles füttyszóval befutott az akkor még kezdetleges, kis temesvári végállomásra. A Temesvárer Zeitung újságírója ekként adott hangot elragadtatásának: „Midőn a gőzkocsinak messziről jövő zúgását halljuk, midőn a vonatnak magasra törő és sűrű sötét füstöt okádó kéményét megpillantjuk, úgy tűnik, mintha valami varázsütés járná át tagjainkat. S midőn a vonat elrobog előttünk, szinte csodáljuk, hogy mi magunk még ugyanazon helyen állunk. Les extrémes se touchent! De érezzük azt is, hogy a kultúra és műveletlenség közti ellentét sehol sem annyira kirívó, mint éppen itt Bánátban. Itt nyújtja kezét fejünk felett a művelt nyugat a visszamaradt keletnek s kívánatos volna, hogy amaz az utóbbinak ezeréves mulasztásait előhaladottságával fedezze".

A Magyar Posta 1857. november 19-i száma részletesebben írja le a városunknak és vidékünknek oly fontos eseményt: „A szeged–temesvári vaspályát nov. 15-én ünnepélyesen megnyitották. Ezzel az áldott Bánságnak egyik nevezetes pontja a polgárosult világnak, s a nagy világpiaczainak közelébe jött. A Bánság ezen napon kezdve érezni fogja a szellemi s anyagi befolyást, melyet a gyors közlekedés, s a termények könnyü szállitása által e keskeny vaspántok a föld minden részén előidéztek. A megnyitó ünnepélyt talán a bekövetkező változás előérzete valódi ünneppé emelte. Temesvárt és a Szegedig közbe eső állomásokon soha nem gyült össze annyi nép mint ez alkalomra. Temesvárról 7 óra 10 perckor indult meg egy ünnepileg földiszitett vonat, s rajta Coronini gr. altábornagy, a bánsági kormányzó ő excja, a tábornoki kar, méltóságos Csajághi Sándor püspök, és számos főhivatalnok kiséretében, a megnyitó ünnepélyben részt veendő. A vonat 12 óra körül érkezett Szegedre s a magos vendégeket ott a cs. kir. pénzügyi igazgató, néhány hivatalnok, a szegedi prépost fogadta. Erre a püspök ő méltósága jeles alkalmi beszédet tartva felszentelte az ünnepélyesen diszitett mozdonyt. A vonat megnyitó utjára 1½ órakor indult. A közben esö feldiszitett állomásokon lelkesült nép üdvözlé az érkező és tova robogó gőzöst, mely végre este-

li 6 órakor érkezett meg, a 3 órától fogva kitartással várakozó nép zajos éljenzései között. Berekesztésül az összes vendégkoszoru az állam-vaspálya társulat által rendezett fényes lakomára hivatott meg, hol Ő cs. kir. Apostoli Fölségéért, Coronini altáb. ő excaért, s az állam vaspálya társulatért vidám poharakat üritettek".

Más korabeli tudósítás szerint a Temesvárról Szeged felé „robogva haladó fényes menetet Szakálházánál fehérbe öltözött leánykák és zenekar fogadta". Szegedről a vonat „a szegedi intelligencia által tetemesen fölszaporodott társasággal" indult vissza Temesvárra. A visszaúton „főképp Zsombolya, Gyertyámos és Szakálháza tünteték ki ünnepélyes örömnyilatkozatukat. A temesvári pályaudvarba tarackdurrogás, s a néphimnusz [a néphimnusz elnevezés alatt a császárhimnuszt értették, vagyis a „Gotterhalte"-t] zengésétől kisérve vonult be 6 órakor a társaság".



1078 2—1

Cs. k. szab. osztrák államvasuttársaság.

Hirdetmény.

Folyó évi november 16-ától fogva a délkeleti vasútvonalnak Szeged és Temesvár közti része a közforgalom számára megnyittatik; mely naptól fogva az ottani vonatok e következő rend szerint közlekedendenek:

A) Szegedről Temesvár felé:

Állomások		3. számu vegyes vonat	1. számu vegyes vonat
Szeged	elindulás	délutáni 12 óra 15 perez	éjjeli 1 óra 20 perez
Szöregh	„	„ 12 „ 48 „	„ 1 „ 53 „
Oroszlámos	„	„ 1 „ 28 „	„ 2 „ 33 „
Mokrin	„	„ 2 „ 20 „	reggeli 3 „ 25 „
Nagy-Kikinda	„	„ 3 „ — „	„ 4 „ 5 „
Hatzfeld	„	„ 3 „ 48 „	„ 4 „ 53 „
Gyertyámos	„	„ 4 „ 28 „	„ 5 „ 33 „
Szakálháza	„	„ 5 „ 6 „	„ 6 „ 11 „
Temesvár	érkezés	„ 5 „ 27 „	„ 6 „ 32 „

B) Temesvárról Szeged felé:

Állomások		4. számu vegyes vonat	2. számu vegyes vonat
Temesvár	indulás	reggeli 6 óra 50 perez	délutáni 5 óra 30 perez
Szakálháza	„	„ 7 „ 15 „	„ 5 „ 55 „
Gyertyámos	„	„ 7 „ 56 „	„ 6 „ 36 „
Hatzfeld	„	„ 8 „ 38 „	esti 7 „ 18 „
Nagy-Kikinda	„	„ 9 „ 33 „	„ 8 „ 13 „
Mokrin	„	„ 10 „ 8 „	„ 8 „ 48 „
Oroszlámos	„	„ 11 „ 3 „	„ 9 „ 42 „
Szöregh	„	„ 11 „ 42 „	„ 10 „ 22 „
Szeged	érkezés	déli 12 „ 10 „	éjjeli 10 „ 50 „

Mindezen vonatok közvetlenül csatlakoznak a Pestről érkező és illetőleg onnét Bécsbe menő személy-vonatokhoz.

BÉCS, november 9-én 1857.

A cs. k. szab. osztrák államvasút társaság
főigazgatóságától.

Pesti Napló. 1857. november 13. 4. oldal

67. kép

A Szeged–Temesvár vasútvonal menetrendje a Pesti Napló 1857. november 13-i számában

A Szeged–Temesvár vasútvonal menetrendszerű járatai egy, a Pesti Naplóban közölt OÁV-hirdetmény szerint november 16-án indultak. Az OÁV a menetrendet is közzétette a Pesti Naplóban. Eszerint az egyik vonat Szegedről 12 óra 15 perckor indult, és délután 5 óra 27 perckor érkezett Temesvárra, a másik pedig 1 óra 20 perckor indult Szegedről és 6 óra 32 perckor futott be a Temesköz fővárosába. Temesvárról reggel 6 óra 50 perckor és délután 5 óra 30 perckor indult egy-egy szerelvény a Tisza-parti város felé, ahová déli 12 óra 10 perckor, illetve éjjel 10 óra 50 perckor érkezett meg. A vonatok még vegyesek voltak, a mozdony után személy- és teherkocsikat is kapcsoltak. Láthatjuk, hogy a 112 kilométernyi utat akkoriban jó öt óra alatt tették meg a „száguldó" szerelvények.

K. k. priv. österr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

Aenderung der Fahrordnung auf der südöstlichen Linie.

Einführung von Eilzügen

von Pest nach Bazias und von Szegedin nach Pest.

Zweimal in der Woche

Dauer der Fahrt: { Von Wien nach Bazias 18 St. 18 Min.; von Bazias nach Wien 18. St. 47 Min. / Von Wien nach Constantinopel 90½ St.; von Constantinopel nach Wien 101 St.

In Verbindung { mit den täglichen Eilzügen zwischen Wien und Pest, und mit den in Bazias einlaufenden und von dort abgehenden Eilschiffen der unteren Donau und des schwarzen Meeres.

Giltig vom 6. Mai 1861 angefangen bis auf Weiteres.

Fahrordnung.

Stationen		I. Eilzug von Wien bis Pest täglich
Wien	Abfahrt	2U. —M. Rm.
Pest	Ankunft	8 „ 22 „ Abd.
		Von Pest bis Bazias Montag und Donnerstag
Pest	Abfahrt	9U. —M. Abd.
Steinbruch		—
Beckes		—
Illö		—
Monor		10U. 3M. Abd.
Pilis		—
Alberti-Irsa		—
Czegled	Ankunft	10U. 51M. Abd.
	Abfahrt	10 „ 56 „ „
Nagy-Körös		—
Kecskemet		11U. 44M. Abd.
P. Pata		—
Felegyhaza		12U. 22 M. N.
P. Peteri		—
Kistelek		—
Szatymaz		—
Szegedin	Ankunft	1U. 43 M. N.
	Abfahrt	1 „ 58 „ „
Szöreg		—
Oroszlamos		2U. 37 M. N.
Mokrin		—
Gr. Kikinda		3U. 30 M. Fr.
Hajfeld		3 „ 59 „ „
Gyertyamos		—
Szakalhaza		—
Temesvár	Ankunft	4U. 58 M. Fr.
	Abfahrt	5 „ 12 „ „
Saagh		—
Zsebely		—
Detta		6U. 10 M. Fr.
Moravicza		—
Versecz		7U. 10 M. Fr.
Jassenova		7 „ 43 „ „
Weißkirchen		—
Bazias	Ankunft	8U. 18 M. Fr.

Stationen		Nr. 24 gemischter Zug von Bazias bis Temesvár täglich	Nr. 2 Personenzug von Bazias bis Temesvár nach Erforderniß täglich
Bazias	Abfahrt	5U. —M. Rm.	7U. 5M. Abd.
Weißkirchen		5 „ 34 „ „	7 „ 26 „ „
Jassenova		6 „ 13 „ „	7 „ 48 „ „
Versecz		7 „ 1 „ Abd.	8 „ 27 „ „
Moravicza		7 „ 43 „ „	8 „ 57 „ „
Detta		8 „ 19 „ „	9 „ 21 „ „
Zsebely		9 „ 1 „ „	9 „ 48 „ „
Saagh		9 „ 25 „ „	10 „ 5 „ „
Temesvár	Ankunft	9 „ 35 „ „	10 „ 26 „ „
	Abfahrt	10 Uhr 35 Min. Abends	
Szakalhaza		10 „ 48 „ „	
Gyertyamos		11 „ 11 „ „	
Hajfeld		11 „ 34 „ „	
Gr. Kikinda		12 „ 5 „ Nachts	
Mokrin		12 „ 23 „ „	
Oroszlamos		12 „ 56 „ „	
Szöreg		1 „ 18 „ „	
Szegedin	Ankunft	1 „ 33 „ „	
		Nr. 2 Personenzug	II. Eilzug von Szegedin bis Pest Mittwoch und Freitag
Szegedin	Abfahrt	2U. —M. Fr.	1U. 43 M. Fr.
Szatymaz		2 „ 29 „ „	
Kistelek		2 „ 58 „ „	
P. Peteri		3 „ 26 „ „	
Felegyhaza		3 „ 54 „ „	3 „ 8 „ „
P. Pata		4 „ 19 „ „	
Kecskemet		4 „ 44 „ „	3 „ 46 „ „
Nagy-Körös		5 „ 13 „ „	
Czegled	Ankunft	5 „ 44 „ „	4 „ 30 „ „
	Abfahrt	6 „ 5 „ „	4 „ 35 „ „
Alberti-Irsa		6 „ 41 „ „	
Pilis		6 „ 54 „ „	
Monor		7 „ 16 „ „	5 „ 28 „ „
Illö		7 „ 29 „ „	
Beckes		7 „ 44 „ „	
Steinbruch		8 „ 8 „ „	
Pest	Ankunft	8 „ 23 „ „	6 „ 27 „ „
			täglich
	Abfahrt	9 „ 12 „ „	7U. 22 M. Fr.
Wien	Ankunft	5 „ 56 „ Abd.	1 „ 52 „ Nm.

Diese Schnellzüge sind verbunden mit den täglichen Eilzügen zwischen Wien und Pest und treffen vor Abgang des Zuges 24 in Bazias ein.

Anmerkung. Die Preise für die Plätze und das Gepäcks-Uebergewicht sind bei Beförderung mittelst der Eilzüge I und II von Pest bis Bazias und von Szegedin bis Pest dieselben, wie bei den gewöhnlichen Personenzügen.

68. kép

Az Oszták Államvasút-társaság délkeleti vonalainak menetrendje a Pesti Napló 1860. május 6-i számában

AZ ELSŐ MOZDONYOK A BEGA PARTJÁN

Akkortájt a mozdonyoknak, vonatoknak talán még lelkük is volt. Talán közelebb is álltak az emberekhez. Talán folyt egy néma párbeszéd vonat és utasa között. A némaságot azonban gyakran megszakította egy-egy fürge sípszó, méltóságteljes, kiegyensúlyozott vagy éppenséggel ingerült, sietős pöfögés. A mozdonyokat nevükön lehetett szólítani. A temesvári fűtőház első négy mozdonyán a Pest, Hont, Komárom és Austria név díszelgett.

Schiff Béla Régi korok, régi emberek című, 1941-ben megjelentetett könyvének Az első mozdonyok a Begán érkeztek című fejezetében írja: „Vasút...! A vasút után sóhajtozott még nyolcvannyolc esztendővel ezelőtt a szerkesztő s vele együtt bizonnyal mindenki. Az első kövezett útra emlékeztető obeliszktől nem messze huzódik el most a vasuti vonal is. Azon dübörög végig a Szimplon-expressz, meg még más vonat és siklik el könnyedén egy-egy motoros. Az első kövezett utat jelző »fehér kereszt« (bővebben: Jancsó, 2000) látta az első vonatot is: a közeli pályatesten futott be ugyanis 1857 őszén az első temesvári vonat: A Szeged-temesvári vonalon. Amig idáig jutottak, sokféle nehézséggel kellett megküzdeni. Igy például, amikor a pályatestet építették, szükséges lett volna, hogy a vonal mindkét végén egyszerre induljon meg a munka. A már elkészült részeken vonaton szállitották az épitési anyagokat. De hogyan juttassanak Temesvárra – mozdonyokat? Igy történt aztán, hogy végül hajókon szállitották azokat ide. A Dunán s a Tiszán át a Begán érkeztek meg az első mozdonyok... a rossz szárazföldi utak miatt még alkatrészekre bontva is, kitudja hol kerültek volna kátyuba. Megérkezett tehát vizen, az első négy mozdony, amelyeknek akkor még nevük volt, mint a hajóknak: Komárom, Austria, Honth és Pesth felirás diszelgett rajtuk."

Most meg kell állnom egy szusszanásnyira, ugyanis ezt az utolsó mondatot fordították, ferdítették el, értelmezték teljesen hibásan a román nyelven megjelent első írások, amelyeket a mai napig idézgetnek, méghozzá valahogyan így: az első mozdonyokat a Dunán, Tiszán és Begán szállították Temesvárra. Nevüket azokról a hajókról kapták, amelyeken hozták őket.

Ez természetesen egy nagy butaság, ugyanis e mozdonyok már egy évtize-

de munkálkodtak a Magyar Középponti Vasútnál. Időskorukban munkavonatok vontatására használták őket, ezért kerültek Temesvárra. A temesvári Bega-partig azért utaztak vízi úton, mert a Szeged és Temesvár közötti vasút építését a két végponttól kezdték el: Szegedről és Temesvárról. Temesvárig vaspályán nem jöhettek, hisz még nem volt, ezért maradt a vízi út. Szerencsére a városnak hajózható volt jótevője, fejlődésének egyik kezese, a Bega.

A fenti mese sajnos nagyon beivódott a köztudatba, hisz az embereket mindig csak ezzel etetik, és senki sem ellenőrzi az adatokat. A legszomorúbb pedig az, amikor a román nyelvű, helytelen információt magyar szerzők fordítják vissza magyarra, anélkül, hogy utánanéznének.

Schiff Béla szinte beleegyezően idézi a *Temesvarer Zeitung* egyik újságíróját, aki a mai, mindentudó megmondóembereket megszégyenítve kürtölte szét véleményét, egy teljesen hamis következtetést: „... az akkori kolléga nem mulasztotta el megjegyezni a lapjában: minő fatális dolog, hogy végre vannak mozdonyaink, de ezekhez szükséges most még töltést építeni és sineket kirakni, hogy mozoghassanak is". Leírta, bár mindenki tudta, hogy e mozdonyokat ide éppen töltést, pályát építeni hozták. Több mint másfél évszázad után üzenem az újságíró „kollégának": illett volna jobban tájékozódni.

Temesvári helytörténészünk könyvének említett fejezetében párhuzamot vont az első Temesvárra érkezett és az ő korában közlekedett mozdonyok között: „S az akkori mozdonyok! Milyen parányiak voltak a mai fogalmak szerint! Tán halálosan meg is ijedtek volna, ha annakidején mai kolosszuskollégáik odarobogtak volna melléjük..." Vagy talán megelégedetten nyugtázták volna: „de szép nagyra nőtt az unokám"!

Schiff Béla még megjegyzi, hogy „Nüszl Aladár, az Egyházmegyei Alapitványipénztár főkönyvelője több régi temesvári mozdony fényképét birja. Egy Peidl nevü főmozdonyvezetőtől kapta a nagyatyja, aki utóbb szintén mozdonyvezető volt. Megvan a képen a Wartberg-mozdony is: ezzel nyitották meg 1858 juliusában a báziási vonal forgalmát. A mozdonyvezető oly büszke volt a masináira, hogy megörökítette magának. Pedig – csak valóságos »kávédarálók« voltak. Még fedett tetejük sem volt, amely védhette volna a masinisztát az idő viszontagságaitól. A mai mozdonyvezetők beszélik, hogy első elődjeik emiatt állandóan fülszaggatásban szenvedtek. Teljesen „szabadon" álltak a mozdonyon és vadul érte őket a szél és a vihar, de csendes időn is beléjük vágott a légáram. S a legrégibb mozdonyvezetőket gunyolták is: hogy amikor az eső esett, bizonyára kifeszitett esernyő alatt vitték a vonatot..."

Mennyire jó lenne, ha ez az album felbukkanna valahol, hisz az első magyarországi (egyben temesvári) gőzmozdonyról nem található kép.

A krokodilok

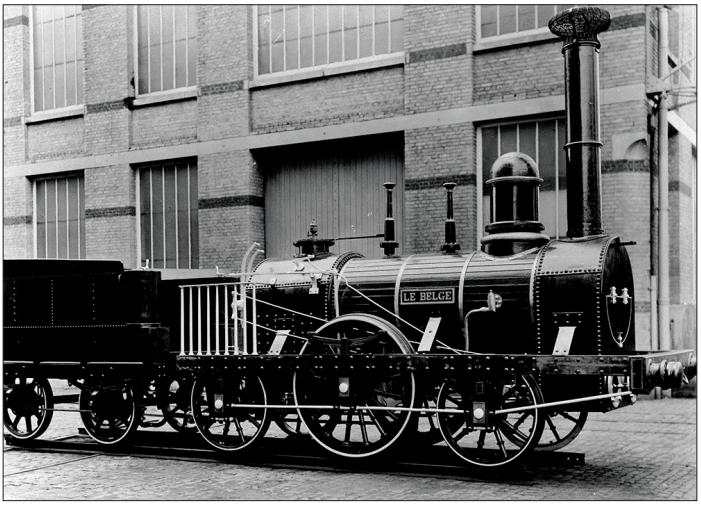
Ez a fejezet elsősorban a Begán felhajóztatott első négy gőzmozdony, illetve ezek „családtörténetébe" nyújt betekintést. Bölcsőjük a híres belgiumi Cockerill gyárban ringott, mely a kontinentális Európa első mozdonygyáraként tett nagy hírnévre szert. A gépgyárat az angol John Cockerill (1790–1840) alapította Belgiumban az 1817. évben. Az egyre nagyobb ismeretségre szert tevő üzem 1835-től kezdett gőzmozdonyokat is gyártani. Az elsőt a „Le Belge" névre keresztelték. A Cockerill cég mozdonyai az akkori világ egyik legkorszerűbb masináinak számítottak, és sok európai vasúttársaság sikeresen üzemeltette őket. Az első magyarországi gőzvasúttársaság, a Magyar Középponti Vasút (MKpV) első mozdonyait is a belga gyártól rendelte.

Eleinte a gyár 1A1-tengelyelrendezésű, Stephenson-utánzat-mozdonyokat gyártott, majd 1844-től kezdve elkezdte az amerikai forgóvázas, Norris-rendszerű mozdonyok készítését.

Bár Temesváron nem járt a kontinens 1835-ben elkészült első mozdonya, helyet szorítottam egy fényképének.

A cég mozdonyai hamarosan becenevet is kaptak. A Cockerill és a félelmetes hüllő nevének kiejtésbeli hasonlósága miatt „Krokodil"-nak nevezték őket.

Az osztrák államvasutak első mozdonyait is a belga cégtől rendelte, hisz akkoriban szerte a kontinensen csak itt gyártották a vasparipákat. A Magyar Középponti Vasút az osztrák vasutakhoz igazodva szintén a seraing-i Cockerill cégtől rendelte meg első mozdonyait.



69. kép

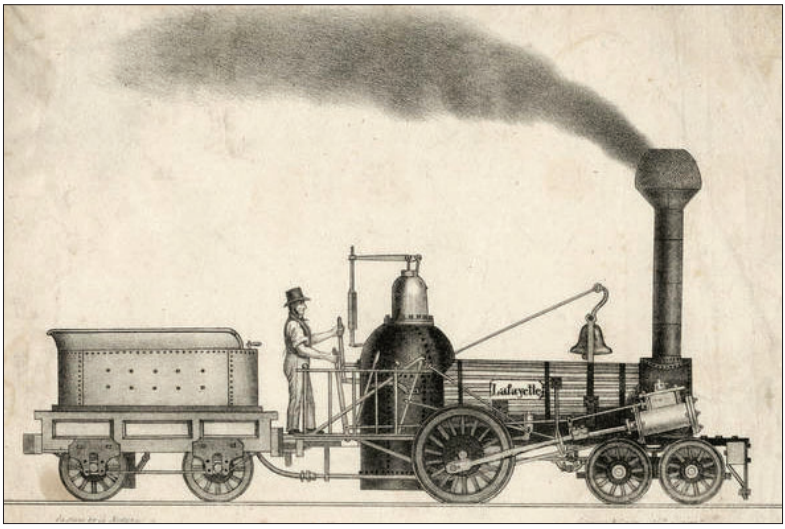
A kontinentális Európa első gőzmozdonya a belgiumi Seraing-ban működő John Cockerill gyár által, a még angol (Stephenson-) mintára készített, 1A1-tengelyelrendezésű „Le Belge", mely 1835-ben gördült ki a szerelőcsarnok kapuján

A Cockerill cég Norris-mozdonyai

Amikor a MKpV megrendelte a Cockerill üzemtől mozdonyait, a gyár már áttért a sokkal korszerűbb, az amerikai, philadelphiai gyár forgóvázas, Norris-típusú, 2A-tengelyelrendezésű mozdonyok készítésére. Ekképpen a MKpV által megrendelt mozdonyok első négy darabja azonos típusú volt az osztrák Északi Államvasút (Nördliche Staatsbahn) második sorozatban megrendelt Cockerill mozdonyaival, vagyis a 2A-tengelyelrendezésű gépekkel (az addigi Stephenson-féle, 1A1-tengelyelrendezésűek helyett). Mindegyikük ferdén álló hengerekkel volt felszerelve. A Cockerill gyári listája szerint a Magyar Középponti Vasút mozdonyait három részletben 1845. január 23-án, március 13-án és szeptember 7-én indították útnak, és kb. féléves szállítási időeltolódással érkeztek meg Magyarországra 1845-ben és 1846-ban.

A Magyarországra került ferde hengerű, a Philadelphiában gyártott Norris-mozdony mintájára készült Cockerill-mozdonyokról nem maradt fénykép. Talán azért, mert a StEG a leselejtezendő mozdonyok közé sorolta őket, amelyeknek megörökítését feleslegesnek vélte. E mozdonyokat végül 1865-ben küldték a mozdonytemetőbe. Jellegük 2A–n2 volt. Az első jelcsoport a tengelyelrendezés (az arab szám a futótengelyek, a nyomtatott nagybetű helyérték szerint a kapcsolt kerékpárok száma). A második jelcsoportban: az n betű a telített gőzzel működő mozdony jele, a 2-es szám pedig a gőzhengerek száma.

Fénykép helyett egy Norris-féle mozdonyt ábrázoló litográfiát mutatok be, mely a philadelphiai gyár reklámfüzetében jelent meg.



70. kép
A Norris-mozdony képe egy, a gyár által kiadott korabeli nyomtatványon

Az első magyarországi, majd temesvári gőzmozdony

Mivel a fent megnevezett, Temesvárra küldött mozdonyok egyben Magyarország első gőzmozdonyai voltak, történetükkel több mozdonytörténész is foglalkozott. Részletes és kimerítő kutatásokat végzett a körünkből korán eltávozott gépészmérnök, a budapesti Közlekedési Múzeum vasúttörténésze, Soltész József. Tanulmányát a Közlekedési Múzeum 13. évkönyvében (2001–2002) közölte. Ebben az első magyarországi mozdonyokkal kapcsolatos számos tévhitet cáfol meg, adatokat pontosít és egészít ki. A szerző nagy érdeme, hogy tanulmányának első részében sorra veszi az addigi vasúttörténészeknek a témával kapcsolatos írásait, és kritikailag, részletesen elemzi azokat.

Temesvár első mozdonyairól főleg e tanulmány alapján regélek egy keveset az olvasónak. A közölt fényképek egy részét Soltész József bocsátotta rendelkezésemre még akkor, amikor még csak játszottam a gondolattal, hogy jó lenne írni Bánát vasúttörténetéről is. Több eredeti kép másolatát kaptam meg a budapesti Vasúttörténeti Park könyvtárától (Lányi Ernő elismert és nagyrabecsült mozdonytörténész gyűjteménye, a Lányi-hagyaték), valamint a MÁV Archívumából is. A könyv terjedelme sem engedné, témája sem a mozdonyok története, azonban mégis hasznosnak tartom legalább összefoglalni első mozdonyaink néhány adatát és érdekességét. Vágjunk tehát bele!

Elsőnek a 121. gyári számú „Pest" nevű mozdony érkezett meg 1845-ben. A „Pest" a Magyar Középponti Vasút érkezési sorrend alapján összeállított 1846. évi mozdonylistáján is első helyen szerepel. Ez azt jelenti, hogy minden kétséget kizáróan a „Pest" nevű mozdonyt kell az első magyar gőzmozdonynak tekinteni.

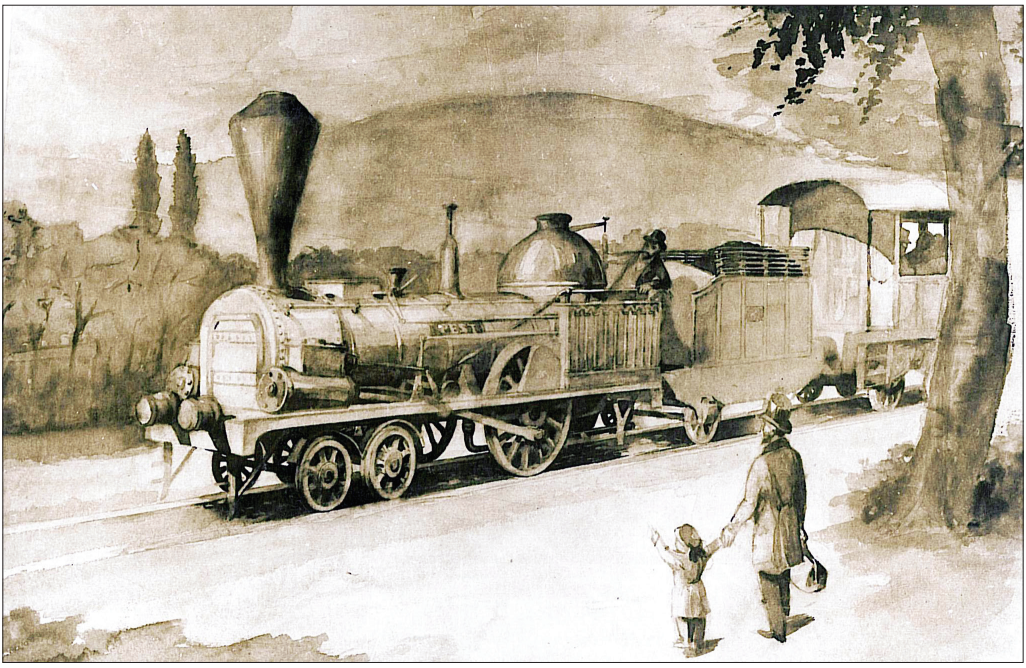
Az első magyarországi gőzvasút megnyitásáról szóló tudósítások is megemlítik, hogy az első vonatot a „Buda" és a „Pest" mozdony továbbította.

A Pest–Vác vasútvonal megnyitása óriási esemény volt az ország és annak nagyvárossá cseperedni kezdett fővárosában. Az első vonat útjáról majdnem minden újság beszámolt. A két mozdony – mely a felavatási vonat főszereplője volt – is megjelenik a tudósításokban. Minden kétséget mellőzhetünk: a később Temesvárra került „Pest" (a „Budával" egyetemben) vontatta az első magyar vonatot.

„A központi vasut készen levő része, a pest-váczi vonal julius 15-én valósággal megnyittatott. A meghivó jegyek ugyan eléggé rossz magyarsággal voltak irva s kiforditott magyar cimerrel voltak ellátva, de legalább mégis magyarok voltak. A szegény magyar ember azonban, ki társaskocsin menne a vasuthoz, s nem tud németül, nem igen a vasuthoz juthatna, mert a vasuthoz vivő társaskocsikon egyedül német nyelven van felirva, hogy a vasuthoz járnak. Ő fensége, az ország nádora, családja és udvara kiséretében megjelenvén, temérdek nép jelenlétében délután 4 órakor „Buda" és „Pest" gőzmozdonyok, nyolc kocsin, Vác felé inditották a meghi-

vottakat, számra mintegy harmadfélszáz személyt." (Pesti Hirlap 710. sz., 1846. július 17.)

„A civilisatió legujabb fejleménye Hunnia fővárosának is nyujtá azon élvezetet, melynek majd minden európai főváros már egy idő óta örvend és kikocsikáztatá egy csudaszerű gőzelőfogattal a meghivottak százait, egyszerre a pamlagok kényes ölén, villámi, azaz vasuti sebességgel, t. i. 50 és néhány perc alatt Vác városába, hová eddig a pestiek csak egyenkint vagy legfölebb párosan, vakitó homokfelhőkön keresztül, és a legszilajabb magyar ló sanyaru megizzasztásával félnapi, gyönyör nélküli és unalomteljes utazással érhettek... Alig szemléltük meg a csinos és legnagyobb kényelmességhez alkalmazott, nagyszerü, 58 személyt befogató waggonokat, és a legfényesb diszszel butorozott udvari kocsit, alig rázták meg kezeiket az ország minden részéből összesereglett vendégek, megérkezett a fenséges nádor is főhercegi családjával, mire a meghivottak helyet foglaltak hét oly nagyszerű waggonban, melyekbe könnyen mintegy 350 személy férhetett; azután a virágokkal koszoruzott és zászlókkal diszesitett két gőzmozdony »Buda« és »Pest« egyet nyerítének vagyis sivitának, és az udvari



71. kép

A Pest–Vác vonalról a temesvári fűtőházba került Pest mozdony tevékenyen részt vett a vasútépítés munkálataiban is. A Pest mozdonyról készült rajz a Pest–Vác vasútvonal megnyitása után. A mozdonyról nem maradt fenn fénykép. A belgiumi Seraing-ban lévő Cockerill gyártól rendelte meg a Magyar Középponti Vasút 1843-ban, és elsőnek érkezett az országba. A Pest tehát az első magyarországi gőzmozdony volt.

kocsi hét waggonnal megindult a sokaság bámulatára, mely alig kiabálhatott egyet »éljent« örömében, annyira meg volt a látvány sajátszerű renkivülisége által lepetve." (Budapesti Hiradó 425. sz., 1846. július 23.)

Az első mozdonynyilvántartásokban, korabeli magyar nyelvű újságcikkekben, művészi ábrázolásokon többnyire „Pest" helyesírással szerepel, csak néhány német nyelvű újságcikkben találjuk „Pesth" névvel az első mozdonyunkat. Ezért feltételezhető, hogy a mozdony névtábláján is az új magyar helyesírás szerinti „Pest" felirat volt olvasható. Én azt javaslom tehát e könyv olvasóinak, hogy alkalomadtán ezt a névváltozatot használják.

Az első, négy ferdehengeres gépből álló sorozatot nyolc, szintén 2A-tengelyelrendezésű mozdonyból álló sorozat követte, amelyeknek hengerei azonban vízszintesen helyezkedtek el, eltérve az osztrák Északi Államvasút mozdonyaitól.

1845-ben még nem létezett összefüggő vasúti kapcsolat Nyugat-Európával. Így mind a tizenkét mozdony vízen és közúton „utazott" Belgiumból Magyarországra. Az alkatrészeikre szétszedett lokomotívok hajóra rakva a Rajnán, a Majnán és a Dunán jutottak el Pestre. A krokodilok ekkor hajókáztak először.

Az. első két mozdonynak a „Pest" és a „Buda" nevet adták, a következő kettőnek a „Pozsony" és a „Debreczen" neveket szánták abból a meggondolásból, hogy vasúthálózatuk fővonalait eddig a két városig fogják megépíteni. A „Pest" nevű mozdonynak a gyári száma 121-es, a „Buda" nevűnek 123-as volt. A 130-as gyári számú mozdony a „Pozsony" nevet kapta. Negyedik mozdonyként a várt, 125-ös számú Cockerill-mozdony helyett egy, a Meyer gyár által készített 1A1-tengelyelrendezésű, belső hengeres mozdony érkezett. Soltész József kimutatta, hogy ez a mozdony nem szerepelt a megrendelt mozdonyok között, mivel a Magyar Középponti Vasút a belga Cockerill gyártól, majd az amerikai Norris és az osztrák bécs–gloggnitzi vasút gépgyárától rendelte első mozdonyait. A mozdonyt végül átvették, kifizették, és megkapta a „Debreczen" nevet. A vasúttársaság mozdonyleltárában a téves, 125-ös gyári számmal tartották nyilván.

A várt, 125-ös gyári számú Cockerill-mozdony csak a következő évben, 1846-ban érkezett meg a vízszintes hengerű mozdonyokkal együtt. Mivel a „Debreczen" nevet már kiosztották, az előre nem tervezett „Pannónia" nevet kapta, utalva a MKpV terjeszkedési elképzeléseire a Dunántúlon.

Összefoglalva: a Magyarországra elsőként érkezett négy mozdony a 121-es gyári számú Pest, a 123-as gy. sz. Buda, a 130-as gy. sz. „Pozsony" és a 125-ös gy. sz. Meyer gyár által szállított kakukktojás, a „Debreczen" volt. Az ötödik volt a „Pannónia" (Cockerill, gy. sz. 125). Ezek közül láttuk, hogy a Pest került Temesvárra, később a „Pannónia" is itt kötött ki, de már nem vízen, hanem már síneken pöfögött Pestről a Bega-parti városba.

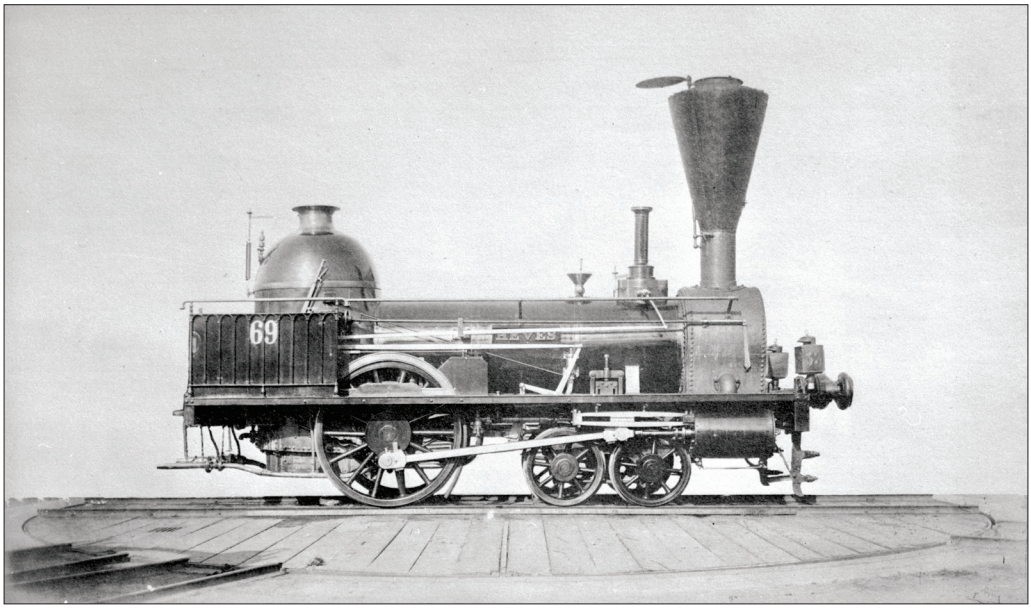
A Komárom és Hont

Az első, négy ferdehengerű Cockerill-mozdonyt tehát 8 db vízszintes hengerű gép követte 162-től 169-ig terjedő gyári számokkal. A mozdonyok a gyári számok sorrendjében a „Vácz", „Neográd", „Esztergom", „Komárom", „Hont", „Borsod", „Nyitra", „Heves" neveket kapták. Érdekességként említhetem, hogy a „Heves" nevet azért kapta az egyik mozdony, mert a Magyar Középponti Vasúttársaság a mai Heves városon keresztül tervezte elérni Debrecent.

A Pest (eleinte németesen, Pesthnek írták), Hont és Komárom a Pest–Vác vasútvonalon teljesítettek szolgálatot. A MKpV megszűntével az örökébe lépett állami tulajdonú Délkeleti Államvasúthoz (Südöstliche Staatsbahn, SöStB, működött 1850–1854 között) kerültek. A DkÁV 24 mozdonyt vett át a MKP-tól. A MKpV-tól átvett mozdonyok öt típusba sorolhatók: 1A (Béts), 2A (a Pest és társai), 2A (a Neograd–Heves-típusúak), 1B (a Nádor és István), 1B (Arad–Villám).

A SöStB (DkÁV) mozdonyai között a Pest a 4. pályaszámot kapta.

Az első, Magyarországon közlekedett gőzmozdonyok listáját a Magyar Középponti Vasút 1846. évi üzletjelentésének végén, külön mellékletben találhatjuk. A mozdonylista érkezési sorrendben sorolja fel az első mozdonyokat a legfontosabb műszaki adatokkal. Abban az időben még nem használtak pályaszámokat,



72. kép

A Heves névre keresztelt mozdony. A belgiumi Seraing-ban lévő Cockerill gyártól rendelte meg a Magyar Középponti Vasút 1843-ban. Pont ilyen volt a Komárom és a Hont is, melyekről nem maradt fenn fénykép

a mozdonyokat kizárólag nevük alapján különböztették meg. A gyári számok sem szerepelnek a listán, mivel nem tartották fontosnak a feltüntetését. Soltész József az első magyarországi Cockerill gőzmozdonyokról megállapítja, hogy a MKpV 1845-ben egy akkor nagyon korszerű mozdonyt rendelt ezzel a két típussal. A mozdonyokat a kor legmodernebb technikai vívmányaival szerelték fel: változtatható expanziójú vezérmű, állítható keresztmetszetű gőzfúvó, turbinás szikrafogó stb. A szolgálatban jól beváltak, 1850-től az Osztrák Államvasút-társaság sorozta be állományába. A „Pest"–„Pannónia" sorozatot 51–53. pályaszámmal, a „Vácz"–„Heves" sorozatot 62–69. pályaszámmal. A magyar mozdonyok gyári számait az Osztrák Államvasutak 1851–1854 közötti összevont üzletjelentéseiben találhatjuk meg először, a Délkeleti Államvasút vasúti járműlistái között.

A Magyar Középponti Vasút és a későbbi Délkeleti Államvasút mozdonylistái a legfontosabb műszaki adatokat is közlik: a gőzhengerek átmérőjét, a lökethosszát, a meghajtott kerekek átmérőjét, a kazánra, a teljesítményre, a súlyra, a hosszra vonatkozó adatokat. Ezek az adatok alapvetőek a gőzmozdonyok jellegének meghatározásához, az utókor számára felbecsülhetetlen értékűek.

Soltész József kimerítő tanulmányában rendet teremt a megmaradt gyári listák és a ténylegesen megérkezett mozdonyok kisebb-nagyobb eltéréseinek tekintetében. A pontosítások nagyon nagy értékűek a mozdonytörténészeknek, azonban én itt mellőzöm őket, mert a mi szempontunkból nem annyira fontosak. „A nagyobb mozdonygyárak történetében ilyen anomáliák sűrűn előfordulnak, a leggyakoribb például, hogy a magasabb gyártási számúak időben korábban kerülnek legyártásra az alacsonyabb számúaknál, vagy fordítva. Végül is a Cockerill gyár összesen 36 db 2A tengelyelrendezésű mozdonyt gyártott az Északi Államvasút és a Magyar Középponti Vasút részére. Ebből 24 db közlekedett az Északi Államvasút és 12 db a Magyar Középponti Vasút pályáin" – állapítja meg a szerző.

Honnan jött az „Austria"?

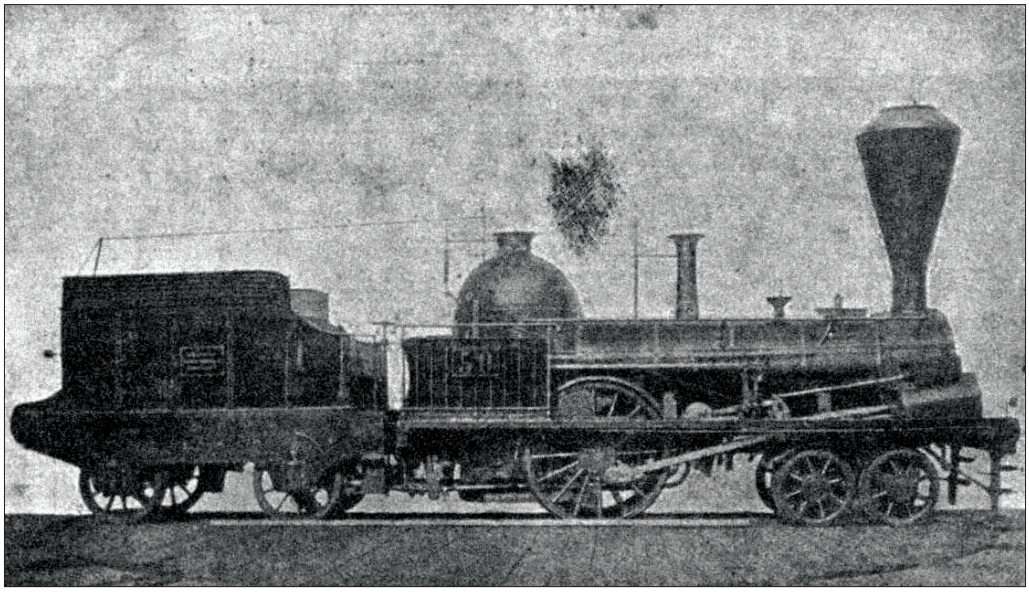
A korabeli híradások, mint azt az előbbiekben már említettem, felsorolják a Temesvárra került első négy mozdony nevét. A „Pest", „Komárom" és „Hont" mellett szerepel az „Austria" nevű mozdony is.

Azt is tudjuk, hogy a Temesvárra került első mozdonyok ugyanakkor a Magyar Középponti Vasút első mozdonyaiként kerültek Magyarországra, és később jutottak a DkÁV, majd a StEG állományába. Feltevődik a kérdés: hogyan került elő az „Austria", hisz addig ilyen nevű mozdony egyetlen magyarországi vasúttársaságnak mozdonyai között sem szerepelt. Utánanéztem, megtaláltam. Az „Austriá"-t a StEG a Nördliche Staatsbahntól (Északi Államvasúttól, NStB – a SöStB, vagyis DkÁV ausztriai testvére) vette át

a StEG, amikor megvásárolta az osztrák államvasút vonalait. Ebből a típusból a Cockerill seraing-i gyára 7 darabot (gyári számuk 120., 122., 124., 127., 128., 138., 139.) szállított a NStB-nak, ahol 46–52. pályaszámmal futottak. A sorozat első mozdonya az Austria nevet kapta, az utolsót Saatzra keresztelték. Majdnem megegyeztek a „Pest–Pannonia" sorozatúakkal, tehát 2A-tengelyelrendezésük volt, ferde hengerekkel. Az „Austriát" 1845-ben gyártották. A StEG állományában 1858-ban a sorozat a 44–50. pályaszámmal szerepel I. osztályú (Klasse) besorolással, az 1873-as átszámozás után az 1-es számot és II. osztály besorolást kapta. Jellege 2A-n2 volt. Az „Austriát" 1873 után leselejtezték, nem tudjuk pontosan, melyik évben. A StEG tehát az északi vonaláról rendelte, hozta Temesvárra ezt a gépét.

A Cockerill gyár az idők során többször leégett. Az 1860-as tűzvész idején megsemmisültek az addig gyártott mozdonyok tervrajzai, ezáltal sok gondot okozva a mozdonytörténészeknek.

Az első magyarországi mozdonyokat, melyek szétszedve érkeztek Pestre, először össze kellett szerelni. A Cockerill gyár képviselője (feltehetően P. Lookoy) és Thomas Young cumberlandi, valamint Konrád Panczerhoffer müncheni gépészek irányították az összeállítást, később ők lettek a mozdonyvezető-kiképzők is. Az első mozdonyvezetők neveit is feljegyezték: a „Budá"-t Pesti Ferenc, a „Pest"-et Klainkovszky Ottó vezette.



73. kép

Az „Austria" gőzmozdonyt a Nördliche Staatsbahntól (NStB) vette át a StEG, és onnan vezényelte Temesvárra, ahol építőmozdonyként vontatta a Szeged–Temesvár vasút építéséhez szükséges építőanyagokat szállító kocsikat

Itt jegyzem meg, hogy az első gőzmozdonyok kazánvizsgálatait Jedlik Ányos, híres fizikaprofesszor, többek között a dinamó és a szódavíz feltalálója végezte. A kazánokat az Ausztriában akkor már szabványosított víznyomáspróbával ellenőrizték. Az engedélyezett nyomást max. 80 font/négyzethüvelykben (6,3 atm) határozták meg. Az 1845. október 3-án és 4-én megtartott kazánnyomáspróba jegyzőkönyvének első és utolsó oldala fontos információkat tartalmaz a „Pest" és „Buda" mozdonyra vonatkozólag. Az első oldalon találjuk a bizonyítékot arra, hogy ez a két mozdony érkezett elsőnek.

Az utolsó oldalon a mozdonyoknak Jedlik Ányos által mért főbb méreteit találjuk. A jegyzőkönyvet a Helytartótanács 1846. június 10-i dátummal hagyta jóvá.

Az előbbiekben említett és Magyarországra is szállított Cockerill-mozdonyok jellegzetessége volt az úgynevezett kiegészítő- vagy pótkeret, amely az első és hátsó mellgerendákat kötötte össze kívülről, de tartófunkciója nem volt, azt a belső keret látta el. A pótkeret járdaként szolgált, és néhány szerelvény (hengercsapváltó vezetéke, hajtókerék-sárvédő lemez) tartójául.

A Cockerill-mozdony másik ismertetőjele volt a homorú, süllyesztett füstszekrényhomlokfal a D alakú peremen végigfutó szegecssorral. Ez a fordított kialakítás azzal az előnnyel járt, hogy a füstszekrény homloklapját kívülről lehetett szegecselni, nem kellett bemászni a füstszekrénybe. A süllyesztett füstszekrényhomlokfal szinte védjegye lett a Cockerill-mozdonyoknak, és az 1860-as évekig alkalmazták ezt a megoldást.

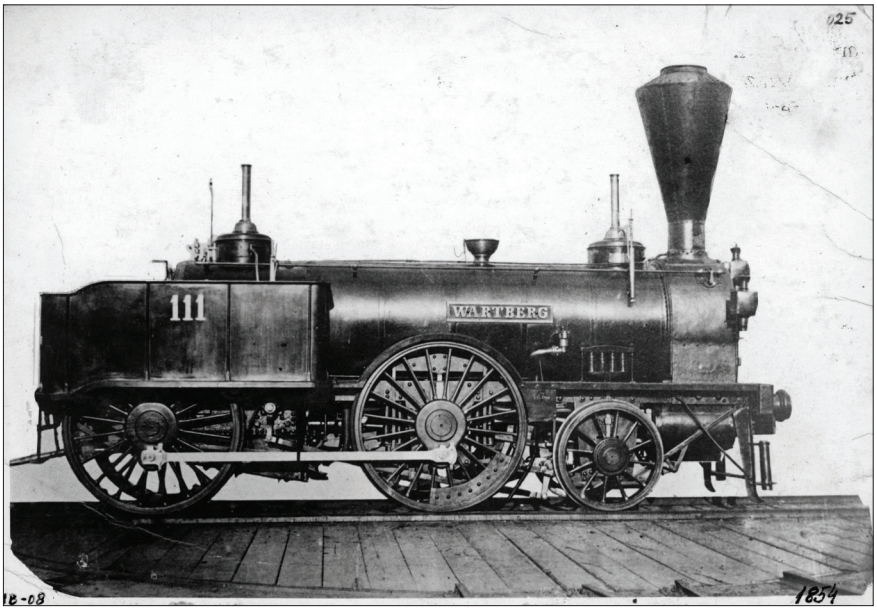
A mozdonyt fával fűtötték. A tűzbiztonság növelése céljából Klein-féle turbinás, szikrafogós kéménnyel látták el. A Magyarországra szállított 12 darab Cockerill-mozdonyt eredetileg Egells-féle kéttolattyús, változtatható expanziójú vezérművel szerelték fel, amelyet később (1855 körül) átépítettek Stephenson-vezérműre. Az első forgóvázat a Norris-mozdonyokkal ellentétben nem a füstszekrény alatt, hanem beljebb, a hosszkazán eleje alatt helyezték el. Ezzel a forgóvázra eső súlyt növelték (előny), viszont a mozdony futását rontották (hátrány). A korabeli amerikai mozdonyoknál sok probléma adódott a forgóvázakkal az alacsony tengelyterhelés és a rövid tengelytávolság miatt (Soltész József).

E mozdonyok mind a vegyes, mind a személyvonati szolgálatban jól beváltak. A vegyesvonati mozdonyok tehervonatokra megengedett legnagyobb sebessége kezdetben 3 mérföld/óráról (23 km/h) fokozatosan 7 mérföld/órára (53 km/h) nőtt: 1847-től 4 mérföld/óra (30 km/h), 1851-től 5 mérföld/óra (38 km/h) volt. A személyvonati mozdonyok kezdetben 5 mérföld/óra (38 km/h), később 6 mérföld/óra (46 km/h), majd 1851-től a legnagyobb sebességgel közlekedhettek.

A „Wartberg” volt az ötödik

Nemsokára a négy Temesvárra küldött mozdonyhoz csatlakozott a Wartberg is. Kevesen tudják, még kevesebben említik meg, hogy Wartberg magyarul Szenc, Szenci Molnár Albert szülővároskájának germanizált neve, ma a szlovákiai Senec.

A Wartberget és kilenc társát (a 10 mozdony: Marchegg, Neudorf, Weinern, Wartberg, Lanschütz, Tornocz, Miskolcz, Hatzfeld, Lugos, Rosenau) a SöStB (DkÁV) 1854-ben szerezte be a Maschienenfabrik der Wien-Raaber Bahntól (WRB), magyar nevén a Bécs–Győri Vasúttársaság bécsi gépgyárától. A sorozatot az első mozdony után a mozdonytörténészek Marchegg-típusúnak nevezik. Észrevehetjük, hogy közöttük még két, bánáti helység nevét viselő mozdony, a Hatzfeld és a Lugos is szerepel. A SöStB mozdonyállományába a 115–124. pályaszámmal II. osztályba sorolták be őket. A SöStB megszűnte után a StEG vette át őket, és 1858-ban új pályaszámot kaptak: 108–117. A StEG 1873-ban átszámozta és új osztályokba sorolta mozdonyait. A sorozat három mozdonyát 1868–1865 között selejtezték, 10 közül 7 maradt. A megmaradt mozdonyokat a IIIe osztályba sorolták. Pályaszámuk 19–25. lett. Az államosításkor a MÁV 2 darabot vett át a StEG-től, melyek új pályaszámot (1281–1282.) és osztálybesorolást kaptak (II. r osztály).



74. kép

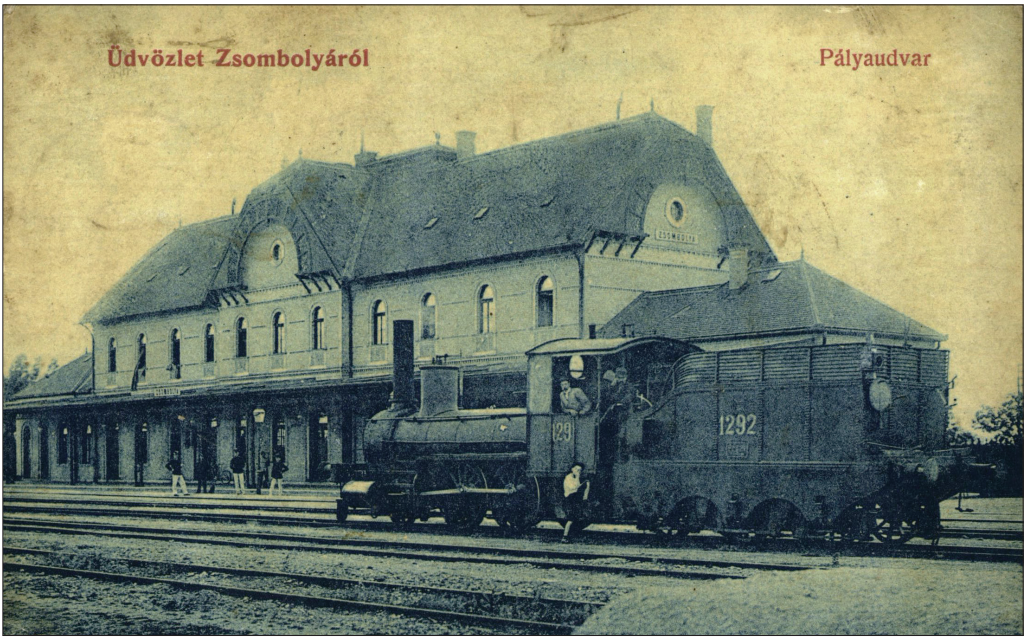
A Wartberg a temesvári fűtőház ötödik mozdonya volt. 1854-ben gyártották még a SöStB (itt pályaszáma 118. volt, a StEG-nél pedig 111.) megrendelésére. E mozdony vitte a temesvár–báziási vasútvonalat megnyitó vonatot

A Marchegg-típusú mozdonyok jellege 1B-n2, tengelyelrendezése 1B volt. Ezeknek a mozdonyoknak, a tengelyelrendezésüknek köszönhetően (mindkét meghajtott tengelyt az állókazán után helyezték el), nagyon nyugodt járásuk volt, mely fontos tulajdonság, főleg ha a mozdony személyvonatok vontatását végezte.

A Wartberg pályaszáma az SöStB (DkÁV) 118., a StEG-nél 111. volt. Az utóbbi látható a Wartberg sokat közölt fényképén. A csoport másik két mozdonya volt a Hatzfeld (SöStB 122. p. sz., StEG 19., majd az átszámozások után 115. p. sz.) és a Lugos (SöStB 123. p. sz., StEG majd az átszámozások után 116. p. sz.). A Lugos név a StEG vonalmeghosszabbításainak politikájára utal. A Wartberg 2 hengeres mozdony hossza 13 794 mm, tömege szolgálatképes állapotban 28,85 tonna, legnagyobb sebessége 45 km/h, a kapcsolt kerekek átmérője 1739 mm volt.

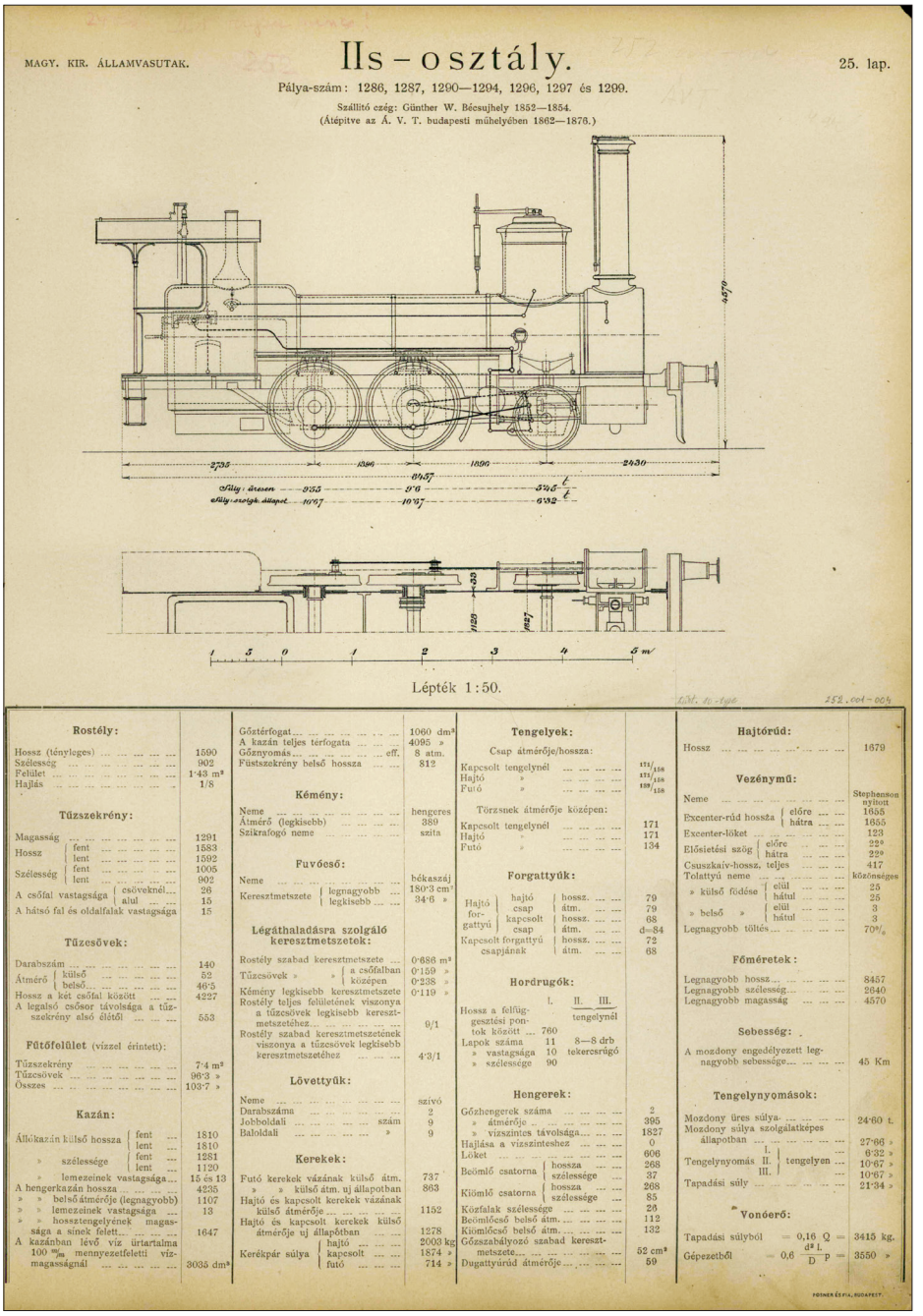
Jöttek még néhányan

A SöStB-tól vette át a StEG, majd a StEG-től a MÁV a következő képen látható, 1852-ben gyártott, vegyesvonati mozdonyt, mely hosszú évtizedeken át teljesített szolgálatot. „Nyugdíjazása" előtt a zsombolyai állomáson tolatómozdonyként „foglalkoztatták". A képeslap datálása 1907-ből való. Tehát a 19–20. század



75. kép

A MÁV II. s. osztályú, 1286–1300. pályaszámú csoport, 252. sorozatú vegyesvonati mozdonya a zsombolyai állomáson az 1907-ben datált képeslapon



76. kép

A II. s osztályú (252. sorozatú) mozdonyok jellegrajza a MÁV 1897-es mozdonyjellegrajz-albumában

elején füstjével még jelezte merre az állomás, éles sípolásával és hirtelen kieresztett gőzével még ijesztgette a félénkebb utasokat.

Fő jellemzői az átépítés után: eleinte az OÁV IV. r. osztályú, 257–285. p. sz. csoportú mozdonya volt. Az OÁV államosítása után a MÁV átvette, és a II. s osztály, 252. sorozatba sorolta. A mozdony tengelyelrendezése 1–B, engedélyezett kazánnyomása 8 atm, legnagyobb tengelynyomása 10,7 tonna, engedélyezett sebessége 45 km/h, hajtókerék-átmérője 1278 mm, Stephenson-típusú vezérműve, kéziféke volt. A mozdony hossza 8457 mm, a mozdonyszerkezet hossza 14 307 mm volt. A gépeket a SöStB megrendelésére a bécsújhelyi W. Günther Maschinenfabrik–Wiener Neustadt gyártotta 1852–1854 között. 1855-től a StEG állományába kerültek. A mozdonyokat a StEG budapesti műhelyében 1862–1876 között építették át.

A képen látható mozdony 1852-ben gördült ki a gyárból.

A vasútvonal megnyitása után a StEG a szükség szerinti mozdonyszámot biztosította a Szeged–Temesvár között közlekedtetett szerelvények vontatására. Egy évvel később, miután a Temesvár–Báziás vasútvonalon is megindult a forgalom, újabb mozdonyokat vezényeltek a Bánátba. Ezek eleinte a a StEG által a SöStB-tól átvett mozdonyok voltak, amelyeket lassan leselejteztek, egyeseket átépítettek, és még néhány évtizedig működtettek. A növekvő forgalom és a vasúthálózat növekedése, a korszerűbb gépek iránti igény miatt a vasúttársaság növelte mozdonyparkját. Főleg saját gépgyárában gyártott mozdonyokat. A StEG államosítása után a MÁV modern gyártású mozdonyokat irányított a bánáti vasútvonalaira is. Ezek leírása, története megtalálható az összefoglaló mozdonytörténeti művekben.

A temesvári állomásra bepöfögő mozdonyok, vonatok hosszú hónapokon át fogadták a bánságiak rokonszenves, érdeklődő, kíváncsi hódolatát, a gyermekek lármás rácsodálkozását. S közben zakatolva „röpítették" a kocsikat. Esőben, szép időben, melegben és hidegben. A még nyitott vezetőálláson büszkén feszített a masinista, kit még az sem zavart, hogy hóvíz idején a tető nélküli gőzgépen nyakába csurog az esővíz, s a szél kiragadja kezéből az esernyőt. Az első mozdonyokat 1865-ben selejtezték le. A később gyártottakat átépítették, vezetőállást is építettek – már nem volt szükség esernyőre –, és még évekig járatták a vonatokat.

VADKELETI ÁLLAPOTOK?

A vasúti közlekedés viszontagságairól sokat olvashattunk a vadnyugati történeteket falva, számos filmet láthattunk, ahol a préri rablóbandái vonatokat támadtak meg és fosztottak ki. A vasúti forgalom megindítása után, a kezdeti években a Pest–Szeged–Temesvár között is történtek a vadnyugati állapotokat idéző események. Igaz, a vonatot támadók itt nem voltak tolldíszes rézbőrűek vagy hatlövetű pisztolyt forgató, a mozdonynál is sebesebben nyargaló martalócok, hanem a nagy adók vagy sorozások elől bujdosó szegénylegények, betyárok, fejüket rablásra adó nincstelen parasztok. Akkoriban a Bánság az ezeréves Magyarország délkeleti részén húzódott, ezért használom a „vadnyugati" helyett a „vadkeleti állapotok" címet.

A Pest–Szeged–Temesvár vonalon az első vasút elleni támadás 1862-ben történt. Ekkor még nem vonatot támadtak meg, hanem a vasutasok bérét szállító kézihajtányt. A haramiák a Szőreg és Oroszlámos közötti szakaszt szemelték ki. Téglarakással torlaszolták el a vasúti pályát, megállásra kényszerítve a hajtányt. A pályafelügyelő leszállt, hogy eltávolítsa az akadályt. Ekkor tűntek elő csőre töltött fegyverrel az őrház mögött rejtőző, vászon és papír álarcos rablók, és a pénz átadására kényszerítették. A vasutasokat az őrház pincéjébe zárták, és eltűntek a 3500 forintnyi zsákmánnyal.

A második támadást Csonka Ferenc rablóbandája kísérelte meg. Segítségére volt egy Simon József nevű egykori vasúti pályaőr. A mintegy tucatnyi rabló 1865. november negyedikén támadta meg a Báziást este fél nyolckor elhagyó és Szeged irányába tartó II. számú személyvonatot. A vonat a temesvári pályaudvaron 23 percet vesztegelt, majd Szeged felé indult. A rablók Oroszlámos és Szőreg között felbontották a vasúti pályát, kiemelték az egyik sínszálat, majd elrejtőztek a kukoricásban. A vonat hajnali fél háromkor ért a helyszínre, ahol a mozdony kisiklott és lefordult a töltésről. A vonatvezető és egy vasúti szolga kiugrott a poggyászkocsiból. A rejtekhelyükről előrohanó rablók azonnal lefogták őket, azonban látván a vonatból leszálló utasok nagy számát, a kevés tapasztalattal rendelkező parasztokból verbuválódott rablóbanda megijedt és elinalt.

A harmadik rablást 1868-ban kísérelték meg. Ekkor a Babáj-banda tervezte egy gyorsvonat kifosztását, de az állomásfőnök ébersége meghiúsította a támadást, és megfutamította a rablókat.

1868-ban szintén Csonka Ferenc bandája egy újabb vonatrablást kísérelt meg. A legendás betyárt, Rózsa Sándort, aki ekkor már elég idős volt, csak hírnevének köszönhetően bevették maguk közé. A rablók 1868. november 11-én a Szeged közeli Kistelek egyik tanyáján találkoztak. Elég tudatlanok voltak, egy lánccal akarták kisiklatni a vonatot. Sikertelenül. Ismételten a valamikori vasutas, Simon József tanácsára aztán egy darabon felszedték a síneket. Elöltöltős puskákkal várták a vonatot, melyre a tanúvallomások szerint 12 lövést adtak le, majd zsákmány nélkül elfutottak.

A vasútrablásoknak gróf Ráday Gedeon miniszteri biztos vetett véget. Rádayt a belügyminiszter 1868 őszén bízta meg és küldte ki azzal a feladattal, hogy a Szeged–Temesvár vasúti szakaszon megtegye a vasút biztonságát szavatoló intézkedéseket. A belügyminisztérium átiratot intézett a vasúttársasághoz, hogy mindenben támogassa a biztos tevékenységét: „Hivatalból. A cs. kir. szabadalmazott Államvaspálya társulat üzleti főfelügyelőségének Pesten.

Az államvaspályatársulat szeged–temesvári vonalán feltűnő módon veszélyeztetett közbiztonság helyreállítása tekintetéből szükségesnek látta a belügyminiszter nagyméltósága a legerélyesebb rendszabályokhoz nyulni, melyeknek foganatosításával gr. Ráday Gedeon belügyminiszteri osztálytanácsos Ur lőn megbizva, ki is a mai esti vonattal haladék nélkül a veszélyeztetett vidékre induland.

A belügyminiszter ezen elhatározása felöl oly meghagyással értesítem ennélfogva Czimet, hogy az államvaspálya állomásfőnökeit nem különben az összes forgalmi személyzetet táviratilag értesítse, mikép a nevezett miniszteri biztos urat, s a rendelkezése alá adott katonai erőt, a közbiztonság helyreállítására czélzó mindennemű intézkedéseiben tehetségeiktől telhetőleg gyámolítsák, minden személy, posta, és tehervonat, nemkülönben az állomásokon létező dressi-nek használatát megengedjék, az állomásokon netán szükségesnek mutatkozó hosszabb tartózkodásoknál a szükséges elővigyázati rendszabályokat alkalmazzák, szóval a miniszteri biztos utasításaihoz, amelyeken csak a közlekedés megakasztása nélkül, a menetrendek korlátai között történhetik, szigoruan ragaszkodjanak.

A részletek [olvashatatlan szó] további rendelkezéseit s intézkedéseit gr. Ráday Gedeon miniszteri biztos ur személyesen és szóval teendi.

Budán, 1868 dec 16. Török" (MNL Magyar Országos Levéltára K 173 1868-9-15166).

Ráday Gedeonnak Szegeden sikerült Rózsa Sándort tőrbe csalnia és elfognia.

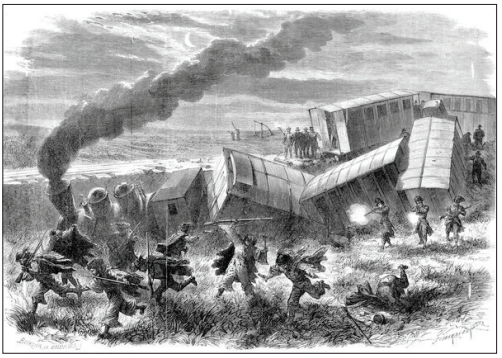
A vonatrablási kísérletek ügyének bírósági tárgyalását 1872. december 24-én tartották meg. Rózsa Sándort és Csonka Ferencet életfogytiglani fegyházra ítélték.

E vonatrablásokról is, mint annyi másról, számos monda kering. Közismertek Krúdy Gyula és Móricz Zsigmond leírásai Rózsa Sándor tetteiről, azonban – bár szemtanúi hitelességűeknek tűnnek – e leírások nem felelnek meg a valóságnak.

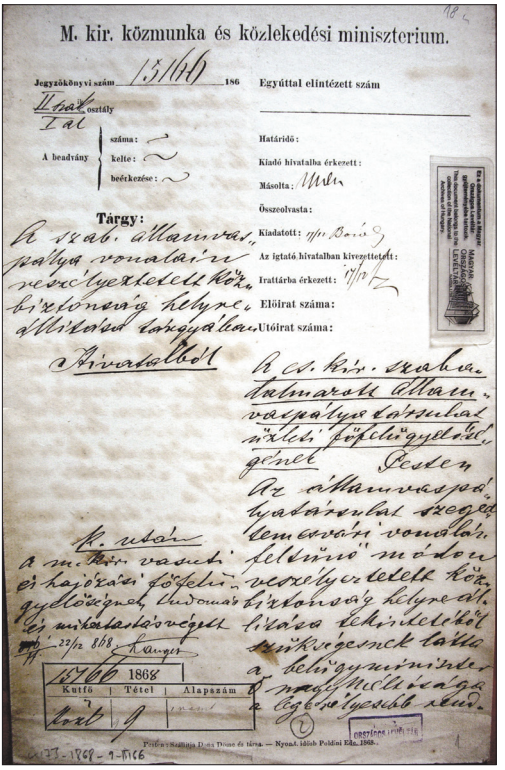
Porpáczy Richárd mozdonyvezető, a vasutak történelmének szerelmese és kutatója öt támadást vagy támadáskísérletet tárt fel, melyek Szeged környékén a Pest–Szeged–Temesvár vasútvonalon történtek.

A vonatok elleni rablótámadások Magyarországon rövid időn belül megszűntek. Krúdy Gyula következtetése szerint a vasútnak nagy szerepe volt a régi betyárvilág eltűnésében.

Az első világháború után, az ország szétdarabolását követően, a Bánság nagy része Romániához került. Azóta vedlettünk át délkeletiekből délnyugatiakká. A Nagy-Romániához tartozó vasúton megjelentek a kifinomult módszerekkel dolgozó bukaresti zsebtolvajok, akik nagy sikerrel „dolgoztak" a biztonsághoz, rendhez szokott volt osztrák–magyar állampolgárok között. A főleg bukaresti, jó modorú, elegáns öltözékű, minden hájjal megkent szélhámosok nagyon sok bánáti gazdát, búzakereskedőt, malomtulajdonost károsítottak meg; egy vagy akár több vagon búzát kötöttek el. A korabeli újságokban egyre-másra jelentek meg e szélhámosságokról szóló híradások.



77. kép.
A vonatrablók által kisiklatott szerelvény a félegyháza–szegedi szakasz Péteri megállójánál 1869-ben (korabeli fametszet)



M. kir. közmunka és közlekedési miniszterium.

Jegyzőkönyvi szám 1.3166 186 Egyúttal elintézett szám

II. osztály

A beadvány száma: kelte: beérkezése:

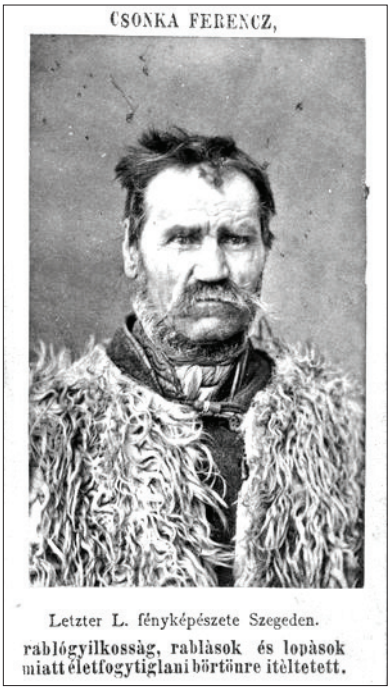
Határidő: Kiadó hivatalba érkezett: Másolta: Összevasta: Kiadatott: Az igtató hivatalban kivezettetett: Irattárba érkezett: Előirat száma: Utóirat száma:

Tárgy:

1766 1868

Kutfő | Tétel | Alapszám

78. kép
A m. kir. közmunka- és közlekedési minisztérium leirata Ráday Gedeon miniszteri osztálytanácsos délvidéki útjával kapcsolatosan



79. kép
Csonka Ferenc kétszer is próbálkozott vonatrablással



80. kép
Rózsa Sándor, a legendás betyár

TELEK A VASÚTNAK. KISAJÁTÍTÁS

Bármely nagyszabású építkezés költségeinek tetemes részét képezi a szükséges terület megszerzése. Ez hatványozottan igaz az olyan létesítmények esetében, mint a vasutak, utak, autópályák. Bár a vasutak építésénél a folyószelvényen nincs szükség nagyon széles földsávra, az állomások esetében már sokkal nagyobb területet kell megszerezni. A Szeged–Temesvár vasútvonalnál sem volt ez másként. Figyelembe kell venni, hogy a térség legnagyobb városában, Szegeden, és az akkor még sokkal kisebb, de feltörekvő Temesváron állomásépítésre számottevő nagyságú területet kellett megszerezni. Szegeden ez nagy nehézségbe ütközött, Temesváron azonban könnyebben mentek a dolgok, hisz a város már nagyon vágyott a vasútra és a vonalvezetés és állomás is beépítetlen területet vett igénybe.

A kisajátítást még a birodalmi Délkeleti Államvasút (DkÁV) végezte. Természetesen a költségek belekerültek az eladási árba, de az OÁV-nak kevesebbet kellett e bonyolult feladattal birkóznia.

A kisajátításokról a MÁV levéltárában bő anyag maradt fenn. Számos szerződés tanúsítja mikor, mennyiért vásárolták meg a vasútépítéshez szükséges telkeket. Nagyon sok dokumentumban az akkoriban még használatos gót írást használták, amelynek olvasása a mai kutatónak komoly problémákat okoz. Ha valamelyest el is sajátítottam a gót kézírást, bizony eleget méltatlankodtam azon, hogy voltak, akik bizony csúnyán, a betűket elferdítve írtak, a dokumentumok szövegének kibogozása ezért még bonyolultabb. Igaz azonban az is, hogy a kiadvány célja nem a kisajátítások minden csínjának-bínjának bemutatása, hanem néhány érdekesség, valamint a korban használt eljárás ismertetése.

A dokumentumok nyelve többnyire a német, hisz II. József ezt a nyelvet tette meg birodalmának hivatalos nyelvévé (csak mellékesen említem, hogy a meggyilkolt Ferenc Ferdinánd trónörökös újra a németet akarta bevezetni, legalább a vasutakon). Magyarországon is, mely a Habsburg Birodalomhoz tartozott, a német volt a kötelező nyelv. Bár a magyar nyelv és nemzetiségről szóló 1844. évi II. törvény kimondta, hogy Magyarországon az államnyelv a magyar, még sok idő kellett ahhoz, hogy a törvénynek mindenhol

érvényt szerezzenek. A OÁV sokáig fittyet hányt rá, és továbbra is a németet erőltette. Természetesen mögötte állt Bécs germanizálási politikája.

Máskülönben sok érdekes, háromnyelvű dokumentum illusztrálja az akkori helyzetet: a szerződés szövegét néha románul szövegezték, mert az eladó csak ezt ismerte, ezt németre fordították, de a közjegyző már magyarul hitelesítette. Sok kisajátítási dokumentumon látható a helység német, szerb vagy román nyelvű pecsétje. A sokat elmarasztalt Magyarországon ez természetes volt, nem úgy, mint a környező államokban. Ennek ellenére sok, nemzetiségek által lakott településen csak román, német, szerb nyelvű pecsétet használtak. Bezzeg ma, a nagy demokráciában... A jogállamiságot és emberi jogokat fennen hirdető hazug brüsszeli farizeusok orra alá kellene dugni e könyv néhány oldalát. (Nem kérek elnézést a felháborodott kifakadásomért.)

Bár a szerződések többsége szabványszövegű, a nyelvészeknek többük is értékes kutatási témát nyújthatna.

Az OMÁV magyarországi vonalainak 1891-es államosítását követően azokat a telkeket, amelyeken a vasúti létesítmények voltak, a magyar állam vette át és telekkönyvezte. Természetesen az államosításkor a magyar állam hatalmas összeggel kártalanította a vasúttársaságot.

A vasút központi telekkönyvének bő adatai szintén érdekes kutatási témát ajánlanak.

A trianoni békediktátum után a Romániának ítélt és addig a magyar állam tulajdonát képező javak a román állam, az SHS-nek (szerbek, horvátok és szlovénok állama, a későbbi Jugoszlávia) ítéltek pedig ennek tulajdonába jutottak. A magyar állam tulajdonát képező vasutak is.

A szocializmus éveiben a tulajdonviszonyok betartása már nem volt annyira fontos, mint régen, hisz majdnem minden az állam vagyonát képezte. Az 1989-es rendszerváltás után nagyon sok vasúti épület (őrházak lakok, tiszti lakások, raktárak, javítóműhelyek) elvesztette szerepét, és a C.F.R. (Román Vasutak) eladta őket. A vásárlók általában volt vasúti alkalmazottak voltak, vagy pedig az új rendszer ügyeskedői. Sokan milliókat érő volt vasúti területet szereztek meg.

Fejezetünket néhány érdekes korabeli dokumentum képével illusztráljuk.

Miután a magyar állam visszavásárlással államosította az OMÁV magyarországi vasútvonalait, nagyon sok korszerűsítési munkálatot végzett. Többek között számos új, modern állomást építettek. Ehhez újabb kisajátításokra volt szükség. Több kisajátítási ügyben fennmaradtak az iratokhoz csatolt rajzok is. Ezek közül mutatok be néhányat.



81. kép

A kisajátítások legnagyobb részét még az állami tulajdonú osztrák államvaspálya-társaság végezte. A képen a társaság kisajátítási bizottságának (k:k: Grund Eilös:[ung] Komission D: Südöstl:[iche] Staatseisenbahn – nem tévesztendő össze a StEG-gel) viaszpecsétje. A dokumentumot a kérészéletű Szerb Vajdaság és Temesi Bánság német nyelvű koronatartomány schwarz-gelb (fekete-sárga) színű (a Habsburg-ház színei) zsinórral fogták össze. A pecsét az újszentiváni kisajátítások irományán található.



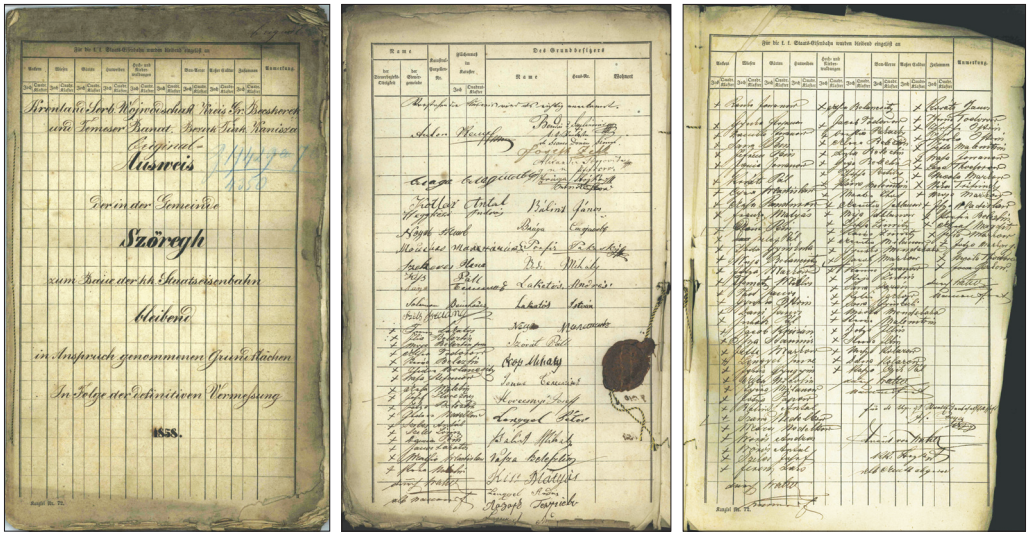
82. kép

Mokrin mezőváros német nyelvű pecsétje



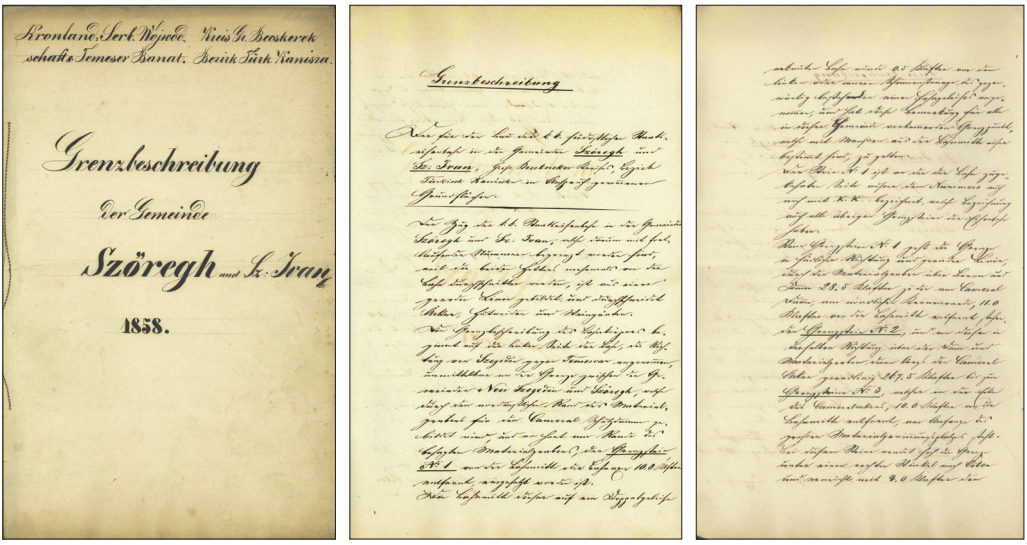
83. kép

Berekszó község román nyelvű pecsétje



84. kép

Kisajátítások Szőregen


Kronland Ö. Serb. Wojwod. Vereis Gr. Beoskereck
schafts Temeser Banat. Breuk Türk. Kanisza.

Grenzbeschreibung

der Gemeinde

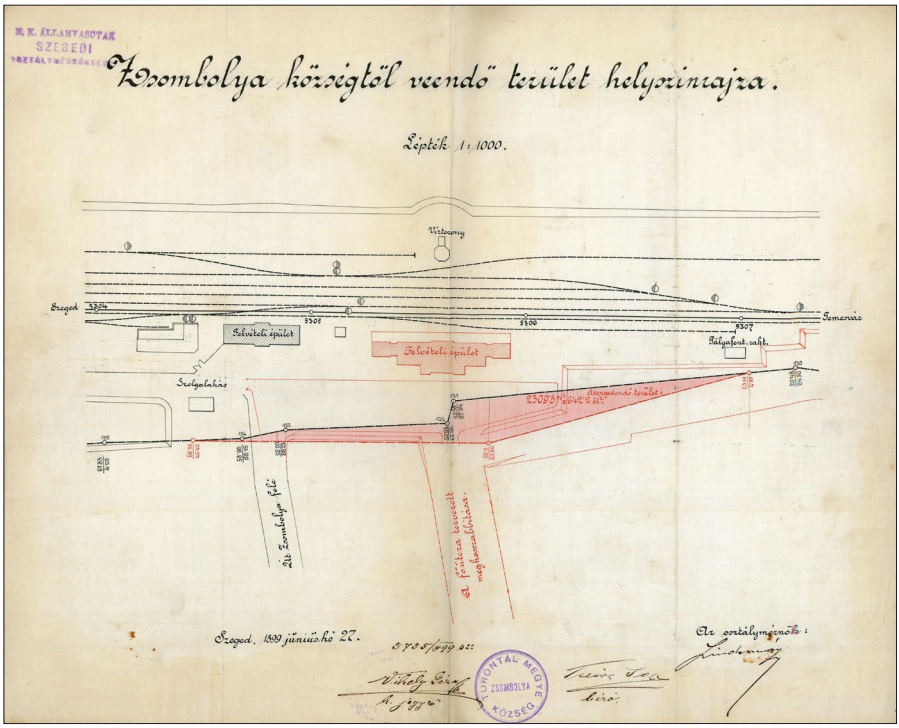
Szöregh und Sz. Ivan

1858.

Grenzbeschreibung

85. kép

Határleírás Szőregen és Szentivánon


M. K. ÁLLAMVASUTAK
SZEGEDI
FŐTÁLYAFŐNÖKSÉG

Zsombolya községtől vezető terület helyszínrajza.

Lépték 1:1000.

Szeged

Temesvár

Felvételi épület

Szolgalakás

Állomási terület

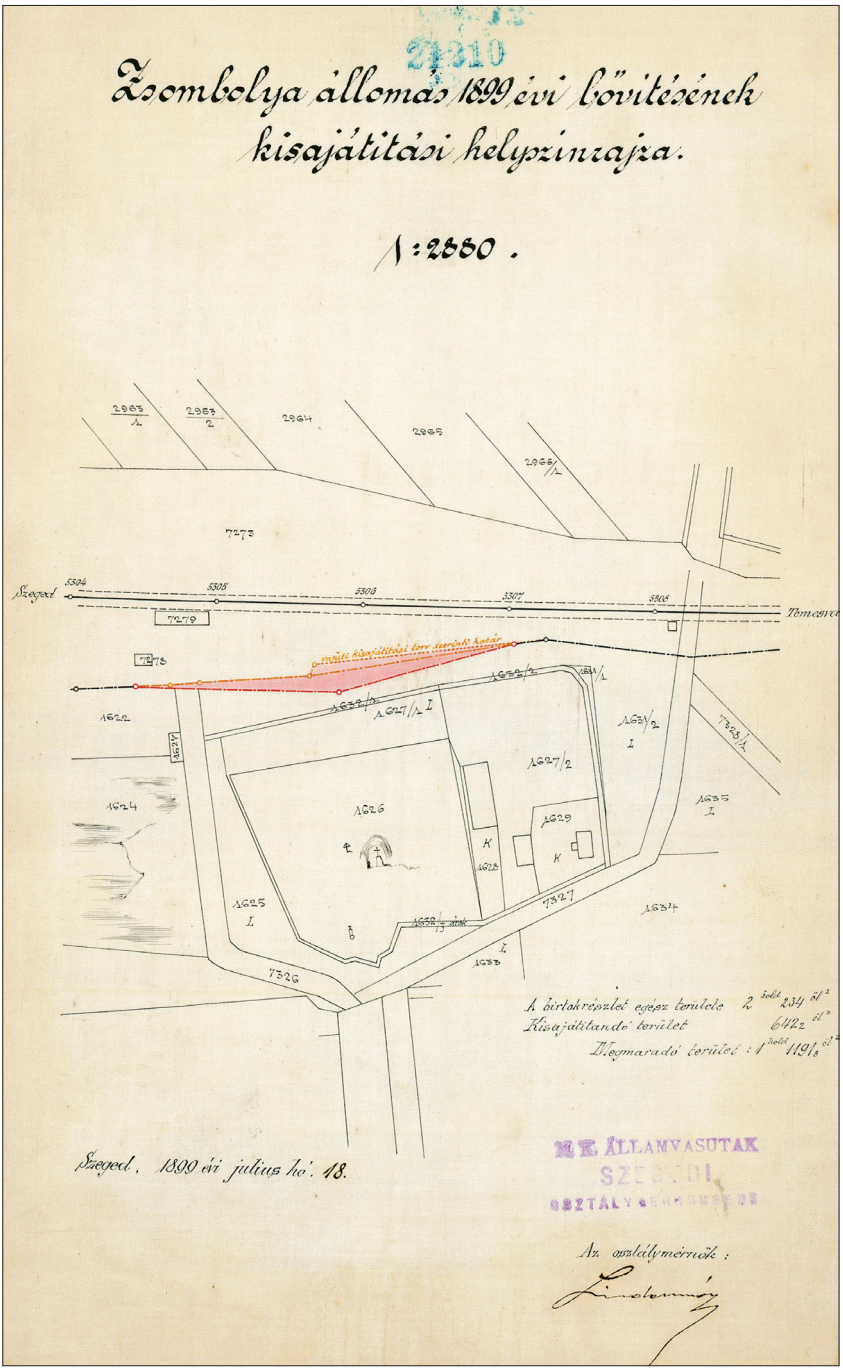
Szeged, 1899 június hó 27.

Az osztálymérnök:

Vitéz Imre
bíró

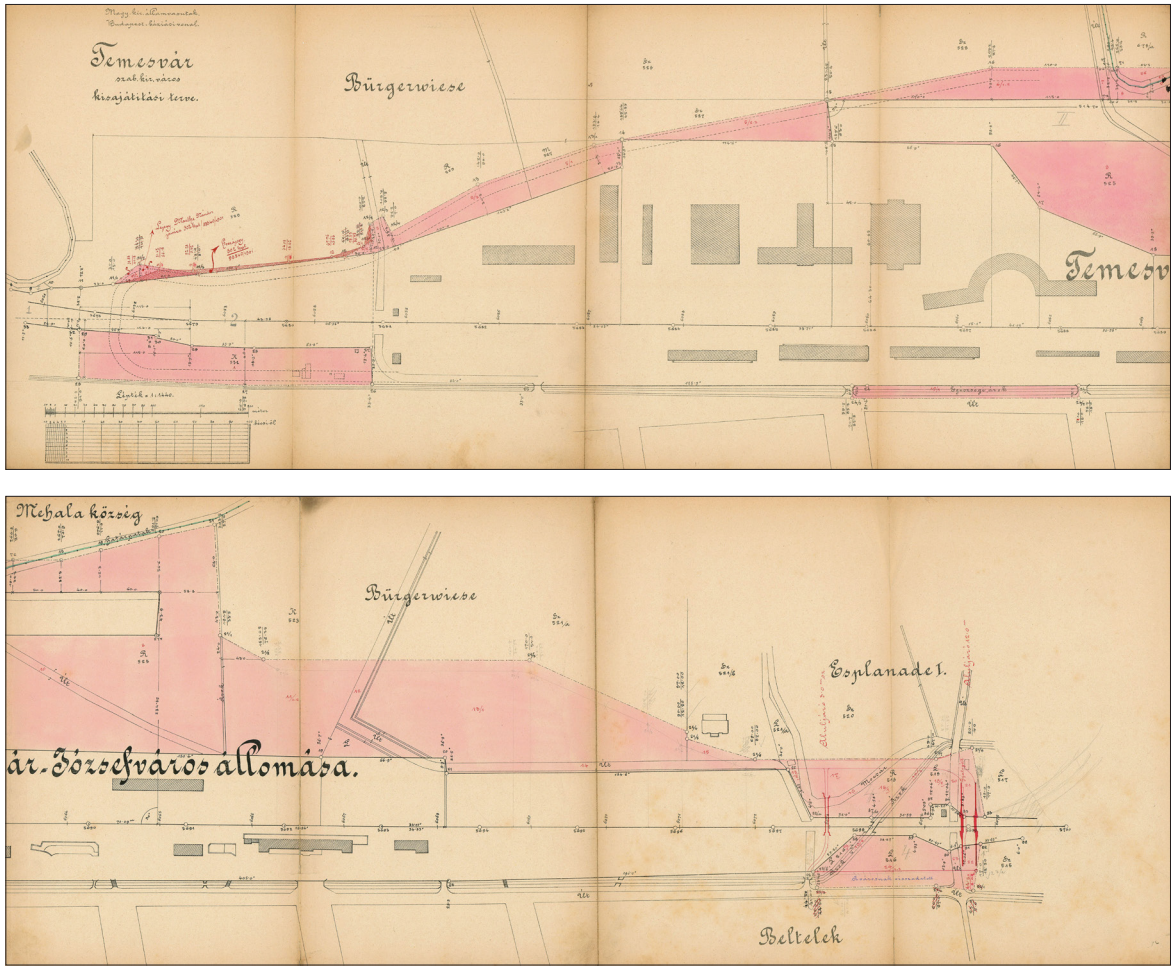
86. kép

A Zsombolya állomás bővítéséhez szükséges kisajátítás helyszínrajza



87. kép

A Zsombolya állomás bővítéséhez szükséges kisajátítás helyszínrajza



88. kép

A temesvári nagyállomás bővítéséhez szükséges telkek kisajátításának helyszínrajza

VONALVEZETÉS, HELYSZÍNRAJZ, HOSSZ-SZELVÉNY, ALÉPÍTMÉNY, FELÉPÍTMÉNY

A Szeged–Temesvár vasútvonal vonalvezetése sík vidéken haladt, nem szükségeltetett nagy méretű földmunkákat végezni. Egyedül a Tisza áthidalása jelentette a nagyobb problémát.

A pályát nagy sugarú ívek és hosszú egyenesek jellemzik.

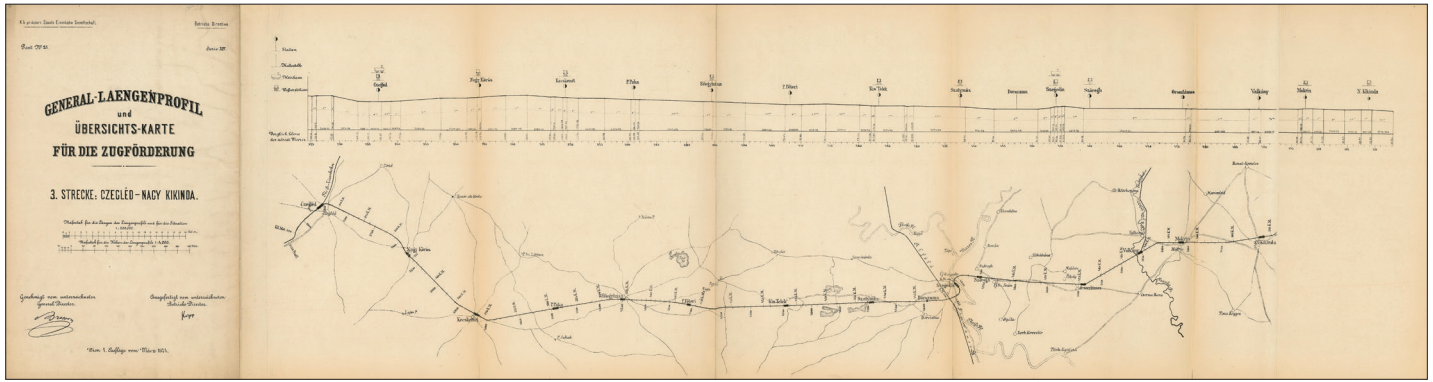
A 112,30 kilométer hosszú vasúti pálya 25–30 cm vastagságú ágyazata kavicsból és homokból épült. Koronaszélessége 3,40 és 3,68 m között változott. A rézsűk hajlása, a talaj állékonyságának függvényében 1:1 vagy 2:3 volt.

A Szeged–Temesvár vasútvonal pályájának felépítményéhez négytípusú sínrendszert alkalmaztak: ezek közül 28 kg-os „A" jelű (hossza 5,69 m), 37 kg-os „g" jelű és a régi 36,1 kg-os, 1853-ban bevezetett „C" jelű vassínt. Mindhárom sínrendszert 6 darab talpfa támasztotta alá, ezek között az aljtávolság 95 cm volt. A negyedik sínrendszertípus a 36,9 kilogrammos „F" jelű volt. Ezek 6 méter hosszúak voltak, 7 talpfára támaszkodtak, a talpfák között az aljköz 86 cm volt. A felépítménycserére 1880-ban került sor, ekkor 37,2 kg-os „G" jelű és 33 kg-os „r" jelű acélsíneket fektettek a régiek helyére. Ezek hossza 6,95 m, 8,00 m és 9,00 m volt. A MÁV 1900-tól kezdődően síncserét hajtott végre. A régi síneket 33,25 kilogrammos, majd 42,8 kilogrammos acélsínekkel helyettesítette.

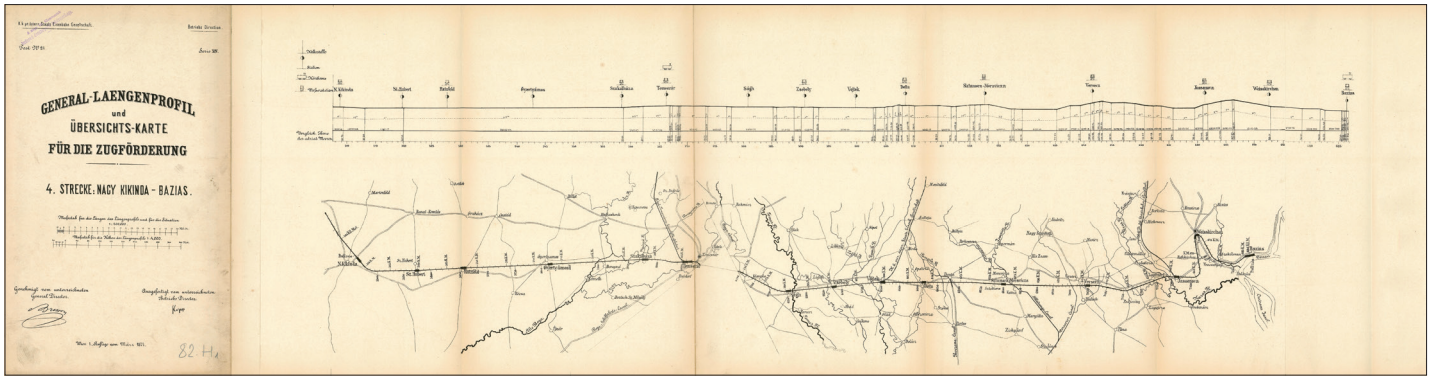
A talpfák nagyobbrészt telítetlen tölgyfából, kisebb mennyiségben bükk- és fenyőfából készültek. Mivel a telítetlen talpfák élettartama meglehetősen rövid volt (tölgyfa esetében 8–13, bükkfánál 3–8, fenyőfánál pedig 5–10 év), évente sok elkorhadt, tönkrement talpfát kellett kicserélni. A talpfák különböző méretűek voltak: hosszuk 2,40–2,70 méter, magasságuk 12,00–16,00 cm, alsó szélességük 25,00–31,60 cm, felső szélességük 13,00–25,00 cm között változott.

A síneket a talpfákhoz 20,30 dekagrammos színszegekkel rögzítették. Alátétlemezt csak a sínillesztéseknél (a sínszálak végeinek találkozásánál) használtak. A sínvégeket 32–34 cm hosszú hevederekkel fogták össze. A sok sínillesztés miatt, ezeken áthaladva, zakatoltak is becsületesen a vonat kerekei. Manapság a hegesztett sínek korszakában lassan már el is feledtük a másfél századon át jellegzetessé vált „vonatzakatolást".

a)



b)

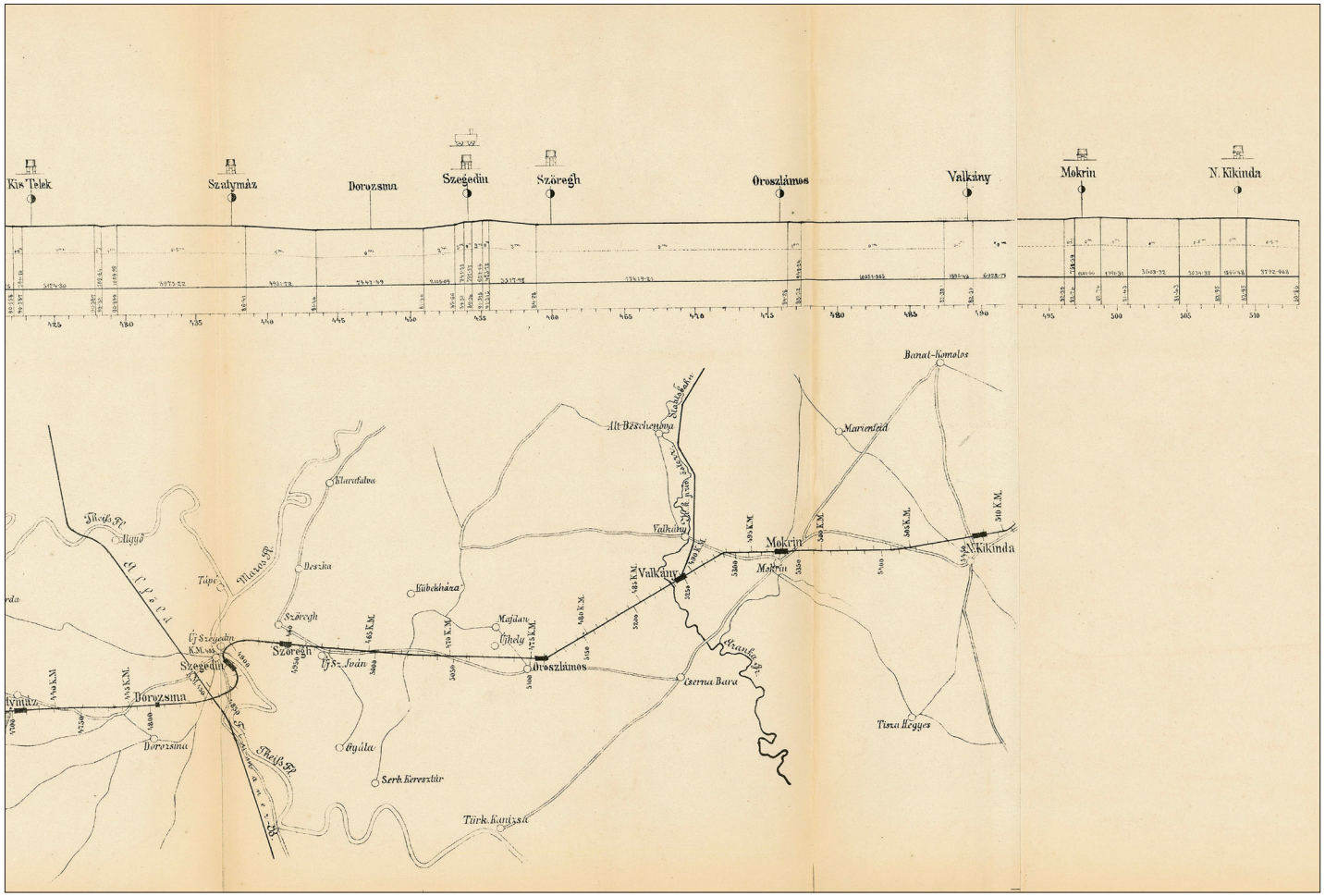


89. kép

Vonalrész általános hossz-szelvénye és általános helyszínrajza

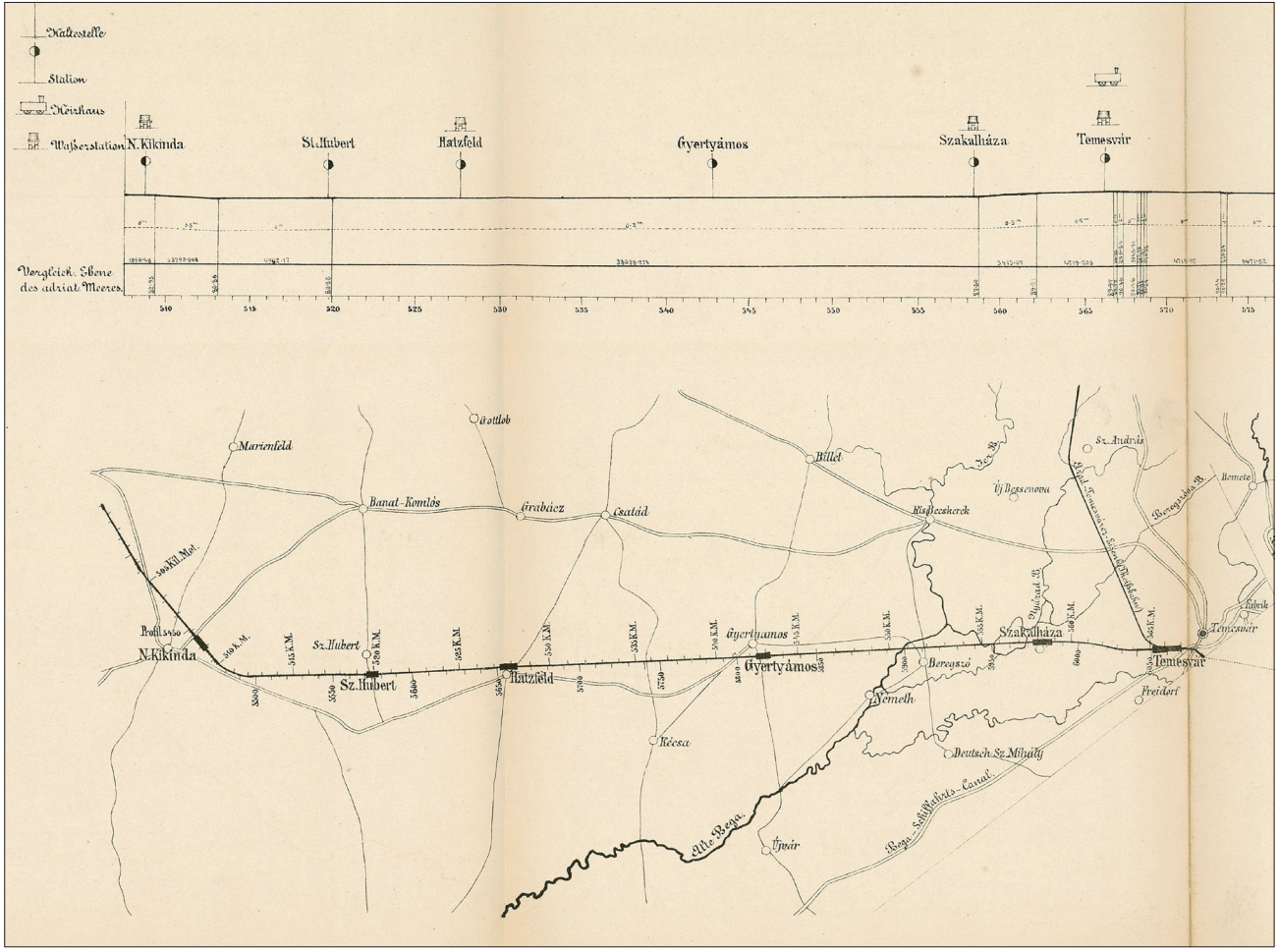
a) Cegléd–Nagykikinda vonalrész

b) A Nagykikinda–Báziás vonalrész



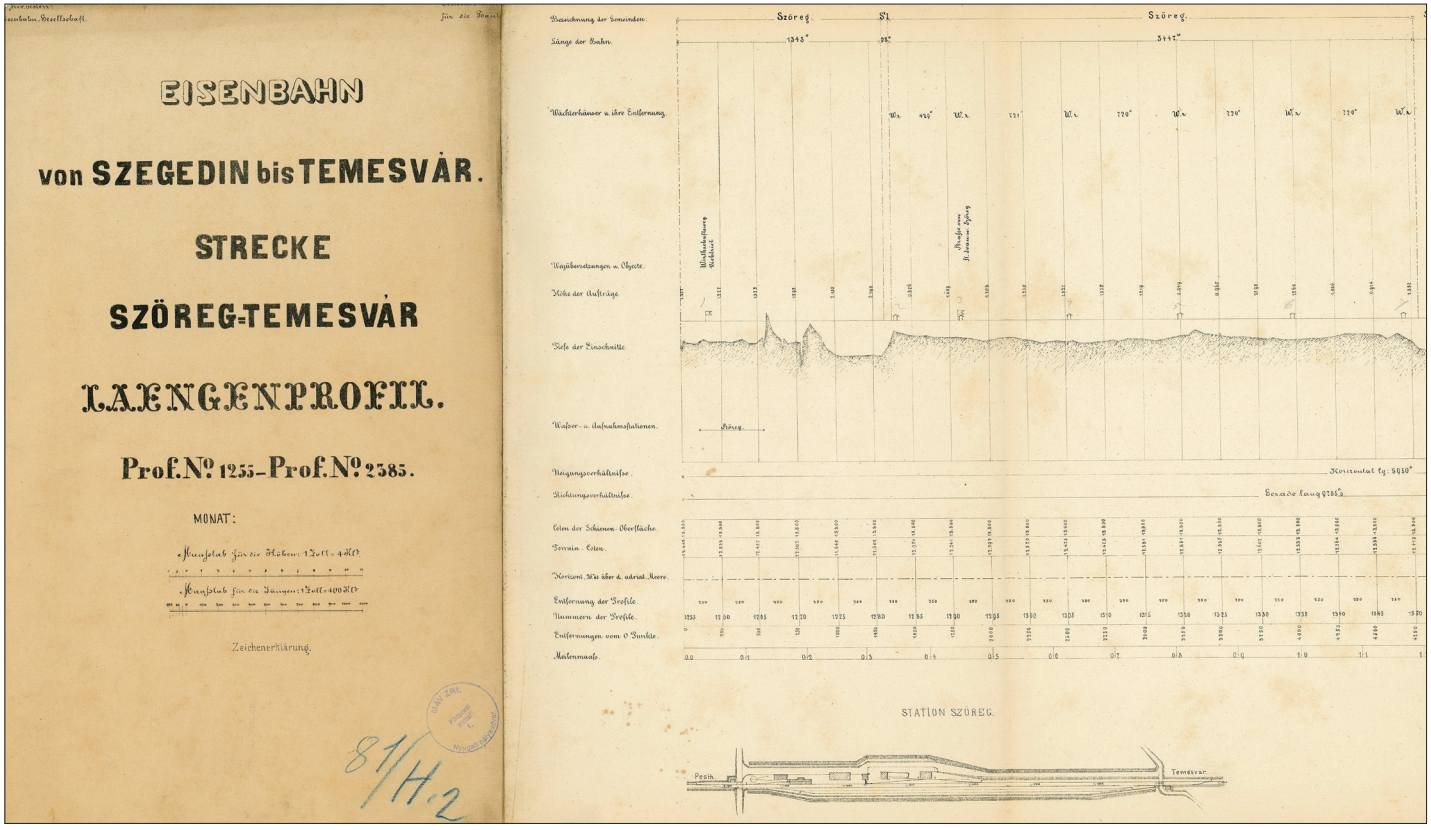
90. kép

Kivágat a Szeged–Nagykikinda szakasszal



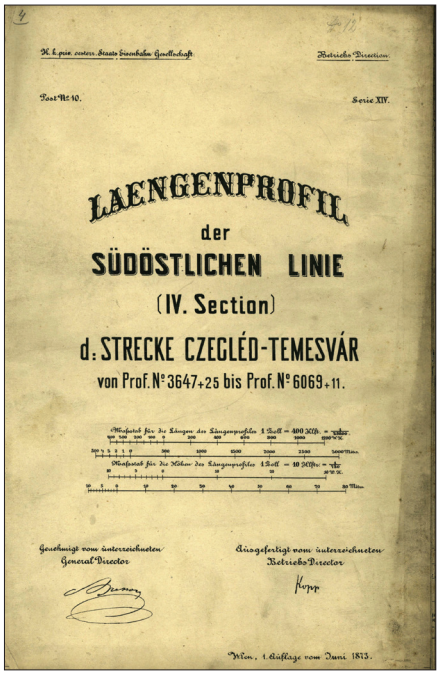
91. kép

Kivágat a Nagykikinda–Temesvár szakasszal



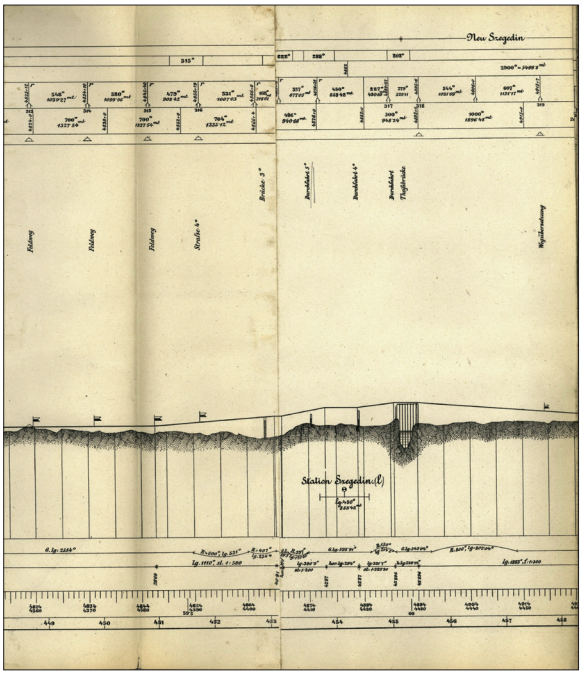
92. kép

Kivágat a Szeged–Temesvár vasútvonal 1857-es hossz-szelvényéből



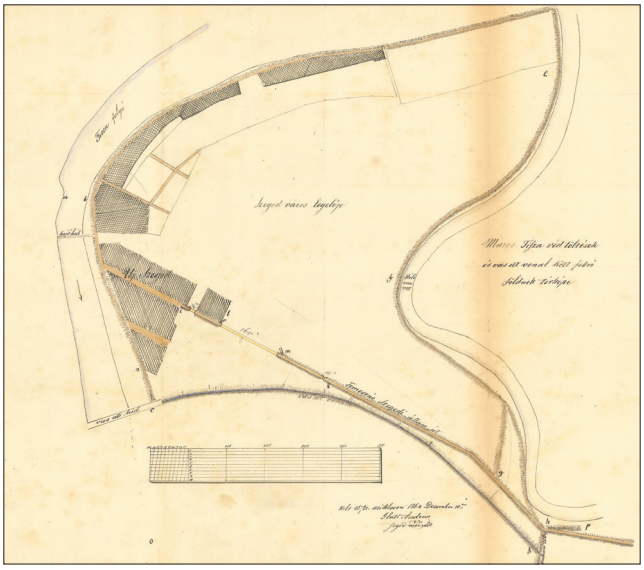
93. kép

A Cegléd–Temesvár vonalszakasz hossz-szelvényének előlapja



94. kép

Cegléd–Temesvár vonalszakasz hossz-szelvényének részlete a szegedi Tisza-híddal és annak környékével 1873-ból



95. kép

Maros töltése a vasúti pályával, 1864 (MNL-OL S101_No_0823)



96. kép

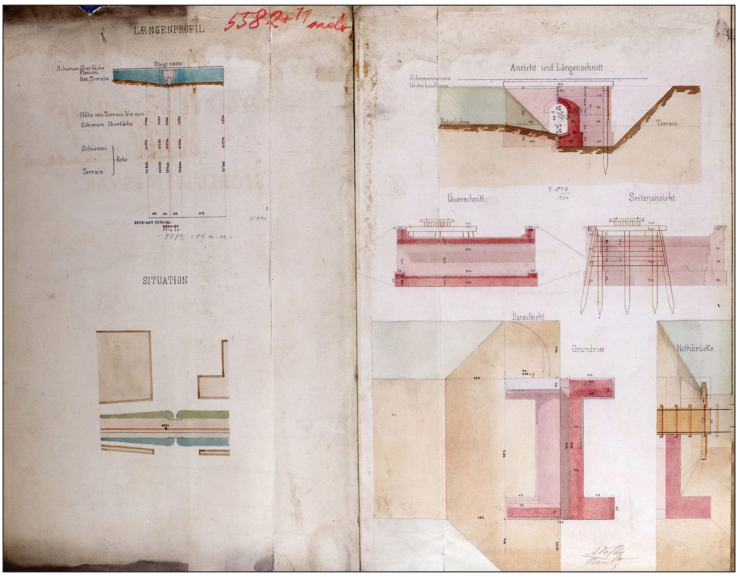
A Szeged–Temesvár vasúti pálya Szőreg határában. Az 1881-es térkép újrafelhasználása 1938-ban a határmenti vízügyi sérelmek szemléltetésére (MNL-OL S0118 1881 r)

MŰTÁRGYAK

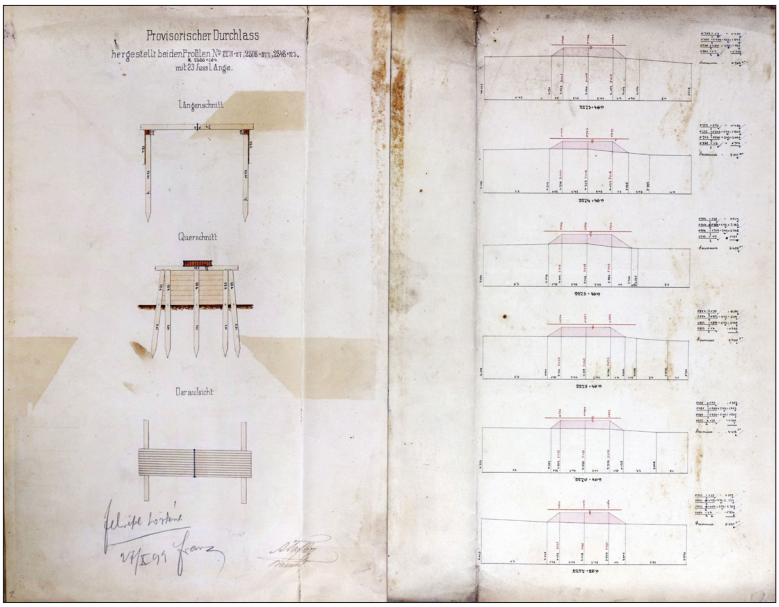
ÁTERESZEK, HIDAK

A Szeged–Temesvár vasútvonal sík területen halad, egy nagy méretű hídon (szegedi Tisza-híd) kívül nem volt szükség nagy, látványos műtárgyak építésére. A vonalon eleinte faáthidak épültek. A MÁV Archívumában egyetlen ilyen áteresz tervrajzát leltem fel. A több mint 160 éves dokumentum papírja már porlik, ezért csak fényképezni lehetett. A tervrajzot két részletben adom vissza.

A 2271+2,7 építési szelvénynek végleges megfelelője az 5582+79 szelvény, melyet utólag az eredeti rajzon is feltüntettek. Ezeket az ideiglenes faáthidakat folyamatosan kőboltozatokkal cserélték fel. A nagyobb nyílásúakra vasfelszerkezetek kerültek.

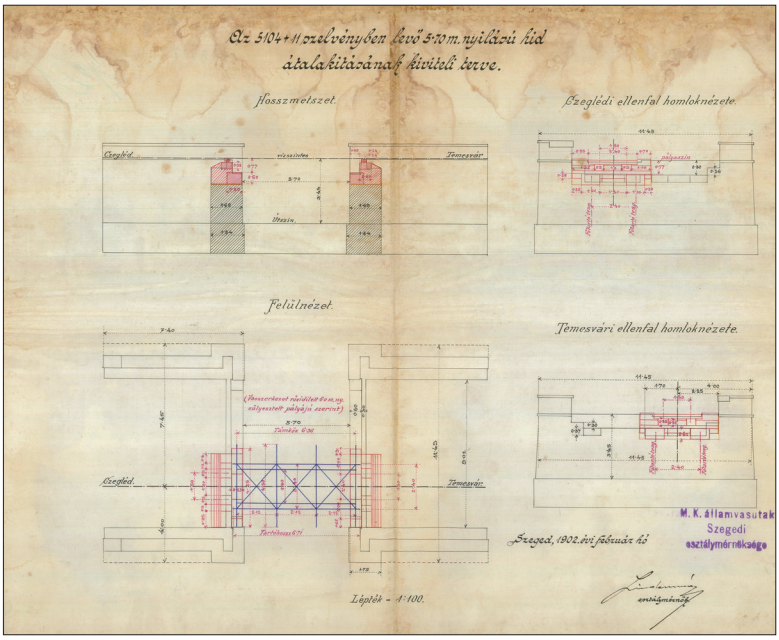


97. kép.
Átereszek tervrajzai (2271+2,7; 2308+37,7; 23048+12,5; 2366+26,4 építési szelvényekben 1856-ból. A tervrajz első fele



98. kép

Átereszek tervrajzai (2271+2,7; 2308+37,7; 23048+12,5; 2366+26,4 építési szelvényekben 1856-ból. A tervrajz második fele



99 kép

Az 5104+11 szelvényben található 5,70 m nyílású híd átépítési terve 1902-ből

A szab. osztr.–m. államvasút társaság (OMÁV) az 1880-as évek közepétől fogva sok megrozzant, régi hidat erősített meg, azonban a nagy hídátépítéseket, új állomások építését, jóformán az OMÁV-tól átvett hálózat mintegy újjáépítését a MÁV végezte el az 1891-es államosítás után.

Vasútvonalunkon, a szegedi Tisza-hídon kívül, mely az időben az ország legnagyobb hídja volt, a pályán három nagyobb hidat építettek: a 475+487 szelvényben, a Tisza-híd közelében egy 18,96 méter nyílású aluljárót, a 490+058 szelvényben, az Arankán egy 2x23,55 méter nyílásút, az 555+350 szelvényben a Berekszón egy 18,96 nyílású hidat. Néhány boltozott áteresz is segítette a vizek lefolyását.

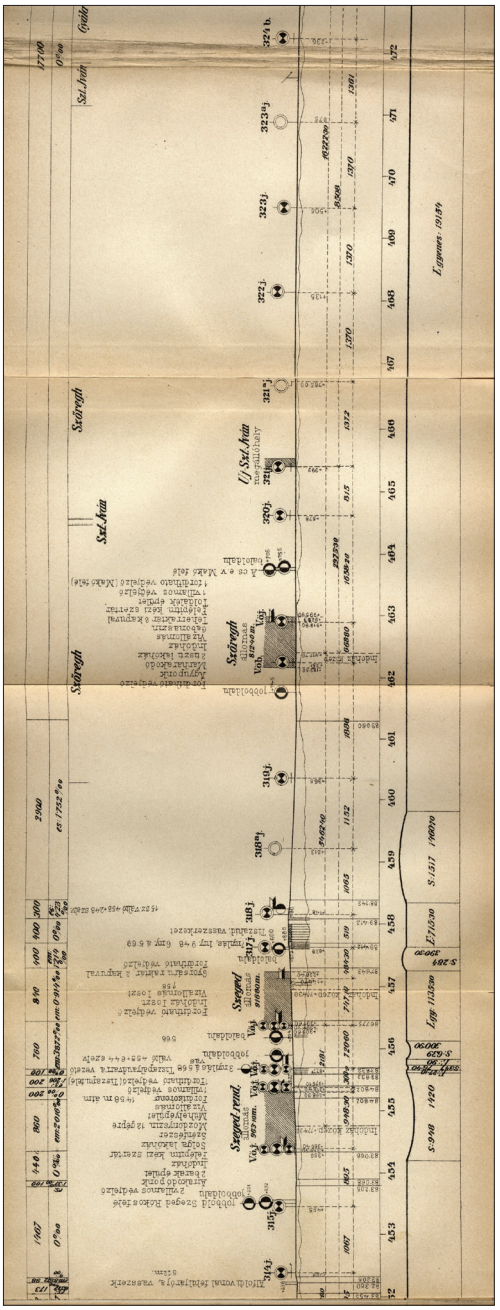
Figyelembe véve fontosságát, nagyságát, a tervezés és építés műszaki érdekességeit, különlegességeit, majd a híd halálát, a szegedi Tisza-hidat egy külön fejezetben mutatom be.

A következőkben a vonalon lévő kisebb-nagyobb hidakat veszem lajstromba.

A táblázatban a kimutatás az 1893-as kézi hossz-szelvényen lévő hidak és áteresz adatait foglalja össze.

A következőkben a vonal három nagyobb hídját részletesebben mutatom be.

Kilométer-szelvény	Hídnyílás	A híd anyaga, megjegyzések
457+041	7,58	A kézi hossz-szelvényről hiányzik
457+672	7 nyílás 1x9,48+6x5,69	A Tisza-híd szegedi oldalán, boltozat
457+885	8x41,48	Tisza-híd, vasszerkezet
458+090	8,00	A Tisza-híd temesvári oldalán, aluljáró
475+487	18,96	Vas
484+373	6,00	Vas, Pálos-ér
490+058	2x23,55	Vas, Aranka-híd (az 1890-es hossz-szelvény a 490+068 km-szelvényben tünteti fel)
499+291	1,90	Vas (az 1890-es hossz-szelvény boltozott átereszként tünteti fel)
510+428	5,60	Vas (az 1890-es hossz-szelvény az 510+411 km-szelvényben tünteti fel, 5,69 m nyílással)
520+699	2,18	Faáteresz
521+563	1,38	Faáteresz
554+756	11,38	Vas (Berekszó, ártéri híd)
555+350	18,96	Vas (Berekszó-híd)
558+279	1,26	Áteresz
561+848	1,26	Boltozott áteresz
565+591	1,90	Boltozott áteresz
567+323	1,90	Boltozott áteresz

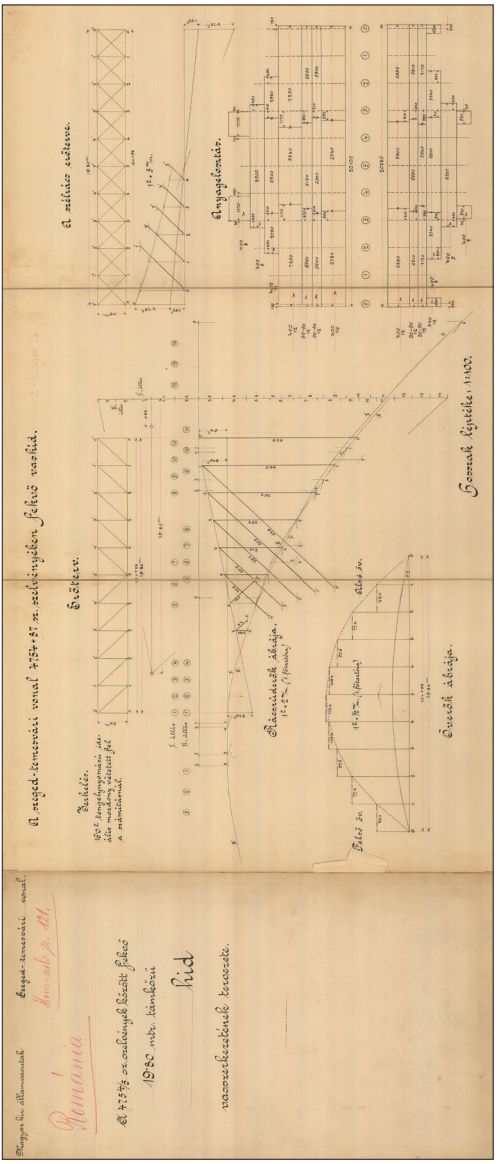


100. kép

A kézi hossz-szelvény (1893) részlete

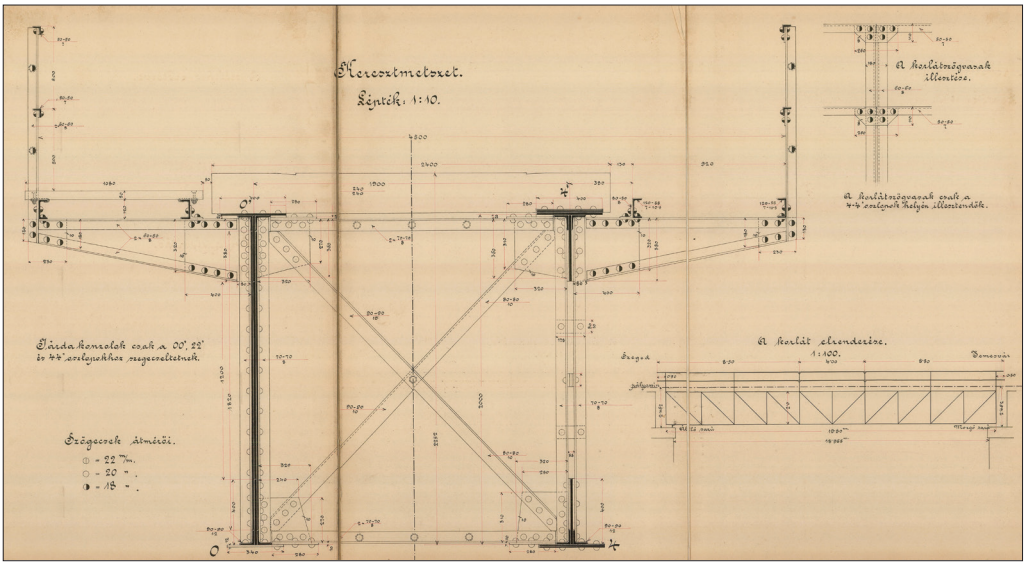
Híd a 475+487 szelvényben

Az első nagyobb híd a 475+487 szelvényben feküdt.



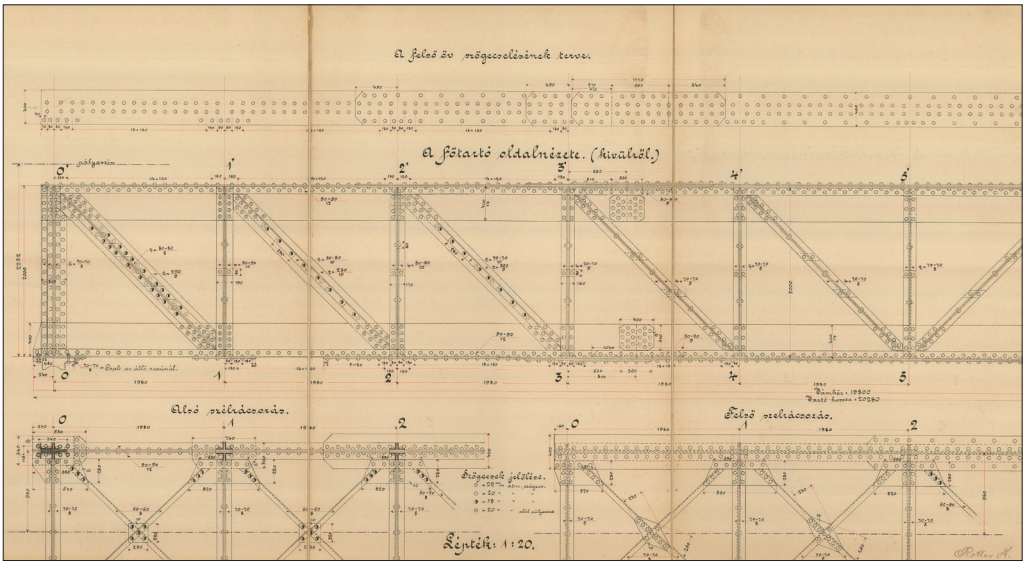
101. kép

A 475+487 szelvényben lévő, 19,80 m nyílású vashíd MÁV-féle átépítésének tervrajza. Erőterv, anyagelosztás



102. kép

A 475+487 szelvényben lévő, 19,80 m nyílású vashíd MÁV-féle átépítésének tervrajza. Keresztmetszet



103. kép

A 475+487 szelvényben lévő, 19,80 m támaszközű, 18,96 m nyílású vashíd MÁV-féle átépítésének tervrajza. A főtartó részletterve

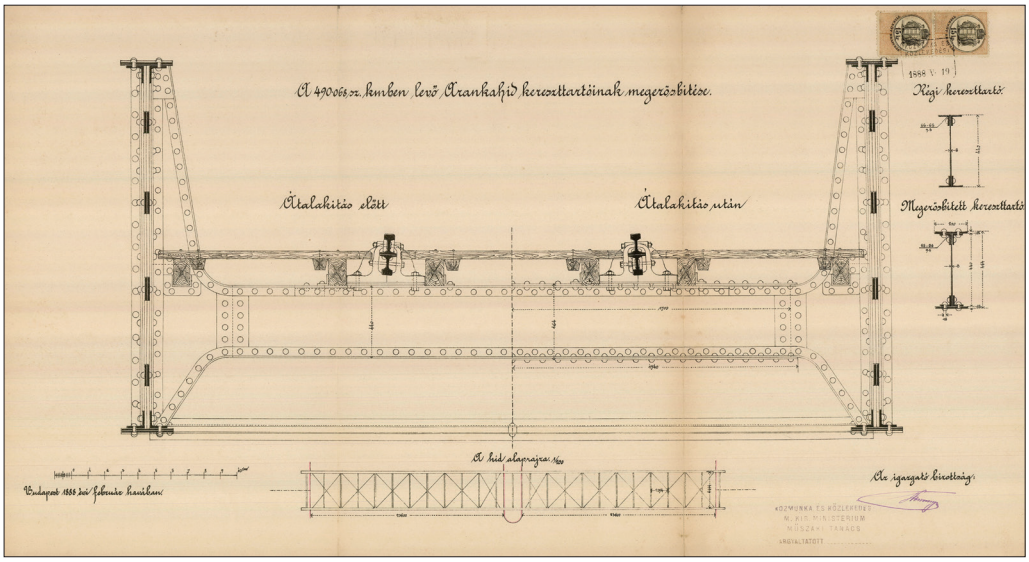
Híd a 490+058 szelvényben az Arankán

Az előbbi táblázatban láthattuk, hogy az Arankán eredetileg egy 2x23,55 méter nyílású hídon haladt át a pálya.

A bemutatott, 1888. évi tervlap technikatörténeti érdekessége, hogy látható rajta a vasútvonalon eredetileg a hidakon alkalmazott felépítményi rendszer. A vágány két-két egymással talpukon szembefordított sínszálból állt, a felső sín természetesen a vasúti pálya esésének megfelelően kvázi vízszintes volt, míg az alsó ezt úgynevezett „halhas"-formán alátámasztotta, a kereszttartóknál a két sínprofil talpa egymást érte, a kereszttartók közötti mezőközépen pedig egy távtuskó volt a két sínszál között, azaz az alsó sínprofil oldalnézetben így hullámzott végig a hídon. Ezt a vágányrendszert közvetlenül a hídszerkezethez rögzítették, nem volt sem keresztalj, sem hosszalj.

Az elégtelen teherbírású hidat 1887–1888-ban megerősítették, a keresztkötéseket pótövlemezekkel növelték, de a híd teljes átépítése 1894-ben szükségessé vált. Ekkor e szelvényben csak egy 10,00 méter nyílású, 10,80 támaszközű vashidat találunk. Mi történhetett?

A feleletet az aprólékosan kitöltött híd-törzskönyvből tudhatjuk meg, melyet 1895-ben állítottak össze. A híd történetéről a törzskönyvben megjegyezték, hogy a híd átépítését a régi vasszerkezet gyenge volta indokolta és tette szükségessé. A híd szabad nyílásának felére csökkentése azért vált időszerűvé, mert „miután az Aranka belvízszabályozása által a régi összesen 40 m szabad nyílással bíró szerkezetnek további fenntartása szükségte-



104. kép
Az Aranka-híd megerősítési terve 1888-ból

lenné vált az új szerkezet választásánál elegendőnek mutatkozott egy 10 m nyílású hídnak építése".

Az új híd terveit az 1894. VII. 4-én kelt, 93907 A III miniszteri rendelettel hagyták jóvá.

A törzskönyv adatai szerint az Aranka-híd a 4900+48 számú szelvények és Valkány–Oroszlámos állomások között épült egy vágányra. A híd a pályára merőlegesen helyezkedett el. A pálya a híd előtt egyenes, a híd tengelyének átfektetése folytán 2000 m sugarú ellenívekkel csatlakozott a vágánytengelyhez. A vasúti pálya a hídig vízszintesen, a hídon túl 0,542 ezrelék eséssel haladt.

A hídfőket betonalapon nyugvó téglafalazattal alakították ki. A tartók alatt kváderköveket használtak.

Az új híd egyetlen, 10,0 méter nyílással és 10,80 méter támaszközzel épült.

A főtartók magassága 1276 mm volt.

A főtartók rendszeréről, a kereszttartók, hossztartók és saruk szerkezetéről a bejegyzés szerint megtudhatjuk, hogy a híd szegecselt lemeztartóval épült, keresztkötéssel. Az egyik oldalon billenő, a másikon pedig fix sarukat alkalmaztak.

Ezt követően, más kézírással „a vasszerkezet a mármaros–sziget–körösmező határszéli vasut jellege szerint készültek" bejegyzéssel egészítették ki a leírást.

A vasszerkezetet a MÁV megrendelésére a szab. osztr.–m. államvasút-társaság (OMÁV) resicai hídgyára kivitelezte 1894. szeptember 10. és 1894. október 31. között. A vasszerkezet szerelése öt napot vett igénybe. Az összeszerelt szerkezetet bizottság jelenlétében 1894. október 20-án helyezték a sarukra, a hidat pedig 1894. október 30-án adták át a forgalomnak.

A hídba összesen 9096 kg vasanyagot építettek. Különböző vastípusokra bontva: hegeszvas 8010 kg (fő-, kereszt-, hossztartó, szélrács, recéslemezek, korlátok), öntöttvas 870 kg (saruk, hídfő korlátelem), tégelyacél 216 kg (saruk).

Az ellenfalak, pillérek építésének történetéről a következő adatokat találhatjuk. A valkányi ellenfal építését 1894. szeptember 10-én kezdték el. Az új ellenfal egy 1,10 méter magas betonalapra került. Szeptember 18-án befejezték az alap kiásását és a beton öntését. Az új ellenfal szeptember 18. és 22. között épült meg. Ekkor kényszerszünetet kellett tartani, mert a kőanyag nem érkezett meg időben. Az alapozásnál a nagykikindai Pavlicsek vállalkozó által szállított téglát használtak, a felmenő fal pedig Hódmezővásárhelyen gyártott kongótéglából épült. A tartók támasz- (hord- vagy ún. zsámoly) köveit gavozsdiai gránitból faragták. A még szükséges szegélykövekhez a régi híd köveit hasznosították.

Bár a költségvetésbe szádfalak beverését is beszámították, a nagy szárazság miatt ezekre már nem volt szükség. A természetes talaj szintjétől az alapgödör alját 2,92 méter mélységben határozták meg.

A betont 1 rész cement, 2 rész homok és 5 rész téglatörmelékből keverték.

A kőanyag megérkezése után X. 5-én a kőművesek újfent munkához láttak, és 12-én már teljesen befejezték a munkát.

Az új, valkányi ellenfal építésével egy

időben elkészült a régi, oroszlámosi ellenfal átalakítása is.

Az új híd megépültével az Aranka medrét is át kellett helyezni. A régi és új medret 75 méter sugarú ívekkel illesztették. A régi, kétnyílású híd és tengelye és az új híd tengelye között lévő 5 méter távolság miatt a nyílt pályán a már említett 2000 m sugarú ellenívek beiktatása volt szükséges.

A felszerkezet szerelését a hídnyílásban 1894. október 15-én kezdték meg az Aranka medrébe rakott talpfamáglyákra támaszkodó állvány felett, és 1894. október 20-án fejezték be.

Az előírásoknak megfelelően az alapfestést míniumfestékkel kivitelezték, melyre kétrétegű, szürke színolajmázolás került.

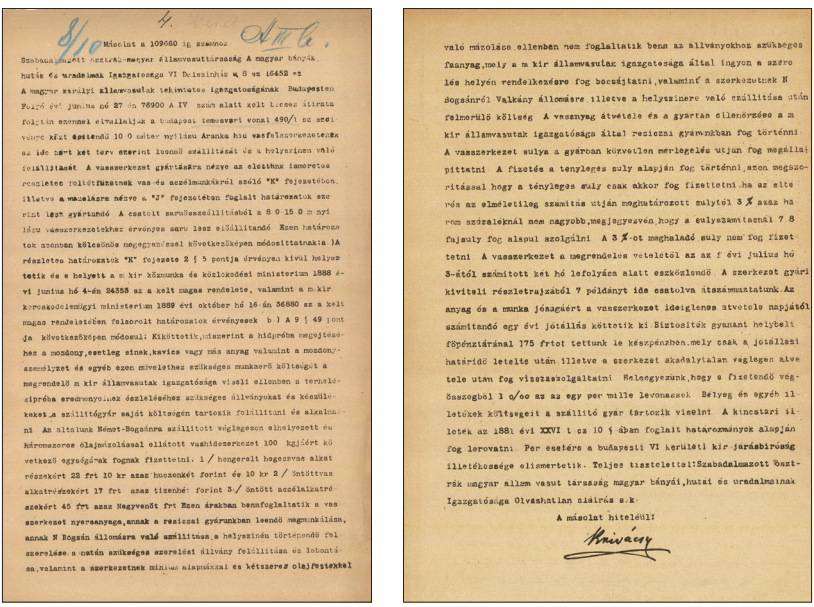
A vasszerkezetet ideiglenesen 1894. október 31-én vették át a MÁV képviselői.

Mivel a munkát házi kezelésben végezték, jótállási időt sem határoztak meg.

A híd összköltsége 7957 frt 16 kr volt, melyből a falazatok: 2681 frt. 31 kr, a vasszerkezet 2001 frt 60 kr, a famunkák 376 frt. 52 kr, a biztosítási munkák 234 frt 18 krajcárt tettek ki.

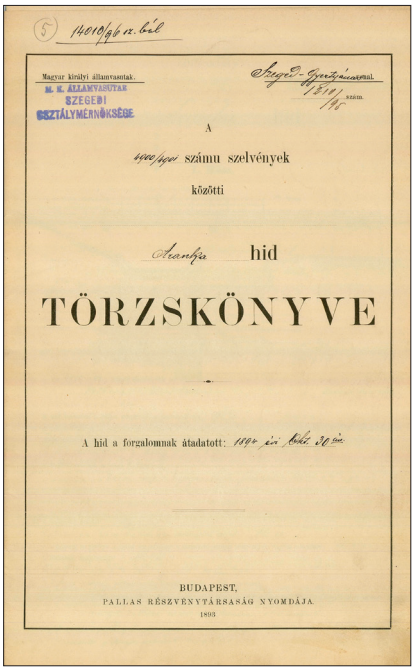
A terhelési próbát 1894. október 31-én a MÁV III. e sorozatú mozdonyával végezték. Nyugvó terhelésnél az észlelt kihajlások az abszolút legnagyobb nyomaték helye alatt a Szeged–Temesvár irányban a tartó jobb oldalán 3,75 mm (elmúló) és 1,0 mm (remanens), a tartó bal oldalán az értékek 4,0 mm, illetve 1,0 mm voltak.

Az építés ellenőrzését a szegedi osztálymérnökség végezte, akinek kiküldöttje a kitűzés és az alapozás befejeztéig szakadatlanul a helyszínen tartózkodott. Az alapozás befejezte után az építkezést naponta ellenőrizte.



105. kép

Az Aranka-híd átépítése. Szerződés a MÁV és az OMÁV között



Magyar királyi államvasutak.
M. K. ÁLLAMVASUTAK
SZEGEDI
GÉPTÁLYMÉRNÖKSÉGE

Szeged-Gyevi vonal.

A

4900/4901 számu szelvények

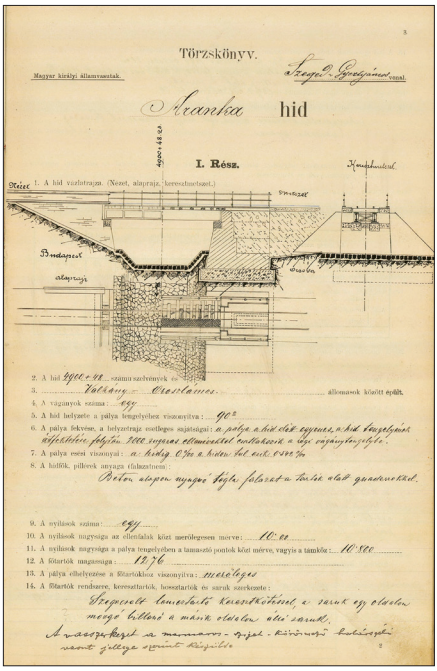
közötti

Aranka hid

TÖRZSKÖNYVE

A híd a forgalomnak átadatott: 1894 évi ... hó 30 án.

BUDAPEST,
PALLAS RÉSZVÉNYTÁRSASÁG NYOMDÁJA.
1895



Törzskönyv.

Magyar királyi államvasutak. Szeged-Gyevi vonal.

Aranka híd

I. Rész.

Rajz 1.: A híd vázlatrajza. (Nézet, alaprajz, keresztmetszet.)

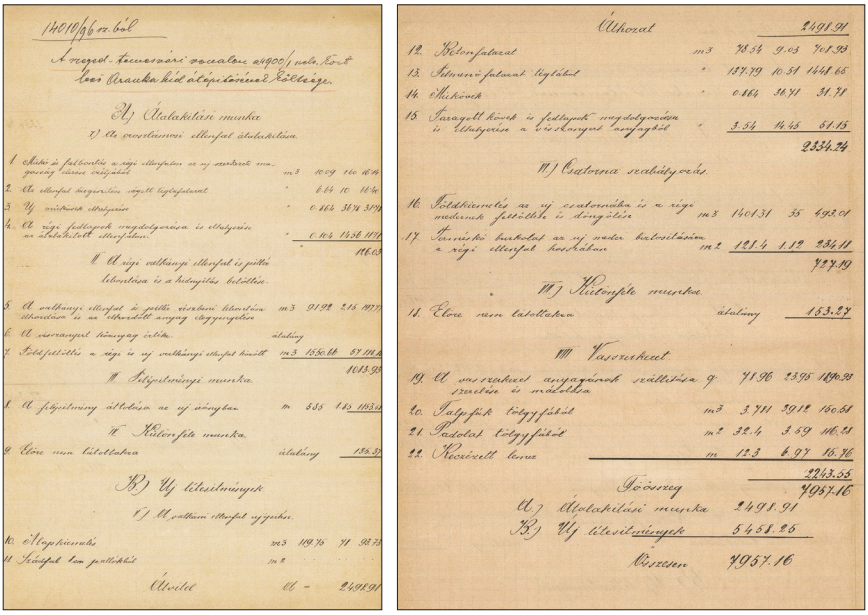
Budapest

Arad

2. A híd 4901 s 01 számu szelvények és
3. Vaskány — Orosháza állomások között épült.
4. A vágányok száma: egy
5. A híd helyzete a pálya tengelyéhez viszonyítva: 90°
6. A pálya fekvése, a helyzetrajz esetleges sajátságai: a pálya a híd elek egyenes, a híd tengelyének középtáján folytán 3000 sugarú ellenmenettel indakozik a híd négyszögfolyta.
7. A pálya esési viszonyai: a hídig 0,7‰ a hídon túl esik 0,42‰
8. A hídfők, pillérek anyaga (fundamens):
Beton alapon nyugvó téglá falazat a hatás alatt gondosan kiképezve.
9. A nyilások száma: egy
10. A nyilások nagysága az ellenfalak közt mérőlegesen mérve: 10·00
11. A nyilások nagysága a pálya tengelyében a támaszló pontok közt mérve, vagyis a támlás: 10·300
12. A főtartók magassága: 1·76
13. A pálya elhelyezése a főtartókhoz viszonyítva: mederben
14. A főtartók rendszere, keresztartók, hossztartók és saruk szerkezete:
Szegecselt lemezhasú keresztkötésű 2 vasrácsos egy oldalon mezőn belüli a másik oldalon alsó övvel.
A vasszerkezet a mamaros-pesti-kövidinyói hadászati vasut gyalogjárói számára készült.

106. kép

Az Aranka-híd törzskönyvének 1. és 2. oldala



14010/96 sz. alól

A szegedi kerületi főnökségnek 4900/1 mint körút Aranka híd átépítésének költsége.

I) Átalakítási munka.

1. Oszlop- és falazatok a régi állapotban az új szerkezet magasság szerint részletes kiszámítása
2. Az ellenfal hiányzó részét képező téglafalazat m3 10·09 160 1614
3. Az ellenfal hiányzó részének kőfalazata " 6·84 10 68·4
4. Új műtárgyak kőfalazata " 0·164 34·74 5·69
5. Az régi falazatok megtakarítása és elbontása az átalakított állapotban " 0·164 14·36 2·35
146·03

II) Az régi vaskönyv ellenfal és gyalogjáró lebontása és a hidnyílás betöltése.

6. Az vaskönyv ellenfal és gyalogjáró részének lebontása és az lebontott anyag elszállítása m3 9·192 2·15 19·77
7. Az szerencsel hiányzó részek " átalány
8. Betöltéshez a régi és új vaskönyv ellenfal között m3 150·66 37 5574
5593·77

III) Pályaépítményi munkák.

9. A pályaépítmény áthelyezése az új nyílásban m 535 1·15 1193·25

IV) Különféle munkák.

10. Előre nem látottakra átalány 139·37

K) Új üzemi műnyek.

I) A vaskönyv ellenfal anyagához.

11. Oszlopkiemelés m3 119·76 71 98·73
12. Szárnyfal kőmunkálata m2

Átvitel Ft - 2491·91

Átvitel 2491·91

12. Kőfalfalazat m3 78·54 9·03 709·23
13. Betonozó falazat téglából " 137·79 10·51 1447·65
14. Alsókövek " 0·864 36·41 31·71
15. Szaggatott kövek és feltöltések megtakarítása és elhelyezése a vízszabályozat anyagából " 3·54 14·45 51·15
2334·24

II) Csatorna szabályozás.

16. Feltöltésekre az új csatornákba és a régi mederbe feltöltés és döngölése m3 1401·31 35 490·01
17. Szivárgó burkolat az új meder burkolásában a régi ellenfal burkolatban m2 121·4 1·12 23·41
727·19

III) Különféle munkák.

18. Előre nem látottakra átalány 153·37

IV) Vasszerkezet.

19. A vasszerkezet anyagának szállítása 9 71·96 2395 1724·23
szerelése és mázolása
20. Talpfák tolyafából m3 3·711 39·12 145·51
21. Padolat tolyafából m2 32·4 3·59 116·31
22. Kovácsolt lemez m 12·3 6·97 85·76
2243·55

Összeg 4957·16

A) Átalakítási munka 2491·91
K) Új üzemi műnyek 2465·25

Összesen 4957·16

107. kép

Az Aranka-híd 1894-es átépítésének költsége (1. és 2. oldala)

Híd az 555+350 szelvényben a Berekszón

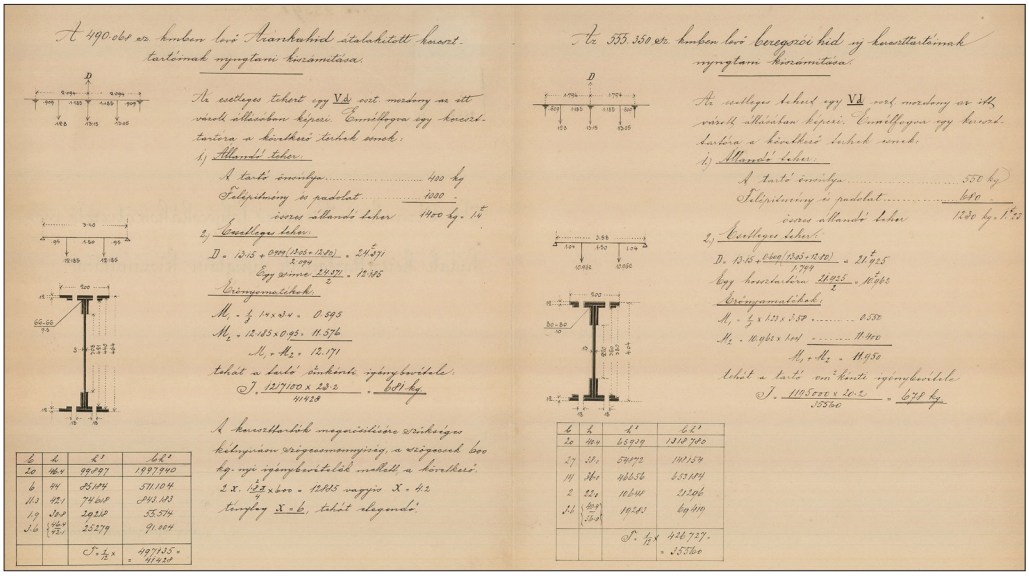
Berekszó és Szakálháza között két híd köthető a Berekszó folyócskához, mely mélabúsan, álmodozva folydogál partjai között, viszont a torrens jellegű esőzések idején, elfeledkezve magáról, elemi erővel ragad meg minden vihetőt, és zúdul alá. Óriási termőföldek urává válik, hatalmas tengerré változtatja a véget nem érő síkságot, és percek alatt elpusztítja a környék lakói verejtékes munkájának gyümölcsét. Véglegesen csak a XIX–XX. században sikerült gátakat építve megálljt parancsolni pusztításainak. Vasútvonalunk építésekor a Berekszó árja lefolyásának biztosítására a folyócska felett, az 555+350-es kilométerszelvényben megépült egy 18,96 méter nyílású vashíd. Előtte hatszáz méterrel, az 554+756-os kilométerszelvényben egy 11,38 méter nyílású ártéri híd biztosította az ár lefolyását.

Több dokumentum ezt az ártéri hidat is tévesen „Berekszó-hídnak" nevezi, kihagyva az „ártéri" jelzőt. Ne essünk tehát tévedésbe: két hídról van szó.

A következőkben a vízfolyás feletti hídról közlök néhány adatot.

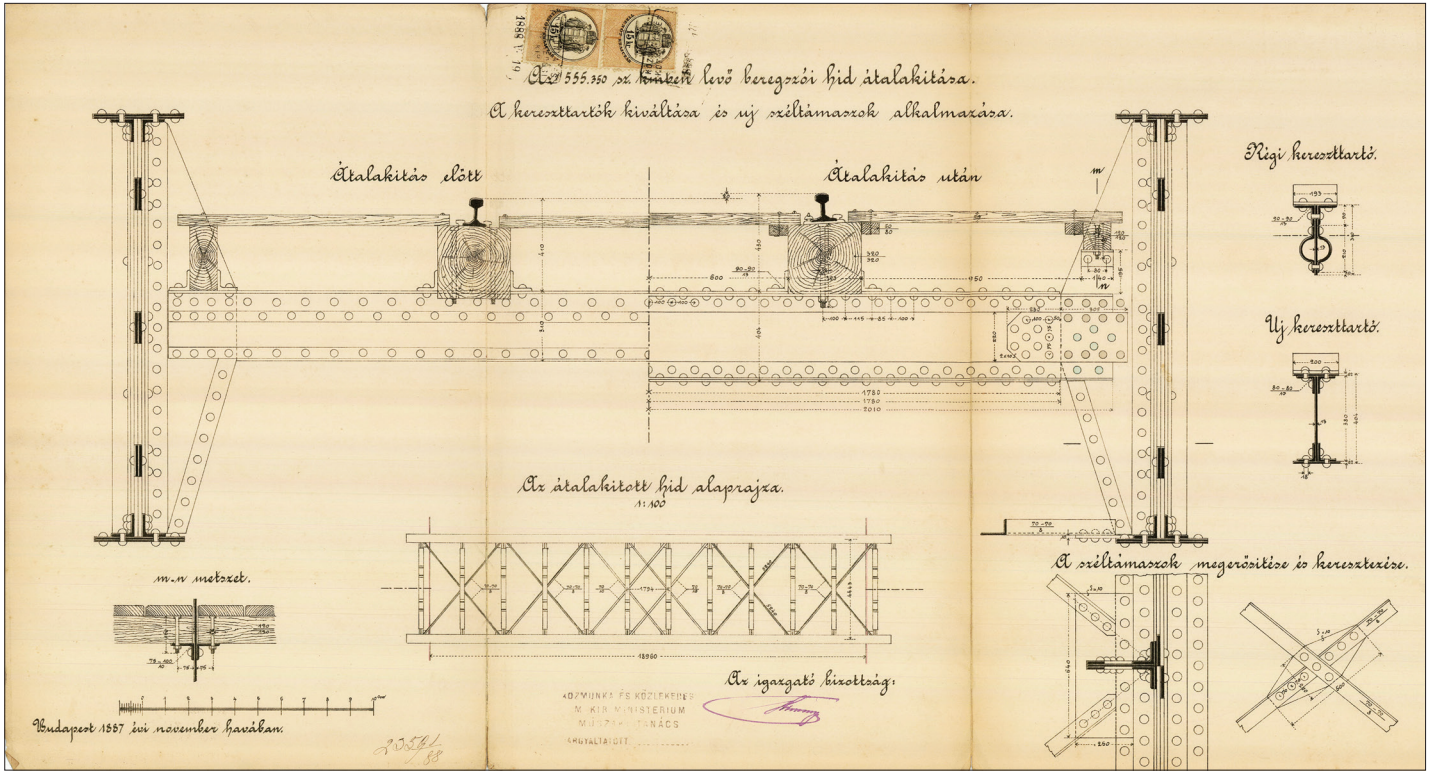
A híd állapota az 1880-as évek közepére annyira leromlott, hogy meg kellett erősíteni. Ezt 1887–1888-ban végezték el, de csak ideiglenesen orvosolta a gyengélkedő átkelőt.

Az 1887. évi erősítés fennmaradt tervének technikatörténeti érdekessége, hogy ábrázolja az eredeti, Zores-vasból készített kereszttartókat, melyeket ekkor cseréltek ki I-tartókra. Eredetileg a kereszttartók alsó, húzott övét egymással szembefordított, két Zores-profil alkotta, amint az a tervlap jobb felső sarkában látható.



108. kép

Az Aranka- és Berekszó-híd megerősítése statikai számításának két oldala (1888)



109. kép

A Berekszó-híd átalakításának terve 1887-ből

A törzskönyvből megtudhatjuk, hogy „a híd helyén eredetileg állott hídnak 1895. évi május hó 22-én történt megvizsgálása alkalmával annak új vasszerkezettel való kicserélése sürgősen elrendeltetett”. A hídszerkezet kicserélésének indoklását négy pontban foglalták össze: 1. a keresztkötés és szélrács hiányossága; 2. a felszerkezet helytelen felfekvései; 3. a terhelési próba változása, a III. osztályú mozdonyok 1100 kg/cm2 igénybevétele; 4. a régi híd már nem volt alkalmas újabb megerősítésekre.

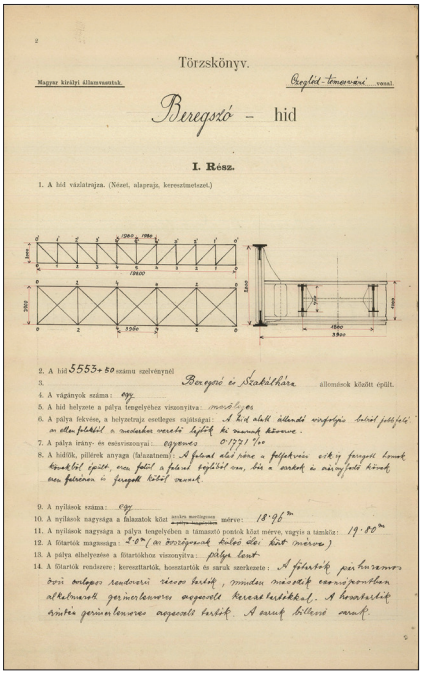
A híd az 1895-ben kiállított törzskönyve szerint az 5553/54 hektométerszelvények között épült Berekszó és Szakálháza állomások között, még pontosabban az 5553+50 számú szelvénynél, merőlegesen a pálya tengelyéhez viszonyítva. A pálya a hídon egyenes, lejtése 0,1771 ezrelék.

A falazat alsó részét a felfekvési síkig faragott kövekből építették, efölött téglából. A sarkok és a szárnyat fedő kövek azonban ezen a falrészen is ellenállóbb, faragott kövek voltak.

A híd egyetlen, 18,96 méter nyílással rendelkezett, támaszköze pedig 19,80 méter volt.

A főtartóknak az övszögvasak külső élei között mért magassága 2,0 méter volt.

A pályának elhelyezkedése a főtartókhoz viszonyítva: alsó helyzet (alsó pályás híd).


Törzskönyv.

Magyar királyi államvasutak. Egyfelé fémvonású vasut.

Beregszó – híd

I. Rész.

1. A híd vázlatrajza. (Nézet, alaprajz, keresztmetszet.)

2. A híd 5553+50 számú szelvénynél

3. Beregszó és Szakálháza állomások között épült.

4. A vágányok száma: egy.

5. A híd helyzete a pálya tengelyéhez viszonyítva: merőleges

6. A pálya felvése, a helyzetrajz esetleges sajátságai: A híd alatt állandó vízfolyás húzódik pályája alatt, a medrában mesterséges építések ki nincsenek használva.

7. A pálya iránya- és emelkedésviszonyai: egyenes 0·1771 ‰

8. A hídtők, pillérek anyaga (falazatnem): A felmenő alsó része a pályakövön sikly faragott kvadrikból épült, mely felett a felmenő test, tehát a sarkok is szárnyaló kövek, mely fölött a faragott kövek vannak.

9. A nyílások száma: egy

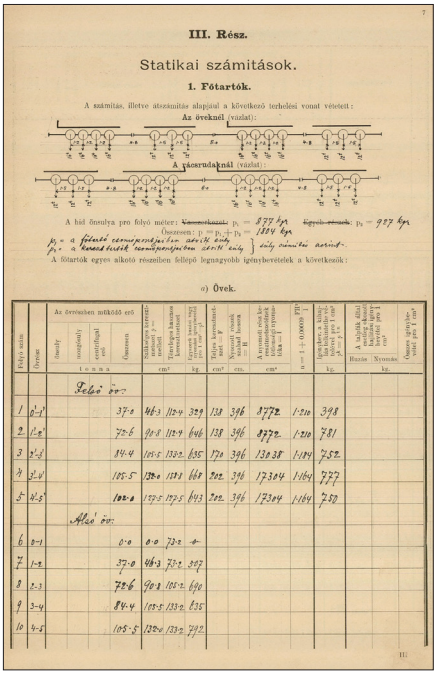
10. A nyílások nagysága a falazatok közt (weiten, mortlingtonen) mérve: 18·96 m

11. A nyílások nagysága a pálya tengelyében a támaszító pontok közt mérve, vagyis a támaköz: 19·80 m

12. A főtartók magassága: 2·0 m (az övszögvasak külső élei közt mérve.)

13. A pálya elhelyezése a főtartókhoz viszonyítva: pálya lent

14. A főtartók rendszere: keresztfartók, hosszfartók és sarok szerkezete: A főtartók parthuzamos övi övlapos rendszerü rácsos tartók, minden második csomópontban alkalmazott gerinckeresztes vasgerelt keresztfalakkal. A hosszfartók közönséges gerinclemezes vasgerelt tartók. A sarok hiányzik.


III. Rész.

Statikai számítások.

1. Főtartók.

A számítás, illetve átszámítás alapjául a következő terhelési vonat vétetett:

Az öveknél (vázlat):

A rácsrudaknál (vázlat):

A híd önsúlya pro folyó méter: Vasszerkezet: p_1 = 877 kp. Egyéb rovat: p_2 = 957 kp.

Összesen: $p = p_1 + p_2$ = 1834 kp.

p_1 = a főtartó csomópontjaiban ható súly
p_2 = a keresztfartók csomópontjaiban ható súly } súly számítási szerint.

A főtartók egyes alkotó részeiben fellépő legnagyobb igénybevételek a következők:

a) Övek.

Pálya-szám	Övrész	Az övrésben működő erő: önsúly	mozgalmi	centrifugal	összesen	Szükséges övkeresztmetszet: $\frac{S}{k_1} = \ldots$	Tényleges hasznos keresztmetszet	Tényleges övkeresztmetszet: $F = \ldots$	Tényleges sugárirányú tehetetlenségi nyomaték: $J = \ldots$	Az övnek rudvégi excentricitásának ulka: $u = \ldots$	$\varepsilon = \frac{u}{r} = 0{\cdot}0\ldots$	Igénybevétel a külső szélső szálban: $k_1 = \frac{S}{F}(1+\varepsilon)$	A vasút egy folyó méterére eső megengedett igénybevétel: $k_1 = \ldots$
		t o n n a				cm²	kg	cm²	cm⁴	cm		kg.	Húzás. Nyomás. kg.
		Felső öv:											
1	0-1				37·0	46·3	112·4	329	138	396	3772	1·210	398
2	1-2				72·6	91·8	112·4	646	138	396	3772	1·210	781
3	2-3				84·4	105·5	133·2	635	170	396	13838	1·184	752
4	3-4				105·5	130·4	133·2	668	202	396	17304	1·164	777
5	4-5				102·4	127·5	170·5	643	202	396	17304	1·164	750
		Alsó öv:											
6	0-1				0·0	0·0	73·2	0					
7	1-2				37·0	46·3	73·2	307					
8	2-3				72·6	90·3	100·2	690					
9	3-4				84·4	105·5	133·2	635					
10	4-5				105·5	130·4	133·2	792					

110. kép
A Berekszó-híd törzskönyvének második oldala

111. kép
Egy oldal a statikai számításokkal a Berekszó-híd törzskönyvében

A főtartók párhuzamos övű, oszlopos rendszerű rácsos tartókkal épültek, minden második csomópontban alkalmazott gerinclemezes szegecselt kereszttartókkal. A hossztartók szintén gerinclemezes szegecselt tartók voltak. A felszerkezet billenősaruk beiktatásával nyugodott az alépítményen.

A vasszerkezet a súlyszámítás szerint 26 688 kilogrammot nyomott.

A vasfelszerkezetet, mint számtalan más hídét is, a MÁV az OMÁV resicai hídgyárától rendelte.

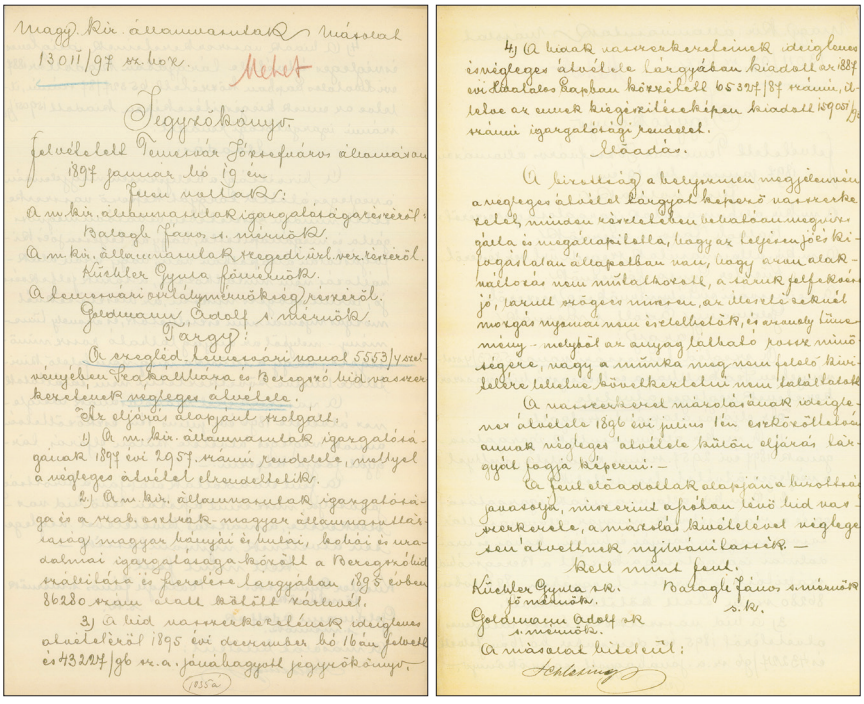
A vasfelszerkezetet a helyszínen, végleges helyén szerelték össze, a pálya tengelyében 1895. december 3. és 1895. december 14. között.

A míniumos alapfestést még a szerelés idején befejezték, a színolajmázolásokat pedig 1896 júniusában végezték.

Az átadásnál a következő hiányokat jegyezték fel: a járda pallózata és a vaslemezek még nem voltak elhelyezve, úgyszintén a kétrétegű színolajmázolás is hiányzott.

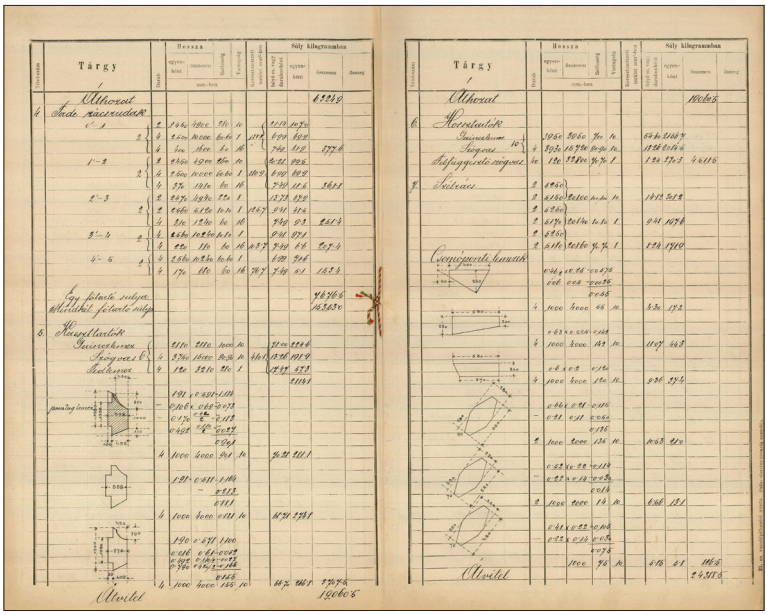
A hidat a rendes forgalomnak 1895. december 16-án adták át (a jótállási idő tehát egy év elteltével 1896. december 16-án járt le).

A vasszerkezetet véglegesen 1897. január 19-én, továbbá 1897. május 20-án és június 18-án vették át. A mázolás végleges átvételének dátuma 1897. július 1. volt.



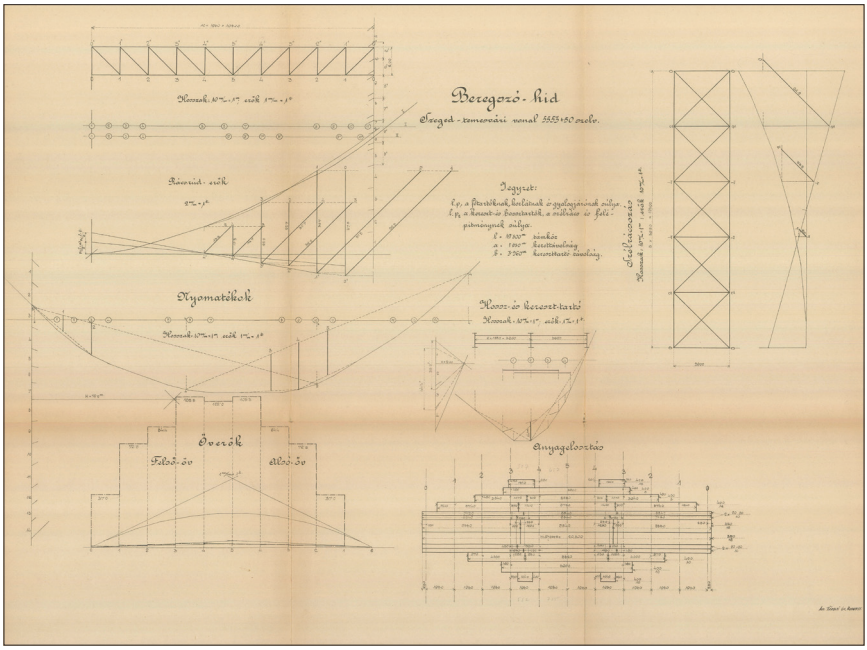
112. kép

A Berekszó-híd vasfelszerkezete végleges átvételének jegyzőkönyve



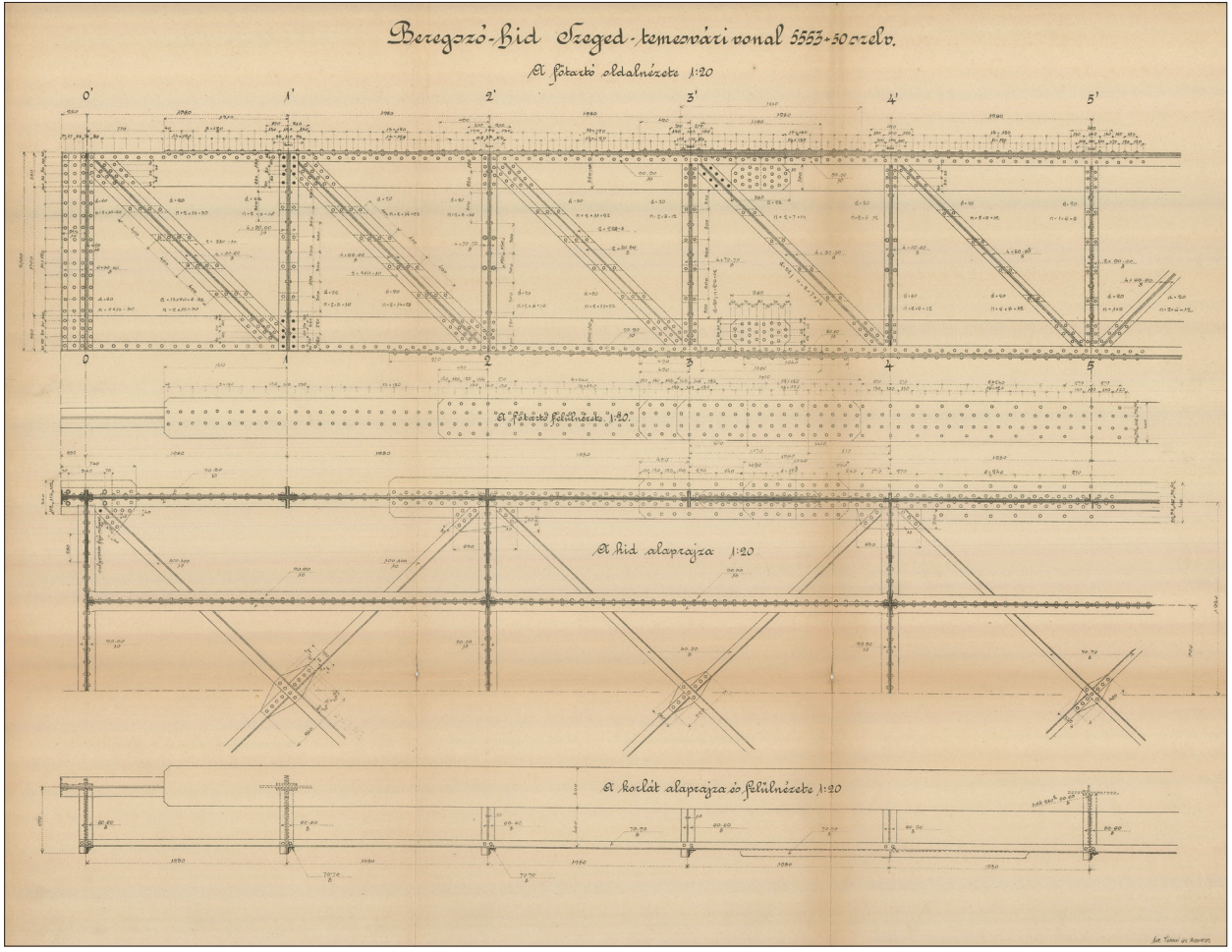
113. kép

A Berekszó-híd súlyszámításának két oldala



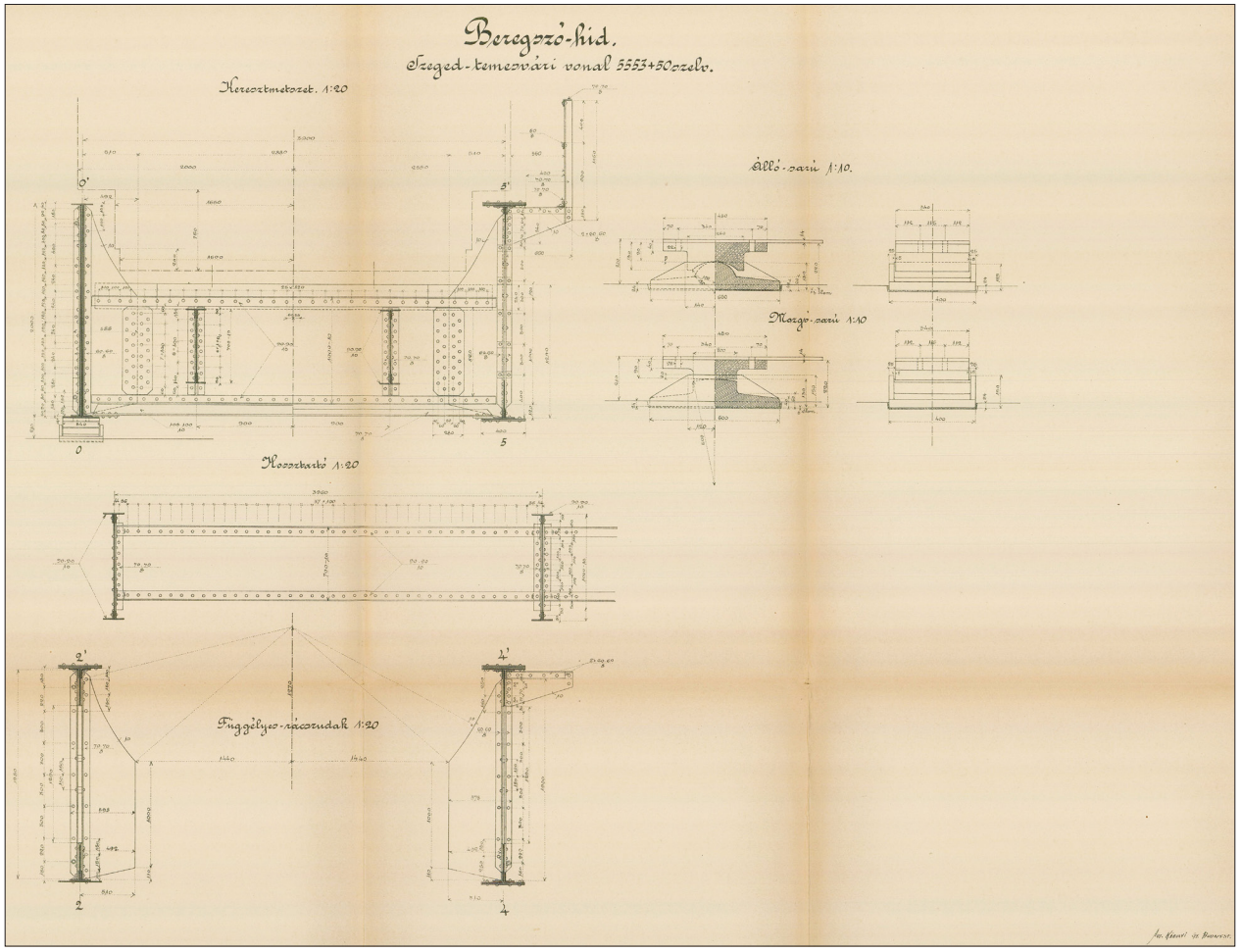
114. kép

A Berekszó-híd terve: erők, nyomatékok számítása, anyagelosztás



115. kép

A Berekszó-híd tervrajza: a főtartó oldalnézete, a híd alaprajza, a korlát alaprajza és felülnézete



116. kép

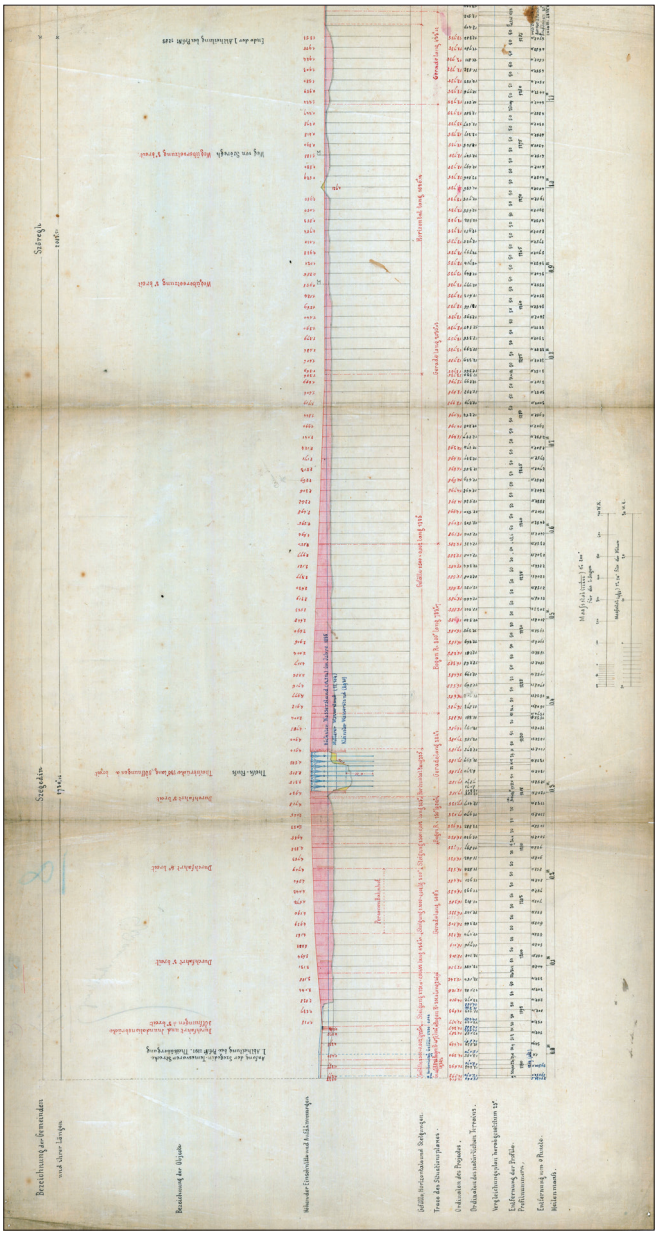
A Berekszó-híd tervrajza: keresztmetszet, hossztartó, függőleges rácsrudak, saruk

HÍD A BÁNSÁGBA.
A SZEGEDI TISZA-HÍD

A Szeged–Temesvár vasútvonalat Szeged és Újszeged között át kellett vezetni a legmagyarabb folyón, a szőke Tiszán.

A tiszai áthidalás a Szeged–Temesvár vasútvonal kulcspontja volt. Nem csak műszaki feladatot képviselt. Megépítését sok, heves vita előzte meg. A többévi huzavonát a híd helye váltotta ki. Szeged városvezetőségében és kormányzati körökben is egymásnak feszültek az ellenvélemények, melyek mögött általában ott álltak a piszkos anyagi érdekek. A vasútépítés éveiben zajlottak a nagy folyószabályozások. A Maros (mely Szegednél szakadt a Tiszába) torkolatát délebbre szerették volna költöztetni, hogy nagy vizek esetén kevésbé veszélyeztesse az alföldi nagyvárost. Az Osztrák Délkeleti Államvasút (DKÁV), mely a munkálatokat elkezdte, hevesen ellenezte ezt az elképzelést, mert így két hidat kellett volna megépítenie, felduzzasztva az építkezés költségvetését. A tárgyalások rendre eredménytelenül végződtek, míg 1853-ban a „magasabb vasúti érdekeknek megfelelően" a Maros torkolatát az eredeti helyén hagyták, csak egyik kanyarulatát (a szegedi Holt-Maros) vágták át. Ezzel még nem hárult el minden akadály, hisz még megoldatlan volt Újszeged sorsa. Szeged városa Újszeged területét továbbra is árterületnek szerette volna megtartani, melyen az árvizek szétterülhetnek, és melyen a vasúti töltés nem képezhet akadályt a víz útjában. Ezért egy 200 öles (1 öl=1,89648 méter) ártéri híd megépítéséhez ragaszkodott. A vasúttársaság, pénzügyi meggondolásokból, ezt természetesen ellenezte, hisz egy ilyen hosszú ártéri híd megépítése és fenntartása rengeteg pénzébe került volna. A dolgok odáig fajultak, hogy a vasút bécsi igazgatósága, attól tartva, hogy a város megvédi álláspontját, zsaroláshoz folyamodott: megfenyegette a szegedi városi tanácsot, hogy megváltoztatja a vasútvonal tervezett nyomvonalát, és a hidat Magyarkanizsánál fogja megépíteni. Az elkeseredett városi vezetés ekkor levelet írt az uralkodóhoz, Ferenc Józsefhez, hogy a Tisza-híd Szegednél épüljön meg. A végső megoldás már az OÁV (StEG) idején, 1855-ben született meg, amikor a kormány engedélyokmányában – mint azt egy korábbi fejezetben láttuk – a Tisza-híd megépítését Szegednél írta elő. A vasúttársaság az újszegedi ártéri híd

esetében is sikeresen „lobbizott”, úgyhogy ezt sem kellett már megépítenie. Több vízügyi szakember a nagy szegedi árvíz egyik okaként a kispórolt ártéri hidat nevezi meg, mert a vasúti töltés meggátolta a víz szabad lefolyását.



117 kép

A szegedi vasúti híd hosszmetszete

Szegedi híd, bánáti híd

A kevésbé tájékozott olvasó hamar nekem szegezheti a kérdést: miért taglalom ennyire részletesen a szegedi Tisza-híd építésének (majd néhány szóban további 86 évének) történetét? Ennek több oka is van. Az első, hogy a Temesvárt (később, mikor a Temesvár–Orsova–országhatár vonal is elkészült, Bukarestet is) a világgal összekötő vasútvonal a Szeged–Temesvár vonal volt, és a tiszai átkelés ennek fontos részét képezte. Másrészt tudnunk kell, hogy a Tisza bal partján lévő Újszeged már a bánsági Torontál megyéhez tartozott, hisz a Bánát nyugati határát a Tisza képezte. Ebből következik, hogy a szegedi híd egyik hídfője Csongrád megyében, a másik már a bánsági Torontál megyében állt. Így a szegedi híd részben bánáti híd is volt. (A hasonlóság kedvéért említem Újarad és Arad viszonyát. Míg Arad az azonos nevű vármegye székhelye, a Maros túlpartjára épült Újarad már Temes vármegyéhez, azaz a Bánsághoz tartozott).

Továbbá az 1858. december másodikán átadott állandó hidat a XIX. század műszaki bravúrjai között emlegették, a szakirodalomban többször is a legek hídjaként szerepel, hidászmérnökök generációi tanulmányozták műszaki megoldásait. Ez volt Magyarországon az első keszonalapozású és az első szegecselt hídszerkezet. Újdonságnak számított, hogy a szerkezeti elemeket géppel szegecselték. Esztétikailag is kimagasló alkotásként a Tisza-parti város egyik szimbólumává vált.

Az ideiglenes fahíd

Az acélhíd egy évvel a vasútvonal átadása után készült el. Addig is, már a munkálatok kezdetén, a vasútépítéshez szükséges anyagokat szállító munkavonatok átkelésének biztosítására egy ideiglenes fahidat építettek a Tiszán. A szegedi Tisza-part megszokott zsibongásába új hangok kapcsolódtak: a kofák, halárusok, halászok, tutajosok megszokott kórusába bekapcsolódott az ácsok, pallérok, kubikusok hangorkánja, a hórukkolások, a kalapácsok szakadatlan ritmusa, a cölöpverő kosok erőtől duzzadó ellenpontozásai. A munka zaját talán még a süket halak is ijedten vitték hírül a Tiszán feljebb vagy lejjebb békésen úszkáló társaiknak. Az ideiglenes munkahíd már 1857 novemberében elkészült, és e hónap nyolcadik napján megbizonyosodtak róla, hogy képes teljesíteni feladatát. A *Magyar Néplap* 1857. november 14-i száma tudatja olvasóközönségével, hogy „a szegedi ideiglenes vasúti hidon f. hó 8-án tétetett meg a kisérlet, 8 kavics hordó kocsiból álló vonat tette az első kisérletet, utánna a legnehezebb mozdony csaknem egy negyed óráig állt a hid közepén a nélkül, hogy csak legkevesebb hajlás észrevehető lett volna. A hid jósága e szerint elismerve levén, hisszük hogy a szeged–temesvári vasut legközelebb megfog nyittatni”. Ez, mint már láttuk, november 15-én meg

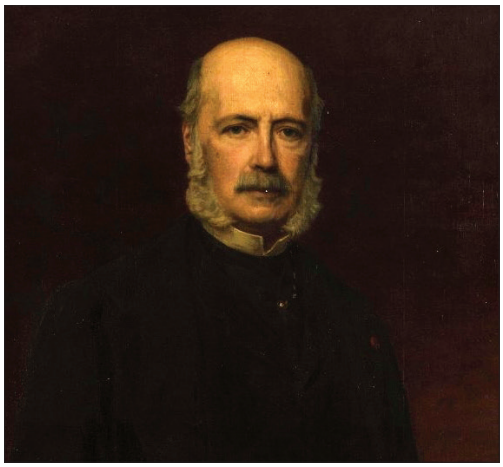
is történt. Már ez a sok-sok facölöpre épített, úgynevezett provizórium (az ideiglenes híd neve a szakzsargonban) is egy figyelemre méltó építmény volt. Külön érdekességeként említjük meg, hogy központi nyílásának felszerkezetét acéltartóval építették, melyet fel lehetett emelni, hogy a hajók áthaladhassanak alatta. Majd egy éven át ezen a fahídon keltek át a néha „kivirágzó" folyó fölött az első szerelvények is, melyek a Bánság fővárosába igyekeztek, vagy az onnan Pest és Bécs felé zakatoló gőzösök. Természetesen a vashidat is e munkahíd segítségével építették meg. A legek hídjának építését a következő részben ismertetem.

A HÍDÉPÍTÉS ELŐKÉSZÜLETEI

A Szeged–Temesvár vasútvonal legdrágább és legnehezebb szakasza a tiszai áthidalás volt. A hídra felvezető pálya nagyon közel feküdt a szegedi állomáshoz, ezért 100°-os szögben hajló, 280 méter sugarú ívben húzódott, emelkedése 9 ezrelék (1000 méteren 9 méter emelkedés, mely a vasutaknál nagyon magas) volt.

A végleges, kétvágányú vashíd építésére a versenytárgyalás felhívását a francia Jacques Maniel (1813–1871), az OÁV vezérigazgatója 1856. június 10-én hirdette meg. A pályázók megkapták az OÁV mérnökei által már elvégzett mérések és megfigyelések (a Tisza vízállása, a folyó vízhozama, a víz sodrásának sebessége, a partvonal állékonysága, a medert alkotó talaj összetétele és minősége stb.) eredményeit. A versenytárgyalás kiírásában rögzítették a tervezendő/megépítendő híd fekvését, tengelyét és a két hídfő közötti hosszát (186 bécsi öl, azaz 352,77 méter), valamint azt, hogy a sínkorona az 1855-ös legnagyobb vízszintnél (árvíz) 25,32 lábbal (8 méterrel – 1 bécsi láb = 0,31608 méter) magasabbra kerüljön. Előírták, hogy a hídon két vágányt kell építeni. A híd átadásának időpontját 1859. július elsejére tűzték ki. A pályázatot a francia Ernest Gouin & Cie vállalat nyerte.

A cég alapítója és vezetője Ernest Alexandre Goüin (1815–1885) gépészmérnök gőzmozdonyok, vashidak és vasúti műtárgyak elismert gyártója-építője volt. A nagypolgári családból származó mérnök a Párizs–Saint-Germain Vasúttársaságnál, majd a Párizs–Orleans-i Vasúttársaságnál dolgozott, ahol vasútépítési tapasztalattal vértezte fel magát. 1846-ban a legnagyobb bankárok egyikének, a híres James Mayer Rothschildnak, a Péreire testvérek (Goüin felesége Emile Péreire feleségének unokatestvére volt) és a család több tagjának támogatásával a francia főváros melletti falucskában, Batignolles-ban megalapította az Ernest Goüin & Cie nevű céget, mely 1871-től a Société de Construction des Batignolles nevet vette fel. A kétezer munkásnak kenyeret adó vállalat eleinte fonógépeket és gőzmozdonyokat gyártott, majd a vasútépítés és vasúti műtárgyak építésében is jeleskedett. Több országban kaptak megrendeléseket.



118. kép
Ernest Alexandre Goüin (1815–1885). Charles Jalabert festménye.

Számos vasút építésében, tervezésében vett részt. Több vasúttársaságot alapított. A Szentpétervár–Varsó közötti vasútvonal tíz nagy hídja közül hatot Goüin cége épített. Többek között a társaság építette a budapesti Margit hidat is. Több nagy hegyláncon átvezető vasutat tervezett és kivitelezett. Többek között Romániában, a Kárpátokon átvergődő Bukarest–Predeal vasútvonalat. Ernest Goüin neve szerepel az Eiffel-toronyban található halhatatlan mérnökök listáján.

Goüin tevékenyen vett részt pénzügyi ügyletekben is. Számos egyletnek volt elöljárója. Társadalmi szerepe is kiemelkedő volt. Kereskedelmi kamarák vezetőjévé választották.

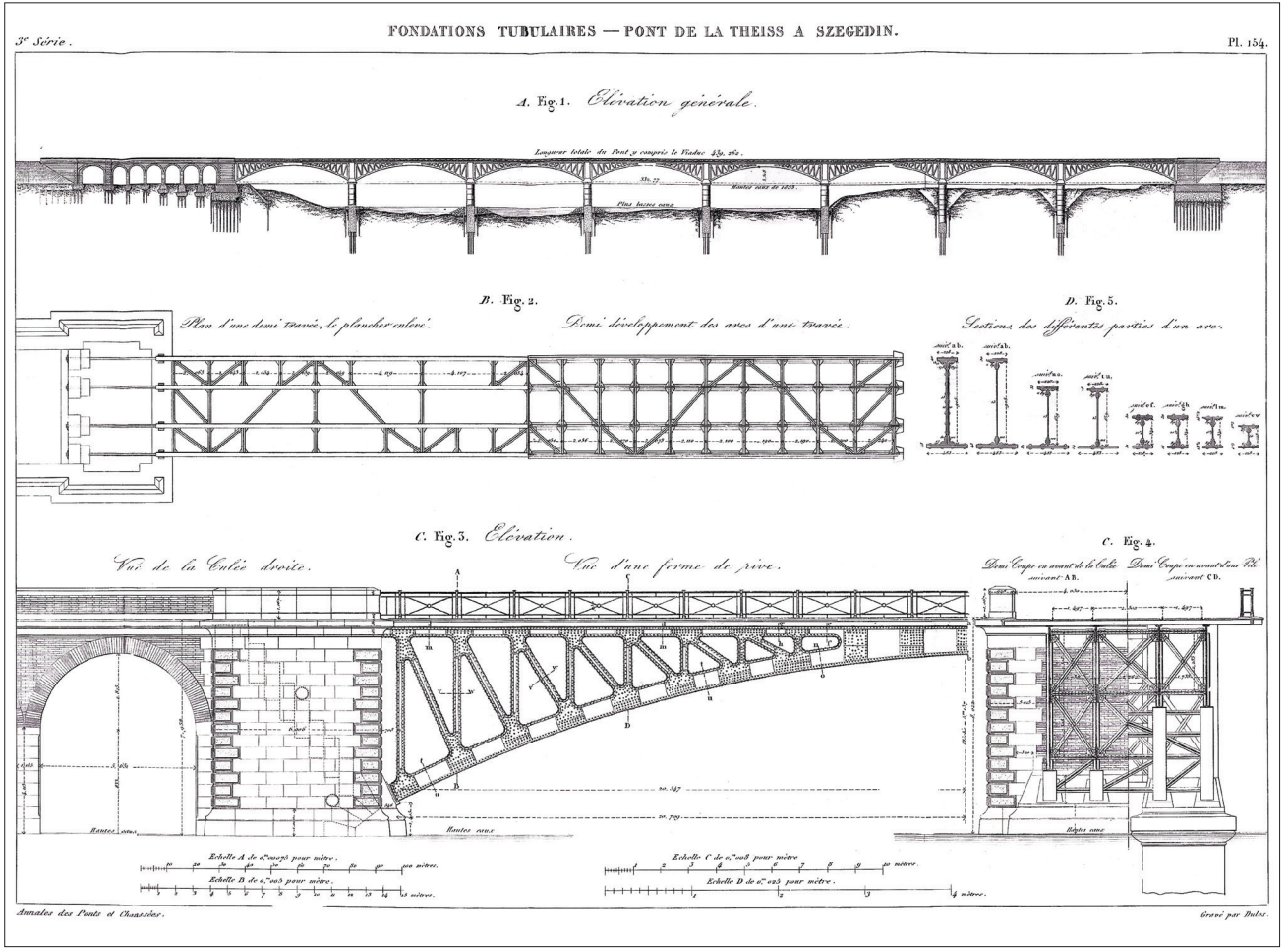
Szociális érzékenységére vall, hogy nagy összegeket fordított jótékonykodásra.

E rövid életrajzi kitérő után forduljunk a nagy magyar folyó felé, mely fölött át kellett vinni a Szeged–Temesvár vasútvonalat. A szerződést az Osztrák Államvasút Társaság és Ernest Goüin cége 1856 novemberében írta alá.

A szegedi híd tervezésével és a munkálatok irányításával E. Goüin a 27 éves Ernest Louis-Joseph Cézanne-t (1830–1876) bízta meg. Az ifjú francia mérnök a híres párizsi École des Ponts et Chaussées (melyet a nagy hídépítő, Perronet alapított 1747-ben) végzettje volt (akárcsak J. Maniel és E. Goüin).

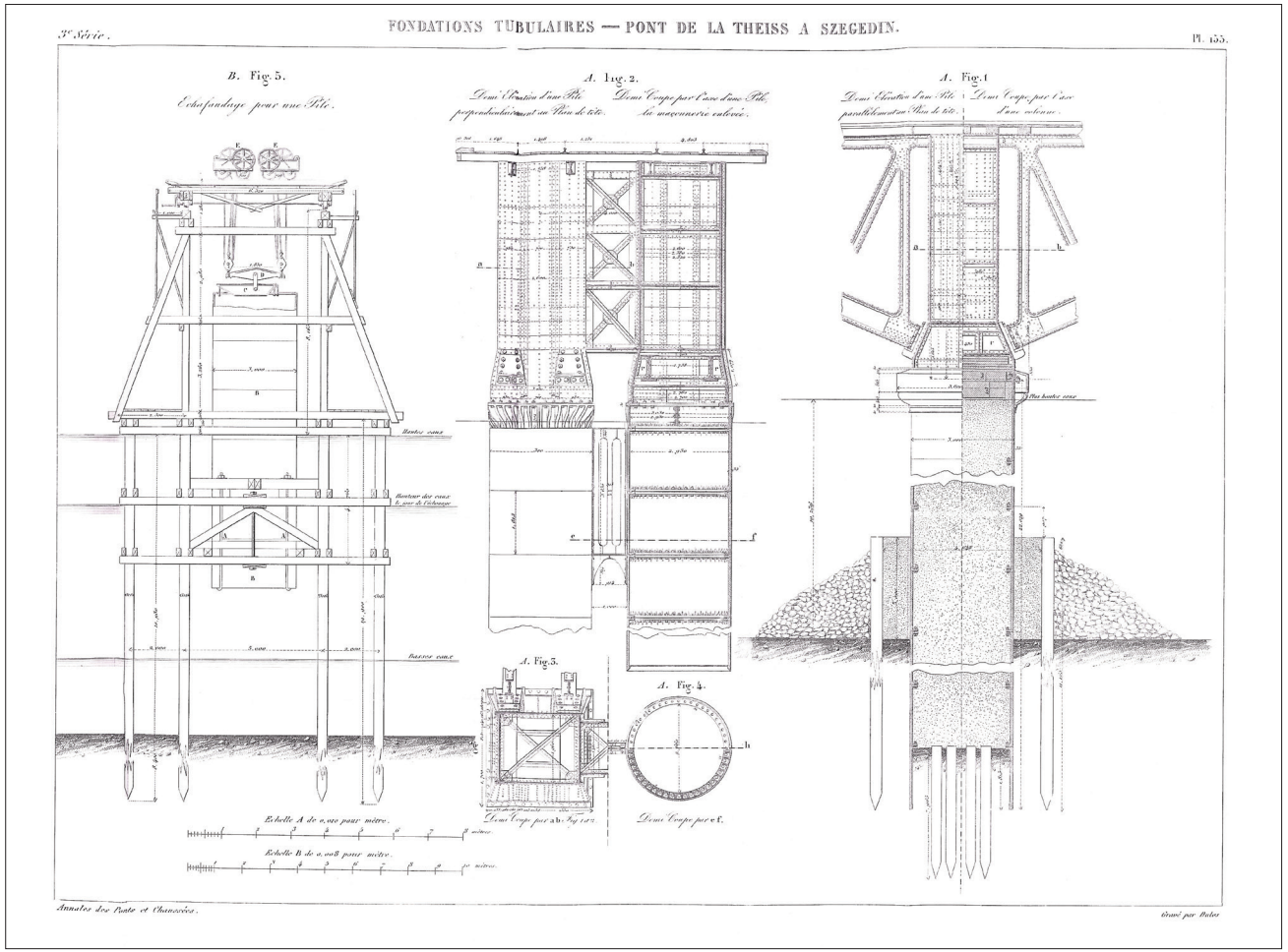
Cézanne a híd tervezéséről és kivitelezéséről *Sur le pont de la Theiss et sur les fondations tubulaires* címmel kimerítő ismertetőt írt az *Annales des ponts et Chaussées* 1859-es, első félévi számába (334–382. oldalak). A cikkhez három rajztáblát is mellékelt, a 154., 155. és 156. számúakat.

Az ismertetést három nagy fejezetre tagolja: az I. fejezet a híd általános leírását tartalmazza és néhány helyi sajátosságot. A második rész a vastartókkal foglalkozik. A harmadik részben számos részletet tudhatunk meg a híd csőpillérjeiről és a légnyomásos berendezésekről. Az építkezésről szinte naplószerű pontossággal számol be. Nem csoda, hisz a híd tervezőjeként és építőjeként a tiszai átkelő minden csínját-bínját tudnia kellett. Véleményem szerint ez a legjobb és legkimerítőbb írás, mely a szegedi vasúti Tisza-híd építéséről fennmaradt. Melegen ajánlom mindazoknak, akik e híd tervezésének és építésének részleteibe szeretnének mélyedni. A cikk rövidített változatát, két rajzlappal, *Die Theiss-Brücke bei Szegedin* címmel az elismert, Berlinben megjelenő *Zeitschrift für Bauwesen* is közölte 1861-es számában. E cikk is közöl két rajztáblát, a Z és Z'-mel jelzetteket.



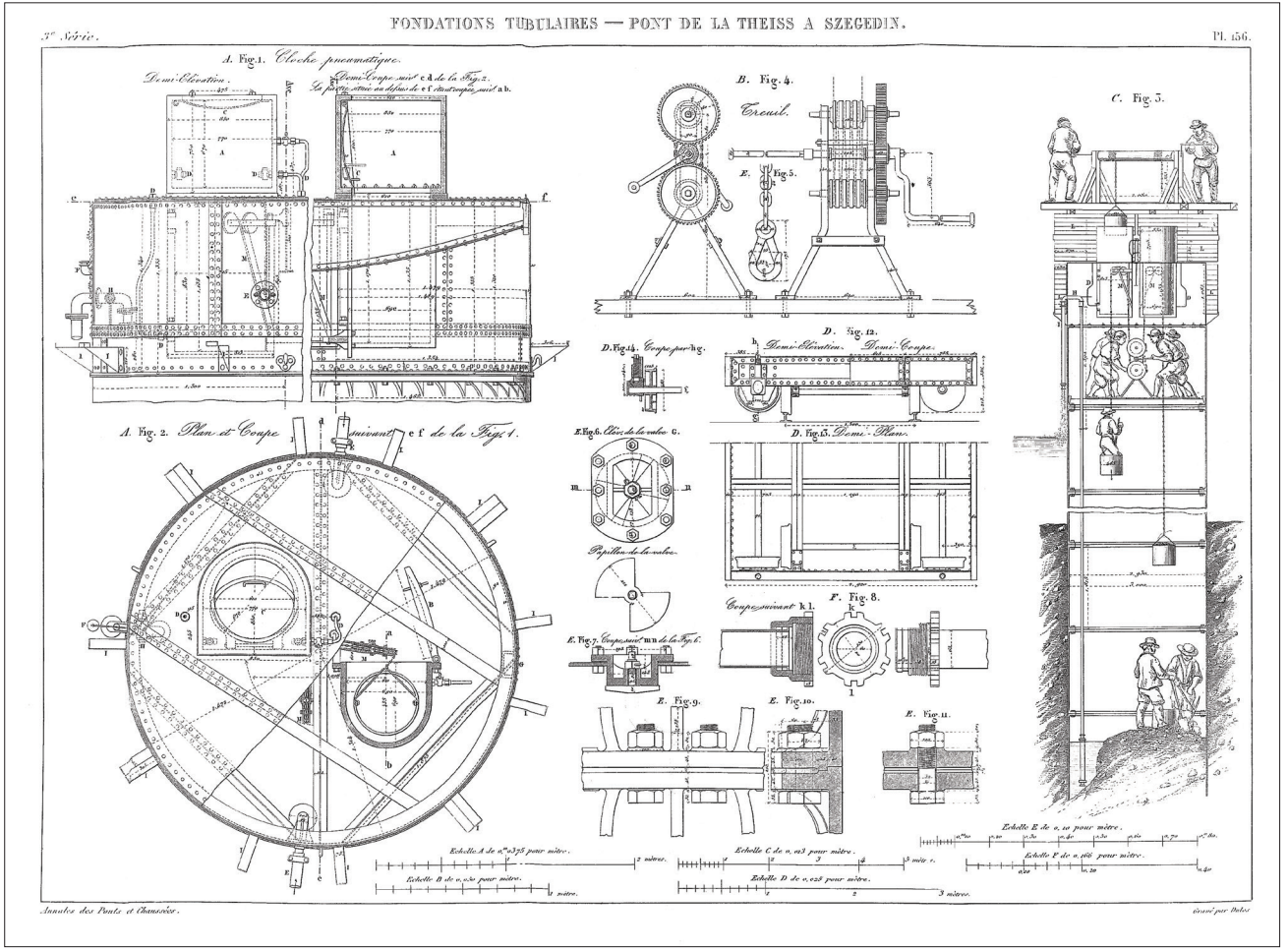
119. kép

A 154. rajztábla Cézanne ismertetésében



120. kép

A 155. rajztábla Cézanne ismertetésében



121 kép

A 156. rajztábla Cézanne ismertetésében

Ernest Louis-Joseph Cézanne (1830–1876), a szegedi vasúti Tisza-híd tervezője és építője

A szegedi vasúti Tisza-hídról szóló írásokban természetesen mindig megemlítik a híd tervezőjének és építőjének nevét, bár legtöbbször helytelenül M. Cézanne-ként. Egyes szerzők – gondolva egy merészet – az M. betűből pedig egyenesen Maurice-t olvastak ki. Elég durva tévedés, ugyanis a korabeli francia cikkekben a szerzőknek csak a vezetéknevét írták ki, melyet az „M." előzött meg. Ez pedig a „Monsieur", azaz „úr" rövidítése. Néhányan, akik mégis utánanéztek a dolognak helyesen a tehetséges mérnök (később szakpolitikus is) valódi keresztnevét, az Ernestet adják meg. Összevetve a neveket, a magyar olvasó elbizonytalanodik. A dolog engem is nagyon bosszantott. Hasonló módon lett a StEG nagyhatalmú igazgatója Jacques-ból Jules. Elkezdtem kutakodni az igazság után. Gondolom, Cézanne megérdemli, hogy helyesen írjuk a nevét. Remélem, olvasóm is osztja véleményemet. Úgyszintén, hogy életpályájáról is megtudjunk néhány hiteles adatot.

Eleinte az ügyben Cézanne volt iskolájába terveztem levelet írni, aztán lapozgatni kezdtem az École National des Pontes et Chaussées évkönyveit. Az Annales des Ponts et Chaussées 1878. évi számában találtam rá Louis Fargue (1827–1910) utász-hidász főmérnök által írt Ernest Cézanne-életrajzra (Louis Fargue: „Ernest Cézanne. Notice biographique" 1878). A továbbiakban Fargue nyomán követem és osztom meg az olvasóval a szegedi vasúti Tisza-híd tervezője-építője életének és tevékenységének mérföldköveit.

Ernest-Louis-Joseph Cézanne Franciaországban, a Magas-Alpok (Haute-Alpes) département (vármegye) Embrun nevű



122. kép
Ernest Cézanne (1830–1876)



123. kép
Ernest Cézanne a „les Trentes" tanácskozásán (korabeli metszet)

városában született 1830. március 25-én. Alig volt ötéves, amikor elvesztette tehetséges ügyvéd apját, akit a város a vármegye közgyűlésébe képviselőjének választott. A kis árvát elzászi származású, hatalmas energiával felvértezett, ugyanakkor leírhatatlan jósággal és kedvességgel megáldott nagyanyja és Jules Gaspard Béguin nagybátyja vette óvó szárnyai alá. A nagybácsi jónevű utász-hidász mérnökként az algíri és a Boulogne Sur Mer-i kikötők építésével tűnt ki. J. G. Béguin és Liszt Ferenc apja Boulogne sur Mernek ugyanabban a temetőjében nyugszanak.

Első iskolája a városka szerény kollégiuma volt, itt aratta első kisebb-nagyobb tanulmányi sikereit is. Anyja a közelében szerette volna látni fiát, ezért 1839-ben a nem messze lévő Grenoble királyi iskolájába íratta. Itt rohamléptekkel haladt a tanulásban. Kiváló teljesítményt nyújtott az irodalmi és a természettudományi ismeretek elsajátításában. Önbizalomtól duzzadva, azonnal felsőbb osztályba jelentkezett. Tanárai azonban még túl fiatalnak és tapasztalatlannak vélték. Ezért még többet dolgozott és bebizonyította, hogy mindenben az első. Ennek ellenére nem volt stréber típus. Játékos, könnyed és humoros természetével kedveltté tudta tenni magát, azonban a munkát, a tanulást a legkomolyabban vette. Tanárai nagyra becsülték, társai rajongva keresték társaságát.

A kitűnő tanuló egyetlen dolgot hiányolt, a szabadban végzett testmozgást. A szünidő idején azonban hosszú gyalogtúrákkal és vadászattal bőségesen pótolta e vágyát. Felérve a mediterrán kék égbe fúródó hegycsúcsra, a ragyogó nap aranyába feloldódó völgyek és hegyhátak látványában gyönyörködve leírhatatlan boldogság vette birtokába, mely még arcvonásait is megváltoztatta. Beszéde is költőivé, lelkessé vált. Egy ilyen kirándulás késztette a minden tudomány iránt érdeklődő ifjút pályájának választására. Történt ugyanis, hogy 1846 egy szép szeptemberi napján barátaival a hegyekben barangolt. Hazatérőben egy hídépítés építőtelepén történt szörnyű baleset szemtanúi lettek. Egy hatalmas robbanás két építőmunkás életét oltotta ki. A fekete korommal befedett holttestek látványa mély nyomot hagyott az ifjakban. „Elég gazdag leszek, hogy enyhíthessem mindezt a nyomort és újjáépíthessem e völgyet – legyen olyan módos, mint amennyire gyönyörű" – határozta el magát az ifjú E. Cézanne. Fogadalma sohasem halványult el. Egész életében a közjót szolgálta, imádott hegyeit és szeretett hazáját.

Tanulmányait 17 évesen a Sainte-Barbe iskolában folytatta. 19 évesen az École Polytechnique (műszaki főiskola) diákjaként, 21 évesen pedig az École des Ponts et Chaussées (út- és hídiskola) diákjaként szívta magába a tudást. Tudatában volt, hogy vagyon nélküliként csak saját erejében és tudásában bízhat. Ezért megszállottként törekedett a tökéletességre.

Bár munkáját a legnagyobb lelkiismeretességgel végezte, ő volt a legvidámabb diáktársai közül. Szeretett nevetni és nevettetni. Mindezt könnyedén, természetesen tette. Ügyelt, hogy tréfáival soha senkit se sértsen meg.

Mérnöki tevékenységét 1854. július 10-én, 24 éves korában kezdte el. Eleinte az aveyron-i département (vármegye) Millau városának mérnöki hivatalába nevezték ki (1854. szeptember 31-től „ingénieur ordinaire de 3e classe"). A kevés, apró feladat nem elégítette ki tettvágyát, ezért a környék vizeit kezdte tanulmányozni. Főként a következő kérdésekre kereste a legmegfelelőbb válaszokat: miként lehet a völgyekbe lezúduló vizek pusztítását elkerülni, hogyan lehet a mocsaras területeket mezőgazdasági tevékenységek részére lecsapolni, a vízfolyásokat csatornák létesítésével megzabolázni, a víz energiáját minél hatékonyabban felhasználni? Mindezeket a gondolatokat megvalósíthatósági tanulmányokban foglalta össze. Ötleteinek nagy része később testet is öltött. Felhívta a figyelmet, hogy a folyószabályozásokat nem befolyásolhatja a part menti települések lakóinak szeszélye, és – a francia utak kiépítéséhez hasonlóan – egy egységes, országos érvényű folyószabályozási programot kell készíteni. Meggyőződése volt, hogy a folyók vizét a forrástól a torkolatig hasznosítani kell. A 24 éves kezdő mérnök megállapításának időállóságát bizonyítja, hogy az 1877-ben megalakított, Franciaország vízügyeit szabályozó törvényt előkészítő bizottság majdnem teljes egészében átvette és hasznosította.

Millau túl szűknek bizonyult a tehetséges mérnök számára. Ezért megragadta az alkalmat, és 1855-ben, mindjárt a StEG létrehozása után, levelet írt a részvénytársaság vezérigazgatójának, Jacques Maniel-nek, akiről az a hír járta, hogy az osztrák birodalomban vásárolt vasutakhoz tehetséges mérnököket keres. Ernest Cézanne-nak, szaktudása mellett, még egy erős pontja volt: tudott németül. Azonnal alkalmazták. Igaz, rendkívül alacsony fizetést, csak 6000 frankot kapott. Otthagyta tehát a biztos állami állását, az őt dédelgető anyját és sérült testvérét, akinek addig ő volt a fő támasza, feladta a biztosat a bizonytalanért, és egy magánvállalathoz (StEG) szegődött.

A francia belügyminisztérium útlevelével zsebében 1856. június 15-én elhagyta szülőhazáját, és néhány nap múlva meg is kapta új munkáltatójától az első feladatokat: a már jelentékennyé vált szegedi állomás bővítését és a Szeged–Temesvár vasútvonal építésekor Magyarország legnagyobb műtárgyának, a szegedi vasúti Tisza-hídnak tervezését és építését.

E. Cézanne kivitelezőt keresett a híd megépítésére. Az angol vállalatok nem vállalták a híd megépítését Cézanne terve alapján, mert nem ismerték az újdonságokat. Cézanne ezért felkereste Ernest Goüin-t, aki éppen akkortájt fejezte be Mâcon-nál a Saône folyó fölött átívelő vashíd építését. Meglátogatta a híd építőtelepét, bemutatta terveit Goüin-nek, aki elvállalta a híd vasszerkezetének gyártását, valamint a szerelési munkákat is. Megegyeztek. Természetesen minderre rá kellett bólintania Jacques Maniel vezérigazgatónak is, aki két okból támogatta Cézanne-t. Egyrészt bízott mérnöke tervében, másrészt hitéhez híven, francia hazafiként szívesebben bízta a híd építé-

sét az angol cég helyett egy franciára. A szegedi hidat tekintik a francia vasipar első külföldi munkájának, ettől a dátumtól számítják a francia fémipar nemzetközi piacokra való lépését („on peut dire, que c'est du pont de Szegedin que date l'extension à l'étranger du marché de l'industrie métallurgique française"). A szegedi Tisza-híd tehát a francia vasipar első külföldi referenciamunkájának számít.

Cézanne-t Maniel a hídépítés főmérnökévé nevezte ki A hídépítésnél számos nemzet fia dolgozott. Sok nyelv, sok szokás.

Cézanne irányítása alatt többségében francia és elzászi mérnökök és munkavezetők dolgoztak, a többiek németek, bohémiaiak (Csehország más elnevezése), magyarok és olaszok voltak („Cézanne avait sous ses ordres des ingénieus et des conducteurs dont les uns étaient français, alsaciens pour la plupart, les autres allemands, bohèmes, hongrois et italiens"). A munkások öt vagy hat különböző nemzetiséghez tartoztak: belgák, csehek, szerbek, románok, szlovákok stb. („les ouvriers appartenaient à cinq ou six nationalités différentes: belges, tchèques, serbes, roumains, slovaques, etc."). Észrevehető a szerzőnek enyhe tájékozatlansága: az elzászi most francia, vagy mi más, a bohémiai mit takar, mert utóbb külön nevezi a cseheket, a belga „népnév" vajon mit jelent, vallont vagy flamandot? A szerbekkel és románokkal mit kezdjünk? Melyik országának állampolgárai lehettek? Különös véletlen lenne, hogy az egyik legmagyarabb város környékén nem találtak magyar munkásokat? Holott ismerjük a szentesi kubikusok emberfeletti, egészségkárosító munkáját a keszonokban.

A főmérnöknek sikerült fegyelmezett és homogén társasággá kovácsolnia a sokszínű csapatot, amely hűen és elkötelezetten teljesítette főnöke útmutatásait. Ezt a nagyszerű eredményt Cézanne személyes tulajdonságainak, helyes és gyors döntéseinek, határozott jellemének, a beosztottak felé tanúsított jóindulatú kedvességének köszönhette. Alapos tudása, a felmerült problémák megoldása, valamint a minden részletre való odafigyelése különös tiszteletet parancsolt.

Beosztottjaival a munkaterület közelében, egy tető alatt élt és dolgozott, irodáját is ott rendezte be.

Külön ügyelt a tisztaság és az egészségügyi szabályok betartására, a munkavégzés után a beosztottak szórakozását, majd pihenését is megszervezte. Semmit sem bízott a véletlenre. Esténként gyakorta hívta egybe honfitársait egy kis beszélgetésre, mókázásra, ahol újfent tréfamesteri oldalát is bemutatta. Irodalmi vitákat kezdeményezett, és a korabeli irodalmi újdonságokból és a francia klasszikusok műveiből tartott felolvasásokat.

Paul Féval ismert francia író magyarországi körútja alkalmával meglátogatta a szegedi híd építőtelepét is. Meghatódva foglalta össze az ott látottakat: „e nagyon szeretett, szép és csillogó fiatal itt apának számított" – állapította meg.

Cézanne mindent lelkiismeretesen dokumentált. Jegyzeteket készített, amelyeknek alapján megírta a szegedi vasúti Tisza-híd tervezésének és építésének

később több helyen idézett krónikáját, melyre én is támaszkodtam a Tisza-hídról írt fejezet megírásakor. Érdemes megemlítenem, hogy a cikk nagy elismerésnek örvendett. A cikkért Ernest Cézanne megkapta az „Annales des ponts et chaussées" által adományozott első aranyérmet, mely mellé 300 frankot is mellékeltek a szerzőnek. Az eredeti megfogalmazásban: „Médaille d'or de 300 Francs. Première médaille. Mémoire no. 241 sur le pont… par M. Cézanne, Ingénieur de ponts et chaussées."

A szegedi híd elkészülte után E. Cézanne nagy hírnévre tett szert. Felettesei 1857. július 16-án 2. osztályú mérnökké léptették elő (ingénieur ordinaire de 2e classe).

Az orosz hatóságok 1858-ban megbízták E. Goüin-t a Szentpétervár–Varsó között építendő, 1100 km hosszú vasútvonal műtárgyai vasfelszerkezetének gyártásával és szerelésével. A vasútvonalhoz tartozott a Vilnától egészen a porosz határig vezető szárnyvonal is. Goüin Cézanne-nak ajánlotta fel a vonalon lévő vas műtárgyak építésének a felét. Az ötven felépítendő hídhoz összesen több mint 20 000 tonna vasanyagra volt szükség. A munkálatokat három év alatt kellett befejezni. A költségek 10 millió frankot tettek ki.

Cézanne nehéz döntés előtt állt: egyrészt meg kellett válnia munkatársaitól, akikkel felépítette a csodálatos szegedi hidat, és főnökétől, a nagyrabecsült Jacques Maniel vezérigazgatótól, akihez baráti viszony is fűzte. Másrészt ott volt a nagy kihívás, kísértés, hogy egy ilyen nagymérvű vállalkozásban részt vehessen.

Jaques Maniel, elfojtva érzelmeit, arra ösztökélte ifjú barátját, hogy fogadja el Goüin ajánlatát.

Cézanne már nem tért vissza Magyarországra, de örökre szeretettel emlékezett meg fiatal korának nagy sikeréről és a Tisza-parti városban eltöltött két sikeres évről. A következőkben sokkal rövidebben vázolom fel a tehetséges mérnök további tevékenységét, életét.

Első oroszországi munkáját a Kowno (ma Kaunas, Litvánia második legnagyobb városa) mellett, a Neman folyó hídjának építése képezte.

Az oroszországi építőtelepeken minden különbözött a Szegeden megszokottaktól. Itt akadozott az élelmezés (a 0 érték közelében leledzett), az anyagellátás, a munkások szétszórtan laktak, sokszor elég messze az építőteleptől, hiányzott a képzett munkaerő, más volt a munkamorál. Kevés volt a szakmunkás. A szükséges gépeknek is híján voltak. Cézanne-nak sokszor kellett rögtönöznie. A hídszerkezeteket is 3000 kilométerről kellett szállítani. Mindezekhez a nehézségekhez hozzájárultak a Neman áradásai, melyhez hasonlóakkal Franciaországban nem találkozhattak. A francia személyzet a sokszor -35 Celsius-fok körüli hőmérsékletet is nehezen bírta. A kownói alagutat egy német építőcég kezdte el, de a nehézségek láttán eltűntek, mint a kámfor. Az oroszok saját kezelésben folytatták, de sehogysem boldogultak. Meggyőzték Cézanne-t, vállalja el a munka folytatását. Elvállalta. Megcsinálta. Dacára a nehézségeknek, Cézanne sikeresen felépítette a vasútvonal hídjait.

Az orosz munkások is, akik megszokták, hogy katonatisztek parancsát teljesítsék, mert az országban a katonai hierarchia mélyen bevéste magát az emberek zsigereibe, Cézanne-t „S. Exc. le général Cézanoff"-nak (azaz őexcellenciája Cézanoff ezredes) titulálták.

A Szentpétervárról hazatérő honfitársai: nagykövetek, magas rangú tisztek, tudósok és művészek gyakran tértek be vendégszerető kownói otthonába. Elbűvölte őket a távolban élő és munkálkodó, barátságos és vidám, bőbeszédű világfi, a zene és költészet szerelmese, aki ifjúságát, energiáját és tudását a vad természet elleni harcra áldozta, hogy megszelídítse és utat nyisson az európai civilizáció és haladás felé.

Amikor 1862-ben visszatért Franciaországba, Tours városában megtalálta a meleg családi otthont és egy szerető teremtést, E. Goüin lányát, akit élete társává választott.

A magyarországi és oroszországi építőtelepek friss levegője jót tett a fiatal mérnök egészségének. Kellemes természete pompás fizikai megjelenéssel párosult. Sohasem volt ennyire erős és edzett. A magas, fekete szakállú, erős hangú, energikus arcvonalú, okosságot és jóindulatot sugárzó tekintetű férfiban volt iskolatársai nehezen ismerték fel a 25 évvel azelőtti kis növésű, sovány, szakálltalan, törékeny kollégiumi társukat.

Gyerekkori barátja, aki addigra a francia Déli Vasút vezetőjévé vált, meghívta Bordeaux-ba, és rábízta a vasút üzemeltetési főnökségét. Cézanne, jó szervezőként és gyakorlati emberként, számos üzemviteli és adminisztratív szabályozást vezetett be.

Örökmozgóként, hogy energiáját lekösse, előadásokat tartott a tenger alatti kábel előnyeiről, versrímeket faragott, vagy pedig Mozart zenéjével bíbelődött.

Különleges szolgálataiért 1868. augusztus 12-én a Becsületrend lovagi fokozatával tüntették ki (Chevalier de la Légion d'honneur).

Neve fogalommá vált. 1869-ben Franciaországban tőkeerős bankárok egy törökországi vasúthálózat építése és üzlete céljából erős pénzügyi társaságot alakítottak. A vezérigazgatói széket E. Cézanne-nak ajánlották fel. Mivel a társasági tőke nagy részét francia tőke alkotta, természetesnek tartották, hogy a társaság élén egy francia álljon. Cézanne idejének legnagyobb részét a tőle idegen pénzügyi manőverek kötötték le. Amikor 1870-ben kitört a francia–porosz háború, a bankárok, az oszmán vasúttársaság fő részvényesei fejvesztetten menekültek a Szajna-parti fővárosból. Cézanne-t is győzködték, hogy tartson velük. Visszautasította, mert úgy vélte, hazájának szüksége van rá. Lemondott a vezérigazgatói tisztségéről, és maradt.

A háború kitörése után szabadcsapatokat szervezett, és felajánlotta szolgálatait az ország hadvezetőségének. Jelentkezett a kormánynál, ott is felajánlotta szolgálatait. A párizsi védővonalak megerősítésére tett javaslatokat. Ezek nagy részét elfogadták, megvalósították.

Merész feladatot kapott. Hőlégballonban Tours-ba kellett utaznia, hogy a fő-

város ellátását és a fegyverszállításokat szervezze. A viszontagságos utat szemléletes leírásban közölte. Legnagyobb fegyvertényének Párizs lakossága élelemmel való ellátása számított, melyet kitűnő szervezőkészségével oldott meg. A francia főváros egy út-, híd- és vasúti mérnöknek köszönheti, hogy megszabadult az éhínségtől.

Cézanne, gyakorlatias, békítő és tiszta természeténél fogva, nagyon unta a sehová sem vezető politikai csatározásokat, melyek csak a formáról szólnak, és mellőzik a tartalmat. Ezzel szemben külön érzékenysége volt a szociális és hazafias dolgok iránt. A Bordeaux-ba menekült nemzetgyűlésben és külön röpiratban sürgette a kormány ideiglenes elköltöztetését Párizsból.

A párizsi kommün utolsó napjain történt gyilkosságok és gyújtogatások mélységesen elszomorították. A haza iránti aggodalom a politika mezejére űzte. Szülőföldje képviselőjeként került a nagy nemzetgyűlésbe. Programja, a régi hite maradt: „La France d'abord" (Franciaország mindenek előtt). A nemzetgyűlésben megfogalmazta a legfontosabb feladatokat: a németek által elfoglalt területek felszabadítása és a belső béke helyreállítása az országban. Más szavakkal: rend és szabadság. A barátságos és jóakaratú hozzáállása, hatalmas tudása pártállástól függetlenül tiszteletet követelt minden kollégájától, amelyet meg is kapott. A harmincak bizottságának (commission des Trentes) talán legbefolyásosabb tagja lett. A bizottságnak hatalmas befolyása volt a nemzetgyűlésben. Sokat dolgozott, számos nagy horderejű javaslatot tett le a képviselőház asztalára. Többek között Franciaország vasúti hálózatának nagymérvű bővítését, az újraerdősítési programot, a szegény délkeleti tartományok felzárkóztatását, a hegyivadász-alakulatok megalakítását. Szeretett hegyeit a Club Alpin elnökeként szolgálta.

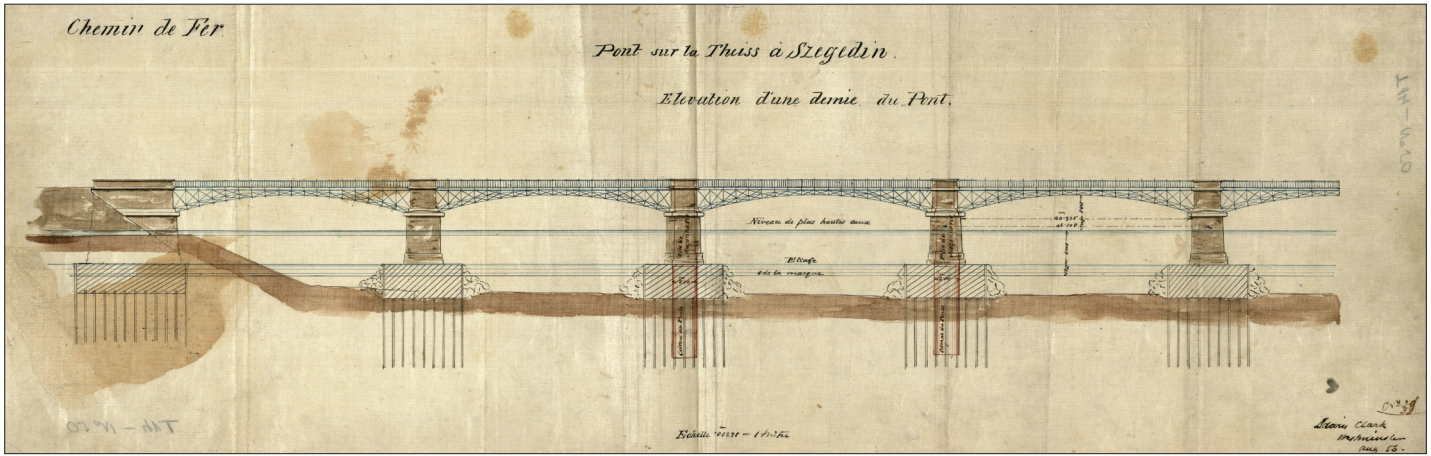
Az állandóan tevékeny E. Cézanne-t gyógyíthatatlan betegség támadta meg. Felesége és három imádott gyermekének körében 1876. június 21-én távozott az élők sorából.

A HÍD TERVRAJZAINAK LAPJAI

A StEG dokumentumainak nagy része (bár a magyarországi vonalainak 1891-es államosítása szerződésének egyik kitétele, hogy a magyarországi hálózat dokumentumait át kell adni Magyarországnak, ezt elég hanyagul kezelték) a bécsi állami levéltárba került. Bizonyosan ott megtalálhatók azok a tervlapok is, amelyek a magyarországi gyűjteményekből még hiányoznak.

A tervlapok száma a 40 körül van, gyűjteménytől függően.

Jacques Maniel az OÁV (StEG) magyarországi építkezéseiről egy 25 papírképből és 300 rajzból álló gyűjteményt készíttetett azzal a fő célkitűzéssel, hogy a francia mérnökök rátermettségét és tudását („savoir-faire" vagy angol kifejezéssel: „know-how", ahogy ma fogalmaznák)



124. kép

A szegedi vasúti Tisza-híd előtervének oldalnézete 1856-ból, Adam Clark (a budapesti Lánchíd építője) aláírásával – nem pontosan így épült meg (MNL-MOL T 14 No. 50)

megismertesse a belga és az angol szakember-társadalommal. A gyűjtemény nagy részét a szegedi Tisza-híd dokumentációja alkotja. A gyűjteményt 1859-ben elküldték Széchenyi Istvánnak, majd nyoma veszett. A gyűjtemény 60 dokumentuma több mint 100 év elteltével egy bécsi árverésen bukkant fel újra. A gyűjteményt a Holland Railconsult vasútépítő cég vásárolta meg, aztán ennek jogutódjához, a Moraves Nederland B. V. céghez kerültek. A cég Hollandiában egy gyönyörű falinaptárt készíttetett a tervrajzok másolataival, és felkereste a szegedi Vasúttörténeti Alapítványt is. Az értékes és egyedülálló dokumentumokat felajánlotta egy kiállításon való bemutatásra. A nagy sikernek örvendő, *Ívek a Tisza felett. Százötven éve épült a szegedi vasúti híd* című kiállítás 2008. november 21. és 2009. március 31. között volt látható Szegeden, a Móra Ferenc Múzeumban. Bemutatásra került Ernest Cézanne 42 tervrajza és Anton Rohrbach szegedi gyógyszertáros és amatőr fotográfus 16 darabos, ritkaságszámba menő fotósorozata. Ez alkalomból Áy Zoltán, a kiállítás rendezője, a Vasúttörténeti Alapítvány tagja, a kiállított dokumentumokat egy szép katalógus formájában bocsátotta a téma iránt érdeklődők részére.

A cég hollandus európai igazgatójától is levélben kértem a rajzok másolatát, de megkeresésemre nem is válaszolt.

Tudom, hogy a Szegedi Móra Ferenc Múzeum leszkennelte a rajzlapokat, hisz katalógust is kiadtak. Nagynehezen sikerült beszélnem a múzeum igazgatójával, de meg sem hallgatott és lecsapta a telefont. Na, az önteltséget, úrhatnámságot bizony gyorsan eltanulta a „művelt" nyugattól. Nesze neked határon átívelő nemzetegyesítés... A múzeum timpanonjának felirata, „a közművelődésnek", a nagynevű és áldozatot hozó elődök bizton elpirulnának szégyenükben az utódok ilyen hozzáállását látván.

Szokás volt, hogy a híres párizsi École Nationale des Ponts et Chaussées végzettjei jelentéseket küldjenek iskolájukba munkájukról, főleg a nagyobb jelentőségű építményekről, amelyek tervezésében vagy kivitelezésében jelentős szerepet vállaltak. Ezenkívül az ENPC is tanulmányutakat szervezett diákjainak, hogy lássanak, tanuljanak, majd az ország javára kamatoztassák tapasztalataikat. Ezeknek egy része fennmaradt a neves főiskola könyvtárában, a Journaux de mission des élèves ingénieurs de l'École des ponts et chaussées fondban. Szerencsére az egyik diák, Paul Haag meglátogatta a szegedi vasúti hidat is, és beszámolójához 41 tervlapot és 12 fotót mellékelt, melyekkel valószínűleg az OÁV bécsi vezérigazgatóságában vértezték fel. A jelentésének címe: *Journal de M[onsieur]. Haag [Haag, Paul (1843–1911)] en Allemagne, en Hollande, en Belgique et en Italie. Annexe au journal de mission en Allemagne. Theissbruecke in Szegedin: atlas de la construction du pont sur la Theiss à Szegedin (pont métallique avec fondation tubulaire)*.

Az ÉNPC honlapja szerint igény esetén megküldik a képeket. Írtam, telefonáltam az ÉNPC-nek de válaszra sem méltattak. Hát ez a beképzelt, öntelt Nyugat, mely örökké oktatgat, kioktat minket.

A szegedi Tisza-hídnak több kőnyomatos rajzlapját a Közlekedési Múzeum is őrzi (RA-8, RA-20, RA-144, RA-83, RA-781 rajzalbumok), ezek a szegedi üzletvezetőség levéltárából kerültek a múzeum archívumába. Vannak közöttük olyanok, melyekbe elég sok tervlapot foglaltak, másokba kevesebbet. Végül ezek másolata került a könyvbe.

Néhány tervrajz található még a MÁV archívumában is.

Itt említem meg, hogy Rohrbach Alajosnak köszönhetjük az Oravica–Anina hegyi vasút fényképsorozatát is, melyet a *Műtárgyak a Jaszenova–Oravica–Anina-vasútvonalon* című könyvemben részletesen bemutattam (Jancsó, 2016).

A tervlapok szövege mindenhol német nyelvű. Én a magyar fordítását közlöm. Ott, ahol érdemesnek találtam felhívni az olvasó figyelmét, kis magyarázó szöveget is hozzáfűztem. Több tervlapon is szerepel magyarázó szöveg, ezeknek nagy részét is lefordítottam és hozzáfűztem a magyarázatokhoz.

A rajzlapokat a rajtuk lévő sorszámaik szerint (Blatt No.) rendeztem.

A szerkesztés, valamint a teljesség és könnyebb kezelhetőség céljából a rajzokat nem a szöveg közé helyeztük, hanem a fejezet végére.

Tettünk azonban néhány kivételt, ott ahol jól láthatóvá véltünk tenni egy-egy fontos információt, részletet, amelyet a rajzlap tartalmaz.

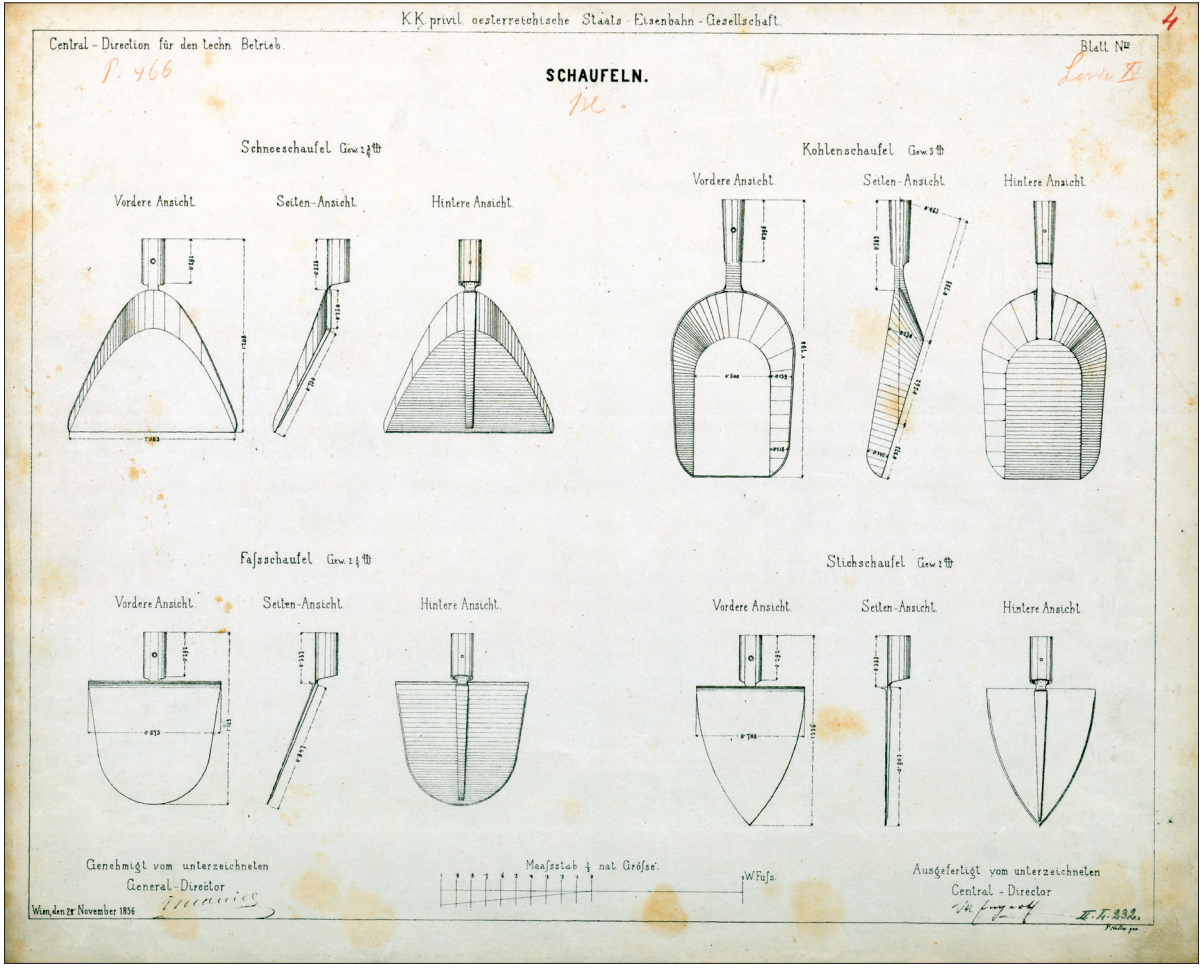
A szegedi vasúti Tisza-híd StEG (OÁV) által kiadott tervrajzok közül az alábbi táblázatban lévőket sikerült fellelnem.

Táblázat. *A szegedi vasúti Tisza-híd – StEG-rajzlapok*

Blatt №.	Rajzszám	A rajzlap címe
200	I.	Schaufeln Lapátok
201	II.	Ansicht und Grundriss, Querschnitt Nézet és alaprajz. Lásd 234
202	III.	Viaduct und Landpfeiler auf dem rechten Ufer Viadukt és hídfő a jobb parton
203	IV.	Linker Landpfeiler Bal parti hídfő
204	V.	Detail eines Pfeilers Egy pillér részletei
205	VI.	Mittelpfleiler sammt Eisbrecher Pillérek jégtörővel
206	VII.	Gelaender und Bohlenbelag Korlát és padozat
207	VIII.	Gerüstung für die Pfeiler Felszerelés a mederpillér részére
208	IX.	Einrichtung für Versenkung der Pfeiler-Säulen Berendezés a mederpillér lesüllyesztésére

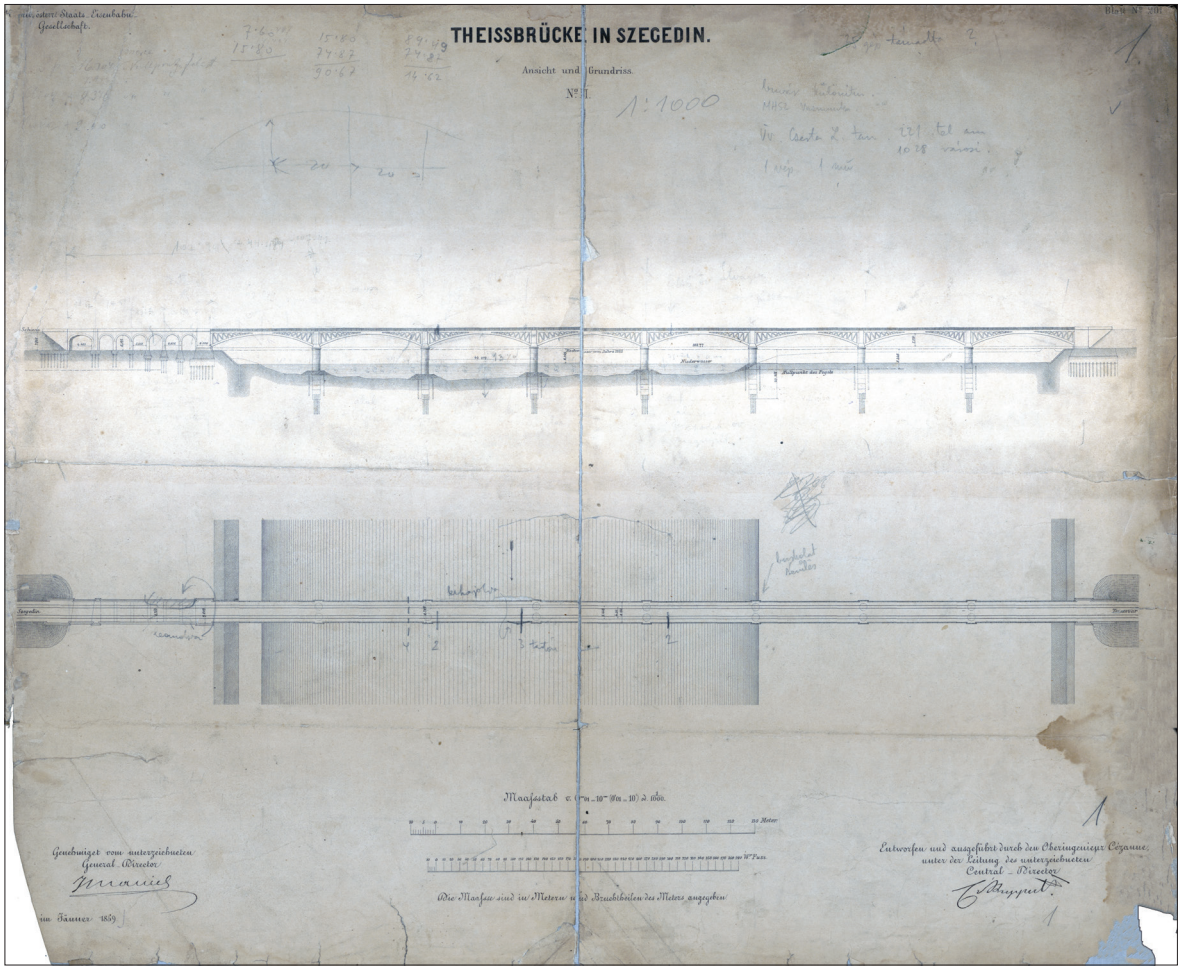
Blatt №.	Rajzszám	A rajzlap címe
209	X.	Ansicht und Querschnittte eines halben Bogens Fél tartó, nézet és keresztmetszetek
210	XI.	Hobel und Bohrmaschine für die Bearbeitung der Glieder einer Pfeilersäule Csiszoló és fúrógép a pillércölöp megmunkálására
211	XII.	Querbindungen der Bögen Az ívek keresztkötései
212	XIII.	Querbindungen der Bögen Az ívek keresztkötései
213	XIV.	Querbindungen der Bögen Az ívek keresztkötései a pilléreken
214	XV.	Versenkung einer Pfeilersäule und die dazu erforderlichen Vorrichtungen Pilléroszlop süllyesztése és a hozzá szükséges berendezések
215	XVI.	Details einer Röhre Egy csőpillér részletei
216	XVII.	Aufrichtung eines Bogens Egy ív felállítása függőleges helyzetbe
217	XVIII.	Aufrichtung eines Bogens drei Perioden Egy ív függőleges helyzetbe állításának 3 fázisa
218	XIX.	Kapitäl der Pfeilersaüle dem vierseitigen Pfeiler. Aufsatze als Auflager dienend A négyszögű pillérrész felfogása a pillércső fejrészére
219	XX.	Hebebock zur Bogenaufstellung Az ívtartó felemelésére szolgáló emelőbak
220	XXI.	Ansicht zweier Oeffnungen (eine halbe Öffnung der eisernen Brücke)... A fahíd pillérei és jégtörői. (Két nyílás a vashíd fél nyílásának felel meg.)
221	XXII.	Durchlass der Nothbrücke A munkahíd hajózónyílása
222	XXIII.	Verschiedene Bleche, T- u. Winkeleisen, Nieten u. Schraubenboltzen Különböző lemezek, T- és derékszögű idomvasak, szegecsek és csavarok
223	XXIV.	Zerlegung der Bogens für den Transport von Paris nach Szegedin Az ívek szétszerelése a Párizs–Szeged közötti szállítás céljából
224	XXV.	Zerlegung der Bogens für den Transport von Paris nach Szegedin Az ívek szétszerelése a Párizs–Szeged közötti szállítás céljából
225	XXVI.	Zerlegung der Bogens für den Transport von Paris nach Szegedin Az ívek szétszerelése a Párizs–Szeged közötti szállítás céljából
226	XXVII.	Rampe für das Ausschiffen der Locomotive und Wagen Rámpa a mozdonyok és kocsik hajókról való kirakodásához
227	XXVIII.	Piloten-Einrammung im Flusse mittelst Locomobile Cölöpverő berendezés gőzgéppel
228	XXIX.	Einrichtung für die Pilotierung am linken Landpfeiler A bal oldali ellenfal cölöpözése. Cölöpkiosztás
229	XXX.	Einrichtung für die Pilotierung am linken Landpfeiler Berendezés a bal oldali ellenfal cölöpözéséhez

Blatt №.	Rajzszám	A rajzlap címe
230	XXXI.	Einrichtung für die Pilotierung am linken Landpfeiler Berendezés a bal oldali ellenfal cölöpözéséhez
231	XXXII.	Zugramme Oszlopverő vezető
232	XXXIII.	(...) Schlagwerk Blatt 16 30 méter magas cölöpverő (ferdén álló cölöpök leveréséhez)
233	XXXIV.	Az előbbi cölöpverő kilincsműves csörlőjének részletrajzai
234	XXXV.	Ansicht, Grundriss, Querschnitt Nézet, alaprajz, keresztmetszet (mint a Blatt 201, de pluszban keresztmetszet is van)
291.	XXXI.	Versenken der Pfeilersäulen. Dampfpumpe A pillércső lesüllyesztése. Gőzszivattyú
297 a...e	XXXIII.	Stand der Arbeiten zu Anfang des Monates April 1858 A munkálatok állapota 1858. április elején
310	XXXIII	Zugramme. Vordere Ansicht (I). Längenschnitt durch die Führungsbalken (II). Zugramme. Eisener Rammklotz. Vordere Ansicht. Seiten Ansicht Cölöpverő. Elölnézet (I). A vezetőgerendák hosszmetszete (II). Vas verőkos. Alulnézet, oldalnézet (Függőleges cölöpök leveréséhez)
316	XXXV.	Graphische Darstellung der Spannungen und Drücke in einem Bogen Egy ívtartóban fellépő feszültségek és nyomóerők grafikus meghatározása
317	XXXVI.	Mörtel und Béton Bereitung Habarcs és betonkeverő
319	XXXVII.	Graphische Darstellung des Wasserstandes der Theiss in Szegedin A Tisza szegedi vízállásának grafikus ábrázolása
320	XXXVIII.	Situations-Plan der Werkplätze am 15 Juni 1858. A munkaterület helyszínrajza 1858. június 15-én
?		Brückenbahn. Daraufsicht. Schnitt ab A híd pallózata. Felülnézet. A–b metszet
?		Ansicht der Geländers über den Bogen; Ansicht der Geländers über den Bogenpfeiler A hídkorlátok a nyílásokban és a támaszokon
?		Graphische Darstellung der hauptsächtlicher Resultate der Proben (...) 25. bis 28. Nov. 1858 Az 1858. nov. 25. és 28. között megtartott próbaterhelés fő eredményeinek grafikus ábrázolása



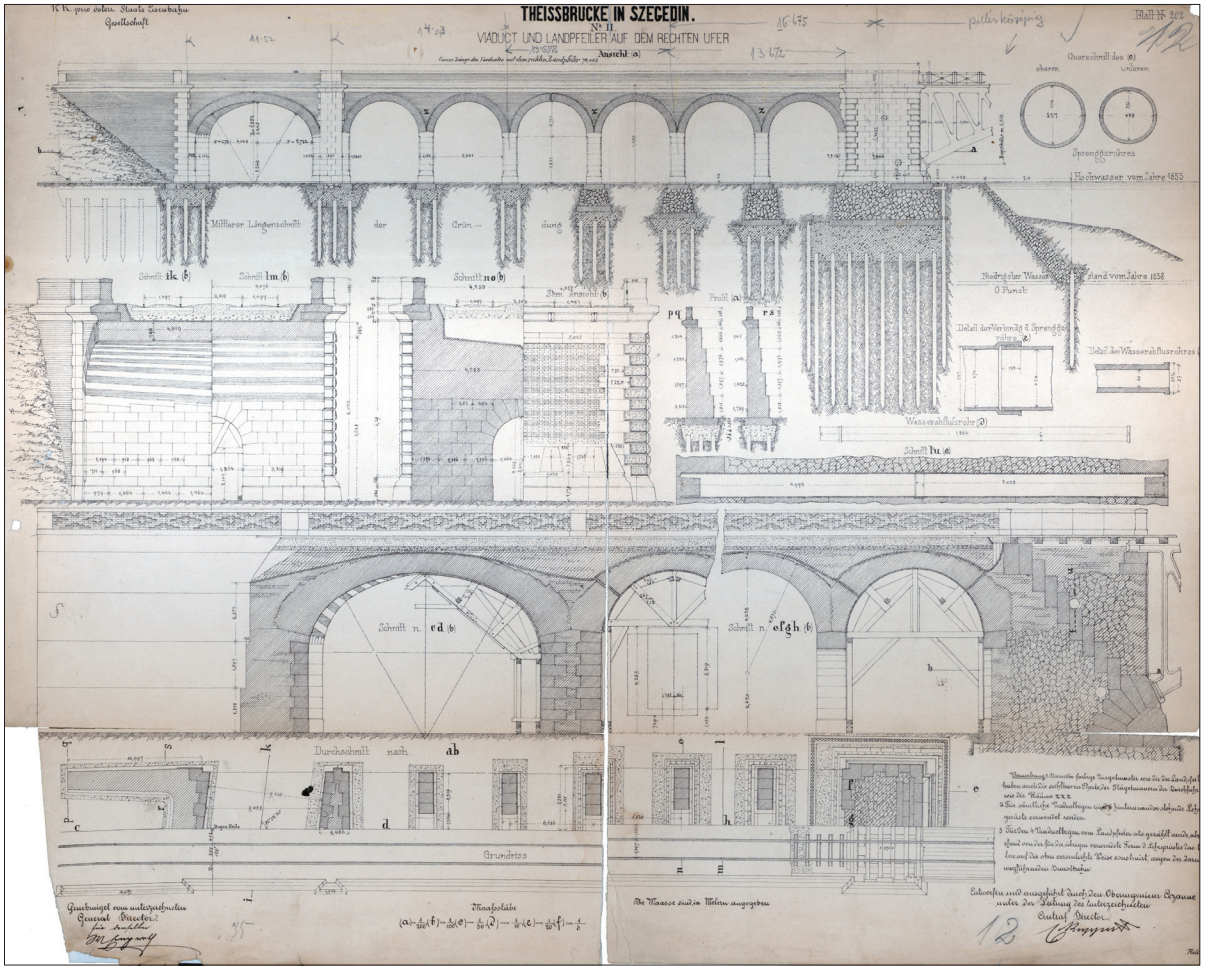
125. kép

Blatt No. 200. StEG-szabványú lapátok és ásók



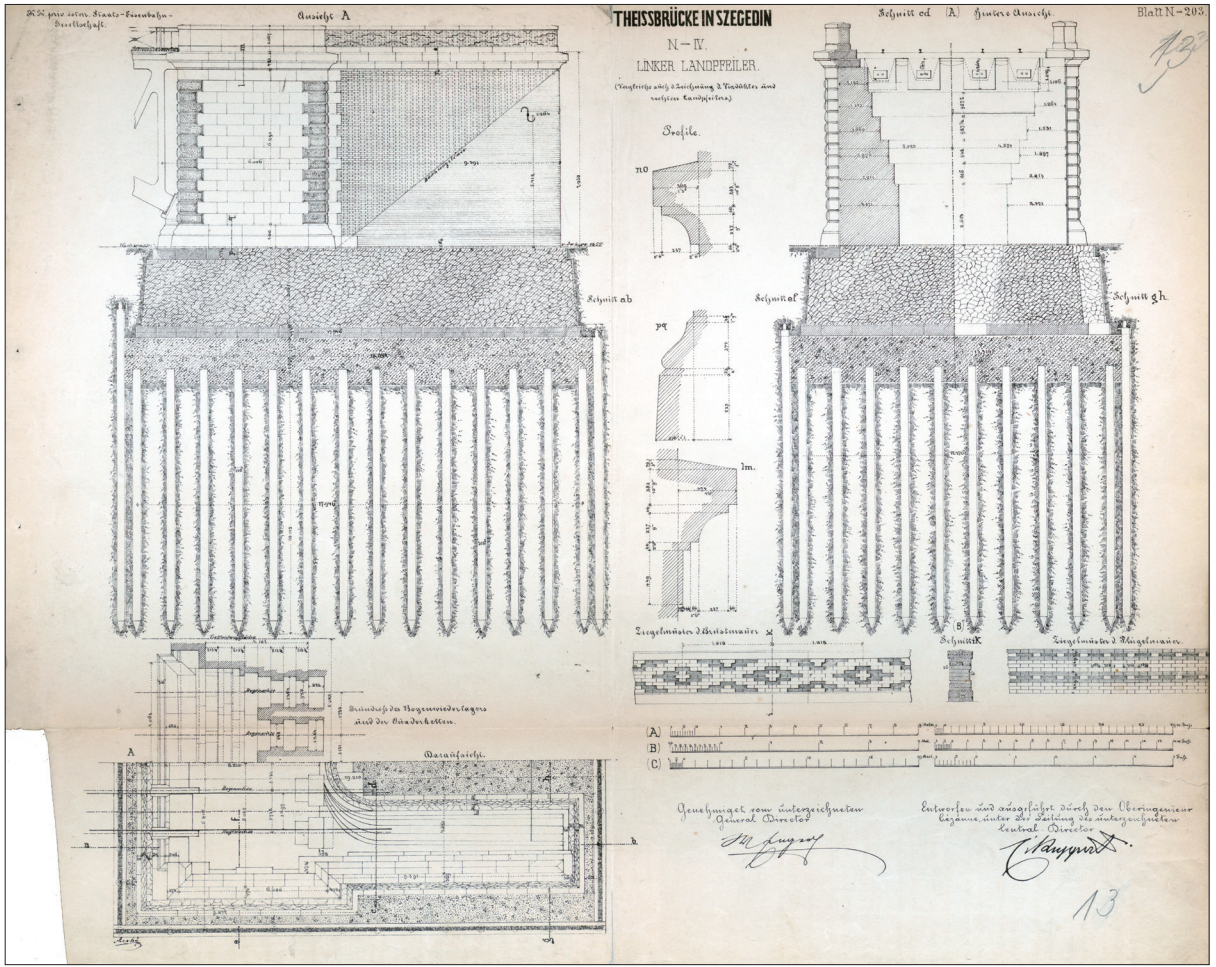
126. kép

Blatt No. 201. Nézet és alaprajz (Lásd Blatt No. 234-et is)



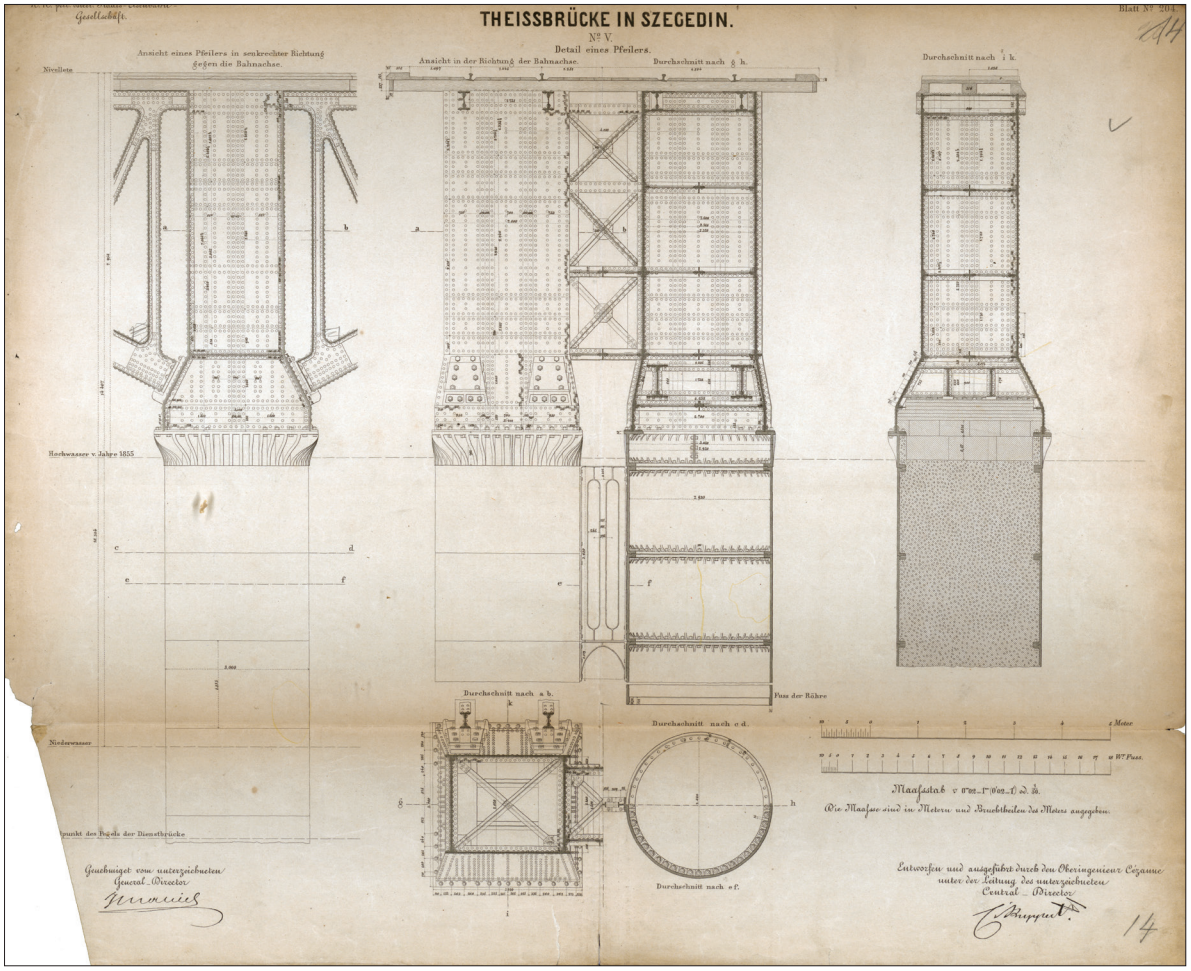
127. kép

Blatt No. 202. Hullámtéri viadukt és hídfő a jobb parton



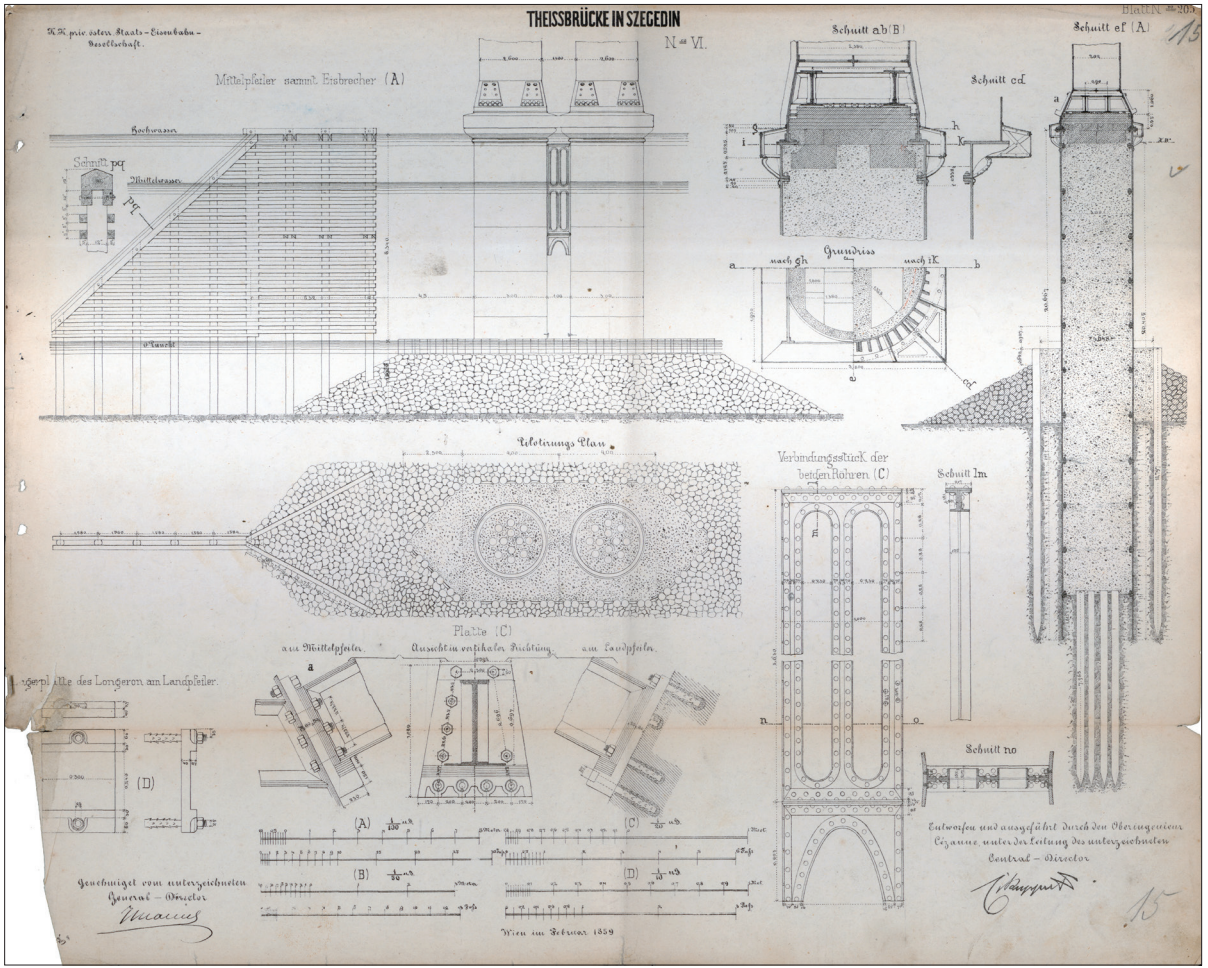
128. kép

Blatt No. 203. Bal parti hídfő



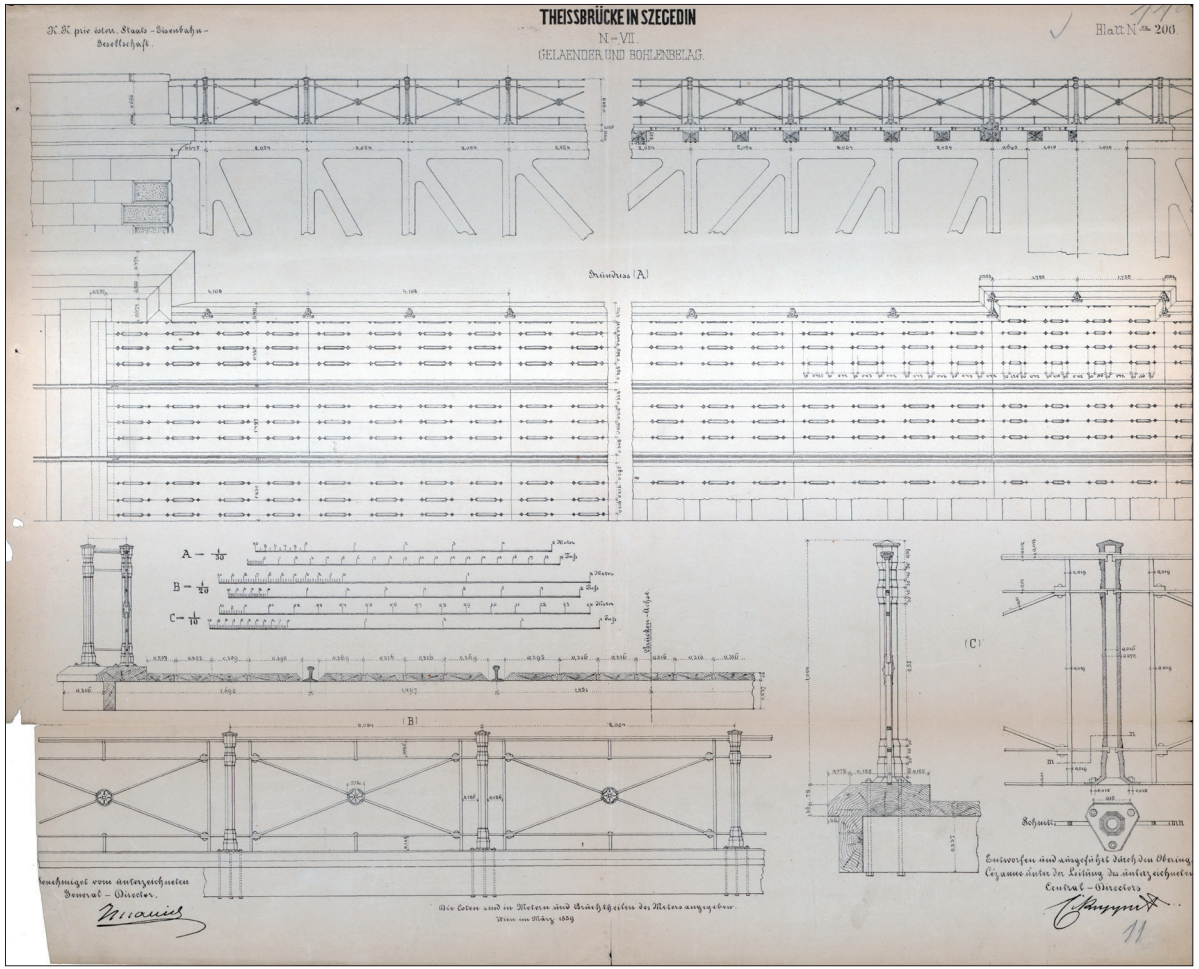
129. kép

Blatt No. 204. Egy pillér részletei



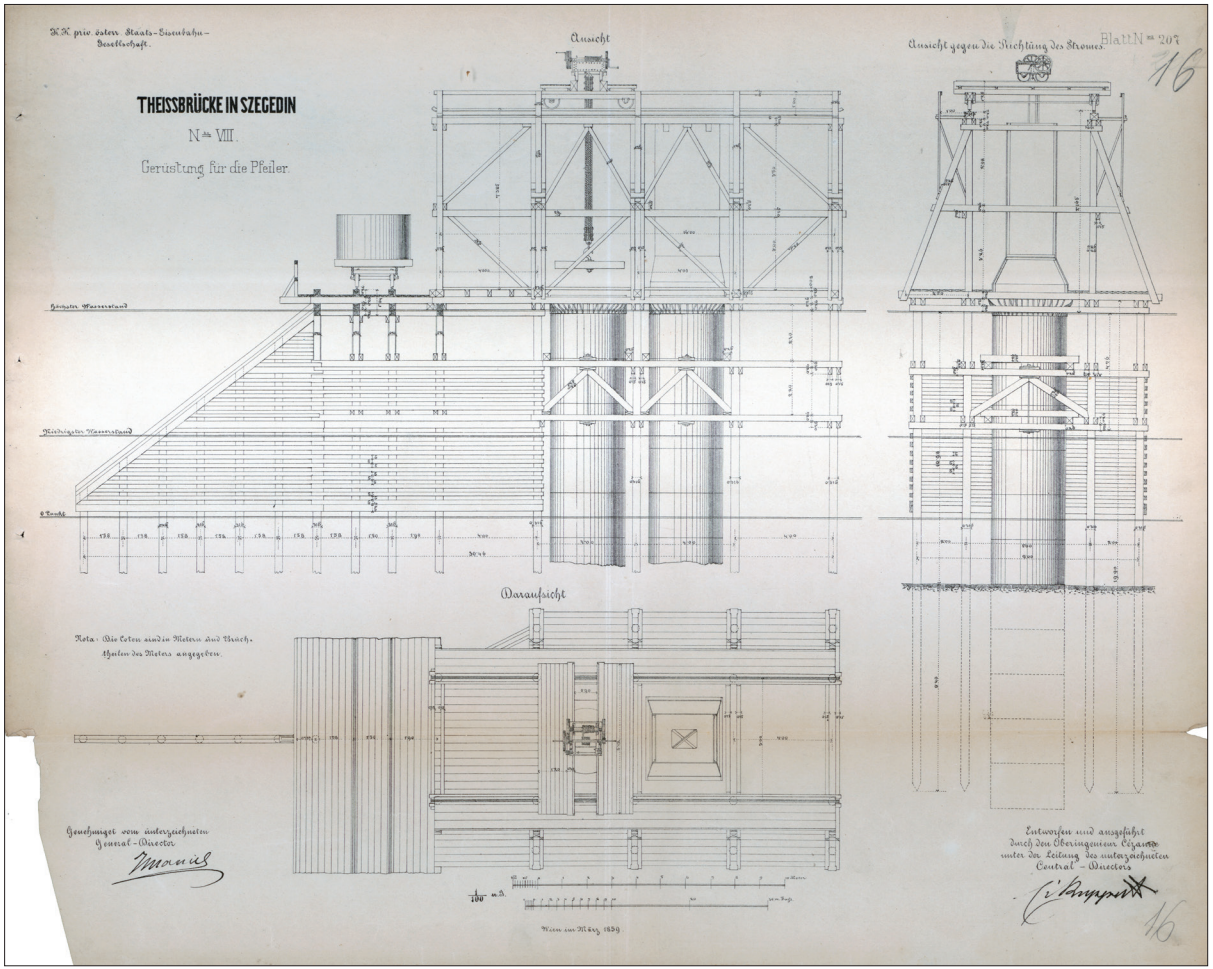
130. kép

Blatt No. 205. Pillérek alapozása a jégtörővel



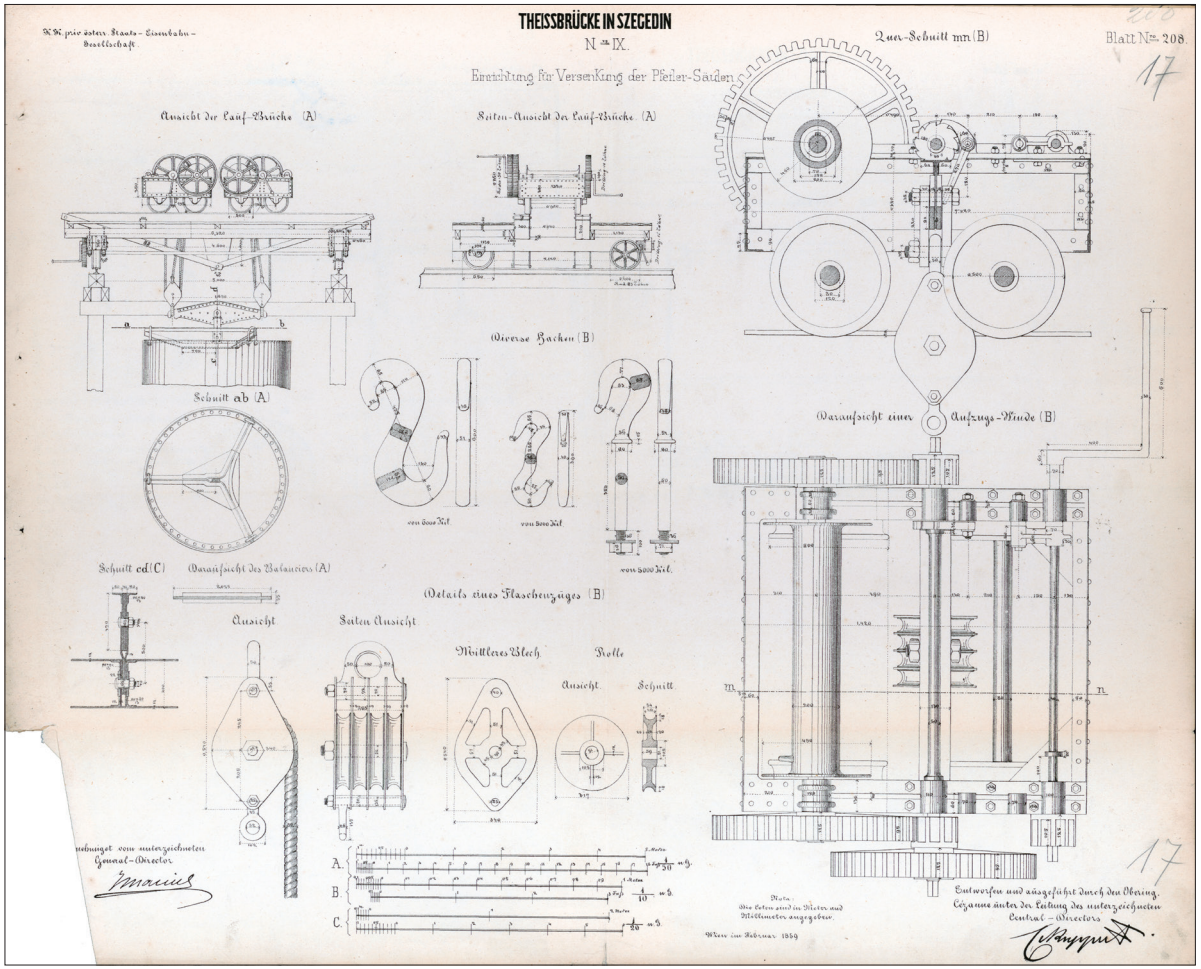
131. kép

Blatt No. 206. Korlát és padozat



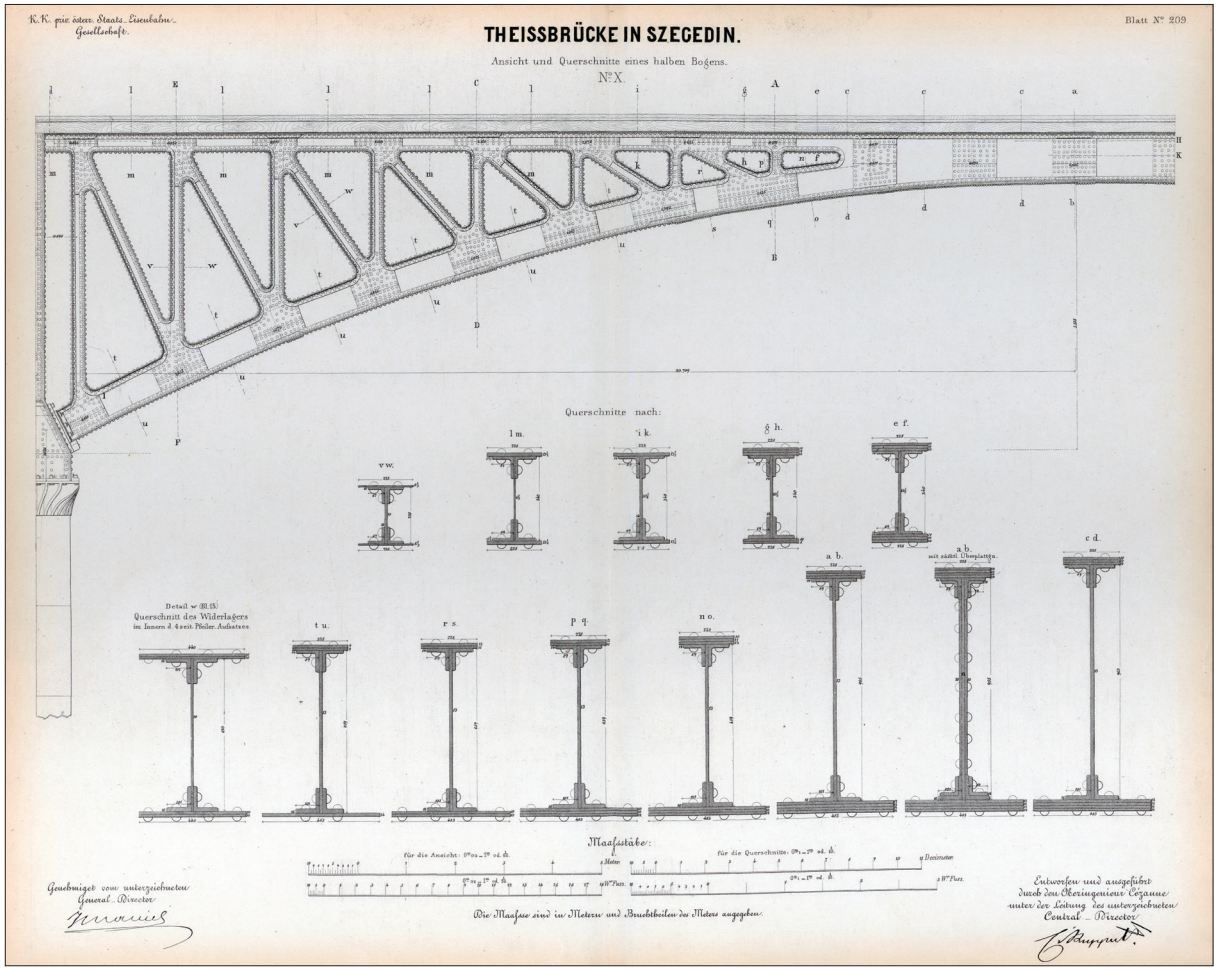
132. kép

Blatt No. 207. Munkaállvány a mederpillér építéséhez a vasúti provizóriummal



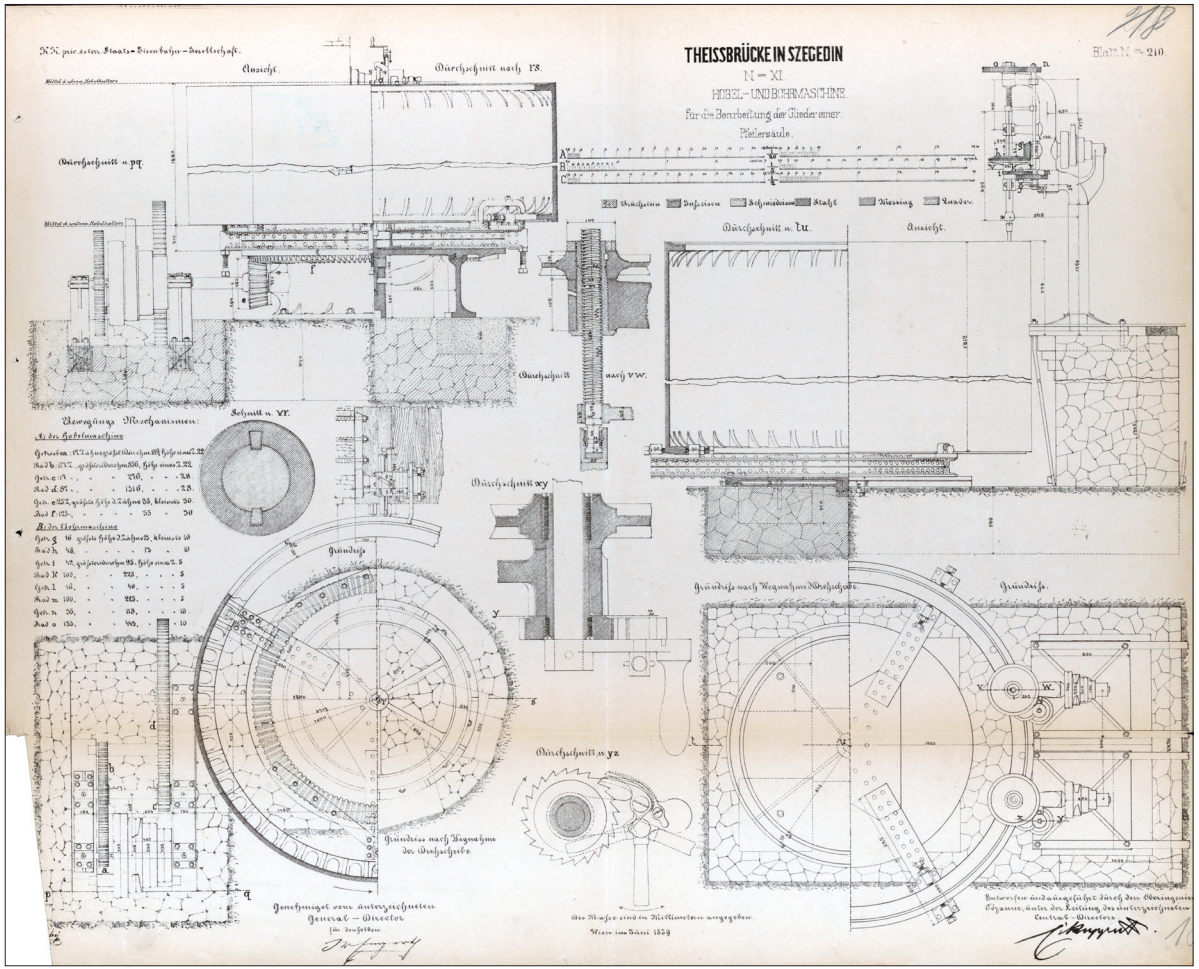
133. kép

Blatt No. 208. Futódaru a mederpillér szereléséhez



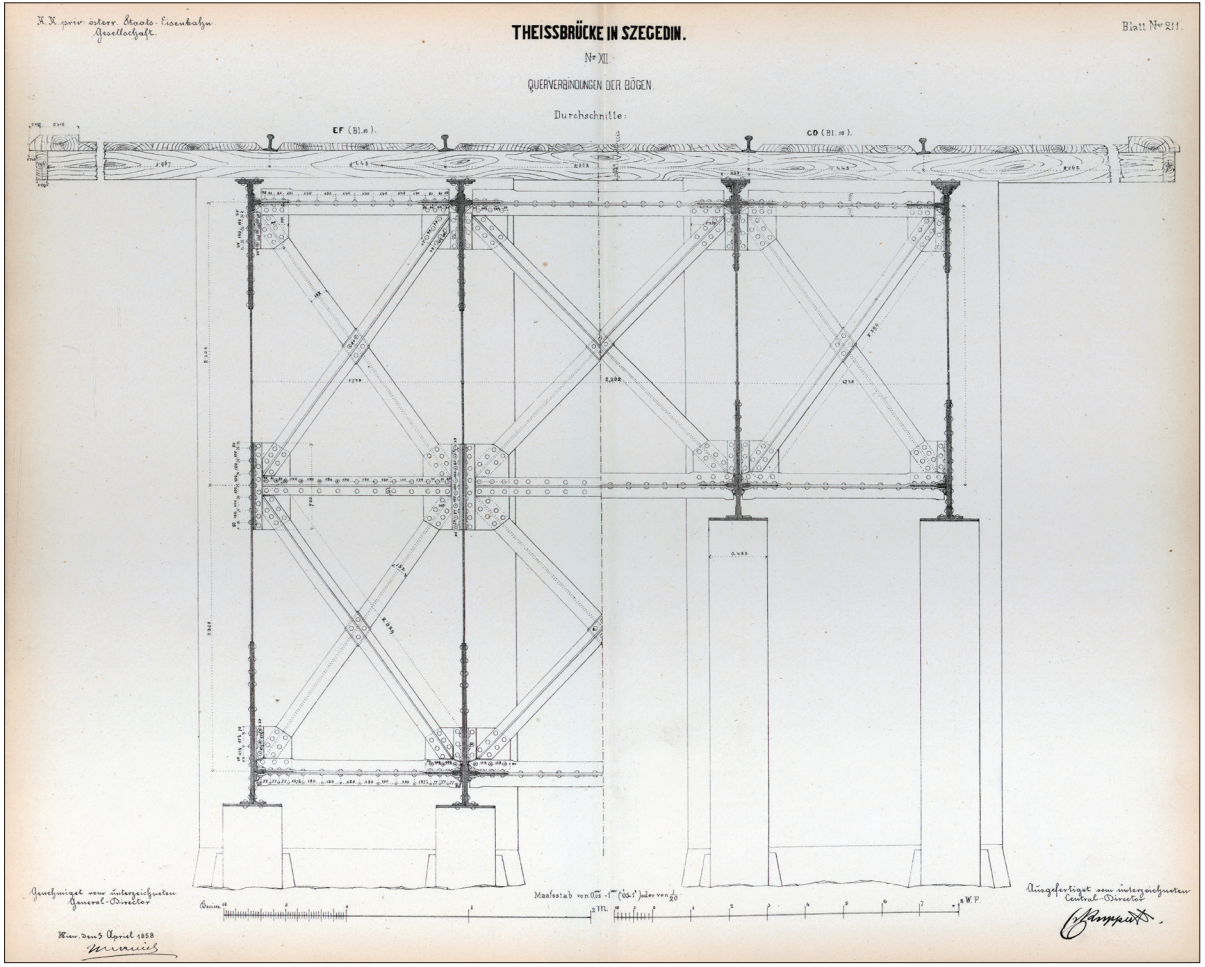
134. kép

Blatt No. 209. Fél főtartó, nézet és keresztmetszetek



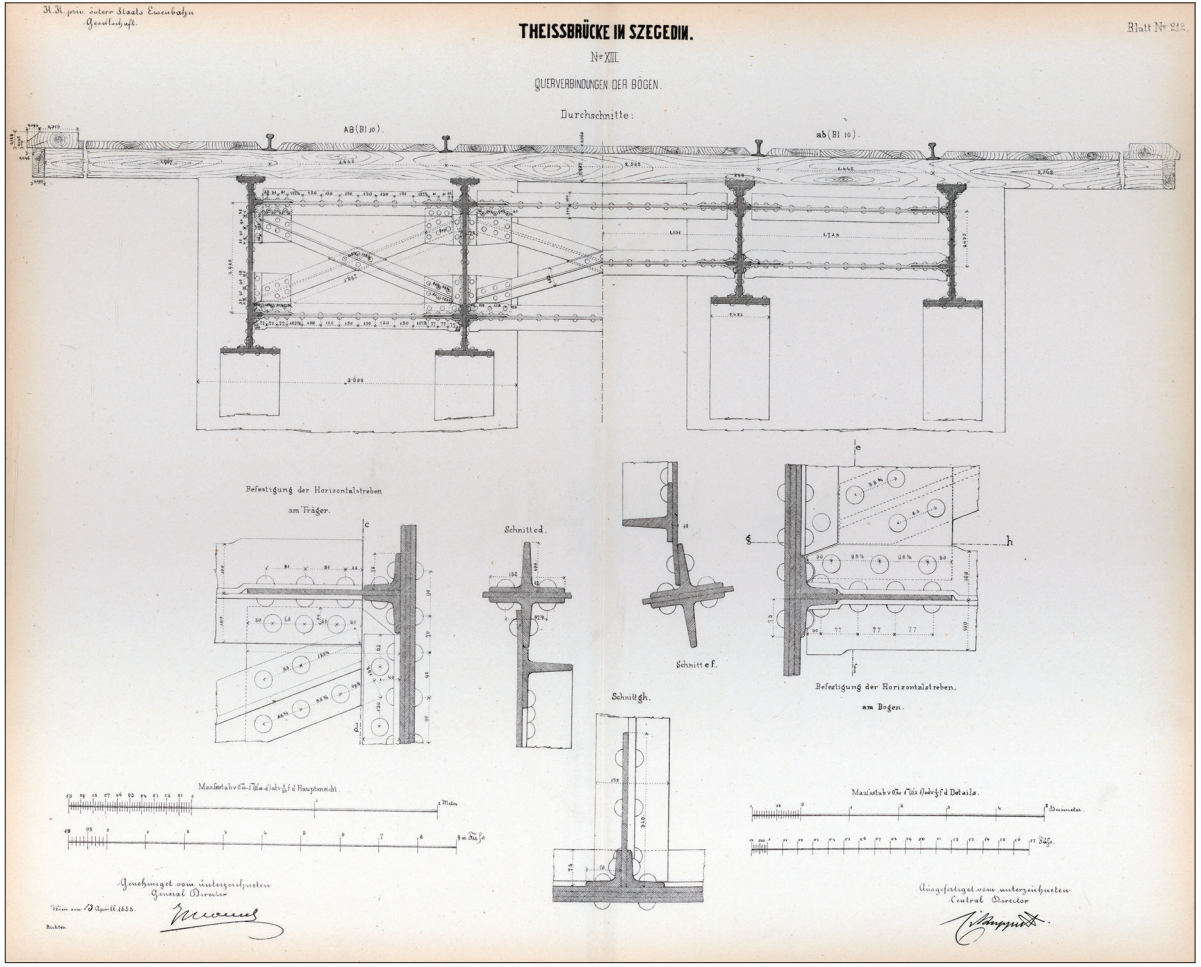
135. kép

Blatt No. 210. Csiszoló- és fúrógép a pillérszegmensek megmunkálásához



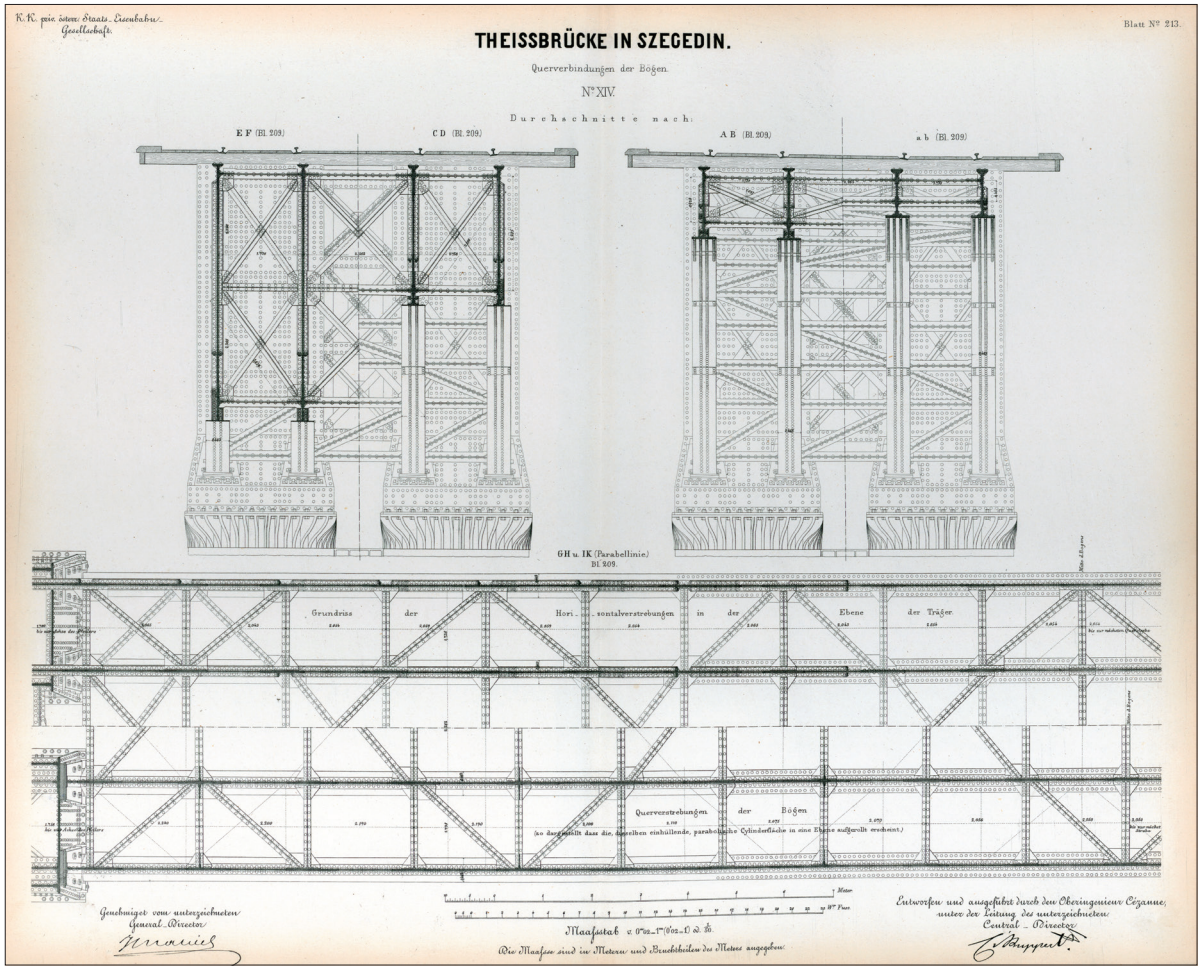
136. kép

Blatt No. 211. A híd keresztmetszete támaszközeli és közbenső szelvényben



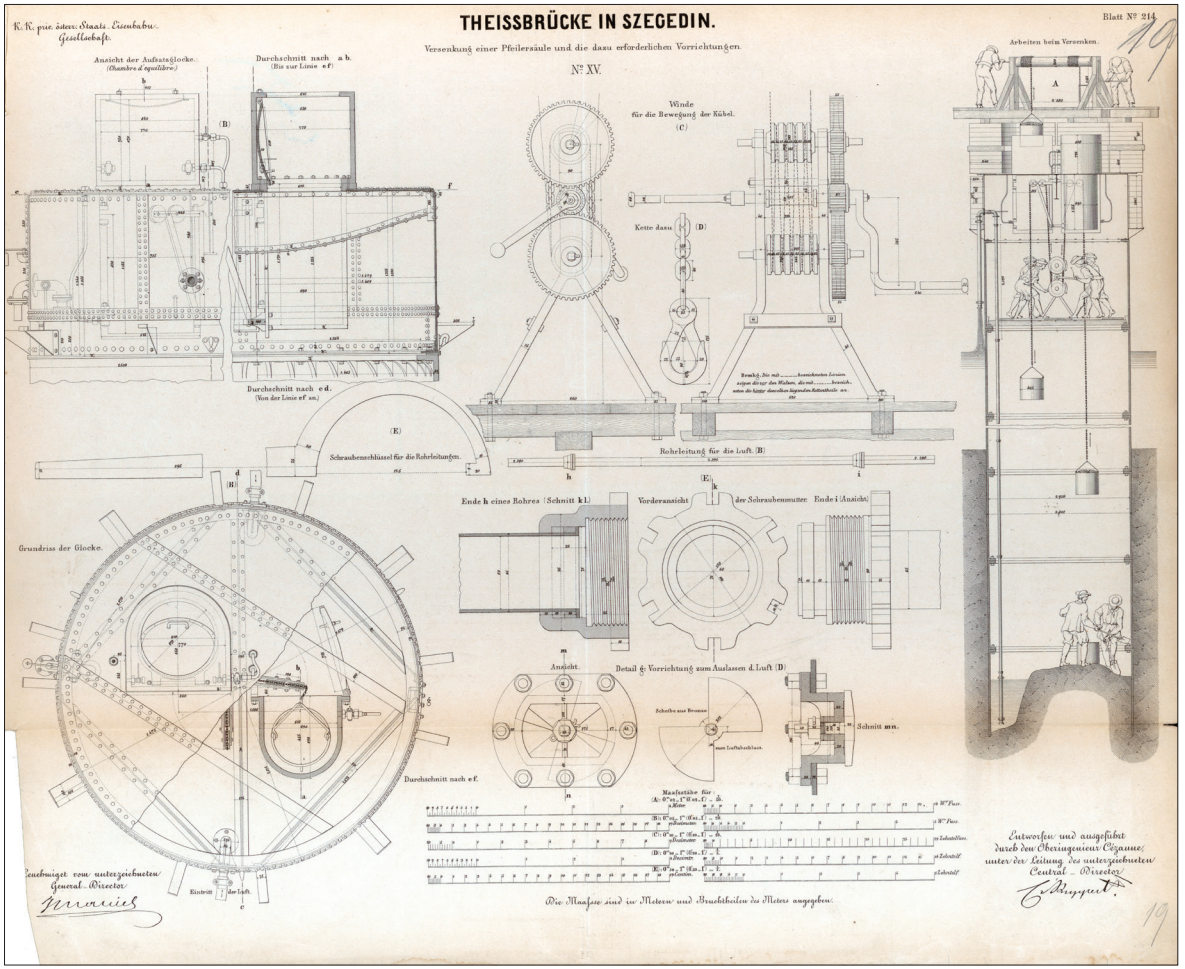
137. kép

Blatt No. 212. A híd keresztmetszete támaszközeli és közbenső szelvényben



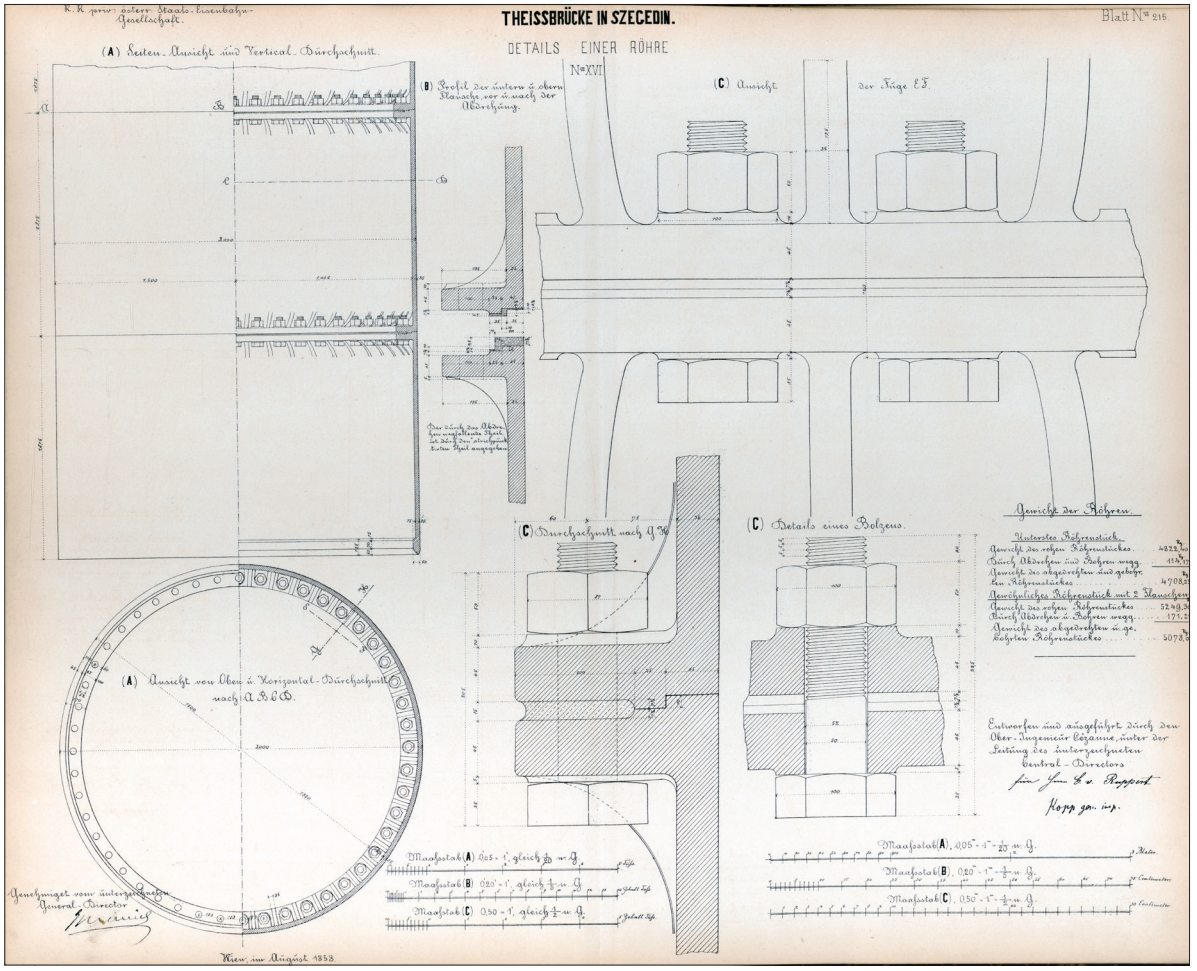
138. kép

Blatt No. 213. A főtartó ívek keresztkötéseinek rendszere



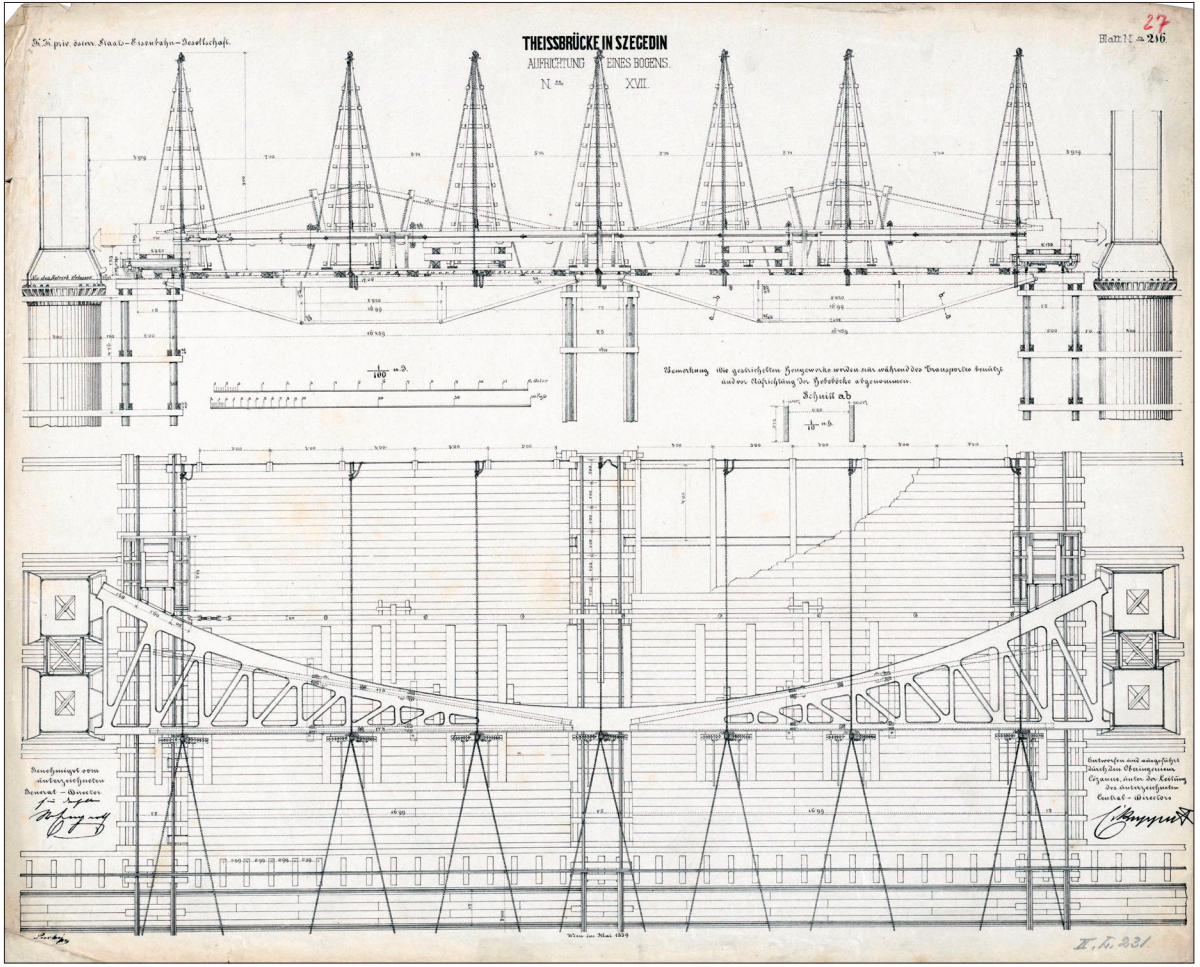
139. kép

Blatt No. 214. Pilléroszlop süllyesztése és a túlnyomásos (keszon) alapozású zsilipszerkezet



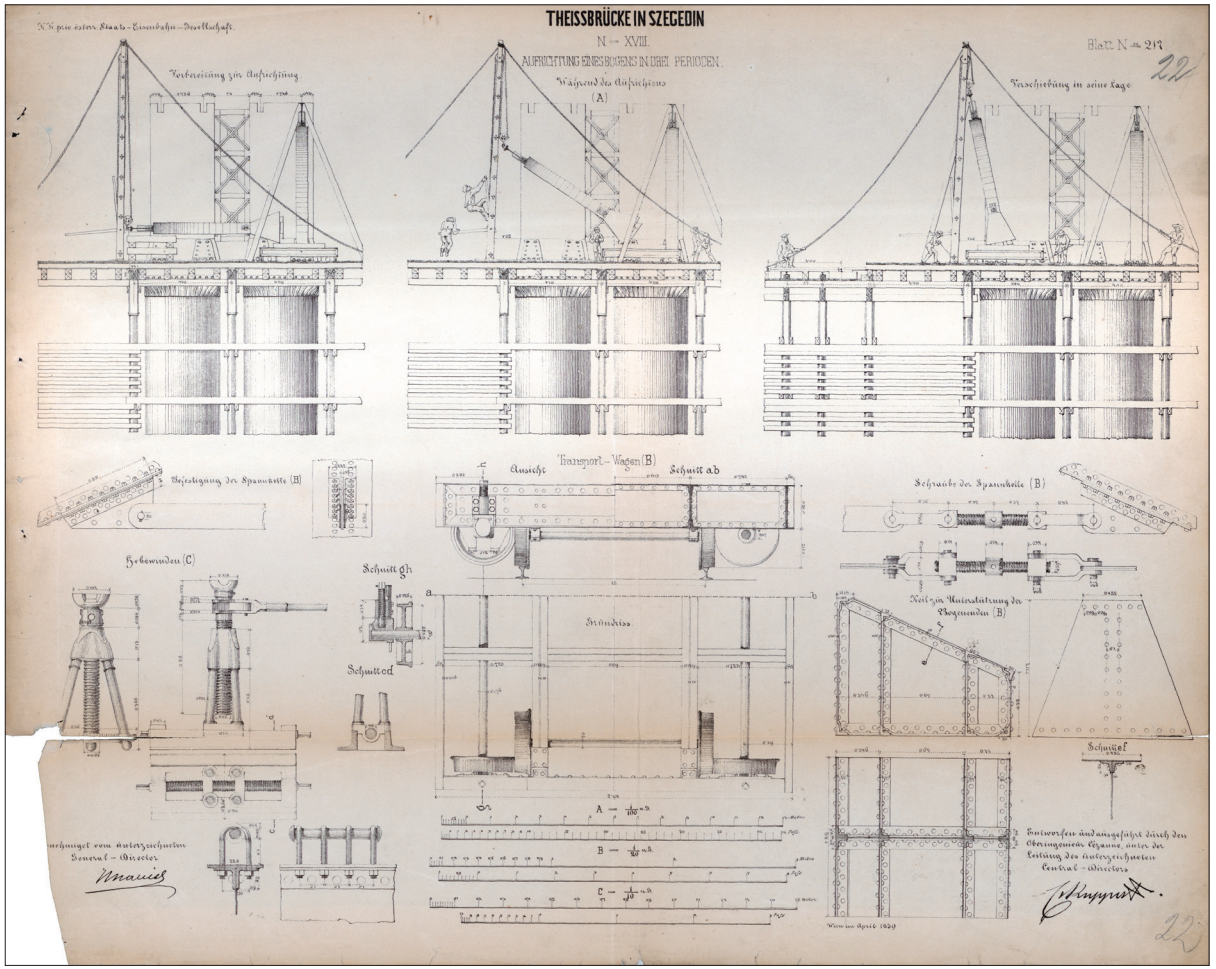
140. kép

Blatt No. 215. A csőpillér belső oldali csavaros illesztésrészletei



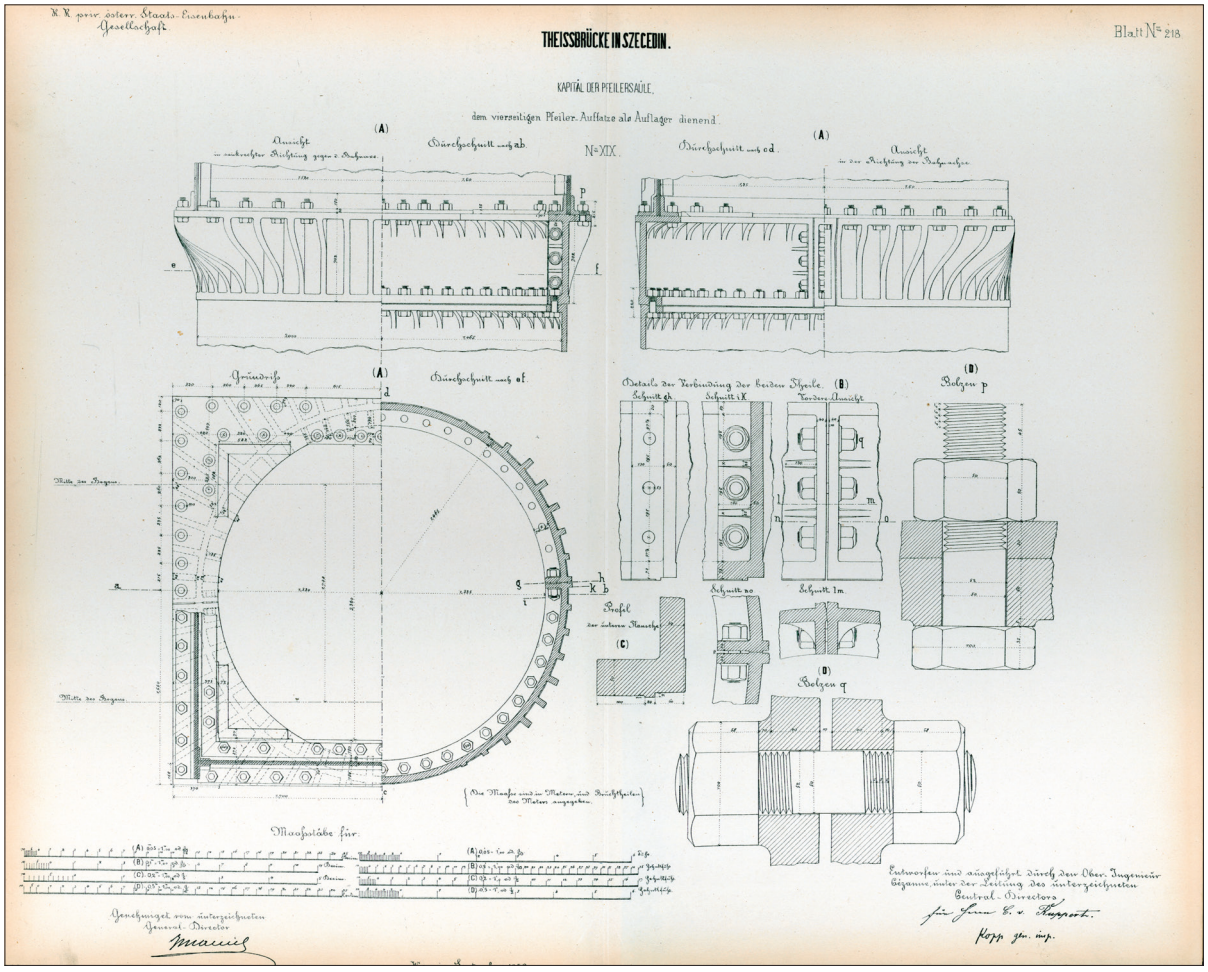
141. kép

Blatt No. 216. Egy ív felállítása függőleges helyzetbe



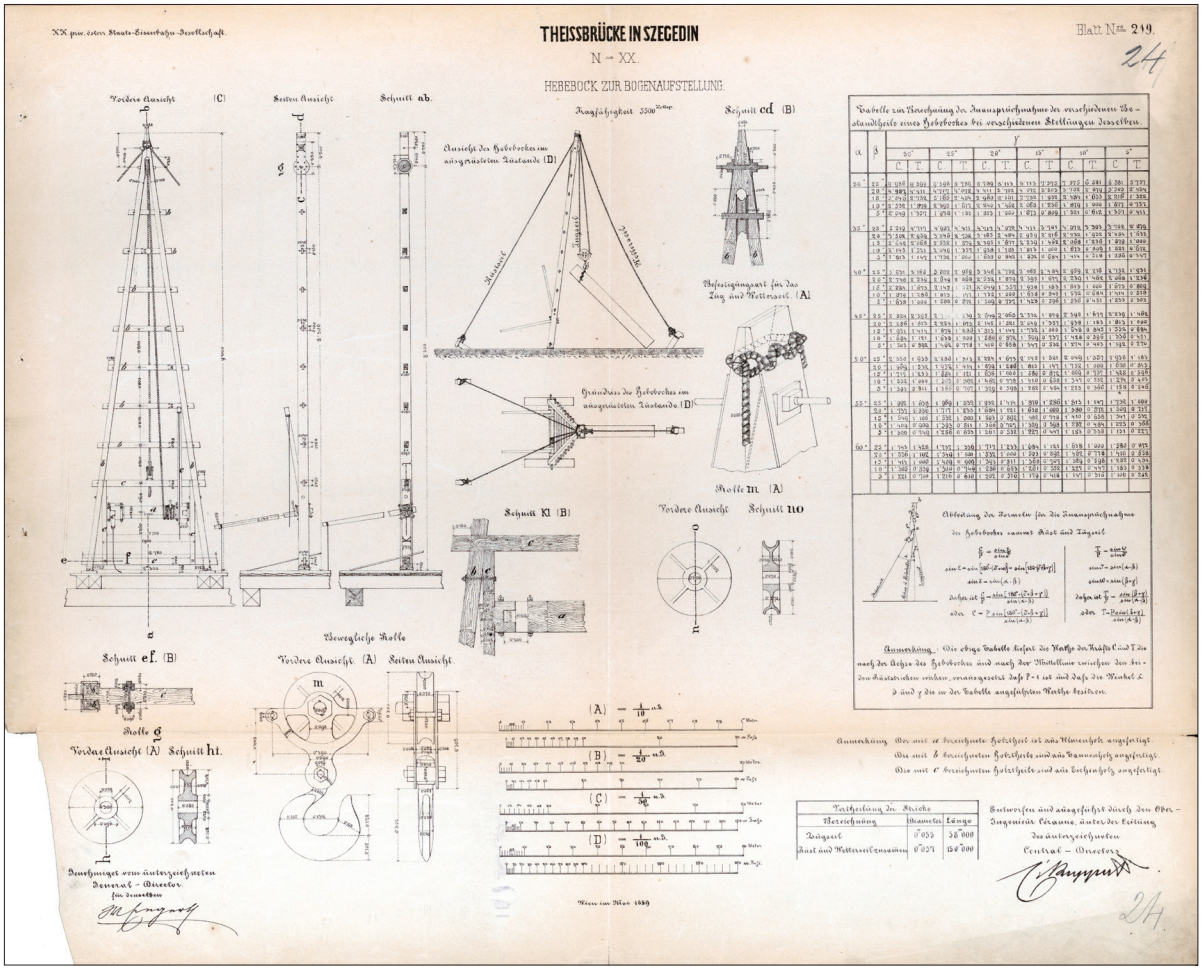
142. kép

Blatt No. 217. Egy ív függőleges helyzetbe állításának három fázisa



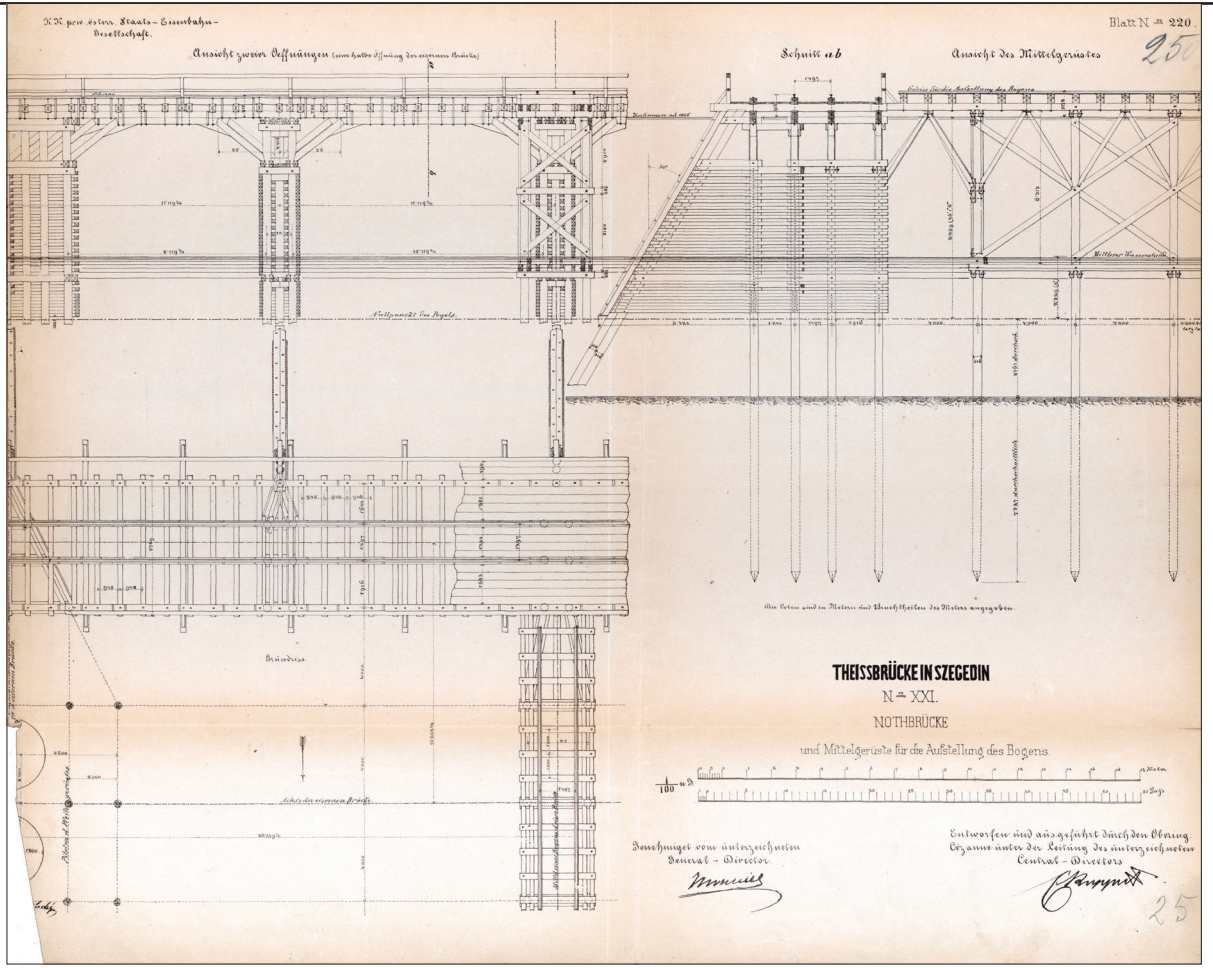
143. kép

Blatt No. 218. A négyszögű pillérrész felfogása a pillércső fejrészére



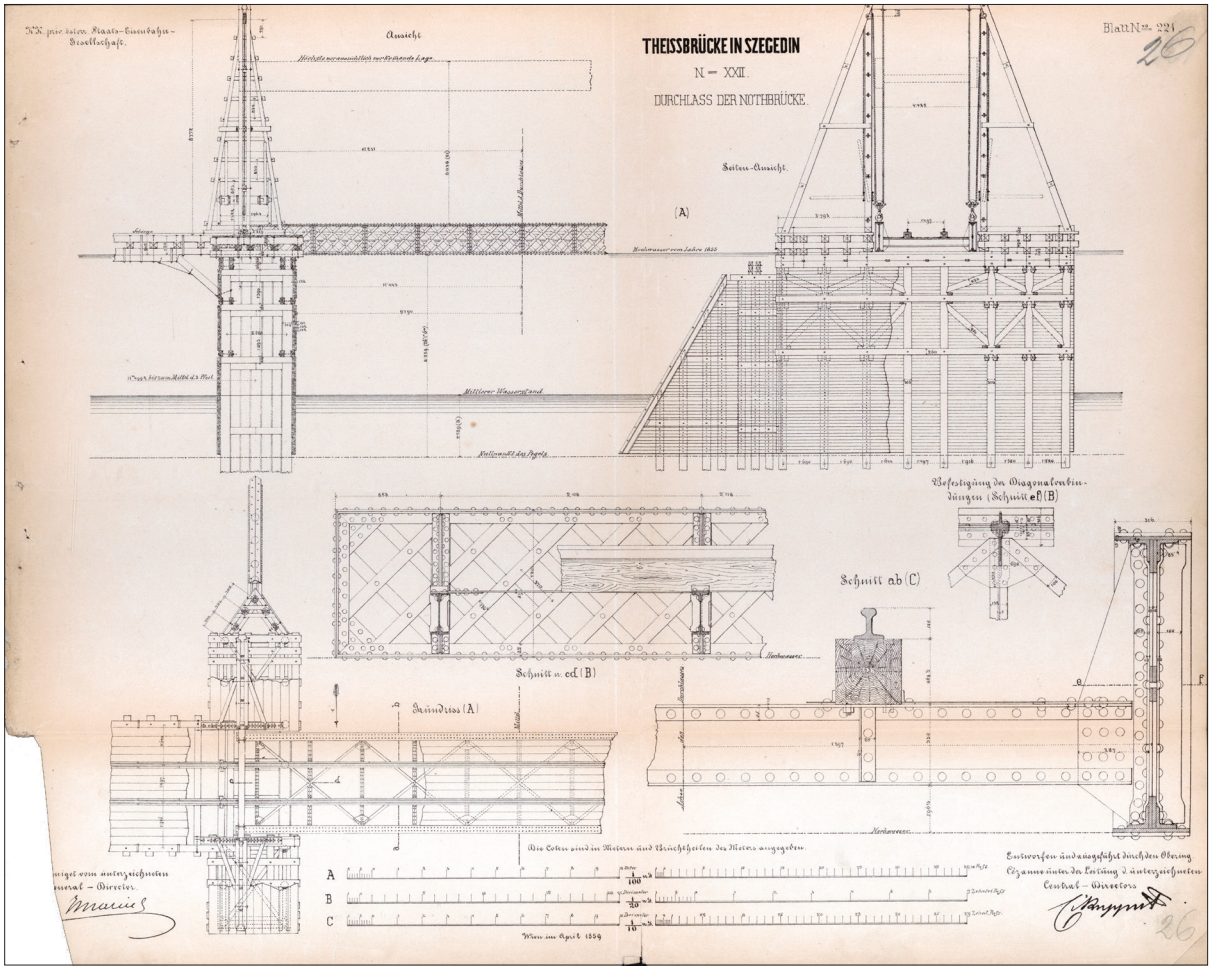
144. kép

Blatt No. 219. Az ívtartó felemelésére szolgáló emelőbak



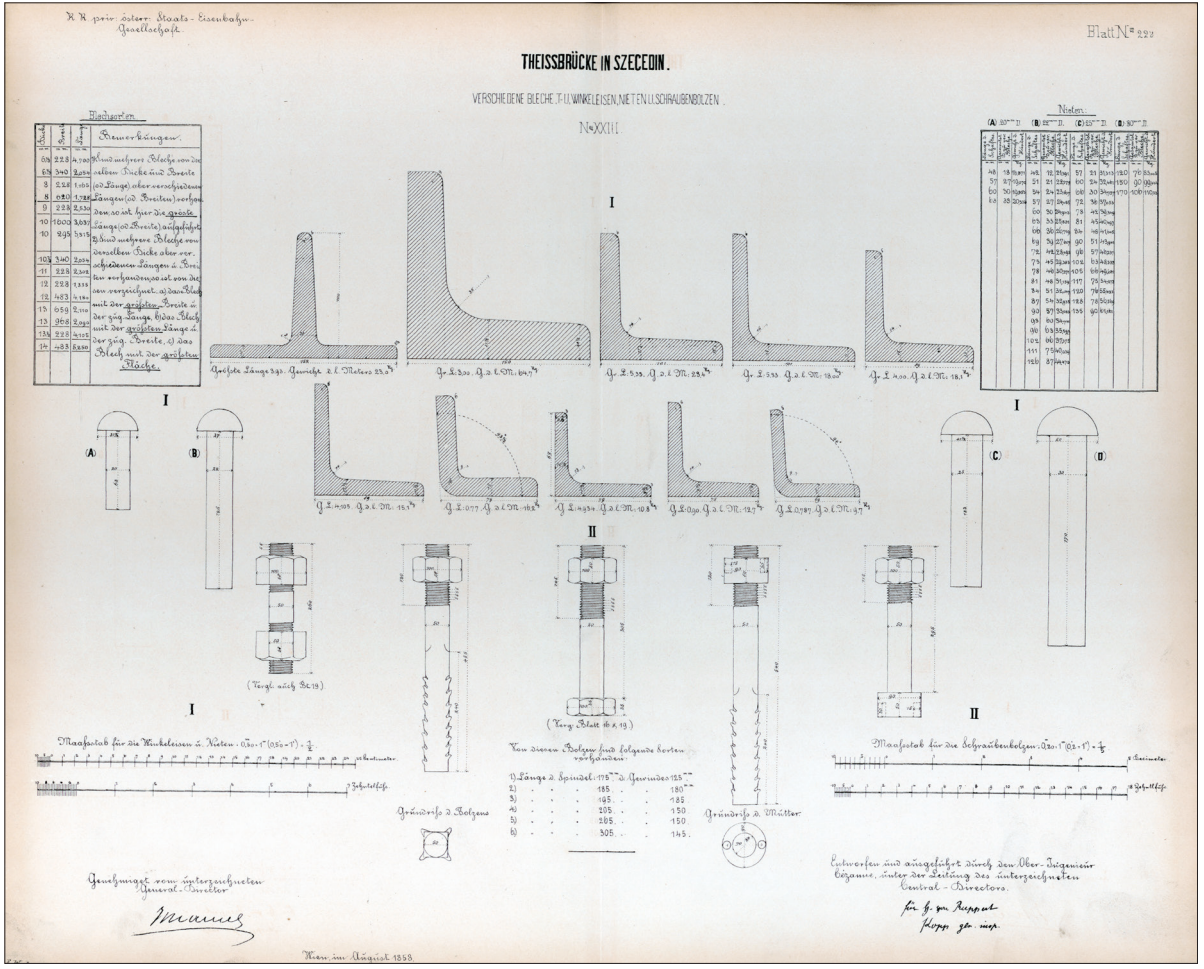
145. kép

Blatt No. 220. A provizórikus fahíd részletterve. (A provizórium két nyílása a vashíd fél nyílásának felel meg)



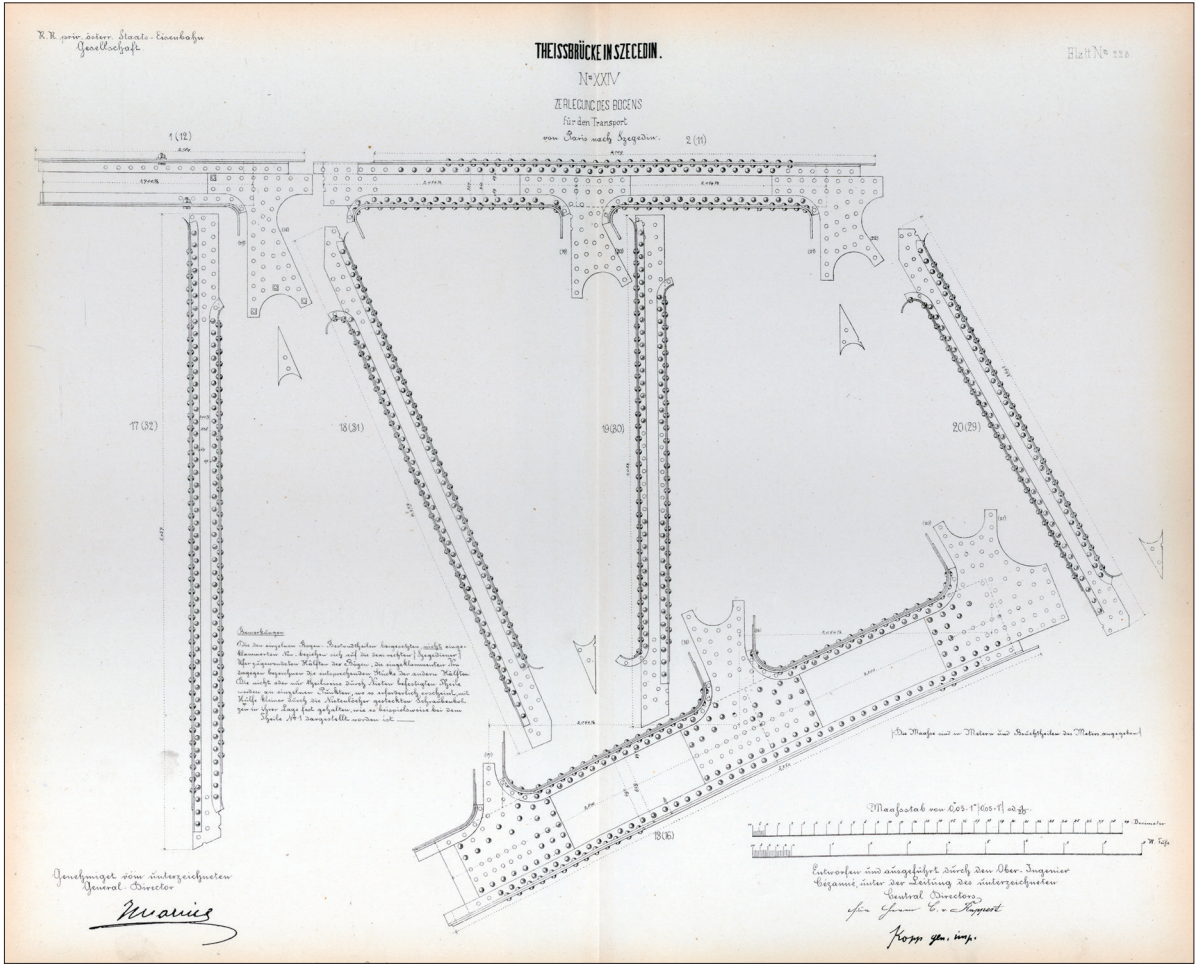
146. kép

Blatt No. 221. A provizórikus híd vasszerkezetű, felemelhető hajózónyílása



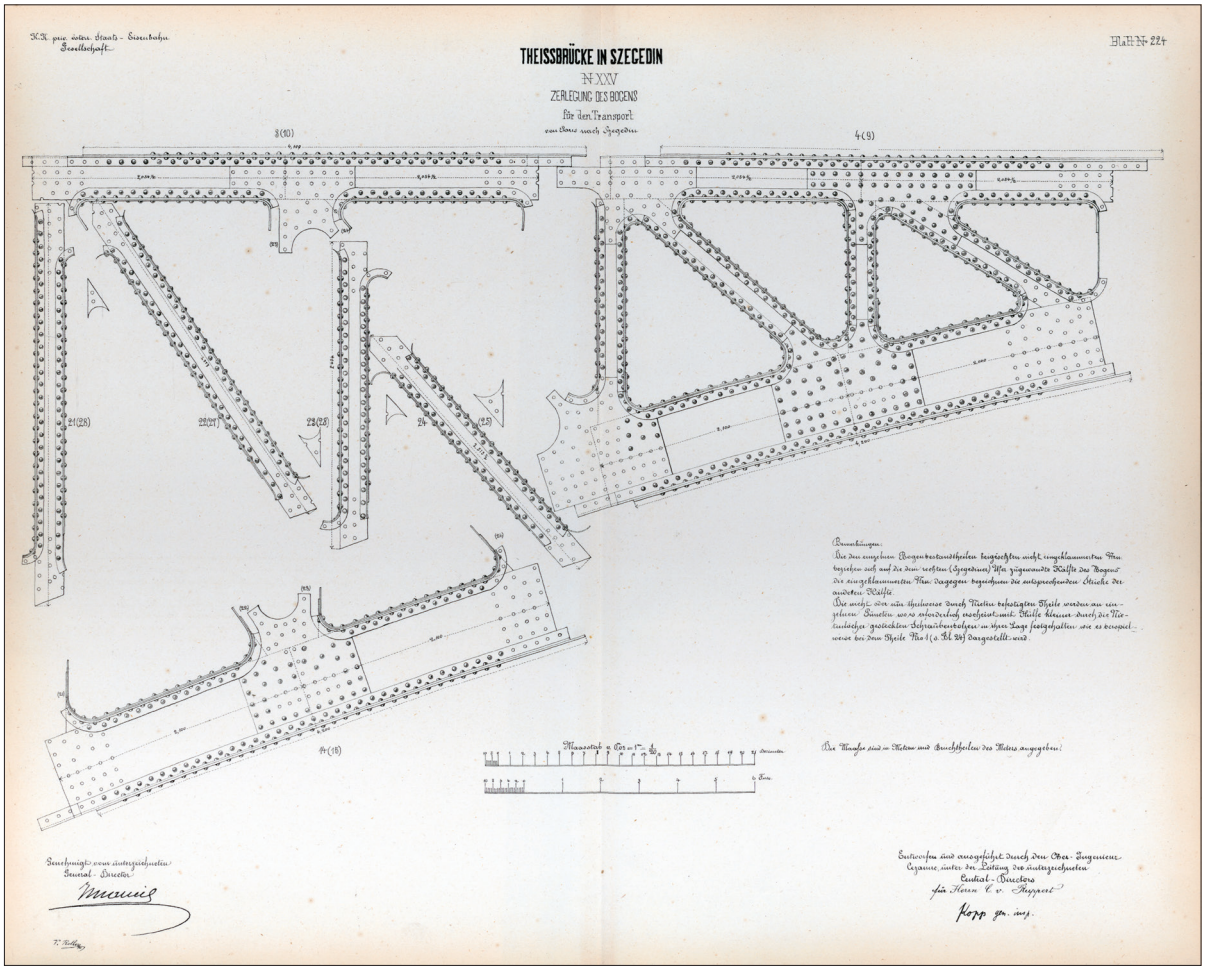
147. kép

Blatt No. 222. Különböző szelvények, szegecsek és csavarok



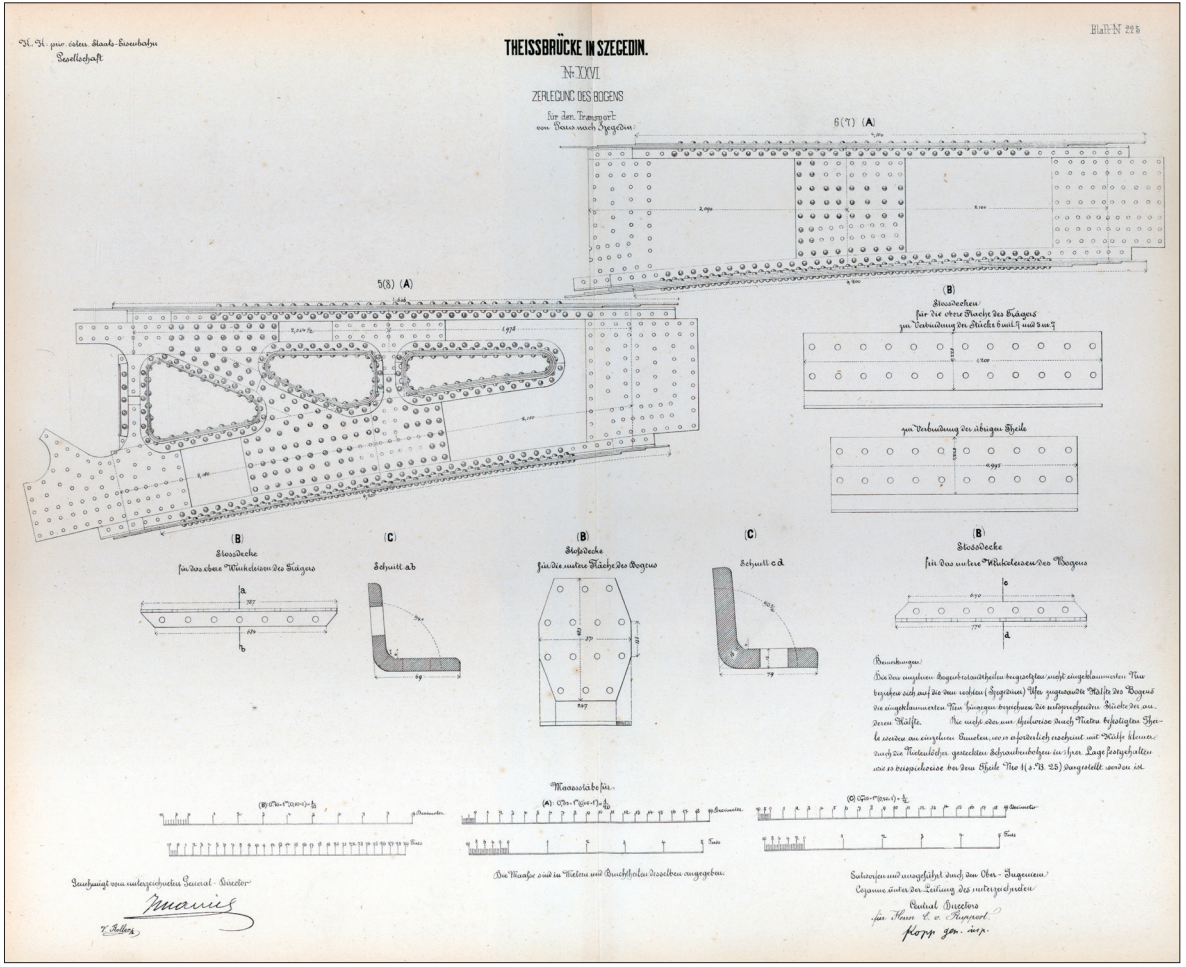
148. kép

Blatt No. 223 Az ívek szétszerelése a Párizs–Szeged közötti szállítás céljából



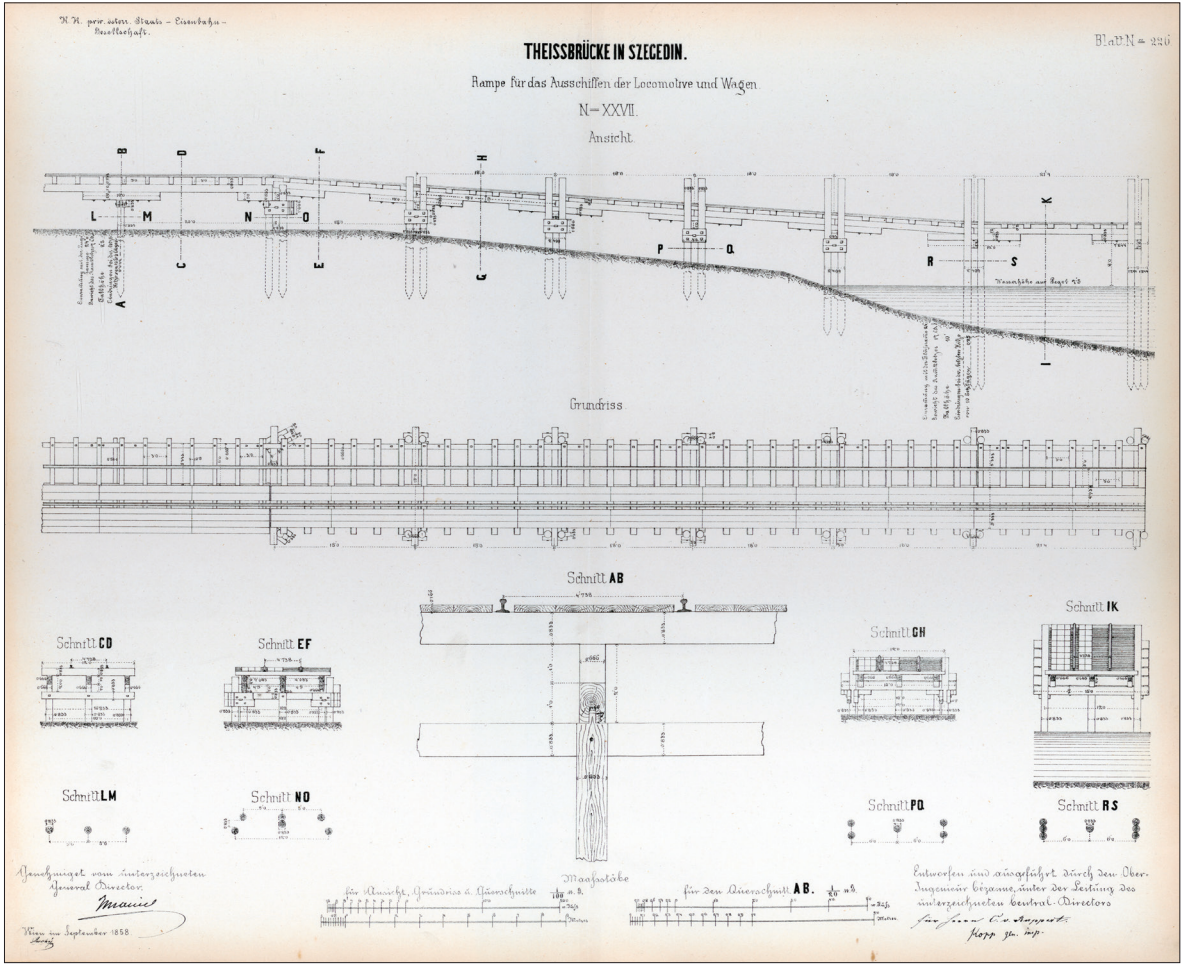
149. kép

Blatt No. 224 Az ívek szétszerelése a Párizs–Szeged közötti szállítás céljából



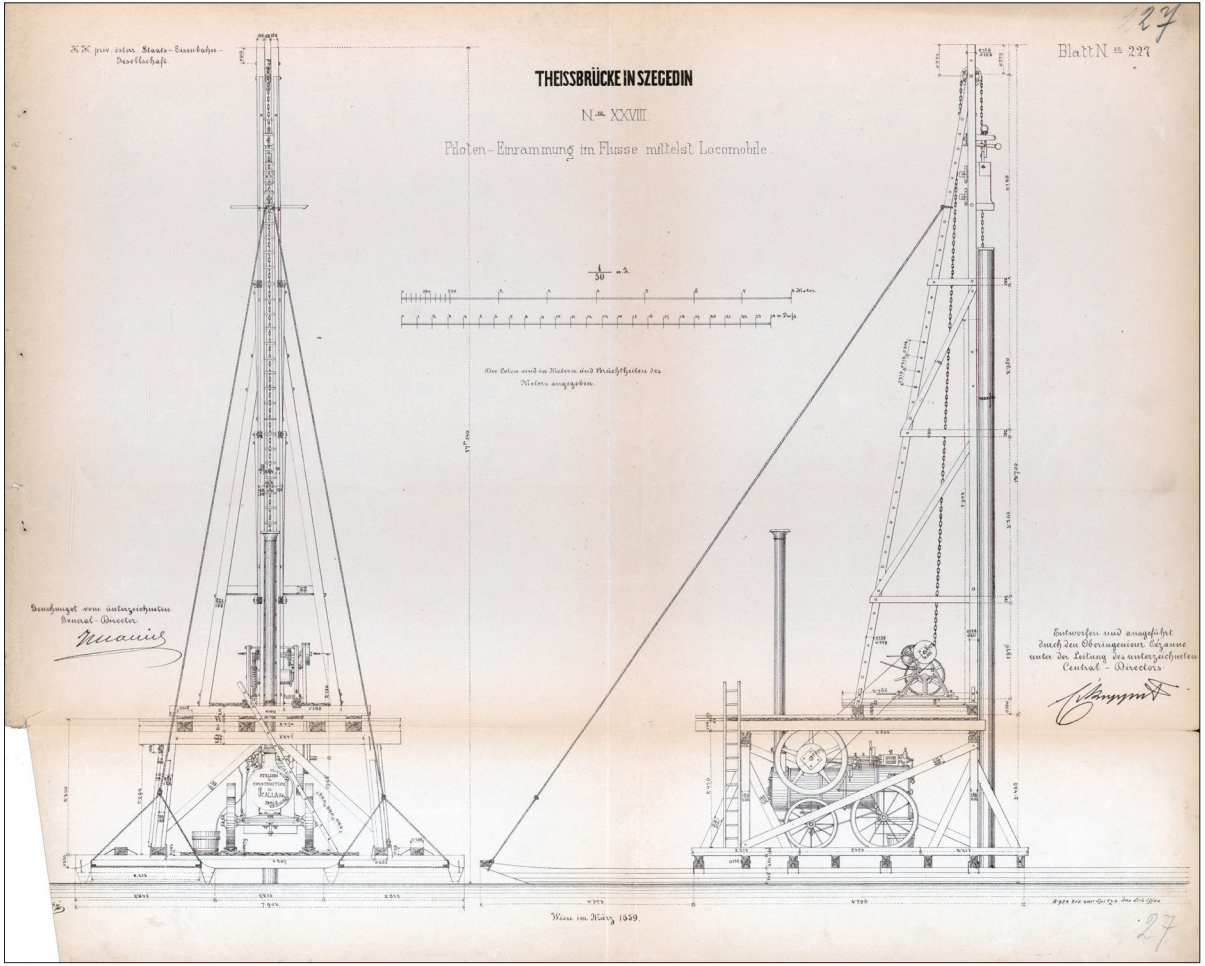
150. kép

Blatt No. 225. Az ívek szétszerelése a Párizs–Szeged közötti szállítás céljából



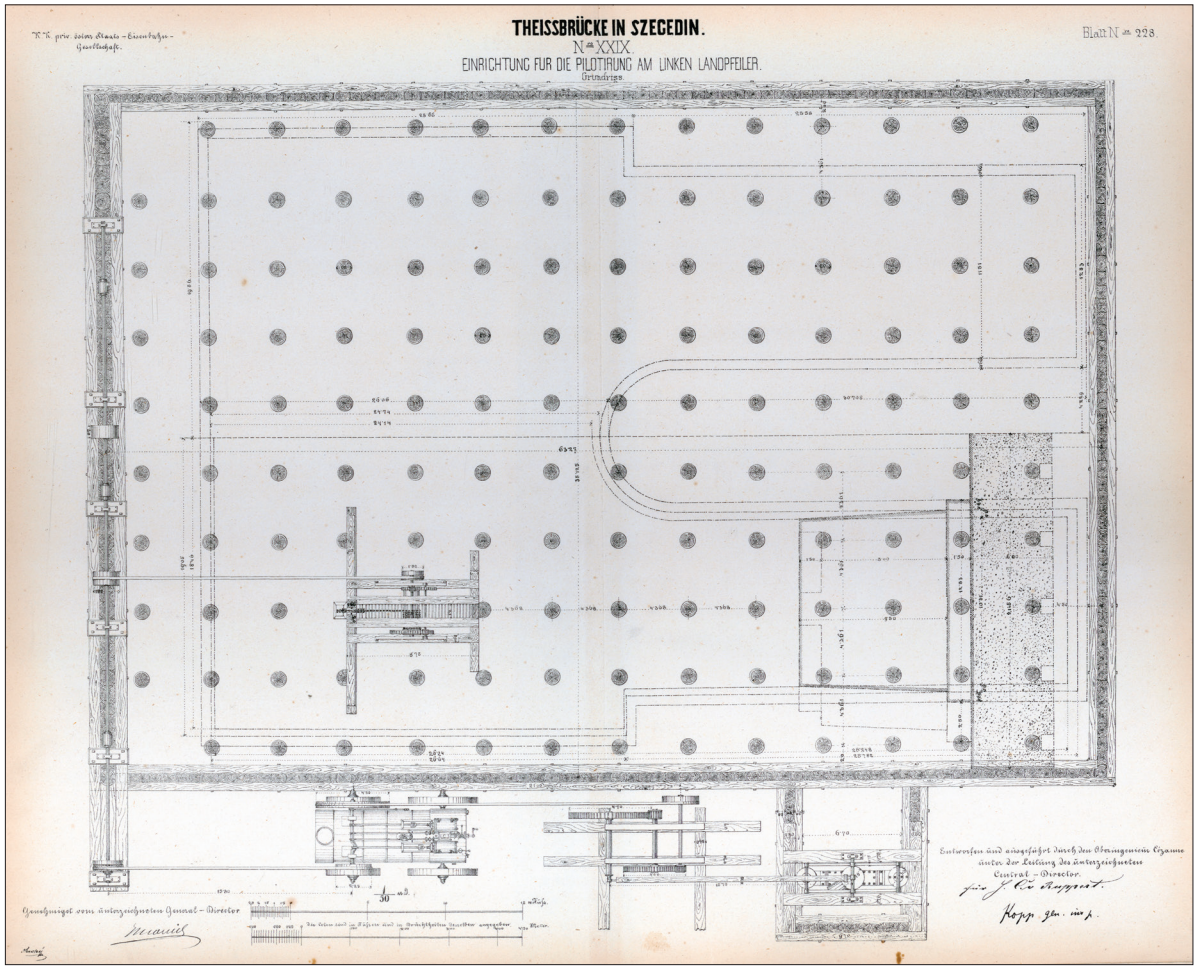
151. kép

Blatt No. 226. Rámpa a mozdonyok és kocsik hajókról való kirakodásához



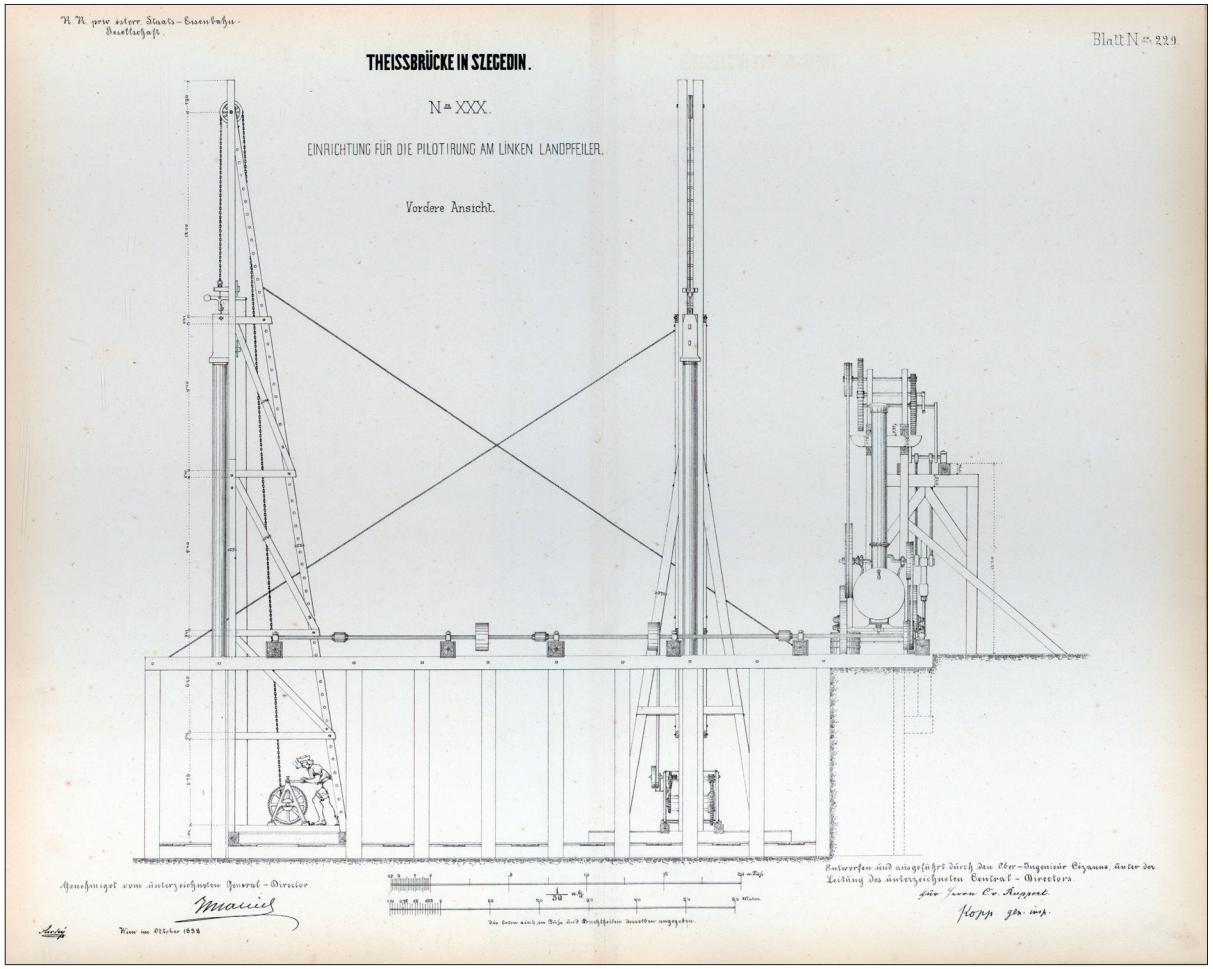
152. kép

Blatt No. 227. Cölöpverő berendezés gőzgéppel



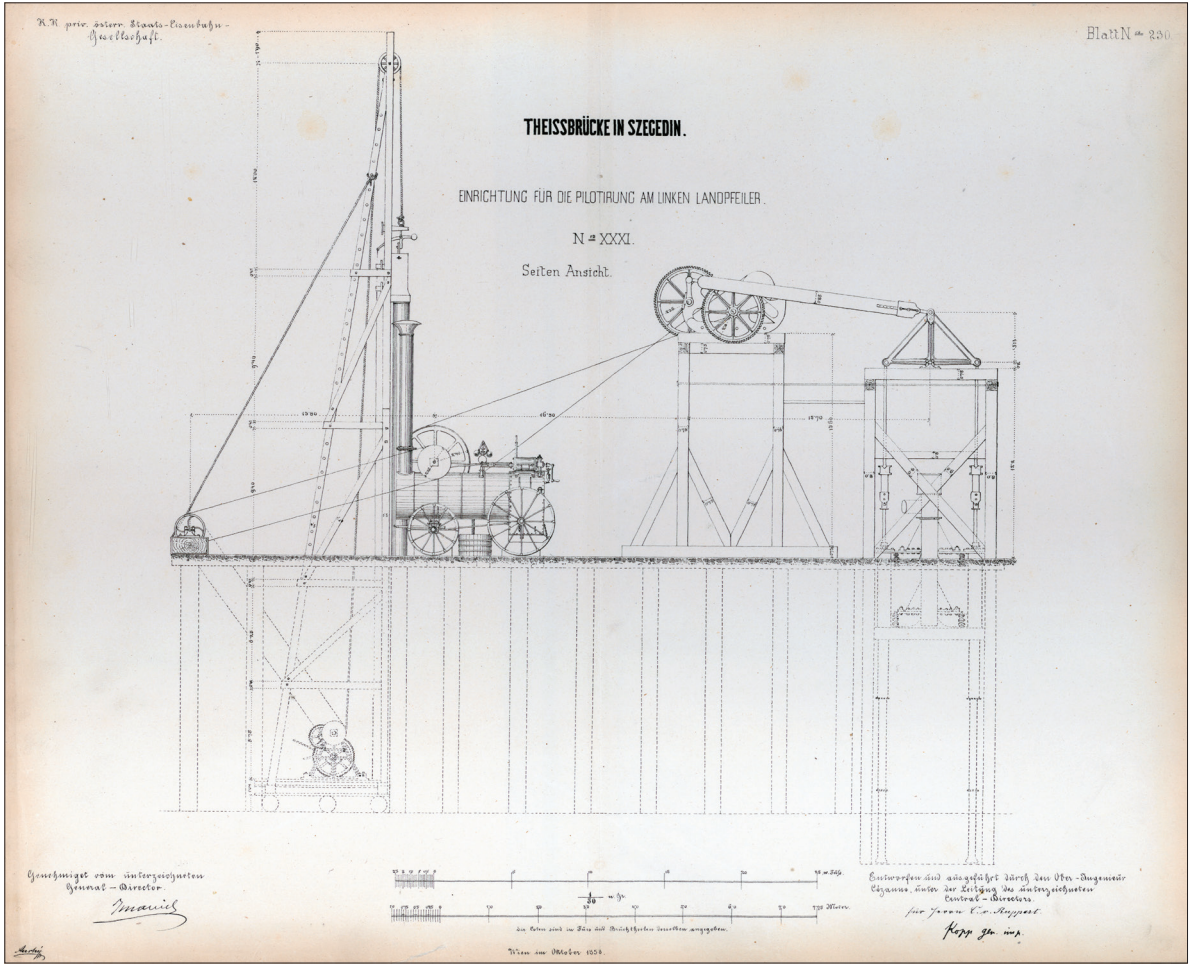
153. kép

Blatt No. 228. A bal oldali ellenfal cölöpözése. Cölöpkiosztás



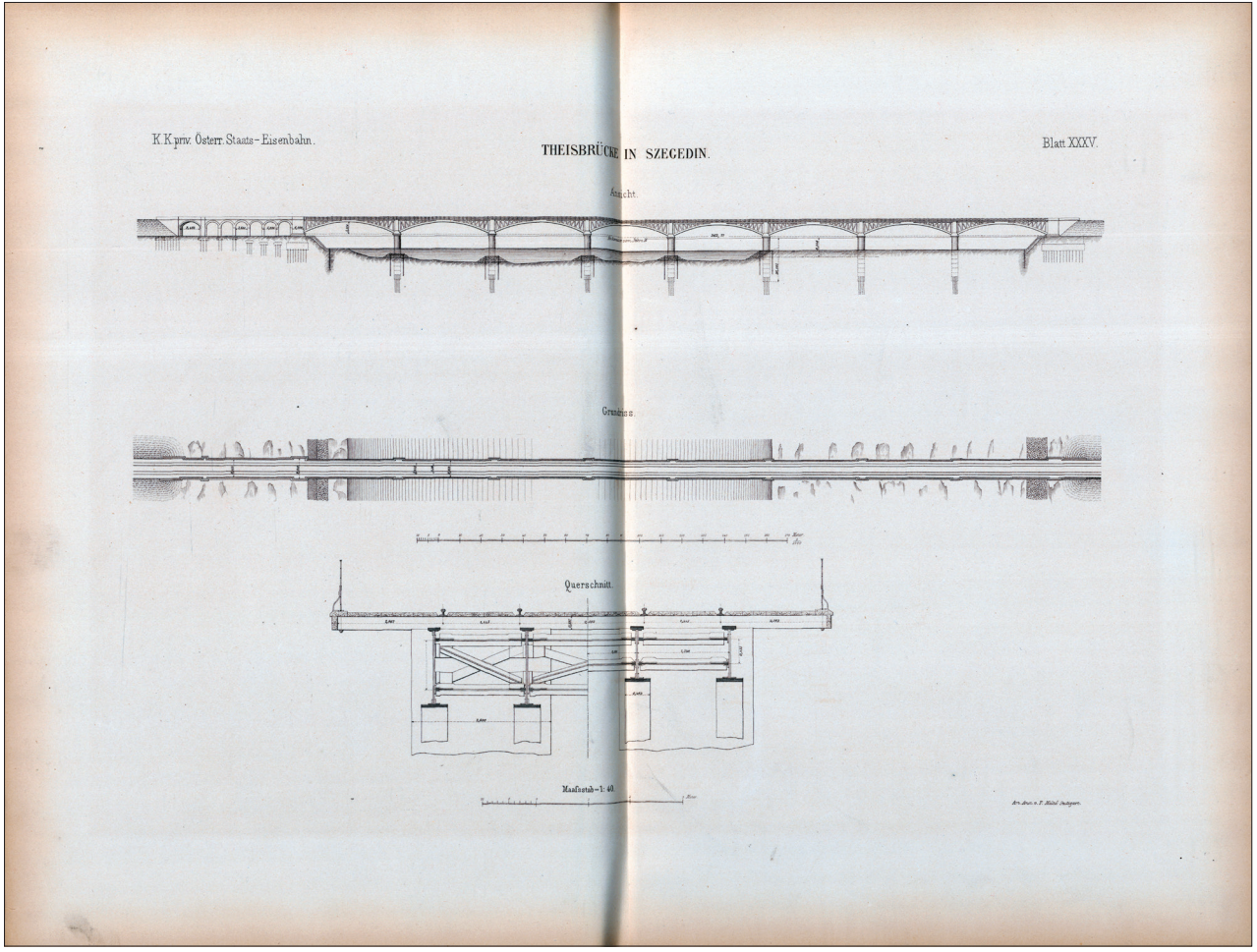
154. kép

Blatt No. 229. A bal parti hídfő ellenfal-cölöpözésének elölnézete (a gőzgép egyszerre két cölöpverő szerkezetet hajtott meg szíjáttétellel)



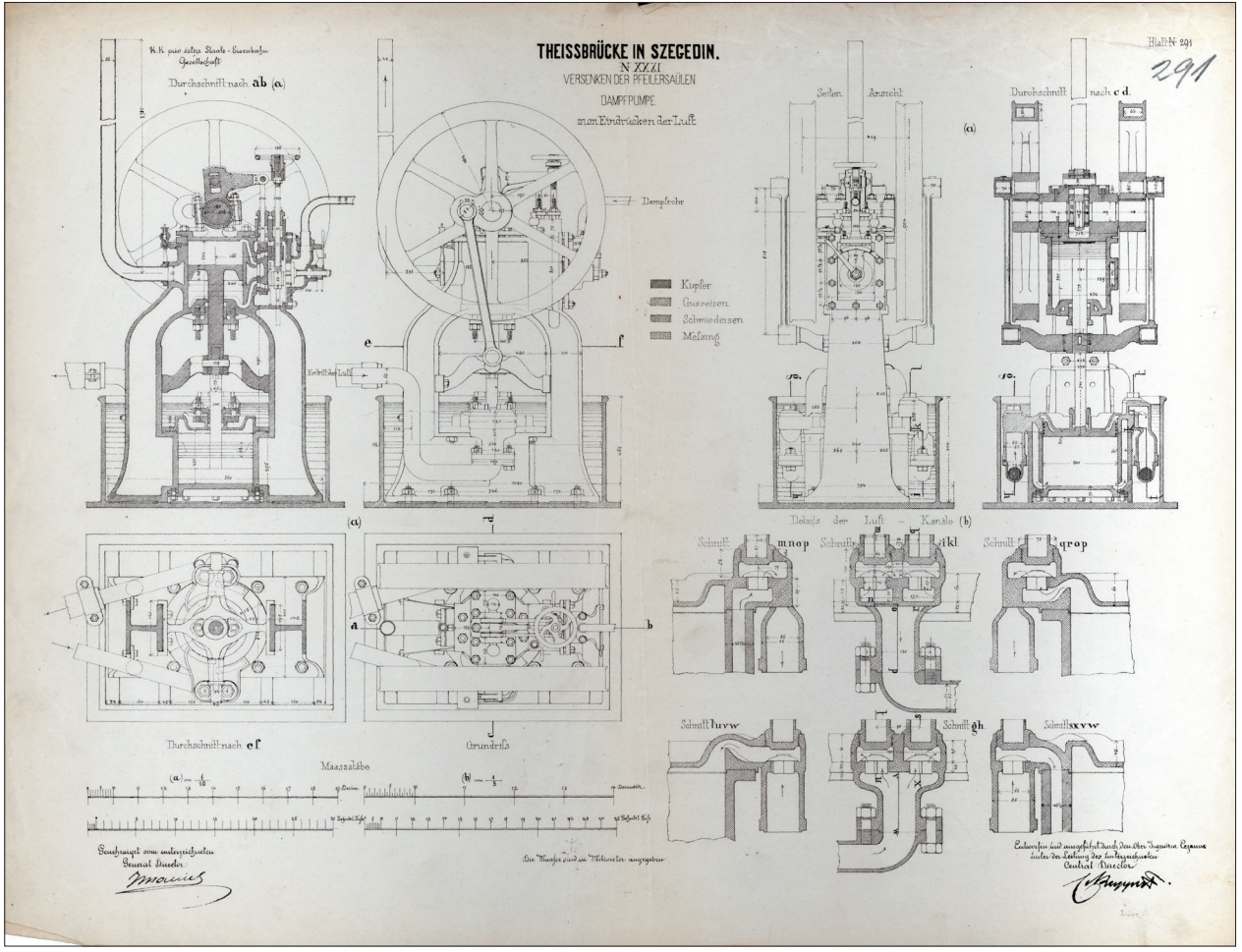
155. kép

Blatt No. 230. A bal parti hídfő oldalnézete



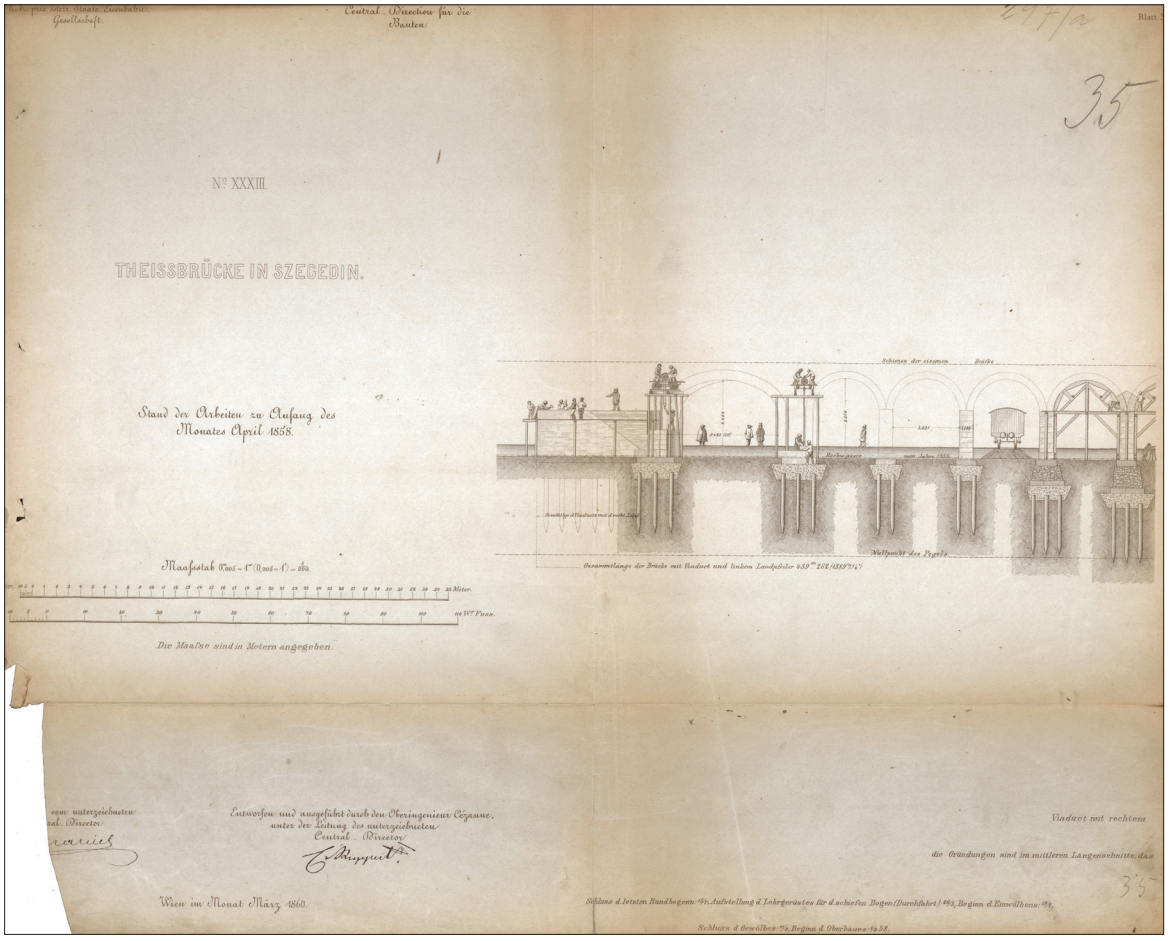
156. kép

Blatt No. 234 Nézet, alaprajz, keresztmetszet



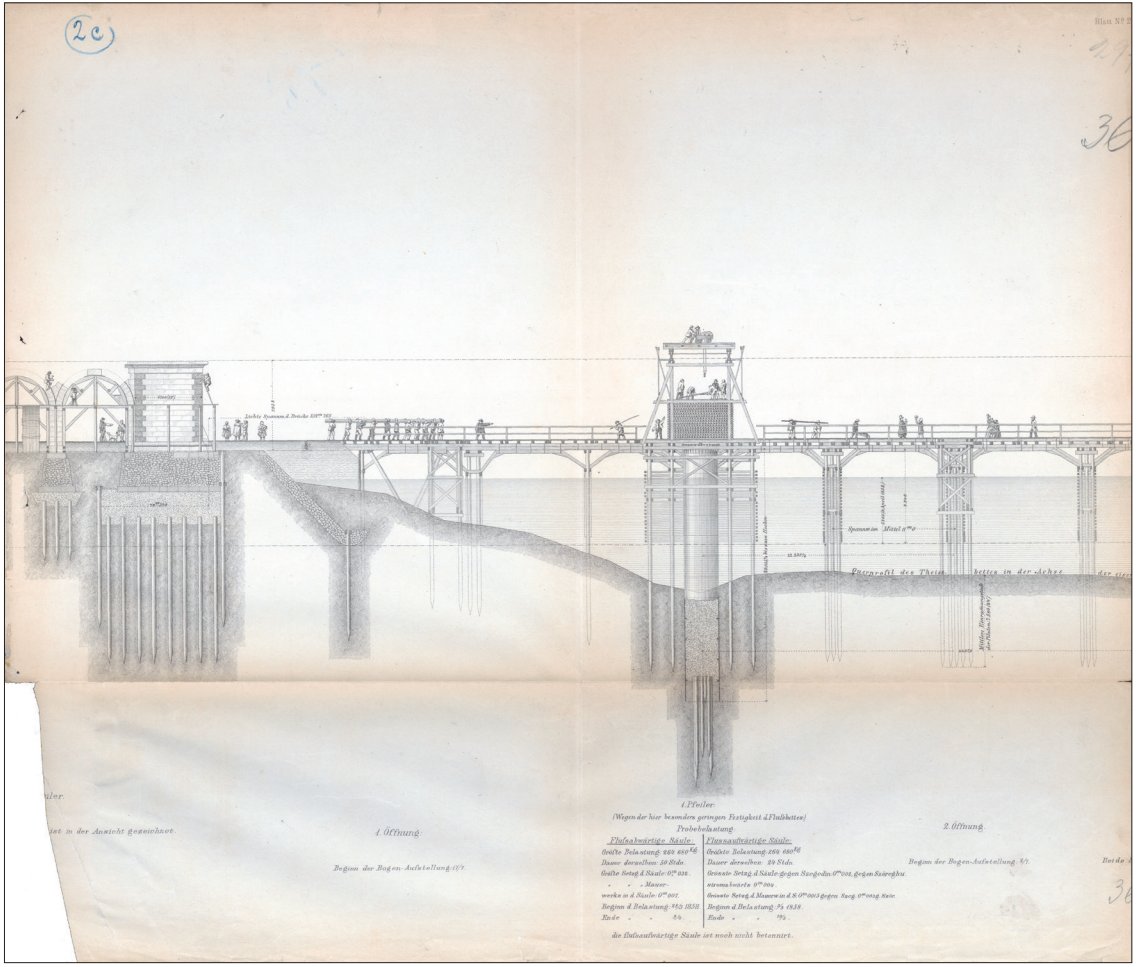
157. kép

Blatt No. 291. Gőzgéppel hajtott kompresszor a keszonokhoz



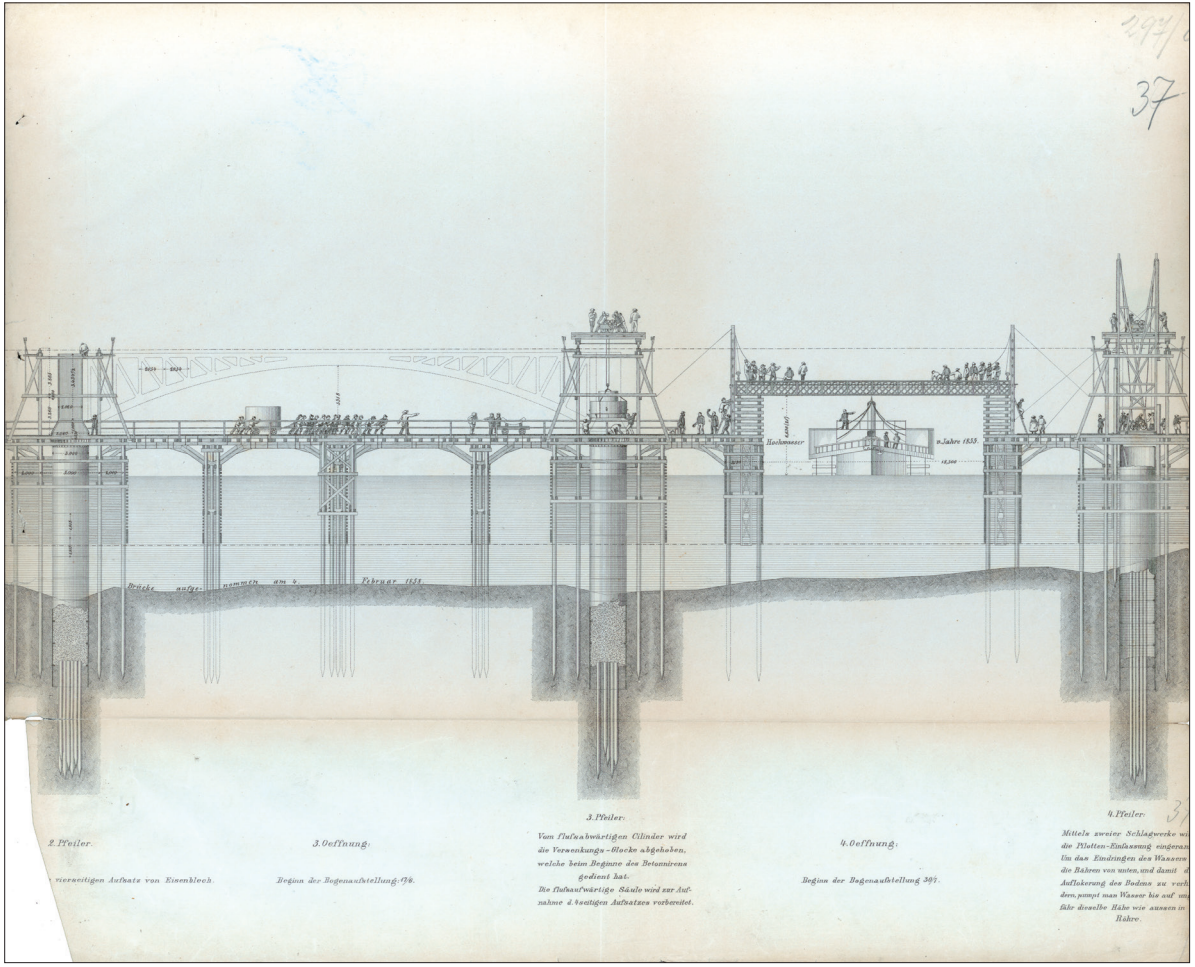
158. kép

Blatt No. 297 a. A munkálatok állapota 1858 április elején (a tervlaphoz bal oldalon folytatólagosan illeszkedik a következő négy tervlap, kiadva a teljes Tisza-híd munkaközi oldalnézetét)



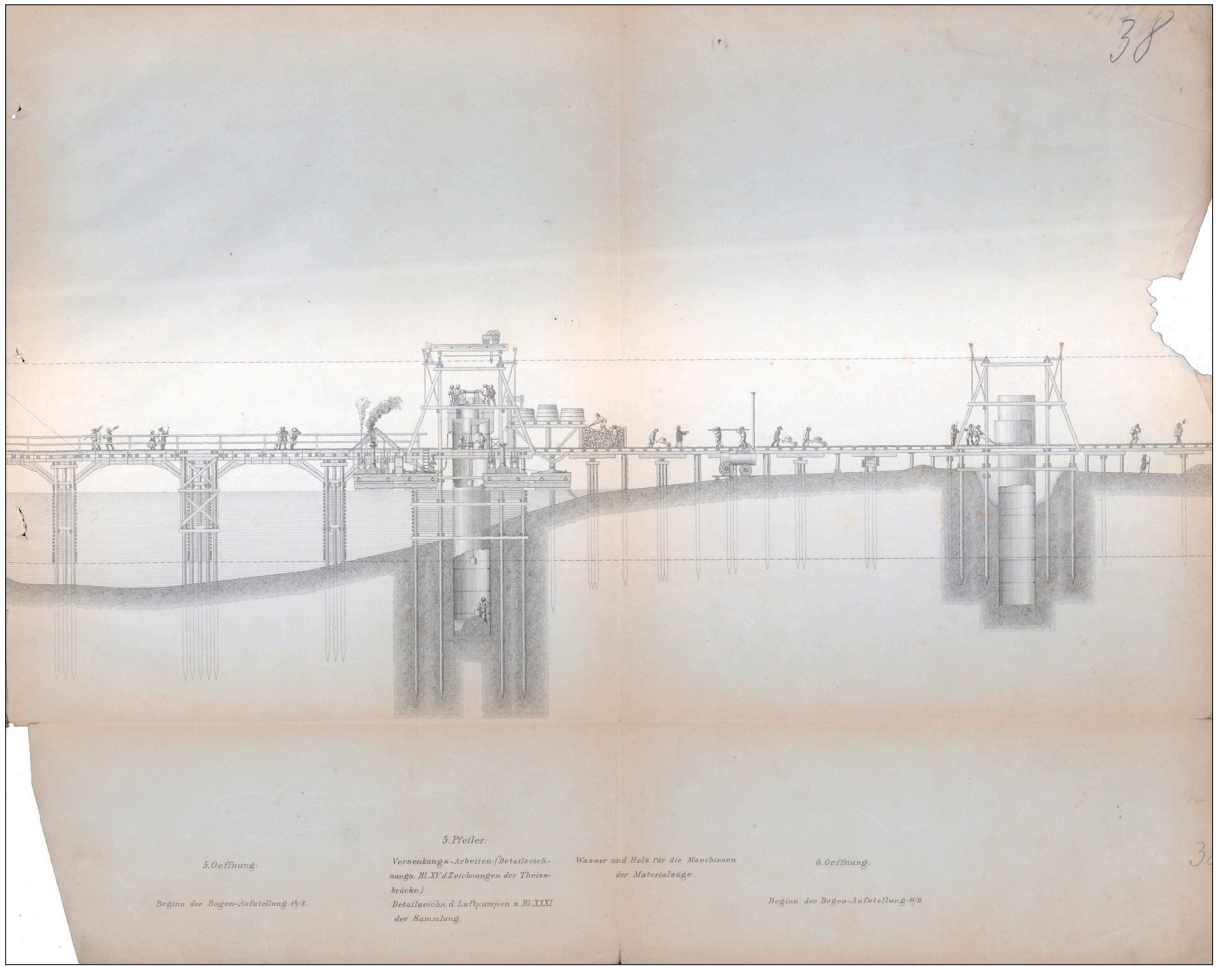
159. kép

Blatt No. 297 b. A munkálatok állapota 1858. április elején



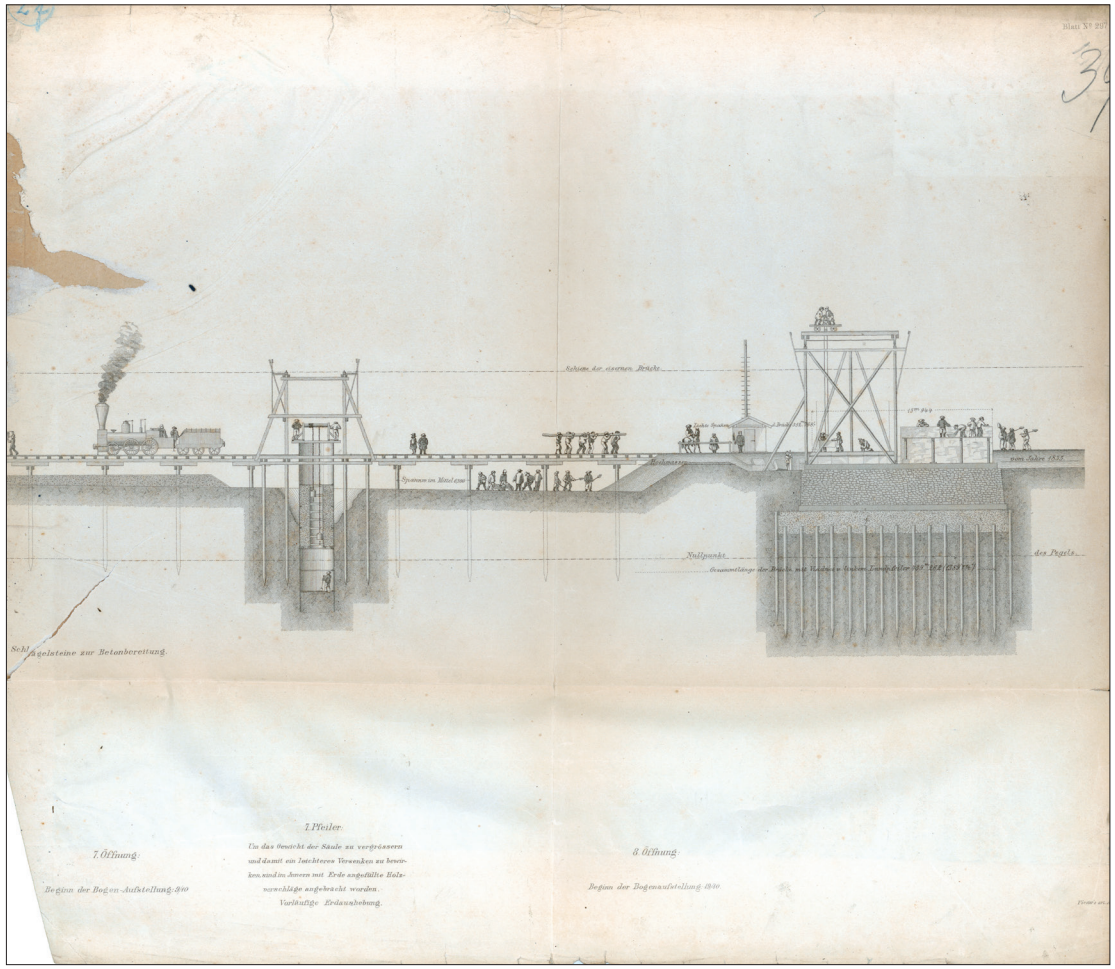
160. kép

Blatt No. 297 c. A munkálatok állapota 1858. április elején



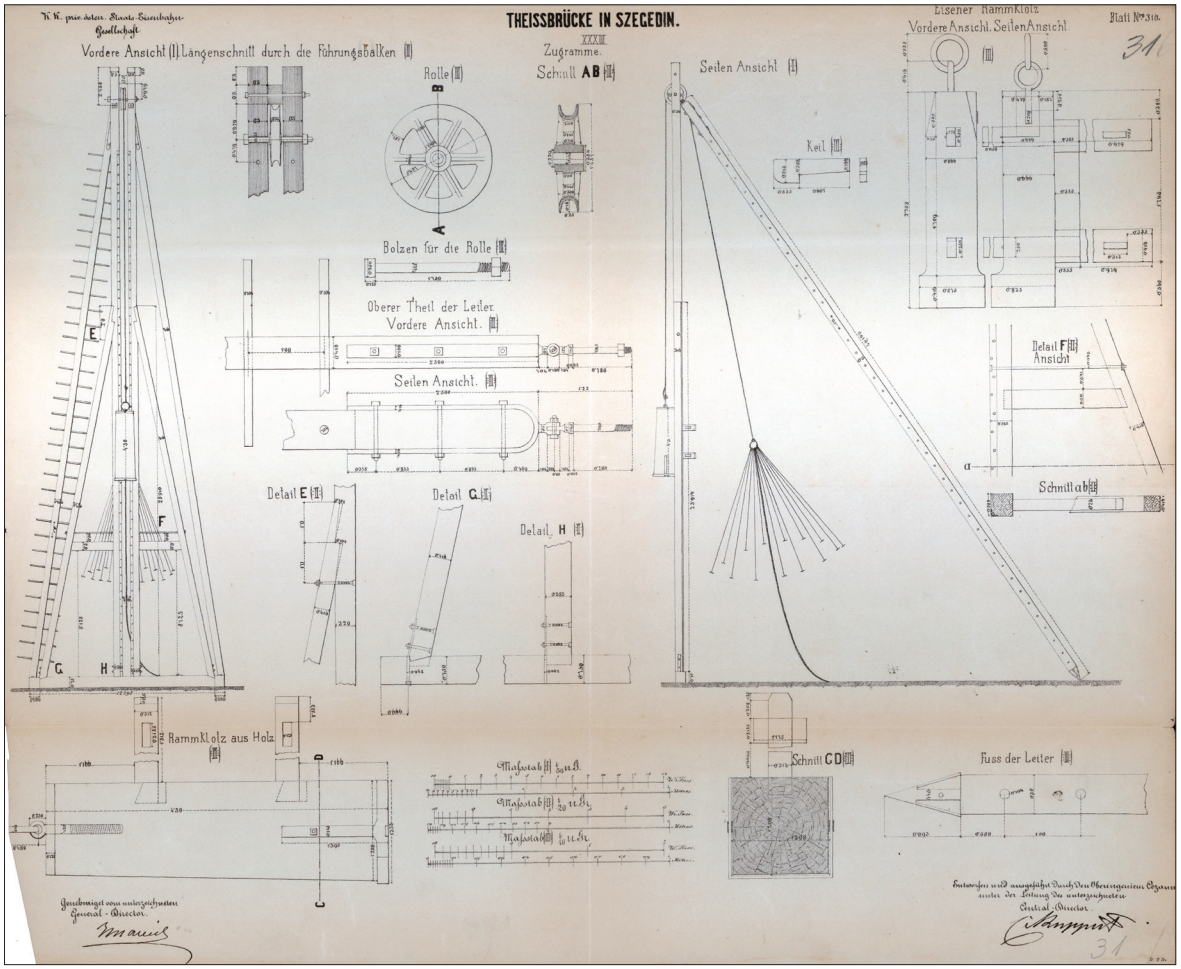
161. kép

Blatt No. 297 d. A munkálatok állapota 1858. április elején



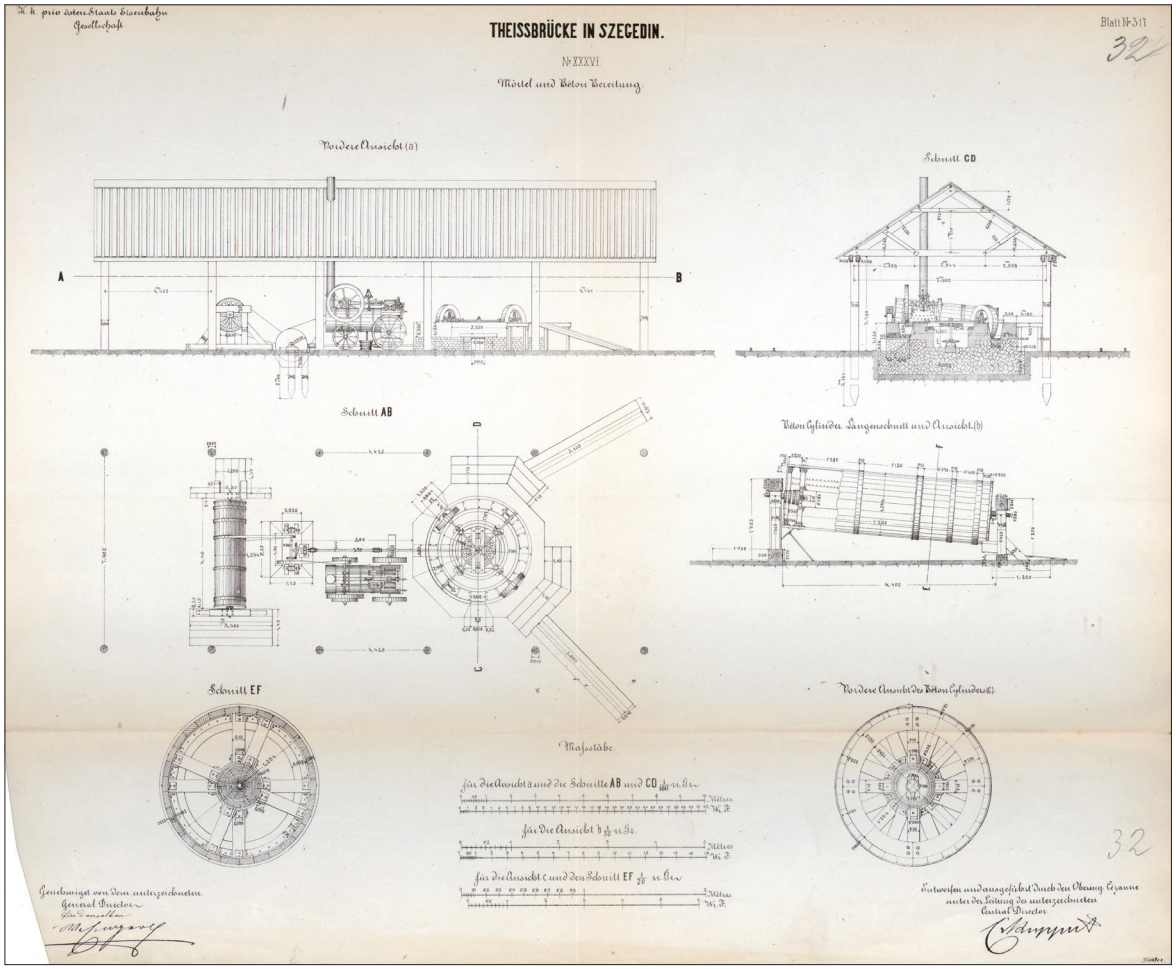
162. kép

Blatt No. 297 e. A munkálatok állapota 1858. április elején



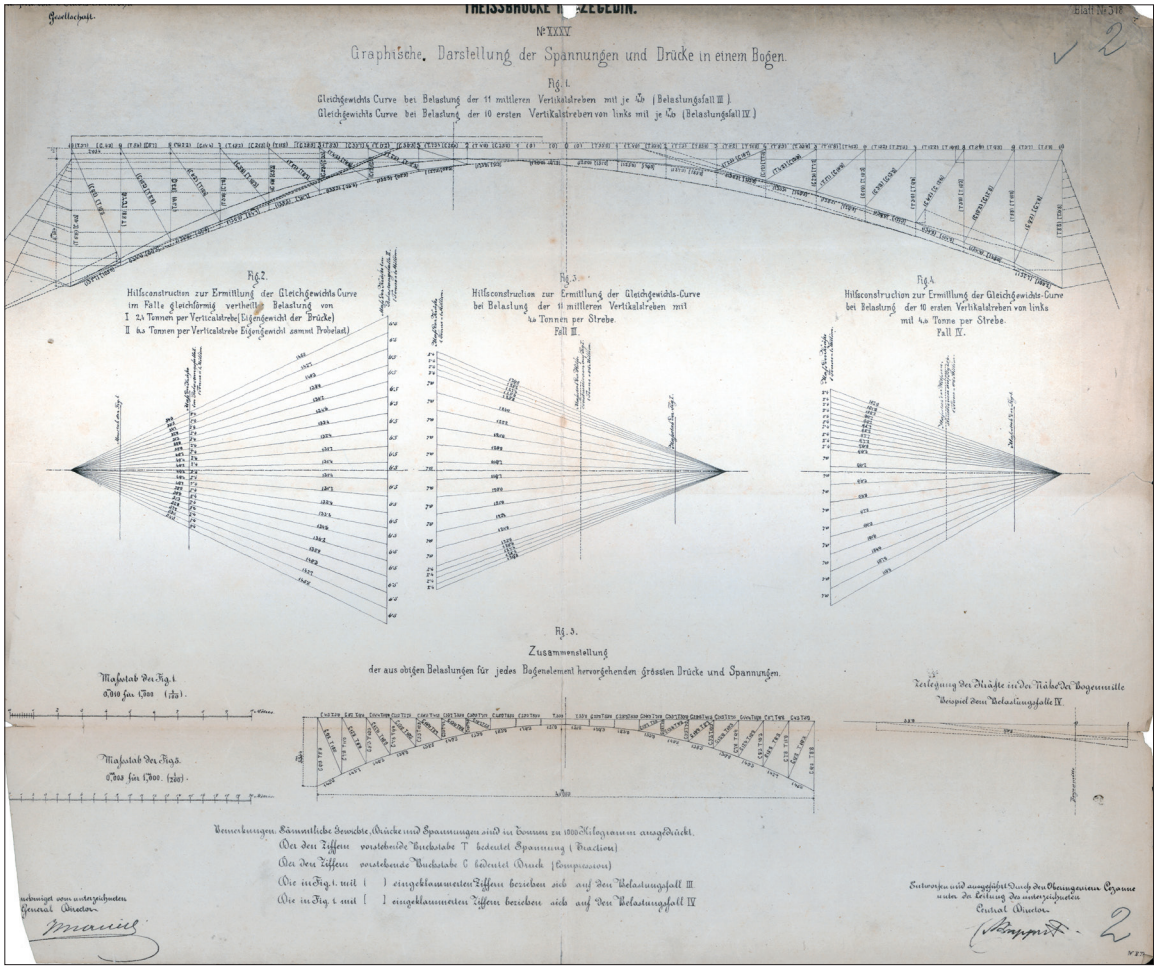
163. kép

Blatt No. 316. Kézi üzemű cölöpözéshez tervezett faállvány vas verőkossal



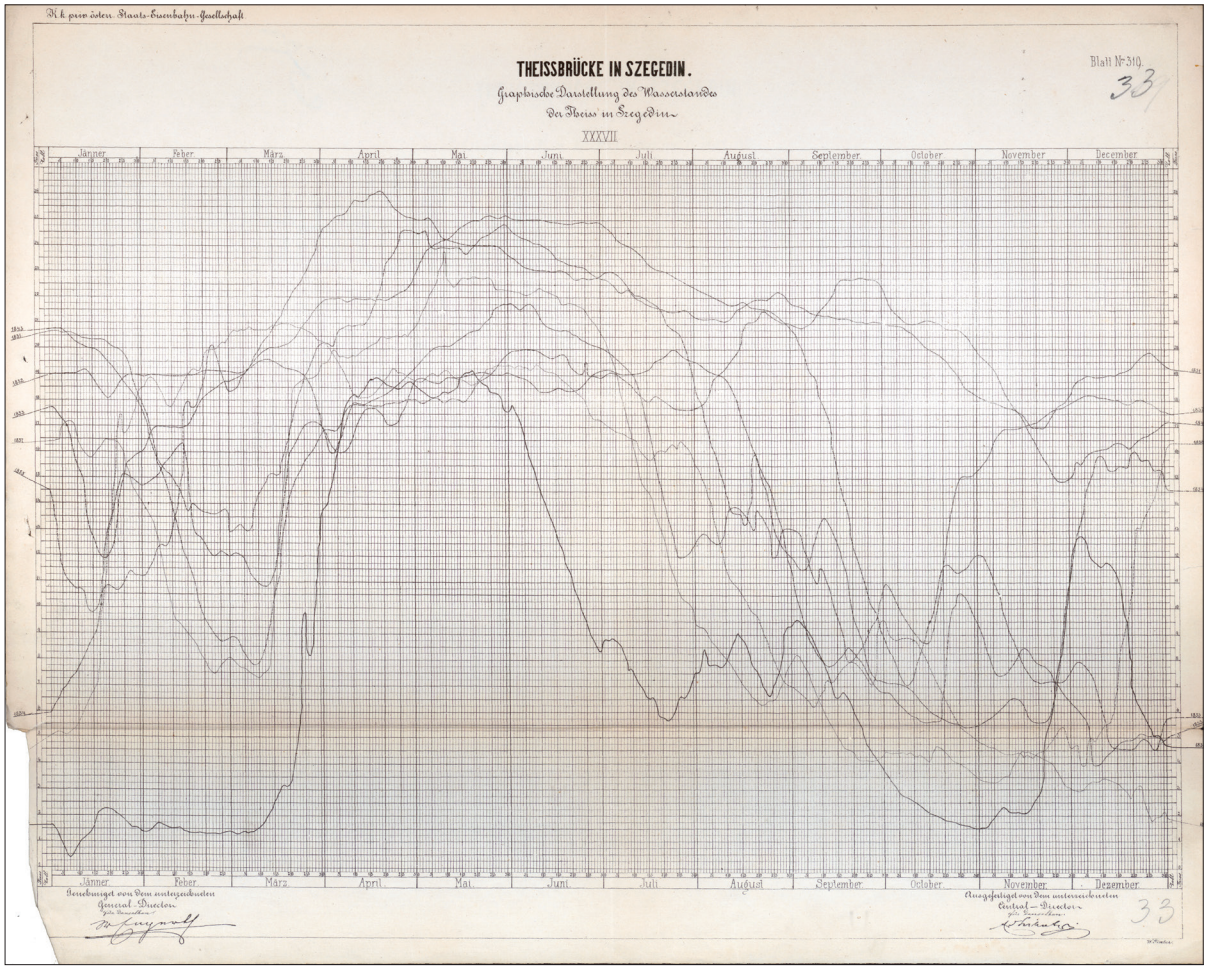
164. kép

Blatt No. 317. Gőzgépüzemű habarcs és betonkeverő



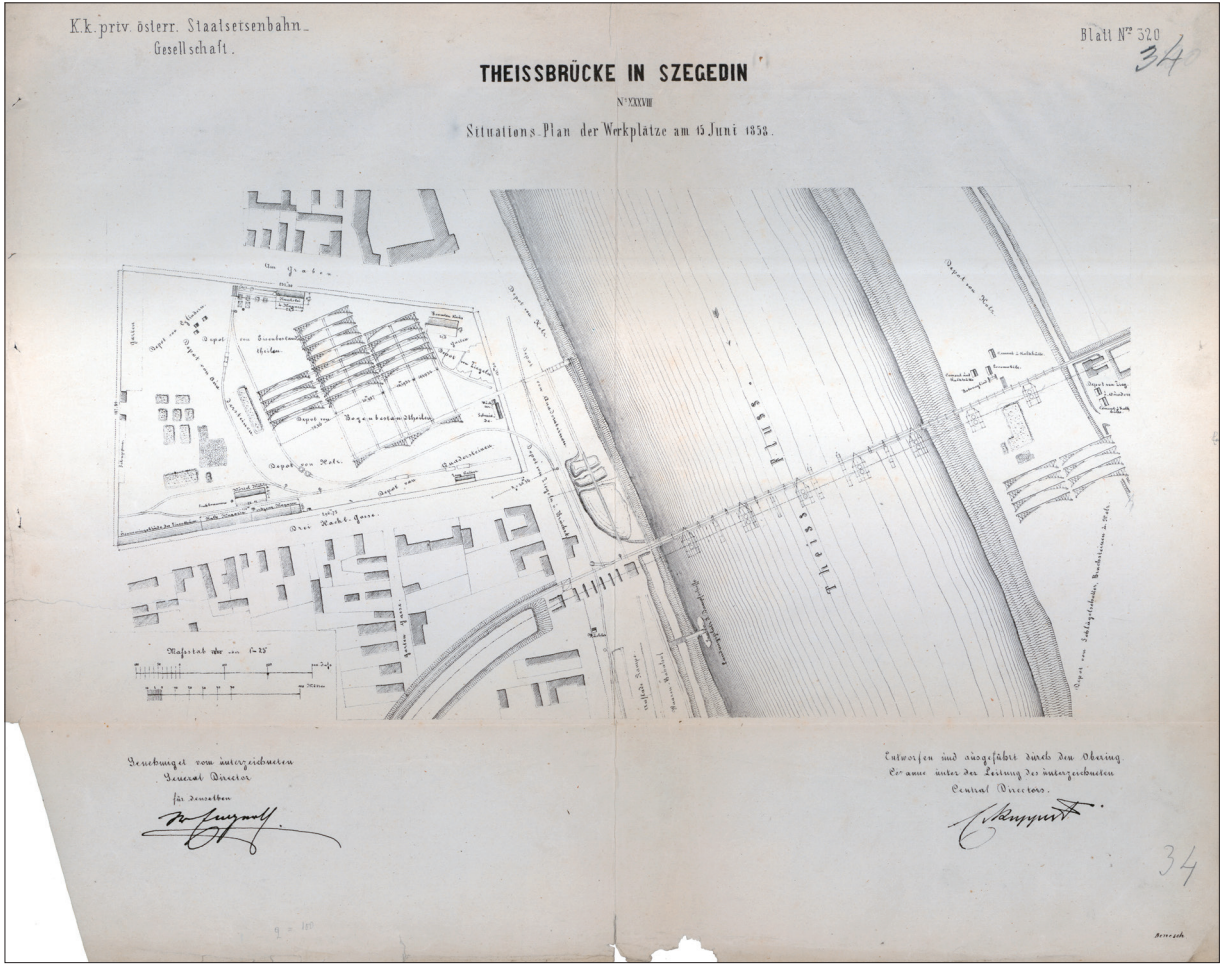
165 kép

Blatt No. 318. Egy ívtartóban fellépő feszültségek és nyomóerők grafikus meghatározása



166. kép

Blatt No. 319. A Tisza szegedi vízállásának grafikus ábrázolása (1845, 1851–1858)



167. kép

Blatt No. 320. A munkaterület helyszínrajza (Sina-udvar) 1858. június 15-én

Az hídépítés fontosabb dátumai

A híd építői még mai szemmel nézve is gyorsan dolgoztak. A vasúttársaság érdeke is az volt, hogy minél hamarabb átadják a hidat, még az alkatrészekre adott vámkedvezményi határidő előtt. Az építkezés munkatempóját jól szemléltethetjük az alábbi dátumokkal:

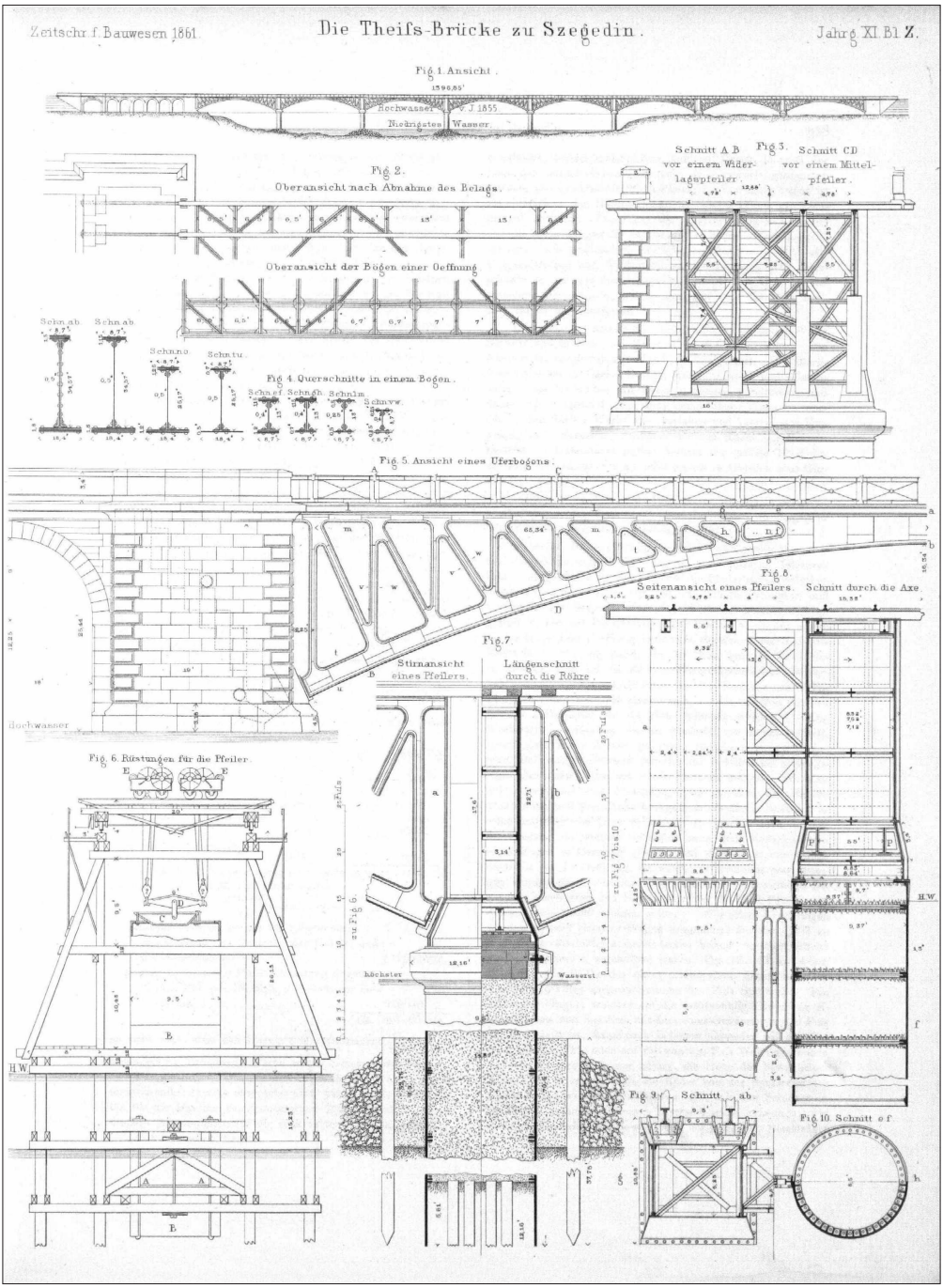
– 1857. március 1. Leverték a munkahíd első cölöpjeit;
– 1857. július 7. Lesüllyesztették az első pillér első öntöttvas hengerét;
– 1857. november 23. Átadták az ideiglenes hidat a személy- és tehervonatok számára (tehát a vasútvonal november 15-i átadása után még néhány napig csak átszállással lehetett közlekedni);
– 1857. december–1858. február. A mínusz 10–20 Celsius-fokos fagy miatt szünetelt a külső térben végzett munka, de a pillérhengerekben éjjel-nappal dolgoztak a keszonmunkások;
– 1858. március 23–24. között nagyon veszélyes jégzajlás fenyegette az építést, amelyet szüneteltettek. Utána fokozott ütemben indult újra a építőmunka;
– 1858. május 20. Elkezdték a jobb parti hullámtéri boltozatok falazásához szükséges mintaállványok építését;
– 1858. június 15. Felszerelték az első tartóívet;
– 1858. július 19. Megkezdték a boltívek falazását;
– 1858. augusztus 11. Befejezték az utolsó boltív falazását is;
– 1858. szeptember 11. Megkezdték a felépítményi munkálatokat;
– 1858. október 23. Az utolsó, a 32. tartóív felállítása;
– 1858. november 23–29. A híd próbaterhelése;
– 1858. december 2. A híd ünnepélyes átadása.

Megjegyzem, hogy a különböző forrásokban nem azonosak a dátumok, azonban az eltérés csak egy-két nap.

Csipkék a Tisza fodrai felett

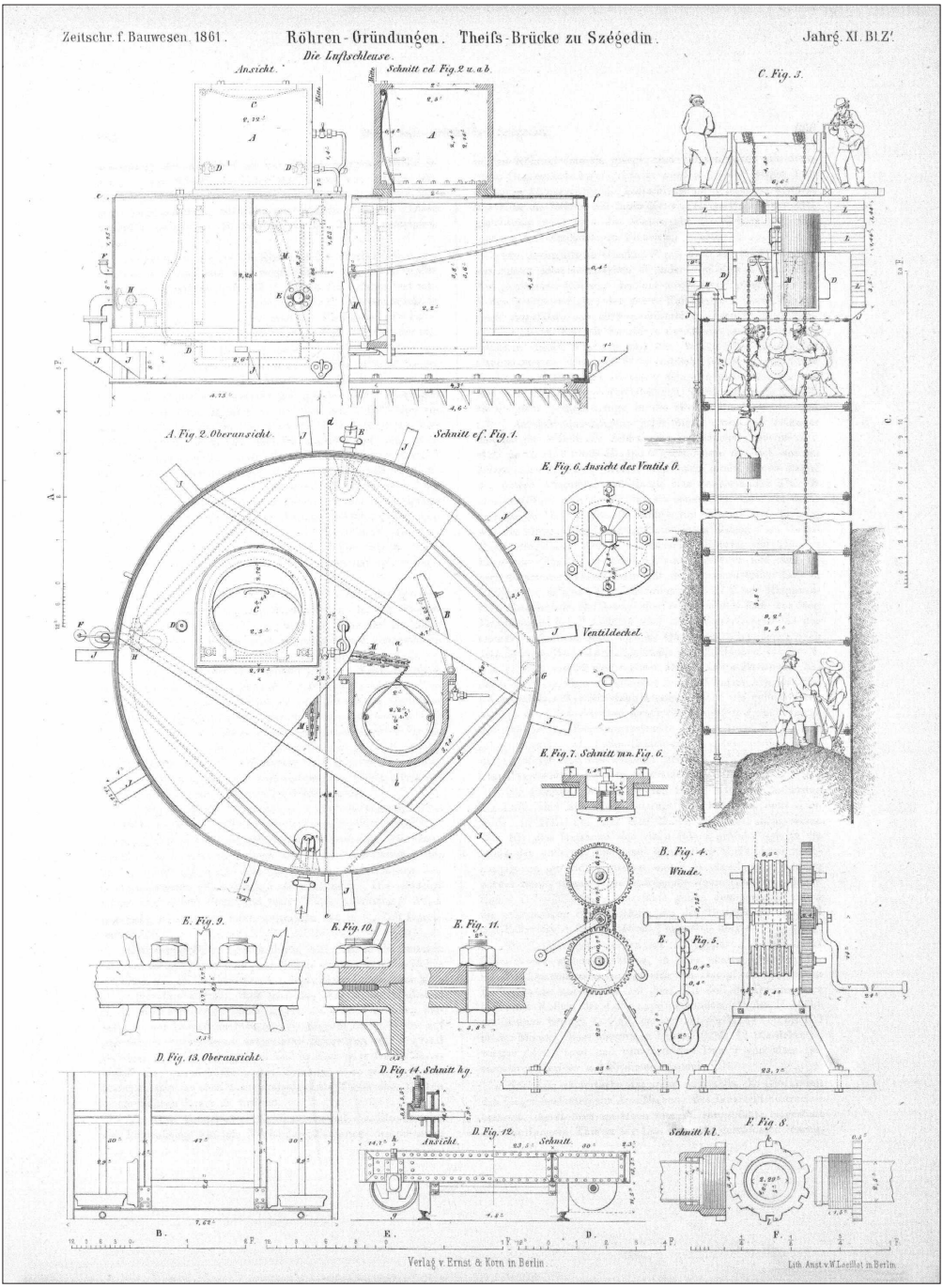
Ha szemügyre vesszük a korabeli képeket, a kecses híd meder fölötti része mintha a szőke folyó fodrait díszítő vascsipke lenne. El is bűvölte a szemlélőket. Tanúsítják ezt a hídról készített metszetek, fotók, a számos képeslap. Az 1396,85 láb hosszú hídnak (különböző forrásokban hol 439,50, hol 441,50 méterben adják meg) nyolc (egyenként, méterben, kikerekítve 41,40 méter) nyílása volt. A híd nyílása alatt két szomszédos alépítmény (azaz két pillér vagy egy hídfő és pillér, vagy – egynyílású hidaknál – a két hídfő) szembenéző oldalfala közötti távolságot értjük. A szép művű főtartó ívek felső öve (egyes forrásokban vonóvas) vízszintes, alsó öve (ív) pedig parabola alakú volt.

Minden nyílás 4 főtartó ívből állt. Keresztmetszetben az ívek tengelyei 5,53–7,23–5,53 láb távolságra voltak egymástól. Ezeket egymással keresztkötések és szélrácsrendszer fogta össze.



168 kép

A híd általános bemutatása a Zeitschrift für Bauwesen 1861-es számában, a Z rajzlap



169 kép

A híd keszonalapozása a Zeitschrift für Bauwesen 1861-es számában, a Z' rajzlap

Se hossz-, se kereszttartókat nem alkalmaztak. Ezek szerepét a mai szemmel hatalmas méretű, 8,70 méter hosszú és 24x36 cm keresztmetszetű talpfák látták el, amelyeket a főtartók felső öveihez csavaroztak. Rajtuk feküdt a járópalló, hordozták a korlátokat, melyekre még a távíróhuzalokat is kifeszítették.

Az egyes ívek rácsozata egyszeres és oszlopos kivitelezéssel készült. Középső részüket, a kis magasság miatt, tömören alakították ki. A parabola nyílása 130,68 láb, magassága pedig 16,33 láb, a magasság és hossz közötti arány, mellyel a parabola íveltségét jellemezni szokták, 1:8 volt. Egy parabolaív támaszköze a már említett nyúlványnak köszönhetően 131,9 lábnyi volt. Ha megszemléljük a híd egy ívét, megfigyelhetjük, hogy ezt a vízszintes oszlopok (melyek 6,5 láb távolságra voltak egymástól) 20 egyenlő részre osztották.

Kiszámították, hogy a hatalmas mennyiségű faanyag előteremtésére egy körülbelül tízholdnyi, 56–60 éves tölgyerdőt áldoztak fel. A vasúti síneket sínszegekkel rögzítették a talpfákhoz. A hidat, a tervezési feladatnak megfelelően, két vágányúra építették, ezek hossztengelyei között a távolság 12,74 láb, a híd hossztengelye és egy vágány hossztengelye között pedig 6,37 láb volt.

Az ívek felső, vízszintes öve megszakítás nélkül haladt végig mind a nyolc nyíláson, folytatólagos szerkezetet alakítva ki. A felső övet a pillér vasszerkezetével összeszegecselték, ezért a pillérhez képest nem végezhetett mozgásokat. A felszerkezet méretezésekor a tervező nem vette figyelembe a hőmérséklet által okozott tágulást, így a hídszerkezetben erős feszültségek keletkeztek.

Az „I" formájú rácsrudakat kovácsoltvasból készített lemezekből és idomvasakból szegecseléssel alakították ki. Akkoriban a szegecselés is újdonságnak számított, mert eleinte a vaselemek egymáshoz kötéséhez nem szegecselést, hanem csavarozást alkalmaztak. A vasanyagot Walesben gyártották, és a franciaországi Batignolles-ban, a Goüin-művekben dolgozták meg. Itt össze is állították az íveket, majd olyan darabokra szedték szét, amelyek felfértek a vasúti kocsikra. Azoknál a csatlakozásoknál, amelyeket a vasúti szállítás miatt szét kellett szerelni, mert másképpen nem fért volna a szerelvényre, ideiglenes csavarokat alkalmaztak. A hídalkatrészek hosszú európai vasúti utazás után érkeztek meg a szegedi Sina-udvarba, ahol újra összeállították és összeszegecselték őket. A hídba összesen 36.000 szegecset építettek. Az összeszerelt, 42 méteres ívek helyükre emelése a kor műszaki színvonalát figyelembe véve nagyon jó szervezést, a munkások kiváló együttműködését követelte meg. A kész íveket vízszintes helyzetben, három, síneken gördülő szerelőkocsin, a munkahídon vontatták végleges helyükre. Itt 7 daru segítségével emelték függőleges helyzetbe. Egy nyílás vasszerkezete (4 ív, keresztkötések, szélrács) összesen 271 936 fontot nyomott.

Mind a 32 ívgerenda mindössze négy hónap alatt került a helyére, és ezalatt nem szüneteltették sem a vasúti forgal-

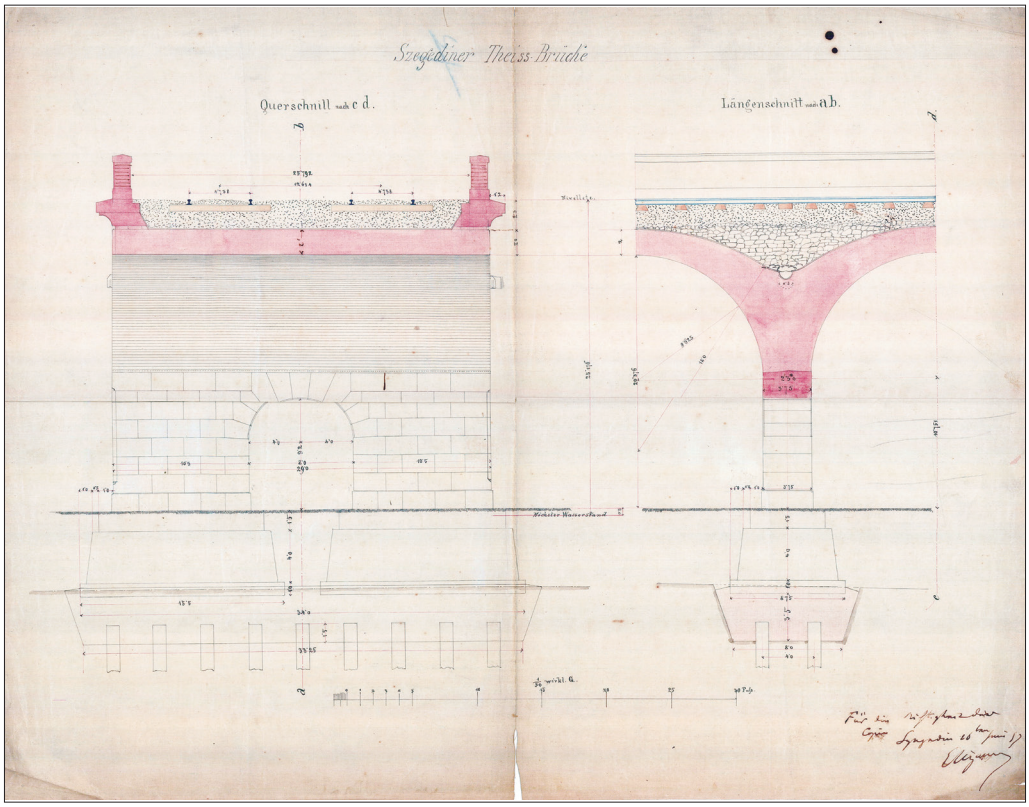
mat az ideiglenes hídon, sem a hajóforgalmat a Tiszán.

A híd alatt biztosítani kellett a 21 lábnyi (6,64 méter) szabad hajózási űrszelvényt.

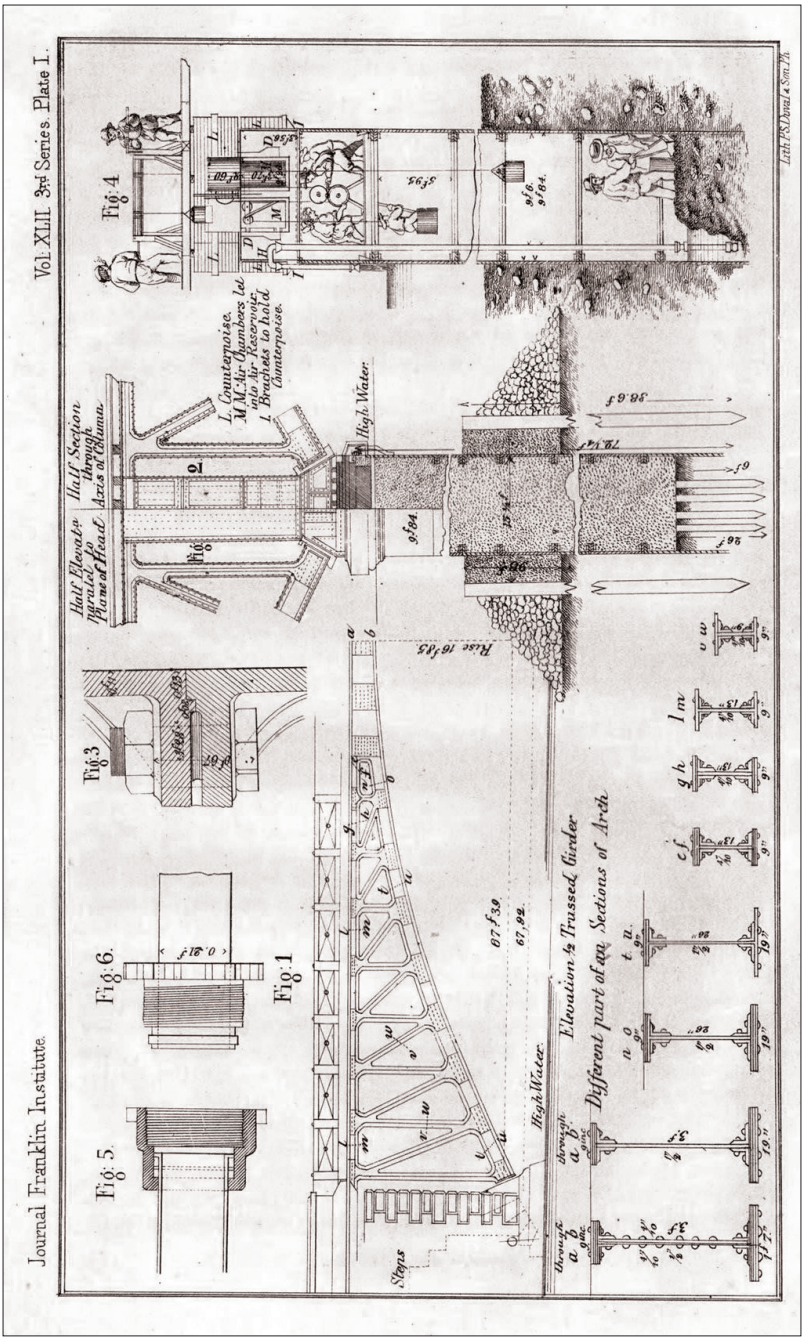
A HÍDFŐK ÉS A DÍSZES VIADUKT

A szegedi és a temesvári oldal hídfője nem azonos. Már az alapozásnál is eltérések mutatkoztak. A jobb parti (szegedi) hídfőnél a betonalapot 80, talajba vert cölöpre, a bal parti (temesvári) hídfőnél 120 cölöpre építették. A temesvári hídfő szárnyfallal csatlakozott a vasúti töltéshez, a szegedi hídfőhöz hétívű viadukt csatlakozott. Mindkét hídfőt terméskőből falazták, és hasított, valamint kváderkövekkel burkolták. A katonaság előírta robbanóaknák kialakítását a hídfőkben. Ezek vízszintesen és a híd tengelyére merőlegesen elhelyezett (mindegyik hídfőben kettő) öntöttvas hengerek voltak.

A hídfőkbe két-két, 50 mm átmérőjű és a végén csavarmenettel ellátott rúdvasakat építettek be: ezekhez horgonyozták a híd vasfelszerkezetének felső övét.



170. kép
A viadukt részlete



171. kép

A szegedi építését ábrázoló metszet a Journal Franklin Institute 1861-i számában (XLII. kötet, 3. sorozat, I. tábla)

A szegedi hídfőhöz csatlakozó viadukt egymagában is fenséges látvány volt. A híd hossztengelyével 83 fokot alkotott, és hét ívvel rendelkezett: hat körív 18 lábnyi (5,70 m) és egy laposabb ív 30 lábnyi (9,50 m) támaszközzel. A nagyobb ív alatt vezették át a Tisza jobb partján épült utat. A negyedik nyílás alatt iparvágány vezetett a Sina-udvarból a teherpályaudvarra. Az ívek alépítményei a talaj gyenge teherbírása miatt a talajba vert cölöpökön nyugodtak. A viadukt pilléreit fehér hasított kővel, az íveket pedig piros és fehér téglákkal burkolták. A viadukton a vasúti vágány kőágyazatra épült. Még arra is ügyeltek, hogy a viadukt és a hídfők téglából épített mellvédeinek külső oldalán téglából tetszetős mintázatot alakítsanak ki.

Jókai is alászállt

Külön érdekessége volt e hídnak az alépítménye. A 8 medernyílás kovácsoltvas ívei 7 pilléren és két hídfőn nyugodtak. A Tisza fenekét itt nagyon finom szemcséjű agyagos homok alkotja, ezért különleges alapozásra volt szükség. A tervező ezért a keszonos pilléralapozás mellett döntött, mely akkoriban forradalmian új megoldásnak számított. Minden egyes pillér két tömbből állt. Mindegyikük egy 9,54 láb (3 méter) átmérőjű, öntöttvas palásttal körülvett betonhenger volt. Először lesüllyesztették az öntöttvas hengereket, belsejükből kiemelték a földet, majd betonnal töltötték ki őket. A 20 méter magas pillérhengereket nem lehetett egyben legyártani és szállítani, ezért egy-egy pillért 11 darab 5,77 láb (1,82 méter) magas csőszegmensből szereltek össze. Egy szegmens 11 000 fontot nyomott (4990 kg). A szegmensmagasság megállapítását nemcsak a szállítás, hanem a gyártás is befolyásolta. A csődarabokat a skóciai Glasgow-ban öntötték, innen félkész állapotban vasúton (a kontinensre hajón) szállították Szegedre, ahol a Tisza partján, a híd építőtelepe mellett lévő, úgynevezett Sina-udvarban dolgozták meg, fúrták ki az összeillesztésekhez szükséges lyukakat. Két egymásra helyezett hengert 48 darab, 2 colos (50 mm) átmérőjű csavarral rögzítettek egymáshoz.

A pillércsöveket keszontechnikával süllyesztették a meder mélyére. A munkaállványon daruk és csörlők segítségével majdnem a felső peremig a vízbe süllyesztették az első szegmenst. Ráhelyezték a következőt, majd összecsavarozták őket. Újabb süllyesztés következett, a második szegmens felső pereméig, majd következett a többi csődarab. A lesüllyesztett keszon súlyánál fogva belemélyedt a folyófenék talajába. Ezt segítette az alsó szegmens talajra támaszkodó peremének kés formájú kialakítása is. Az utolsó szegmensre szerelték a légzsilipet, mellyel a külső és a keszon belsejében lévő légnyomáskülönbséget egyenlítették ki. Ennek nagyon szűk volt a mérete, benne csak összekuporodva fért el egy ember. A légzsilipbe két, egyenként 0,72 méter átmérőjű csövet építettek be. E csöveknek a tetején

egy-egy lefelé nyíló ajtó volt, palástjukon pedig a pillércső belseje felé nyíló oldalajtó. Miután a vascsövet és a kamrát összeszerelték, benne gőzkompresszorokkal 3 atmoszféra nyomású levegőt állítottak elő. Ezzel sikerült kiszorítaniuk a betörő vizet. Ezután két munkást eresztettek le a keszon aljára, akik nekiláttak a föld kiásásához. A kitermelt földet vödrökkel emelték ki. A vödröket még a légnyomásos térben 4 munkás kézi hajtású csörlővel mozgatta: egyik vödör fölfelé, a másik lefelé mozgott, mint a kétvedres kerekes kutaknál. A kiásott anyaggal telt vödröket átrakták a zsilipkamrába, ahonnan aztán elszállították és kiürítették. Egy csőnél 9 ember dolgozott. A keszonban dolgozók nagyon nehéz munkakörülmények között végezték tevékenységüket: nagy volt a meleg, mely elérte a 60 Celsius-fokot és a páratartalom is nagyon magas volt. A munkahely ebből a szempontból akár egy gőzfürdőnek is megfelelt volna. Akkortájt még nem volt villanyvilágítás: az olajmécses belélegzett füstje, korma néha napokig nem takarodott ki a munkások légzőszerveiből. A légnyomás miatt a légzés is sokkal sebesebb volt. Mintha erőltetett tempóban meneteltek volna. Természetesen fellépett a keszonbetegség is, hisz az alkalmazott technológia akkor még gyerekcipőben járt, és még nem ismerték jól a szervezetre gyakorolt negatív hatásait, valamint a megelőzés módozatait. Egy-egy munkás egy órát tartózkodhatott a keszonban. Ezalatt 5 vödör földet termelt ki. A keszonban a műszak 6 órát tartott, utána 6 óra pihenés következett.

A föld kitermelése és a cső előírt lesüllyesztése után a keszon alján lévő talajt 15 cm átmérőjű fenyőcölöpök leverésével tömörítették. Mindegyik csőben 12 cölöpöt vertek le 4–6 méter mélységre. A munkát egy 20 mázsás (1000 kilogrammos) kos végezte, melyet 6 méter magasságból ejtettek a cölöp fejére. Egy cölöp leverése 40 órát tartott. A cölöpök leverése előtt a légpumpát kikapcsolták, ezért a víz újra behatolt a keszonba. A vízre eresztették a verőkosokat tartó szerkezetet majd leverték mind a tizenkét cölöpöt. Újra működésbe hozták a légszivattyúkat, a vizet kinyomták a csőből, és a munkások, immár az újra víztelenített csőben, a keszon fenekén lefűrészelhették a kiálló cölöpfejeket. Ezután kézileg 2 ½–3 láb cementhabarcsréteget simítottak el a keszon alján. Most már következhetett a cső betonnal való kitöltése. A betont szintén a Sina-udvarban készítették egy 12 láb hosszú, 4 láb átmérőjű lejtősen elhelyezett fahengerben, amelyet gőzgép forgatott 15–20 percenkénti fordulatszámmal. Az anyagot a magasabb végén adagolták, a kész betont az alacsonyabban fekvő végén ürítették.

A keszonokban algyői munkások dolgoztak. Habár a keszontechnika világszerte is újdonságnak számított, és Magyarországon itt alkalmazták először a légnyomásos rendszert, a jó munkaszervezésnek köszönhetően nem történt munkabaleset. Az algyői munkásokkal annyira meg volt elégedve a cég, hogy több országban végzett munkálataihoz is szerződtette őket. A szerencsétlen emberek mentek, dolgoztak örömmel, hogy

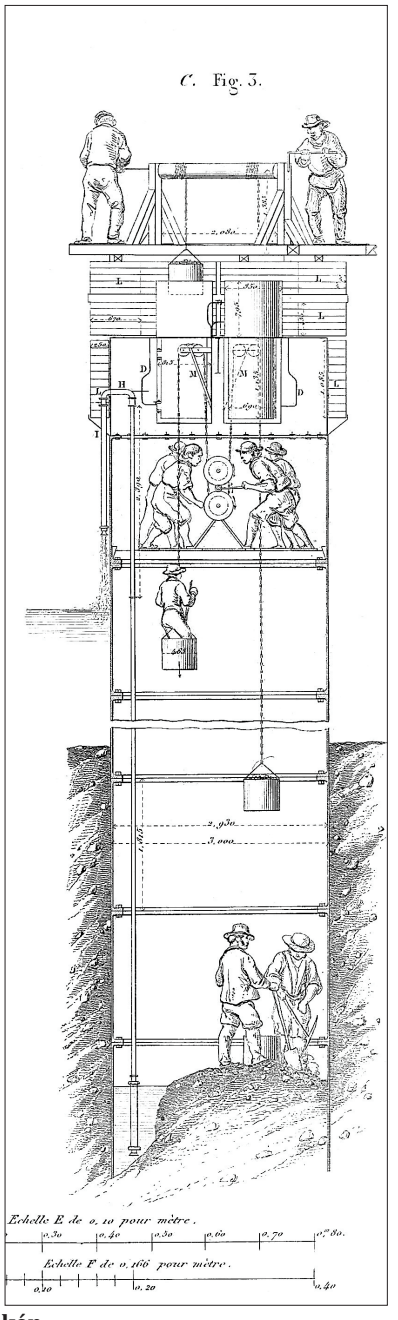
családjuk számára összekuporgassák a kicsit jobb élethez szükséges pénzt, nem törődve azzal, hogy a nehéz munkakörülmények életüket rövidítették, hisz már akkor is igaz volt, hogy (József Attilát parafrazálva) élhettél Párizsban vagy Szatymazon, a (nagy)tőkéseké (volt) a haszon.

A hídépítést a kor több jeles személyisége tekintette meg. Egyikük volt Jókai Mór, aki minden műszaki újdonságot személyesen szeretett volna szemügyre venni. Nemcsak az épülő traverzeken sétált végig, hanem leszállt a keszon aljára is, és személyesen megtapasztalta a nehéz és veszélyes munkakörülményeket, az algyői parasztokból lett keszonmunkások áldozatkészségét, rátermettségét.

A henger alakú öntöttvas pillérek felső részére kovácsoltvasból készített négyzet keresztmetszetű zárelemek kerültek. Ezekre támaszkodtak az íves tartók. Egy-egy zárelemet 72 darab 2 colos (50 mm) csavarral rögzítettek a csőelemhez. A zárelemeket már nem töltötték ki betonnal. Egy pillért két oszlop alkotott. Ezeket szegecselt távtartóelem kapcsolta össze. A pilléroszlopok középpontjai között lévő távolság 4 méter volt.

Hét pillért építettek összesen 14 oszloppal. Az utolsó pillér két oszlopánál már nem volt szükség keszonozásra, mert itt már nem tört fel a víz. Szárazon készült.

A pilléreket az elébük épült fa jégtörők óvták a Tiszán leúszó jégtáblák romboló hatásától. A pillérek s ezáltal a híd életét drasztikusan megrövidítő alámosások meggátolása céljából a pillérek körül kőrakatokat készítettek.



172. kép

Munka a keszonban. A tervező eredeti rajza alapján (kivágat Cézanne cikkéből, Annnales de ponts et chaussées, Pl. 156)



173. kép
Pihenő kubikos Vásárhelyi Pálnak a szegedi főtéren magasodó szobrán. A nehéz földmunkát ők végezték

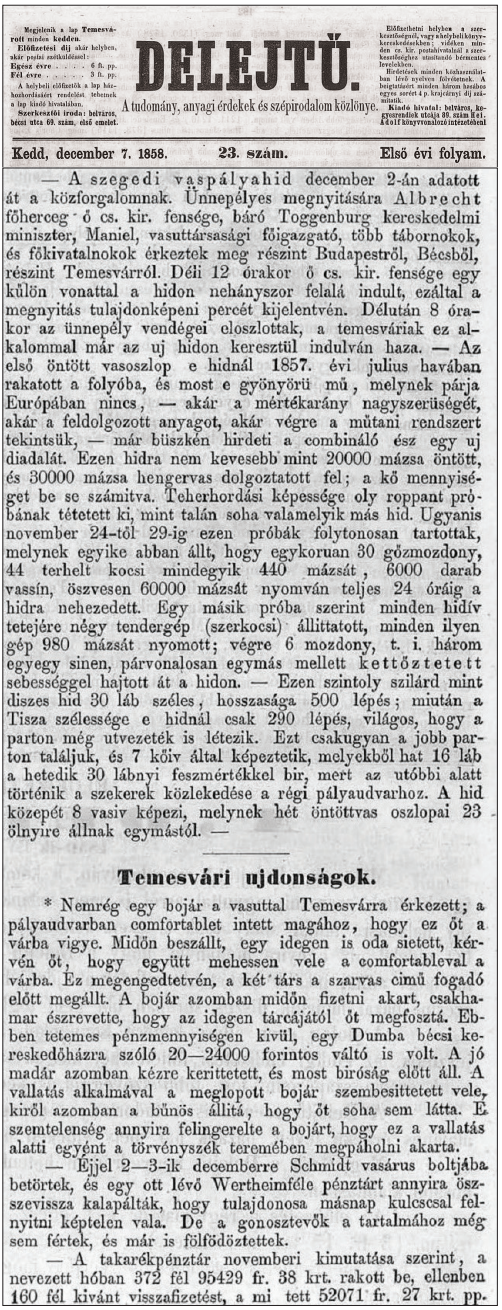
„Szintoly szilárd, mint diszes"

A tervező és az építők, valamint természetesen a megrendelő is nagy érdeklődéssel várta azt a pillanatot, amikor eldől: jó volt-e a terv, minőségi munkát végeztek-e a kivitelezők, azaz tartani fog-e a híd. Már akkortájt is létezett anyagvizsgálat, és a fém alkatrészek minőségét, a kőanyag összetételét és milyenségét is vizsgálták. Hátravolt azonban a nagy próba, a híd viselkedése, amikor majd terhet kell vállára vennie. Végre megérkezett a nagy pillanat, és 1858. november 24-én (más források szerint már 23-án) megkezdődtek a híd teherbírási próbái. A hidat mind statikus, mind dinamikus terhelésnek is alávetették, és mérték a szerkezet alakváltozásait (a lehajlásokat). A Temesváron született nagynevű történésznek, Pesty Frigyesnek a Bega-parti városban megjelenő lapja, a Delejtű 1858. december 7-i száma részletesen közli a különböző próbákat, melyeket modern Herkulesként hidunknak teljesítenie kellett: „Teherhordási képessége oly roppant próbának tétetett ki, mint talán soha valamelyik másik hid. Ugyanis november 24-től 29-ig ezen próbák folytonosan tartottak, melynek egyike abban állt, hogy egykoruan 30 gőzmozdony, 44 terhelt kocsi mindegyik 440 mázsát, 6000 darab vassín, összvesen 60 000 mázsát nyomván teljes 24 óráig a hidra nehezedett. Egy másik próba szerint minden hidív tetejére négy tendergép (szerkocsi) állittatott, minden ilyen gép 980 mázsát nyomott; végre 6 mozdony, t. i. három egyegy sinen, párvonalosan egymás mel-

lett kettőztetett sebességgel hajtott át a hidon. – Ezen szintoly szilárd mint diszes hid 30 láb széles, hosszasága 500 lépés...” – írta a Delejtű, Temesvár első magyar lapja.

A zárszöget beleilleszteni méltóztatott

A híd átadásáról a Delejtű említett száma a következőképpen tudósított: „A szegedi vaspályahíd december 2-án adatott át a közforgalomnak. Ünnepélyes megnyitására Albrecht főherceg ő cs. kir. Fensége, báró Toggenburg kereskedelmi miniszter, Maniel, a vasuttársasági igazgató, több tábornokok, és főhivatalnokok érkeztek meg részint Budapestről, Bécsből, részint Temesvárról. Déli 12 órakor ő cs. kir. fensége egy külön vonattal a hidon nehányszor felalá indult, ezáltal a megnyitás tulajdonképeni percét kijelentvén. Délután 8 órakor az ünnepély vendégei eloszlottak, a temesváriak ez alkalommal már az uj hidon keresztül indulván haza. – Az első öntött vasoszlop e hidnál 1857. évi julius havában rakatott a folyóba, és most e gyönyörű mű, melynek párja Európában nincs, – akár a mértékarány nagyszerüségét, akár a feldolgozott anyagot, akár végre a műtani rendszert tekintsük, – már büszkén hirdeti a combináló ész egy uj diadalát. Ezen hidra nem kevesebb mint 20 000 mázsa öntött, és 30 000 mázsa hengervas dolgoztatott fel; a kő menynyiséget be sem számitva. Teherhordási képessége oly roppant próbának tétetett ki, mint talán soha valamelyik más hid.”
A Budapesti Hírlap 1858. december 4-i számából megtudjuk, hogy az ország kormányzójának, Albrecht von Habsburg főhercegnek (1817–1895; a birodalom egyik leggazdagabb földesura volt, az abszolutizmus híve, a liberalizmus ellenzője. 1851 és 1860 között viselte a „Magyarország főkormányzója” címet. E minőségben helyettesítette az uralkodót számos magyarországi rendezvényen) kíséretében volt Toggenburg kereskedelmi miniszteren kívül Csorich báró, Haller gróf, Alemann báró altábornagy, Kriegsam és Protmann udvari tanácsosok, Pergen gróf és Tondon báró cs. kir. közigazgatási tanácsosok, Maniel főigazgató, valamint az OÁV több hivatalnoka. A kiválóságokból álló társaság 6 órakor indult Pestről és 11 óra tájban érkezett meg Szegedre. A levert szabadságharc után mesterségesen kreált és még két évig fungáló úgynevezett Szerb Vajdaság és Temesi Bánság koronatartományból (mely 1860-ban visszakerült a magyar anyaországhoz) „a kormányzó akadályoztatva lévén, annak adlatusa Siegenthal altbgy [altábornagy] néhány katonai és polgári tekintélylyel már megérkezett, hogy ezen ünnepélyen szintén jelen legyen.”
A nagy hatalmú delegáció előtt a szegedi pályaudvarnál a 4. és 8. vadászzászlóalj tisztelgett, és jelen voltak a helyi hatóságok képviselői. Az állomásról a vendégek azonnal a felavatandó hídhoz mentek, „mely legelőször lőn megszemlélve; ezután Ő császári Fensége a zárszöget méltóztatott abba beleilleszteni, s miután végpróbául ugyanakkor 4 mozdony robogott át a hídon, akadály nélkül végbe ment a különvonattal a megnyitás, melyet a nagyszámban egybegyült lakosság élénk érdekkel kisért”. Kora délután következett az ilyenkor szokásos evé-



Megjelenik a lap Temesvárott minden kedden.
Előfizetési díj akár helyben, akár postai szétküldéssel:
Egész évre . . . . . 6 fl. pp.
Fél évre . . . . . 3 fl. pp.
A helybeli előfizetők a lap házhonhordásáért rendelést tehetnek a lap kiadó hivatalában.
Szerkesztői iroda: belváros, bécsi utca 69. szám, első emelet.

DELEJTŰ.

A tudomány, anyagi érdekek és szépirodalom közlönye.

Előfizethetni helyben a szerkesztőségnél, vagy kölyhelyi könyvkereskedésekben; vidéken minden cs. kir. postahivatalnál a szerkesztőséghez utasitandó bérmentes levelekben.
Hirdetések minden közhasználatban lévő nyelven fölvétetnek. A beigtatásért minden három hasábos egyes sorért 4 p. krjczárnyi díj számittatik.
Kiadó hivatal: belváros, kegyesrendiek utcája 89. szám I-el. A tolf könyvvonalozó intézetében.

Kedd, december 7. 1858. 23. szám. Első évi folyam.

— A szegedi vaspályahid december 2-án adatott át a közforgalomnak. Ünnepélyes megnyitására Albrecht főherceg ő cs. kir. fensége, báró Toggenburg kereskedelmi miniszter, Maniel, vasuttársasági főigazgató, több tábornokok, és főkivatalnokok érkeztek meg részint Budapestről, Bécsből, részint Temesvárról. Déli 12 órakor ő cs. kir. fensége egy külön vonattal a hidon néhányszor felalá indult, ezáltal a megnyitás tulajdonképeni percét kijelentvén. Délután 8 órakor az ünnepély vendégei eloszlottak, a temesváriak ez alkalommal már az uj hidon keresztül indulván haza. — Az első öntött vasoszlop e hidnál 1857. évi julius havában rakatott a folyóba, és most e gyönyörü mű, melynek párja Európában nincs, — akár a mértékarány nagyszerüségét, akár a feldolgozott anyagot, akár végre a műtani rendszert tekintsük, — már büszkén hirdeti a combináló ész egy uj diadalát. Ezen hidra nem kevesebb mint 20000 mázsa öntött, és 30000 mázsa hengervas dolgoztatott fel; a kő mennyiséget be se számitva. Teherhordási képessége oly roppant próbának tétetett ki, mint talán soha valamelyik más hid. Ugyanis november 24-től 29-ig ezen próbák folytonosan tartottak, melynek egyike abban állt, hogy egykoruan 30 gőzmozdony, 44 terhelt kocsi mindegyik 440 mázsát, 6000 darab vassín, összesen 60000 mázsát nyomván teljes 24 óráig a hidra nehezedett. Egy másik próba szerint minden hidív tetejére négy tendergép (szerkocsi) állittatott, minden ilyen gép 980 mázsát nyomott; végre 6 mozdony, t. i. három egyegy sinen, párvonalosan egymás mellett kettőztetett sebességgel hajtott át a hidon. — Ezen szintoly szilárd mint diszes hid 30 láb széles, hosszasága 500 lépés; miután a Tisza szélessége e hidnál csak 290 lépés, világos, hogy a parton még utvezeték is létezik. Ezt csakugyan a jobb parton találjuk, és 7 kőiv által képeztetik, melyekből hat 16 láb a hetedik 30 lábnyi feszmértékkel bir, mert az utóbbi alatt történik a szekerek közlekedése a régi pályaudvarhoz. A hid közepét 8 vasiv képezi, melynek hét öntöttvas oszlopai 23 ölnyire állnak egymástól. —

Temesvári ujdonságok.

* Nemrég egy bojár a vasuttal Temesvárra érkezett; a pályaudvarban comfortablet intett magához, hogy ez őt a várba vigye. Midőn beszállt, egy idegen is oda sietett, kérvén őt, hogy együtt mehessen vele a comfortableval a várba. Ez megengedtetvén, a két társ a szarvas cimü fogadó előtt megállt. A bojár azomban midőn fizetni akart, csakhamar észrevette, hogy az idegen tárcájától őt megfosztá. Ebben tetemes pénzmennyiségen kivül, egy Dumba bécsi kereskedőházra szóló 20—24000 forintos váltó is volt. A jó madár azomban kézre kerittetett, és most biróság előtt áll. A vallatás alkalmával a meglopott bojár szembesittetett vele, kiről azomban a bűnös állitá, hogy őt soha sem látta. E szemtelenség annyira felingerelte a bojárt, hogy ez a vallatás alatti egyént a törvényszék teremében megpáholni akarta.

— Éjjel 2—3-ik decemberre Schmidt vasárus boltjába betörtek, és egy ott lévő Wertheimféle pénztárt annyira összeszivissza kalapálták, hogy tulajdonosa másnap kulcscsal felnyitni képtelen vala. De a gonosztevők a tartalmához még sem fértek, és már is földöztettek.

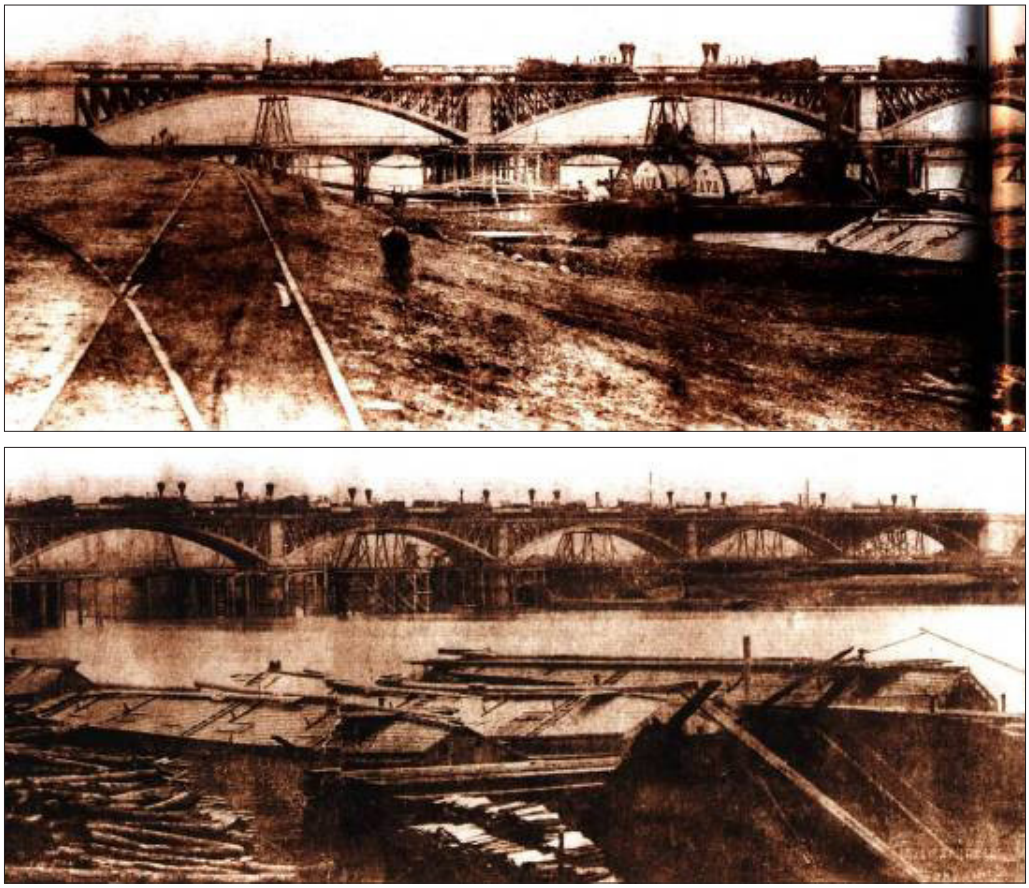
— A takarékpénztár novemberi kimutatása szerint, a nevezett hóban 372 fél 95429 fr. 38 krt. rakott be, ellenben 160 fél kivánt visszafizetést, a mi tett 52071 fr. 27 krt. pp.

174. kép

A Delejtű fejléce és tudósítása a szegedi híd átadásáról, valamint egy Temesvárra látogató bojár kirablásáról

szet-ivászat: „2 órakor a pályaudvarban az államvasúttársulat által rendezett nagy lakoma tartatott, melynél annak nevében Pergen igazgatósági tanácsos Császár Ő Felsége és az egész felséges Császári Ház jólétéért toasztot mondott, melyre Főherczeg Főkormányzó Úr Ő császári Fensége a befejezett vállalat mint az ország egyik legfontosabb eszközének áldásdus jövője iránti szivélyes óhajjal felelt." A díszes társaság 3 órakor különvonattal visszautazott Pestre.

A nagy eseményről majdnem minden újság tudósított, például a Hírmondó: „A szegedi vasúti híd már egészen elkészült, s december 2-dika óta, amidőn délben ünnepélyesen megnyittatott, mindennap hátán szállítja át a Temesvárra menő s onnan jövő vasúti vonatokat. Mielőtt rendes használatba vették, olyan próbát tettek vele, hogy 30 mozdonyt, 40 vasúti szekeret földdel megrakva, mintegy 6000 db vassínt, s így összesen közel 66 ezer mázsa terhet raktak rá hosszában, s rajta hagyták 24 óráig, mely idő alatt a szörnyű teher olyan parányi hajlást okozott, mely 2-3 cérnaszál vastagságánál alig tesz többet, s éppen semmibe sem vehető." (Hírmondó, 1858. dec. 14., idézi Áy, 2007).



175. kép

Korabeli panorámafotó a híd próbaterheléséről. Fent: szegedi part, lent bánáti part. Egy időben 30 mozdony állt a hídon. Többük után sínekkel megrakott teherkocsit is kapcsoltak. Így a híd minden méterére 8 tonna/méter tömegnyi súly jutott. A szép vascsipkék alatt még látható az ideiglenes fahíd és az állványok egy része. A hídon a vasúttársaság mozdonyainak legtöbb típusát fellelhetjük, többek között a Magyarországon szolgálatot teljesítő első mozdonyokat, amelyeket a belga Cockerill gyártól vásároltak. A kép ebből a szempontból is különös dokumentumértékkel bír.

Fotográfiák a híd építéséről

A szegedi Tisza-híd építésének főbb mozzanatait a város első fényképészének, Rohrbach Antalnak (németesen Anton Rohrbach) köszönhetjük, és természetesen Ernest Cézanne főmérnöknek. Minden bizonnyal Jacques Maniel vezérigazgató, aki a vállalat munkálatairól lelkiismeretesen küldött tájékoztatókat volt alma materébe, az École des Ponts et Chaussées-be (később került be a névbe a „National" jelző), is rábólintott a munkálatok megörökítésére és dokumentálására.

Ne feledjük, hogy a fotográfia még gyermekkorát élte, még nagyon kevés volt a szakember. Szegeden is csak a gyógyszerész Rohrbach Antal (1825–1889) értett a „fényíráshoz", aki amatőrként készített ma féltett dokumentumértékű felvételeket (Jancsó, 2016).

A fényképezéshez akkoriban hatalmas ládában kellett cipelni a nagy méretű felszerelést. A celluloidfilmet sem találták még fel, ezért a fényérzékeny réteget üveglapra vitték fel, melyet aztán előhívtak és fixáltak. Az üveglapokról készültek a papírképek: a fényérzékeny réteggel bevont papírlapot ráhelyezték a negatív képet tartalmazó üveglapra, melyet megvilágítottak. Ezután a lapot ezüstnitrátot tartalmazó előhívóba merítették. A kép lassan megjelent a fehér lapon. Ecetes vízzel való öblítés után a fixálótálba került a papírlap, majd tiszta vízben áztatták, hogy véletlenül se maradjon valamilyen vegyszerkomponens, mely időben, nedves környezetben tovább „dolgozott" volna a papírképen. Már csak a szárítás és a papír körülvágása maradt hátra.

Cézanne tehát a szegedi patikust kereste fel ajánlatával. Neki köszönhetjük, hogy a szegedi vasúti híd építését fényképeken is megörökítették.

Cézanne és Maniel megbízásából a sorozatról Rohrbach több másolatot készített. Érdekességként: a ma Movares tulajdonában lévő sorozat Ernest Cézanne mappájából (a borítón E. C. monogram utal erre) származik. Ez került Széchenyi Istvánhoz, majd nyoma veszett. A Movares cég jogelődje egy bécsi antikváriumban fedezte fel és vásárolta meg. A képsorozat megvan a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, az École Nationale des Ponts et Chaussées és a Movares Consultans and Engineers cég európai kirendeltsége (utrechti székhelyének) gyűjteményében. A következőkben segítségükkel illusztrálom a híd építésének különböző mozzanatait. A Movares cég mappájában három képpel több van (Áy, 2009, p. 75. lent és fent, p. 76. fent), de ezek nem a legjobb minőségűek. Lehet, hogy ezért nem küldték el őket az ÉPC-ba. Az itt közölt fotók lelőhelye (Source): École nationale des ponts et chaussées, PH 27 A.1–PH 27 A. 12.

A fényképeket nagyobb méretű kartonlapokra ragasztották (az ENPC albumában lévő lapok méretei: 44,5 x 65,0 cm), melyekre rákerült a leltári szám, valamint a kép alatt a magyarázó szöveg, melynek első sora a fényképsorozat címét jelöli, azaz: „Construction du pont sur la Theiss à Szegedin." Magyarul: „Szegeden, a Tisza fölötti híd építése", majd következik a felvétel dátuma és az ábrázolás leírása. A következőkben helytakarékosság céljából csak a fotók láthatóak, a papírkeretet levágtuk. A képek alatt (elhagyva a sorozatcímet) megadom az eredeti francia nyelvű magyarázatot, valamint a francia szöveg magyar fordítását is.



176. kép

Egy teljes, kartonra ragasztott fényképlap képe



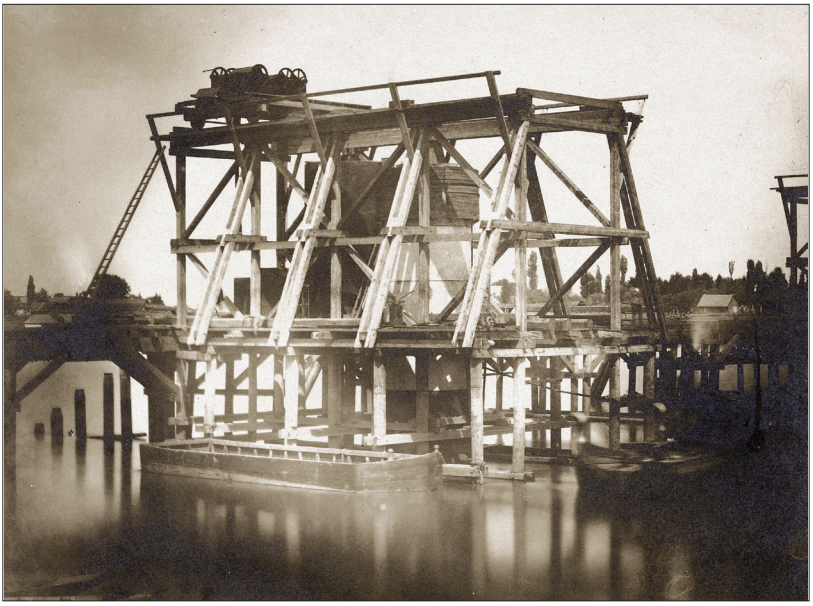
177. kép

Minden lap alatt nyomtatott felirat igazít el. Az első sor a fényképsorozat címe, azaz: Construction du pont sur la Theiss à Szegedin. Magyarul: Szegeden, a Tisza fölötti híd építése. Ezt követi a dátum, majd a felvételen láthatók rövid leírása



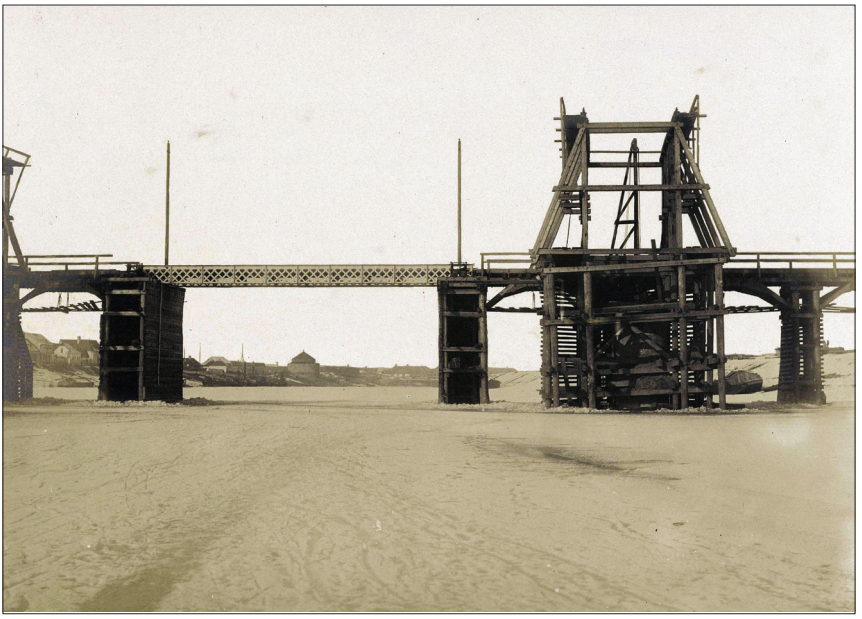
178. kép

Etat des traveaux le 9. Juillet 1857. Vue de face de l'échafodage de la premiere pile.
A munkálatok 1857. június 9-i állapota. Az első mederpillér állványzatának elölnézete



179. kép

Etat des traveaux le 11. Juillet 1857. Pose du premier tuyau et de la clo[c]he pneumatique.
A munkálatok 1857. július 11-i állapota. Az első csőelem és a pneumatikus harang elhelyezése



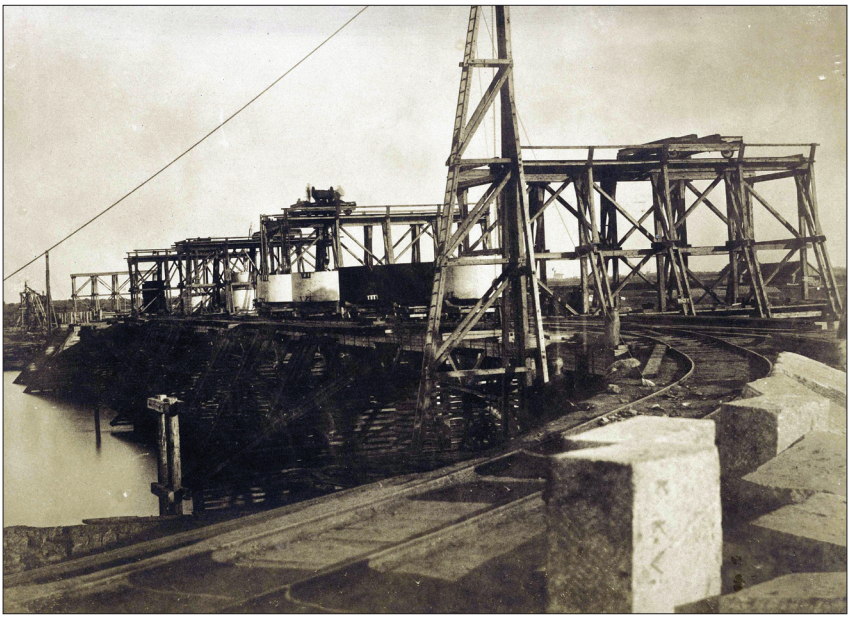
180. kép

Etat des traveaux le 20. Fevrier 1858. Élévation de la travée mobile.
A munkálatok 1858. február 20-i állapota. A mozgatható tartó beemelése

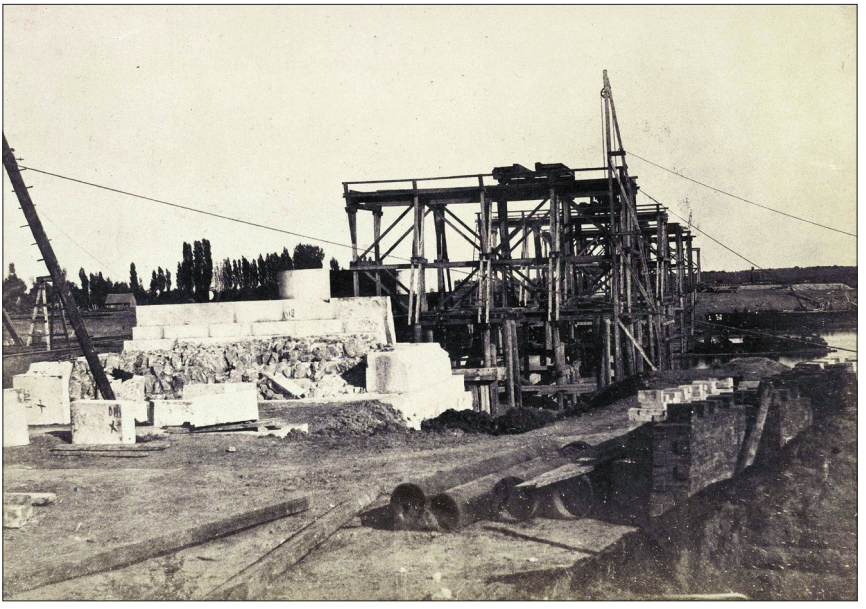


181. kép

Etat des traveaux le 13. Juillet 1857. Echafaudage de la premiere pile.
A munkálatok 1857. július13-i állapota. Az első mederpillér állványzata



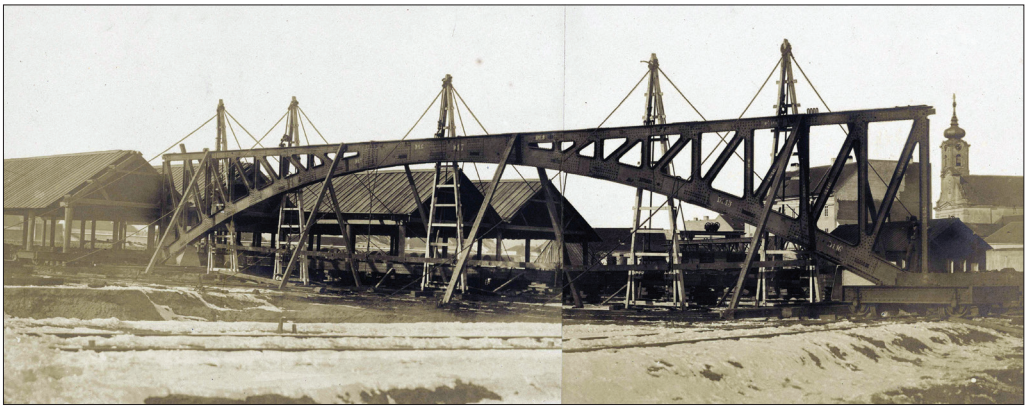
182. kép
État des traveaux le 4. Octobre 1857. Vue totale du pont.
A munkálatok 1857. október 4-i állapota. A híd teljes nézete



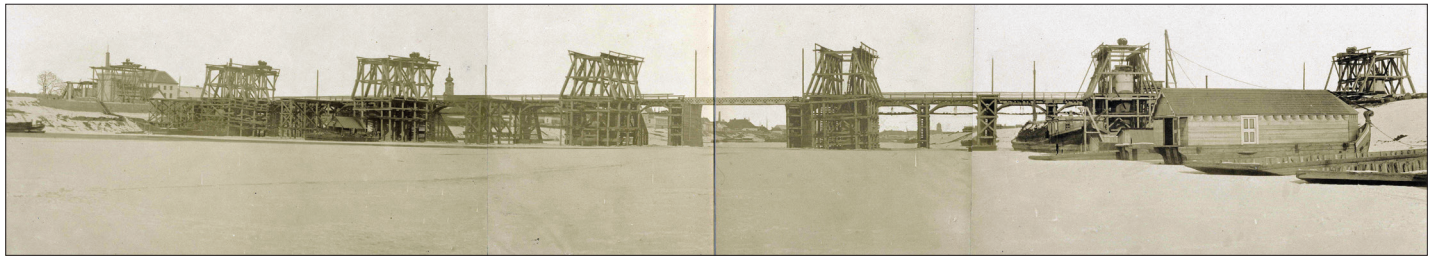
183. kép
État des traveaux le 20. Octobre 1857. Fondation de la culée droite.
A munkálatok 1857. október 20-i állapota. A jobb parti hídfő alapozása



184. kép
État des traveaux le 26. Septembre 1857. Baraques pour les arcs et chantier pour la taille des pierres au Sinahof.
A munkálatok 1857. szeptember 26-i állapota. Sina-udvar. Barakkok az ívek részére és a kváderkövek faragásának telepe.

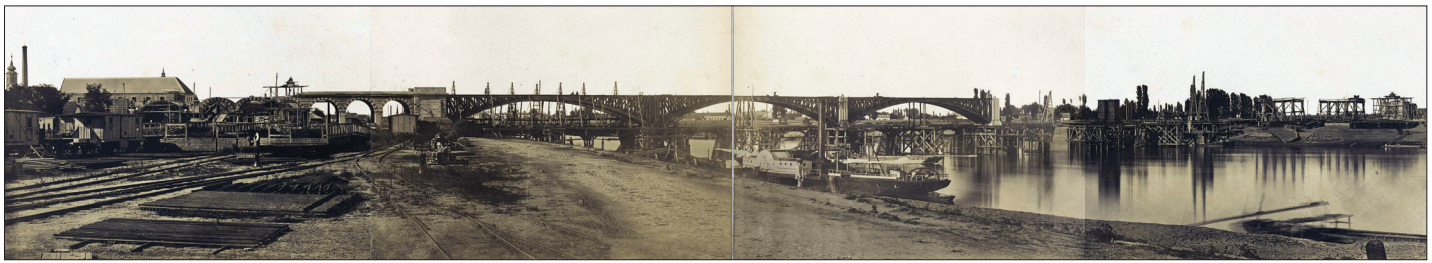


185. kép
État des traveaux le 22. Fevrier 1858. Vue générale d'un arc monté au Sinahof.
A munkálatok 1858. február 2-i állapota. Egy, a Sina-udvarban felállított ív általános nézete



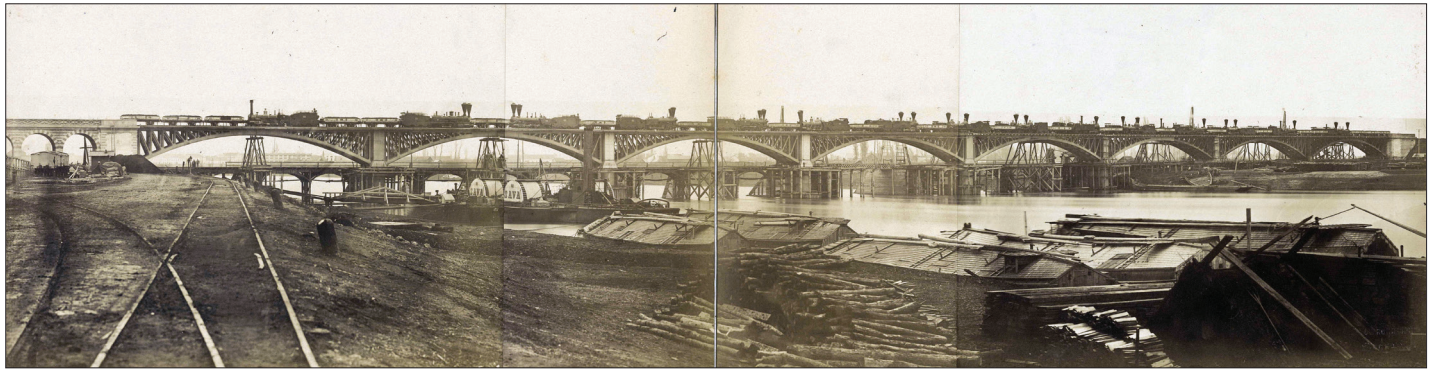
186. kép

État des traveaux le 19. Fevrier 1858. Panorama du pont.
A munkálatok 1858. február 19-i állapota. A híd látképe



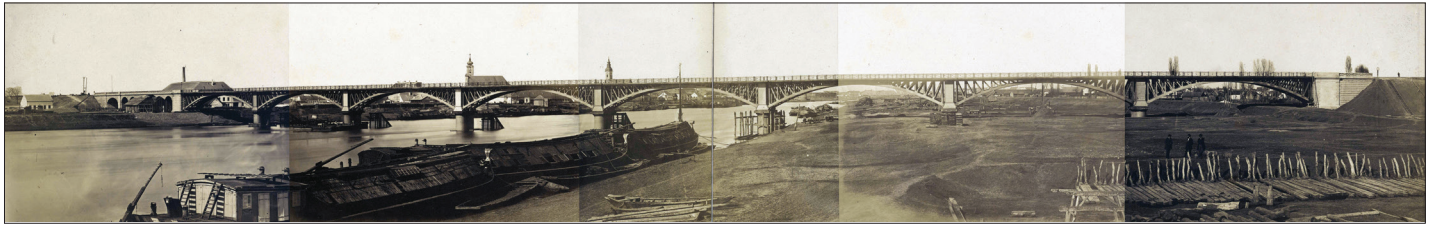
187. kép

État des traveaux le 26. Juin 1858. Vue de la situation des traveaux.
A munkálatok 1858. június 26-i állapota. A munkálatok állásának képe



188. kép

État des traveaux le 27. Novembre 1858. Vue du pont de la Theiss sous la charge d'épreuve.
A munkálatok 1858. november 27-i állapota. A Tisza-híd nézete a próbaterhelés alatt



189. kép

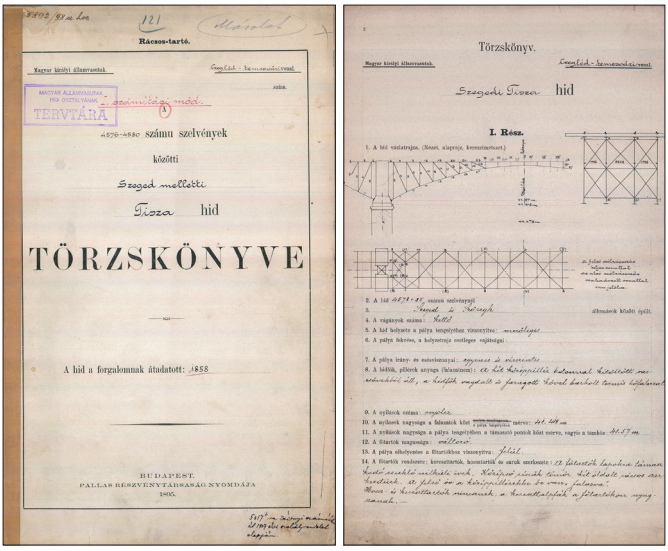
État des traveaux le 5 Mars 1859. Panorama du pont achevé.
A munkálatok 1859. március 5-i állapota. A kész híd látképe



190. kép

Az előbbi képről készült metszet a Hazánk és a külföld hetilapban. Előtérben kikötött bőgős hajók a híd bánáti oldalán, a hídon vonat halad Temesvár irányába

Rohrbach Antal munkájával nagyon elégedettek voltak az OÁV vezetői, és őt kérték fel az oravica–aninai vasútépítés dokumentálására (lásd Jancsó, 2016). Az amatőr fényképészt Ernest Cézanne magával vitte Oroszországba, ahol öt hónapot töltött, és a Szentpétervár–Varsó vasútvonal, valamint a balti-tengeri kikötőkhöz vezető szárnyvonalainak (Riga és a porosz Königsberg) építkezéséről készített fényképeket. Vérbeli fotográfusként számos fotográfiát készített a vasút mentén elhelyezkedő városokról, falvakról és magáról a vaspálya által átszelt tájról. A fennmaradt fotográfiák nagybecsű darabjai a múzeumoknak.


Rácsos-tartó.

Magyar királyi államvasutak

Szeged – Somosvölgyi vonal

szám.

MAGYAR ÁLLAMVASUTAK MÉR OSZTÁLYÁNAK TERVTÁRA

4576–4580 számú szelvények

közötti

Szeged melletti

Tisza híd

TÖRZSKÖNYVE

A híd a forgalomnak átadatott: 1858

BUDAPEST.
PALLAS RÉSZVÉNYTÁRSASÁG NYOMDÁJA
1905.

Törzskönyv.

Magyar királyi államvasutak

Szeged – Somosvölgyi vonal

Szegedi Tisza híd

I. Rész.

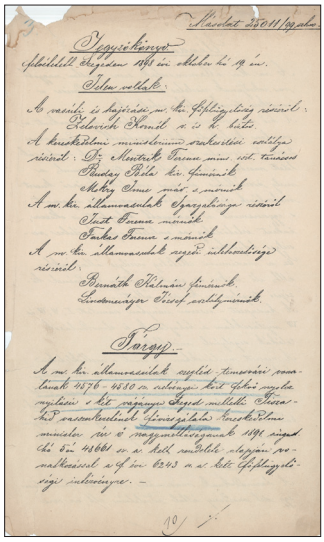
191. kép

A híd törzskönyvének címlapja és első oldala

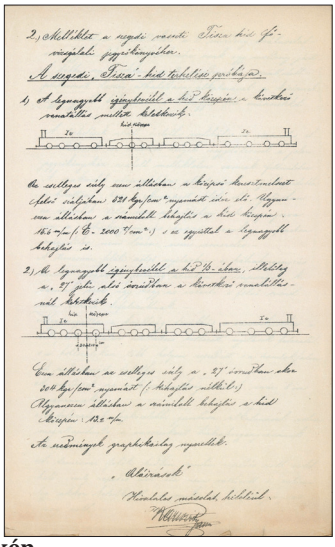
A híd fővizsgálata 1898-ban

A Magyar Államvasutak 1891-ben államosította az OMÁV vonalát, ezentúl tehát a hídért is a MÁV felelt. A megnövekedett forgalom, az eltelt idő és a mozdonyok, vasúti kocsik súlyának növekedése miatt a MÁV 1898-ban elrendelte a híd fővizsgálatát, melyet az év októberében meg is tartottak. A híd 36 000 szegecse közül lazulás miatt 40 év után csak 19-et kellett kicserélni! Az építők kifogástalan munkát végeztek. A temesvári oldalon a lehorgonyzást idővel megszüntették, ebbe az irányba a felszerkezet szabadon mozdulhatott el, viszont a szegedi hídfőnél repedéseket észleltek. Ezeket a hőingadozásra válaszoló felszerkezet okozta. A fővizsgálatkor a hidat többféle terhelésnek is alávetették, és mérték a létrejött deformációkat.

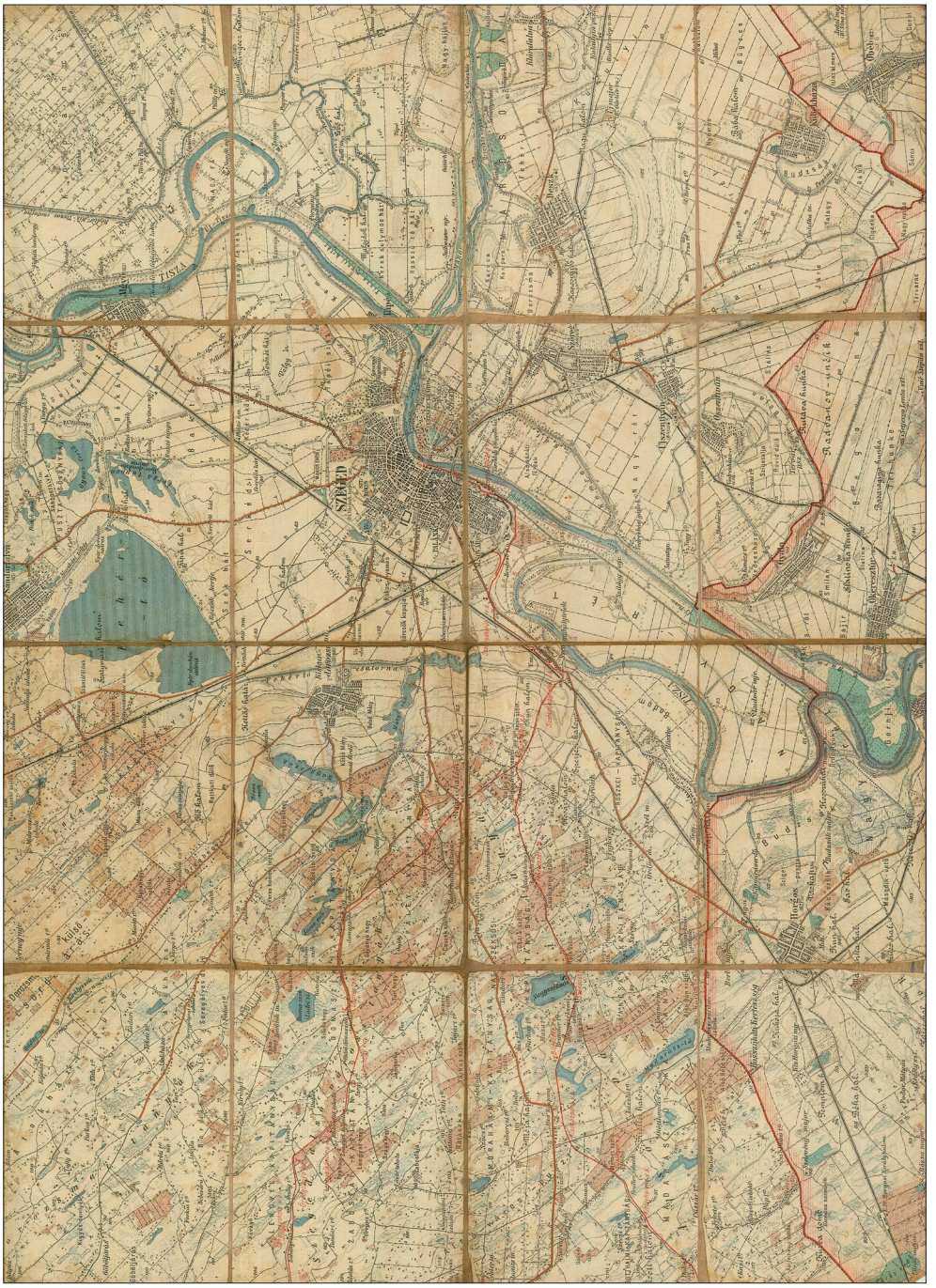
A hidat dr. Kossalka János (1871–1944), aki fiatal mérnökként a MÁV Hídvizsgáló Osztálya beosztottjaként vett részt 1898-ban a híd fővizsgálatán, elemezte erőtani szempontból. Saját mérésein alapuló dolgozata lett doktori disszertációja, melyet 1903-ban védett meg. Zielinsky Szilárd után Kossalka János másodikként kapta meg Magyarországon a műszaki doktori címet. Itt említem meg, hogy Kossalka János tervezte többek között a magyarcsanádi vasúti Maros-hidat (1903), a makói Maros-hidat (1923), a fogaras–brassói vasútvonal híres sinkai viaduktját (1907), a dunaföldvári közúti Duna-hidat (1927). A szegedi hídról írt disszertációját *A szegedi vasuti Tisza-híd* címmel a *Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye* 1904. évi évfolyama (Kossalka, 1904) teljes ter-



192. kép
A szegedi Tisza-híd fővizsgálata 1898. október 19-én. A jegyzőkönyv első oldala



193. kép
A szegedi Tisza-híd fővizsgálata 1898. október 19-én. A hasznos teher elhelyezése a hídon



194. kép

Vasútvonalunk és a szegedi Tisza-híd környéke a III. katonai felmérés térképszelvényére rajzoltan

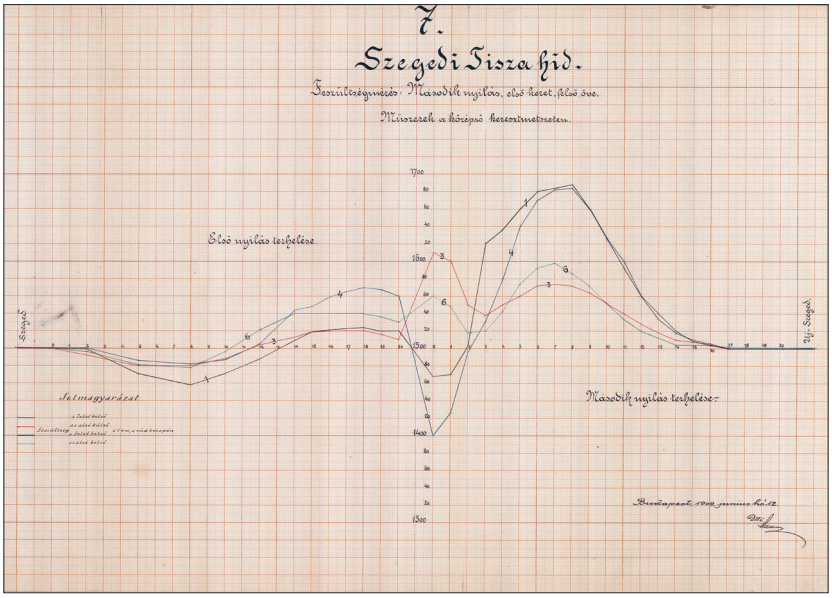
jedelmében közölte. Értekezésében a híd állapotáról többek között ezt írta: „Olyan hidat forgalomban tartani, melynek erőviszonyait megbízhatóan áttekinteni nem tudjuk és melyben a szokásosnál tetemesen nagyobb igénybevételek lépnek fel, kockázatos dolog.” Javasolta, hogy a hídnál feszültség- és elmozdulásméréseket végezzenek. Ezeket meg is tették, a mérési eredmények egyáltalán nem voltak biztatóak. Ezért 1906-ban elrendeltek, hogy a hídon azonos időben, egyszerre csak egy vonat közlekedhetett. A későbbi években a hídnál további meghibásodásokat állapítottak meg. Ennek következtében szintén Kossalka javaslatára a MÁV elrendelte, hogy a hidat egypályássá alakítsák. Ezután csak egy vágányon haladt a forgalom.

Az 1898-as fővizsgálat előírta, hogy a „híd ívtartóiban fellépő belső erőknek tapasztalati úton való meghatározhatása céljából a m. kir. vasúti és hajózási főfelügyelőségnek K 1900 évi január 27-én 609 sz. alatt kelt intézkedésével elrendelt feszültség és elmozdulás-mérések végrehajtása”.

A méréseket egy T IV osztályú mozdonnyal végezték, de a bizottság javasolta, hogy a mérések befejezése után, ennek pontosságát ellenőrizendő, megismételjék, de három T IV-es mozdonnyal terhelve a hidat.

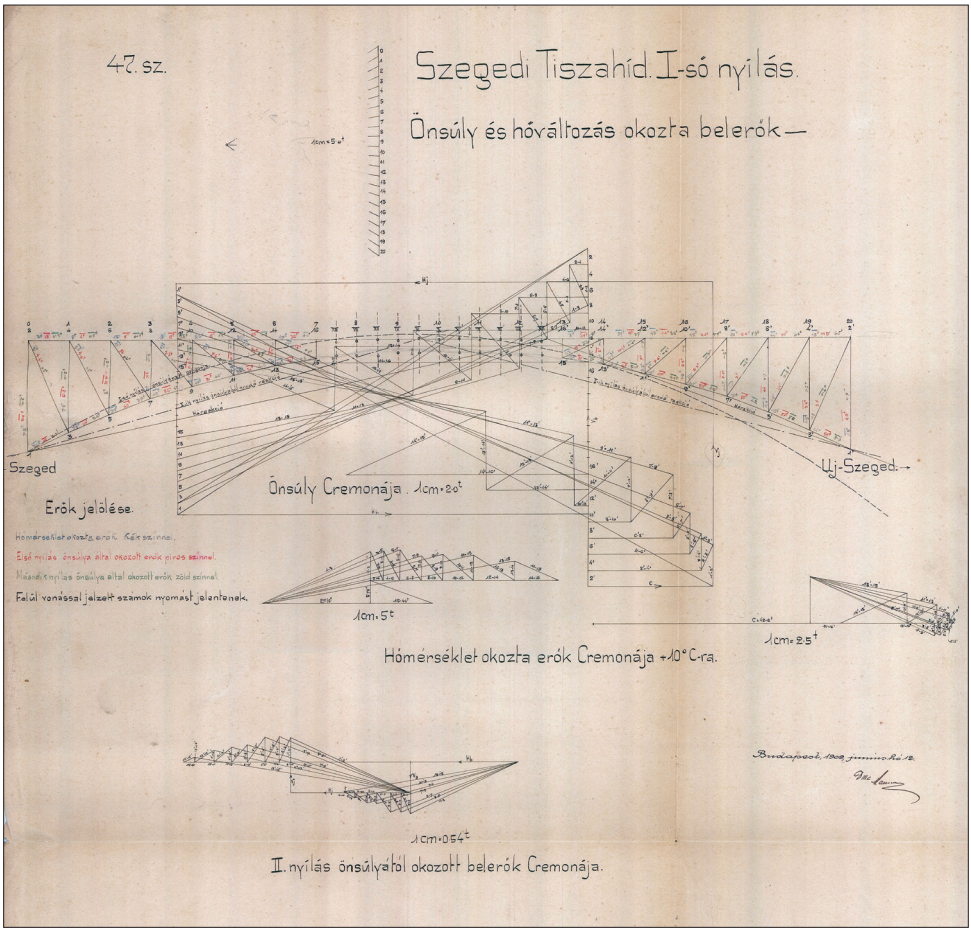
A híd javítását, de meghagyását vagy egy új híd építését a bizottság a statikai számításoktól tette függővé. A jegyzőkönyvet 1906-ban állították ki és írták alá.

A híd következő fővizsgálatára a hídszabályzat előírásának megfelelően tíz év után, 1908–1909 között került sor.



195. kép

Az 1908/1909-es hídvizsgálat egy lapja, Feszültségmérés a második nyílás első keretének felső övében



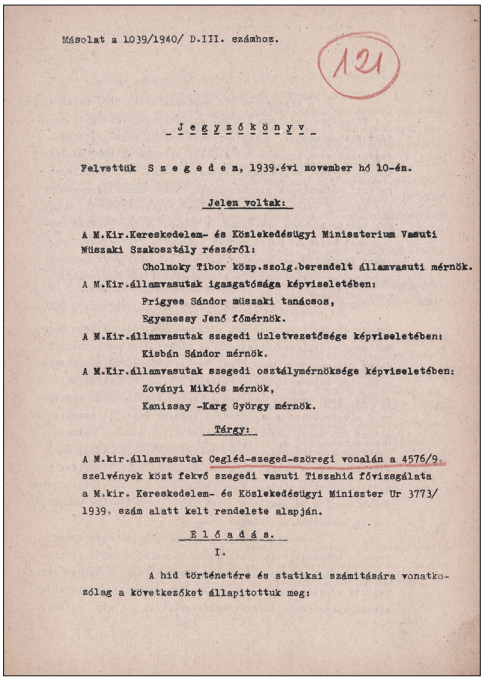
196. kép

Az 1908/1909-es hídvizsgálat egy lapja, az önsúly és a hőváltozás okozta feszültségek grafikus meghatározása a híd első nyílásának szerkezetében

A KÉT VILÁGÉGÉS KÖZÖTT ÉS A HÍD HALÁLA

A következő fővizsgálatot 1923-ban tartották. A próbaterhelést két 222-es sorozatú mozdonnyal végezték. Bár a behajlások tetemesek voltak, a bizottság figyelembe véve, hogy a hídon már 25 éve csak egy pályán van forgalom, valamint azt a tényt, hogy a híd sokat veszített jelentőségéből, és hogy egy új híd építése hatalmas költséggel járna, a híd jelenlegi állapotában való megtartását javasolta.

Az utolsó, háború előtti fővizsgálatot 1939-ben végezték. Alább fakszimilében bocsátom az érdeklődők rendelkezésére a fővizsgálat jegyzőkönyvét.



Másolat a 1039/1940/ D.III. számhoz.

121

Jegyzőkönyv

Felvettük S z e g e d e m, 1939.évi november hó 10-én.

Jelen voltak:

A M.Kir.Kereskedelem- és Közlekedésügyi Minisztérium Vasuti Műszaki Szakosztály részéről:
Cholnoky Tibor közp.szolg.berendelt államvasuti mérnök.
A M.Kir.államvasutak igazgatósága képviseletében:
Frigyes Sándor müszaki tanácsos,
Egyenessy Jenő főmérnök.
A M.Kir.államvasutak szegedi üzletvezetősége képviseletében:
Kisbán Sándor mérnök.
A M.Kir.államvasutak szegedi osztálymérnöksége képviseletében:
Zoványi Miklós mérnök,
Kanizsay -Karg György mérnök.

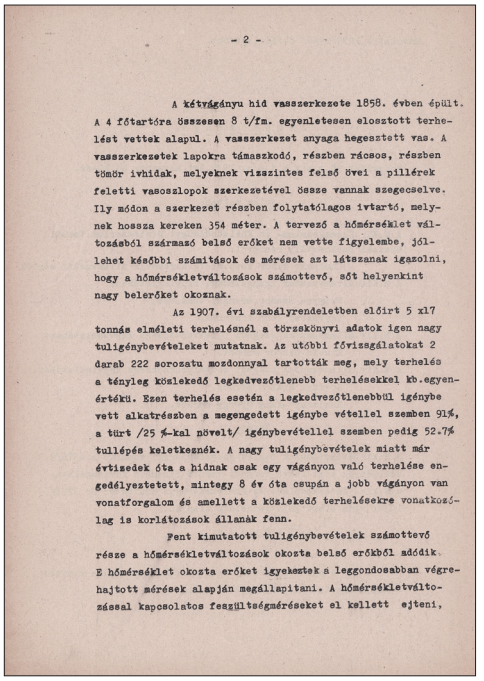
Tárgy:

A M.kir.államvasutak Cegléd-szeged-szöregi vonalán a 4576/9. szelvények közt fekvő szegedi vasuti Tiszahid fővizsgálata a M.kir. Kereskedelem- és Közlekedésügyi Miniszter Ur 3773/ 1939. szám alatt kelt rendelete alapján.

E l ő a d á s.

I.

A hid történetére és statikai számitására vonatkozólag a következőket állapitottuk meg:

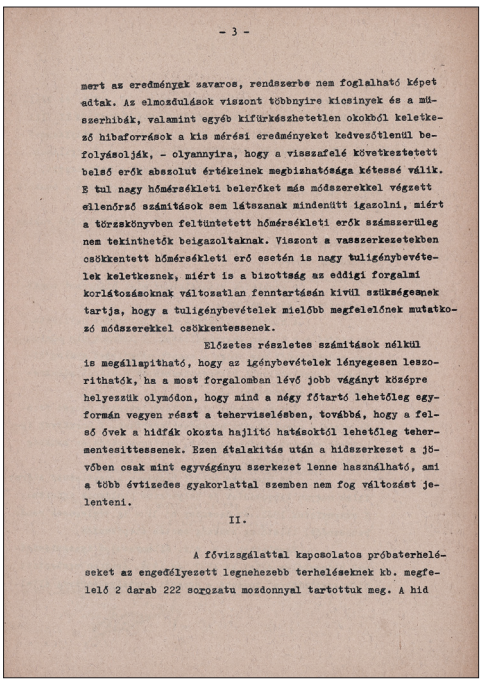


- 2 -

A kétvágányu hid vasszerkezete 1858. évben épült. A 4 főtartóra összesen 8 t/fm. egyenletesen elosztott terhelést vettek alapul. A vasszerkezet anyaga hegesztett vas. A vasszerkezetek lapokra támaszkodó, részben rácsos, részben tömör ivhidak, melyeknek vizszintes felső övei a pillérek feletti vasoszlopok szerkesztével össze vannak szegecselve. Ily módon a szerkezet részben folytatólagos ivtartó, melynek hossza kereken 354 méter. A tervező a hőmérséklet változásából származó belső erőket nem vette figyelembe, jóllehet későbbi számitások és mérések azt látszanak igazolni, hogy a hőmérsékletváltozások számottevő, sőt helyenkint nagy belerőket okoznak.

Az 1907. évi szabályrendeletben előirt 5 x1/7 tonnás elméleti terhelésnél a törzskönyvi adatok igen nagy tuligénybevételeket mutatnak. Az utóbbi fővizsgálatokat 2 darab 222 sorozatu mozdonnyal tartották meg, mely terhelés a tényleg közlekedő legkedvezőtlenebb terhelésekkel kb.egyenértékü. Ezen terhelés esetén a legkedvezőtlenebbül igénybe vett alkatrészben a megengedett igénybe vétellel szemben 91%, a türt /25 %-kal növelt/ igénybevétellel szemben pedig 52.7% tullépés keletkesnék. A nagy tuligénybevételek miatt már évtizedek óta a hidnak csak egy vágányon való terhelése engedélyeztetett, mintegy 8 év óta csupán a jobb vágányon van vonatforgalom és emellett a közlekedő terhelésekre vonatkozólag is korlátozások állanak fenn.

Fent kimutatott tuligénybevételek számottevő része a hőmérsékletváltozások okozta belső erőkből adódik. E hőmérséklet okozta erőket igyekeztek a leggondosabban végrehajtott mérések alapján megállapitani. A hőmérsékletváltozással kapcsolatos feszültségméréseket el kellett ejteni,



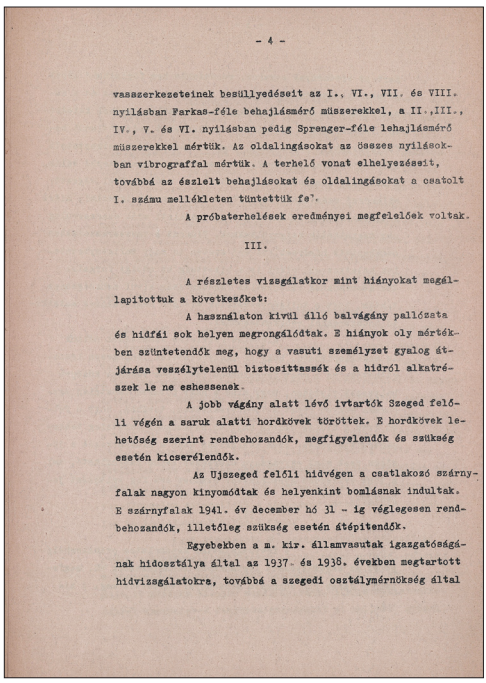
- 3 -

mert az eredmények zavaros, rendszerbe nem foglalható képet adtak. Az elmozdulások viszont többnyire kicsinyek és a müszerhibák, valamint egyéb kifürkészhetetlen okokból keletkező hibaforrások a kis mérési eredményeket kedvezőtlenül befolyásolják, - olyannyira, hogy a visszafelé következtetett belső erők abszolut értékeinek megbizhatósága kétessé válik. E tul nagy hőmérsékleti belerőket más módszerekkel végzett ellenőrző számitások sem látszanak mindenütt igazolni, miért a törzskönyvben feltüntetett hőmérsékleti erők számszerüleg nem tekinthetők beigazoltaknak. Viszont a vasszerkezetekben csökkentett hőmérsékleti erő esetén is nagy tuligénybevételek keletkesnek, miért is a bizottság az eddigi forgalmi korlátozásoknak változatlan fenntartásán kivül szükségesnek tartja, hogy a tuligénybevételek mielőbb megfelelőnek mutatkozó módszerekkel csökkentessenek.

Előzetes részletes számitások nélkül is megállapitható, hogy az igénybevételek lényegesen leszorithatók, ha a most forgalomban lévő jobb vágányt középre helyeszük olymódon, hogy mind a négy főtartó lehetőleg egyformán vegyen részt a teherviselésben, továbbá, hogy a felső övek a hidfák okozta hajlitó hatásoktól lehetőleg tehermentesittessenek. Ezen átalakitás után a hidszerkezet a jövőben csak mint egyvágányu szerkezet lenne használható, ami a több évtizedes gyakorlattal szemben nem fog változást jelenteni.

II.

A fővizsgálattal kapcsolatos próbaterheléseket az engedélyezett legnehezebb terheléseknek kb. megfelelő 2 darab 222 sorozatu mozdonnyal tartottuk meg. A hid



- 4 -

vasszerkezeteinek besüllyedéseit az I., VI., VII. és VIII. nyilásban Farkas-féle behajlásmérő müszerekkel, a II., III., IV., V. és VI. nyilásban pedig Sprenger-féle behajlásmérő müszerekkel mértük. Az oldalingásokat az összes nyilásokban vibrograffal mértük. A terhelő vonat elhelyezéseit, továbbá az észlelt behajlásokat és oldalingásokat a csatolt I. számu mellékleten tüntettük fel.

A próbaterhelések eredményei megfelelőek voltak.

III.

A részletes vizsgálatkor mint hiányokat megállapitottuk a következőket:

A használaton kivül álló balvágány pallózata és hidfái sok helyen megrongálódtak. E hiányok oly mértékben szüntetendők meg, hogy a vasuti személyzet gyalog átjárása veszélytelenül biztositassék és a hidról alkatrészek le ne eshessenek.

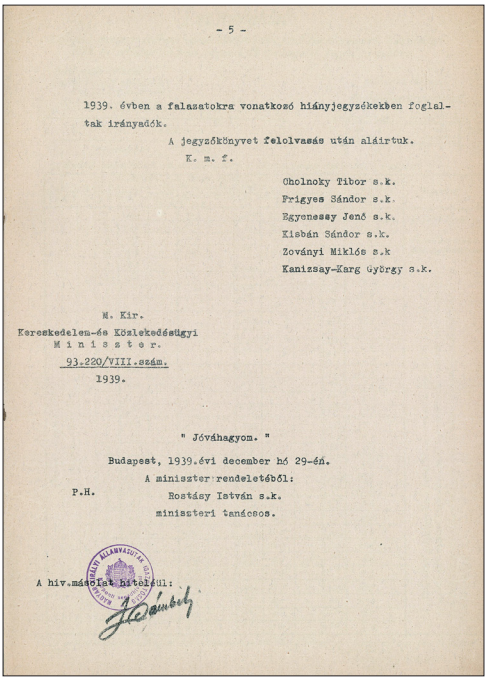
A jobb vágány alatt lévő ivtartók Szeged felőli végén a saruk alatti hordkövek törtek. E hordkövek lehetőség szerint rendbehozandók, megfigyelendők és szükség esetén kicserélendők.

Az Ujszeged felőli hidvégen a csatlakozó szárnyfalak nagyon kinyomódtak és helyenkint bomlásnak indultak. E szárnyfalak 1941. év december hó 31 - ig véglegesen rendbehozandók, illetőleg szükség esetén átépitendők.

Egyebekben a m. kir. államvasutak igazgatóságának hidosztálya által az 1937. és 1938. években megtartott hidvizsgálatokra, továbbá a szegedi osztálymérnökség által

197. kép

A híd 1939-es fővizsgálatának jegyzőkönyve, 1–4. oldal



- 5 -

1939. évben a falazatokra vonatkozó hiányjegyzékekben foglaltak irányadók.

A jegyzőkönyvet felolvasás után aláírtuk.

K. m. f.

Cholnoky Tibor s.k.
Frigyes Sándor s.k.
Egyenessy Jenő s.k.
Kisbán Sándor s.k.
Zoványi Miklós s.k
Kanizsay-Karg György s.k.

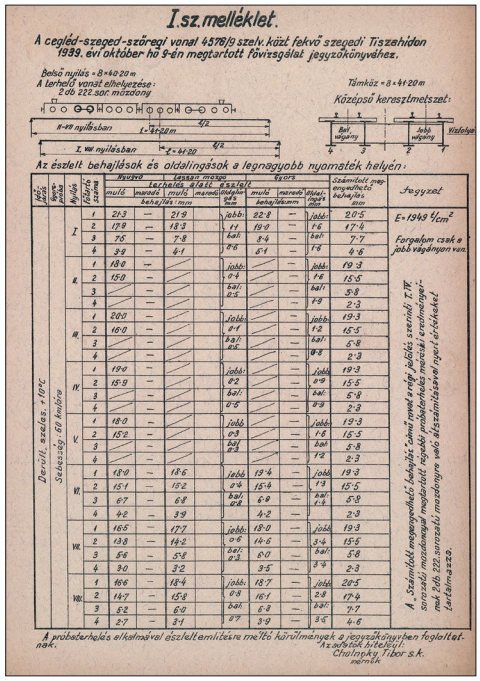
M. Kir.
Kereskedelem- és Közlekedésügyi
M i n i s z t e r.
93.220/VIII.szám.
1939.

" Jóváhagyom. "

Budapest, 1939.évi december hó 29-én.

A miniszter rendeletéből:
P.H. Rostásy István s.k.
miniszteri tanácsos.

A hív.másolat hitelül:



I.sz.melléklet.

A cegléd-szeged-szőregi vonat 4578/3 szelv. közt fekvő szegedi Tiszahidon 1939. évi október hó 5-én megtartott fővizsgálat jegyzőkönyvéhez.

Belső nyílás = 8×40·20 m
A terhelő vonat elhelyezése: 240 222.sor. mozdony

Támköz = 8×41·20 m
Középső keresztmetszet:

8×40 nyílásban 1=321·60 m
I. vw nyílásban 1=41·20

Az észlelt behajlások és oldalingások a legnagyobb nyomaték helyén:

Hid-nyílás	Vasszerkezet	Mutató száma	Mozgó terhelés állása	Mozgás	Behajlás: mm	Oldalingás: mm	Mozgás	Behajlás: mm	Oldalingás: mm	Számított megengedhető behajlás: mm	Megjegyzés
				mult	maradó		mult	maradó			
Derült, szeles, +10°C Sebesség: 60 km/óra	I.	1		21·3	—	21·9	jobb.	22·8	—	jobb. 20·5	E=1969 t/cm²
		2		17·9	—	18·3		19·0	—	17·4	
		3		7·5	—	7·8	bal.	8·4	—	7·7	Forgalom csak a jobb vágányon van.
		4		3·9	—	4·1		8·5	—	4·6	
	II.	1		18·8	—		jobb.		—	jobb. 19·3	
		2		15·0	—		0·4		—	15·5	
		3			—		bal.		—	bal. 5·8	
		4			—		0·5		—	2·3	
	III.	1		20·0	—		jobb.		—	jobb. 19·3	
		2		16·0	—		0·4		—	15·5	
		3			—		bal.		—	bal. 5·8	
		4			—		0·5		—	2·3	
	IV.	1		19·0	—		jobb.		—	jobb. 19·3	
		2		15·9	—		0·2		—	15·5	
		3			—		bal.		—	bal. 5·8	
		4			—		0·5		—	2·3	
	V.	1		18·0	—		jobb.		—	jobb. 19·3	
		2		15·2	—		0·3		—	15·5	
		3			—		bal.		—	bal. 5·8	
		4			—		0·3		—	2·3	
	VI.	1		18·0	—	18·6	jobb.	13·4	—	jobb. 19·3	
		2		15·1	—	15·2	0·4	15·4	—	15·5	
		3		6·7	—	6·8	bal.	6·9	—	bal. 5·8	
		4		4·2	—	3·9	0·2	4·2	—	2·3	
	VII.	1		16·5	—	17·7	jobb.	18·0	—	jobb. 19·3	
		2		13·8	—	14·2	0·6	14·6	—	15·5	
		3		5·6	—	5·8	bal.	6·0	—	bal. 5·8	
		4		3·0	—	3·2	0·3	3·5	—	2·3	
	VIII.	1		16·6	—	18·4	jobb.	18·7	—	jobb. 20·5	
		2		14·7	—	15·8	0·5	16·1	—	17·4	
		3		5·2	—	6·0	bal.	6·3	—	bal. 7·7	
		4		2·7	—	3·1	0·7	3·9	—	4·6	

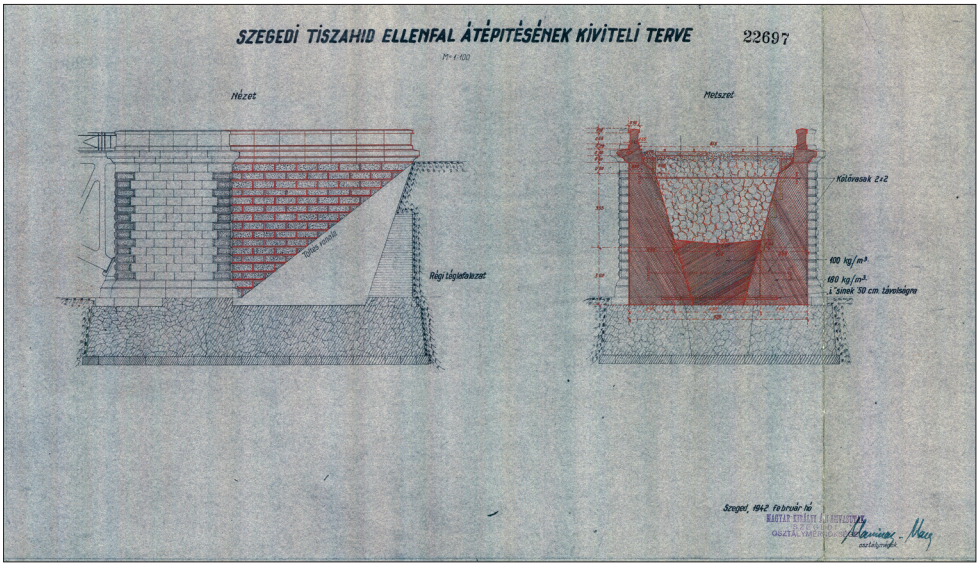
A. Számított megengedhető behajlás "elmélyedt a régi jelölés szerinti T.W. sorozati mozdonnyal" mozgatott legyen próbaterhelés műszaki eredménye-mék 240 222.sorozati mozdonyra való átszámításával nyert értékek. Tartalmazza.

A próbaterhelés alkalmával észlelt említésre méltó körülmények a jegyzőkönyvben foglaltatnak.

"Az adatok hiteléül:"
Cholnoky Tibor s.k.
szerkesztő

198. kép

A híd 1939-es fővizsgálatának jegyzőkönyve, 5–6. oldal



199. kép

A híd újszegedi ellenfala átépítésének terve 1942-ből. A rajz érdekessége, hogy két pálya halad a hídon, habár a budapesti MÁV-igazgatóság 1930-ban elrendelte a híd egyvágányúsítását.

A falazási munkákra kiírt versenytárgyalást Szűcs István szegedi kőművesmester 1941-ben benyújtott árajánlata nyerte

A szeged–temesvári vasútvonal a trianoni békediktátum után elvesztette korábbi jelentőségét, a szegedi hídon is mind kevesebb vonat kelt át a Tiszán. A második világháborúban a híd nagy teherforgalmat kellett, hogy elviseljen, hisz ezen a vonalon és hídon át szállították Németország felé a vele még szövetséges Romániából a kőolajat. Miután Románia 1944. augusztus 23-án átállt a szövetségesek oldalára, a németek ezen a vasútvonalon és hídon át szándékoztak lerohanni az árulóvá vált volt szövetségest. Ezt megakadályozandó, augusztus 24-én 70–80 amerikai bombázó jelent meg Szeged fölött a híd megsemmisítésének feladatával. Ekkor még nem sikerült megsemmisíteniük a már akkor is műszakiemlék-számba menő gyönyörű hidat. Öt napra rá, augusztus 29-én újból visszatértek, és súlyos légicsapást mértek Szegedre, vasúti csomópontjára és a Tisza-hídra. A teher- és rendező pályaudvarra mintegy 400 bomba hullott. Szeptember 3-án újra megjelentek halálos terhükkel a Consolidated B-24 Liberator típusú bombázógépek; 10 óra 47 és 10 óra 57 perc között Szegedre költözött a pokol: a szőnyegbombázás fő célja a Tisza hídja volt. A hídhoz vezető vasúti pályát 8, míg az újszegedi pályát 27 találat érte. A híd Szeged felőli, első és második nyílásának vasszerkezete a hullámsírba került, és magával rántotta az első pillért is. Az Újszegeden állomásozó, munícióval megrakott vonatot is felrobbantották, ennek ereje elsöpörte az ottani állomásépületet. A bombázásról készült amerikai fotók másolatai megvannak a budapesti Hadtörténeti Intézet és Múzeum gyűjteményében, és Áy Zoltán is közölte őket említett művében. A sérült hidat a visszavonuló német hadsereg október elején aláaknázta, nehogy az előrenyomuló szovjet hadsereg kijavíthassa és használatba vehesse. Magyar ellenállók egy csoportja megpróbálta meghiúsítani a híd felrobbantását, de nem jártak sikerrel. „A robbantás időpontját a katonai hatóságok előbbre hozták. Eredetileg – mint azt az ellenállási csoport is megtudta – október 10-re tűzték ki. A változásokról nem értesültek, így a végrehajtást megakadályozni nem tudták. 1944. október 9-én, délután 6 órakor jött az utasítás a robbantás előrehozataláról, ezt kapcsolta az ügyeletes telefonkezelő a hídőrség parancsnokának, Magyar Zoltán főhadnagynak... Az utasítás nem a német, hanem a magyar katonai hatóságoktól érkezett, Kecskeméten keresztül Pestről. Két egymást követő, fülsiketítő robbanás rázta meg a várost. A környező ablakok mind betörtek. A 86 éves híd végleg meghalt..." A történtek tanújának elbeszélését a Délmagyarország 1977. október 9-i száma közölte, innen idézte Áy Zoltán is *Visszatekintés a Szeged–Temesvár vasútvonal százötven éves történetére* (Áy, 2007) című munkájában.

A robbanótölteteket a következő módon helyezhették el: minden nyílás vasszerkezetébe 2–2 töltetet, valamint a pillérek fa-



200. kép

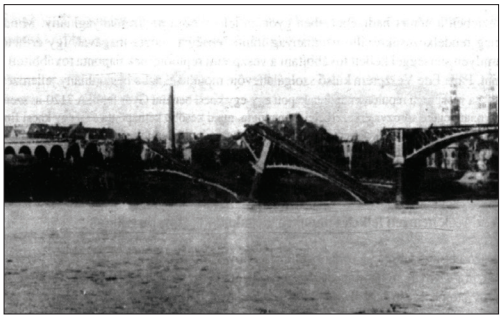
A híd bombázása az angolszászok által

lazatában kialakított robbantóaknákban. A vasszerkezeteket a robbanás annyira károsította, hogy már nem lehetett őket felhasználni.

A felrobbantott vasszerkezet szakaszosan rogyott a Tiszába. Az aláhullt tartók magukkal rántották az egyik végükkel még a pillérekre támaszkodókat is. A vasszerkezet helyzetéről, különböző időszakokban több vázlatrajz is készült. A háború után megkezdték a roncsok kiemelését. A munkát a Prister Művek Rt. szakemberei végezték. A roncsokat eleinte egy ideiglenes híd építésénél akarták újrahasznosítani, azonban a károk nagysága miatt ez lehetetlenné vált, és e megoldási lehetőséget ejtették.

A felrobbantott hídtól északra nagyjából 20 méter távolságra a szovjet Vörös Hadsereg műszaki alakulatai a lakosság és a magyar vasutasok közreműködésével fából egy ideiglenes vasúti-közúti hidat

építettek, melyen 1945-ben haladt át az első vonat. A hidat 1946-ban Szeged városának átadták. Az ideiglenes fahíd 15–30 méter támaszközű, 18 nyílással rendelkező, cölöpös jármokon nyugvó áthidalás volt. A jármok körül a jégzajlás rombolásának kivédésére szádfalakat vertek le, melyek magassága valamivel meghaladta az árvízszint magasságát. A szádfalak által határolt belső teret 6–8 méter szélességű kőhányással töltötték ki. A sok fapillér és a kőhányással megtöltött szádfaltér leszűkítette a folyó medrét, úgyhogy a 30 méter támaszközű nyílásokat 22–26 méterre csökkentette. Ezáltal megnőtt a sodrás sebessége, mely aztán kimosta a cölöpök körül a talajt. A híd egyik része megrokkant. A forgalmat leállították. Az utolsó vonat Szegednél a Tiszán 1946. december 6-án kelt át a Bánságba (jobban mondva a Magyarországnál maradt kicsiny bánsági részbe).



201. kép
Az amerikai légierő által lebombázott híd



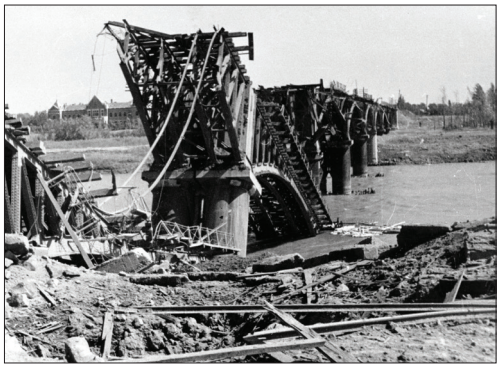
202. kép
A lebombázott, majd felrobbantott híd képe. Hátérben a fogadalmi templom



203. kép
A felrobbantott felszerkezet magával húzta a hídpillért is



204. kép
A felszerkezet nyílása a Tisza medrében



205. kép
A haldokló híd



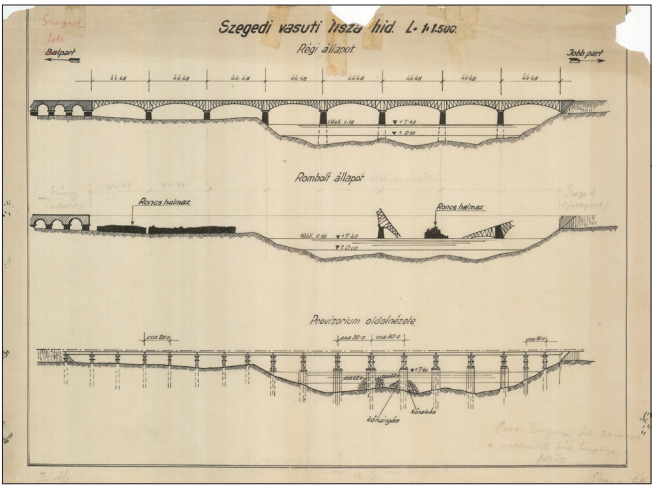
206. kép
Ennyi maradt a viaduktból



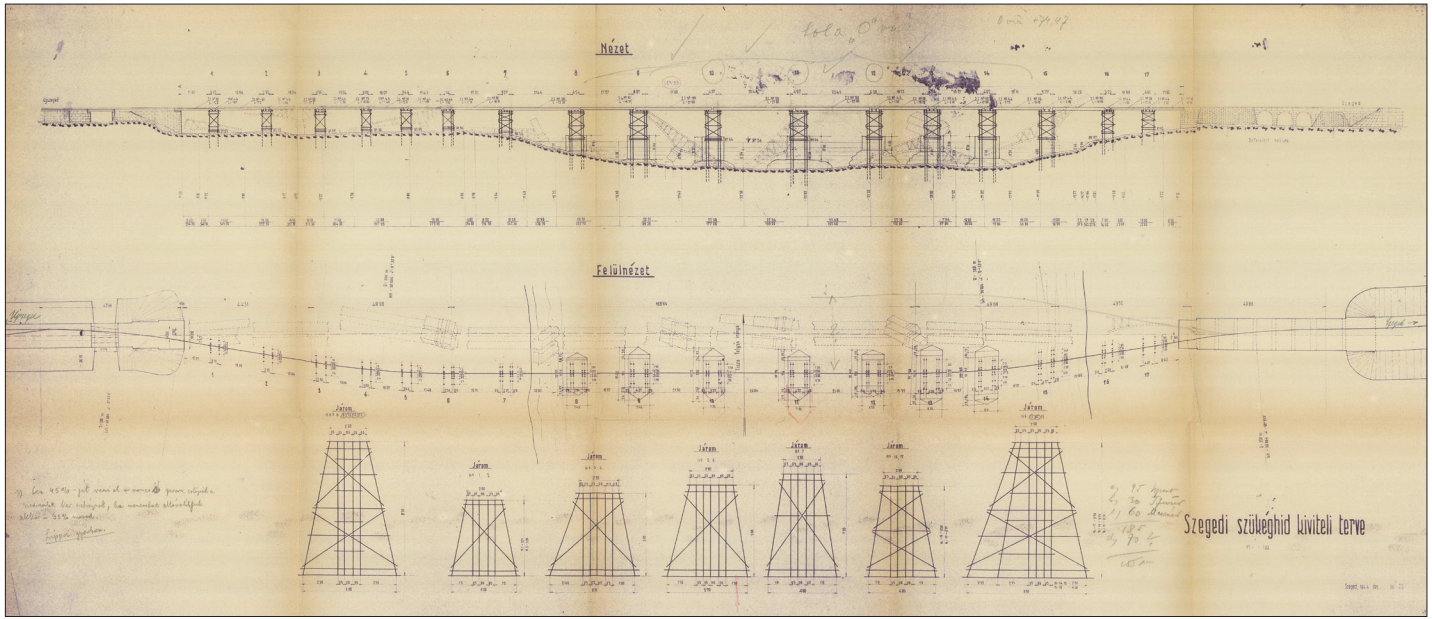
207. kép
A romos viadukt



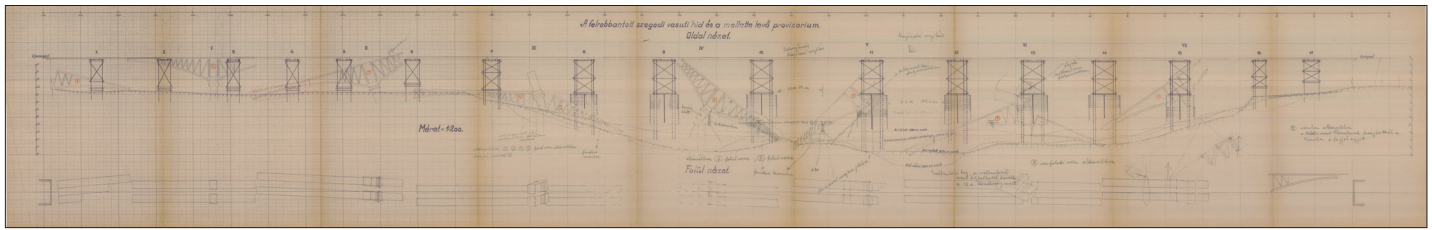
208. kép
A híd roncsai és a szükséghíd



209. kép
A híd rombolt állapotban, valamint a fából ácsolt, ideiglenes szükséghíd



210. kép
A szükséghíd kiviteli terve

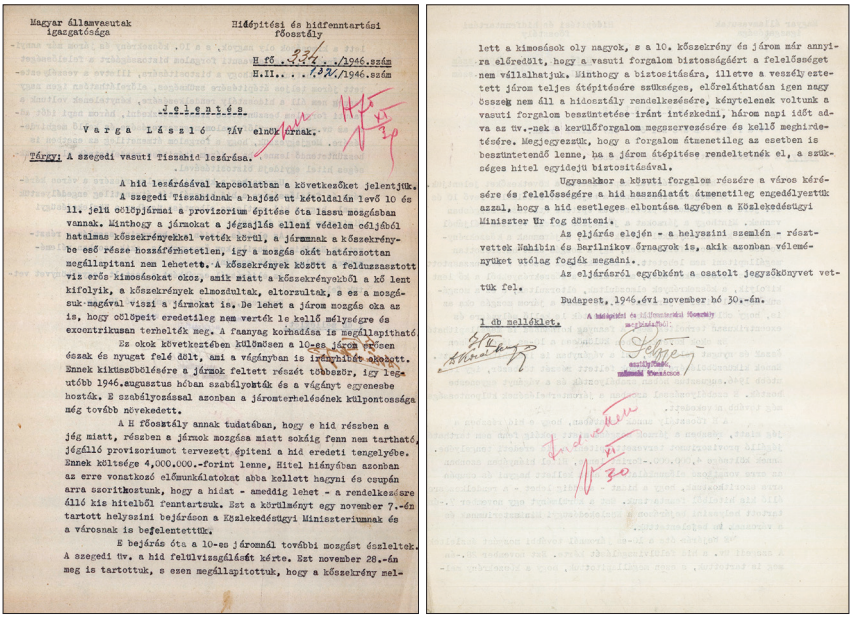


211. kép
A felrobbantott híd és a mellette épített provizórium



212. kép

A hídroncsok eltávolítása a mederből és a szükséghíd bontása



Magyar államvasutak
igazgatósága

Hídépítési és hídfenntartási
főosztály

H.fő .3.74../1946.szám
H.II.. . .1.24./1946.szám

Jelentés.

Varga László MÁV elnök úrnak.

Tárgy: A szegedi vasuti Tiszahíd lezárása.

A híd lezárásával kapcsolatban a következőket jelentjük.

A szegedi Tiszahídnak a bajcsi út kétoldalán levő 10 és 11. jelű oölépjárni a provizorium építése óta lassu mozgásban vannak. Minthogy a járnokat a jégsajlás elleni védelem oéljából hatalmas kőszekrényekkel vették körül, a járnunak a kőszekrénybe eső része hozzáférhetetlen, így a mozgás okát határozottan megállapitani nem lehetett. A kőszekrények között a feldunaszasztott viz erős kimosásokat okoz, amik miatt a kőszekrényekből a kő lent kifolyik, a kőszekrények elmozdultak, eltorzultak, s ez a mozgásuk-magával viszi a járnokat is. De lehet a járom mozgás oka az is, hogy oölépeit eredetileg nem vették le kellő mélységre és excentrikusan terhelték meg. A faanyag korhadása is megállapitható.

Ez okok következtében különösen a 10-es járom nyugati részek és nyugat felé dőlt, ami a végányban is irányhibát okozott. Ennek kiküszöbölésére a járnok feltett részét többször, így legutóbb 1946.augusztus hóban szabályozták és a végányt egyenesbe hozták. E szabályozással azonban a járomterhelésének külpontossága még tovább növekedett.

A H főosztály annak tudatában, hogy e híd részben a jég miatt, részben a járnok mozgása miatt sokáig fenn nem tartható, jégálló provizoriumot tervezett épiteni a híd eredeti tengelyébe. Ennek költsége 4.000.000.-forint lenne, Hitel hiányában azonban az erre vonatkozó előmunkálatokat abba kellett hagyni és csupán arra szoritkoztunk, hogy a hidat - ameddig lehet - a rendelkezésére álló kis hitelből fenntartsuk. Ezt a körülményt egy november 7.-én tartott helyszini bejáráson a Közlekedésügyi Minisztériumnak és a városnak is bejelentettük.

E bejárás óta a 10-es járomnál további mozgást észleltek. A szegedi tv. a híd felülvizsgálását kérte. Ezt november 28.-án meg is tartottuk, s ezen megállapitottuk, hogy a kőszekrény mellett a kimosások oly nagyok, s a 10. kőszekrény és járom már annyira előredőlt, hogy a vasuti forgalom biztonságáért a felelősséget nem vállalhatjuk. Minthogy a biztositására, illetve a veszély esetett járom teljes átépitésére szükséges, előreláthatóan igen nagy összegek nem áll a hídosztály rendelkezésére, könytelenek voltunk a vasuti forgalom beszüntetése iránt intézkedni, három napi időt adva az üv.-nek a kerülőforgalom megszervezésére és kellő meghirdetésére. Megjegyezzük, hogy a forgalom átmenetileg az esetben is beszüntetendő lenne, ha a járom átépitése rendeltetnék el, a szükséges hitel egyidejü biztositásával.

Ugyanakkor a közuti forgalom részére a város kérésére és felelősségére a híd használatát átmenetileg engedélyeztük azzal, hogy a híd esetleges elbontása ügyében a Közlekedésügyi Miniszter Ur fog dönteni.

Az eljárás elején - a helyszini szemlén - résztvettek Nehibin és Berlinikov őrnagyok is, akik azonban véleményüket utólag fogják megadni.

Az eljárásról egyébként a csatolt jegyzőkönyvet vettük fel.

Budapest, 1946.évi november hó 30.-án.

A hídépítési és hídfenntartási főosztály megbízásából:

1 db melléklet.

213. kép

A Hídépítési és Fenntartási Osztály jelentése Varga Lászlónak, a MÁV elnökének a szegedi ideiglenes fahíd lezárásáról

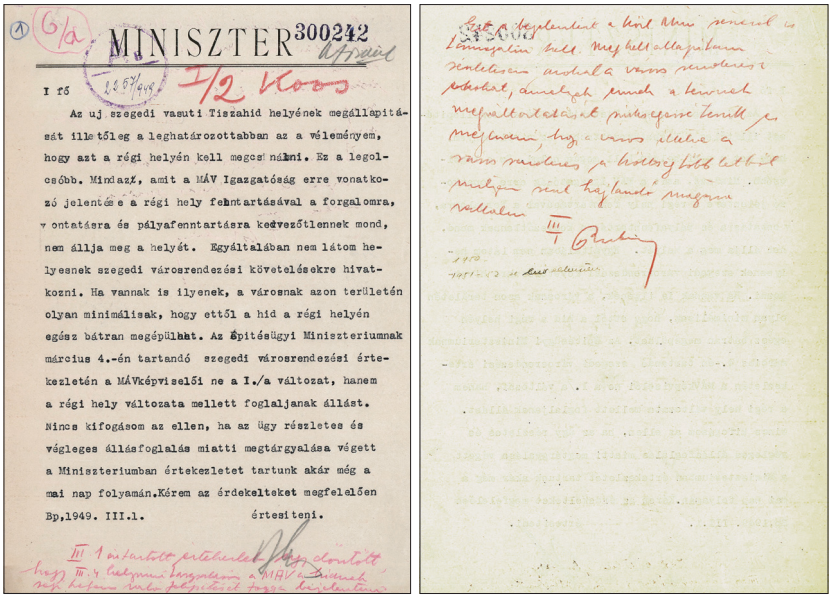
A korabeli (1946–1947) szegedi újságokban több cikk is foglalkozott a híd újjáépítésének szükségességével. A hidat végül nem építették újjá, a folyó medréből kiemelt vasanyag az olvasztókba került, az alépítmény köveit pedig útépítésre használták fel.

Az ideiglenes fahidat lezárták, majd elbontották. Szegedről Temesvár felé végleg megszűnt a vasúti forgalom.

A Tisza-parti város azóta is egy új híd építésének terveit dédelgeti, legyen az vasúti, vegyes forgalmú vagy közúti. Összecsapnak az érdekek, a vélemények. A városfejlesztők nem mindig egyeznek a vasúttal. Voltak és még vannak tervek, hogy a hidat a régi híd helyén építsék meg, de egyre többen átépítenék a vasútvonalat és természetesen a hidat is. Szeged lakosságának elsősorban közúti átkelőre lenne szüksége, viszont sokan vannak, akik a Szeged–Temesvár vasútvonalat szeretnék újra látni, és természetesen a Tisza jobb partján futó vaspályát. A terv szorgalmazói között ne feledjük Makót, hisz a híd hiánya megszüntette a vasúti összeköttetést a szegedi pályaudvarral.

A MÁV levéltára egy nyolcoldalas összeállítást őriz, mely felsorolja a szegedi Tisza-híd újjáépítésével kapcsolatos jegyzőkönyveket, különböző iratokat 1942-től 1962-ig. Érdekesek az összefoglaló margóján olvasható megjegyzések.

A híd visszaépítésének az vagy új híd megépítésének elég bő dokumentumanyagát a MÁV Archívuma őrzi. Néhányat a következőkben mutatok be. A téma viszont már nem képezi könyvünk tárgyát,


MINISZTER 300242

I rő

Az uj szegedi vasuti Tiszahid helyének megállapitását illetőleg a leghatározottabban az a véleményem, hogy azt a régi helyén kell megcsinálni. Ez a legolcsóbb. Mindazt, amit a MÁV Igazgatóság erre vonatkozó jelentése a régi hely fenntartásával a forgalomra, ...ontatásra és pályafenntartásra kedvezőtlennek mond, nem állja meg a helyét. Egyáltalában nem látom helyesnek szegedi városrendezési követelésekre hivatkozni. Ha vannak is ilyenek, a városnak azon területén olyan minimálisak, hogy ettől a híd a régi helyén egész bátran megépülhet. Az Építésügyi Miniszteriumnak március 4.-én tartandó szegedi városrendezési értekezletén a MÁVképviselői ne a I./a változat, hanem a régi hely változata mellett foglaljanak állást. Nincs kifogásom az ellen, ha az ügy részletes és végleges állásfoglalás miatti megtárgyalása végett a Miniszteriumban értekezletet tartunk akár még a mai nap folyamán. Kérem az érdekelteket megfelelően értesiteni.

Bp, 1949. III. 1.

214. kép

A miniszter az új vasúti híd helyéről 1949. március elsején: „az a véleményem, hogy azt a régi helyén kell megcsinálni”.

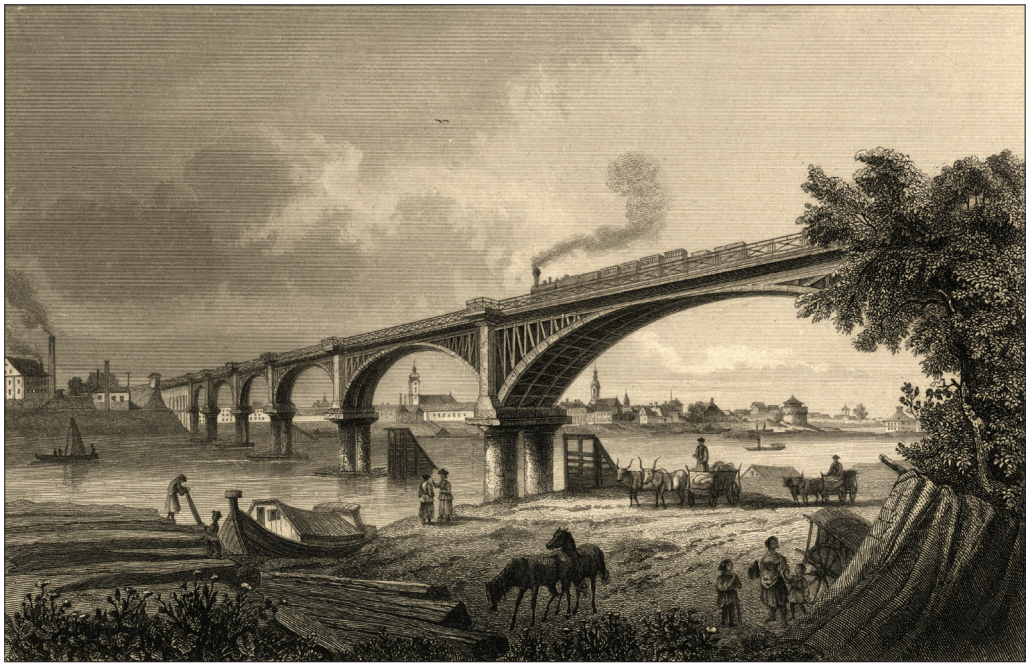
hisz a Szeged–Temevár vasútvonal megszűnése a Tisza-híd halálával bekövetkezett.

A híd visszaépítésére számos terv született. Figyelembe véve, hogy a Szeged–Temesvár vasútvonal több szakaszát megszüntették, a híd, bár Szegednek nagyon kellene, számunkra már nem bír jelentőséggel.

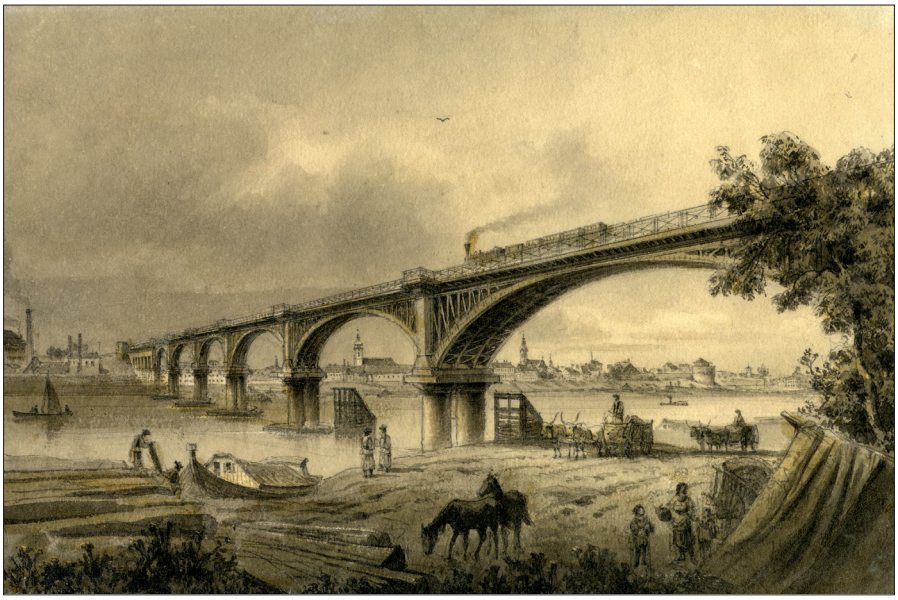
Szeged éke, Bánát kapuja képeken

A szegedi vasúti Tisza-híd rövid időn belül a város büszkeségévé, jelképévé vált. A várost bemutató metszeteken is majdnem minden esetben megjelenik a képe. Ezek a grafikus ábrázolások általában különböző leírásokban, a szöveg között vagy pedig külön lapon jelentek meg. A két fenti kép a legismertebb. Az első Ludwig Rohbock festménye (a képet lásd az első metszet után) nyomán készült acélmetszet, a második pedig fametszet, ismeretlen szerző műve, és a németországi *Über Land und Meer. Allgemeine Illusrierte Zeitung* 28. számának 556. oldalán, a címlapon jelent meg.

A XIX. század vége felé megjelentek a képes levelezőlapok. Sok szegedi képeslapon jelenik meg a vasúti híd képe.



215. kép
Temesvárról jön a vonat. A szegedi vasúti híd Ludwig Rohbock metszetén



216. kép
Az előbbi Rohbock-metszet előképe, amelyről az ismert acélmetszet készült



217. kép
Megy a vonat Temesvárra. A szegedi híd bánáti oldala. Az árvíz előtti állapotokat ábrázoló, 1879-ben megjelent fametszet



218. kép
A Temesvár felé tartó vonat a hídon



219. kép
Temesvárról Szeged felé tartó vonat a hídon



220. kép
A szegedi vasúti híd a XIX–XX. század fordulóján korabeli képeslapon



221. kép

A szegedi vasúti híd Újszegedről (bánáti oldalról) nézve, a parton a Back-féle gőzmalom épületével



222. kép

A szegedi vasúti híd Újszegedről (bánáti oldalról) nézve. A fényképet 1875-re datálták



223. kép

A szegedi fogadalmi templom és az egyetemi épületek az 1920-as évekből. Előtérben a vasúti híd egy nyílása



224. kép

Fotó a vasúti híddal (Fortepan)

MAGASÉPÍTMÉNYEK

Állomások

A legtöbb, erről a vasútvonalról közölt írásban általában a régi állomások építési évét 1857-ben adják meg, bizonyosan azon logikából kiindulva, hogy a felvételi épületek a vasúti pálya átadásakor mind álltak. Ez egyáltalán nem volt így. Szokás volt, hogy a pályát átadták, de nem várták meg a felvételi épületek elkészültét, hiszen elsősorban az áruk szállítása volt az elsőrendű feladat, a fő jövedelmi forrás. A vonal folytatásaként épült Temesvár–Jaszenova vasútvonal átadásáról szóló tudósításban a lelkiismeretes újságíró kiemeli, hogy a felvételi épületek nagy része még nem épült meg vagy még nem készült el teljesen. Az meglehet, hogy ideiglenes fabódékat, talán téglaépületeket építettek, míg elkészültek a végleges felvételi épületek. Ez így volt a Szeged–Temesvár vasútvonalon is.

A fellelt adatok alapján megpróbáltam minél pontosabban megadni az állomások megnyitásának dátumait.

Maguk a tervrajzok is eltérnek, nem szólva arról a tényről, hogy a tervek nem mindig estek egybe a megvalósításokkal. A Szeged–Temesvár vasútvonal 1855-ben datált hossz-szelvénye szerint a vonal kezdő- és végpontja között csak négy állomást tüntettek fel. Ezek Szőreg, Mokrin, Hatzfeld (Zsombolya) és Gyertyámos.

Megbízható, fellelhető forrást alkotnak az OÁV (StEG) üzletjelentései. Ezeket évente jelentették meg az előző üzletév eredményeinek számbavételével, melyeket a társaság évi közgyűlésén tárgyaltak meg és hagytak jóvá. Az 1858-as, az 1857-es üzletévről szóló jelentés (*Jahresbericht, 1858*) 8. oldalán olvashatunk a Szeged–Temesvár vasútvonal építéséről. Megtudhatjuk, hogy 43 őrházat építettek, és 8 állomást, amelyeket csak a feltétlenül szükséges épületekkel láttak el (szó szerint: „Alle diese Arbeiten, mit Inbegriff 43 Wächterhäusern und den für 8 Stationen unumgänglich nöthigen Gebäuden, wurden bis zum 15. November 1857 hergestellt.")

Az állomásokat eleinte csekély forgalomra méretezték. Ezért befogadóképességük kicsi volt, kevés számú – rendszerint négy darab – és rövid (30–50 vasúti tengelyt befogadó) vágánnyal épültek.

A dokumentumokban előfordul, hogy az állomást azonosítják a felvételi épülettel. Ez is félreértésre adhat okot, mert maga az állomás ugyan már üzemelt, azonban a felvételi épület később készült el.

Az 1857-es hossz-szelvényen a 112 kilométer hosszú vasútvonalon 12 állomás szerepel: Szeged, Szőreg (építésekor ez volt a vonal legkisebb indóháza, ezért épített újat a MÁV), Oroszlámos, Valkány, Mokrin, Nagykikinda, Szenthubert, Zsombolya (az ősi Zsomboly akkor még a német telepesek által adott néven, Hatzfeldként szerepelt), Gyertyámos, Berekszó, Szakálháza, Temesvár.

A terveknek megfelelően, de a szükségleteket is figyelembe véve az OÁV több állomást is bővített, felvételi épületeket épített. 1861-ben felépítették Szenthubert felvételi épületét (Jahresbericht, 1862).

Az OÁV, hogy forgalmát növelje, 1880 után kisebb helyeken is épített állomásokat, megállóhelyeket. A nyíltvonali őrházakat tették alkalmassá az eredeti épületek átalakításával, megtoldásával. Újszentiván 1885-ben, Rábé 1885-ben, Verbica (1890-től Egyházaskér) 1885-ben, Kláry (1890-től Klárysző̋lők) és Kécsa (1911-től Nagykőcse) szintén 1885-ben kaptak megállóhelyet. Az említett megállóhelyeken csak a kis sebességgel közlekedő, úgynevezett omnibuszvonatok álltak meg. Ezek a vonatok első osztályú kocsi nélkül közlekedtek. Az OÁV 1891-es államosítását követően a MÁV Újszegeden (1903), Újszőregen (1929), Óbébán (1908) és Erzsébetemléken (1910) létesített újabb megállóhelyeket.

Említésre méltó, hogy Szőregen és Szenthuberten az új MÁV-szabványtervek szerint új felvételi épületeket emeltek.

Itt kell felhívnom az olvasó figyelmét, hogy Vörös László 1878-as Vasúti évkönyvébe legnagyobb valószínűséggel sajtóhiba lopódzhatott, mert több felvételi épület megépítését 1869-re teszi, holott ezek 1860-ban készültek el (Szeged, Szőreg, Valkány, Temesvár). A szedő a nullát kilencesnek vélhette, innen származnak a hamis adatok.

Ivan Simič (Simič, 2007) és Dušan Dejanac (Dejanac, 2007) Valkány és Mokrin felvételi épületének építését 1860-ra, a Szenthubertét 1864-re datálja (bár 1861-ben kész volt).

A későbbi vasútépítkezések folyamán több helyiérdekű vasutat is csatlakoztattak a Szeged–Temesvár fővonalhoz. A meglévő állomások használatáról csatlakozási szerződést kötöttek az OÁV-val, később ennek utódjával, majd az 1891-es államosítás után a MÁV-val. Valkány állomáson ágazott ki az 1870-ben átadott Valkány–Perjámos vasútvonal (Jancsó, 2017), mely az Osztrák–Magyar Monarchia első vicinálisa volt, és az OÁV építtette és üzemeltette. A helyiérdekű vasutakról szóló, 1880-as törvénycikk után a Bánátban lázas vasútépítkezésekbe fogtak. Vasútvonalunkhoz Szőregen csatlakozott a Szőreg–Karlova, a Szőreg–Makó, Nagykikindán a Nagykikinda–Karlova–Nagybecskerek, a Nagykikinda–Arad és a Nagykikinda–Nyerő HÉV. Zsombolya állomásról indult a Zsombolya–Lovrin HÉV, a Zsombolya–Nagybecskerek keskenyvágá-

nyú vasútvonal, valamint a Zsombolya–Párdány HÉV. Az OÁV temesvári nagyállomásába csatlakozott az Arad–Temesvár vasútvonal, a Temesvár–Módos HÉV és Temesvár–Nagyszentmiklós HÉV.

A magyar vasúttörténettel foglalkozók szerint az OÁV sajátos francia építészete először a Szeged–Temesvár vonalon érvényesült. Megkockáztatom: az 1856-ban átadott Oravica–Báziás vonalon. Az OÁV nagy tekintélyű vezérigazgatója, Jacques Maniel kezdeményezte és szorgalmazta a szabvány-felvételiépületek építését, és meg is tervezte ezeket. Szintén ő tervezte Temesvár első nagyállomását is, a kicsi, ideiglenes indóház helyett az 1860-ban megnyitott, józsefvárosi indóházat. Az OÁV-nak utolsó, építési igazgatói minőségben tevékenykedő magas rangú vezetője, aki francia mintákat követett, Auguste de Serres-Wiffinsky volt. Nyugdíjba vonulásával az OÁV–OMÁV-nál végleg megszűnt a francia hatás.

A következő táblázat összefoglalja a vonalon épült állomások és megállóhelyek főbb adatait.

Táblázat *az állomások és megállóhelyek főbb adataival*

Állomás neve	Átadás éve	Az indóház közepe	Az állomás hossza	Megjegyzés	Mai hivatalos név, országjelzés
Szeged állomás	1860	456+774,3	916,80 m		Szeged, H
Újszeged megállóhely	1903			A felvételi épületet a 2020-as években szüntették meg	Újszeged, H
Szőreg állomás	1857	462+070	812,40 m	A felv. ép.-t 1869-ben adták át (Vörös) Az 1857-es évszám bizonytalan	Szőreg, H
Újszőreg megállóhely	1929				Újszőreg, H
Újszentiván megállóhely	1857 ?	465+393		321. őrház	Újszentiván, H
Rábé megállóhely	1885	474+901		325. őrház	Rabe, SRB
Óbéba forgalmi kitérő	1908			Megszűnt	Beba Veche, RO
Oroszlámos állomás	1857	478+640	878,00 m	Simič szerint 1901–1903 között épült, de ez a bővítés éve lehet, nem az építésé. 1918–1945 között magyar–jugoszláv határállomás	Banatsko Aranđelovo, SRB

Állomás neve	Átadás éve	Az indóház közepe	Az állomás hossza	Megjegyzés	Mai hivatalos név, országjelzés
Egyházaskér megállóhely	1885	486+740		330. őrház 1890-ig Verbica	Vrbica, SRB
Valkány állomás	1860	491+420	753,00 m	Lebontották 1988-ban	Valkanj, SRB
Mokrin állomás	1860	499+900	953,00 m		Mokrin, SRB
Nagykikinda állomás	1857	511+454	924,00 m	Simič: 1854–1857 között épült, tervezője Franz Doletska	Velika Kikinda, SRB
Szenthubert állomás	1861	525+380	725,00 m	1861 (Jahresbericht, 1862) Szenthubert 1948-tól Bánátnagyfalu	Sv. Hubert, Banatsko Veliko Selo, SRB
Zsombolya állomás	1857	530+447	871,00 m	1920–1924 között az SHS-hez tartozott, ekkor: Žombolj, Žombolja vagy Džombolj	Jimbolia, RO
Kláry f. megállóhely	1885	536+898		353. őrház 1890-től Kláryszőlők	Clari Vii, RO
Kécsa f. megállóhely	1885	540+745		355. őrház 1911-től Nagykőcse	Checea, RO
Gyertyámos állomás	1857	545+334	757,00 m		Cărpiniș, RO
Berekszó r. megállóhely	1857	553+374		Vörös szerint 1872-ben építették. 1913-tól Berekszó	Beregsăul Mare, RO
Erzsébetemlék megállóhely	1910			Megszűnt 1940 körül	Elisabeta, RO
Szakálháza állomás	1857	561+833	916,00 m		Săcălaz, RO
Temesvár állomás	1860	569+223	1660,00 m	A gyárvárosi állomás felépülte (1877) után: Temesvár–Józsefváros	Timișoara, RO

Az állomások felszereltsége az 1893-as kézi hossz-szelvény szerint, tehát az államosítást követően, az alábbi volt.

– Szeged állomás: I. oszt. indóház, I. oszt. vízállomás, egy gyorsáruraktár 2 kapuval.
– Szőreg állomás: ágyúponk, marharakodó, 2 tiszti lakóház, indóház, vízállomás, gabonaszín, teherraktár 8 kapuval, felépítményi kézi szertár, toldaléképület.
– Oroszlámos állomás: szolgalakóház, teherraktár 6 kapuval, gabonaszín, marharakodó, ágyúponk, indóház, felépítményi kéziraktár.
– Valkány állomás: felvételi épület 1 emelettel, laktanya, jégverem, áruszín, baromlak, vízállomás.
– Mokrin állomás: felvételi épület, áruszín, nyílt rakodó.
– Nagykikinda állomás: felvételi épület, áruszín, rakodó, vízállomás, jégverem.
– Szenthubert állomás: áruszín, felvételi épület.
– Zsombolya állomás: felvételi épület, áruszín, rakodó, vízállomás.
– Gyertyámos állomás: indóház, áruraktár két kapuval, gabonaszín, nyílt áruszín, áru- és marharakodó.
– Berekszó r. megállóhely: indóház, áruraktár egy kapuval és rakodóval.
– Szakálháza állomás: indóház, vízállomás, gabonaszín, áru- és marharakodó, lakóépület pályafelvigyázó számára.
– Temesvár–Józsefváros állomás: indóház, fűtőház, 2 vízállomás, eszterga- és kovácsműhely, mozdonyszerelő műhely, kocsiszerelő műhely, 4 áruraktár, gyorsáruraktár, 2 gabonaszín, 4 raktár szertári célokra, 2 mozdonyfordító korong, 2 hídmérleg, 2 marharakodó, 3 árurakodó, 14 laképület.

Vasútvonalunk kiinduló állomása a szegedi pályaudvar volt. Az alföld legnagyobb városa nem tartozott, nem is tartozik a Bánáthoz, de kiindulóállomás-szerepe miatt (a teljességre való törekvés nélkül) szánjunk rá néhány mondatot.

Eleinte, a vonal megnyitásakor a vasútállomás elég messze állt meg a várostól, a Ballagi-tó mellett.

A végleges állomás épületét 1857-ben kezdték el építeni, és a munka rohamléptekkel haladt. Egész télen át dolgoztak: kiszélesítették a Tisza töltését, és az épület megvalósításához is nagy erőkkel fogtak hozzá. Áy Zoltán idézi a Szegedi Híradó 1859. augusztus 14-i számából az alábbi részletet: „Az új indóház elkészült. El nem mulaszthatjuk azon derék szegedi iparosok neveit megismertetni, kik Zinken mérnök úr felügyelete és vezetése alatt ez épületet megteremték s kikre méltón büszkék lehetünk. Jelesen: Hoffer Károly építő-, Varga asztalos-, Geiszler lakatos-, Hort bádogos-, és Konetsnyű mázolómesterek azok, kiket a dicsőség illet. De meg kell, hogy rójuk a társaságnak azon menthetetlen hibáját, mit a feliratoknál követett el. Az indóház homlokán e szó áll: »Bahnhof«. Az épület három részén is látjuk e szép szót »Szegedin«. Ami van is magyar felirat, nem magyar, ilyen például a gyorsfuvarnál a »Cyors«. Lapoknál csak megjárja a sajtóhiba, de nyilvános feliratoknál nincsen helye. Ha a kormány jónak látja kibocsátványait, utasítványait magyar és német nyelven szerkesztve hirdetni, miért nem tehet-

ne hasonlóan e társaság is?" Erről és sok másról nem szól a (szelektív) emlékezet. Bezzeg még ma is folyik egyes helyeken az őrjöngés a „madjarisierung" kapcsán. Mi ez, ha nem kettős mérce? Avagy semmi új a nap alatt? – kérdezi a mai krónikás. Áy szerint a város második indóházát 1859. augusztus 22-én adták át a forgalomnak.

Általában azonban más adatokkal találkozunk. Ezek szerint a szegedi állomás építését 1858-ban kezdték el, és 1860-ban adták át. Nem meglepő, hisz ma is dívik a szokás: az átadás után még vannak olyan munkálatok, amelyeket el kell végezni, de ezek miatt nem halasztgatják az átadást. Például a Temesvár–Jaszenova vonal átadásakor az állomások jó részét még nem építették meg, de a vasutat átadták, kár lett volna még hónapokig várni.

A szegedi állomás terveit az OÁV építési igazgatósága készítette el. „Central-Direktor für die Bauten"-ként több tervlapon Carl Ruppert aláírása szerepel. Másokon pedig Emil Kopp aláírásával találkozunk. Ő az üzletvezetés főigazgatója (Central-Director für den Commerziellen Betrieb). Néha neve elé írta, hogy Ruppert helyett szignál, máskor nem.

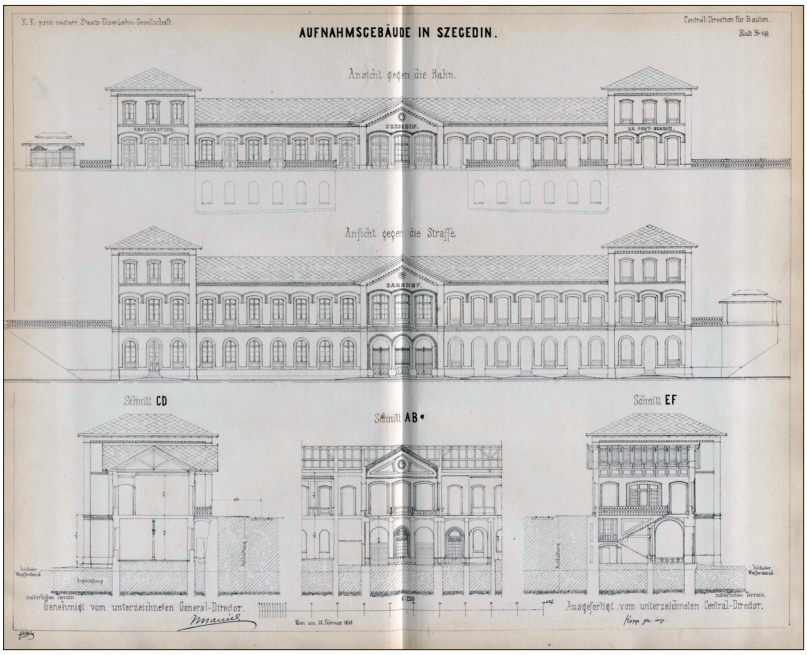
A szegedi pályaudvar tulajdonképpen egy pályaudvar-komplexum volt, ugyanis a személypályaudvar (Personenbahnhof) előtt, de nem messze ettől helyezték el a rendező pályaudvart (Rangierbahnhof). A vasút üzemelésével kapcsolatos teendőket ezen a pályaudvaron végezték. A személypályaudvar a személyforgalom kiszolgálására összpontosított. Ezt a megoldást a helyszűke miatt kellett választani, hisz a vasútnak a város és a Tisza között lévő szűk sávban biztosítottak telket, mely bizony eléggé keskeny volt.

Az 1860-ban átadott személypályaudvar felvételi épülete, mely a mai felvételi épület helyén magasodott, bár egyedi tervezésű épület volt, nem szabványterv szerint építették, jóval kisebb volt a mai felvételi épületnél. A jelenlegi állomás beépített légköbméterének csak a felét tette ki.

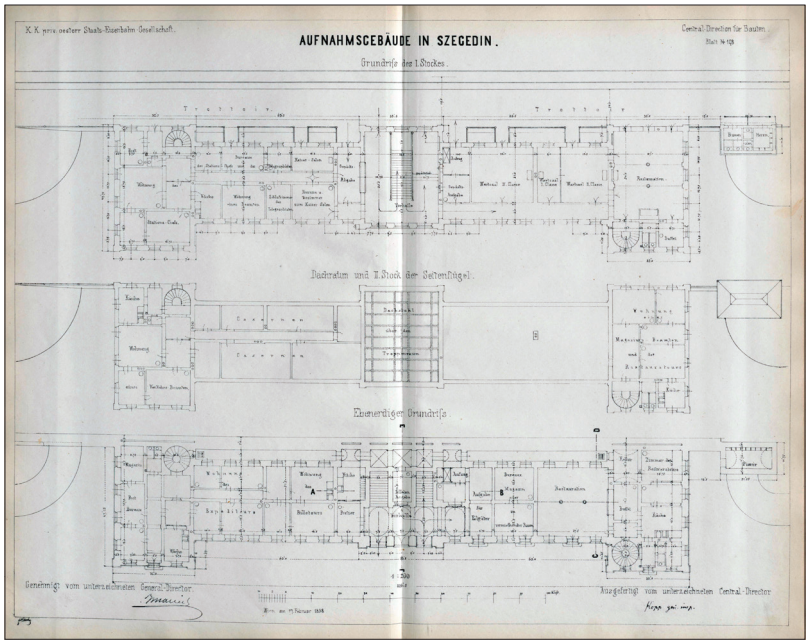
A vasúti pálya ezen a szakaszon a Tisza árvizei, valamint a Tisza-híd magassága miatt magas töltésen haladt. E feltételekhez kellett idomítani a tervezett állomásépületet (akkoriban az állomások felvételi épületét még indóháznak nevezték). Ennek következtében az indóház város felőli homlokzata kétszintes, a pálya felőli pedig egyszintes. Az alsó szintről az utasok lépcsőn voltak kénytelenek megközelíteni a peronokat.

A szegedi állomást is, akárcsak Magyarország sok más állomását, a MÁV korszerűsítette, építtette újjá. Kialakításukban meghatározó szerepe volt Pfaff Ferencnek. Az új, díszes szegedi felvételi épület terveit 1901. január 30-án nyújtották be a Szegedi Középítési Tanácsnak, aki az év július 6-án kiadta az építési engedélyt. Az épületet 1902. december 22-én adták át az utazóközönségnek. Az új épület alapterülete 3502 m2, a beépített terület az emelettel együtt 7615 m2. A beépített tömeg 28 000 m3. A két világháborút is átvészelt, eléggé leromlott állapotú állomást 1963–1964 között újították fel. Az újabb, az eredeti állapotot minél hűebbben visszaadó felújítást 2005–2006 között végezték el.

a)

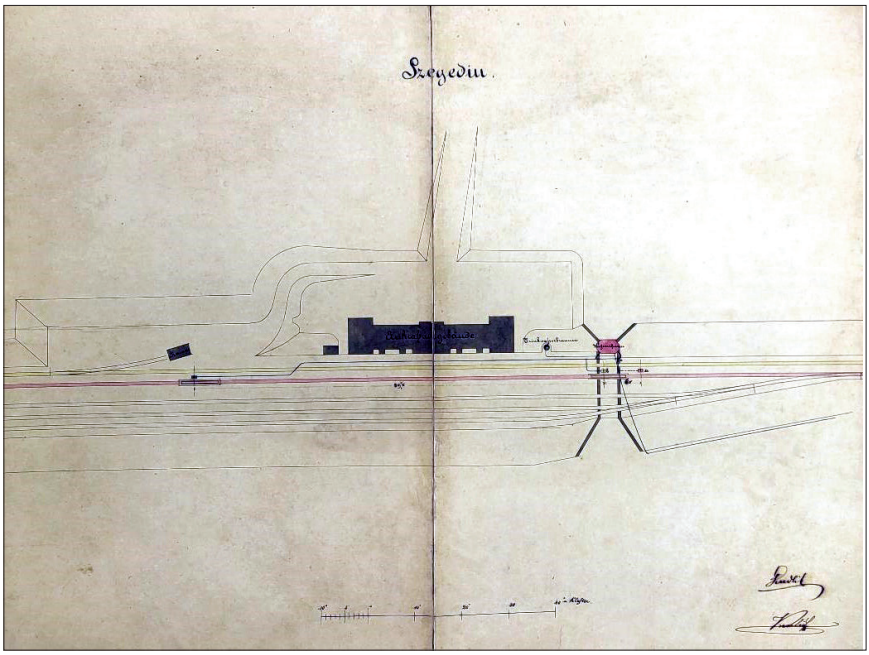


b)



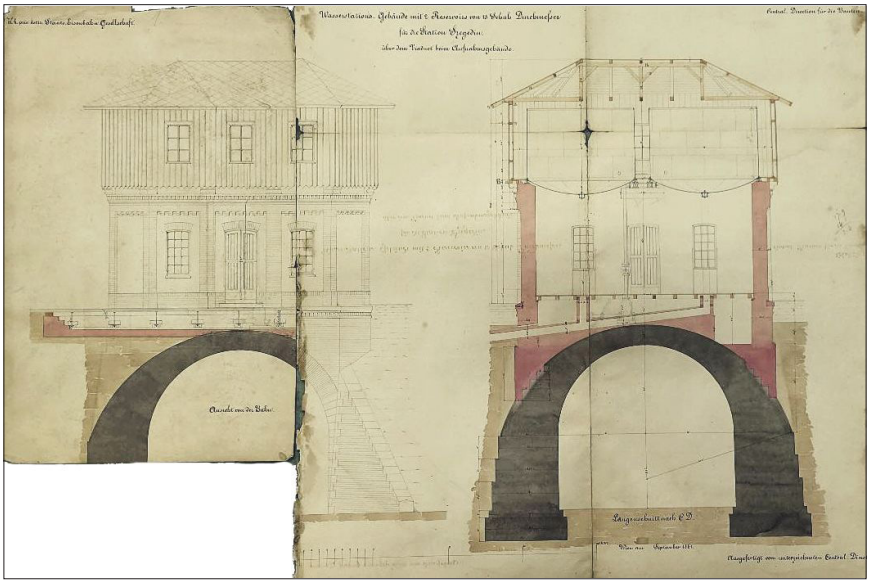
225. kép

Az első szegedi nagyállomás tervrajza 1858-ból
a) pálya felőli és utca felőli homlokzat, metszetek
b) a különböző szintek alaprajzai.



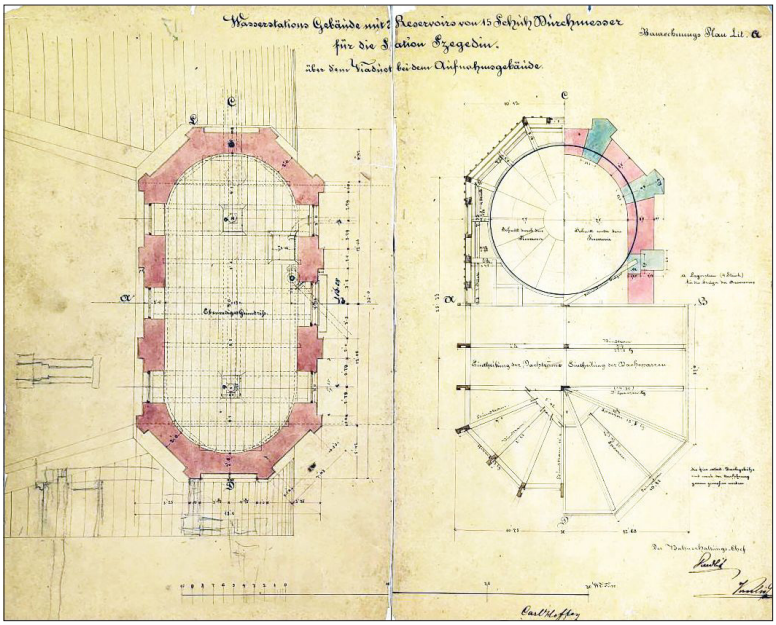
226. kép

A szegedi régi állomás és a vízház helyszínrajza 1861-ből



227. kép

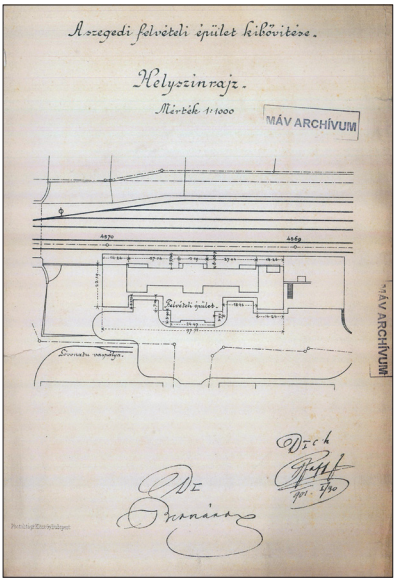
A szegedi vízház vasút felőli homlokzata és hosszmetszete 1861-ből



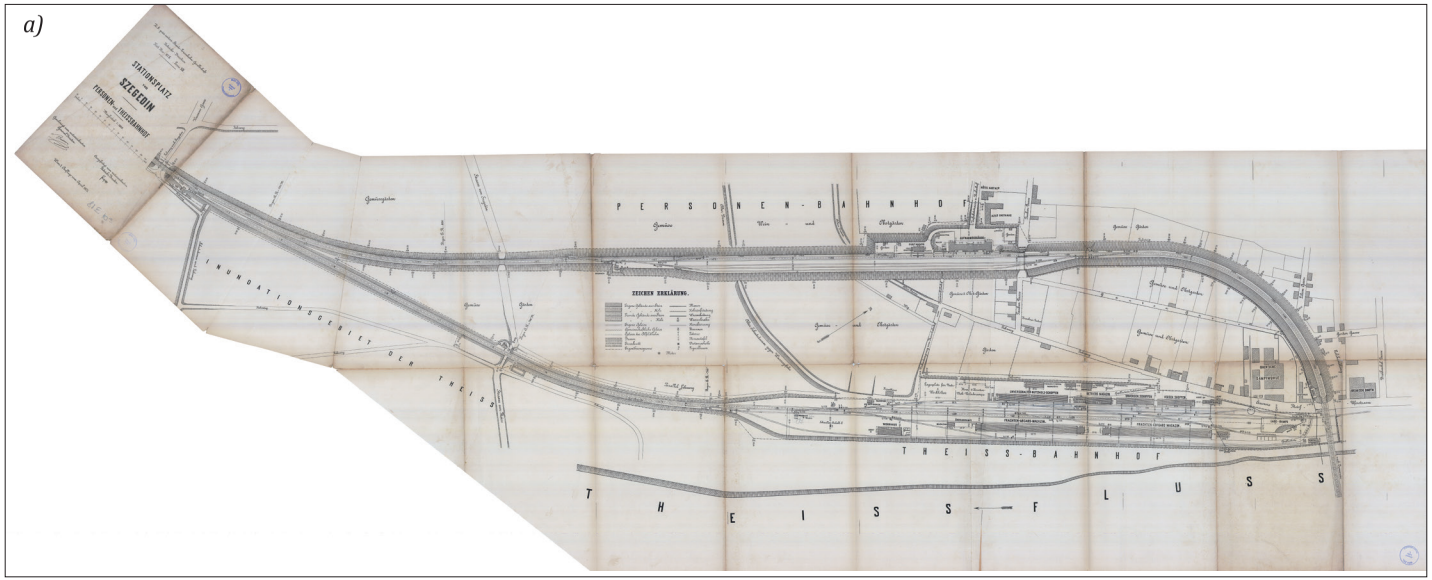
228. kép
A szegedi vízház 15 láb átmérőjű tartályai



229. kép
A hídra épített szegedi vízház 2013-ban (fotó: Gayer Márk)



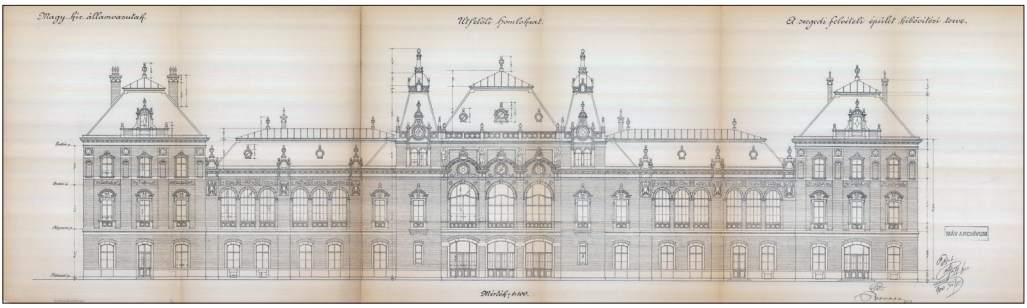
230. kép
Az új szegedi állomás helyszínrajza (Bernárd és Pfaff aláírásával, 1901. jan. 30-i datálással)



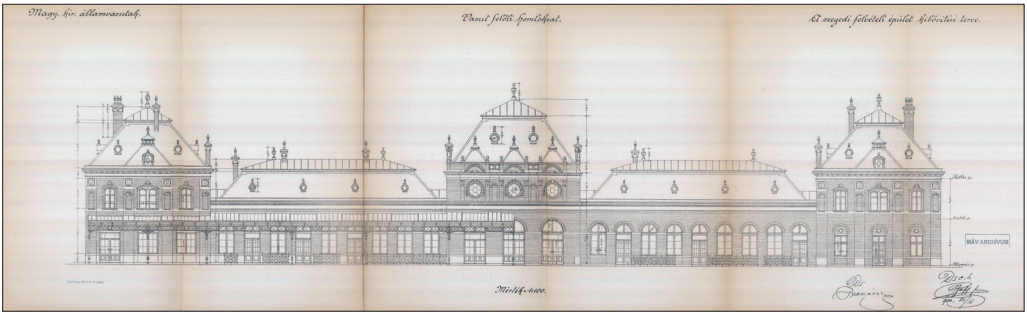
231. kép

Szeged állomás helyszínrajza,
a)1874; b)1899.

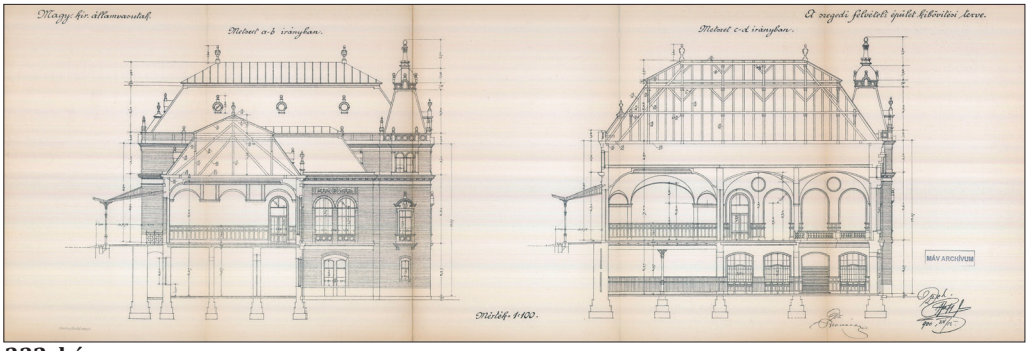
a)



b)

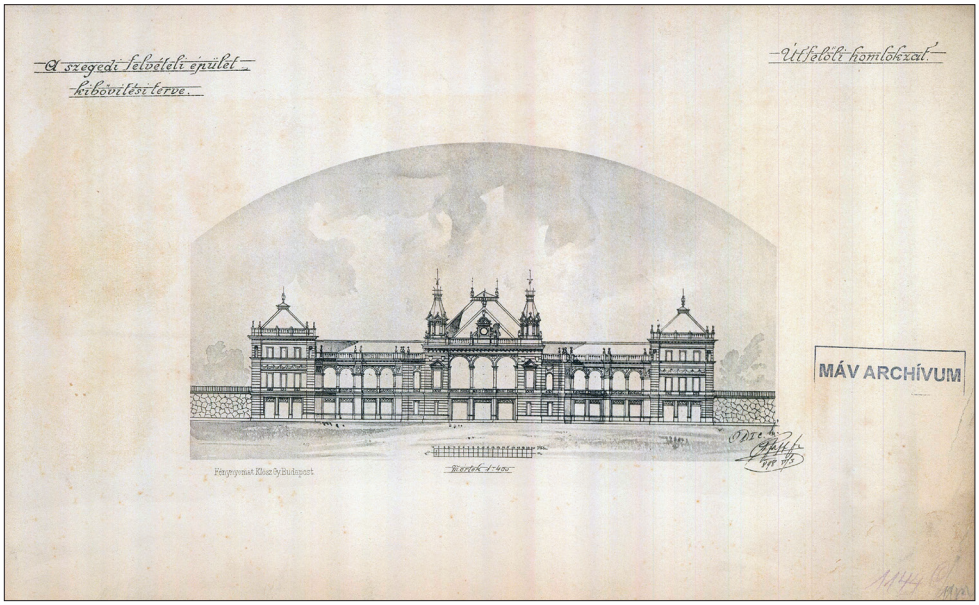


c)



232. kép

Szeged új felvételi épületének tervrajza, Pfaff Ferenc, 1900
a) Utca felőli homlokzat;
b) Pályaudvar felőli homlokzat;
c) Metszetek.



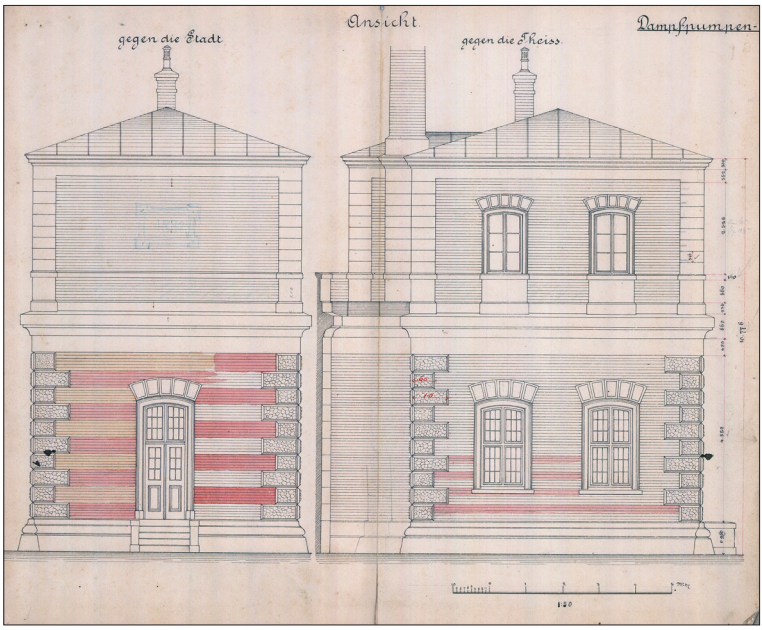
233. kép

Az új szegedi állomás látványterve, város felőli homlokzat, Pfaff Ferenc, 1898. máj. 3.



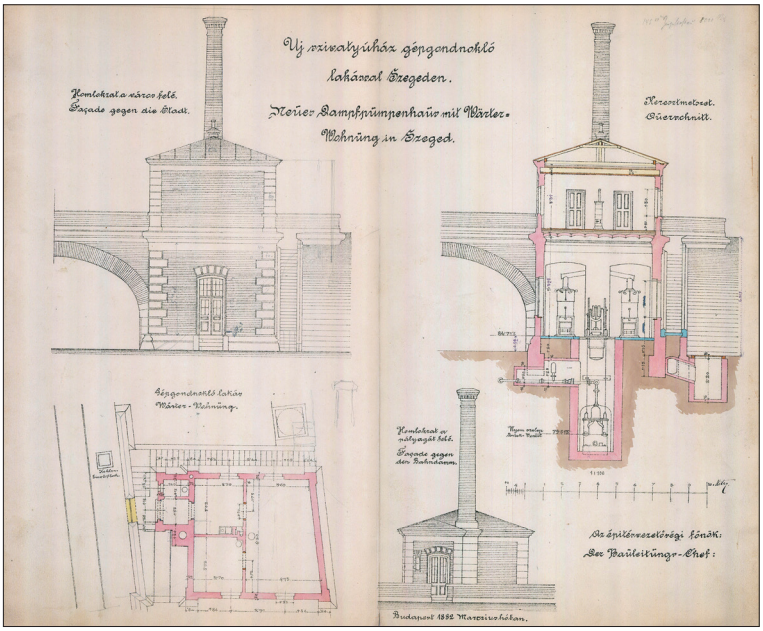
234. kép

Szeged új nagyállomása az út felől (képeslap XX. század elejéről)



235. kép

Szegedi állomás. Új gőzszivattyú gépházának homlokzati tervrajza 1882-ből



236. kép

Szegedi állomás. „Új szivattyúház gépgondokló lakással.” Tervrajz 1882-ből



237. kép

A szépen felújított szegedi állomás 2022 áprilisában



238. kép

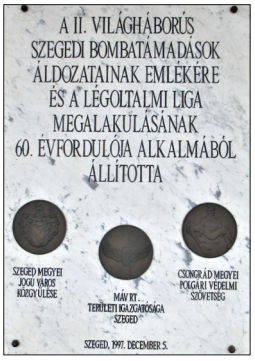
A felújított szegedi állomás volt restijének mennyezeti freskója 2022 áprilisában



239. kép

A felújított szegedi állomás csarnokának csillárja 2022 áprilisában









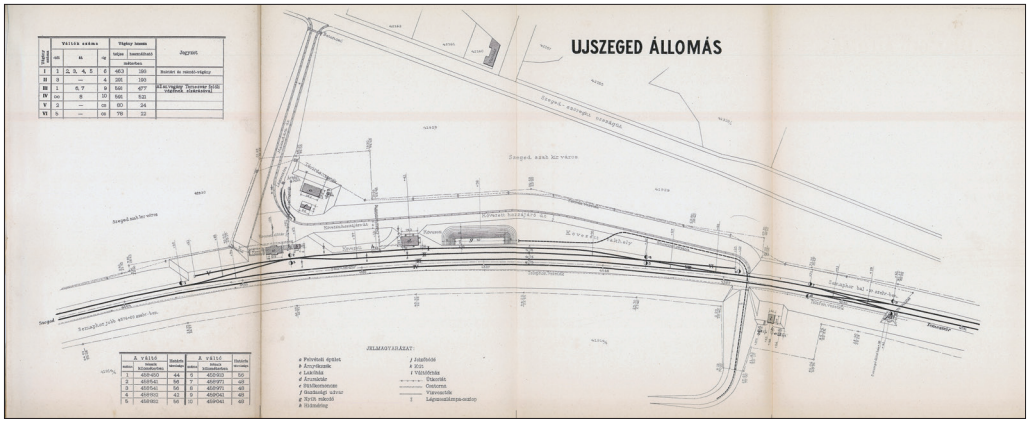
240. kép

Emléktáblák a szegedi állomás pálya felőli falán, I.



241. kép

Emléktáblák a szegedi állomás pálya felőli falán, II.
(a 3. Pfaff Ferenc kinagyított képe az emléktábláról; a 4. II. Rákóczi Ferenc hamvai hazahozatalának 90. évfordulós emléktáblája)



242. kép

Újszeged állomás helyszínrajza



243. kép

Újszeged takaros állomása felvételi épülete egy XX. század eleji képeslapon



244. kép

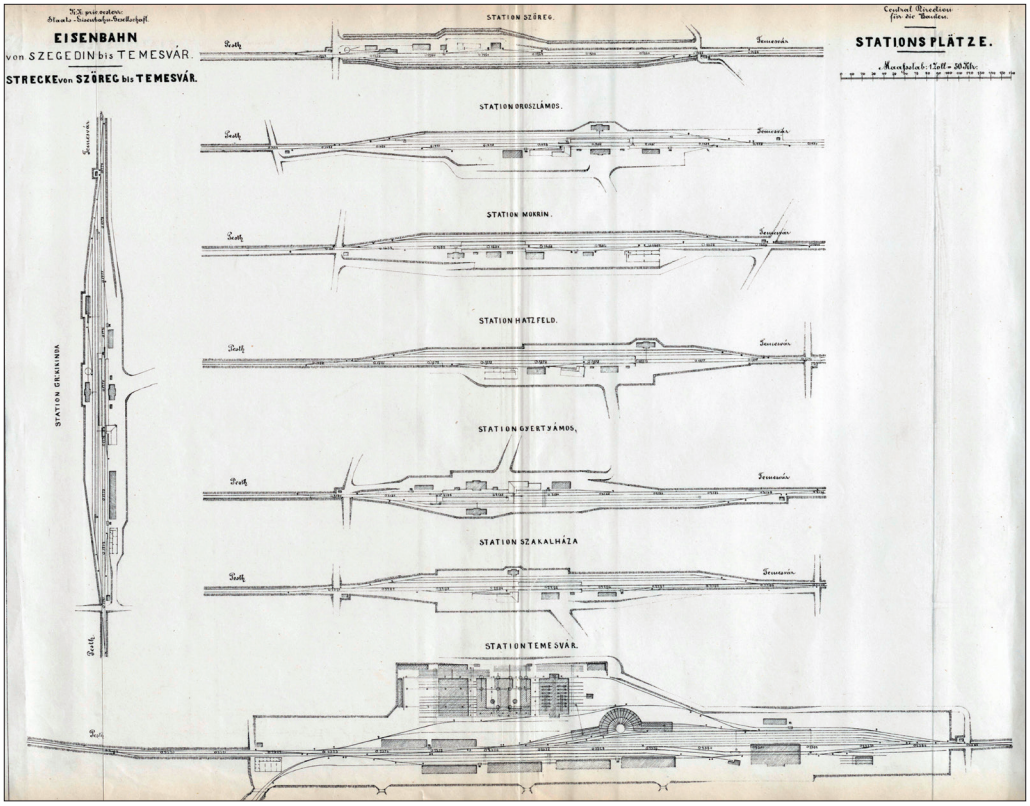
Az omladozó újszegedi állomás légi felvételen a 2020-as években (a MÁV fotótárából)



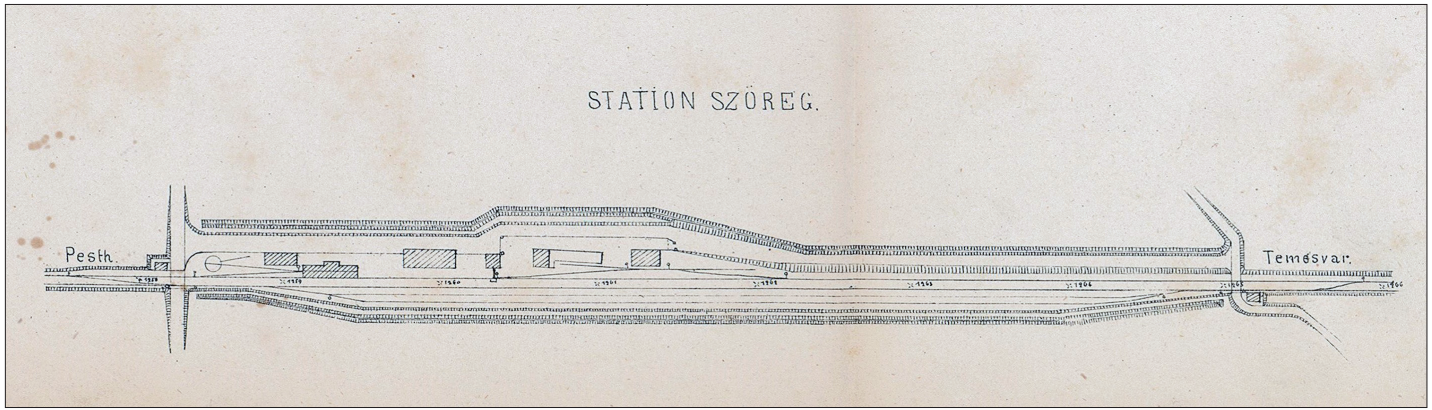
245. kép
Újszeged állomás a 2020-as években, pálya felőli oldal (a MÁV fotótárából)



246. kép
Újszeged állomás a 2020-as években, utca felőli oldal (a MÁV fotótárából)



247. kép
A Szeged–Temesvár vasútvonal Szőreg és Temesvár közötti állomásainak helyszínrajzai. 1856 körüli tervlap



248. kép
Szőreg állomás helyszínrajza 1857-ből



249. kép
Szőreg állomás helyszínrajza (1899)



250. kép
Újszeged állomás motorvonattal, 2022-ben (fotó Gayer Márk)



251. kép
Szőreg állomás a XIX–XX. század fordulóján



252. kép
Az 1896-ban emelt szőregi állomás felvételi épülete durván átalakított homlokzattal, napjainkban. Pálya felőli oldala (a MÁV fotótárából)



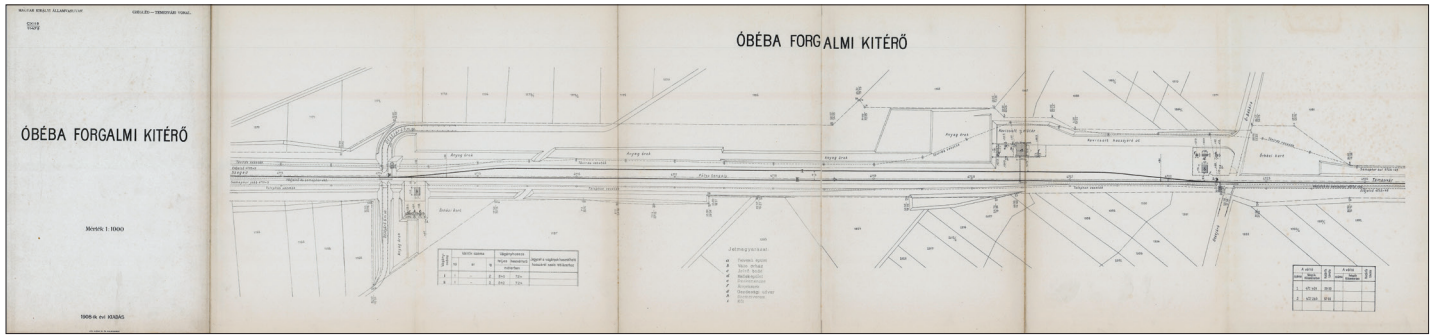
253. kép
Az 1896-ban emelt szőregi állomás felvételi épülete napjainkban. Utca felőli oldal. (Fotó Beroesz, www.vasutallomasok.hu)



254. kép
Oroszlámos állomás 2022-ben a pálya felől (fotó Gayer Márk)

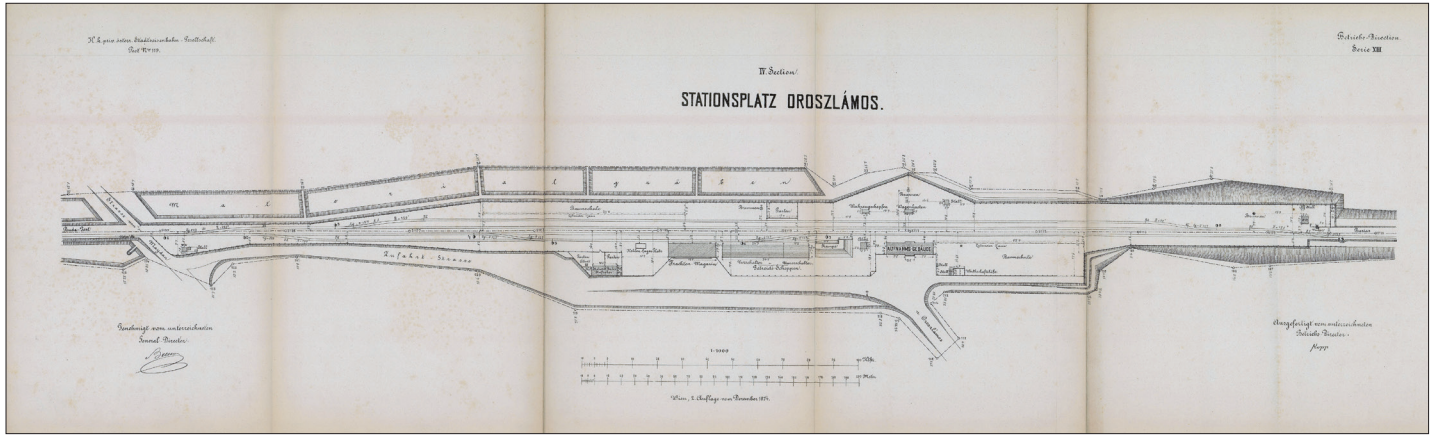


255. kép
Oroszlámos állomás raktárépülete (fotó Gayer Márk)



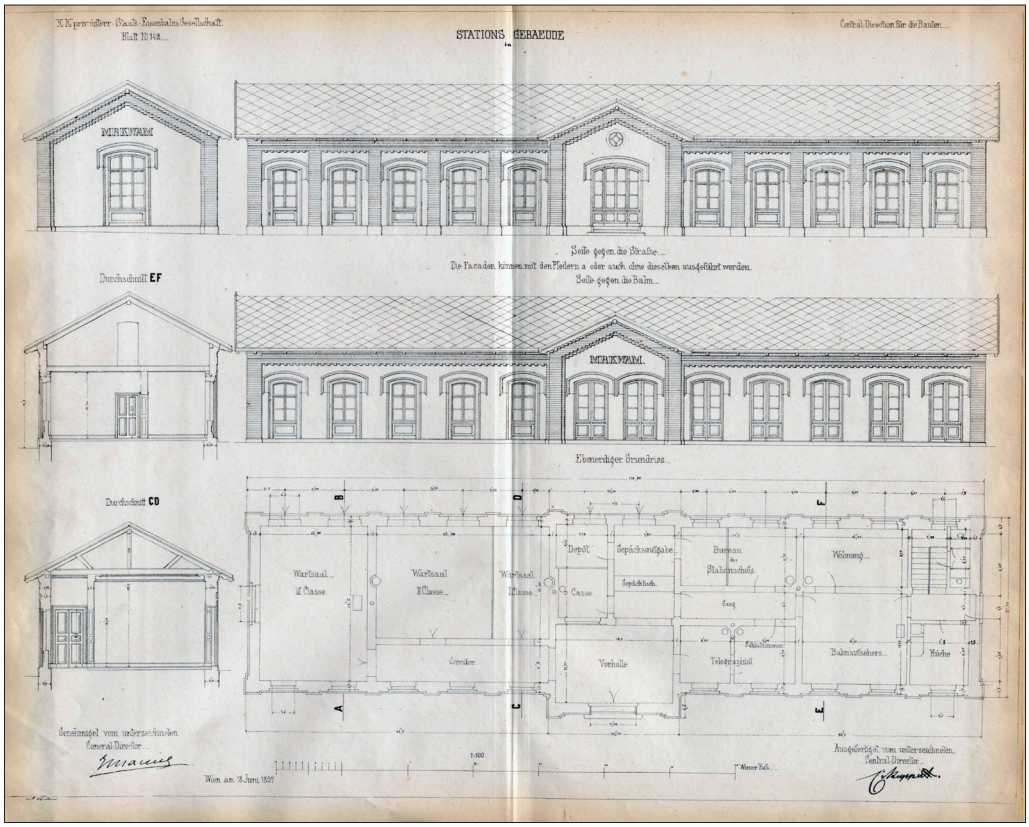
256. kép

A Szőreg és Oroszlámos közötti, rövid életű Óbéba forgalmi kitérő helyszínrajza 1908-ból



257. kép

Oroszlámos állomás helyszínrajza (1874)



258. kép

OÁV-szabványterv 1857-ből, mely szerint Oroszlámos állomás is épült



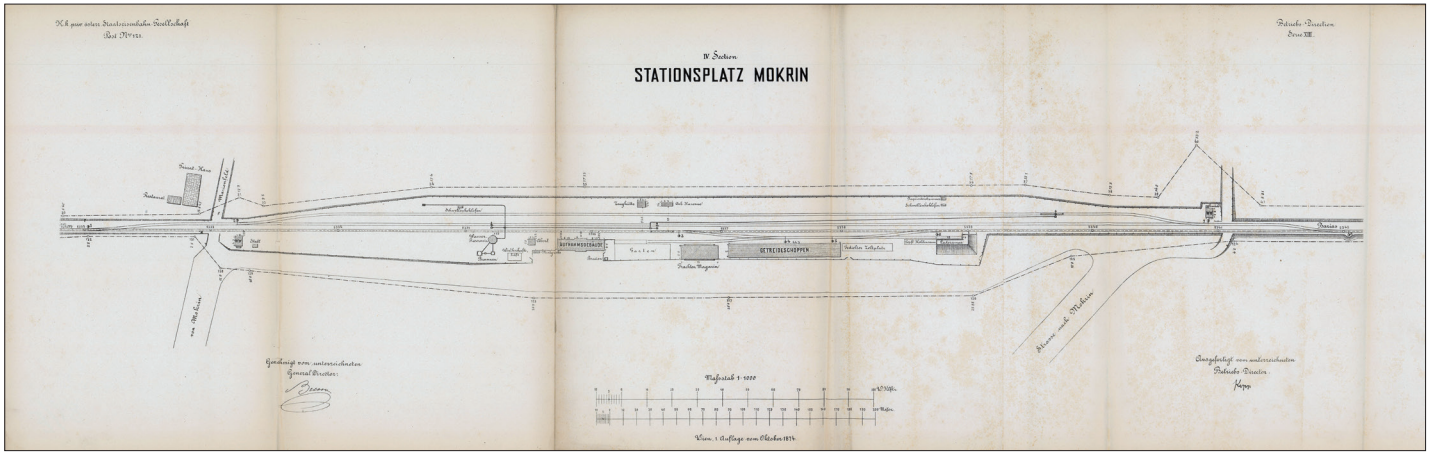
259. kép

Verbica (Egyházaskér) megállóhelyet is benőtte a fű (fotó Gayer Márk)

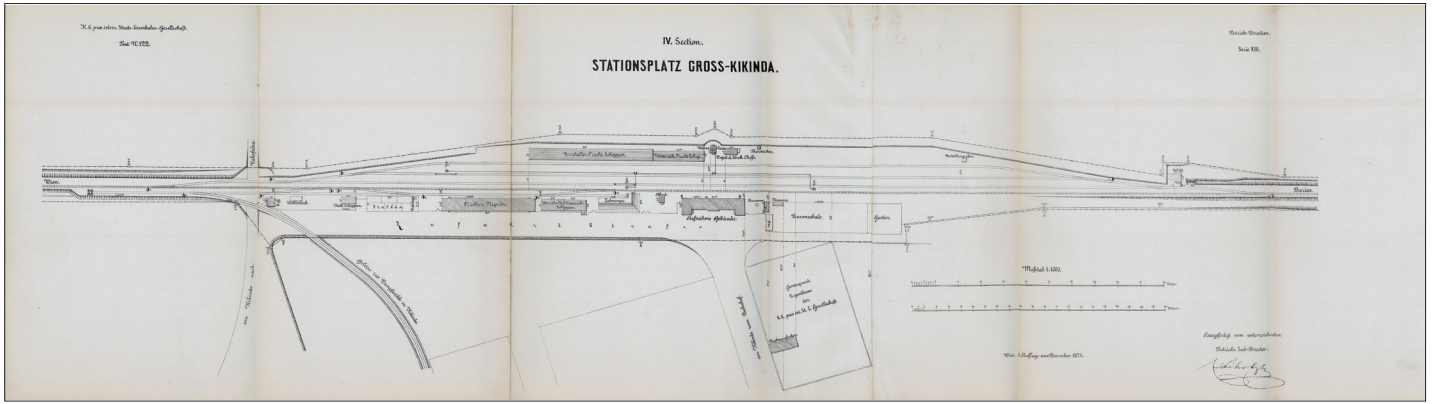


260. kép

Verbica (Egyházaskér). Itt is egykoron büszke vonatok ügettek Bécs vagy Temesvár felé (fotó Gayer Márk)



261. kép
Mokrin állomás helyszínrajza (1874)



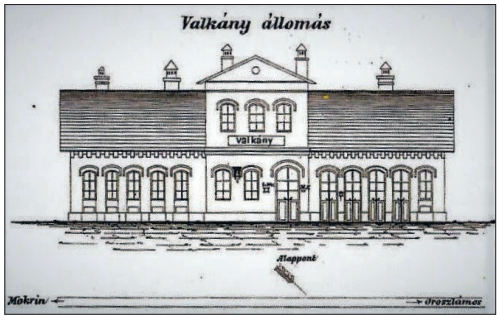
262. kép
Nagykikinda állomás helyszínrajza (1874)



263. kép
Ez volt Mokrin állomás (fotó Gayer Márk)



264. kép
Árván maradt őrház és sorompó Mokrin állomáson (fotó Gayer Márk)



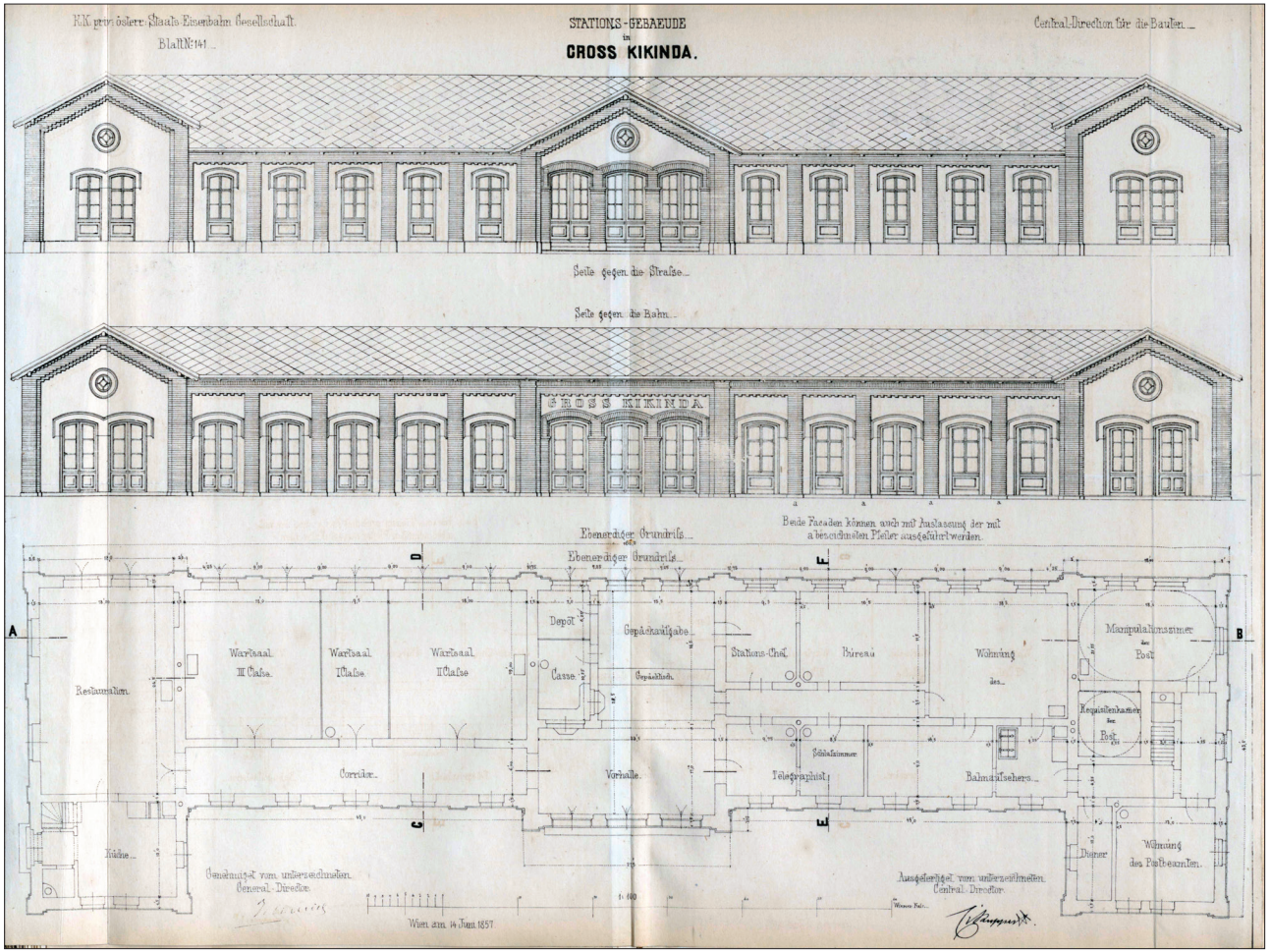
265. kép
Valkány állomás MÁV általi bővítésének tervrajza



266. kép
Valkány állomás a XIX. század elején (lebontották 1988-ban)

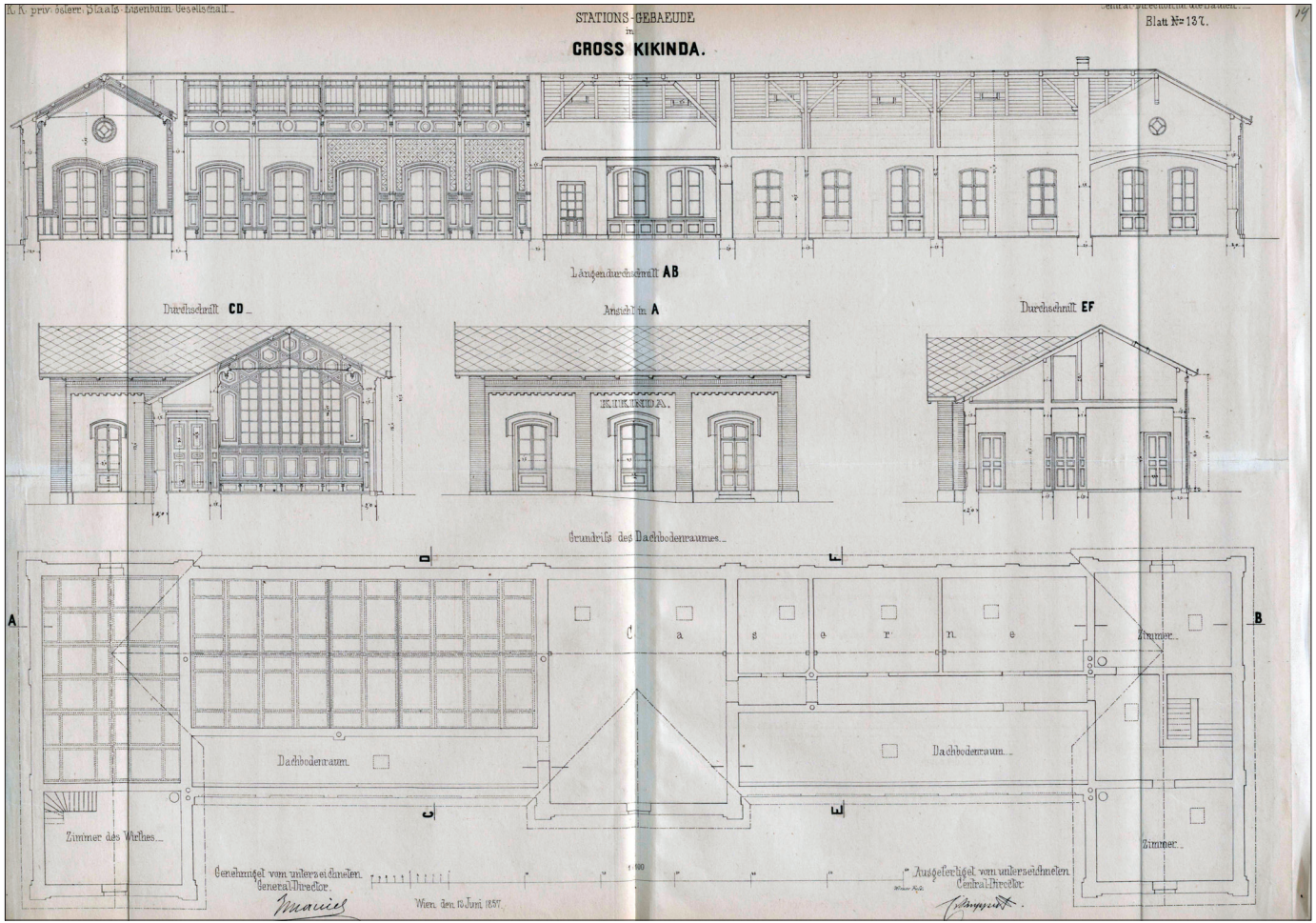


267. kép
Nagykikinda állomás az út felől, bővítése előtti állapot



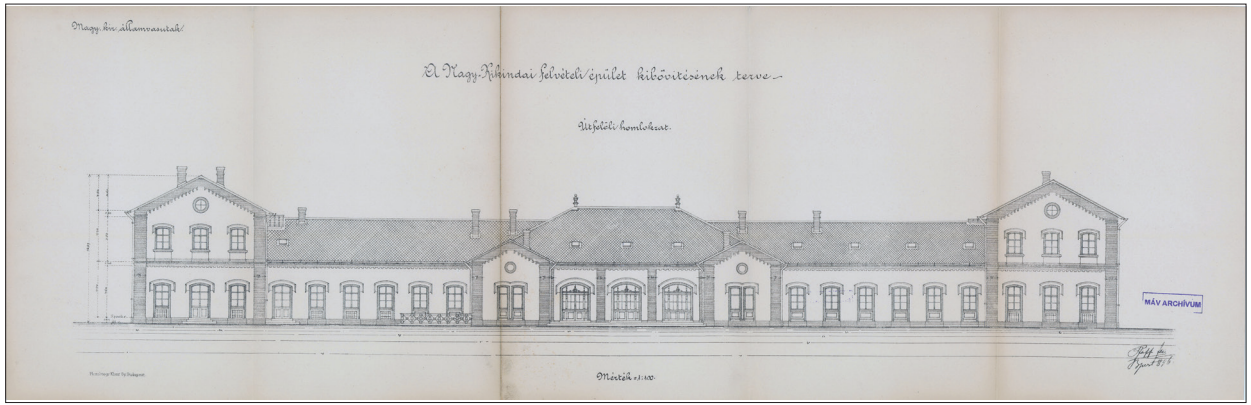
268. kép

Nagykikinda állomás tervrajza 1857-ből (út felőli és pálya felőli homlokzat, alaprajz)

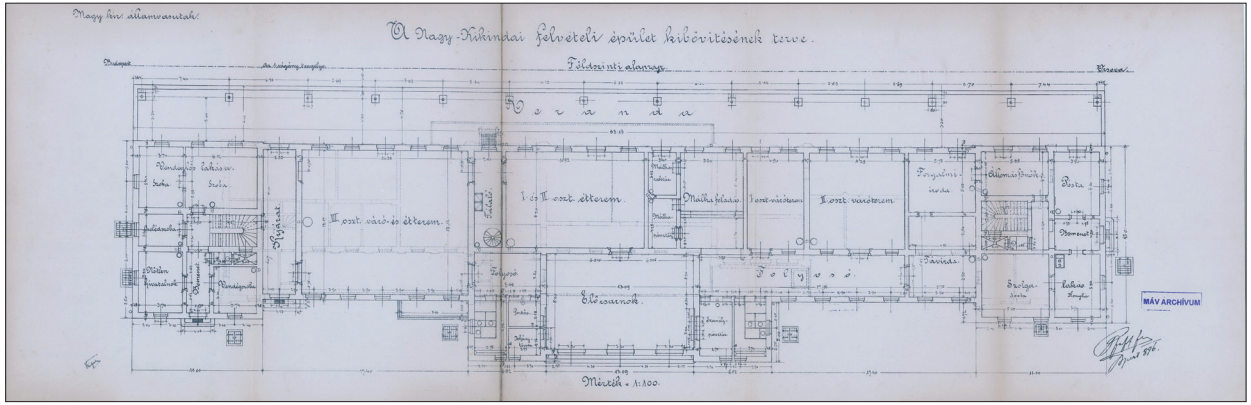


269. kép

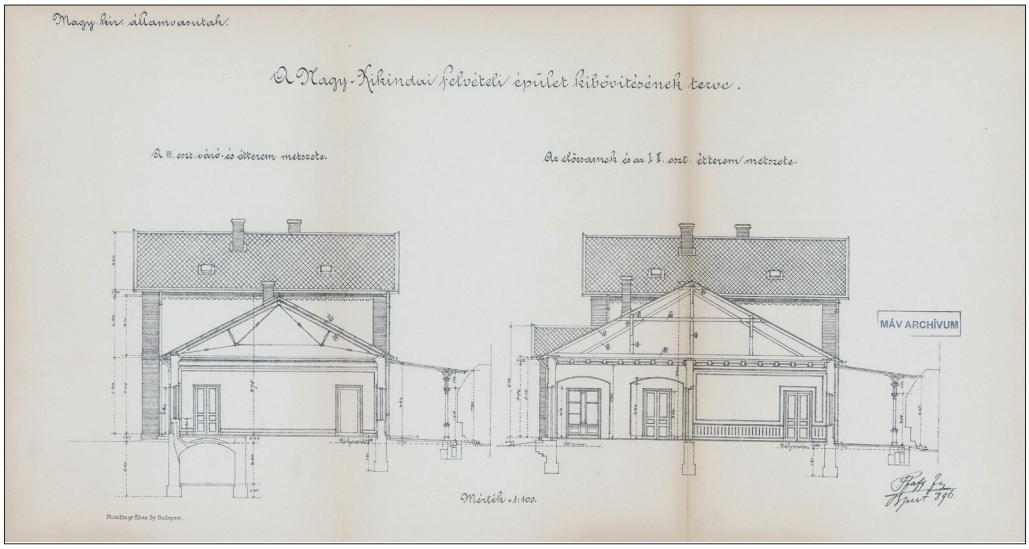
Nagykikinda állomás tervrajza 1857-ből (hosszmetszet, oldalnézet, keresztmetszetek, fedélszék)



270. kép
Nagykikinda állomás kibővítésének terve, homlokzat (Pfaff Ferenc, 1896)

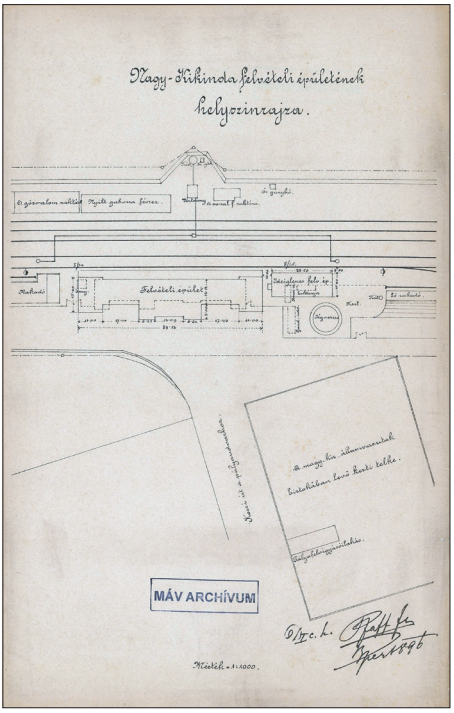


271. kép
Nagykikinda állomás kibővítésének terve, földszinti alaprajz (Pfaff Ferenc, 1896)



272. kép

Nagykikinda állomás kibővítésének terve, metszetek (Pfaff Ferenc, 1896)



273. kép

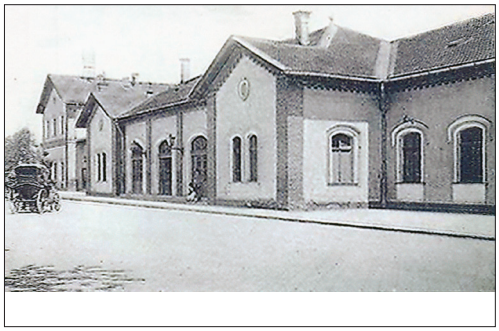
Nagykikinda állomás kibővítésének terve, helyszínrajz (Pfaff Ferenc, 1896)



274. kép
Nagykikinda állomás az út felől



275. kép
Nagykikinda állomás a pálya felől



276. kép
Nagykikinda állomás az utca felől



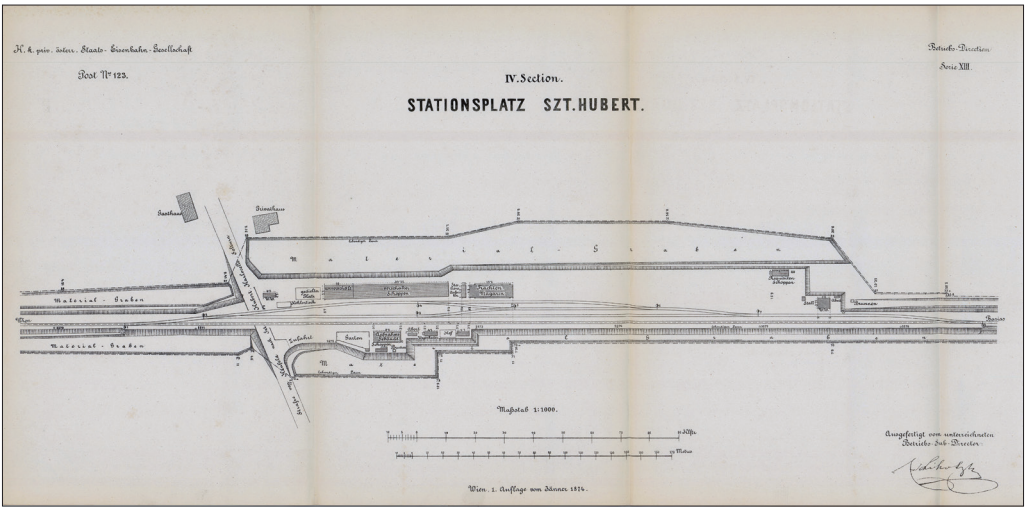
277. kép
Nagykikinda állomás a pálya felől napjainkban (fotó Gayer Márk)



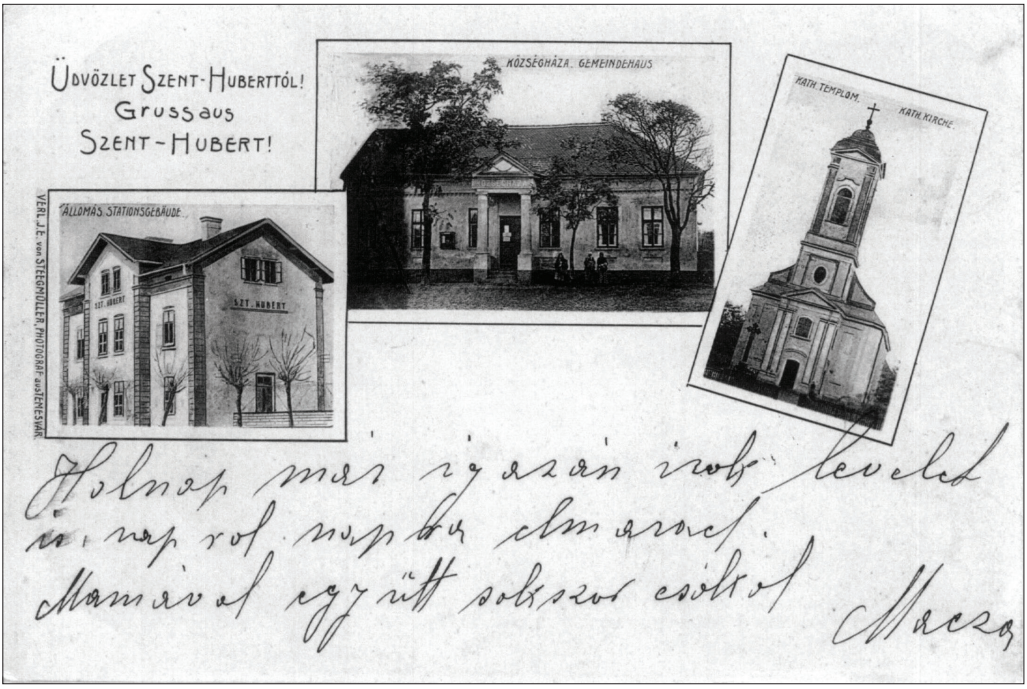
278. kép
Nagykikinda állomás napjainkban, mozdonyszín (fotó Gayer Márk)



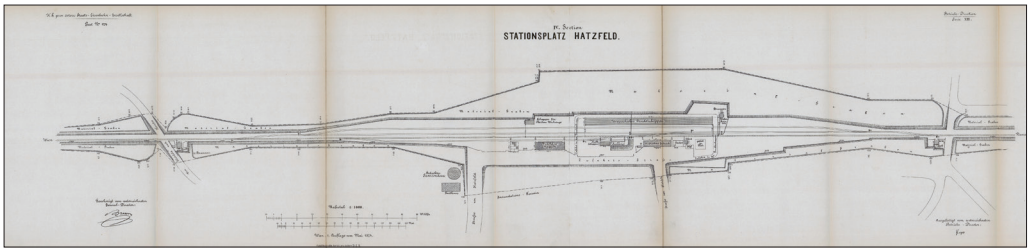
279. kép
Gőzmozdony Nagykikinda állomáson (fotó Gayer Márk)



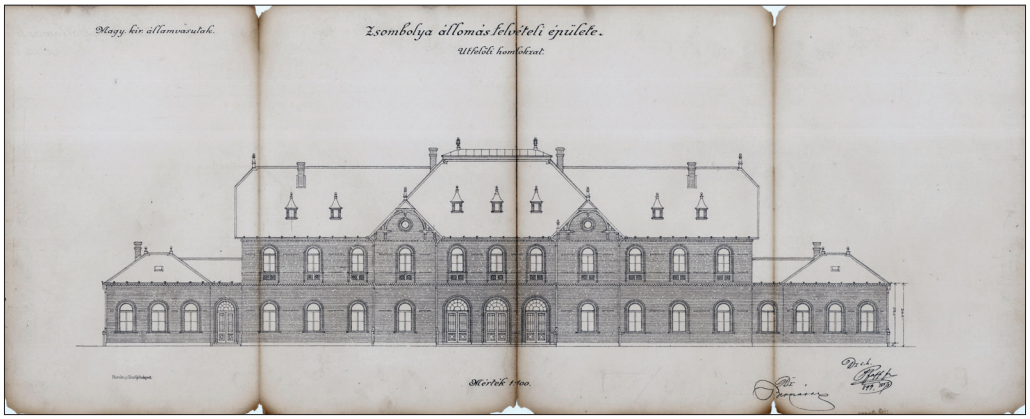
280. kép
Szenthubert állomás helyszínrajza (1874)



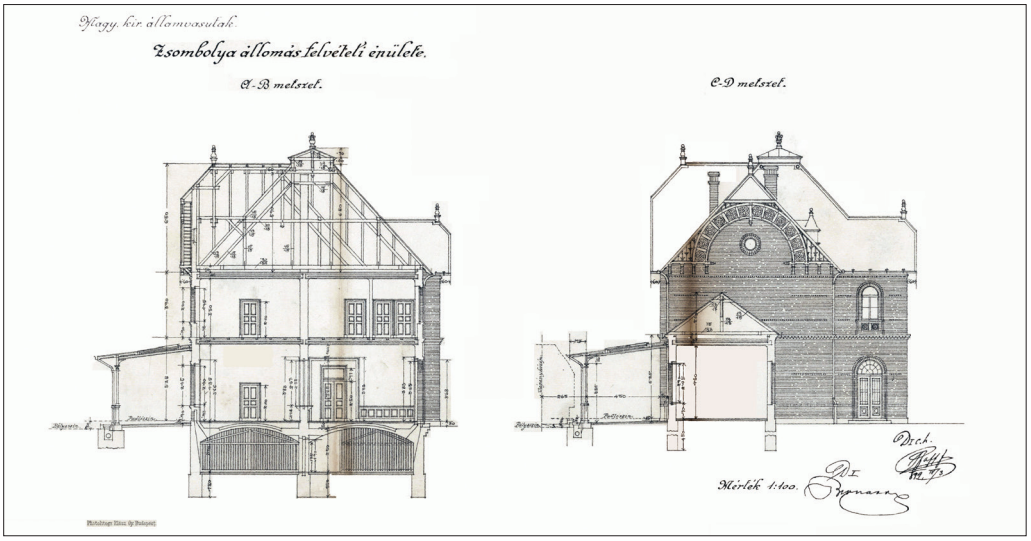
281. kép
Szenthubert állomás egy képeslapon



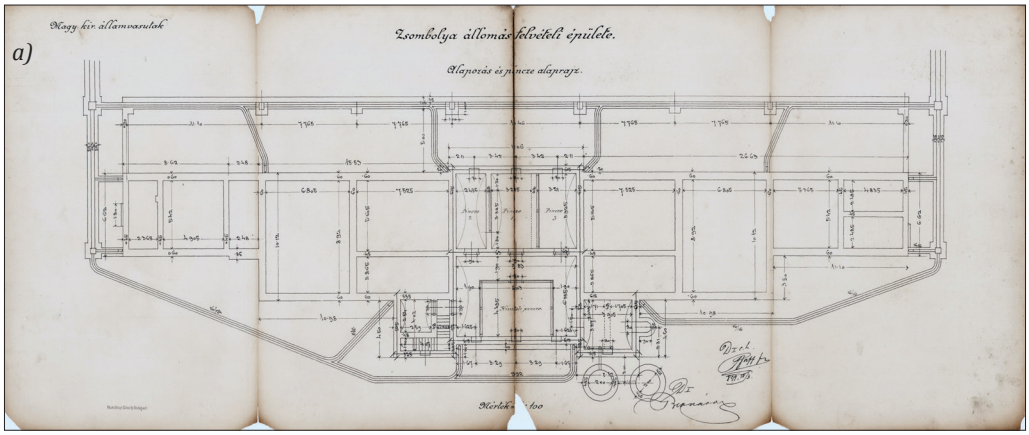
282. kép
Zsombolya állomás helyszínrajza (1874)

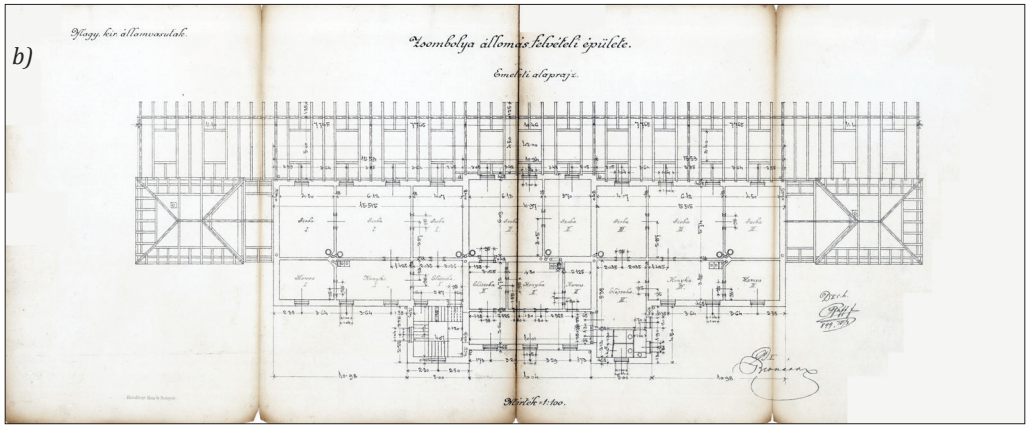


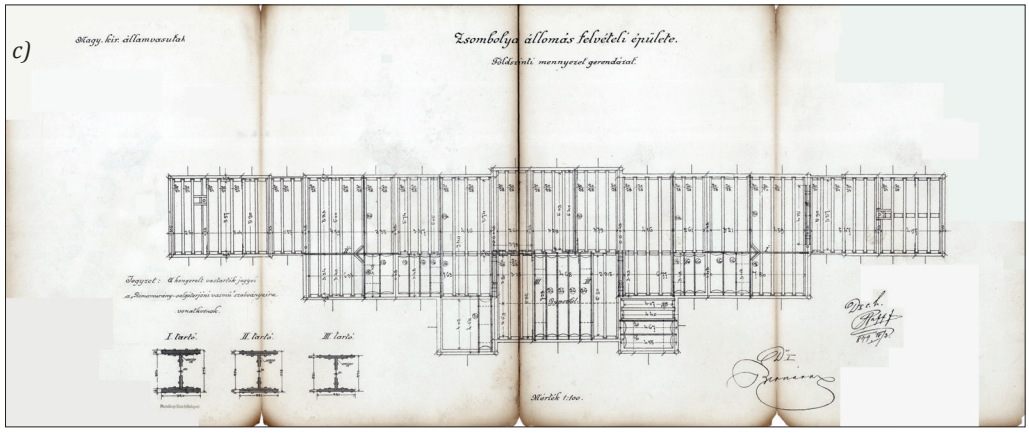
283. kép
Zsombolya új állomásának út felőli homlokzata (Pfaff Ferenc, 1899)



284. kép
Zsombolya új állomásának keresztmetszetei (Pfaff Ferenc, 1899)



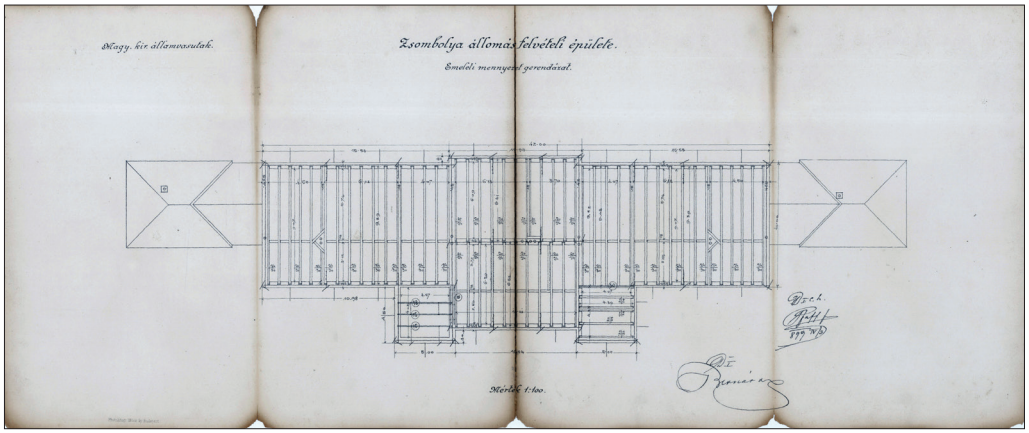




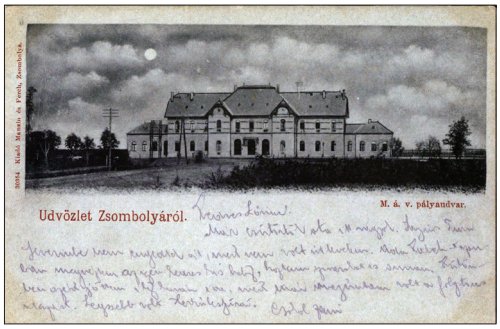
285. kép

Az új, Pfaff-féle zsombolyai felvételi épület terve (1899).

a) Alapozás és a pince alaprajza; b) Emeleti alaprajz; c) A földszinti mennyezet gerendázata.



286. kép
Az új, Pfaff-féle zsombolyai felvételi épület terve (1899). Az emeleti mennyezet gerendázata



287. kép
Zsombolya állomás város felőli homlokzata egy 1901-es képeslapon



288. kép
Zsombolya állomás vasút felőli homlokzata a XX. század első éveiben



289. kép
Zsombolya állomás a szerb megszállás alatt



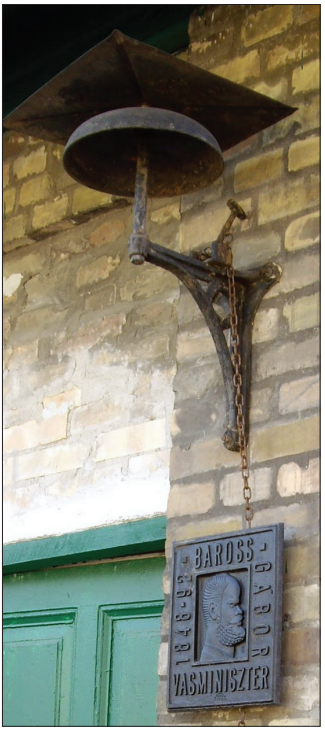
290. kép
Zsombolya állomás 2010-ben



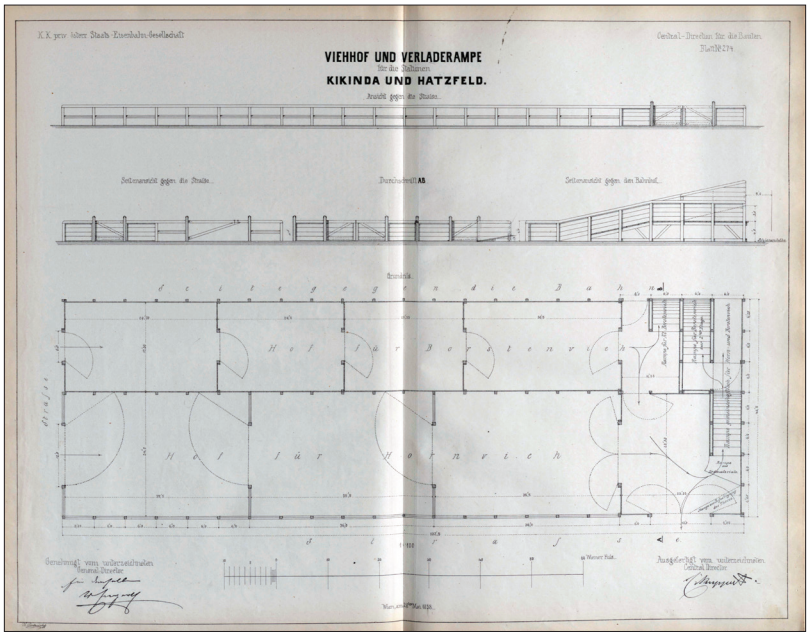
291. kép
A zsombolyai állomás víztornya az OÁV által épített egyetlen épület



292. kép
Kaba Gábor akkori polgármester az őrházban kialakított kis vasúti múzeum előtt

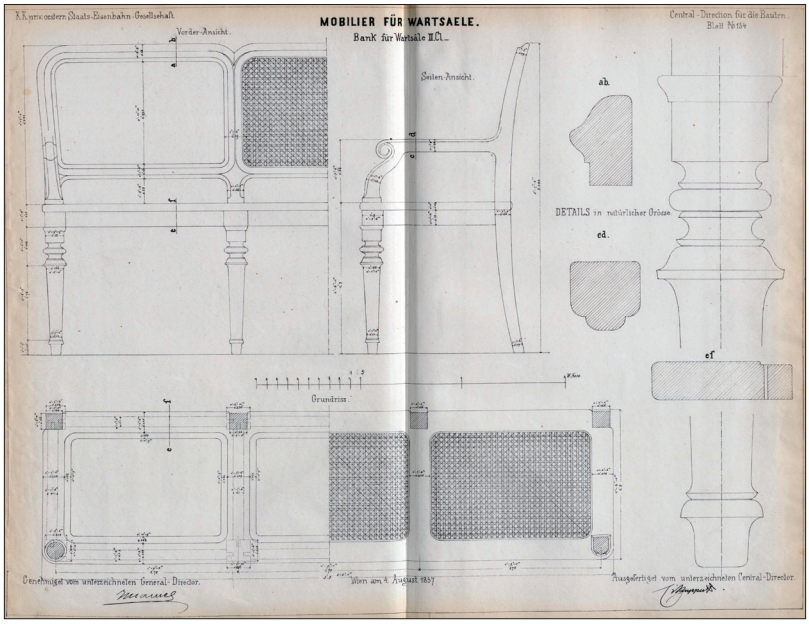


293. kép
Kézi vezénylésű állomási harang és a Magyar Közlekedési Közművelődési Alapítvány által (Gáspár János ügyv. ig.) felszerelt Baross-emléktábla



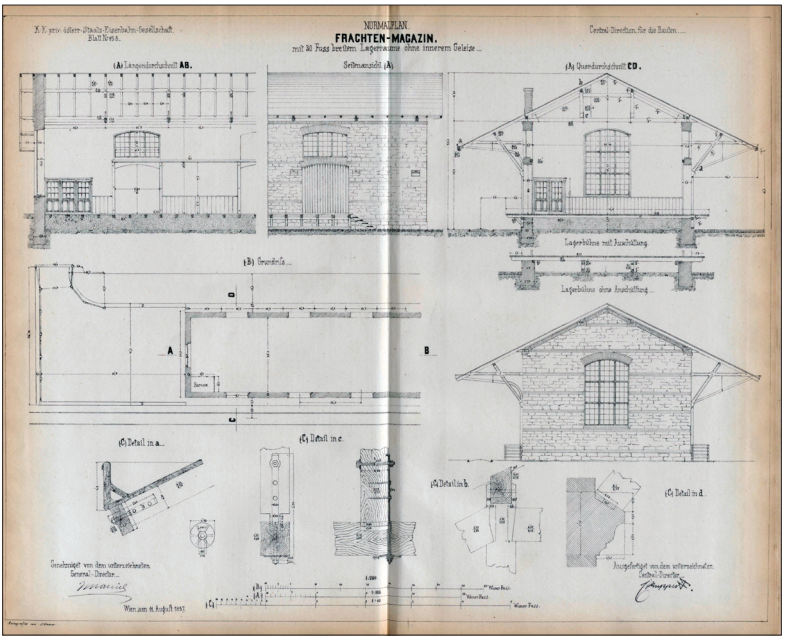
294. kép

Baromakol és rakodó Nagykikinda és Zsombolya állomáson (tervrajz 1858-ból)



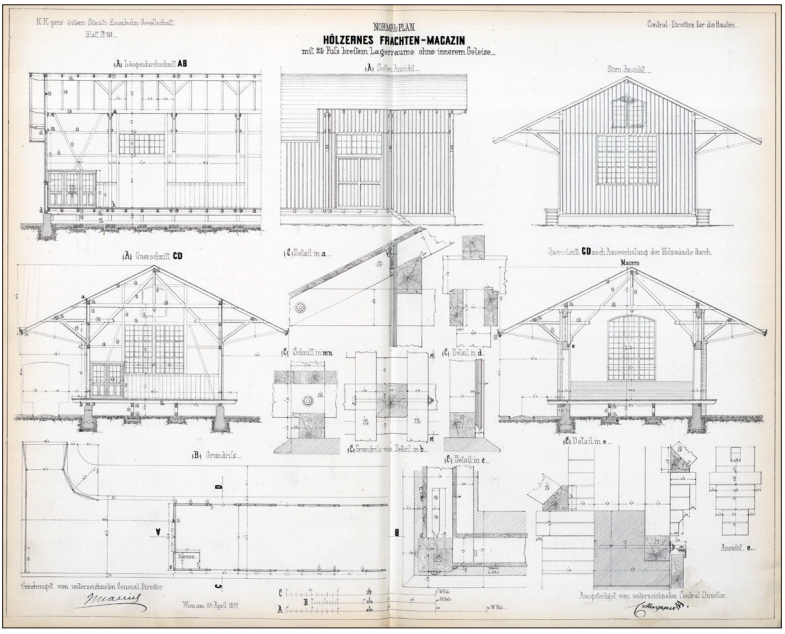
295. kép

Váróterem bútorzatának tervrajza 1858-ból



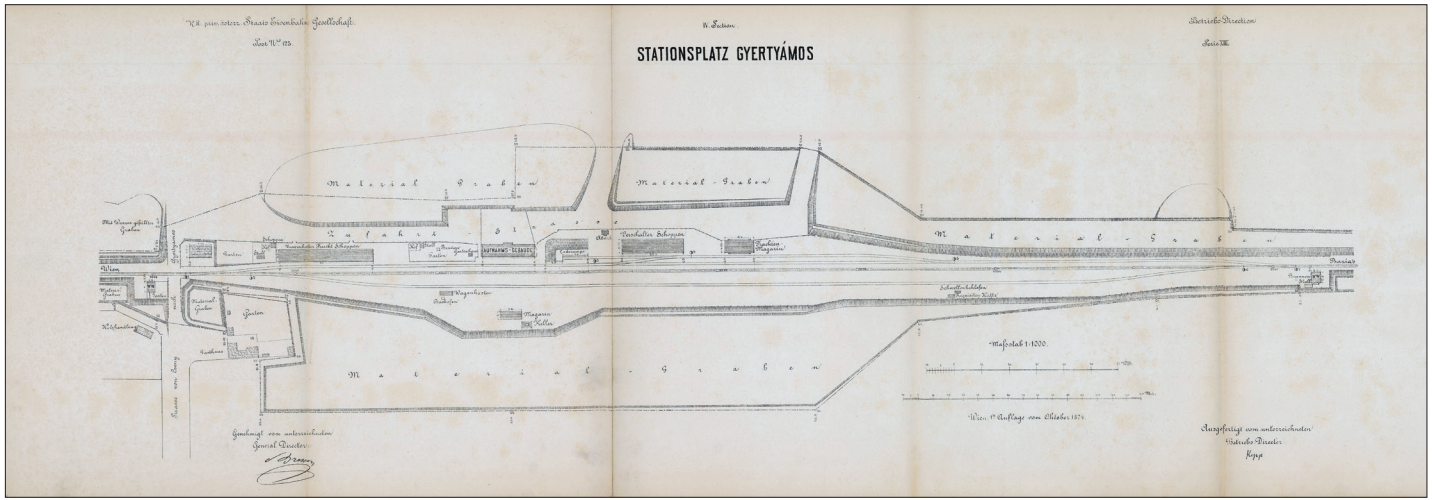
296. kép

30 láb széles falazott áruraktár szabványterve 1857-ből



297. kép

25 láb széles fából készült áruraktár szabványterve 1857-ből



298. kép

Gyertyámos állomás helyszínrajza (1874). A két emléktábla azonos a berekszói emléktáblával, csak a helység nevét cserélték ki „Cărpiniş”-re



299. kép
Gyertyámos állomás a pálya felől 2023 szeptemberében



300. kép
Gyertyámos állomás az utca felől 2023 szeptemberében



301. kép
Gyertyámos állomás a Regio Trans szerelvényével (fotó Gayer Márk, 2022), mely elhagyja az állomást Zsombolya felé



302. kép
Gyertyámos állomás emeletes vonattal és jelzőhíddal (fotó Gayer Márk, 2022)

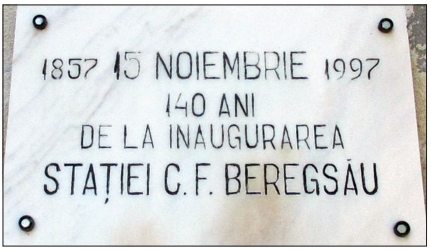


303. kép
Gyertyámos állomás – összeomlott raktérépület 2023 szeptemberében



304. kép

Berekszó lerobbant, felhagyott állomása (mh) 2023 szeptemberében a pálya felől. A fénykép kissé csal, szebb a valóságnál



305. kép

Emléktábla 1997-ből Berekszó állomás falán 2023 szeptemberében. Felirata: „1857 15 NOIEMBRIE 1997 / 140 ANI / DE LA INAUGURAREA / STAȚIEI C.F. BEREGSĂU" (magyar fordítása: 1857. november 15.–1997 / 140 év / Berekszó vasútállomás / megnyitásától)



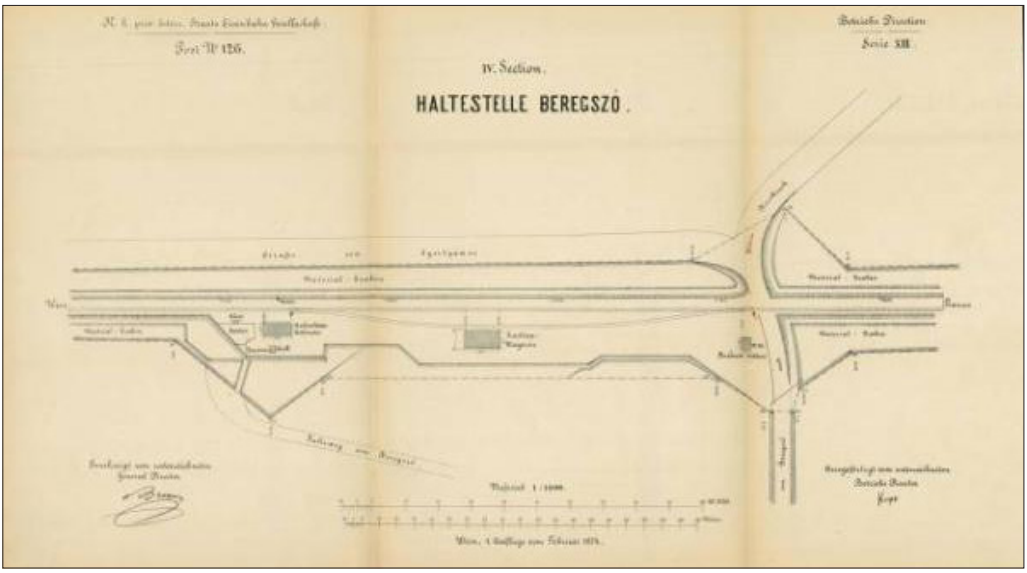
306. kép

Berekszó állomás (mh) 2023 szeptemberében a falu felől

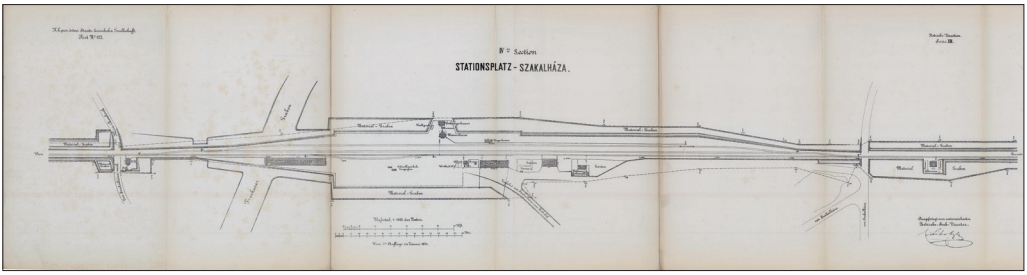


307. kép

Emléktábla 2007-ből Berekszó állomás falán 2023 szeptemberében. Magyar fordítását lásd a szakálházi állomáson lévő tábla bemutatásán. Csak a Szakálháza szót kell kicserélni a Berekszó névre



308. kép
Berekszó megállóhely helyszínrajza (1874)



309. kép
Szakálháza állomás helyszínrajza (1874)



310. kép
Szakálháza állomás a vasút alkalmazottaival korabeli fényképen



311. kép
Szakálháza állomás korabeli képeslapon



312. kép
A szintén siralmas állapotban leledző Szakálháza állomás a pálya felől 2023 szeptemberében. Hol van a XIX./XX. század csinos állomása?



313. kép
Szakálháza állomás a falu felől 2023 szeptemberében



314. kép
A szakálházi állomás falára helyezett emléktábla 2007-ből
Felirata: „COMPANIA NATIONALA DE CAI FERATE CFR S.A. / SUCURSALA REGIONALA DE CAI FERATE TIMISOARA / LA 15 NOIEMBRIE 2007 S-AU ÎMPLINIT 150 ANI DE LA DESCHIDEREA / CĂII FERATE TIMISOARA-JIMBOLIA / INTRAREA PRIMULUI TREN ÎN GARA SĂCĂLAZ A FOST MOMENTUL / CARE A CONTRIBUIT ESENTIAL LA DEZVOLTAREA VIITOARE: ECONOMICA / SOCIALĂ A LOCALITĂTII SI A ASEZARILOR INVECINATE. / 1857 15. NOIEMBRIE 2007” (magyar fordításban: CFR Nemzeti Vasúttársaság Rt., Temesvári tartományi kirendeltség, Temesvár. 150 éve, 2007. november 15-én nyitották meg a Temesvár–Zsombolya vasútvonalat

Az első vonat befutása a szakálházi állomásra volt az a momentum, mely hathatósan hozzájárult Szakálháza és a környék településeinek későbbi gazdasági és társadalmi fejlődéséhez. 1857. november 15.–2007). Azonnal tetten érhető a csúsztatás, a történelemhamisítás, ugyanis, mint láttuk, Temesvár–Zsombolya vasútvonal nem létezett, hanem Szeged–Temesvár.

A TEMESVÁRI NAGYÁLLOMÁS

A Bánság fővárosa rövid ideig végpontja volt a (Bécs)–Marchegg–Pest–Cegléd–Szeged–Temesvár vasútvonalnak. Az első állomás, mely a vonatot fogadta, még kis vidéki, ideiglenes indóház volt. Egy év elteltével azonban Carl Ruppert építési igazgató tervei szerint, amelyeket Jacques Maniel, az OÁV (StEG) vezérigazgatója hagyott jóvá, megépült az új állomásépület, melyet 1858-ban adtak át az utazóközönségnek. Jacques Maniel, akit a szakirodalom a vasúti magasépítészet jeles személyiségeként tart számon, a Szeged–Temesvár szakasz építésének idején került a vezérigazgatói székbe. Franciaországi tapasztalatok nyomán ő dolgozta ki és vezette be a társaság magasépítési szabványterveit.

Az indóház – mert akkoriban csaknem három évtizedig ezzel a műszóval illették a vasúti állomásépületeket – építésének idején korszerű állomásépületnek számított. „Erről az épületről nem találhatók képek, de még tervrajzok sem, habár meggyőződésem: ott várnak valamely poros dosszié megsárgult lapjai között, hogy a szerencsés kutakodó reájuk leljen" – írtam néhány évvel ezelőtt. Azóta kutatásaim eredményesnek bizonyultak, és egy temesvári gyűjtő az állomás utca felőli homlokzatának fényképével örvendeztetett meg (a fényképet először a *Temesvári szárnyaskerék* 3. részében közöltük). A fennmaradt tervrajzok szerint a több mint 100 méter hosszú csarnoka három sínpárnak adott helyet. Kettő a csarnok közepén haladt, a harmadik vágány pedig a nyitott szélén. Az utasok fel- és leszállását három peron biztosította. Ennek az indóháznak rekonstrukciós rajzát készítette el Kubinszky Mihály és közölte a *Vasúthistória Évkönyv*ben (1998) megjelent, *Adatok az AVT mai épületeinek történetéhez* című tanulmányában, valamint a Horváth Ferenccel közösen írt, *Magyar vasúti építkezések Erdélyben* című könyvben. A szerzők ezt az állomást tekintik az első indóháznak, de mint láttuk, már a második volt a sorban.

Az indóház nagy méretű vonatfogadó csarnokáról megoszlanak a vélemények. Habár léteznek tervrajzok róla (ezek alapján készítette rekonstrukciós rajzát Kubinszky Mihály is), egyes várostörténészek (például Mihai Opriș) nincsenek meggyőződve arról, hogy valóban megvalósult, avagy csak terv maradt-e. A ma fellelhető három ismert fénykép és egy fametszet szerint a tervlapon szereplő csarnok sohasem épült meg, Kubinszky Mihály rekonstrukciós rajza, mely nagyjából azonos az állomás tervrajzával, csak egy egyszerű feltevés.

A temesvári nagyállomáson, bár tervezték, nem épült meg az előbb említett vonatfogadó csarnok.

A MÁV Archívum is őriz néhány későbbi tervrajzot erről az 1858-ban befejezett indóházról. Ezek 1877-ben készültek, és a veranda építését dokumentálták. A tervlap alsó jobb sarkában Auguste de Serres (1841–1900), a StEG akkori építési igaz-

gatójának kézjegye látható. De Serres volt az utolsó, aki az OÁV-nál a francia vasútépítési tapasztalatokat kamatoztatta. Visszavonulása után a francia befolyás megszűnt. Itt említem meg, hogy többek között ő tervezte a budapesti Nyugati pályaudvar műemlékké nyilvánított csarnokát is, melyet az *Eiffel és társa* cég épített fel, és 1887. október 28-án nyitottak meg. Ide, az akkori Európa nagyságban ötödik csarnokába futottak be a Temesvárról érkező vonatok is. E rendkívül ritka tervrajznak azt a lapját mutatjuk be olvasóinknak, mely az indóház város felőli homlokzatát és az építendő új, fedett verandát ábrázolja. Ezzel toldották meg a régi épületet 1877–1878-ban.

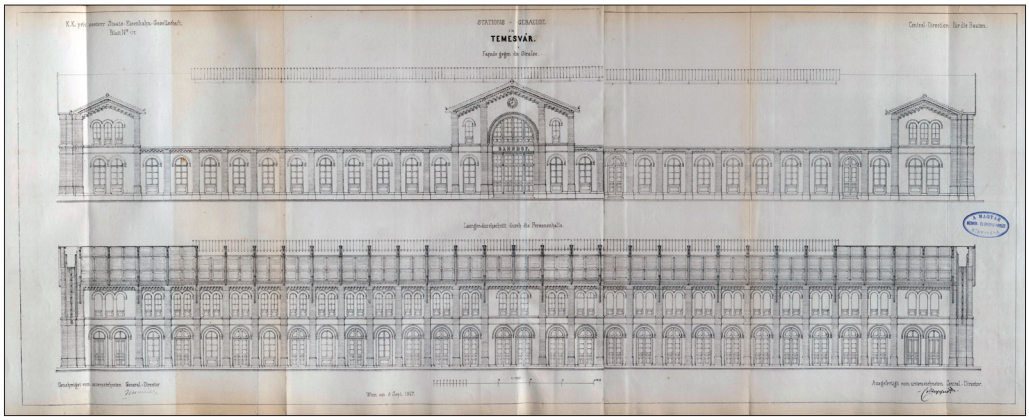
Ezt a temesvári felvételi épületet örökíti meg J. Oberbauer rajza Beran Oszkárnak 1889-ben német (*Temesvár und seine Umgebung*), majd 1891-ben magyar és német nyelven (*Temesvár és vidéke. Temesvár mit Umgebung*) megjelentetett városkalauzában.

Temesvár második indóháza a Bem és az Úri utca között állt. Akkoriban a Józsefváros állomásra vezető utcája még a Bem utca volt. Eleinte rajta vezetett a lóvasút vonala is.

A Ruppert–Maniel-féle épületet néhány évtized elmúltával kinőtte a város, mely időközben Magyarország fontos vasúti csomópontjává vált. Telbisz Károly, Temesvár legendás polgármestere a hivatalba lépésének 25. évfordulója alkalmából rendezett ünnepségen a valaha reprezentatívnak épített indóházra, mint egy alacsony, sötét és koszos kis állomásra emlékezett vissza, melyen 1885-ben szállt le a vonatról, hogy aztán fényes karriert fusson be a város élén.

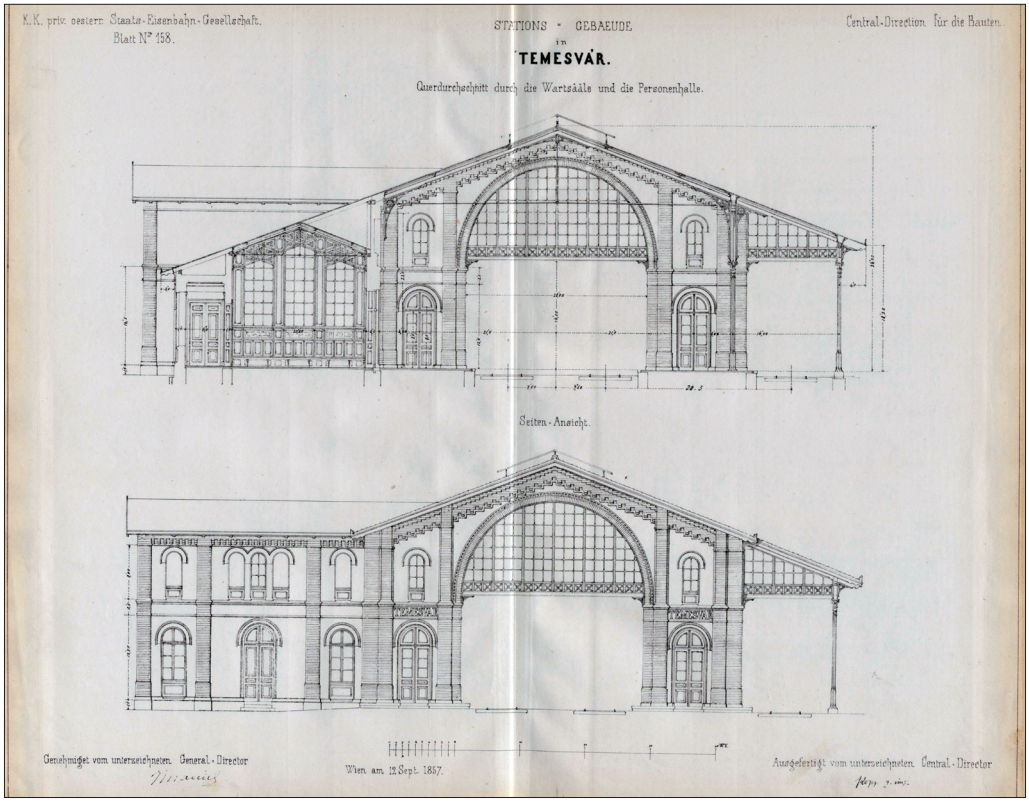
A Jacques Maniel által tervezett állomást csaknem negyvenévi szolgálat után, 1897-ben bontották le. A MÁV ekkortájt építette meg Magyarország-szerte a mai napig kimagasló városképi jelentőségű vasútállomásait. Ekkor kezdték el az új temesvári pályaudvar építését (akkori fogalmazással bővítését) is, melynek főépülete már nem a Bem, hanem az Úri utca felé nézett, ennek végét koronázta. A temesvári felvételi épület Magyarország egyik legjelentősebb, legnagyobb és legszebb épületeként került be a temesváriak emlékezetébe.

A felvételi épület megálmodója a magyarországi vasútállomások arculatának kialakítója, Pfaff Ferenc volt. A pályaudvar felépítményét a bánsági születésű Speidl Bódog (Felix) tervezte. A hatalmas, díszes állomásépület, valóságos utaspalota a város díszévé vált. Ugyanakkor a pályaudvart is jelentősen bővítették. Több nagy kiszolgálóépületet (új mozdonyszínt, műhelyeket, irodai épületeket, laktanyákat, víztornyot, a pályaudvar felett gyalogos átkelőt is) építettek. Az állomás a második világégés idején, a július–augusztusi angolszász bombázások pusztításainak vált áldozatává.



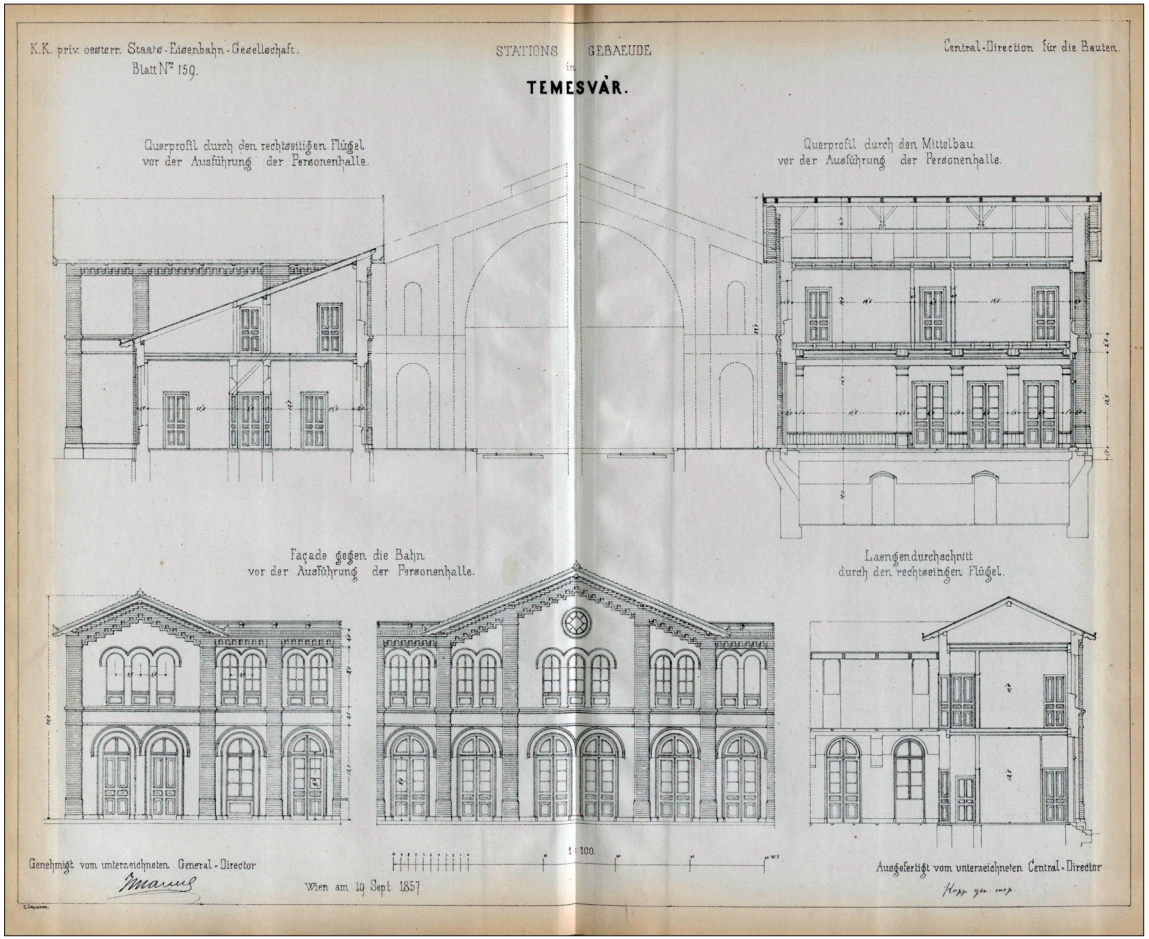
315. kép

A temesvári nagyállomás tervrajza 1857-ből. Kidolgozta Carl Ruppert építési igazgató, jóváhagyta Jacques Maniel



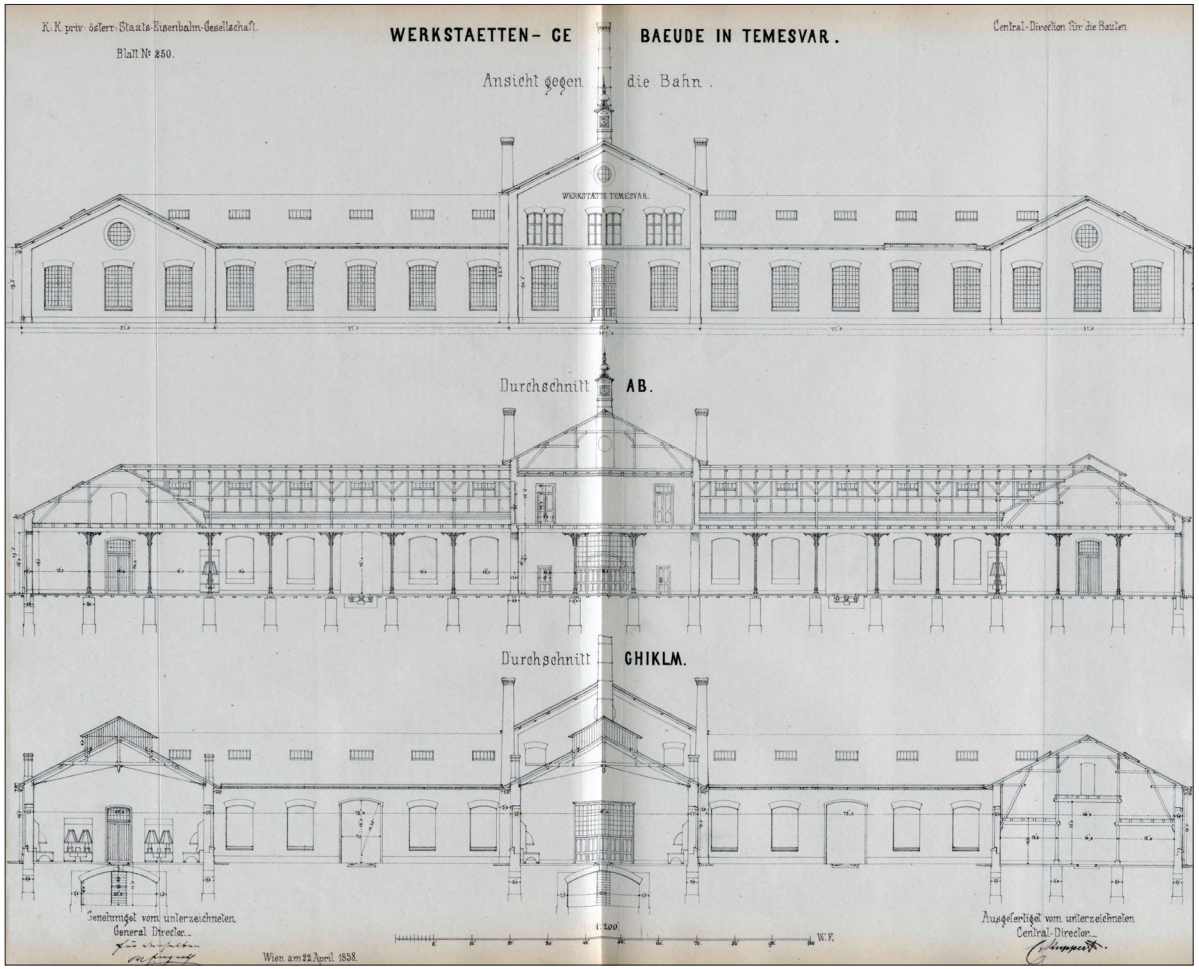
316. kép

A temesvári állomás felvételi épülete várótermének, csarnokának és verandájának keresztmetszete és az épület oldalnézete 1857-ből. Aláírások: Maniel vezérigazgató és Kopp főfelügyelő



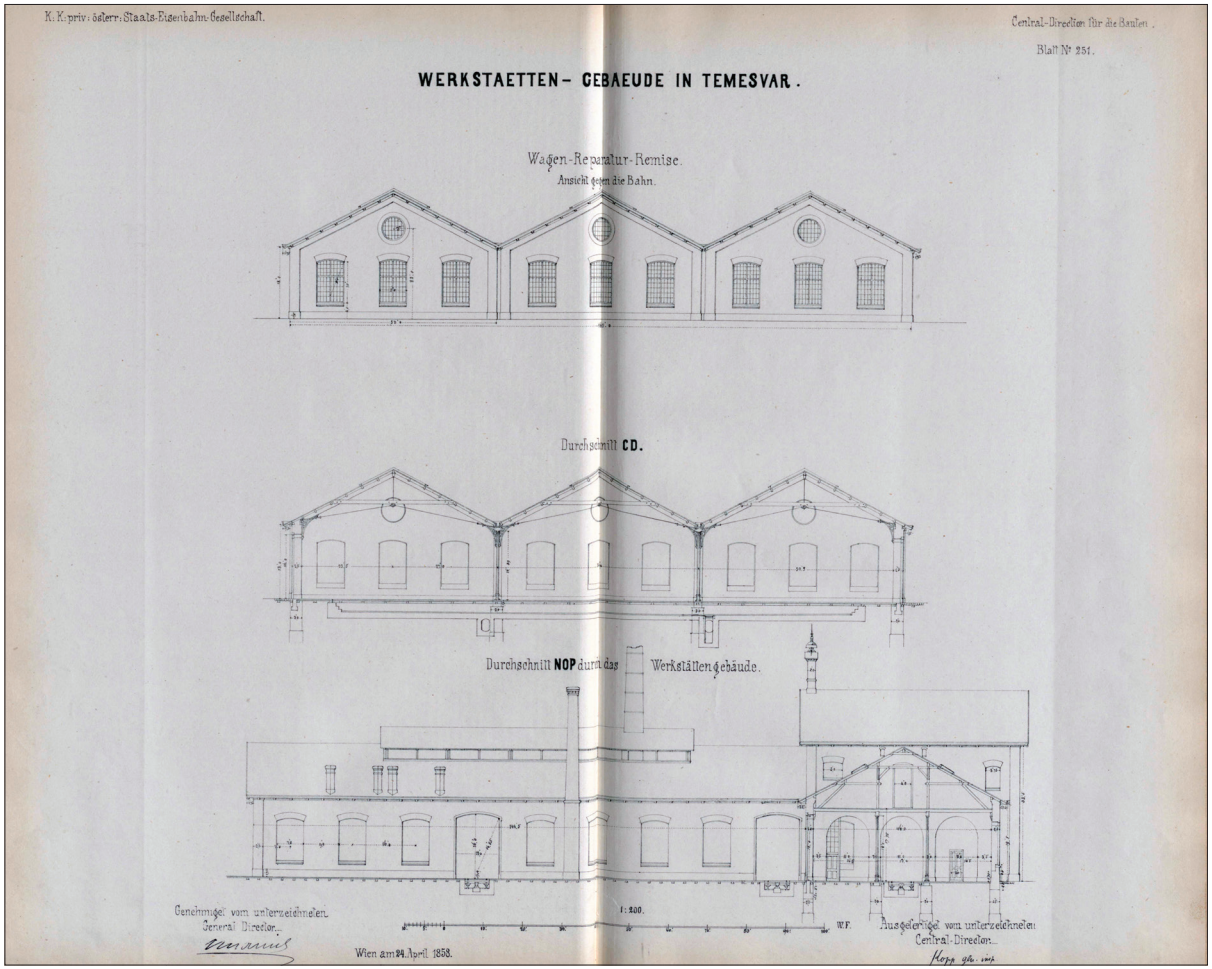
317. kép

A temesvári állomás felvételi épülete. A jobb szárny, a középső rész keresztmetszete, valamint a pálya felőli homlokzat az utascsarnok kivitelezése előtt, és a jobb oldali szárny hosszmetszete



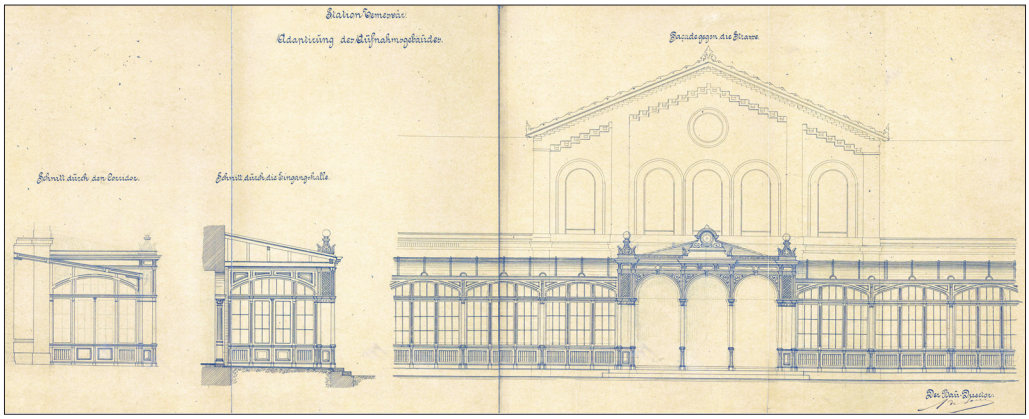
318. kép

Temesvári műhely tervrajza 1858-ból



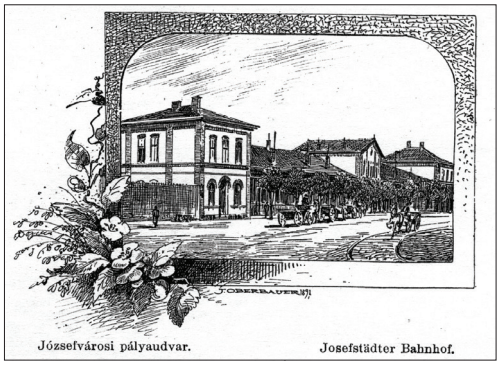
319. kép

Temesvári kocsijavító műhely tervrajza 1858-ból



320. kép

A második indóház bővítési tervrajzának egy lapja 1877-ből Auguste de Serres aláírásával



321. kép

A józsefvárosi indóház (J. Oberbauer rajza, 1889)



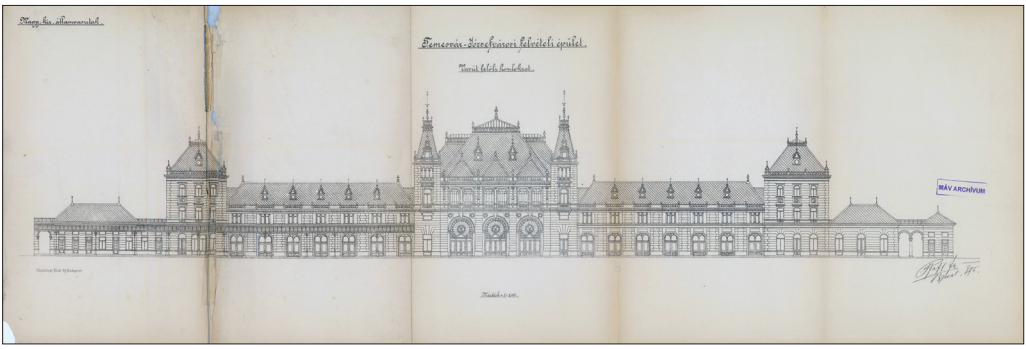
322. kép

A második indóház és az Úri utca a Horgony hídról nézve (1895)

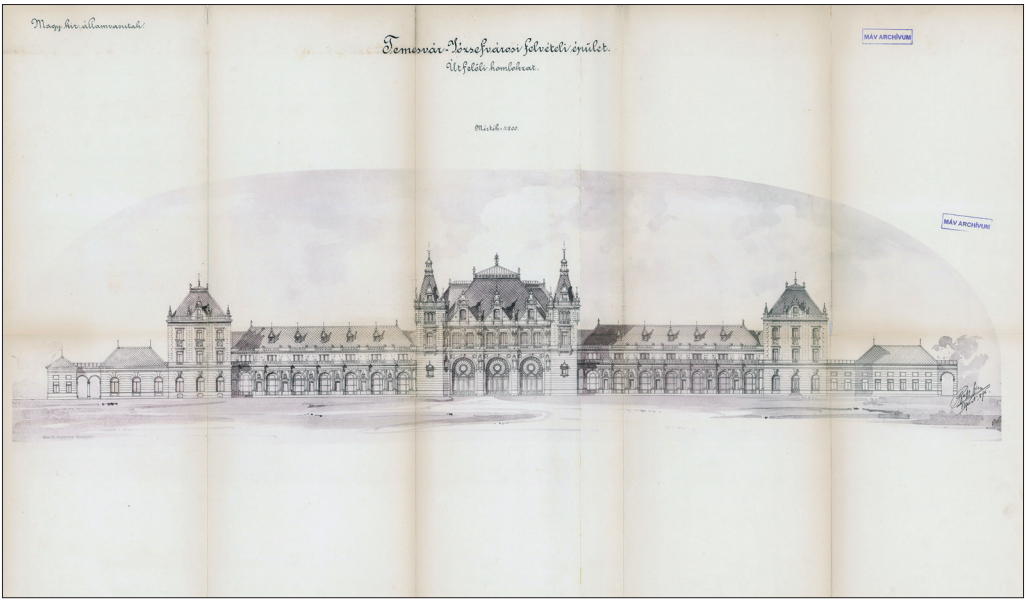


323. kép

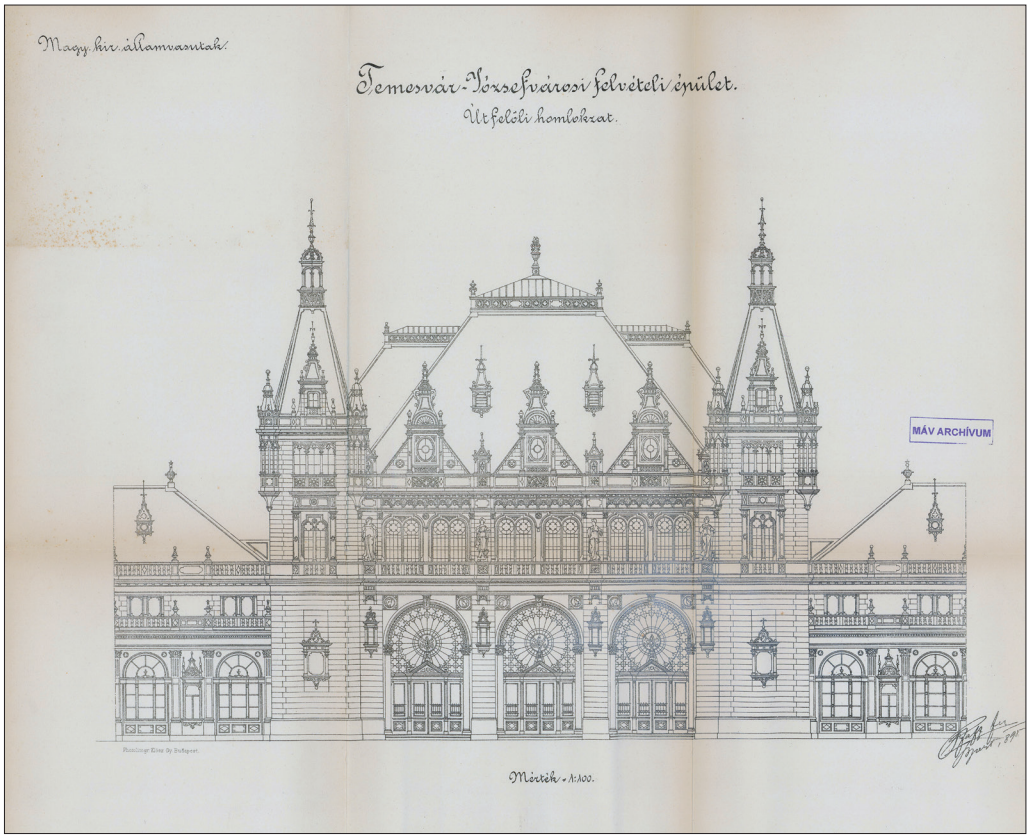
Korabeli fénykép Temesvár 1860-ban átadott második indóházáról



324. kép
A harmadik temesvári nagyállomás vasút felőli homlokzata (Paff Ferenc, 1897)

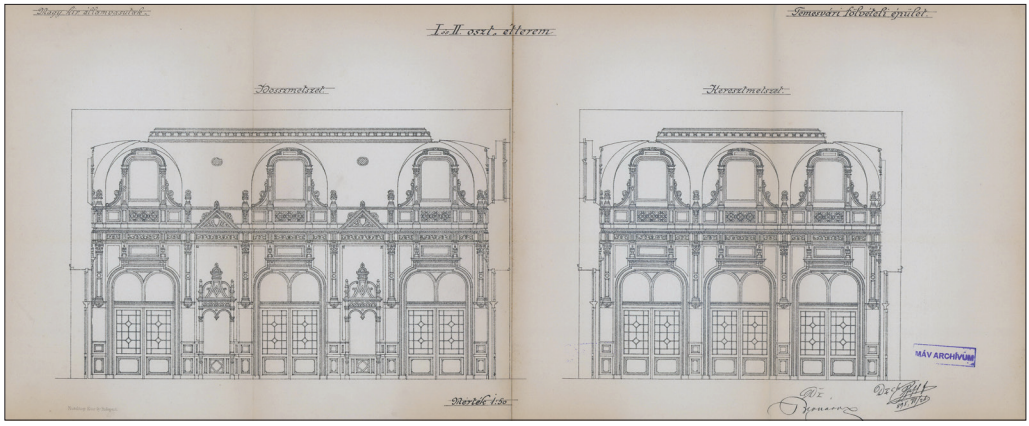


325. kép
A harmadik temesvári nagyállomás út felőli homlokzata (Paff Ferenc, 1897)



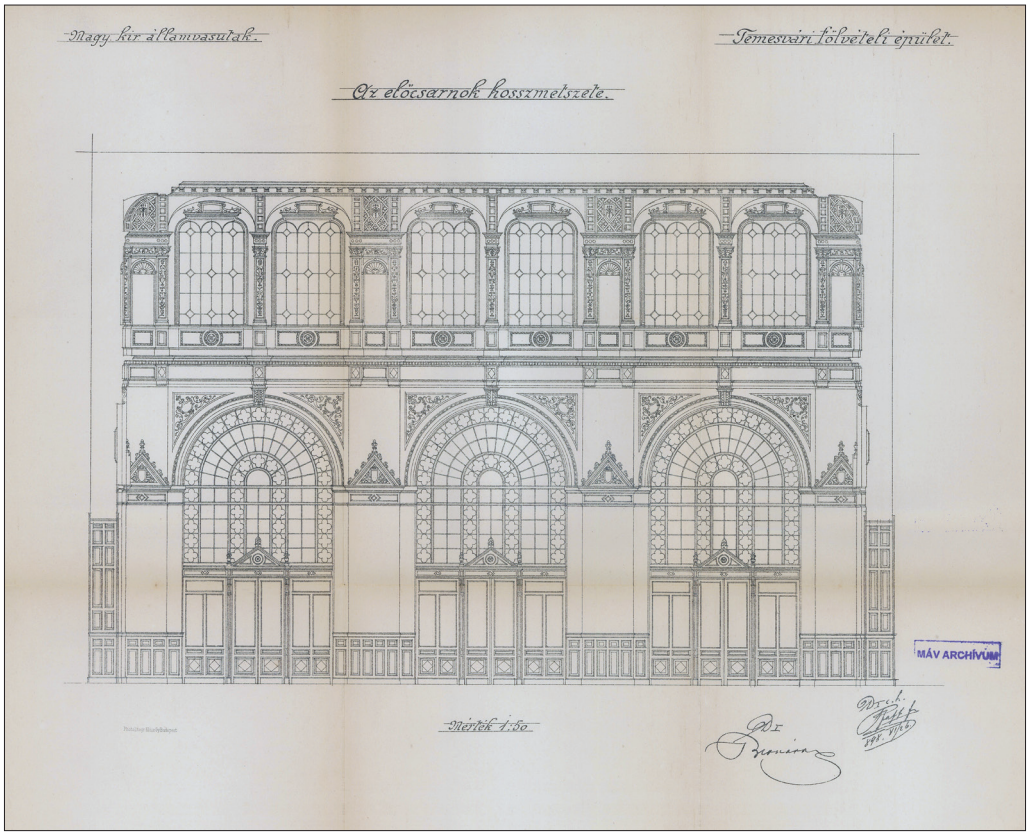
326. kép

A harmadik temesvári nagyállomás út felőli homlokzata, bejárat az utascsarnokba (Paff Ferenc, 1897)



327. kép

A temesvári nagyállomás I. és II. oszt. éttermének terve, hosszmetszetek (Paff Ferenc, 1897)



328. kép

A temesvári nagyállomás utascsarnokának terve, hosszmetszet (Paff Ferenc, 1897)



329. kép

Temesvár állomás Pfaff Ferenc által tervezett, 1899-ben átadott felvételi épülete, pálya felőli oldal



330. kép

Temesvár állomás Pfaff Ferenc által tervezett, 1899-ben átadott felvételi épülete, utca felőli oldal

Az utasok figyelmét a magasépítmények közül általában csak az állomásépületek, helyes szakkifejezéssel a felvételi épületek kötik le. Működéséhez a vasútnak azonban számos más célú építménnyel is rendelkeznie kell. A személyforgalom kiszolgálására épült felvételi épületeken kívül az áruforgalom részére áruraktárakat, rakodórámpákat, az élő állatok „bevagonírozására" baromrakodókat létesítettek. A vontatási feladatokat szolgálták a fűtőházak, a mozdonyszínek, a mozdony-, kocsijavító és más műhelyek, a vízállomások, a víztornyok.

A forgalombiztonság felügyelete és a pálya karbantartása céljából a vasútvonalon őrházat építettek és szereltek fel. A bánáti falvak sziluettjéből addig kimagasló templomok mellett megjelentek a már messziről látható felvételi épületek és vonalőrházak, melyek új színfoltot jelentettek az addig megszokott alföldi tájképben.

Ezeken az épületeken kívül a vasúti alkalmazottak részére lakásokat, laktanyákat, étkezőket emeltek. Mindezeket egyéb üzemi létesítmények egészítették ki.

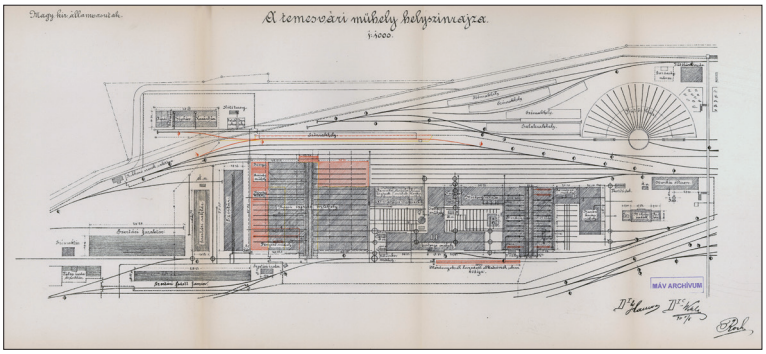
Már említettem, hogy Jacques Maniel vezérigazgató állhatatos híve volt a típusterveknek, és tevékenyen vett részt ezeknek elkészítésénél. A vasút felépítményénél ez természetes volt. Itt elképzelhetetlen lett volna például a nyomtávot passzióból szakaszonként hol szélesebbre, hol keskenyebbre építeni. A magasépítmények esetében azonban ez nem volt annyira egyértelmű.

Ha szemügyre vesszük az állomásépületeket, azonnal meggyőződhetünk arról, hogy típustervek szerint épültek. Sokszor nehéz is őket egymástól megkülönböztetni. A vasúttársaságok, főleg az olyan nagy és meghatározó társaság, mint az OÁV, a kőnyomat technikájával sokszorosították a terveket. Szerencsére több állomás tervrajza maradt ránk. A felvételi épületek berendezése is: a kályha, falióra, íróasztal, szék stb. is azonos volt a különböző állomásokon. Mindegyiknek megvolt a pontos helye. A teljes sötétségben is mindent megtalálhattunk volna.

Az üzemi épületekre is típusterveket dolgoztak ki. Hasonlóan a raktárakra, rakodókra, különböző célú épületekre, kutakra, árnyékszékekre, őrházakra, jelzőkunyhókra, jelzőbódékra is.

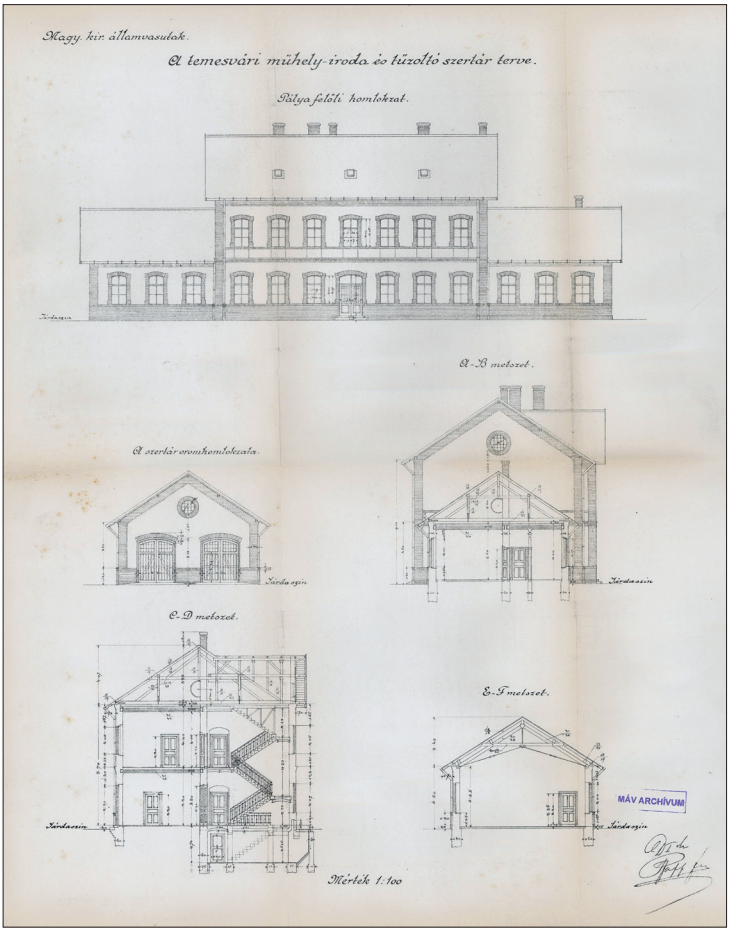
A szerző, mérnökként, meggyőződéses híve a műszaki rajzoknak, mert közismert tény, hogy egy rajz többet mond tucatnyi oldalnál is. Akaratlanul is visszamosolyog Heltai Jenő szövegkönyvéből az „egy rózsaszál szebben beszél..." dal kezdősora Kacsóh Pongrác János vitéz dalművéből. Bár sokszor könnyebb lett volna leírni, mi látható egy tervlapon, a másolat nehézkes és költséges útját választottam... E könyvbe azonban mégsem volt mód belegyömöszölni minden megszerzett tervrajzot.

A szerzőnek e kis gondolatébresztő kitérője után térjünk vissza, és tekintsük meg a szeged–temesvári vasútvonalon épített néhány üzemi létesítmény tervrajzát.



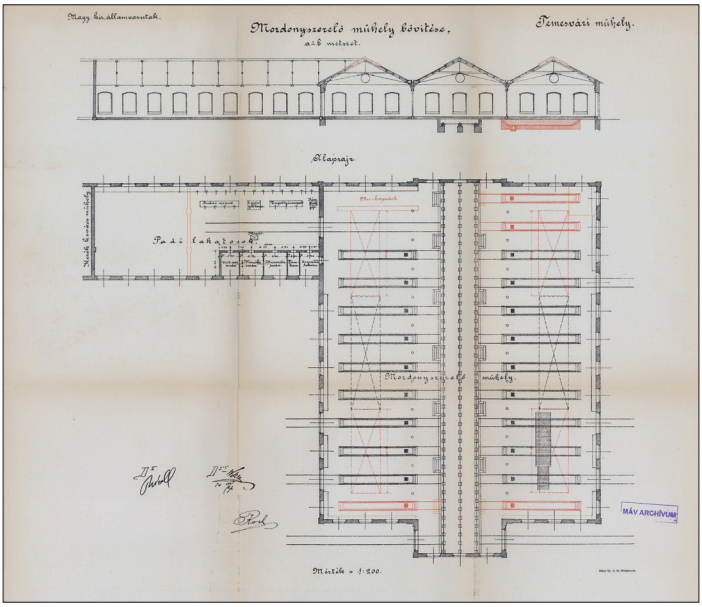
331. kép

A temesvári pályaudvar műhelyeinek helyszínrajza 1897 körül



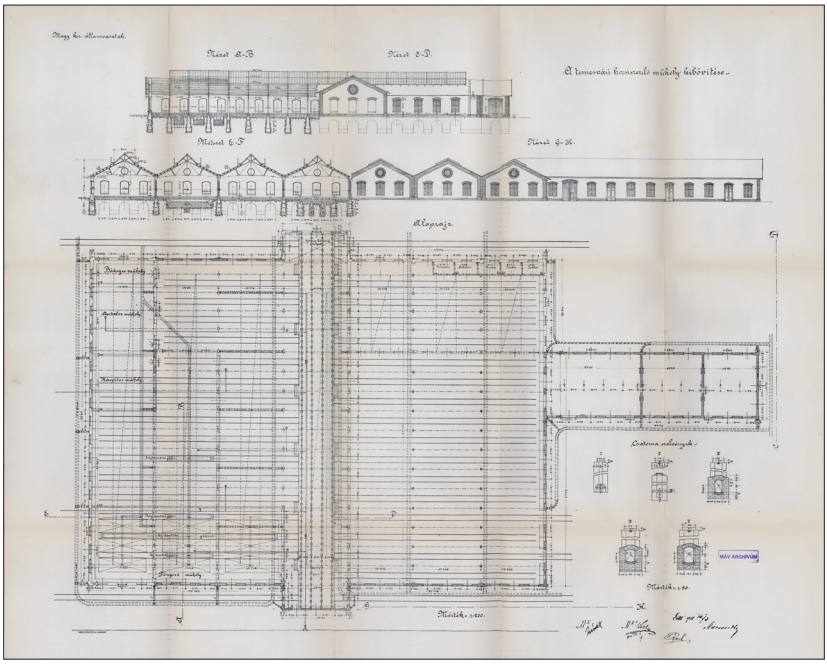
332. kép

A temesvári pályaudvaron felépítendő műhelyiroda vasút felőli homlokzata és metszetek (Pfaff Ferenc)



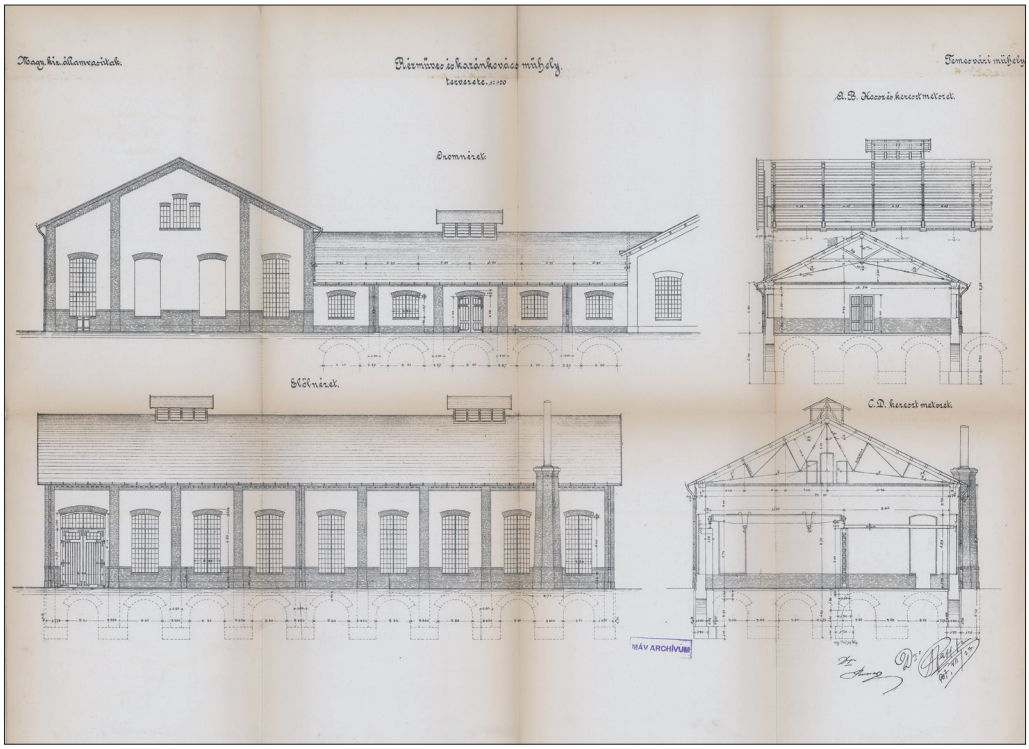
333. kép

A mozdonyszerelő műhely kibővítésének terve 1897-ből



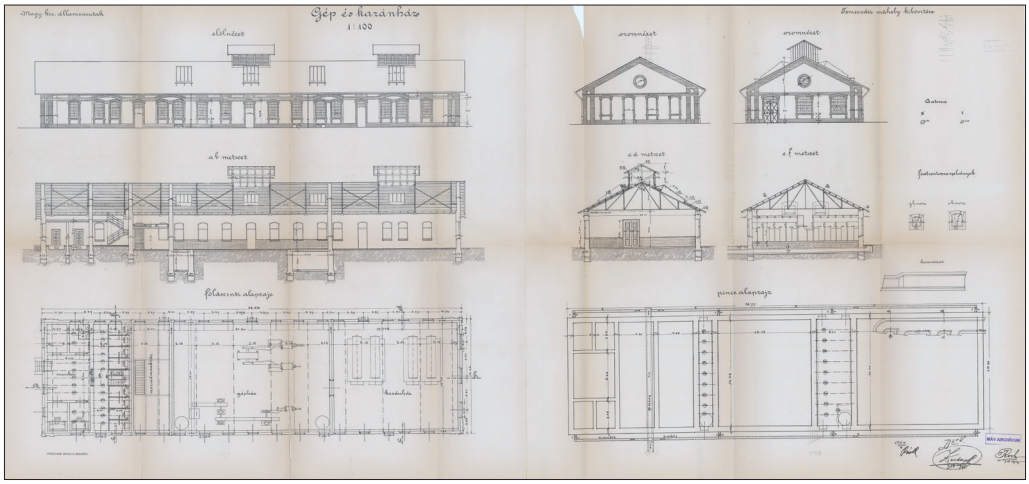
334. kép

A kocsiszerelő műhely kibővítésének terve 1897-ből



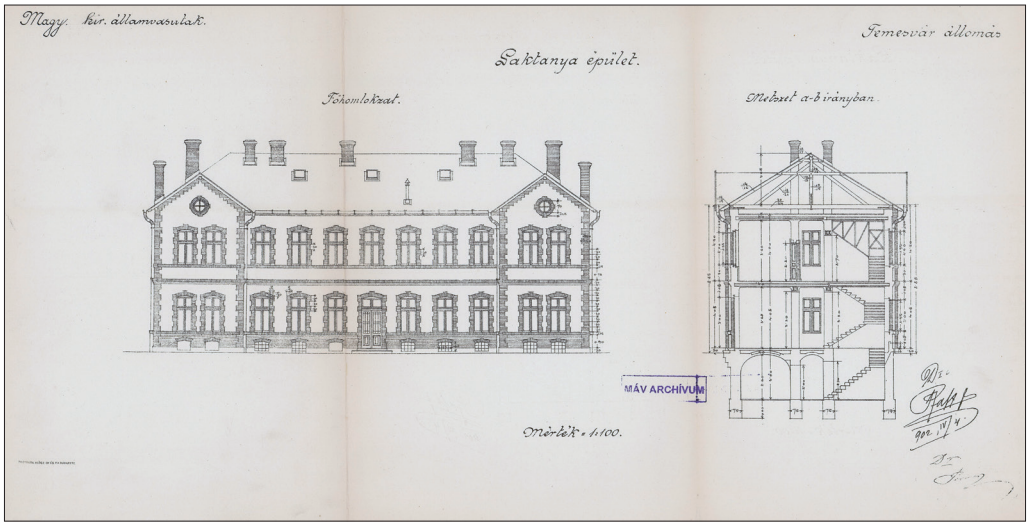
335. kép

Temesvár pályaudvar. Rézműves és kazánkovácsműhely terve



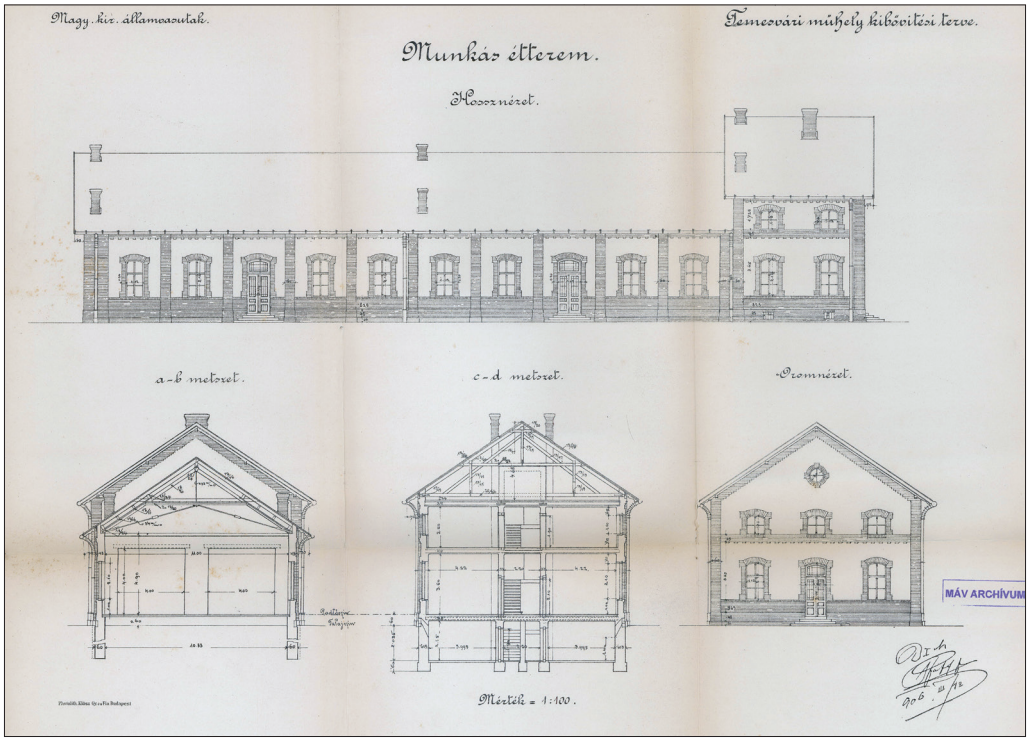
336. kép

Temesvári pályaudvar. Gép- és kazánház terve (1908)



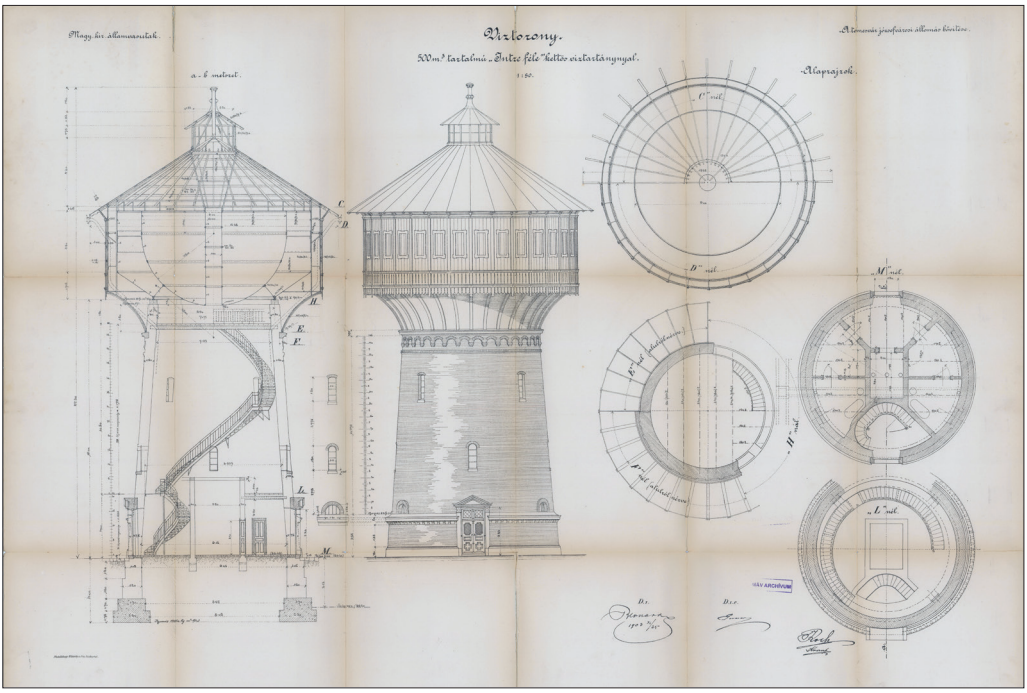
337. kép

Temesvári pályaudvar. Laktanya terve (1902)



338. kép

Temesvári pályaudvar. Munkásétterem terve (1908)



339. kép
Temesvári pályaudvar. 500 köbméteres víztorony terve (1903)

A temesvári pályaudvar kibővítése egy nagyon nagy és összetett munkája volt a MÁV-nak. Több évig folytak a munkálatok, melyek összesen 5 millió koronába kerültek. Ebből a felvételi épület egymillió koronát tett ki.

Eltökélt szándékom, hogy részletesen és alaposan felkutassam a temesvári nagyállomás(ok) történetét, melyet egy külön, sok illusztrációval bővelkedő kötetben bocsássak az érdeklődő olvasó kezébe.

Őrházak

A szerény megjelenésű őrházak, őrbódék, jelző őrházak, jelzőbódék, váltókezelői őrházak fontos kellékei voltak a vasúti szolgálatnak. Hűséges kísérői voltak a vasúti pályának. A bennük szolgáló vasutasokon múlott, hogy a vonatok biztonságosan, balesetmentesen célba érjenek.

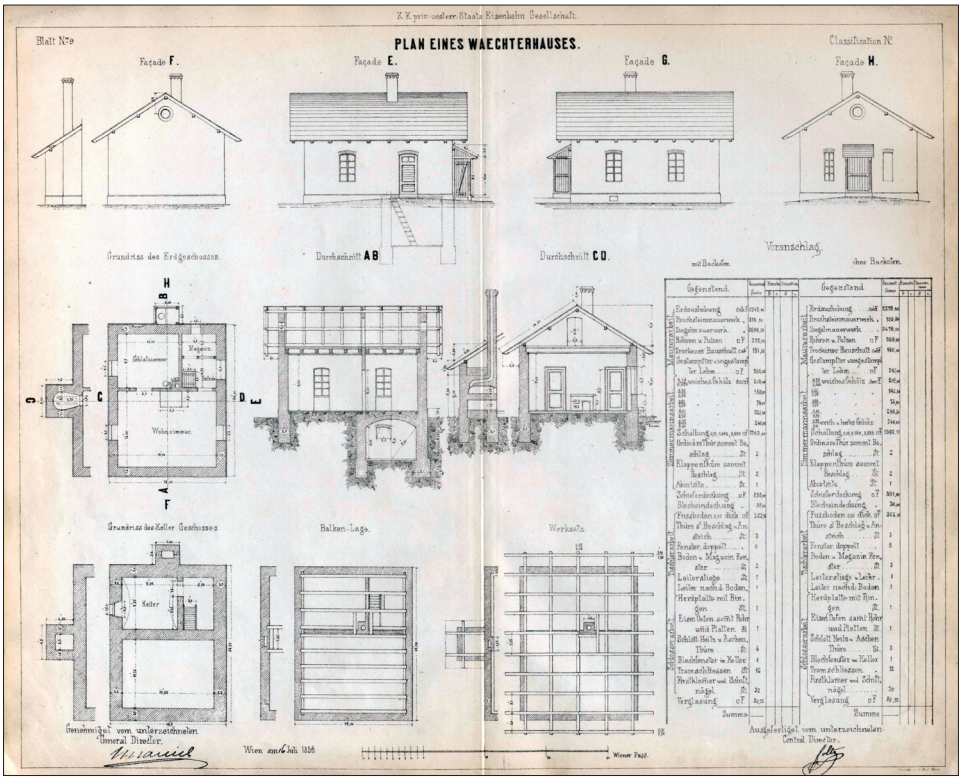
A pályaőrház a pályaőrök lakása volt. Beosztásuk nagyon változó volt. Rendesen szoba hálófülkével, konyha és a melléképületek: árnyékszék, tyúkól, pajta és sütőkemence. Voltak egyes és kettős őrházak. Utóbbiakat az állomásokon építették. A pályaőrházak neve franciául maison de

garde, angolul watchmen's house, németül Bahnwächterhaus/Bahnwärterhaus (egyszerűen csak Wächterhaus, rövidítve WH). Azokon a helyeken, ahol nem épült vonalőrház, a pályaőr tartózkodási helyéül a 8–10 négyzetméter alapterületű őrbódé (franciául guérite en charpente, angolul watch-box, németül Bahnwärterwachlokale) szolgált. Azokon az állomásokon, ahol a váltók messze helyezkedtek el az állomási épületektől, és éjjel is nagy forgalom bonyolódott, az éjjeli szolgálatot teljesítőnek tartózkodási helye volt. Felszereltsége általában egy fából készült nyugágyból, egy kályhából, egy órából és a harangműből állt.

Az őrházakat, rendeltetésük szerint, szabványtervek alapján építették.

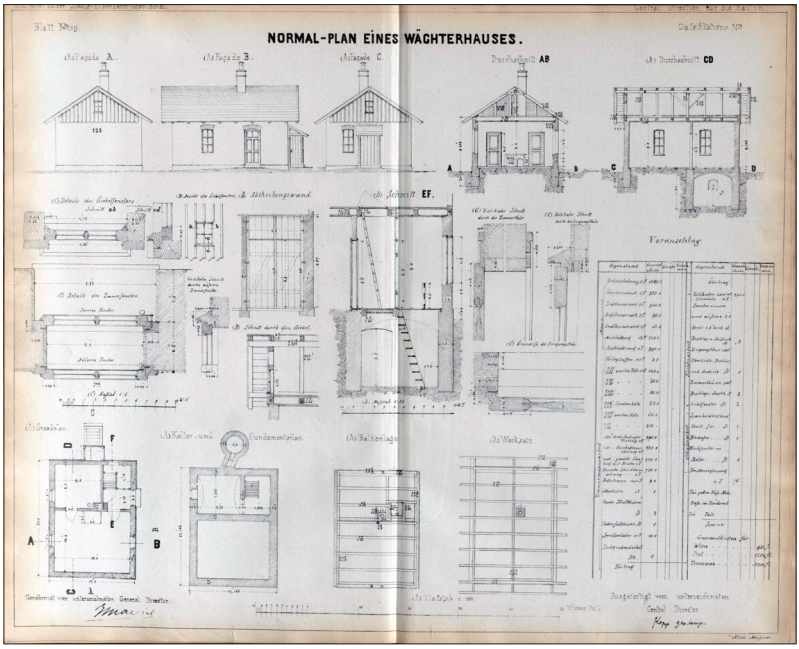
Érdekes, hogy egy őrház építése Bécsben 950 forintba, Pesten 1200 forintba, Temesváron pedig 1300 forintba került. Amúgy, ha összehasonlítjuk a vasútépítés költségeit, szintén szembetűnő a különbség: Ausztriában olcsóbban építettek meg egy kilométernyi vasutat, mint Magyarországon.

A Szeged–Temesvár vasútvonal őrházait Marcheggtől (magyar–osztrák határ, innen kezdődött a pálya szelvényezése is) számozták.



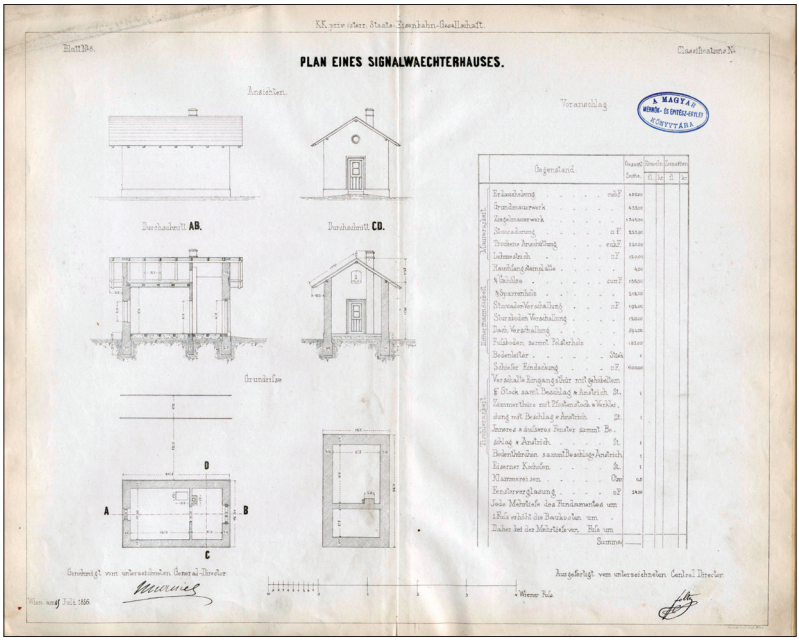
340. kép

Őrház szabványterve 1856-ból. A jobb oldali táblázatban a különböző munkák mennyisége



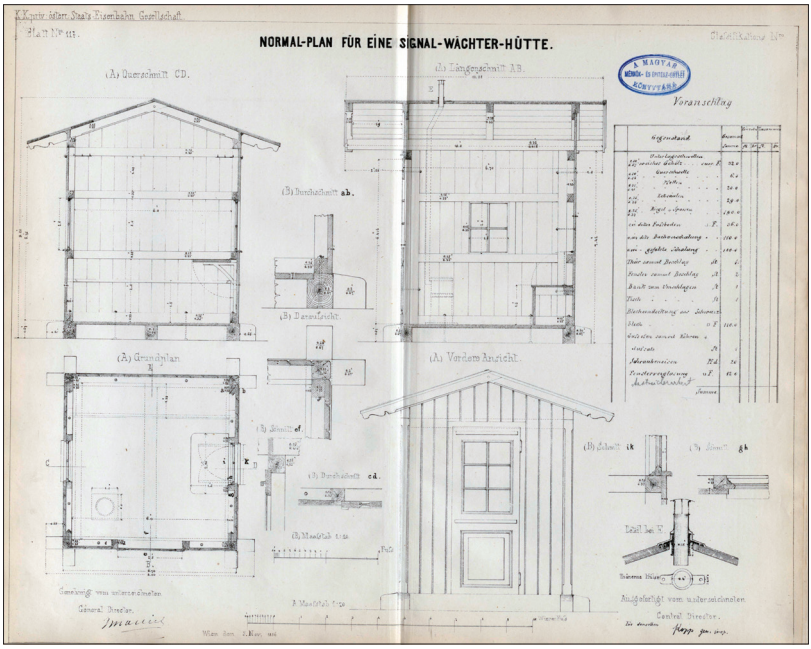
341. kép

Őrház szabványterve 1856-ból. A jobb oldali táblázatban a különböző munkák ára



342. kép

Jelző őrház szabványterve 1856-ból



343. kép

Jelzőbódé szabványterve 1856-ból

Szerencsénkre fennmaradt egy 1874-es kimutatás a vonalon lévő őrházakról. Eredeti címe: *Tableau über die Lage und die bestehende Nummerierung sowie die gegenwärtige Besetzung der Wächterhäuser in die Strecke: Czegléd–Bazias, Jassenova–Orawitza–Anina*.

Táblázat. *Vonalőrházak Szeged és Temesvár között 1874-ben*

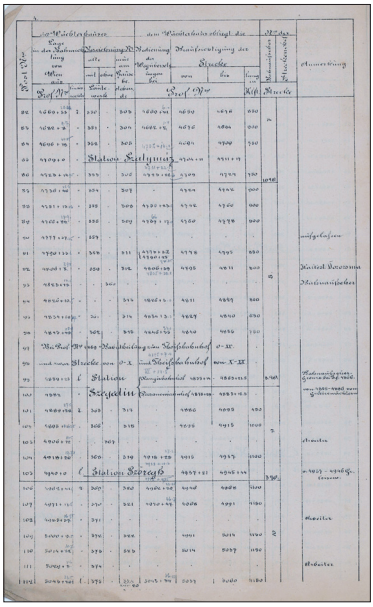
Szelvény, ŐH a pálya bal vagy jobb oldalán	Őrház száma			Az ŐH felügyeleti szakasza (... szelvénytől ... szelvényig)	Az ŐH felügyeleti szakaszának hossza ölben	Megjegyzések
	Régi szám		Új szám			
	Harangművel	Harangmű nélkül				
4884 bal	Szeged, személypályaudvar, 4875+29–4885+12,5 (vonalfelügyelőségi határ a 4866. szelvényben). A 4855–4886. szelvények közötti szakasz az állomási pályafelügyelőhöz tartozik)					4866. szelvény: a II. és III. vonalfőnöki (Streckenchef) és a 8. és 9. vonalfelügyelői szakasz határa
4889+28 jobb	365		317	4886–4895	450	
4895+0,16 jobb	366		318	4895–4915	1000	
4906+12 jobb	367			Munkások		
4918+20 jobb	368		319	4915–4937	1100	
4940+00 bal	Szőreg állomás			4937+21–4945+44 (4937–4946 sz. közötti állomási pályaőr)		A 9. és 10. vonalfelügyelői szakasz határa
4962+44 jobb	369		320	4946–4968	1100	
4971+11,5 jobb	370		321	4968–4991	1150	
4985+37 jobb	371			Munkások		
5000+9,5 jobb	372		322	4991–5014	1150	
5014+32 jobb	373		323	5014–5037	1150	
5029+3 jobb	374			Munkások		
5043+23,5 bal	375		324	5037–5060	1150	

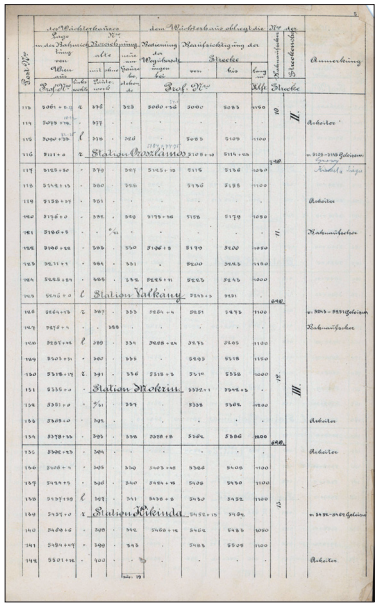
Szelvény, ŐH a pálya bal vagy jobb oldalán	Őrház száma			Az ŐH felügyeleti szakasza (... szelvénytől ... szelvényig)	Az ŐH felügyeleti szakaszának hossza ölben	Megjegyzések
	Régi szám		Új szám			
	Harangművel	Harangmű nélkül				
5090+33 bal	378		326	5083–5105	1100	
5111+0 jobb	Oroszlámos állomás			5105+10–5114+28 (5105–5115. sz. között állomási pályaőr)		A 10. és 11. vonalfelügyelői szakasz határa
5125+30 jobb	379		327	5115–5136	1050	
5142+13 jobb	380		328	5136–5158	1100	
5158+37 jobb	381			Munkások		
5176+0 jobb	382		329	5158–5179	1050	
5186+5 jobb		0/21		Pályafelügyelő		
5196+22 jobb	383		330	5179–5200	1050	
5211+1 jobb	384		331	5200–5223	1150	
5225+24 jobb	385		332	5223–5243	1000	
5246+0 bal	Valkány állomás			5243+3–5251 (5243–5251 sz. között állomási pályaőr)		A 11. és 12. vonalfelügyelői szakasz határa
5264+13 jobb	387		333	5251–5273	1100	
5276+4 jobb		388		Pályafelügyelő		
5287+42 bal	389		334	5273–5295	1100	

Szelvény, ŐH a pálya bal vagy jobb oldalán	Őrház száma			Az ŐH felügyeleti szakasza (... szelvénytől ... szelvényig)	Az ŐH felügyeleti szakaszának hossza ölben	Megjegyzések
	Régi szám		Új szám			
	Harangművel	Harangmű nélkül				
5335+0 jobb	Mokrin állomás			5332+1–5342+3		
5351+0 jobb	0/31		337	5338–5362	1200	
5365+0 jobb	392			Munkások		
5378+33 jobb	393		338	5362–5386	1200	A 393. és 394. ŐH (régi sz.) között a 12. és 13. vonalfelügyelői szakasz határa
5392+23 jobb	394			Munkások		
5406+4 jobb	395		339	5386–5408	1100	
5424+5 jobb	396		340	5408–5430	1100	
5437+29 bal	397		341	5430–5452	1100	
5457+0 jobb	Kikinda állomás			5452+13–5462 (5452–5462 sz. között állomási pályaőr)		
5469+6 jobb	398		342	5462–5483	1050	
5484+47 jobb	399		343	5483–5505	1100	
5501+12 jobb	400			Munkások		
5516+39 jobb	401		344	5505–5527	1100	
5532+11 jobb	402			Előmunkások		
5547+14 jobb	403		345	5527–5549	1100	

Szelvény, ŐH a pálya bal vagy jobb oldalán	Őrház száma			Az ŐH felügyeleti szakasza (... szelvénytől ... szelvényig)	Az ŐH felügyeleti szakaszának hossza ölben	Megjegyzések
	Régi szám		Új szám			
	Harangművel	Harangmű nélkül				
5589+16 jobb	406		347	5572–5595	1150	
5603+31 bal	407		348	5595–5614	950	
5616+18 jobb	408		349	5614–5633	950	
5628+18 jobb	0/50			Pályafelügyelő		
5640+44 jobb	409		350	5633–5652	950	
5657+0 jobb	Zsombolya állomás			5652+7–5661+23 (5652–5662 sz. között állomási pályaőr)		A 409. és 410. ŐH (régi sz.) között a 14. és 15. vonalfelügyelői szakasz határa
5677+21 jobb	410		351	5662–5683	1050	
5694+23 jobb	411		352	5683–5706	1150	
5709+24 jobb	412			Munkások		
5725+26 jobb	413		353	5706–5729	1150	
5735+26 jobb	414			Munkások		
5750+28 jobb	415		354	5729–5721	1100	
5766+5 jobb	416		355	5721–5772	1050	
5781+7 jobb	417		356	5772–5792	1000	
5797+34 jobb	418		357	5792–5812	1000	

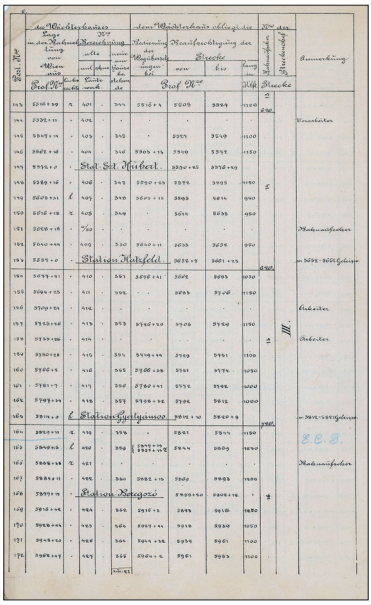
Szelvény, ŐH a pálya bal vagy jobb oldalán	Őrház száma			Az ŐH felügyeleti szakasza (... szelvénytől ... szelvényig)	Az ŐH felügyeleti szakaszának hossza ölben	Megjegyzések
	Régi szám		Új szám			
	Harangművel	Harangmű nélkül				
5849+5 bal	420		359	5844–5869	1250	
5868+38 jobb	421			Pályafelügyelő		
5884+11 jobb	422		360	5869–5893	1200	
5899+15 jobb	Berekszó állomás			5899+20–5902+12		
5916+42 jobb	424		362	5893–5918	1250	
5928+44 jobb	425		363	5918–5939	1050	
5945+20 jobb	426		364	5939–5961	1100	
5962+47 jobb	427		365	5961–5983	1100	
5978+0 jobb	Szakálháza állomás			5973+15–5982+46		A 427. és 428. ÖH (régi sz.) között a 16. és 17. vonalfelügyelői szakasz határa és a III. és IV. vonalfőnöki szakasz határa
5994+48 jobb	428		366	5983–6000	850	
6006+49 jobb	429		367	6000–6018	900	
6020+49 jobb	430		368	6018–6036	900	
6036+2 jobb	431		369	6036–6052	800	
6066+0 jobb	Temesvár állomás			6052+6–6069+31 (6052–6070 állomási pályaőr)		A 433. és 434. ŐH (régi sz.) között a 17. és 18. vonalfelügyelői szakasz határa

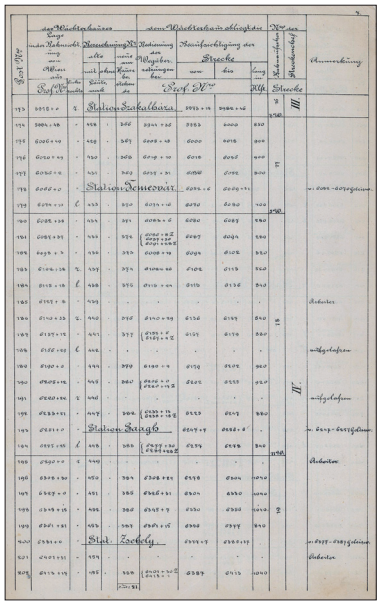




344. kép

Az őrházak, a szakaszfőnökök, pályafelvigyázók, a pályaőrök, az általuk kiszolgált vonalszakaszok, valamint a sorompóval ellátott útátkelők kimutatása 1874-ből (Szeged–Nagykikinda között)





345. kép

Az őrházak, a szakaszfőnökök, pályafelvigyázók, a pályaőrök, az általuk kiszolgált vonalszakaszok, valamint a sorompóval ellátott útátkelők kimutatása 1874-ből (Szeged és Temesvár között)

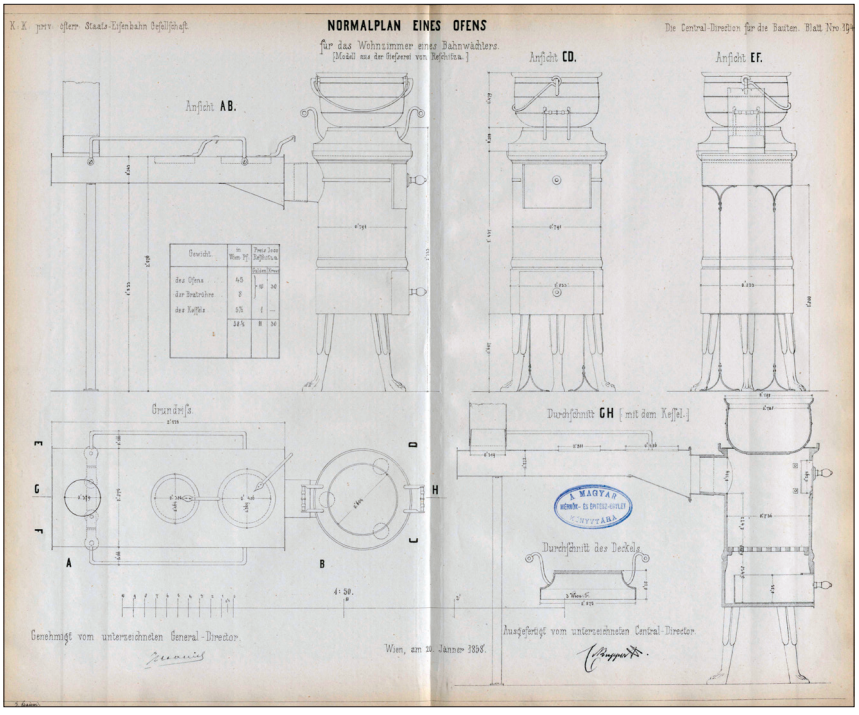
Látható, hogy az őrházakat úgy építették, hogy egy-egy őrházhoz nagyjából 850–1100 ölnyi (1,6–2,1 kilométernyi, de legtöbb esetben 2,0 kilométernyi) pályahossz tartozzon, melynek felügyeletét a pályaőrnek el kellett végeznie.

Az őrházak berendezése is a mindenkori szabványokat követte: szék, asztal, íróasztal, mosdótál, kályha, mind szabvány szerint készültek.

A következő rajzlap egy őrházi lakószoba öntöttvas kályháját mutatja be vasutunk kezdeti éveiből (1857). A kályhát az OÁV resicai vasöntödéjében gyártották.

Táblázat. *Pályafenntartási szolgálat Szeged és Temesvár között 1874-ben*

Szakaszmérnökség száma [Nummer der Strecke]	Pályafelvigyázói szakasz száma [Nummer der Strecke]	Pályafelvigyázó [Bahnaufseher]	Pályaőrök száma [Wächteranzahl]
II.	9. szakasz	1	3
	10. szakasz	1	7
III.	11. szakasz	1	6
	12. szakasz	1	6
	13. szakasz	1	6
	14. szakasz	1	6
	15. szakasz	1	7
	16. szakasz	1	7
IV.	17. szakasz	1	5



346. kép

Őrház lakószobája öntöttvas kályhájának szabványrajza 1857-ből

A vasútvonal államosítását követően, 1893-ban készítették el a vasúti tisztségviselők által sokat használt, nagy sikerű kézi hossz-szelvényt. Ezek naprakész adatokat szolgáltattak, és megtaláljuk rajtuk mindazokat az információkat, amelyek a vonalon történt kisebb-nagyobb változásokat tükrözték. Mai szemmel sokkal könnyebben kezelhető, mert már nem terhelik a régi mértékegységek és szelvényszámok.

Szokás szerint megtartották az őrházak eredeti számozását.

Teljesen egyetértek Culmann-nal, aki szerint a mérnök nyelve a rajz, és ha tehetném, fakszimilében közreadnám vasútvonalunk hossz-szelvényeit is, főleg pedig a kézi hossz-szelvényt, azzal a felhívással, hogy az érdeklődő olvassa ki belőlük az őt érdeklő adatokat, azonban e kötet keretei ezt nem teszik lehetővé. Ezért tehát a kézi hossz-szelvény most minket érdeklő adatait a következő táblázatban foglalom össze.

Táblázat. *Vonalőrházak (ŐH) Szeged és Temesvár között az 1893-as kézi hossz-szelvény szerint*

Az őrház száma	Az ŐH helye (km)	Távolságok az őrházak között (km)	Megjegyzések
317 jobb	457+672	–	
318 jobb	458+148	519	
318a jobb	459+213	1065	Felhagyott őrállomás
319 jobb	460+365	1152	Kézi sorompóval
320 jobb	464+578	4213	Kézi sorompóval
321 jobb	465+393	815	Kézi sorompóval
321a jobb	466+765	1372	Felhagyott őrállomás
322 jobb	468+135	1370	
323 jobb	469+505	1370	
323a jobb	470+875	1370	Felhagyott őrállomás
324 bal	472+236	1361	Kézi sorompóval, (vonósorompó)
325 jobb	473+901	1665	Kézi sorompóval, Rábé megállóhely
325a jobb	475+261	1360	Felhagyott őrállomás
326 bal	476+711	1450	
327 bal	480+028	3317	
328 bal	481+607	1579	Kézi sorompóval
f.ő.	483+164	1557	Kézi sorompóval
329 jobb	484+803	1639	Kézi sorompóval
330 jobb	486+740	1936	Kézi sorompóval, Egyházaskér megállóhely

Az őrház száma	Az ŐH helye (km)	Távolságok az őrházak között (km)	Megjegyzések
331 jobb	488+122	1382	Kézi sorompóval
332 jobb	489+492	1370	Kézi sorompóval
333 bal	493+172	3680	Kézi sorompóval
334 bal	495+406	2234	Kézi sorompóval
335 jobb	496+902	1496	Kézi sorompóval
336 jobb	498+298	1396	Kézi sorompóval
337 bal	501+422	3124	Kézi sorompóval
338 jobb	504+016	2594	Kézi sorompóval
339 jobb	506+616	2600	Kézi sorompóval
340 bal	508+323	1707	Kézi sorompóval
341 jobb	509+601	1278	Kézi sorompóval
342 bal	512+592	2991	Kézi sorompóval
343 bal	514+091	1499	Kézi sorompóval
344 jobb	517+102	3011	Kézi sorompóval (a hossz-szelvényen tévesen: 517+901 km)
f.ő.	518+574	1472	Kézi sorompóval
345 jobb	520+000	1426	Kézi sorompóval
346 jobb	521+426	1426	Kézi sorompóval
347 bal	523+986	2560	Kézi sorompóval
348 bal	525+342	1356	Kézi sorompóval
349 jobb	526+550	1208	Kézi sorompóval
349a (számozatlan)	527+589	1 039	Felhagyott őrállomás
350 jobb	528+875	1286	Kézi sorompóval
351 jobb	532+339	3464	Kézi sorompóval, (vonósorompó)
351a (számozatlan)	533+955	1616	Felhagyott őrállomás
352 jobb	535+379	1424	Kézi sorompóval (vonósorompó)
353 jobb	536+898	1519	Kézi sorompóval, Kláry f. megállóhely
353a jobb (számozatlan)	538+37	–	Felhagyott őrállomás
354 jobb	539+272	2374	Kézi sorompóval
355 jobb	540+745	1743	Kézi sorompóval, Kécsa f. megállóhely
356 jobb	542+170	1425	Kézi sorompóval

Az őrház száma	Az ŐH helye (km)	Távolságok az őrházak között (km)	Megjegyzések
357 jobb	543+738	1568	Kézi sorompóval
358 jobb	546+729	2991	Kézi sorompóval
359 bal	548+612	1883	Kézi sorompóval, (vonósorompó)
359a (számozatlan)	550+475	1863	Felhagyott őrállomás
360 jobb	551+946	1471	Kézi sorompóval
362 jobb	555+033	3087	Kézi sorompóval
363 jobb	556+173	1140	Kézi sorompóval
364 jobb	557+738	1565	Kézi sorompóval
365 jobb	559+401	1663	Kézi sorompóval
366 jobb	562+436	3035	Kézi sorompóval
367 jobb	563+575	1139	Kézi sorompóval
368 jobb	564+920	1345	
369 jobb	566+328	1408	Kézi sorompóval

A vonalőrházakon kívül az állomásokon váltóőrházakat építettek, ahol a váltóőrök teljesítették felelősségteljes munkájukat.

A vasútvonal államosítása után a MÁV az őrházakat (őrhelyeket) is igyekezett a szabványainak megfeleltetni. Javításkor és átépítéskor természetesen már a MÁV szabványait követték. Ott, ahol nem volt biztosítva a szabvány szerinti kert, a MÁV megvásárolta a kerthez szükséges telket. Ahol tartozéképület hiányzott, vagy nem felelt meg a szabványnak, a MÁV megépítette ezeket.

Szóljunk néhány szót a pályaőrökről és ezek feladatáról. A pályaőri beosztás az osztálymérnökség segédszemélyzetének legalsóbb, de legtöbb kitartást, éberséget igénylő állása. Munkásságuk két fő részre oszlott: a pályafelügyeletre és pályafenntartásra. A pályafenntartási tevékenység teljesítése céljából kötelesek voltak a pályát hótól-fűtől takarítani, a kavicságyat gondozni, a sínszegeket, illetve a sínmegerősítést állandóan eredeti helyzetében megtartani stb. A felügyelet szempontjából kötelesek voltak a vonalat naponta több ízben bejárni, és a vonatok elől minden akadályt eltávolítani. Szükség esetén a személyzetet azokra jelzésekkel figyelmeztették. Felügyelték a pályát, hogy rajta illetéktelen egyének ne járjanak, a munkások dolgozzanak, a marhák ne csatangoljanak el. Feladatuk volt a sorompók kezelése stb. A kisebb megállóhelyeken, ahol nem volt felvételi épület, és az irodát az őrházban alakították ki, jegykiadói feladatot is elláttak. Munkaköri kötelességüket, feladatukat a vasúti utasításokban szabályozták. Közvetlen feljebbvalójuk a pályafelvigyázó volt. Egy-egy pályaőr te-

vékenysége fővonalakon 2–2,5 kilométerre, helyi érdekű vonalakon 4–5 kilométerre korlátozódott. A vasúti pályaőr francia elnevezése „gardien", az angol „watchman of the line", a német „Bahnwächter" vagy „Bahnwärter". A magyar „pályaőr" elnevezés a német „Bahnwächter" tükörfordítása. A bakter, bakterház a német megnevezés félrehallásán alapul. A pályaőr rokonértelmű szavai a vasúti felvigyázó, bakter, vasúti őr, silbak.

Vasútvonalunkon évtizedekig csak a német volt a hivatalos nyelv, és az osztrák utasításokat vagy az ezek alapján Magyarországon kiadott, de szintén csak német nyelvű utasításokat használták. Az OÁV (StEG) 1858-ban nyomtatott utasításban sorolja fel a pályaőrök feladatait, kötelezettségeit (Instruction... 1858). Eszerint a pályafenntartás legalsóbb szintjén a Wächter (pályaőr) teljesít szolgálatot, közvetlen felettese a Bahnaufseher (pályafelvigyázó), aki fölött a Streckenchef (szakaszmérnök) áll. A szakaszmérnök a Chef der Bahnerhaltung (osztálymérnökség főnöke) közvetlen alárendeltje. A felsőbb vezetőség: Central-Directionen des technischen Betriebes und der Bauten (a Központi Igazgatóság Műszaki Üzemi és Építési Szakosztályai), valamint a General-Direction (Vezérigazgatóság).

Az átszervezések után is általában fennmaradt ez a szervezeti felépítés, legfeljebb egy-egy elnevezés változott meg. Nagyobb változásokra az 1891-es államosítás után került sor, hisz egy addigi magán-vasúttársaság állami tulajdonba került. A pályaőrök továbbra is már régóta elsajátított feladatkörüket látták el. A felettes szervek is hasonlóak voltak az OÁV-éihoz. A pályaőrök felettesei a vonalfőnök, osztálymérnök, osztályvezető voltak. A pályaőrök az üzletvezetőség pályafenntartási és építési osztálymérnökségének voltak alárendelve.

A nagy, megrázkódtatásokkal, személyi tragédiáktól is kísért változások az ország trianoni szétdarabolásával, óriási területek és a népesség más országoknak való ajándékozásával kezdődtek. A maradók, még ha le is tették a hűségesküt az új államokra, másodrangú állampolgárokká váltak, akik felett gyakorta lóbálták kardjukat a megszállók. Új törvények, utasítások, szabályzatok, telhetetlen rablófőnökök, nyelvvizsgák, az elbocsátások réme taszította a kétségbeesésbe az új életet nehezen szokó vasutasokat.

Mindezek, bár röviden többször is emlékeztetem az olvasót rájuk, nem tartoznak jelen könyv témájához, ezért nem törekedtem a teljességre sem.

Nagyot ugorva az időben: napjainkban a pályaőrök számos feladatát vették át az okosgépek. Egyre-másra szűnnek meg az őrházak, és a pályaőrök száma is drasztikusan csökken.

A pályafenntartáshoz központosítottan irányítják a munkacsoportokat, a forgalombiztonság is mindinkább az elektronikára alapozta tevékenységét. Az utolsó két évtizedben a könyvünk tárgyát képező vasútvonal megmaradt vonalain többnyire felszámolták az őrházakat, és vagy az enyészet vette őket birtokba, vagy pedig az életüket ott ledolgozó vasutasoknak adták el.

ÉRTEKEZÉS AZ ÁLLOMÁSOK KÖZÖTT

Az őrházak és állomások közötti kommunikációt és a forgalom biztonságát szavatoló kapcsolatot eleinte kezdetleges berendezésekkel oldották meg. A távközléssel szoros rokonságban van a biztosítóberendezési szakágazat, ezért nagyon sok szakkönyvben, monográfiában ugyanazon fejezetben kapnak helyet. Igaz, hogy azért számukra külön-külön alfejezet dukál.

A távírdákról nagyon sok könyv, értekezés jelent meg. „Alig van szakirodalom, a mely oly szélesre ki volna taposva, mint a táviró-irodalom" – jegyezte meg a *Távírda és távbeszélő a vasutaknál* című könyv szerzője, Hollós József kir. műszaki tanácsos 1910-ben (Hollós, 1910).

„A vasút és telegráfia már kezdetben mindjárt, mindkét intézmény gyerekkorában szorosan egymásra volt utalva. A vasúti forgalom gyorsítása biztos távértesítéseket kívánt és azért a vasút már az első távírókat azonnal szolgálatába fogadta, azokat közvetlenül erősen fejlesztette azzal, hogy mindig újabb és újabb problémákat tűzött elébe és viszont a vonatok gyorsítása és a menetek szaporítása is csak úgy volt lépésről-lépésre lehetséges, hogy távíróval előre és biztosan lehetett jelezni, hogy indul, közeledik avagy már elhaladt a vonat."

„Az első vonalak megnyitásakor már rendelkezésre kellett állniuk a távírdai légvezetéki vonalaknak, hogy az egyes vasútvonalak állomásai egymással és a vonalak forgalmának kijelölt vezetőállomásával, a vonalak kézben tartásának egységes irányítása érdekében írásban, később szóban is, értekezni tudjanak." (Pap, 2019)

Közben megszülettek az első távírók is. A legsikeresebbek az elektromágneses távírók lettek.

A kormány egyik 1849-es határozata szerint az épülő vasútvonalak mentén „Siemens-féle domboriró" gépeket kell építeni, amelyeket az állam fog rendelkezésre bocsátani, és amelyeken állami, magán- és vasútüzemi sürgönyöket lehet továbbítani, rendelte el az uralkodó. Ez viszont elodázódott, mert a magyar forradalom miatt az osztrák kormány politikai célzattal a beszerzést nem engedélyezte.

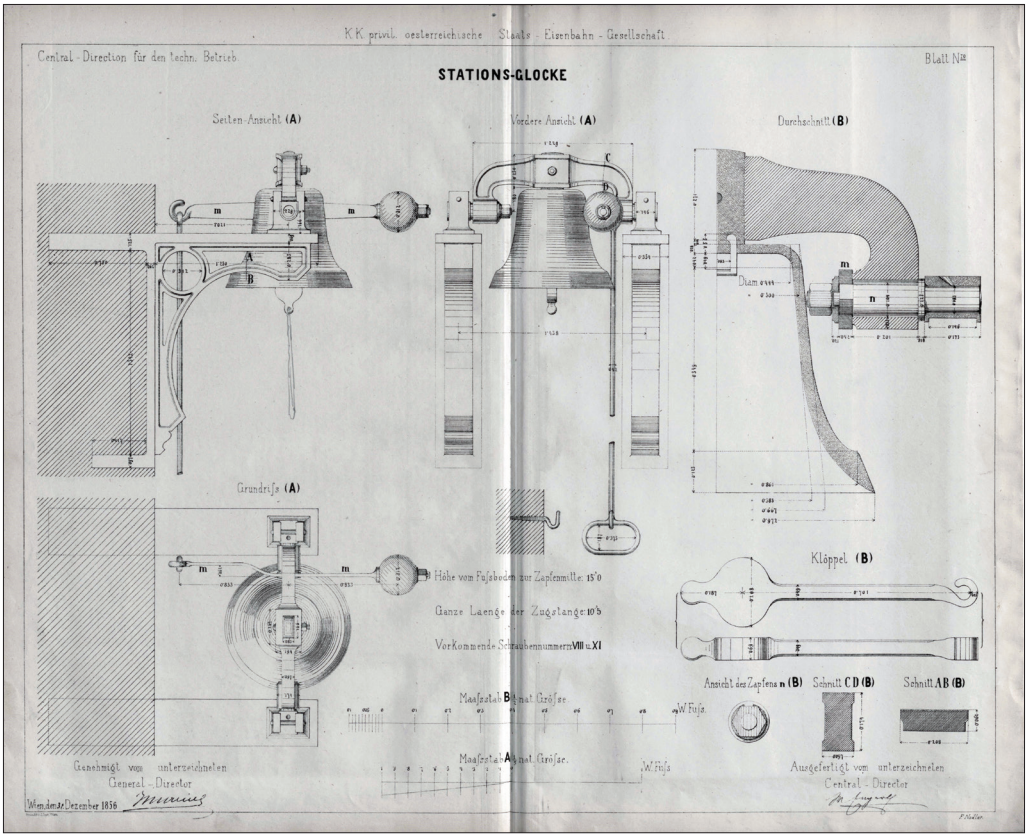
A vasútnál már a kezdetektől törekedtek az egységesítésre; ha pedig egy vasúti szakaszon egy bizonyos szerkezettípust

szereltek fel, akkor nem egy – például Szeged és Temesvár közötti – szakaszon tették, hanem Budapesttől Szegedig vagy Báziásig.

A távírdahálózat kiépítése nagy szerepet játszott az ország fejlődésében. A vasúti távírdai szolgálat külön szolgálatot képezett, és nem tartozott az országos polgári távírda-igazgatósághoz, de ezer szállal kötődött ehhez, valamint magához az ország iparához, ennek fejlődéséhez.

Visszatérve a vasúthoz: vasúti távközlés nélkül „nem vasút a vasút" – fogalmaznak a téma szakértői. A vasúti távközlés nem egy hóbort, mánia, hanem a vasútnak elkülöníthetetlen, szerves része. E könyv terjedelme és témája miatt csak röviden villanthatom fel a vasúti közlekedés biztonságát garantáló berendezéseket. Részletesebben csak a készülékekre, főleg a Szeged–Temesvár vonalon üzemelőkre térek ki.

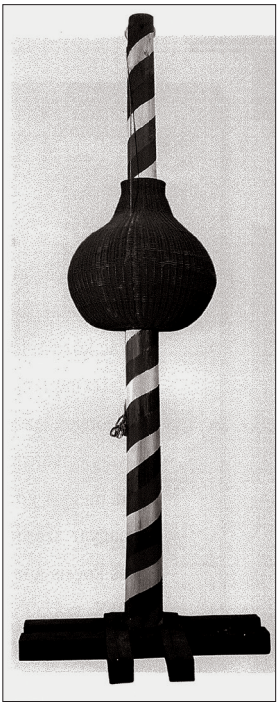
A forgalom, a sebesség növekedésével tehát mind nagyobb szerepet kaptak a különböző vasúti jelzések és többfajta biztonsági berendezések. Az első vasuta-



347. kép
Állomási kézi vezénylésű harang

kon csak optikai jelzéseket használtak, de ezek időjárásfüggőek voltak, és nem voltak mindig láthatóak a következő vonalőrháztól. Evégből az őrházakat kellett egymáshoz oly közel építeni, hogy az egyik őr a másiknak látható jeleket adhasson. Nappal különböző alakú kosárfonás-alakzatokkal, éjjel lámpáknak egy magas árbócra való felhúzásával.

A német és osztrák vasutak példájára a kosárjelzők telepítésének gondolata a tervezett Kecskemét–Szeged–Temesvár vonal részére már felvetődött. A kosárjelzőket 4–5 méter magas faárbócra szándékozták elhelyezni. A piros-fehérre festett (felül vörös, alul fehér) kosarakat csigán átvezetett kötéllel húzták fel vagy engedték le. A vasútépítés az 1848–49. évi szabadságharc leverése miatt elmaradt. A teljesen felhúzott kosár a „szabad", a félállásban lévő a „lassan", végül a folyamatosan fel-le mozgatott kosár a „megállj" jelzést jelentette. A kosárjelzőket éjjel fehér színű lámpával látták el. A Szeged–Temesvár vasútvonalról nem maradt fenn adat, hogy lett volna kosárjelző. Nagy valószínűséggel nem, mert akkorra már megjelentek az elektromos harangjelzők.



348. kép
A Kecskemét–Szeged–Temesvár közötti vasútvonal részére 1849-ben tervezett egyszerű kosárjelző (Pap)

Harangjelző berendezések

Bár a vasút megjelenésével az állomások (beleértve az őrházakat is) közötti jeladásra több optikai módszerrel is kísérleteztek, ezek nem mindig vezettek eredményre. Legnagyobb ellenségük az időjárás volt: ködben, hóban, esőben eredménytelenek voltak. Mivel a vonalszemélyzet két vonat között más feladatokat is el kellett, hogy végezzen (kaszálás, a pálya melletti fák gallyazása stb.), nem mindig észlelte a szomszéd őrház jelzéseit. Az áldatlan állapotot egy találmánnyal, a harangjelzővel orvosolták. Jól hallható, érces hangjával figyelmeztette a pályaőröket, és különböző utasításokat, jelzéseket is lehetett vele továbbítani.

A harangjelző berendezés a jelzések adására, vételére szolgáló szerkezetek

gyűjtő neve. A berendezés a villanyos távjelzők működési elvére támaszkodik. A közlendőket azonban nem mutatós vagy jelíró szerkezeteken jeleníti meg, hanem messzehangzó harangütések formájában.

Az állomásoknak, a pályaszemélyzetek, nevezetesen a helyhez kötött berendezések (jelzők, sorompók) kezelésével megbízott alkalmazottaknak, valamint a pályafelvigyázók (pályaőrök, avagy vonalbejáró őrök) és a pályán dolgozó munkáscsapat részére értesítést kellett adni a vonatoknak az állomásokról való elindulásáról, valamint a vonatforgalmat érintő rendkívüli eseményekről, öntöttvas harang megszólaltatásával előállított egyes ütések, illetve az egyes ütésekből alakított különféle kombinációjú csoportok képzésével. Lehetőséget kellett adni a pályaszemélyzetnek, hogy haladéktalanul tájékoztassa a szomszédos állomásokat és őrhelyeket, ha a vonalon a vonatforgalmat befolyásoló, rendkívüli esemény történik (Ragó).

A harangjelző berendezés elnevezés alatt a vasút esetében a vonalszemélyzetnek a szomszéd állomásokkal való érintkezésre szolgáló berendezést értjük.

Ezek eleinte kézi vezénylésű harangok voltak. A harangot a kezelő pályaőr egy fogantyú erőteljes megrántásával szólaltatta meg. A fogantyú ilyenkor a felső végéhez szerelt kalapácsot a haranghoz ütötte, amely távolra szóló hangot hallatott. A jelet a két szomszédos őrház őrei kivehetően kellett, hogy hallják. A harangütések és a szünetek ismétlésével alakították össze a szabványüzeneteket. Az alább közölt kép egy ilyen kézi harang jellegrajza 1856-ból.

A jelzést mindig vissza kellett igazolni a küldő felé.

A harangok hangját a szolgálati helytől 300–400 méter távolságra is észlelni kellett. Ez a magyarázata az őrházak közötti távolság meghatározásának.

A kézi vezénylésű harangjelzők után kifejlesztették az indukciós, majd a galvánáramú harangjelző berendezéseket. A villamos harangjelzés célja – a korabeli meghatározás szerint – az időjárásfüggő optikai jelzés helyett a vonatok vaspályán való menetének, valamely veszély bekövetkeztének vagy pedig a segítség szükségességének az állomási és a szakaszon lévő személyzet felé messzire hallatszó, előre megállapított harangütések által való jelzése.

A villamos jelzések kifejlesztése, gyakorlati módjának elterjedése, mely találmányt a vasút mindjárt alkalmazásba is vett az állomásoknak a vonalszemélyzettel való érintkezése céljából, a múlt század negyvenes éveire esik. A legalkalmasabbnak mutatkozott az értesítést messze hangzó harangütéscsoportokkal továbbítani egyrészt, hogy a pályaőr a jelzések vétele céljából ne legyen a szolgálati helyiséghez kötve, hanem nagyobb (300–400 m) távolságból is meghallhassa, másrészt, hogy a jelzésekről a pályán foglalkozók is tudomást szerezzenek. A jelzés ezen módja a vasutakon villamos harangjelzés elnevezés alatt általánosan elterjedt, és a kívánt célra kitűnően bevált.

„A villamos harangjelzés célja: az opti-

kai jelzés helyett, mely nagymértékben függ az időjárástól, a vonatoknak a vaspályán való menetét, valamely veszély bekövetkeztét, vagy pedig segítség szükségességét az állomási és a szakaszon lévő személyzetnek messzire hallatszó, előre megállapított harangütések által jelezni" – fogalmazták meg e jelzőberendezés célját.

A harangjelző berendezés az irodai harangműből, az őrházi harangműből, az ébresztő csengőből, a billentős tájolóból, a vonalváltóból, a villámhárítóból, és a vonalon kiépített légvezetékből állt.

A vasúti jelzési utasításban megfogalmazottak szerint „a harangberendezések tehát állomásokon és őrhelyeken kerülnek szerelésre és üzembe. A berendezések épületen belüliek (ütőmű) és épületen kívüliek (harangok). Sorrendben őrházak és irodák berendezései: Az őrházi harangművek az állomási és a vonali szolgálati helyeken felszerelt öntöttvas-harangok megszólaltatására alkalmas szerelvények, tulajdonképpen masszív felépítésű óraművek, amelyek lényegében három öntöttvas állványfal közé szerelt részekből állnak, mégpedig

– futóműből,
– villámdelejjel működtetett kiváltó és megakasztó szerkezetből, valamint
– a futómű forgó mozgását a harangkalapácsra átadó ütőműből. Az őrházi harangmű súlyhatású, s egyszeri kiváltással akár egyes ütésekből álló csoportokat elő lehet vele állítani".

A forgalmi irodákban is hallani kellett a saját és a vonalon leadott jelzéseket, de sokkal kisebb hanghatásra volt szükség. Ezért fejlesztették ki az irodai (asztali kivitelezésű) harangütőket, melyek kézi felhúzású rugós szerkezettel működtek és majdnem azonosak voltak az őrházi berendezésekkel. A következő fő részekből állt: hajtómű, elektromágnes és kiváltó szerkezet. Ezekkel szerelték fel a magyarországi vonalakat.

A jelzések adására és vételére szolgáló szerkezeteket gyűjtőnéven harangberendezéseknek, a harangot megszólaltató kalapács mozgatását végző, villamos kiváltású, nehéz súllyal működtetett készüléket harangműnek nevezték. A harangokat erős kalapácsütések szólaltatták meg.

Az állomásokon és a vonal mentén felszerelt berendezéseket, általában egyszálas, földvisszatérős légvezeték kötötte össze az úgynevezett harangvonal. „A harang-összeköttetést a harangberendezések, és az azokat összekötő légvezetékek együttesen alkotják. A szóbeszédben a harang-összeköttetést a rövidebb, egyszerűbb formában, de helytelenül: harangvonalnak szokás becézni." (Pap)

A harangmű 20–25 kilogramm tömegű mozgatósúlyának felhúzása emberi erővel történt. Segéderőkre is szükség volt, amelyek a harangmű mechanizmusával a kívánt működtetést elvégzik, ha hatásukat a villamos energia felszabadítja. Munkavégzés után a mechanizmus önműködően visszaállt nyugalmi helyzetébe, és ebben az állapotban mindaddig megmaradt, amíg egy új villamos jel ismét munkára kényszerítette a segéderőt vagy nehéz súlyt. A segéderőt hasznosító mechanizmusokat a harangberendezéseknél vagy

akár a telegráfberendezéseknél is óraműveknek nevezték el.

Vasútvonalunkon is az állomásokat és őrházakat kötelezően harangokkal látták el.

A villamos harangjelző berendezés lényege a következő:

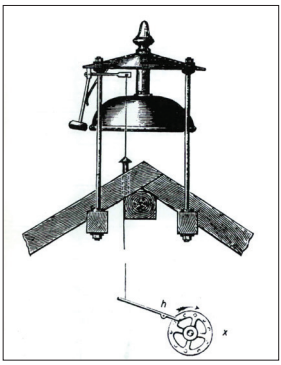
1. A harangjelzések állomástól állomásig adatnak, és két állomás között az összes őrház el van látva harangmű-berendezésekkel a jelzések vételére.
2. A vonalszemélyzetet érdeklő tartós jelzéscsoportokat előre megállapították, és táblázatba foglalták. Minden szolgálati helyen jól láthatók voltak. A jelek különféleképen csoportosított harangütésekből álltak, mely csoportokat úgy választották meg, hogy az esetleges félreértésekre ne kerülhessen sor.
3. Az őrházakat olyan berendezéssel szerelték fel, hogy a szomszéd állomásokat előre megállapított jelcsoportokkal bizonyos fontos körülményről értesíthessék – foglalták össze a fontosabb tudnivalókat a korabeli szakírók

A harangokat falra és az őrház tetejére szerelték. Az őrházak tetőszerkezetének gerendájára szerelt harang hangja akár 3–400 m távolságban is hallható kellett, hogy legyen. Az időjárásnak kitett harangot öntöttvas lábakkal és védőfedéllel látták el. Ez volt a harangszék. A védőfedél alatt, a közepére szerelten függött az öntöttvas harang, mellette pedig a fedélhez erősített vízszintes tengely körül elforduló kalapács. A kalapácsot működtető súlymotoros őrházi berendezést zárt térben helyezték el. A harangszéket a harangművel kb. 3 mm-es acél vonóvezetékkel kötötték össze. A korabeli leírás szerint „két szomszédos állomás közötti vonalszakasz valamenynyi harangműve egy erre a célra kiépített vezetékbe van sorosan bekapcsolva".

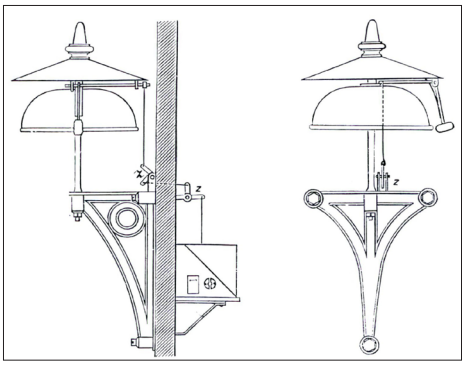
A magyar vasutakon az elektromos harangberendezés az 1861-ben terjedt el.

Ezek a berendezések kizárólag vas alkatrészekből készültek. A többi fajták rézből, amely nagyon megemelte az árukat. Vasutunk kezdetén valószínűleg ezekkel a vasból készült harangjelzőkkel látták el az őrházakat.

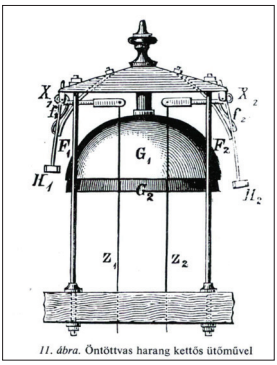
Az előírt harangjelzések szabályszerű adásának megkönnyítése érdekében a



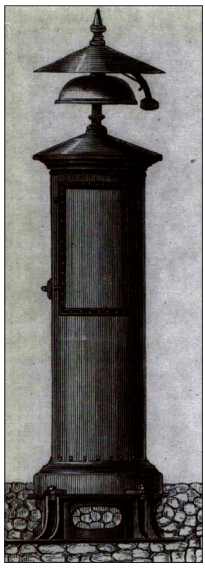
349. kép
Harangszék

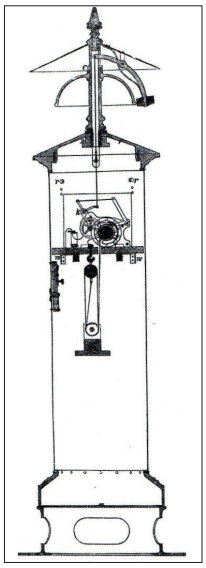


350. kép
Falra szerelt öntöttvas vagy acélharang



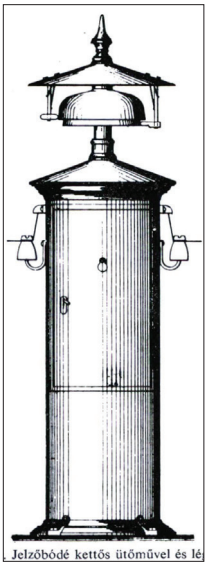
351. kép
Harang kettős ütőművel

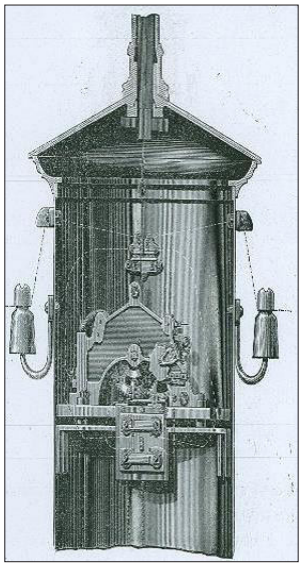




352. kép

Hordozható lemezes harang és keresztmetszete





353. kép

Helyhez kötött, galvánáramú harang és keresztmetszete

legújabb fajta harangberendezéseket, melyek a forgalmi szolgálattevők munkáját könnyítették meg, az osztrák vasutakon 1866-től kezdték alkalmazni.

A bécsi Teirich & Leopolder cég állomási harangberendezése (1866) jól sikerült típus volt, azonban ezekből a magyar vasutakon, figyelembe véve a magas költségeket, nagyon keveset szereltek fel. Helyettük hazánk vasútjain a Neuhold-féle irodai jeladó automata harangjelzők terjedtek el.

A tapasztalatokat figyelembe véve Heinrich Machalski a meglévő harangvonalakra új, úgynevezett erősítőtelepes és ellenáramú megoldást javasolt, amelyet Ausztriában hamarosan bevezettek. A magyarországi vasutak sem késlekedtek, és 1867-től szintén az új típusú irodai harangjelző-berendezéseket kezdték el felszerelni.

E villamos harangoknál a galvánelem által szolgáltatott egyenáram működtette a elektromos harangművet, mely kioldotta az öntöttvasból készült harangot megszólaltató kalapácsot. A kalapácsot gravitációsan, láncra tekert nehéz súllyal hozták mozgásba, mint a régi, láncos, kakukkos órákat. A súly felhúzását naponta, kézi erővel végezték. Az OÁV egységesen, az osztrák és a magyar vonalain is az osztrák vasutak kötelező harangjelzéseit használta.

A vasutak robbanásszerű építésének idején természetesen a harangművek gyártása is nagy jövedelemmel, biztos piaccal kecsegtetett. A cégek versengtek, hogy minél jobb, tartósabb és olcsóbb

berendezéseket gyártsanak. 1869-től a Siemens & Halske cég is gyártott új harangberendezést.

1865-től kezdve e galvánáramú harangjelző vonalakat már táviratozásra is alkalmazták. Erős versenytársa volt a távíróknak, bár a telegráf sokkal több szolgáltatást nyújtott. A legfontosabb az üzenet rögzítése papírszalagra (míg a harangjel elszállt…, „verba volant").

A harangjelző berendezések nagyobb fejlődésen mentek át az elmúlt ötven év alatt, mint a távírdagépek. A galvánáramú rendszer alkalmazására 1861-től került sor. 25 év múltán valamennyi fővonalon ilyen berendezések működtek, mintegy 1200 km hosszon. Az évszázad utolsó évtizedében megkezdték a galvánáramú rendszerről az ún. indítóáramú (váltóáramú) harangjelzőkre való átalakítást oly módon, hogy a vonalat kiegészítették Gattinger-féle telefonokkal. A vonalak hossza néhány év alatt 9500 kilométernyi hosszúságra nőtt, és több, mint 7000 készülék került üzembe.

A Pest–Cegléd–Szeged–Temesvár vasútvonalat 1867-ben látták el galvánáramú harangjelző berendezésekkel. Az őrházak és állomások közötti értekezéstől függött a forgalom biztonsága, emberek élete, az áruk károsodás nélküli szállítása.

1877-ben engedélyezték a harangjelző berendezések használatát távírdai levelezésre is: „a magyar vasút az osztrák vasúttal karöltve a vonatforgalom a telegráf-levelezést valamely szomszédos állomással sürgősen meg kívánja, az pedig meg nem hivható, a harangjelző berendezéssel adhatnak jelzést".

Indítóáramú állomási harangjelző

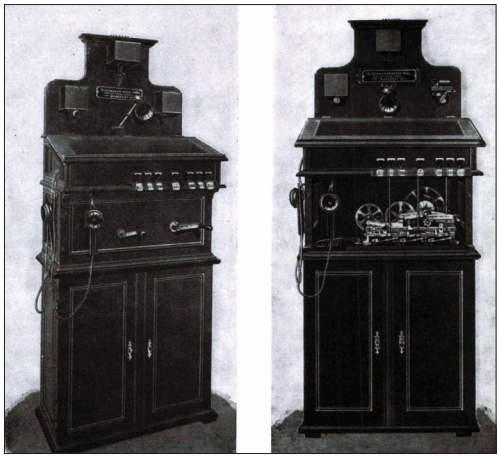
A harangjelzőket az idők folyamán tökéletesítettek. Kifejlesztették az indítóáramú állomási harangjelzőket, melyek hosszú évtizedeken át, az 1960–1970-es évekig szolgálták a vonatközlekedés biztonságát.

A MÁV utasítására még 1902-ben Gattinger-telefonnal kiegészített harangjelző berendezéseket kellett felszerelni. A Szeged–Temesvár vasútvonalon a Szeged rendező pályaudvar–Valkány szakasz szerepel az elsők között.

Miután a századforduló éveiben lecserélték (a MÁV vezetősége 1902-ben adta ki az indítóáramú harangjelző berendezésre való áttérés rendeleteit 83921/902., 94540/902., 100288/902., 134253/902., 201085/902. számmal) az addig galvánelemmel működtetett harangjelzéseket, és bevezették az indukált árammal működő és távbeszélővel kombinált harangjelző berendezéseket, ezek a XX. század első felében általánosan elterjedtek a magyar vasutaknál. Először a fővonalakon szerelték fel őket, tehát vasútvonalainkra is ezek kerültek. A régi berendezésekkel szemben az új harangjelzőbe szerelt telefon megkönnyítette az őrházak közötti értekezést. A távbeszélő a harangjelző berendezéssel olyformán

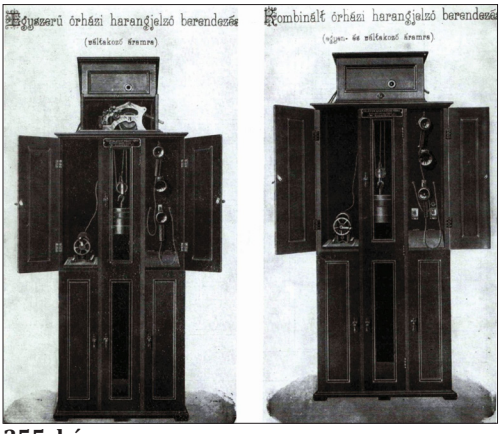
volt összeolvasztva, hogy a távbeszélés és harangjelzés egy és ugyanazon vezetéken történt, továbbá mind az állomásokon, mind az őrházakban a távbeszélő és harangjelző szerkezeteket közös állványra, illetőleg szekrénybe szerelték. Az állomásokon a légvezetékek végeit földelték.

Az új berendezésekből felépített vonalak lehetővé tették, hogy a régi egyszálas, földvisszatérős, galvánáramú harangjelző vonalán telefonálási lehetőség is biztosított volt. Ezért a telefonálás részére tehát új vezetékszálat vagy vezetékszálakat nem kell kiépíteni.



354. kép

Indítóáramú állomási harangjelző berendezés telefonnal a századforduló éveiből (kinézete és belső elrendezése)



355. kép

a) Egyszerű őrházi harangjelző berendezés váltakozó áramra)

b) Kombinált őrházi harangjelző berendezés egyen- és váltakozó áramra

Morse korszakalkotó találmánya és a Siemens-féle Morse-távírók

Az eddig bemutatott készülékekkel jeleket ugyan lehetett továbbítani, azonban egyre nagyobb lett az igény olyan készülékekre, melyek írásos nyomot hagynak. Ezt a célt érte el találmányával az amerikai Samuel Morse, akinek agyában megszületett a távíró gondolata, és sikerült megalkotnia az első távírót.

A berlini Siemens cég 1851-ben megvásárolta a készülék gyártási jogát. Miután számos újítást, javítást, szerkezeti változtatást vezettek be, a német és osztrák vasutakon mind több és több Morse–Siemens-távírót állítottak üzembe. Feltételezések szerint a Cegléd–Szeged–Temesvár közötti vasútvonal mentén már 1853-tól kezdve kiépítették a távíróvezetéket, azonban Morse–Siemens-távíró beszerzéséről megbízható adatok csak 1867-től állnak rendelkezésünkre. Számos mun-

kában e távírókat egyszerűen, de helytelenül csak Siemens-távíróként emlegetik, sok félreértést okozva.

Román vasúttörténészek büszkén említik, hogy „aceasta este prima cale ferată din România unde în anul 1858 a fost introdus sistemul telegrafic tip Morse pentru cererea şi obţinerea căilor libere în circulaţia trenurilor", azaz: „ez volt az első vasút Romániában, amelyen 1858-ban bevezették a Morse-típusú távírót a vonatok közlekedéséhez szükséges szabad pálya kérésére és jóváhagyására". Helyesen így hangzana: „a mai Románia területén", valamint „Morse–Siemens-féle távírót".

A Morse-berendezések is fejlődtek az idő folyamán, egyre korszerűbbekké váltak, az alapgondolat azonban megmaradt.

A domboríró a papírszalagra nyomta a jeleket. A domborírókat a magyar vasutakon 1875-től kezdődően szerelték fel

A domborírók motorháza eleinte nyitott volt, de a szálló por hamar tönkretette a mozgórészeket. Hamarosan kifejlesztették a fedett domborírókat.

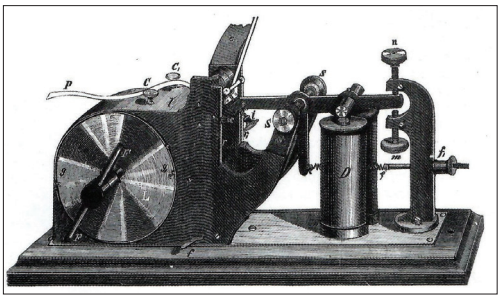
„E gépek és készülékek a telegráf-jeleket, melyek pontokból és vonásokból állak, egy papírszalagon fehér domború nyomásban teszik láthatóvá.

Egy Morse-rendszer felszereléséhez a következők tartoznak:

– a billentő, mely a jelek adására szolgál;
– az előfogat (jelfogó-relay-Relais), mely a megérkezett jeleket megfogja;
– az irógép, (közönséges elnevezéssel a Morse), mely a megérkezett jeleket leírja, láthatóvá teszi;
– a tájoló (galvanoszkóp), amely megmutatja, hogy a gépeken áthaladó villanyáram minő irányt követ, illetőleg van-e a vezetéken áramkeringés vagy nincs;
– a vonalváltó, melynek segélyével gépek és a telegráf-vezeték közt különböző összeköttetések legyenek létesíthetők.
– a villámhárító melynek az a rendeltetése, hogy a légköri villanyosságot a földbe vezesse s ezáltal a többi gépet és készüléket megoltalmazza a légköri villanyosság kártékony hatásaitól."

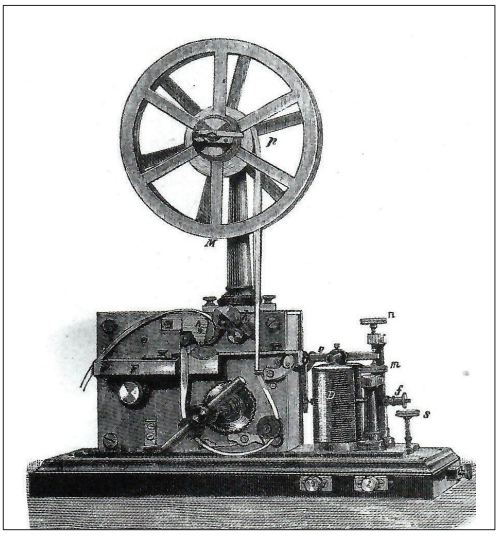
Felül van a motolla, melyre az írószalag van tekercselve, alatta van az író- és az óraszerkezet. Ez utóbbi kézzel húzandó fel a súly ellenében. A jobb oldalon pedig a vevőszerkezet található, a mely az írószerkezetet működteti.

A papírszalag mozgatását a nyitott motorházú óraszerkezet (súlymotor) végzi. A súly láncon függ, és a felhúzás lánckerék segítségével történik. A gyakori felhúzás elkerülése érdekében akár emelet magasságú lánchosszat is lehet alkalmazni. A lánckerék felhúzással ellentétes mozgását, a súlymotor hirtelen lefutását egy rögzítőbilincs akadályozza meg.



356. kép

A magyar vasutaknál alkalmazott teljesen zárt domboríró, melyet a Siemens & Halske cég 1865-től kezdve a magyar vasutak részére zárt motorházzal szállított



357. kép
Kiss-féle kékíró

A telegráf villámdelejének munkát kell végeznie. Ha az érkező áram nem elég erős, az nem tudná még a legfinomabb készülékszabályozás mellett sem az írógépet rendszeres működésbe hozni.

A gyártó cégek a távíró-berendezéseket szünet nélkül korszerűsítették. Alig lehet követni a változtatásokat. Itt én főleg csak azokat említem, amelyek a magyar vasutakkal kapcsolatosak.

A domborírók papírszalagjainak jeleit nagyon nehezen, szemet erőltetve lehetett leolvasni. A megoldás a színes (más elnevezéssel: kékírók) feltalálása volt. 1886-ban a Kaudelka cég a vasút domború távírógépeit kékírókká alakította át.

1885-ben Popovits István m. kir. posta- és távírdatiszt Brausewetter Vilmos szegedi órásmesterrel együtt kifejlesztette az úgynevezett Popovits–Brausewetter-féle kékírót (beceneve: et PB-kékíró).

Találmányuk lényege: a domborírókat olyan szerkezettel egészítették ki, amely az elektromágnes gerjesztett állapotában a papírszalagot az írópecekkel a nemezből készült, festékkel itatott írókoronghoz nyomja. Az óramű változatlan maradt.

Baross Gábor miniszter 1888-as döntése értelmében a Magyar Posta, valamint az államvasutak távíróhálózatainak bővítésére és a szemet rongáló domború távírdagépeknek cseréjéhez engedélyezte beszerezni a magyar posta főmérnökének, Kiss Józsefnek találmányát, a „jelfogóval működő kékíró" távíró-berendezést. Az eredeti, Kiss-féle gép motollája a gép alatt helyezkedik el egy fiókban. A domború kékíróvá alakított gép motolláját meghagyták eredeti helyén, a jelfogó felső részén.

A miniszter döntése után a Magyar Kir. Államvasutak vezetői is elhatározták, hogy az ilyen jelfogóval működő kékírókra fogják lecserélni a domború írógépeket. Az elsőket 1889-ben rendelték meg.

A szakemberek minél gyorsabb és jól olvasható táviratozást adó berendezések létrehozásán fáradoztak. David Edward Hughes 1855-ben bemutatta a róla elnevezett Hughes-féle betűnyomó rendszert. Az osztrák kormány azonnal rendelt az új készülékekből. A betűnyomó berendezések a telegramot a papírszalagra nagybetűkkel nyomják, tehát a „ti-tá" pont-vonal kombinációkat már nem kellett átalakítani, ezt megteszi a készülék. Ez óriási előrelépést jelentett a telegráfiában. Az osztrák államkormány azonnal négy darabot rendelt.

Először a Budapest–Bécs, Temesvár–Bécs (még csak a katonaság részére) és Temesvár–Budapest távíróvonalakon vezették be, 1856 során. Ezt a készüléktípust azonban leginkább az állami távírdahivatal használta.

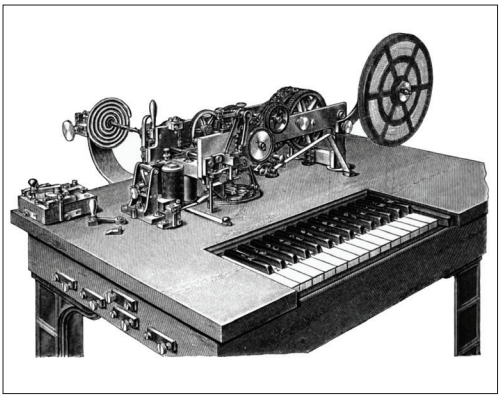
A Hughes-féle gépeknél a betűk nyomtatását mechanikai szerkezettel oldották meg, nem galvánelemmel. A gép három fő részből áll: a jeladó szerkezetből, a jelvevő szerkezetből és a mozgató-szabályozó szerkezetből.

A Hughes-féle betűnyomtató távírókat a nyugati vasutaknál 1866-ban kezdték bevezetni, a magyar vasutakon pedig azonnal a kiegyezés évében, 1867-ben. 1867-ben betűnyomtatókat szereltek fel a polgári és vasúti távírdáknál Pest és Temesvár között (Pap, 2019).

Az 1867-es kiegyezés értelmében május 1-én a magyar kormány átvett „a szorosabb értelemben vett Magyarország és Erdély területén lévő 6367,6 km állami távirórónalat 12912,6 km vezetékhosszúságban, 48,5 km vasúti távirórónalat 3692,8 km vezetékhosszúságban, 135 állami és 135 vasútüzleti, de állami- és magántáviratok kezelésére felhatalmazott táviróállomást".

Ettől fogva ezeket az ügyeket is Pesten intézték, nem pedig Bécsben. A kiegyezés óriási lehetőséget biztosított a magyarországi távírdák területén is.

A Morse-telegráfokat 1867-ig a magyar vasutak, az állami távírdával karöltve, Berlinből, Bécsből s a Siemens cégtől szerezték be. A kiegyezés után az új magyar



358. kép
Hughes-féle betűnyomtató távíró

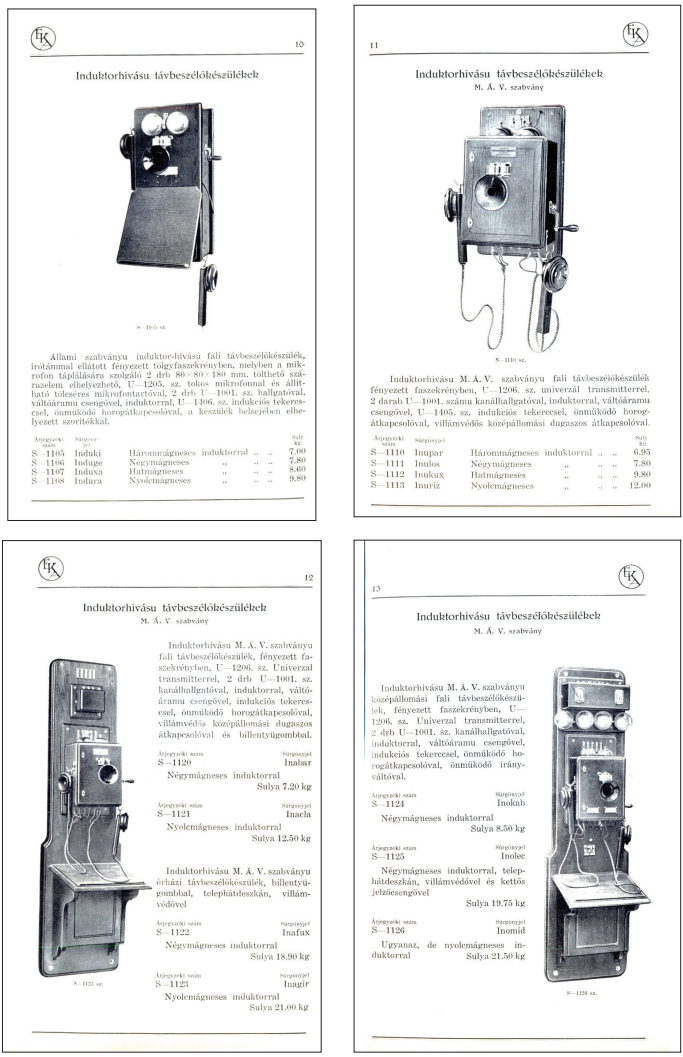
kormány célszerűnek látta a hazai gyártás megindítását, megvalósítását. A kormány már 1868-ban engedélyt adott Weyrich Ágost, majd 1872 év elején Weimer Vilmos bécsi műszerészeknek a telegráfkészülékek gyártására. Egy fontos feltételt azonban teljesíteniük kellett: mindkét cég részére előírta, hogy évenként két-két magyar műszerészt kötelesek kiképezni. Ezektől az intézkedésektől számítható a magyar távközlési ipar megszületése.

1872. május 2-án a közmunka- és közlekedési miniszter elfogadta az osztrák vasutak jelzési rendszerét, amelyet a magyar vasutak október 1-től kötelesek alkalmazni. Ezzel az egész Osztrák–Magyar Monarchiában egységesítették a vasúti jelzési és biztosítási rendszert. Az utasítás ugyanakkor engedélyezte a villamos védőjelzők alkalmazását. Szintén ez évben magyar nyelvűre módosították a Morse-féle ábécét, és megjelent a MÁV 28. számú távírda Utasítása

Megjelent a távbeszélő, a telefon

1876-ban, korszakalkotó találmányként, Th. A. Edison feltalálta a telefont. Eleinte kétkedve fogadták, de a „messze szóló” mégis meghódította a világot. A vasutak is hamar bevezették.

Többféle rendszerű telefonkészüléket gyártottak. A vasút részére különleges, csak e célra szabványosított készülékeket szereztek be. A vasúti üzemben a telefonnak, számos előnye mellett, volt egy nagy hátránya is, ugyanis a beszélgetéseket, utasításokat nem lehetett rögzíteni


10

Induktorhivású távbeszélőkészülékek

Állami szabványu induktor-hivásu fali távbeszélőkészülék, irótáblával ellátott fényezett tölgyfaszekrényben, melyben a mikrofon táplálására szolgáló 2 drb 80×80×180 mm. tölthető szárazelem elhelyezhető, U—1205. sz. tekos mikrofonnal és állítható tölcséres mikrofontartóval, 2 drb U—1001. sz. hallgatóval, váltóáramu csengővel, induktorral, U—1106. sz. indukciós tekerccsel, önmüködő horogátkapcsolóval, a készülék belsejében elhelyezett szorítókkal.

Árjegyzéki szám	Sürgönyjel		Súly kg
S—1105	Induki	Hárommágneses induktorral	7.00
S—1106	Induge	Négymágneses „	7.80
S—1107	Induxa	Hatmágneses „	8.60
S—1108	Indura	Nyolcmágneses „	9.80

S—1105 sz.

11

Induktorhivásu távbeszélőkészülékek

M. Á. V. szabvány

S—1110 sz.

Induktorhivásu M. Á. V. szabványu fali távbeszélőkészülék fényezett faszekrényben, U—1206. sz. univerzál transmitterrel, 2 darab U—1001. számu kanálhallgatóval, induktorral, váltóáramu csengővel, U—1105. sz. indukciós tekerccsel, önmüködő horogátkapcsolóval, villámvédős középállomási dugaszos átkapcsolóval.

Árjegyzéki szám	Sürgönyjel		Súly kg
S—1110	Inupar	Hárommágneses induktorral	6.95
S—1111	Inulos	Négymágneses „	7.80
S—1112	Inukux	Hatmágneses „	9.80
S—1113	Inuriz	Nyolcmágneses „	12.00

12

Induktorhivásu távbeszélőkészülékek

M. Á. V. szabvány

S—1122 sz.

Induktorhivásu M. Á. V. szabványu fali távbeszélőkészülék, fényezett faszekrényben, U—1206. sz. Univerzal transmitterrel, 2 drb U—1001. sz. kanálhallgatóval, induktorral, váltóáramu csengővel, indukciós tekerccsel, önmüködő horogátkapcsolóval, villámvédős középállomási dugaszos átkapcsolóval és billentyügombbal.

Árjegyzéki szám S—1120 — Sürgönyjel Inabar
Négymágneses induktorral
Sulya 7.20 kg

Árjegyzéki szám S—1121 — Sürgönyjel Inacla
Nyolcmágneses induktorral
Sulya 12.50 kg

Induktorhivásu M. Á. V. szabványu őrházi távbeszélőkészülék, billentyügombbal, telephátdeszkán, villámvédővel

Árjegyzéki szám S—1122 — Sürgönyjel Inafux
Négymágneses induktorral
Sulya 18.90 kg

Árjegyzéki szám S—1123 — Sürgönyjel Inagir
Nyolcmágneses induktorral
Sulya 21.00 kg

13

Induktorhivásu távbeszélőkészülékek

M. Á. V. szabvány

S—1128 sz.

Induktorhivásu M. Á. V. szabványu középállomási fali távbeszélőkészülék, fényezett faszekrényben, U—1206. sz. Univerzal transmitterrel, 2 drb U—1001. sz. kanálhallgatóval, induktorral, váltóáramu csengővel, indukciós tekerccsel, önmüködő horogátkapcsolóval, önmüködő irányváltóval.

Árjegyzéki szám S—1124 — Sürgönyjel Inokab
Négymágneses induktorral
Sulya 8.50 kg

Árjegyzéki szám S—1125 — Sürgönyjel Inolec
Négymágneses induktorral, telephátdeszkán, villámvédővel és kettős jelzésengővel
Sulya 19.75 kg

Árjegyzéki szám S—1126 — Sürgönyjel Inomid
Ugyanaz, de nyolcmágneses induktorral
Sulya 21.50 kg

359. kép

Induktorhívású telefonok a MÁV-szabvány szerint

Jelzőberendezések

Az állomások balesetmentes közlekedésének biztosítására elektromos jelzőberendezéseket állítottak fel vasútvonalunkon már az 1860-as években. Ezeket az 1890-es évektől kezdődően a Banovits Kajetán által kifejlesztett jelzőberendezések váltották fel. A Banovits-féle jelzők a Temesvár–Zsombolya vonalon az 1950–60-as évekig működtek. Ekkor került sor az új, mechanikus fedőjelzések telepítésére.

Vasútvonalunkon, mely az ország egyik legfontosabb vasútvonala volt, elsőként szerelték fel a mind korszerűbb berendezéseket, és építették ki a távközlési rendszereket.

Nagyobb méretű forgalomirányítási- és biztosítási korszerűsítési munkálatokat 1938-ban végeztek a zsombolyai állomáson, ahol elektromechanikus biztosítóberendezést szereltek fel. 1988-ban villamos jelzőkkel bővítették. A szakálházi állomáson már 1918-ban, a gyertyámosi és berekszói állomáson 1949-ben szereltek fel elektromechanikus biztosítóberendezéseket.

A józsefvárosi állomáson 1947–1948 között végeztek állomásbiztosítási korszerűsítéseket, ekkor szerelték fel az elektromechanikus biztosítóberendezést, melyet 1974-ben elektrodinamikus biztosítóberendezéssel váltottak fel.

E fejezet főleg a vasút kezdeti időszakában kifejlesztett és munkába állított kommunikációs eszközöket és rendszereket mutatta be.

A telefon pályafutására, valamint a jelzőberendezések megszületésének és fejlődésének főbb fejezetére a könyv terjedelme már nem adott teret.

E célból (is) született meg a Pályatársak. Vasúti távközlés- és jelzőberendezések című könyvem kézirata, mely reményeim szerint 2024-ben fog megjelenni.

A SZABADALMAZOTT OSZTRÁK–MAGYAR ÁLLAMVASÚT VASÚTVONALAINAK ÁLLAMOSÍTÁSÁRÓL

A szabadalmazott osztrák–magyar vasúttársaságnak a Bánátban majdnem 600 kilométernyi vasútvonala volt, ez az OMÁV egész magyarországi vonalhálózatának, mely az államosításkor 1327 kilométert tett ki, 43,86%-a volt.

Táblázat. *Az OMÁV vasútjai a Bánátban*

Vasútvonal	Hossz, kilométerben
Oravica–Báziás	63,316
Szeged–Temesvár	113,859
Temesvár–Jaszenova	94,175
Oravica–Anina	33,104
Valkány–Perjámos	42,975
Vojtek–Németbogsán	46,961
Temesvár–Karánsebes	98,254
Karánsebes–Orsova	90,337
Orsova–Vercsorova (országhatár)	4,107
Perjámos–Varjas	8,000
Összesen	595,088

Ezek között a Szeged–Temesvár–Orsova–magyar–román határ hatalmas belföldi és nemzetközi forgalmat bonyolított le. Ezenkívül az OMÁV vásárolta fel az Arad–Temesvár 55,388 kilométernyi hosszú vasútvonala részvényeit is. A bánáti vasútvonalak tulajdonjoga és az ebből következő tarifapolitika közvetlenül érintette a Bánátot és ennek lakosait. Ez okból kifolyólag a temesváriak árgus szemmel figyelték az állam törekvéseit e vasúthálózat megváltása iránt. Az akkoriban egyik legolvasottabb temesvári újság, a *Temesvárer Zeitung* több cikkben is részletesen elemezte a vasútmegváltás gondolatát, majd menetét. Az OMÁV magyarországi vasútvonalainak vásárlással való államosítása azonban az egész ország közvéleményét is élénken foglalkoztatta.

A Magyar Királyi Államvasutak már megalakításukkor az ország érdekeit tartották szem előtt, nem úgy, mint a magánvasutak, melyeket elsősorban a befektetett tőke mielőbbi megtérülése és a minél nagyobb profit megszerzése érdekelt. Emiatt többször kerültek összeütközésbe az állammal. Az állam szempontjából ezért is volt annyira fontos a fővonalak tulajdonjogának megszerzése, azaz a magánvasutak államosítása. A vasutak, bárkinek tulajdonában is voltak, a gazdasági növekedést, a mobilitást, a kereskedelmet, a vidék felemelkedését, az ipar megjelenését, fejlődését segítették elő, és nagyban hozzájárultak a népesség

művelődési szintjének emeléséhez. Az államvasút (nem tévesztendő össze az OÁV-val), mint mindenhol Európában, az állam gazdaságpolitikája megvalósításának, az ország kiegyensúlyozott fejlesztésének egyik elengedhetetlen letéteményese volt.

Magyarországon a vasút nagyban elősegítette, hogy a hazában lakó különböző nyelvű és szokású népek jobban megismerjék és ennek következményeképpen jobban megértsék egymást. Emellett állami intézményként nagy szerepe volt a magyar nyelv megismertetésében és terjesztésében, hisz számos olyan vidéke volt az országnak, ahol a lakosság egy része nem ismerte az állam nyelvét. A MÁV szolgálati nyelve a magyar volt, és az itt dolgozó alkalmazottak, bármilyen nemzetiségűek is voltak, elsajátították azt, melynek ismerete, a szomszédos országokhoz hasonlóan, az állami intézményekben kötelező volt. Így a Magyar Királyi Államvasutak egyúttal a magyarosodás és magyarosítás egyik fontos bástyáját is képezték.

A császári királyi szabadalmazott osztrák államvasút-társaság azonban nem akarta figyelembe venni az ország érdekeit. Éles konkurenciaharc bontakozott ki közötte és a Magyar Kir. államvasút (MÁV) között. Üzletpolitikájával sokat ártott az ország gazdaságának. Magasról, Bécsből diktált a „poros provinciának". Magyarországi vonalain az ország nyelvét is vonakodott bevezetni. A tisztviselőkar, de még az alacsonyabb rangú alkalmazottak nagy része sem tudott magyarul. Jaj volt annak az utasnak is, aki nem tudott németül, mert még a jegypénztárnál vagy a kalauzzal sem tudott dűlőre jutni. Hosszas vitáik után a magyar állam jogos kérésére 1882-ben a részvénytársaság kettéválasztotta vagyonát és vasútvonalait ausztriai és magyarországi részre. A magyar állam és a császári királyi szabadalmazott osztrák államvaspálya-társulat (OÁV) 1882. június 8-án kötött szerződést, amelyet az 1882. évi XLV. törvénycikk szentesített. E szerződés, bár enyhítette az állam és a hatalmas, mint ma neveznénk multinacionális vállalat viszonyát, de nem oldotta meg a problémákat.

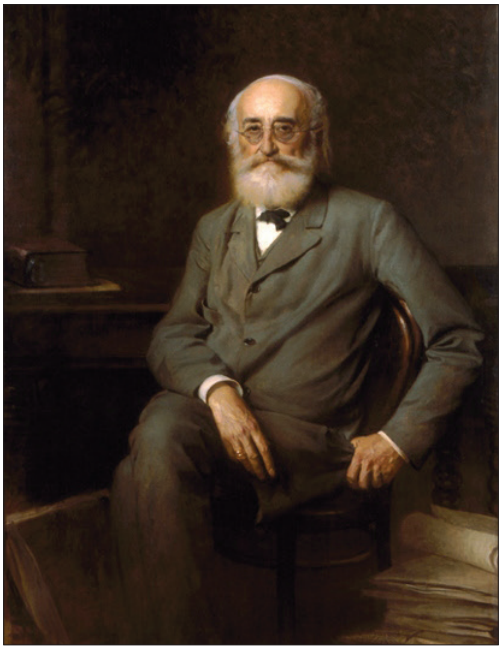
Az OMÁV vitáját az állammal Baross Gábor kereskedelemügyi (akihez a közlekedés ügyei is tartoztak) miniszternek sikerült rendeznie, amikor is 1891-ben keresztülvitte az OMÁV magyarországi vonalainak államosítását.

Baross Gábor kereskedelemügyi miniszter, akit a korban „vasminiszter" néven emlegettek, a vasút állami kézbevételének hajthatatlan harcosa és végrehajtója, erről a következőképpen értekezik az államosítás törvényének indoklásában.

„Igaz ugyan, hogy az 1882. évi XLV. törvényczikkbe iktatott szerződés a magyar államvasuti és az osztrák-magyar államvasuti társasági hálózatokat inkább bizonyos egyetértő összműködésre utalta, azonban az államvasutak által megoldandó feladatok és elérendő czélok egyfelől, más felől a gyakorlati, napról-napra fokozódó igények kielégitésének szükségessége csakhamar rávezettek a két hálózat közötti ellentétekre és a kormánynak meg kellett győződnie arról, hogy, ha az államvasuti hálózat eszköz a hazai viszonyok

között oly jelentőségteljes czélok elérésére, ugy ezen eszköz nem lehet eléggé hatásos mindaddig, mig az osztrák-magyar államvasút az államvasuti hálózattól külön váltan áll és az ő jogszerűen megillető keretben önállóan működik. Közgazdasági és közforgalmi szempontból szükséges az osztrák-magyar államvasutnak a birása, mert a milyen való tény az, hogy az osztrák-magyar államvasút egész alkata és összeköttetései szerint jelentékeny beviteli, átmenő és kiviteli irányok felett uralkodik és dispositiói e miatt a legfontosabb irányokban mérvadók, ép oly való közgazdasági és közforgalmi követelmény az, hogy ezen mérvadó factor is az állam kezébe jusson. Hozzájárul ehhez, hogy magában az országban is a két vasúti hálózat működése különböző elbánásra vezetett; a két vasiúthálózat által átszelt vidékek között díjszabási ellentétek keletkeztek, melyek a közgazdaság terén más eszközökkel alig egyenlíthetők ki.

De a pénzügyi tekintetek is döntők a kérdés elbírálásánál, mert – bár eddig alig egy-két eset kivételével jobbára oly vasutak államosíttattak, melyek pénzügyi szempontból nagyon is igénybe vették az állam pénzerejét, a tapasztalat mégis azt bizonyítja, hogy ezek a vasútállamositások eddig még minden esetben nemcsak hogy több áldozatot – legalább állandó jellegűt – nem követeltek, hanem oly kedvező pénzügyi eredményre vezettek,



360. kép
Tisza Kálmán (1830–1902) miniszterelnök. Horowitz Lipót festménye 1894-ből



361. kép
Baross Gábor, a vasminiszter

a melyeknél fogva azok méltán az államháztartás rendezésének egyik nem utolsó tényezőjeként váltak be."

Az OMÁV magyarországi vasútvonalai államosításának eleinte hatalmas erőt felmutató érdekek próbáltak ellenállni. A tulajdonos is vonakodott eladni, hisz szép hasznot biztosított a részvényeseknek. Mindent bevetettek, hogy az államosítás minél később következzen be. Az állam viszont a minél hamarabbi megváltásban volt érdekelt.

A gordiuszi csomót végül Tisza Kálmán miniszterelnöknek sikerült egy suhintással „kibogoznia". Látván Bécs akadékoskodását, egyenesen Párizsba utazott, és meggyőzte a legtöbb részvénnyel rendelkező főrészvényeseket, a Comitét, hogy a megegyezéses, kölcsönös előnyökkel járó megoldás a legcélszerűbb. Igaz, ekkor már Magyarország állami vasúttársasága, a M. Kir. Államvasutak (MÁV) hatalmas és erős hátországot biztosított, és az állam vasúthálózata volt már olyan erős, hogy hosszabb távon megnyerje az OMÁV-val folytatott harcot. Ezt látták be a párizsi főrészvényesek is, amikor meghozták döntésüket.

Baross Gábor kereskedelemügyi miniszter kidolgozta az államosítás részleteit, amelyet az OMÁV elfogadott.

A miniszter „1889 évi működéséről az országgyűlés elé terjesztett jelentésében alapos számítások nyomán évi hat millió forinttal számjelezte azon tiszta hasznot, melyet az összes terhek számbavételével az eddigi vasutállamositások közvetlenül – tehát az ország adóképességének a közgazdasági helyzet javítása utján előidézett fokozását nem is számitva, – eredményezett", és aláhúzta, hogy ezen „pénzügyi haszon lényegében az egyesitett állami vasúthálózat egyes részei közti czéltudatos forgalmi és díjszabási tekintetben egyaránt biztosított összműködésre vezethető vissza". Az addig államosított vasutak magánkézben elég kevés hasznot hoztak, ám állami kezelésbe vételük után kedvező pénzügyi eredmény volt elérhető, már évi hatmilliót forinttal gazdagították az államkasszát. Ezt figyelembe véve a miniszter joggal számított a szép bevételt eredményező OMÁV államosítására. „Nem fog bennünket senki sem túlzással vádolni, midőn állítjuk, hogy az annyira kedvező üzleti viszonyok között mozgó osztrák–magyar államvasút magyar vonalainak államosítása pénzügyi szempontokból is kedvező eredménynyel kecsegtethet és azon várakozásra jogosít, hogy ezen társasági vonalaknak állami megváltása, az államra meg nem térülő áldozatokat róni nem fog, s hogy ezen pénzügyi eredményt csak fokozni fogja az a közgazdasági haszon, mely ezen vonalok utján elérhető lesz, valamint azon forgalom- és kereskedelem-politikai tény, hogy az ország ezen nagy és fontos hálózatnak dijszabási szempontokból is urává válik."

A kormány forgatókönyveket is készített. Már csak az előrehozott államosítás vagy pedig a szerződésekben szereplő, 1894 utáni megváltás keltette viták tárgyát. Melyik megoldás lenne jobb? A különböző forgatókönyvek elemzése után a kormány arra a döntésre jutott, hogy

előnyös feltételek mellett a mihamarabbi államosítás az előnyösebb. „Úgy forgalom-politikai, mint pénzügyi tekintetek azt parancsolják, hogy az államositási actió hajtassék végre minél elébb, vessünk véget a helyzet bizonytalanságának, mihelyt lehet, és különös tekintettel a kereskedelmi és jelesen a beviteli és átviteli forgalmakra, szerezzük meg minél gyorsabban azt a forgalmi eszközt, mely kezünkben megteendi a kellő szolgálatot. Pénzügyi szempontból pedig kívánatos az államositás most már azért is, mert nincs indok, mely a mellett szólana, hogy tekintettel az engedély-okmány és a szerződés határozmányaira, a társaságnak idő engedtessék akár a jövedelmek mesterséges fokozására, mi az államvasutak szempontjából is figyelemre méltó és azokra is visszahatható törekvés volna, – akár a pálya elhanyagolására, akár mind a kettőre. Problematikus, mert a jövőt illető és azért biztos faktorokra nem is támaszkodható számításokba nem bocsátkozhatunk, a mennyire azonban az ezúttal tisztelettel-jesen bemutatott szerződés és az uralkodó viszonyok mérlegelése alapján állunk, merjük állítani azt, hogy az államositási actiónak elhalasztása az államra ugy közgazdasági, mint pénzügyi szempontból előnyös nem volna" – érvelt a minél hamarabbi államosítás mellett a miniszter.

Bár bányavasútként a lissava–aninai vasút, valamint az OÁV hajóflottája, amelyet a DGT főleg Báziásról induló hajóraja egyeduralma ellen alapított, nem képezte volna a megváltás tárgyát, mivel a megváltási jog ezekre a közlekedési eszközökre nem terjedt ki, a kormány ezek megváltását is figyelembe vette. Ezek államosítása azonban közérdekből indokolt volt. A lissava–aninai vonal esetében azért, hogy ez a vasútvonal is – habár korlátoltabb mértékben – a közforgalom rendelkezésére álljon. A lissava–aninai bányavasút a társaság szabad tulajdonát képezte, és értékét 4 845 658 frt 82 krajcárban állapították meg. „A társasági gőzhajók bevonására pedig a kormánynak annál nagyobb súlyt kellett fektetni, mert a m. kir. államvasutaknak a törvényhozás jóváhagyása mellett berendezett hajózási üzeme már rövid idő alatt is oly hézagpótló intézménynek bizonyult, hogy ugy az államvasutak forgalmi érdekei, mint közgazdasági tekintetek folytán ezen hajózási üzem további kiterjesztése teljesen indokolt, különösen akkor, mikor a megváltott vonalakkal újabb területek vonatnak be."

Az OMÁV 1890-ben közforgalmat ellátó vasútvonalainak üzleti hossza, beleértve a zsolna–csáczai 29,665 km hosszú péage-vonalat is 1 499,388 km volt. Ehhez hozzászámítva a lissava–aninai vonalat a maga 23,499 kilométerével, együttesen 1 522,887 kilométert tett ki.

A pálya építési hosszából, mely az 1890. év végén a lissava–aninai vonal nélkül 1 463,66 kilométer hosszú volt, 1 174,491 km elsőrangú volt. A kettős vágányú pálya hossza 259,462 km.

Az építés alatt álló ipolyság–balassagyarmati vonal hossza 29 km; a morvavölgyi vonalé pedig 84,9 kilométert tett ki.

A gördülőanyagpark 326 darab (291 első- és 35 másodrangú) mozdonyból,

468 személykocsiból, 6054 teherkocsiból, 247 poggyász- és postakocsiból tevődött össze.

Az OMÁV hajóflottája 5 gőzösből, 25 uszályhajóból, 7 kikötőhajóból állott. Ezek államosításával a M. Kir. Államvasutak hajóállománya 18 gőzösre, 45 uszályhajóra és 15 kikötőhajóra bővült.

A kialkudott egyezség szerint „a társaságnak az állam által 75 éven át, vagyis az engedély hátralevő tartamára előleges félévi részletekben fizetendő megváltási évjáradék, 10 százalék adóval együtt, 10 665 000 forintban, az említett adó levonásával pedig a tulajdonképi tiszta évjáradék 9 598 500 forintban osztrák érték állapíttatott meg, mely évjáradéknak hét első részlete, tekintettel arra, hogy a megváltás folyó évi január hó 1-ére visszaható erővel eszközöltetik". Az évjáradékot a beváltást megelőző 7 év tiszta évi jövedelmének alapján számították ki. E hét évből a két legkisebb jövedelmű évet kihagyták, és a megmaradt 5 év átlagos tiszta jövedelmét számították ki arany- vagy ezüstpénzben kifejezve.

Magát a szab. osztrák–magyar vasúttársaság magyarországi vasútvonalainak megváltását az 1891. évi XXV. törvénycikk rendelte el. E törvénycikk alapján dolgozták ki a részletes szerződést az OMÁV és a magyar állam között. Ezt az „1891. évi XXXVIII. törvénycikk a szab. osztrák-magyar államvasuttársaság magyarországi vasutvonalainak megváltása iránt az 1891. évi XXV. törvénycikk alapján az 1891. évi junius 7-én/julius 11-én megkötött szerződés jóváhagyása és beczikkelyezéséről" elnevezésű törvénycikk szentesítette. Az 1891. évi XXXVIII. törvény az országos törvénytárban való megjelenése napján lépett hatályba, s végrehajtásával a kereskedelemügyi és pénzügyi magyar királyi minisztereket bízták meg. Az első pont szerint „a magyar királyi kormány megváltja a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaságnak Magyarország területén fekvő vasutvonalait s ehhez képest a szerződő felek egyetértőleg megállapitják, hogy ezen vasutvonalaknak a magyar királyi kormány által való beváltása az 1891-iki üzleti évvel és pedig ezen év január 1-ére visszaható erővel történjék.

A megváltás tárgyai a következők:

a) Az összes, bármely engedély alapján közforgalomban levő és a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaság tulajdonát képező magyar vasutvonalak mindennemü ingó és ingatlan tartozékaikkal együtt; ideértve az ezen vonalokhoz 1890. évi deczember 31-én leltárilag beosztva volt forgalmi eszközöket, nemkülönben az anyagkészletet is, továbbá a Budapesten Teréz-körut 62. szám alatt fekvő igazgatósági épület, a hozzá tartozó berendezéssel és végül az épités alatt levő ipolyság-balassagyarmati és morvavölgyi vasutvonalak.

b) A társaság szabad magántulajdonából a lissava-aninai bányavasut anyagkészletekkel, forgalmi eszközökkel és egyéb tartozékkal együtt, továbbá a társasági hajóállomány tartozékával együtt, végül az 1890. évi deczember 31-iki társasági leltárban felsorolt és Magyarországban

fekvő következő telkek és ingatlanok..."

A megváltási tárgyak „abban a terjedelemben és abban a mennyiségben mennek át az állam tulajdonába, a melyben azok 1890. évi deczember 31-én leltárszerüen megvoltak, a nélkül azonban, hogy a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaság a megváltás tárgyainak minősége és értéke tekintetében szavatosságot vállalna". A harmadik cikk kimondja, hogy „az 1-ső czikkben felsorolt összes megváltási tárgyak megváltási ára hetvenöt éven át fizetendő 10 665 000 osztrák értékü forint, azaz: tizmillió hatszázhatvanötezer osztrák értékü forintnyi évi járadékban állapittatik meg".

A jelen fejezetünkhöz szorosan kapcsolódik a 9. cikk, amely rögzíti, hogy „a magyar királyi kormány kötelezi magát a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaság összes hivatalnokait és egyéb alkalmazottait, a kik a megváltás alá kerülő tárgyaknál alkalmazva vannak, a megváltás tárgyainak a 6. czikkben megállapitott birtokba vétele idejében részükre járó minden néven nevezendő illetményekkel és szerzett összes jogaikkal átvenni". Intézkedtek a nyugdíjak kifizetésének átvételéről, a nyugdíjalapba való befizetésekről, ezek megosztásáról.

A megváltás-törvénytervezet vitája a budapesti parlamentben érdekes olvasmány, ám nagy terjedelme miatt nem adhatjuk most közre. Az érdeklődő olvasó azonban e kötet mellékleteiben teljes egészében áttanulmányozhatja a vonatkozó törvényeket, az állam és az OMÁV közötti szerződést és rendkívüli érdekességként Baross Gábor miniszter indoklását a törvénytervezet benyújtásakor.

Szintén a mellékletben adom közre a szab. osztrák–magyar államvasút 1890. évi üzletjelentését is.

Az utolsó fél évszázadban megjelent irományok nagyon keverik, engedtessék meg a szerző nagyon kritikus és ironikus hangvétele, a szezont a fazonnal, és nem értik az OMÁV államosításának történetét. Az állam csak a társaság Magyarországon lévő vasútjait vásárolta meg. A törvényerőre emelt szerződés 12. cikke ebben az ügyben is világosan, tisztán fogalmazott: „A társaságnak Magyarországban fekvő és a megváltás tárgyát nem képező uradalmai, bánya- és kohóművei a bogsán-resiczai, bogsán-moraviczai és resicza-szekulibányavasutakkal együtt a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaság teljesen szabad magántulajdona maradnak és általa egészen saját belátása szerint kezelhetők, ugyszintén egészben vagy részben elidegenithetők."

A vasúttörténet iránt érdeklődők által gyakran feltett kérdésre, hogy hol találhatók a dokumentumok, miért ott és nem máshol, álljon itt a 13. cikk: „Mihelyt a megváltás alá kerülő tárgyak a 6-ik czikk értelmében a magyar állam tényleges birtokába átmentek, a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaság köteles a megváltott tárgyak épitésére és üzletére vonatkozó összes ügyiratokat, okmányokat, könyveket, számadásokat és egyéb feljegyzéseket a magyar királyi kormánynak átadni.

Az igazgató-tanács irattára, valamint a budapesti igazgatóságnak a bécsi igazgatósággal és igazgató-tanácscsal, ugy nemkülönben az együttes tanácscsal és a párisi bizottsággal folytatott levelezése és a társaság általános ügyeire vonatkozó ügyiratok a társaság birtokában maradnak." Tiszta ügy. Aki tehát azt állítja, hogy a bécsi levéltárban kutatott e témában, enyhén szólva füllent, de én durvábban fogalmazok: hazudik. A fentiek arra a tényként tálalt mendemondákra is válasz adnak, melyek szerint romániai állami szervek Bécsből kaptak értesítést, hogy ez vagy az a híd betöltötte a 100. életévét, és kifutott a garanciális időből. Természetesen ez egy nagy butaság.

Az államosítás után az OMÁV magyarországi vasútvonalai a magyar állam tulajdonába kerültek, és betagozódtak a MÁV hálózatába. Az egységes magyar vasúti hálózat óriási léptekkel való továbbépítése, fejlődése és az európai vasutakhoz való gyors felzárkóztatása elől elhárult az utolsó akadály is.

Az OMÁV volt vasúti pályáin új, korszerű, sőt, fényűző állomásépületek, valódi utaspaloták épültek, az elavult hidakat teherbíró szerkezetekkel cserélték le, megújultak a sínek, kiteljesedett az egységes zónatarifa alkalmazása, kiépültek a fővonalakra ráhordó helyiérdekű vasutak.

Az OMÁV vasútvonalainak megváltásáról a Vasúti és közlekedési közlöny a következőket írta:

„Az osztrák-magyar államvasut-társaság magyarországi vasutvonalainak államosítása ténynyé vált; a társaság együttes tanácsának elnöke és a magyar igazgató-tanács elnöke f. hó 7-én aláírták az erre vonatkozó szerződést, mely kétségtelenül megnyeri ugy az országgyűlés és a korona, mint a társaság közgyűlésének jóváhagyását.

Ezen államosítás a magyar közlekedésügynek hosszú időre kiható nagy eseménye és befejezése az ország legnagyobb és legfontosabb vasúttársasága működésének. E nagy esemény a záró ténye a magyar vasúti politika azon korszakának, mely a keleti vasut átvételével nyilt meg. E korszak kezdetén tapogatózva, mintegy öntudatlanul haladt e politika homályos czéljai felé, majd tisztult a czél fölfogása és ezzel öntudatossá vált a czél elérésére való eszközök alkalmazása is. A kassa-oderbergi vasut ügyeinek rendezése, a zágráb-károlyvárosi vasut megvétele, a tiszavidéki vasut megváltása, a budapest-zimonyi és rákos-újszászi vasut épitése a határkövei e korszak első részének, melynek az osztrák államvasuttal kötött egyezség volt a befejezése.

E korszak első részének jellegét a küzdelem adja meg, melyet az államhatalomnak viselnie kellett, hogy érvényesíthesse befolyását a vasutügy terén. Az osztrák államvasuttal kötött egyezséggel megszűnt a magyar vasúti politika háborús korszaka, mert az állami befolyás teljes mértékben érvényesült.

E korszak második, most befejezett részének jellegét az államgazdasági és a közgazdasági szempontok érvényesülése adja meg. A kamatbiztositékot élvező vasutak, u. m. az alföld-fiumei, első erdélyi,

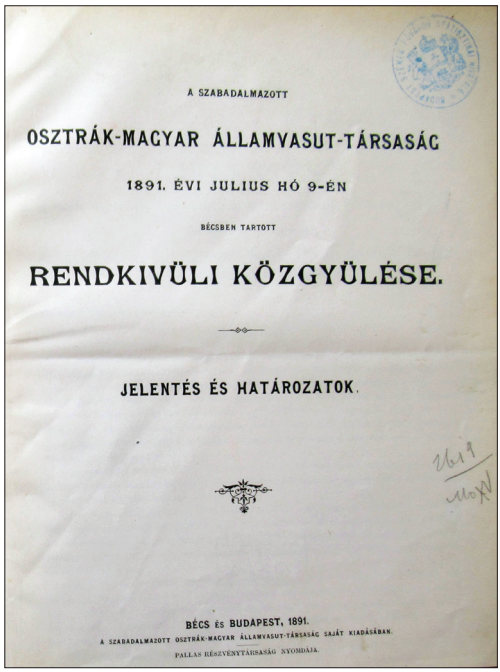
magyar nyugoti, a magyar-gácsországi, az északkeleti vasutak államosítása épúgy követelménye volt az államgazdaság, mint a közgazdaság érdekeinek, holott a budapest-pécsi vasut államosítására inkább a közgazdasági és forgalmi igények vezettek. Azon eminenter közgazdasági fölfogás mellett, melyet az államvasutak igazgatásánál a kereskedelmi minister érvényesít és mely a vasutak föladatai körül a magángazdasági szempontoknak a közgazdaságiak mellett csak másodsorban enged befolyást, régóta kétségtelen volt, hogy a mint arra alkalom nyilik, az osztrák-magyar államvasuttársaság magyar vonalai is be fognak illesztetni az államvasutak hálózatába. Ezen alkalom normális körülmények mellett 1895-ben állott volna be, de az általános külkereskedelmi politikában készülő fordulat siettette a kereskedelmi ministernek elhatározását, melylyel programmja legjelentékenyebb pontját valósítja meg.

Azon fölfogás mellett, mely a kereskedelmi ministert vezeti, a magánvasuti rendszernek nincs helye hazánkban és az osztrák-magyar államvasút államosításával a magánvasutak rendszere meg is szűnt, a mely állításunkkal nem áll ellentétben az, hogy még vannak magánvasutak. A társasági kezelésben álló vasutak – még a déli vasutat sem véve ki – teljes mértékben alá vannak vetve részben jogilag és tényleg, részben csak tényleg az állam, illetve az államvasutak befolyásának, ezeknél csak a kezelés magánjellegű, a nélkül, hogy az az igazgatásban is kifejezésre juthatna. A déli vasut igazgatóságának utolsó évi jelentése fölpanaszolja e kényszerhelyzetet, a mely panasznak a magánvállalat szempontjából való jogosultsága elől alig zárkózhatni el, de e panasz is csak illustratiója az u. n. vegyes vasúti rendszer tarthatatlanságának, a mint az Ausztriában ma még tényleg fönnáll.

Az osztrák-magyar államvasút magyar vonalainak államosításával a legfontosabb fővonalak kerülnek az állam tulajdonába; ez az államosítás az első, mely az ország fővárosát a határszéllel összekötő vonalakat juttat állami kezelésbe, a mely tényt ezen államosítás következményeinek levonásánál nem lehet figyelmen kivül hagyni.

Ezen államosítással a magyar vasúti politikának új korszaka kezdődik, melynek jellege a közgazdasági szempontoknak az összes vasúti hálózaton való érvényesülésével nincs kimerítve. A személy- és árúdíjszabás reformja nem maradhat isolált nagy tény, a reformgondolatnak érvényesülnie kell – és érvényesülni is fog – a forgalmi téren is, mert a forgalmi ügyek ma is azon régi kerékvágásokban haladnak, mint a vasutügy kezdetén. A forgalom a legconservativebb eleme a vasutügynek és ha indokolt is, hogy csak kipróbált újításokat fogad el, ép oly indokolt az a követelmény, hogy a forgalmi ügyek intézése összhangzásban álljon azon elvekkel, melyek a személy- és árúdíjszabásban érvényesültek. Sok hagyományos és az igazság látszatával biró előítélettel kell szakítani, a mi mindig nehezen megy, de a kereskedelmi minister nagy reformjainak ezen a

téren is kifejezésre kell jutniok és alapos a reményünk, hogy kifejezésre is fognak jutni" (Az osztrák-magyar államvasút magyar vonalainak államosítása. *Vasuti és közlekedési közlöny*. 69. szám, p. 608.).



A SZABADALMAZOTT

OSZTRÁK-MAGYAR ÁLLAMVASUT-TÁRSASÁG

1891. ÉVI JULIUS HÓ 9-ÉN

BÉCSBEN TARTOTT

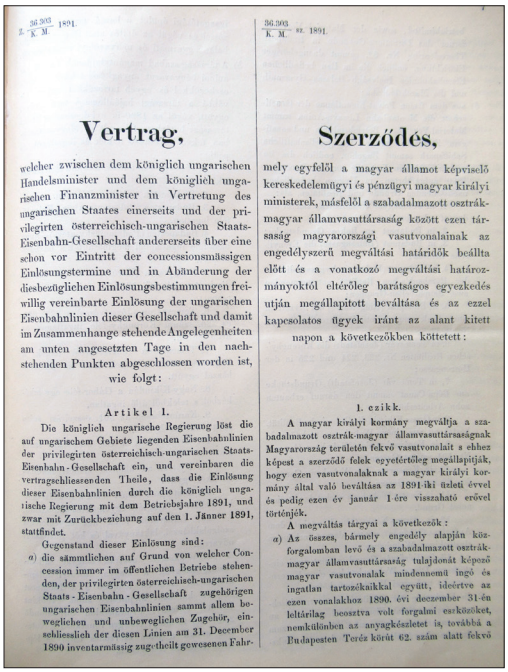
RENDKIVÜLI KÖZGYÜLÉSE.

JELENTÉS ÉS HATÁROZATOK.

BÉCS ÉS BUDAPEST, 1891.

A SZABADALMAZOTT OSZTRÁK-MAGYAR ÁLLAMVASUT-TÁRSASÁG SAJÁT KIADÁSÁBAN.

PALLAS RÉSZVÉNYTÁRSASÁG NYOMDÁJA.



Z. 56.903 K. M. 1891.

Vertrag,

welcher zwischen dem königlich ungarischen Handelsminister und dem königlich ungarischen Finanzminister in Vertretung des ungarischen Staates einerseits und der privilegirten österreichisch-ungarischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft andererseits über eine schon vor Eintritt der concessionsmässigen Einlösungstermine und in Abänderung der diesbezüglichen Einlösungsbestimmungen freiwillig vereinbarte Einlösung der ungarischen Eisenbahnlinien dieser Gesellschaft und damit im Zusammenhange stehende Angelegenheiten am unten angesetzten Tage in den nachstehenden Punkten abgeschlossen worden ist, wie folgt:

Artikel I.

Die königlich ungarische Regierung löst die auf ungarischem Gebiete liegenden Eisenbahnlinien der privilegirten österreichisch-ungarischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft ein, und vereinbaren die vertragschliessenden Theile, dass die Einlösung dieser Eisenbahnlinien durch die königlich ungarische Regierung mit dem Betriebsjahre 1891, und zwar mit Zurückbeziehung auf den 1. Jänner 1891, stattfindet.

Gegenstand dieser Einlösung sind:

a) die sämmtlichen auf Grund von welcher Concession immer im öffentlichen Betriebe stehenden, der privilegirten österreichisch-ungarischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft zugehörigen ungarischen Eisenbahnlinien sammt allem beweglichen und unbeweglichen Zugehör, einschliesslich der diesen Linien am 31. December 1890 inventarmässig zugetheilt gewesenen Fahr-

56.903 K. M. sz. 1891.

Szerződés,

mely egyfelől a magyar államot képviselő kereskedelemügyi és pénzügyi magyar királyi miniszterek, másfelől a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaság között ezen társaság magyarországi vasutvonalainak az engedélyszerű megváltási határidők beállta előtt és a vonatkozó megváltási határozmányoktól eltérőleg barátságos egyezkedés utján megállapított beváltása és az ezzel kapcsolatos ügyek iránt az alant kitett napon a következőkben köttetett:

I. czikk.

A magyar királyi kormány megváltja a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaságnak Magyarország területén fekvő vasutvonalait a ehhez képest a szerződő felek egyetértőleg megállapitják, hogy ezen vasutvonalaknak a magyar királyi kormány által való beváltása az 1891-iki üzleti évvel és pedig ezen év január 1-ére visszaható erővel történjék.

A megváltás tárgyai a következők:

a) Az összes, bármely engedély alapján közforgalomban levő és a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaság tulajdonát képező magyar vasutvonalak mindennemü ingó és ingatlan tartozékaikkal együtt, ideértve az ezen vonalakhoz 1890. évi decemberben 31-én leltárilag beosztva volt forgalmi eszközöket, nemkülönben az anyagkészletet is, továbbá a Budapesten Teréz körút 62. szám alatt fekvő

362. kép

A StEG (OMÁV) megváltásának szerződése az OMÁV rendkívüli közgyűlésének jelentésében, címlap és első oldal

Törvényhatóság	Állomások	Vonat-vágányok / Állomási épület fekvése	Az állomás magassága az Adriai tenger feletti méterekben	Legkisebb sugár méterben	Az állomás emelkedése vagy esése ‰	A végpont felé: legnagyobb emelkedés ‰	A végpont felé: legnagyobb esés ‰	Tolómozdony alkalmazása	Őrház-szám	Üzleti: távolság állomástól állomásig	Üzleti: távolság a kezdőponttól	Osztálymérvadó hektoszázalék — tól — ig = km.	Műhelyek: önálló	Műhelyek: flók és kirendeltségek
Csongrádmegye	*Kistelek*		90·9	1518	—	0·5	1·25		295	15·2	158·8	Kecskemét 440·706—491·912 = 51·206 km.		Szeged
	Kapitányság 298. ő. h.[1]													
	Sóspálhalom 302. ő. h.[1]													
	Vilmaszállás[1] 303. ő h.[1]													
	Szatymaz		87·3	1896	Es 0·5	1·00	1·00		305	14·8	173·6			
	Neszürje-Alpári 307 öh[1]													
	Kiskún-Dorozsma		83·6	1000	Em 2·00	2·00	2·00		311	9·2	182·8			
	Szeged { rend p. u.[a]	N. Tarcal	84·0	948	Em 2·0	8·5	5·00		315	5·1	187·9			
	{ szem. p. u.[a] és		87·2	347	Em 5·0	8·5	4·0			2·2	190·1			
	{ tiszai p. u.[c]													
Torontálmegye	*Szőreg*		83·6	284	—	3·09	2·00		319	5·5	195·6	Szeged 440·706—491·912 = 51·206 km.		
	Uj-Szt-István 321. ő.h.[1]													
	Rábé 325. ő. h.[1]	Hódi												
	Oroszlámos		83·1	—	—	—	—		326	16·2	211·8			
	Egyházaskér 330. ő. h.[1]													
	Valkány		81·2	1330	Es 0·5	—	1·00		332	12·8	224·6			
	Mokrin	Tarjas	81·5	2845	—	0·5	—		336	8·5	233·1			
	Nagy-Kikinda	N. Becskerek	81·9	—	—	0·5	0·66		341	11·5	244·6			
	Szt-Hubert		79·9	1896	Em 0·16	—	0·50		346	10·9	255·5	Zsombolya 491·12—557·852 = 76·940 km.	Budapest	
	Zsombolya		81·4	—	Em 0·16	0·16	—		350	8·1	263·6			
	Kláry 353. ő. h.[1]													
	Kécsa 355. ő. h.[1]													
	Gyertyámos		83·9	—	Em 0·16	0·16	—		357	14·9	278·5			
	Beregszó		85·2	—	Em 0·16	0·16	—		360	8·0	286·5			
	Szakálháza		86·7	1896	Em 0·16	0·16	—		365	7·5	294·0			
Temesmegye	**Temesvár-Józsefv.**	Bizitás Arad	89·2	1328	Em 2·0	0·5	—		369	8·4	302·0			
	Temesvár-Gyárv.		91·5	400	—	1·0	—		3	4·1	306·5	Temesvár 0·00—57·317 = 57·317 km.		Temesvár-Józsefváros
	Vadászerdő 4. ő. h.[1]													
	Gíróda 6. ő. h.[1]													
	Remete		100·2	400	Em 1·5	1·5	—		8	9·6	316·1			
	Rékas		99·4	2000	Em 0·2	1·5	2·0		13	9·9	326·0			

363. kép

A Szeged–Temesvár vonalszakasz adatai az államosítás után, Ferenczy Benő 1892-ben kiadott Vasúti földrajzában

A VASÚTVONAL ÉPÍTÉSI ÉS FENNTARTÁSI SZERVEZETE

Az osztrák, majd osztrák–magyar államvasút-társaság (OÁV, OMÁV) idején (1855–1890)

Láttuk, hogy a Bécs–Pest–Szeged–Temesvár vasútvonal építését még a magyar Középponti Vasút (MKpV) kezdte el. E magán-vasúttársaság elkészítette jövendőbeli hálózatának nagy ívű tervét, azonban a forradalmat és szabadságharcot követően a csőd szélére jutott. Az MKpV-t az osztrák abszolutista kormányzat 20.458.361 forintért 1850. augusztus 7-én megvásárolta, életre keltve a cs. k. Délkeleti Államvasutat (SöStB – k. k. Südöstliche Staatsbahn). A SöStB nagy erőkkel folytatta a magyarországi vasútépítést, természetesen az összbirodalmi érdekek szerint. Vonalunk rövidesen elérte az ország második városát, Szegedet. A Délkeleti Államvasút már nagy erőkkel folytatta a munkát a Bánság feltörekvő városa felé. Az előbbiekben már láttuk, hogy a Szeged–Temesvár vasútvonalat, bár a SöStB kezdte el, az időközben megalakult cs. k. osztrák Államvasút-társaság (StEG, OÁV) folytatta és fejezte be. Az új vasúttársaság átvette elődjétől a vasúttal kapcsolatos minden jogát és kötelezettségét. Az átvétellel egy időben a Délkeleti Államvasút (SöStB – Südöstliche Staatsbahn) megszűnt. Úgy gondolom, hogy itt a helye az OÁV szervezeti felépítése rövid bemutatásának.

A vasúttársaságot (StEG, OÁV) a Bécsben működő, 16–18 tagból álló igazgatótanács irányította. Élén az elnök és két elnökhelyettes állt. Mivelhogy a részvényesek többsége francia állampolgár volt, Párizsban egy elnökkel és tíz taggal külön „comité” működött.

Az építési tevékenységet, a fenntartást és üzemeltetést az igazgatótanács alá rendelt vezérigazgatóság irányította. A szakmai vezetés az építészeti, a gépészeti és a forgalmi igazgatók feladata volt.

Az igazgatótanács elnöke hosszú időn keresztül Anton Doblhoff-Dier volt, aki 1863–1877 között irányította a részvénytársaságot. Helyettesei dr. Gaspar Seiller, Moriz von Wodianer (magyarul Wodianer Mór) és Carl Kollet voltak. A párizsi bizottságot Ernest André vezette. A társaság vezérigazgatói tisz-

tét Jacques Maniel (1813–1871), majd Léopold Bresson (1817–1896) töltötte be, helyettesek voltak Wilhelm Engerth (aki azelőtt műszaki igazgatóként tevékenykedett). Emil Kopp központi igazgató, Carl Ruppert (1813–1881) pedig építészeti igazgató volt. Nevükkel gyakran találkozunk a tervrajzokon.

Az évek múltával természetesen változott az igazgatótanács elnöke, és a részvénytársaság működési szabályzatának megfelelően az alelnökök is.

A vezérigazgatói és központi igazgatói (a központi igazgatót, németül Central Directort több magyar dokumentumban vezérigazgató-helyettesnek titulálják) székek is időnként új gazdára találtak. Emil Kopp például Léopold Bressont követte a vezérigazgatói székben.

A kezdetekben a vasúttársaság Budapesten csak egy szerény létszámú képviselőséget tartott fenn.

Az OÁV neve több történészt, hely- és technikatörténészt, újságírót megtévesztett, megtéveszt. Elsősorban, bár elnevezésében büszkén viselte az államvasút kifejezést, sohasem volt állami intézmény vagy vállalat, hanem egy nyugati tőkével létrehozott magán-vasúttársaság, ma „multi"-nak neveznénk. S tőkés nagyvállalatként fő célja a minél nagyobb profit megtermelése volt, hogy minél több osztalékot fizethessen a befektetőknek, akik korántsem voltak kisemberek, hanem ravasz nagytőkések. Ezért sokáig hadilábon állt az állammal is, akit nem átallott perbe adni sem. Érdekeit foggal-körömmel védte. Bár az ipar és közlekedés fejlesztésében nagy érdemeket szerzett, ádáz harcot folytatott az állammal, amikor utóbbi az ország érdekeit tartotta előbbvalónak. Főleg a Bánságban a StEG-nek nagy volt az ázsiója, bár a kisembereket szemrebbenés nélkül zsákmányolta ki. Nem véletlenül váltak például a resicai művek a munkásmozgalom melegágyaivá. Az államnak állandóan résen kellett lennie, bár a vállalat termékeinek nagy részét állami megrendelésre állította elő (vasúti sínek, váltók, hidak, idomvasak), és Magyarország egyik nagyon jövedelmező fővonala volt az övék, szintén nagyon jelentős haszonnal. Ennek ellenére a társaság a romániai termékeket magyarországi vasútvonalain olcsóbban akarta szállítani az országban megtermelt árukénál. Mindehhez hozzájárult, hogy befektetői, hivatalnokai és az osztrák birodalom más országrészeiből Magyarországra irányított beosztottjai lenézően, lekezelően, a mai napig tapasztalható nyugati gőggel tekintettek az ország lakosságára és magára az ezeréves államra is. Nem akarták megtanulni az ország nyelvét, még a lakossággal állandó érintkezésben lévő hivatalnokok sem. Sok éven át az állomások neveit is csak németül írták ki. A profit nagy részét is kivitték az országból. Bár vasútvonalainak és uradalmainak nagyobb része Magyarország területén volt, a társaságot a bécsi székhelyükről irányították.

Főleg a kiegyezés után a magyar állam képviselői majd negyed évszázados szívós harcot folytattak a társasággal az ország érdekeinek védelmében és a magyar államnyelv bevezetése érdekében.

A megerősödő állam és ennek állami vasútja, a MÁV térhódítása után az OÁV néhány engedményt tett, több azonban csak szép nyilatkozatnak bizonyult. Mindenesetre azonban a magyar állam és a császári királyi szabadalmazott osztrák államvaspálya-társulat 1882. június 8-án szerződést kötött, amelyet az 1882. évi XLV. törvénycikk szentesített.

Az OÁV ekkor vette fel a császári és királyi szabadalmazott osztrák–magyar államvasút-társaság (OMÁV) nevet. Bécsben és Budapesten egy-egy igazgatóságot hoztak létre. Az igazgatótanács üléseit ettől fogva felváltva Bécsben és Budapesten tartották. Ennek ellenére az OÁV idegen szellemisége nagyrészt megmaradt. A budapesti igazgatóság élén egy 12 tagú igazgatótanács állt, melynek elnöke báró Harkányi Frigyes, helyettese Hegedűs Sándor volt. A Budapesti Üzletigazgatóság vezetője Hieronymi Károly lett. A különböző szakosztályokat A–K betűkkel jelölték. A pályafenntartási szakosztály a H jelű volt.

Az építést és a pályafenntartást ugyanaz a szervezeti egység irányította. A társaság bánáti vonalainak építését a temesvári központi iroda, melyet Bayer József főmérnök vezetett, aki már a pozsonyi és ceglédi szakaszok építésénél is kitűnt rátermettségével.

Az üzemben levő régi és az újonnan üzembe helyezett vonalak fenntartási munkáit három pályafenntartási felügyelőség, a pozsonyi, a pesti és a temesvári irányította. A felügyelőségekhez 12 vonalfőnökség tartozott. Az OÁV vonalfőnöksége a MÁV osztályfőnökségének felelt meg.

A temesvári felügyelőség főnökei a már említett Bayer József, Franzel János, Arthur de Maistre, Klaudy Károly voltak. Utóbbit 1867-ben a Pesten megszervezett Vasúti és Hajózási Felügyelet vezetőjévé nevezték ki. A temesvári felügyelőségen alkalmazták Puchberg Gusztáv pályafenntartási hivatalnokot is (Horváth F.: *A Magyar vasút építési és fenntartási szervezetének története 1827–2004*, I. kötet, 1827–1944).

Egy 1889-es adat szerint a szabadalmazott osztrák–magyar államvasút-társaság (OMÁV) magyarországi vonalain négy pályafenntartási felügyelőség működött a következő városokban: Budapest, Pozsony, Szeged és Temesvár. A Szegedi Pályafenntartási Felügyelőség főnöki teendőit Kirchberger Ferenc látta el. E felügyelőséghez tartozott a ceglédi, kecskeméti, szegedi és zsombolyai vonalfőnökség. A szegedi vonalfőnökséget Rév Lajos, a zsombolyai vonalfőnökséget Polletz Miksa irányította. Az 1890-ben végrehajtott átszervezéskor a Szegedi Pályafenntartási Felügyelőséget feloszlatták. A ceglédi és kecskeméti vonalfőnökséget a Pozsonyi Pályafenntartási Felügyelőséghez, a szegedit és a zsombolyait pedig a Temesvári Pályafenntartási Felügyelőséghez csatolták. Ekkor a Temesvári Pályafenntartási Felügyelőség főnöke Verbir Alajos, helyettese pedig Spindler Emil volt. Ehhez a felügyelőséghez tartozott a temesvári (főnöke Küchler Gyula), az orsovai (főnöke Müller Mihály), a verseci (főnöke Munk Miklós), az oravicai (főnö-

ke Tichy Béla) és a karánsebesi vonalfőnökség (főnöke Varga György). (Horváth F.: *A Magyar vasút építési és fenntartási szervezetének története 1827–2004*, I. kötet, 1827–1944).

A StEG első vezérigazgatója: Vincent-Joseph-Jacques Maniel (1813–1871)

A StEG első, legendás vezérigazgatója a dél-franciaországi Perpignan-ban született 1813. április 23-án. A Jacques keresztnevét használta, de gyakorta csak J. Maniel-nek írta a nevét. A későbbi magyar vasúthistóriákban ezért is szerepeltetik sokszor tévesen Jules-ként. A német nyelvű szövegekben, a kor szokásának megfelelően, a keresztneveket lefordították, ezért ott Jacob Maniel néven említik. Életéről szerencsére beosztottja és kedveltje, a szegedi vasúti Tisza-híd tervezője-építője, Ernest Cézanne írt kimerítően az Annales des Ponts et Chaussées-ben (Cézanne, 1873). A magyar munkákból elég keveset tudhatunk meg e nagy út-, vasút- és hídépítő mérnök, StEG-vezérigazgató, a franciaországi útügyi tanács főfelügyelője és titkára életéről. E fejezettel, bár terjedelmi okok miatt kurtítanom kellett, igyekszem a hiányt pótolni.

Jacques Maniel nagyon erős személyiség volt, és igyekezett a részvénytársaság minden tevékenységét kézben tartani, irányítani. Hatalmas tudása, hozzáértése, munkabírása, a beosztottak iránt tanúsított érzékenysége azonban felejtette egyéniségének, vezetési stílusának enyhén diktatórikus felhangjait, és általános tiszteletnek, megbecsülésnek örvendett.

Két szörnyű háború közötti időszakban élt, amikor az évek békés munkálkodással teltek, és amelyekről megállapíthatjuk, hogy akkoriban középítkezések addig még nem tapasztalt csúcsra értek. Ezekből vette ki részét Jacques Maniel is.

Roussillon-i származású apját Perpignanba nevezték ki, ahol az állami megrendelésre végzett építkezések ellenőrzését bízták rá. Anyja a három fiának (közülük Jacques volt a legfiatalabb) és lányának neveléséről gondoskodott. A tehetséges ifjú Maniel hamar kitűnt osztálytársai közül, nagyon hamar az osztály éltanulójává vált. A perpignani iskolát csak az École Polytechnique (műszaki főiskola) kedvéért hagyta el 1832-ben. A 130 sikeres felvételiző között Maniel a 29-ként jutott be. Az 1830-as éveket a társadalmi feszültségek növekedése jellemezték. A diákság a világmegváltóknak egyikéhez vagy másikához csatlakozva politizált, vitatkozott, lelkesedett, forrongott. Maniel se vonta ki magát, mindig hangot adott véleményének, de a nagy egymásnak feszülésekben, forró politikai vitákban nem vett részt. Hidegen szemlélte ezeket, de továbbra is a tudás alapos megszerzését tartotta fő célkitűzésének.

Az első tanév végén már a hetedik helyre tornászta fel magát, az École Polytechnique-et pedig negyedikként végezte.

Életrajzírói érdekes történetet jegyeztek fel: matematikatanáruk megbetegedett. Az iskola vezetősége a két legjobb diákra bízta helyettesítését. Jacques Maniel az algebrát meg az analitikus mértant, elválaszthatatlan jóbarátja, Antoine Puiggari (Antoine-Jean-Baptiste-François-Xavier) az aritmetikát és a mértant adta elő. Puiggari, aki később katonai pályára lépett, és tudományos tevékenységet is folytató mérnök ezredesként vonult tartalékba, későbbi visszaemlékezéseiben megemlíti, hogy a kacifántosabb feladatok megoldásánál mindig kikérte Maniel segítségét.

„Becsüljük meg önmagunkat, hogy a fiatalabb nemzedék is megbecsülje elődeit" – mondogatta barátjának Maniel, akire kollégái nem csak alapos és hatalmas tudása miatt tekintettek csodálattal. Napbarnított, jókötésű, izmos, erőt sugárzó termete is tiszteletet parancsolt.

A két jóbarát, Maniel és Puiggari természetesen részese volt társai játékainak, azonban legtöbb idejüket a laboratóriumnak elnevezett fészerben töltötték, ahol mindenféle kísérletet hajtottak végre. Ezek sokban hozzájárultak ahhoz, hogy a későbbi mérnökben kifejlődjön a pontosság, a részletekre is kiterjedő figyelem, az összpontosítási készség. Mindezek a tulajdonságok végigkísérték tervezői munkáját és vezetői tevékenységét. Jó szolgálatot tett, hogy kézügyességre is szert tett, mellyel pótolta a francia felsőoktatás nagy hiányosságát, a gyakorlati képesség fejlesztését. Akkoriban Franciaországban főleg az elméleti tudás elsajátítására összpontosítottak, a gyakorlati felkészítéssel kevésbé törődtek. Miközben Angliában és Németországban a mérnök gyakornokokat kezdetben egy ideig munkás beosztáson alkalmazták, a fiatal francia mérnökök, kiket beosztottjaik kajánul „filozófusoknak" tituláltak, sok esetben voltak a munkások gúnyolódásának céltáblái. Ezzel szemben azok, akik egy keveset értettek a gyakorlathoz, azonnal megkapták a kellő tiszteletet. Sokszorosát pedig mindazok, akik a lapát, ásó nyelét is megragadták.

François Arago (1786–1853) fizikus, csillagász, politikus mindent megtett, hogy a már akkor nevet szerző, kiváló tehetségű Jacques Maniel-t megszerezze az elméleti kutatásoknak, és a tehetséges ifjút az egyetemi karrier felé próbálta terelgetni. A független észjárású egyéniség azonban háborítatlanul haladt a maga választott úton, és az elmélet helyett a gyakorlatot, az üzleti tevékenységet választotta. Az utász-hidász szakma iránt kötelezte el magát.

Még diák volt (élève ingénieur), amikor megkapta első feladatát. 1834-ben Cahors-ba küldték a Lot folyón épített középkori hídhoz (a Lot-hídról lásd Jancsó, 2002), majd 1835-ben Cherbourg kikötőjébe. 1837-ben Maniel elsőként végezte el az École des Ponts et Chaussée-t (mely még nem viselte nevében a „national" jelzőt).

Az Út- és Hídügyi Tanács titkárságára került, Brémontier főmérnök beosztottjaként. Esélye volt Baptiste-Alexis-Victor Legrand-nal (1791–1848), az Út és Hídügyi Tanács főtitkárával, a francia utak

és hidak vezérigazgatójával (kinevezték 1834-ben) együtt dolgozni. A Közmunkák Minisztériumának helyettes államtitkárjaként (e tisztséget 1839-től 1847-ig töltötte be, megtartva az Utak és Hidak vezérigazgatói tisztét is) Legrand tervezte meg az első francia vasúthálózatot (1842. június 11-i törvény). A kimagasló műszaki személyiséget sem a restauráció, sem az 1830-as forradalom nem mozdíthatta el hivatalából. A Tanács és a Közmunkák Minisztériumának helyettes államtitkáraként 1847-ig irányította a franciaországi utak és hidak adminisztrációját. Ebben megerősítette képviselői mandátuma is, melyet ötször is elnyert. A 17 év alatt sokat fejlődött a francia úthálózat, melyre csak az állami költségvetésből kétmilliárd-ötvenmillió frankot áldoztak. Ez a hatalmas összeg mind Legrand kezén ment át. Becsületességére vall, hogy halálakor csak néhány ezer franknyi vagyon maradt utána. Tevékenységének első szakaszában az országban egy komplex hajózó csatornarendszert hozott létre. Ezután figyelmét a magának méltó helyet kivívni készülő vasútra összpontosította. Sokat utazott, beosztottjainak nagy részét személyesen ismerte. Minden igyekezetével azon volt, hogy mérnökeit egy nagy családdá kovácsolja. Szerette az igazságos családfő szerepét, lelkesíteni tudta munkatársait, beszédeivel növelte önbizalmukat. Sikerült elérnie, hogy a mérnökök társadalmi megbecsülése növekedjen. Nagy igyekezettel próbálta kiválasztani, kinevelni utódát, aki bölcsességgel, munkaszeretettel fogja majd folytatni munkáját. Ezért árgus szemekkel figyelte beosztottjait.

Jacques Maniel természetesen nem kerülhette el főnökének minden részletre kiterjedő apai figyelmét. Akkor még nem is sejtette, hogy Legrand, akire olyan tisztelettudóan felnézett, és igyekezett eltanulni vezetési módszereit, majdan apósa lesz.

Egy évig tevékenykedett az út- és hídügyi tanácsnál (Conseil Géneral des Ponts et Chaussées – erre az intézményre a következőkben még visszatérek). 1838. július 21-i kezdettel kinevezték a Garonne mellékcsatornájához (Canal latéral à la Garonne), és hamarosan, 1840. május 7-én előléptették 2. osztályú mérnökké. Itt bizonyította rátermettségét, műszaki felkészültségét. Megtervezte a csatornának a Garonne fölött, Agen-nél átvezető hídját. Az Út- és Hídügyi Tanács főfelügyelője és jelentéstevője külön levélben tudatta Maniel-vel, hogy „első gyermeke", a csatornahíd terve remekül sikerült, és a Közmunkák Minisztériumának bizottsága elfogadta.

Saját kérésére 1840. július 18-án áthelyezték a Lille–belga határi vasúthoz. A francia közlekedési tárca a vasútépítések felé fordította figyelmét. Az 1842-es vasúti törvény a mérnököknek alkalmat adott áthelyezésüket kérni a rohamos fejlődésnek induló vasutakhoz. Maniel a megfelelő időben a megfelelő helyen volt, és végre szakterületén, a vasútépítéseknél buzgólkodhatott. Állami feladatként dolgozott a vasútvonalak építésében, majd az üzemeltetés ügyes-bajos dolgait

intézte. Hol a Valenciennes vasútnál (itt 7 évig tevékenykedett), hol a Lille–belga határi vasútnál tevékenykedett nagyon hatékonyan, felhívva magára a figyelmet.

Az 1840-es években a vasúti szabályzatok még gyerekcipőben jártak, a vasútépítésekhez a mérnökök még nem rendelkeztek szabványtervekkel, sok mindent akkor kellett ki- és feltalálni. A szakemberek improvizálókészségére is különösen nagy szükség volt. A francia mérnököknek sokszor kellett választaniuk az angol, belga vagy német gyakorlat, megoldások között, hisz ezek az országok Franciaországhoz képest lépéselőnyben voltak. Sok mindent kellett kikísérletezni: melyik a legjobb hídépítési módszer, milyen síntípust válasszanak, melyik a megfelelő váltó, milyen zsírozódobozt vásároljanak, milyen biztosítóberendezéseket szereljenek be. A pályaudvarok esetében sokszor szerteágazó kutatásokra volt szükség. Maniel alkata, felkészültsége, alaposssága kiválóan alkalmas volt ezeknek a feladatoknak a megoldására. Semmit sem bízott a véletlenre. Mindent aprólékosan elemzett, mindent kiszámított, figyelme minden részletre kiterjedt. Akkoriban a vezetők még terveztek, számoltak, utaztak, ellenőriztek. Csak azután hozták meg döntéseiket.

Vasútépítési és igazgatási tevékenysége mellett Maniel minden esetben kivette részét a település társadalmi életében is. Feljegyezték, hogy Valenciennes-ben a bíróság kikérte szakvéleményét. Maniel elérte a pereskedő felek kiegyezését. Később a városban súlyos szerencsétlenség történt: leomlott a templom haranglába, és több városlakót zúzott össze. Maniel azonnal magához ragadta a kezdeményezést, és egy maroknyi csapattal, öt napon és éjjelen át dolgozott az életben maradottak kimentését.

Tevékenysége felkeltette párizsi feletteseinek figyelmét. Legrand több rendben is érdemkereszttel tüntette ki, és megkapta a legmagasabb mérnöki besorolást is. 1847. május 8-án első osztályú mérnökké léptették elő.

Ekkor Maniel már az állami alkalmazotti státusból a magánszektorba igazolt át. A Francia Északi Vasút Részvénytársaság, a miniszter jóváhagyásával, a járműpark és a pályafenntartás vezetésével bízta meg (1846. március 1.). Nemsokára a vontatási feladatok és az üzemeltetés irányítását két kollégája kapta meg, Maniel-re az új munkák igazgatóságának vezetését bízták. A vasúttársaságot e három kiváló szakember irányította. Ők csak az igazgatótanácsnak voltak alárendelve.

A magán-vasúttársaságok vezetőinek sokkal nehezebb feladatuk volt az állami szektorban lévő társaiknál, hisz ott az egész államapparátus egyként lépett fel, bármilyen probléma adódott, itt viszont élet-halál kérdésévé változott minden. A hatalmas gépezet olajozott működéséhez felelniük kellett minden cselekedetükért, meg kellett küzdeniük mindenért: az igazságszolgáltatás sokszor ellentmondásos határozataival, meg kellett felelniük a különböző állami hatóságok, felügyelőségek ellenőrzéseinek, a közvélemény akaratának és elvárásainak, és nem utolsósor-

ban a részvényesek igényeinek. Nem volt könnyű kordában tartani a nagyszámú alkalmazottat, akik azonnal perre vitték az ügyet, ha a vezetőség döntését túl szigorúnak vélték. Mindehhez hozzáadódott a munkabalesetek rémálma.

A részvénytársaság alapítója, a cég lelke az európai pénzvilág egyik meghatározó személyisége, Rothschild báró volt. Azonnal felismerte Maniel nagyszerűségét, felkészültségét, becsületességét, tisztánlátását, ezért közöttük semmi sem képezte vita tárgyát. Később meg is fogalmazta, hogy Jacques Maniel nagy tiszteletet vívott ki, és barátságát is elnyerte. Tíz éven keresztül, 1846 és 1855 között volt Maniel a Francia Északi Vasút vezetője. Nagy szerepe volt a vasúttársaság növekedésében, gazdagodásában, és hogy Franciaország egyik meghatározó, nagy fontosságú vasútjává váljon. A hatalmas forgalmat bonyolító vasúthálózat számos létesítménye viselte magán Maniel keze nyomát. A társaság több vonalának megépítését szintén ő készítette elő. Ezeket távozása miatt már utódai valósították meg.

A vasúttársaság régi vonalain szintén Maniel készítette elő a régi, két részből összetett sínek (úgynevezett kétfejű, nehéz sínek) cseréjét is 30 kg/m-típusú sínekre. Akkoriban vezették be az amerikai találmányt, a Vignole-sínt. Eleinte Maniel nem osztotta a találmányt kitörő lelkesedéssel fogadók véleményét, kísérletekkel alátámasztott bizonyosságot akart. Amikor meggyőződött a Vignole-típusú sínek előnyeiről, húzta egy keveset az időt, és végül a síncserék feladatát nagynevű utódjára hagyta. Bár még az Északi Vasút vezetője volt, nagyobb kihívások foglalták el gondolatait.

A StEG vezérigazgatójaként már feltétel nélkül szorgalmazta a hálózat régi sínrendszerének cseréjét és a Vignole-sínek bevezetését.

Visszatérve az Északi Vasút kebelében folytatott tevékenységhez és életének e szakaszához, külön meg kell említenem, hogy az 1848-as forradalom idején ez a vasúttársaság jelentős károkat szenvedett. Kiégett állomások, megrongált hidak, munkássztrájkok, problémák a határállomáson, rongálások. A további károkat, Maniel energikus fellépésének és hidegvérűségének köszönhetően, megnyugtatva a vasúttársaság munkásait, sikerült elhárítani. A rend és fegyelem Maniel gondolkodásának sarkalatos pontja volt. Felborítása aggodalommal töltötte el. A forradalom Legrand-t is elmozdította az életét jelentő posztjáról. Mély búskomorság kerítette hatalmába, és még 1848-ban, 57 éves korában örökre lehunyta a szemét.

Egy évvel később, 1849. december 29-én Maniel feleségül vette Legrand második lányát, aki mellett megtalálta a családi tűzhely boldogságát és nyugalmát.

Bár az Északi Vasútnál töltött érdemdús éveit megelégedéssel nyugtázta, gondolatban gyakorta visszatért első sikereinek színhelyeihez, az állami szolgálatban töltött évekhez. Nem feledte el az École des Ponts et Chaussées-ben kapott bőséges útravalót sem, továbbra is megmaradt a testület (Corps des Ponts et Chaussées)

tagjának. A híres mérnöki főiskola megszervezte a vasútépítési karát, és Maniel-t kinevezték professzornak. Örömmel fogadta el volt alma materjának felajánlását, és azonnal munkához látott. Alaposan felkészült az előadásokra, melyet az Északi Vasútnál elvégzett feladatai után, sokszor éjjelente tett. Nagyon hamar a diákok kedvelt és tisztelt egyetemi oktatójává vált. Maniel a katedrán is pont olyan nagy hatású személyiség volt, akár az építőtelepeken. Nemsokára azonban újból közbeszólt a sors, és Maniel újra választ elé került.

1855-öt írunk, és mint már tudjuk, megalakult a cs. kir. szabadalmazott osztrák államvasút-társaság. A részvényeseket tömörítő igazgatótanács Manielnek ajánlotta fel a vezérigazgatói tisztséget. A főleg francia és osztrák nagytőkésekből álló társaság célul tűzte ki, hogy néhány évtized alatt olyan terjedelmes vasúthálózatot építsenek, mely behálózza Európát. A nagy gondolat vezére, a tőkéscsopot szervezője, amint az előbbiekben már láttuk, Émile és Isaac Pereire voltak. A Pereire-ek Jacques Maniel-vel már a Francia Északi Vasúttársaságnál ismerkedtek meg. Ismerve Maniel megvalósításait, tevékenységét, szervezőkészségét, elhatározták, hogy rábízzák a társaság vezérigazgatói tisztségét. Ekkor J. Maniel neve már ismert és elismert volt a szakmai és pénzügyi körökben, és az Északi Vasút vezetőségében betöltött szerepe és eredményei is arra ösztökélték a Pereire-eket, hogy az újonnan alakult vasúttársasághoz csalják. Sikerült felkelteniük Maniel egyébként legitim ambícióját, hogy elfogadja a hatalmas vállalat vezérigazgatói tisztét. A csel sikerült, és Maniel, bár nehezen határozta el magát, végül igent mondott a felkérésükre. Munkatársai és barátai, bár sajnálták, hogy elhagyja őket, bátorították: használja ki a felajánlott lehetőséget.

1855. április elsején Jacques Maniel, a StEG vezérigazgatója, a közmunkák miniszterének engedélyével zsebében Bécsbe utazott. Ott nehéz feladat várt rá. Ha otthon, Franciaországban kellett volna dolgoznia és felállítania egy hatalmas részvénytársaságot, már az is hatalmas megterhelést jelentett volna, de itt emellett plusz kihívásokkal is meg kellett birkóznia. Akkortájt Franciaország volt Európa legtőkeerősebb, legjobban iparosodott, legerősebb állama. Természetesen Bécsben nem mindenki látta jó szemmel a nagy riválistól érkezett, elsősorban a francia tőkét és francia érdekeket szolgáló vezérigazgatót. Az osztrákok a tisztviselőktől a legszerényebb beosztottakig bizalmatlanul, néha ellenségesen tekintettek a „jöttmentre", aki nem ismerte sem szokásaikat, sem nyelvüket. Maniel, hatalmas kapacitása ellenére, bár nyolc évet töltött a StEG élén Bécsben, nem tanult meg németül. Talán nem is akart, hisz mégiscsak a „la grande nation" képviselője volt. A nagy vasúttársaságok között kibontakozó véres konkurenciaharc is zavarta a főleg műszaki kihívások megoldását célzó és eziránt érdeklődő műszaki értelmiségit.

„Hány félreértést kellett megelőzni, hány előítéletet legyőzni, mennyi bizal-

matlanságot elhárítani" – jegyezte meg Ernest Cézanne Maniel-életrajzában. „Képzeljenek el egy külföldit, aki tucatnyi honfitársával, hazájának tőkései nevében Franciaországba érkezne, hogy átvegye az ország egyik legnagyobb vasútvonalának igazgatását" – folytatja E. Cézanne. „Hogyan reménykedhetett a beosztottak odaadásában, az igazságszolgáltatás és a lakosság, a sajtó mértékletességében, a hatóságok jóhiszeműségében" – teszi fel a költői kérdést az életrajzíró, majd megemlíti, hogy Ausztriában (Ausztria név alatt az 1805-ben létrehozott Osztrák Császárságot érti, melyet 1855-ben még az abszolutista, homogenizáló államkormány nyomorgatott) évszázadok óta egymással ellenségeskedő, különböző nyelveket beszélő nemzetek, népek sorából kellett összeverbuválni a társaság tisztviselőkarát és munkásgárdáját. Megjegyzi, hogy a franciául csak néhány magas rangú vezető tudott. Ezeket az akadályokat is le kellett a vezérigazgatónak győznie. Figyelmesen olvasva Ernest Cézanne írását, nem nehéz felfedezni a francia nemzeti gőgöt. Nem érti, talán nem is akarja, hogy más népek is pont úgy ragaszkodtak nemzeti identitásukhoz, nyelvükhöz, szokásaikhoz, mint ők. Franciaországban már befejeződött a lakosság homogenizálása. A francia modellt vették alapul a nemzetállamokat később kiépítő államok, de akkor már senki sem akart „homogenizálódni". Emiatt volt és van még ma is a kisebbségeknek szenvedésben, megkülönböztetésben, hátrányban részük (erről több személyes példával is szolgálhatok).

Maniel ezekkel, az általa ismeretlen problémákkal találta magát szemben, amikor megérkezett a császárvárosba. Egy átlagos alkat összeomlott volna a nagy súly alatt, de Maniel-nek néhány hónap alatt sikerült úrrá lenni a helyzeten. Azért jegyezzük meg, ne felejtsük: egy nagy és erős állam hatalmas tőkével rendelkező társasága állt mögötte, mellette. „A miniszterek kikérték véleményét, a részvénytársaság igazgatótanácsának tagjai bizalommal hallgatták, a vetélytárs vasúttársaságok bevezetett reformjait utánozták, és a különböző beosztású alkalmazottak, akiknek saját helyi dialektusára fordíttatta le utasításait odaadóan teljesítették a tartományok utolsó szegletéig." E. Cézanne-nak e mondatában is felfedezhetünk egy adag francia nacionalizmust: illene nyelvekről beszélni, nem pedig „dialektusokról", furcsa, hogy távoli szegletekről ír, de amikor az Alpok eldugott völgyeinek szegény kisvárosairól áradozik, mintha más lenne a megfogalmazás hangneme. A fordításokat illetően: csak a kisajátítások iratait (pontosabban az adásvételi szerződéseket) fordították le a helyi lakosok nyelvére. A vasúti pályán való átkelésére figyelmeztető szabályokat is csak németül írták ki, az állomások neveit is. E könyvben is többször említettem, hogy a magyar államnak, melynek területén húzódott a vasúthálózat nagyobbik része, mennyit kellett harcolnia, míg a StEG-nél negyed évszázad után végre elfogadták a magyar nyelven folytatott üzletvitelt és levelezést. Elismerve és kiemelve Jacques Maniel műszaki zseniali-

tását, mérnöki tudását, szervezőkészségét, munkabírását, megfeszített ritmusú tevékenységét, az igazság megköveteli, hogy a fenti megjegyzéseket többször is megtegyük.

Ezekben az években a birodalom törvényeit kilenc nyelven hirdették ki – jegyzi meg Cézanne, és ebben igazat adhatunk neki.

Csak a szegedi híd építőtelepén a mérnökök és a francia vállalkozók környezetükben német, magyar, olasz, cseh, szerb stb. beszédet hallottak. Néhány kilométernyi távolságra a román lett az uralkodó nyelv.

A Batignolles-ban megrakott francia vagonok a Rajnán kompon keltek át, majd Európa több vasúttársaságának vonalán érkeztek meg a kirakodási helyükre, a Tisza partjára. A kombinált szállítást, mely első volt a kontinensen, Maniel szervezte meg.

Manielt tisztánlátása a helyi versengések szövevényében, megóvott semlegessége, jó modora minden üzleti vállalkozásában a helyes útra irányította.

A beosztottjaival szemben jóindulatú, egyenlő bánásmódja, pontossága, saját magával szemben támasztott igényessége tiszteletet ébresztett. Munkatársai, beosztottjai ezért fogadták el, lelkesedtek érte, pedig sokszor a legenergikusabb munkatársainak erejét is a végletekig kihasználta.

Megszelídíthetetlen akaraterejét, izzó tekintetét, sokszor átütő hangját, melyek általános és természetes jellemvonásai voltak, sokszor használta tudatosan feletteseinek, partnereinek, beosztottjainak befolyásolására. Megdolgozott tehát a személye köré font legendákért, és mesterien használta a manipulálás eszközeit. Tisztában volt, mit várnak el egy főnöktől és vezetőtől és ezt már az első találkozásnál ki is nyilvánította. Ha nem lett volna ilyen személyiség, talán nem vesztegettem volna el én se ennyi energiát és papírt, hogy felidézzem meghatározó egyéniségét. Nagyszerűségét rendkívüli becsületessége is növelte. Főleg megkérdőjelezhetetlen feddhetetlenségéért – nem pedig az osztrák birodalomban, Oroszországban, Spanyolországban és Franciaország-szerte megépített nagyszerű mérnöki alkotásai miatt – szemelte ki a StEG a magas beosztásba. A nagy cégek bíztak szaktudásában és tisztességében, és ez a két tulajdonsága elegendőnek bizonyult, hogy magas tisztségeket ajánlva hívják részvénytársaságukhoz.

Cézanne leírja szeretett főnökének és mentorának egyik bevált munkamódszerét is. Időnként bejárta hatalmas vasúthálózatát. Külön vagonjában rendezte be szállását, étkezőjét és, ami a legfontosabb volt számára, irodáját. Ilyenkor aprólékos és alaposan vizsgált meg mindent, a vasútvonalat érintő kérdést a pálya műszaki problémáitól kezdve a személyzeti szempontokig. Nagy türelemmel ki- és meghallgatta az érintetteket, melyek felé nyíltsággal és érdeklődéssel közelített. Sohasem mutatott unalmat vagy fáradtságot. Mindig megvárta, míg a tolmács befejezi a fordítást.

Vagonbeli irodájában folytatta a terepen elkezdett munkáját. Figyelmesen el-

olvasta a jelentéseket, melyeknek margóit megjegyzésekkel látta el, leveleket diktált a látottakról, melyeket az ellenvonatokkal azonnal Bécsbe küldött, hogy onnan továbbítsák a címzetteknek. A beosztottak sohasem tudták pontosan, hol található a vezérigazgatójuk, hisz a dokumentumokat Bécsben datálták, onnan küldték szét, így csak találgathatták, merre lehet a vezérigazgató: ellenőrző úton, vagy pedig hatalmas, bécsi luxusirodájában.

Bármennyire hosszú és nehéz napja volt, Maniel csak azután tért nyugovóra, miután levelet írt családjának. Szokásaitól nem tért el, fegyelmezettségén sem tűrt makulát, és ezt beosztottaitól is elvárta, megkövetelte.

Cselekedeteivel mindig hű maradt saját magához és hazájához, Franciaországhoz. Ernest Cézanne, aki szintén forrón szerette hazáját, ezt a pozitív tulajdonságát többször is kiemeli. Egyetértek véleményével, csak egyet furcsállok: miért hazafiság, ha számukra Franciaország volt mindig az első helyen, és elítélendő „nacionalizmus", ha például a magyar hazafi is hazája érdekeit tekintette a legfontosabbnak? Ha a magyarnak is Magyarország az első. Már akkor is ott fészkelt a nyugati agyakban a rákos gondolat, akár manapság: „Quod licet Iovi, non licet bovi" (amit szabad a Jupiternek, nem szabad a kisökörnek), azaz a kettős mérce.

Magas beosztása, a tevékeny, örökmozgó életstílus a Franciaország délvidékéről származó, enyhén sötétebb bőrszínű Maniel-nek fizikai megjelenését is megváltoztatta. Életrajzírója szerint annyira, hogy volt iskolatársai sem ismerték volna fel. Megjelenése az ország északi részéről származókhoz vált hasonlatossá. Kinézete, magabiztossága már messziről elárulta magas tisztségét. Mintha megnőtt volna, termete kiterebélyesedett. Üde arckifejezése erőt és jóindulatot sugárzott. Jelleme azonban a régi maradt: az irodájában ünnepélyes és tekintélyes vezérigazgató gyermekei körében ugyanaz a gyengéd és derűs apa volt, mint régente. Példaként álljon itt egy vidám történet. Családja, a cselédek, az őt körülvevő világ folyékonyan beszélt németül. Csak ő, komoly erőfeszítésének ellenére, nem volt képes haladni a német nyelvtanulás útján. Sikertelenségét nem is palástolta, és lányai sokat hahotáztak nyelvbotlásain. A napközben annyira komoly apa együtt derült gyermekeivel.

Maniel bécsi lakása Franciaországot, a hazát, az otthont jelentette a Bécsben dolgozó mérnökei számára. A családot, ahol madame Maniel francia kedvességgel és vendégszeretettel fogadta őket a nagy és hideg bécsi palotában – jegyezte meg életrajzának írója.

Jacques Maniel 1855–1863 között, nyolc éven át foglalta el a StEG vezérigazgatói székét a részvénytársaság Minoritenplatzon lévő székházában kialakított, hatalmas méretű irodájában. Ez idő alatt megszervezte a StEG működését, a kezdeti 1039 kilométernyi hálózatot 1323 kilométerre bővítette, számos projektet készített elő, melyeknek megvalósítása azonban a politikai események miatt már utódjára maradt. Vezérigazgatóságának

idején a társaság több mint 450 millió frankot fektetett az üzemeltetésbe és az építkezésekbe. 1863-ban Maniel utasításait 5000 hivatalnok és 12 000 munkás teljesítette.

Bár elsősorban ebben az életrajzban főleg Maniel-nek a vasútépítés terén végzett tevékenységét helyeztem előtérbe, ne feledjük, hogy a StEG hatalmas uradalmakat is szerzett Magyarországon és Csehországban. Ezek igazgatása is Jacques Maniel hatáskörébe tartozott.

Milyen állapotban volt a Délkeleti Államvasút-társaság (Südöstliche Staatsbahnen, SöStB) vasúthálózata, melyet a StEG átvett? Két szóval jellemezve: rossz állapotban. Amikor Jacques Maniel felmérte a helyzetet, egy katasztrofális sokféleségű vasúti felszerelést: a homogenitást nélkülöző, szedett-vedett pályafelszerkezetet, különböző típusú felvételi épületeket, műhelyeket, mindenféle fajta és típusú mozdonyokat, vasúti kocsikat talált, nem beszélve a sokféle távírdai, megvilágítási és jelzőberendezésekről. A rendszerető vezérigazgató sokféle, egyáltalán nem egységes építési specifikációs füzetet, üzemeltetési és adminisztrációs utasítást, nyugdíjbiztosítási előírásokat és kimutatásokat, balesetbiztosítási rendelkezéseket talált.

Maniel részletesen áttanulmányozta őket, és igyekezett egységes mintát vagy szabványt kialakítani, megfogalmazni. A Maniel által kidolgozott mintatervek és specifikációk a falazási, ács-, vasmunkák szabványai valóságos tankönyvekké váltak, melyeket szükség esetén a kivitelezők és a tervezők fellapozhattak. Munkásságának köszönhetően az építési munkák fejlődése az országban nagy lépést tett előre. Természetesen mindezt csak kiváló, személyéhez hűséges és a társaság iránt elkötelezett osztrák és francia munkatársainak segítségével valósíthatta meg.

A vezérigazgató minden tervlapot személyesen ellenőrzött, beleértve az apró számításokat is. Kijavítgatta a táblázatok rubrikáinak esetleges hibáit, de ha szükségesnek tekintette még a tervrajz megnevezését is. Még a tervrajzok keretének méreteit is aprólékosan ellenőrizte. Aláírásával csak akkor hagyta jóvá a tervrajzokat, amikor meggyőződött, hogy egyetlen hiba vagy pontatlanság sem kerülte el figyelmét.

A német és magyar nyelvű fontos dokumentumok esetében különösen figyelmes volt. Az általa megfogalmazottakat lefordíttatta, majd egy másik fordítóval a német vagy magyar fordítást visszafordíttatta franciára. Ezt összehasonlította az eredeti, franciául fogalmazott szöveggel. Bizony manapság is elkelne néhány Maniel!

A jóváhagyott mintatervrajzokat és az utasításokat kőnyomatos eljárással vagy nyomdai úton sokszorosították, melyeket aztán eljuttattak az érdekelt hivatalnokokhoz. Mindenki pontosan követhette a főnök utasítását, rendelkezését, óhaját. Senki sem bújhatott ki a felelősség alól azon az alapon, hogy homályos információt kapott. E munkastílus manapság is jól fogna. Igaz, ehhez olyan vezető, főnök is szükségeltetik, mint Jacques Maniel volt.

Zavarosban itt nem lehetett halászni, és ezt hamarosan belátták azok is, akik kezdetben kételkedtek és bírálták a vezérigazgató intézkedését.

Maniel neve egyre ismertebbé, valóságos védjeggyé vált, ő maga pedig egyre nagyobb befolyást szerzett az osztrák üzleti életben, de még az államigazgatás köreiben is.

Jacques Maniel sok fiatal francia mérnököt hívott magával Bécsbe, többek között Kopp, Bontoux, Dubocq, Huyot, Cézanne, Foltz, Baret, Pontzen, Zambuc, Castel, Stockhausen, De Fontbonne, De Herz mérnököket.

Többük került a StEG magas beosztásaiba: Kopp, Bontoux, Dubocq és Castel központi igazgatók lettek, Kopp pedig később a StEG vezérigazgatói székét foglalhatta el, Jacques Maniel és Léopold Brésson után a StEG harmadik vezérigazgatója lett.

Érdemesnek tartom röviden felvázolni Maniel egyik közeli munkatársának, P. E. Bontoux felívelő karrierjét. Paul Eugène Bontoux (Embrun, 1820–Cannes, 1904), a StEG-nél a kereskedelmi ügyekért felelős központi igazgató tisztét töltötte be, de rövidesen átigazolt a Habsburg Birodalom legnagyobb és leggazdagabb vasúttársaságához. Ezt, a több társaság vonalait – többek között a Bécset Trieszttel összekötő vasútét is, stb. – tömörítő vasúti hálózatot az osztrák államkormány a párizsi Rothschild-bankháznak adta el. A kész és építés alatt lévő vonalakat 1858. november 10-én a bécsi Musikvereinban, egy hatalmas társaságba egyesítették. Ekként vált a Habsburg Monarchia legnagyobb vasúthálózatává. Új nevet is kapott: „cs. k. szabadalmazott Déli Államvasút, Lombard Velencei és Központi Itáliai Vasúttársaság". Röviden sokan csak „Déli Vasút" néven emlegették. Bontoux-t 1860-ban, 40 éves korában kinevezték a társaság vezérigazgatójává. Ennek az új, szintén francia érdekeltségű vasúttársaságnak Maniel egyik kezdeményezője, majd igazgatótanácsának tagja volt. Természetes, hogy a StEG különösen jó viszonyt alakított ki a Déli Vasúttársasággal, mely több, az École des Ponts et Chaussées-ban végzett mérnököt alkalmazott.

Francia állampolgárként a szárd–francia–osztrák háború (1859. április 26.–július 12.) idején Jacques Maniel elhagyta a császárvárost. A társaság vezérigazgatói teendőit ideiglenesen az osztrák állampolgárságú helyettesére, W. von Engerthre bízta.

Életrajzírója kiemeli, hogy Maniel nem volt az a filozófus alkat, aki minden megvalósítandó tervének nagyon hosszú kifutást biztosít. A feladatok, a gyakorlat azonnali, gyors megoldásokat követelt. Maniel tehát más iskola embere volt. Kevesebb képzelődés, annál több észszerűség, kevesebb csillogás, ellenben sokkal több erő jellemezte gondolkodásmódját, tetteit. Azonnali vagy közelebbi célokat fogalmazott meg, figyelmen kívül hagyta a még homályban derengő és túlzottan távoliakat, melyeknek megvalósítása kétségesnek mutatkozott. A kitűzött úton nyílegyenesen, kanyarulatok nélkül haladt előre. Óvatosan, felkészülten, minden lépését biztosítva, minden részletnek

megadva a helyes és pontos formáját. Azt a formát, mely legjobban megfelelt az általa kigondolt és kimunkált rendszernek. Perfekcionizmusa miatt néha annyira elmerült rendszerében, hogy már az öncélúság („l'art pour l'art") határát súrolta. E tulajdonsága, mely alól nem ismert kivételt, életeleme volt, és lassan beleégett a vasúttársaság beosztottjainak elméjébe, a StEG védjegyévé vált.

„Az alapító boldog kiváltsága! Az általa meghonosított működési modell ma is él; az általa kidolgozott utasítások, melyeket bevezetett a gyakorlatba, ma is szabályozzák a nagy osztrák vállalatot és nagyszámú alkalmazottját, aki hosszú idő óta törvényként tiszteli őket. Maniel halott, de erős akarata örökké él" – fogalmazott talán kissé szenvedélyesebben Ernest Cézanne.

A StEG élén eltöltött évek alatt Jacques Maniel számos újdonságot vezetett be. Ezek közül nagyon sokat más vasúttársaságok is átvettek. A StEG mintaként kezdett szerepelni a sok mindenben Franciaországtól jócskán elmaradt Habsburg Birodalomban. J. Maniel következetesen használta a méterrendszert, mely néhány év alatt részben helyettesítette a régi bécsi mértékrendszert. Ekképpen, bár hivatalosan itt csak később vezették be a francia forradalom találmányát, a méterrendszert (Magyarországon az 1874. évi VIII. törvénycikk rendelkezései alapján, de csak 1876. január l-től kezdték alkalmazni. Ausztriában néhány évvel korábban, 1871-ben vezették be), legalábbis a vasútépítkezéseknél kezdték megszokni az újat.

Szintén Maniel-nek köszönhető az új amerikai síneknek, a Vignole-típusú síneknek a bevezetése is, mely síntípusnak nagy propagátora lett. Szintén ő szorgalmazta a különfülkés francia típusú személyvagonok bevezetését.

Vasútépítési és üzemeltetési ügyekben Maniel szakmai véleményét több ország is kikérte. Például az egyesült román fejedelemségek is, ahol a vasútépítések koncesszióját a német „vasútkirály" kapta. Hatalmas, a magas szintekig elérő panamák sorozata következett. A szerződést felbontották, ám az országnak nem volt elég képzett személyzete a vasútépítésekre és -üzemeltetésre. Ezt a helyzetet használta ki a StEG, mely harminc évre kapott koncessziót, így egységes vonalra tette rá kezét, mely az osztrák (cseh)–német (Szászország) határtól (Bodenbach) Magyarországon keresztül Bukarestig húzódott. Gondoljuk el, mindez mekkora gazdasági hatalmat jelentett! Nos, az átvett Duna-fejedelemségekbeli (román) vasút élére is francia szakembert kerestek. Kikérték és elfogadták Maniel javaslatát. Ez is kiemeli azt a nagy tiszteletet és elismertséget, mely J. Maniel személyét övezte.

Térjünk vissza életpályájának ismertetésére. J. Maniel 1863 októberében megvált a StEG vezérigazgatói tisztségétől, és visszatért hazájába. Látszatra ugyanaz az ember maradt: ragyogó elméje és vidámsága nem változott, de már nem szívelte a harcot. A felelősség hatalmas terhe nyomasztotta, csendes pihenésre vágyott. „Ha meghosszabbítottam volna bécsi tartózkodásomat már halott lennék" – mondo-

gatta. Ilyenkor ujjával mindig homlokára bökött, mintegy jelezve, hol sebezte volna meg a halál kaszája.

Nehéz döntés volt vezérigazgatói tisztségéből felmentését kérni és visszavonulni hazájába. Ausztriának is szüksége volt tudására, tehetségére, mindenáron meg szerette volna tartani magának. Bár Maniel csak öt évet szerződött a StEG-gel, minden évben kérlelték, hogy maradjon legalább még egy évet. Titokban azt remélték, hogy megszereti vagy legalábbis megszokja a bécsi légkört, és letelepszik a császárvárosban. Nehezen mégis igent mondott, és az öt év nyolcra tágult.

Amikor az igazgatótanács belátta, hogy J. Maniel visszautazási szándéka megváltoztathatatlan, felkérte Doblhoff-Dier bárót, az igazgatótanács elnökét, hogy dicsőítő levelet írjon a francia kormánynak. A levelet elkészítették. Felsorolják J. Maniel érdemeit ausztriai tevékenysége idején, majd az igazgatótanács elnöke külön hozzáfűzte, hogy meg kell említenie azt is, ami a dokumentumokban és az eredmények száraz felsorolásában nem szerepel: J. Maniel szorgalmát és áldozatkészségét, kimagasló tudását, elfogulatlanságát, tisztességét, emelkedett jellemét, melyek többévi vezérigazgatói tisztségében örökké elkísérték.

Doblhoff-Dier báró kitér J. Manielnek az 1859-es szárd–francia–osztrák háború idején tanúsított egyenes jellemére, megemlítve, hogy becsülettel szolgálta a vasúttársaságot és ideiglenes hazáját, de megmaradt francia szülőföldje hű állampolgárának, általános megbecsülést vívott ki, eloszlatta az előítéleteket, és elnyerte az igazgatótanács teljes bizalmát.

Ezek után az elnök felsorolja a sok kitüntetést, melyekkel, elismerve nagyszerű munkásságát, a koronás fők elhalmozták, és újfent kiemelve francia hazafiasságát és mérnöki rátermettségét, a francia császár figyelmébe ajánlja, és kitüntetését javasolja.

Jacques Maniel bécsi tartózkodása alatt is tagja volt különböző franciaországi szervezeteknek, és ténylegesen is részt vett ezek munkájában.

1863-ban végleg visszatért hazájába, de ott is részt vett a StEG irányításában, ugyanis 1863–1867 között a párizsi Comité (a StEG francia főrészvényeseit tömörítő igazgatótanács, a részvénytársaság legmagasabb vezetősége) tagjává választották. Emellett tagja volt az Észak-Spanyolországi Vasutak igazgatótanácsának és több más szervezetnek. Többek között a párizsi nemzetközi kiállítás bírálóbizottságának tagságát is elvállalta. A Pyrenées Orientale département (vármegye) képviselőséget ajánlott fel, de nem vonzotta a politika, ezért visszautasította a felkérést. Maniel a Conseil général des ponts et chaussées-ben, (rövidítve CGPC) kívánt tevékenykedni. A Hidak és Utak Tanácsa – én inkább a Közmunkák Tanácsának fordítanám – Franciaország egyik legrégebbi, 200 évig fennállott intézménye volt, melyet Daniel-Charles Trudaine, a francia pénzügyek intendánsa (királyi biztos) hozott létre 1747-ben, évenként egybehívva az utak és hidak felügyelőit. A jogutódintézményt később, az első császárság ide-

jén, 1804. augusztus 25-én (azaz a XII. – forradalmi – év, Fructidor 7-én) császári rendelettel hozták létre, ekkor kapta a fent említett elnevezését. A CNPC 2008-ig működött, amikor is más intézményekkel egyesítették.

A Tanácsban az ország nagynevű és tapasztalt út- és hídmérnökei (a vasutak megjelenése után vasúti mérnökök is) tevékenykedtek. Óriási felelősség, de nagy megbecsülés és tisztelet övezte a Tanács tagjait.

A Tanács elnöke a mindenkori (közmunkákért felelős) miniszter volt. Tagjai: az Utak és Hidak vezérigazgatója, a miniszter mellé beosztott 1. osztályú (ingénieur 1re classe) főellenőrök, a tengeri hajózási munkálatokkal megbízott hatóság vezetője mellé beosztott 1. osztályú mérnökök, a területi felügyelőségek 28, másodosztályú főellenőre, az algériai út- és hídépítési hatóság, a Tanács főellenőre, a Tanács titkára. A fontos határozatok meghozatalához össze kellett hívni a Tanácsot, de kisebb munkák esetén erre nem volt szükség.

Maniel, bár formálisan nem volt a Tanács tagja, mégis tevékenyen vett részt ennek munkálataiban, ugyanis a miniszter határozatának értelmében még ausztriai éveiben műszaki küldetéssel bízták meg. Ennek értelmében hazájában, bár nem is tartózkodott ott, felfelé haladhatott a ranglétrán, és 1860. november elsején 1. osztályú főmérnökké nevezték ki. Visszatérte után, 1863-ban becsületrenddel tüntették ki. Formálisan azonban csak 1867-ben foglalhatta el helyét a Tanácsban, amikor elődje, Rumeau főfelügyelő nyugalomba vonult. Ekkor vette át a Tanács titkári tisztségét. Ez nagyon munkaigényes tevékenységet jelentett, hiszen a titkár kezén ment keresztül minden közbeszerzés, ő véleményezte az ajánlatokat, és fogalmazta meg a javaslatait a Tanács tagjai részére. Az ajánlatok elfogadása után az iratcsomók további intézkedések céljából visszakerültek a titkárhoz. Maniel hatalmas munkakedvvel, pontossággal, szakértelemmel, háta mögött óriási gyakorlati tapasztalattal, örömmel végezte munkáját. Nem volt senki, aki megkérdőjelezhette volna becsületességét, tapasztalatát, józan ítéletét. A titkár vállára óriási felelősség nehezedett. Miután Jacques Maniel bekerült a Tanácsba azonnal lemondott minden tisztségéről, amelyekkel a vállalatoknál rendelkezett, és kizárólag a Tanács munkájában vett részt. 1868. december 17-én főfelügyelővé nevezték ki.

Egész napi megfeszített munka után, esténként szerető családja körében lelt nyugalmat.

Maniel-nek szerencséje volt: mikor felcseperedett, a nagy háborúskodásoknak már csak az emléke élt, az emberek munkálkodtak, gyarapodtak. Európa figyelmét a tudományok, az új találmányok, ezek eredményeinek gyakorlatba ültetése foglalkoztatta. Ő mindezekkel egykorú volt. Együtt született a vasúttal, melynek elterjesztésében, kiépítésében meghatározó szerepet vállalt. Rövid időn belül a földrészt behálózták a vasutak: mozgást, sokaknak gazdagságot hoztak, és vitték-hozták a híreket, az új gondolatokat. A vasutat megálmodók saját szemükkel lát-

hatták munkájuk gyümölcsének beérését. Maniel-t megbecsülték, szerették. Ki gondolta volna, hogy az emberek nemsokára újra egymásnak feszülnek?

Kitört a francia–porosz háború. A kormány Párizsból Tours-ba, majd Bordeaux-ba menekült, végül Versailles-ban kötött ki. A Közmunkák Minisztériuma követte a kormányt. Charles de Franqueville államtanácsos, út- és hídügyi főfelügyelő, az Utak, Hidak és Vasutak vezérigazgatója, valamint beosztottjai is útrakeltek. A helyi gimnázium termeiben rendezték be ideiglenes, szűkös, kényelmesnek egyáltalán nem nevezhető irodájukat. Maniel-nek is csak egy iskolapad jutott. Azon rendezgette dossziéit, és igyekezett rendet teremteni a rendetlenségben. E. Cézanne megjegyzi, hogy aki látta őt bécsi fényűző irodájában és az iskolapadon tornyosuló dossziék mögött, talán mosolyra is fakadhatott volna, ám Maniel itt is halálos komolysággal végezte munkáját, személye ott is, azokban a nyomorúságos hónapokban is olyan tekintélyt sugárzott, hogy a mosoly gondolata fel sem merült senkiben.

Ha új hír érkezett a frontról, figyelmesen meghallgatta a hírhozót, mondott néhány rövid mondatot, és újra belemerült munkájába, beletemetve minden búját, fájdalmát és szomorúságát.

Akkor még senki sem sejtette, hogy utolsó hónapjait tölti a földi létben.



364. kép
Jacques Maniel, az OÁV első vezérigazgatója



365. kép
Jacques Maniel-t Léopold Bresson (1817–1896) váltotta a vezérigazgatói székben

Az ordas tél támadásba lendült. Torokfájás gyötörte. Eleinte egyszerű megfázásra gyanakodott, de a gyilkos kór rohamosan hatalmába vette az annyira éles agyat, mely szemmel láthatóan rövid időn belül rohamosan sorvadt. Az agyhártyagyulladás rövid idő alatt legyőzte. Családja (felesége, három lánya és testvére), aki Bordeauxban tartózkodott, már csak holtában láthatta. A StEG vezérigazgatója, aki nyolc éven át építette és igazgatta hazánk vasútvonalait, Versailles-ban hunyta le örökre a szemét 1871. április 23-án. 58 éves volt.

Temetése háborús körülmények között zajlott. Egyszerű, beszédek nélküli, néma búcsúztatás volt. Tisztelői közül, bár életüket kockáztatták, sokan szöktek ki a körülzárt francia fővárosból, hogy Jacques Maniel-t utolsó útjára kísérjék. A rövid szertartás alatt ágyúdörgés zavarta meg a szomorú csendet.

A döbbenetes hír hamar megérkezett Bécsbe. Volt beosztottjai táviratok tömkelegével fejezték ki együttérzésüket a gyászoló családdal.

Egy év elteltével Maniel-t újratemették. Koporsójához százak zarándokoltak el a Madeleine-templomba.

Cézanne keserűen fakad ki: „Fájdalom, csalódottság! Az emberiség a győzők homlokára teszi a koronát, a politikára, mely a történelmet egy hosszú borzalomszövétnekké változtatja és nem vesz tudomást a művészetek, a mezőgazdaság, a kereskedelem feltalálóiról, azokról a jótevőkről, akik az első lépéseket megtették. Ezzel szemben a bűntetteket istenítik, és elfeledik a szolgálatot. Az utókor vajon megjegyzi-e a vasútak kezdeményezőit?" Folytatásként Cézanne, akit Maniel társaihoz hasonlóan mélységesen érintett a hazája vereségével végződött francia–porosz háború, a párizsi kommün okozta felfordulás, megjegyzi, hogy „a munkálkodást és a békét szolgáló vasutakat a halál gépezeteivé változtatták. A kereskedelem számára épített utak a háborúnak nyitottak véres pályát és vereséget szenvedett fegyvereink nekünk, akiknek feladata az építés volt, az a fájdalmas parancsot adta, hogy ledöntsünk és megsemmisítsünk annyi szép művet, elődeink és mestereink remekműveit". Ezek a gondolatok már nem csak Maniel életrajzába valók, hanem Emile Cézanne ars poeticáját is megfogalmazzák.

A magyar államvasutak (MÁV) idején (1891–1919)

A szab. osztrák–magyar államvasút Magyarországon lévő vasúti hálózatát nagy anyagi kártérítés megfizetésével, nem kis nehézségek árán, a magyar állam az „1891. évi XXV. törvénycikk a szab. osztrák-magyar államvasuttársaság magyarországi vasutvonalainak megváltásáról" alapján államosította. A magánvasutak állami kézbevételének meggyőződéses híve, keresztülvivője a vasminiszter, Baross Gábor volt. Az OÁV államosítását külön fejezetben és a mellékletben tárom

az érdeklődő olvasó elé. Az OÁV vasútvonalait, miután átvette és beolvasztotta őket a hálózatába, a MÁV nagyon sok költséggel újjáépíttette: elsősorban síncseréket hajtatott végre, újjáépíttette a régi hidakat, és korszerű, az igényeknek, új terhelési szabványoknak megfelelő vasszerkezetekkel cseréltette le a megfáradt, rozoga hídszerkezeteket, sok helyen teljesen új hidakat és átereszeket építtetett, tataroztatta és bővíttette a magasépítményeket, a vasúti csomópontokban új, reprezentatív állomásépületeket, valódi utaspalotákat építtetett, a régi fűtőházak helyére is újak kerültek. Az alkalmazottak számára szintén korszerű, jól felszerelt műhelyeket építettek, a forgalombiztonsági berendezéseket is folyamatosan korszerűsítették. Természetesen hamarosan leselejtezték a kiöregedett mozdonyokat és vasúti kocsikat.

Az államosítást követő évben vasútvonalunk ügyvezetését, a legtöbb bánáti vonallal együtt, a Magyar Államvasutak (MÁV) Budapest, Duna-balparti üzletvezetősége látta el, melyet 1891. augusztus 1-én hoztak létre. Szükségességét az OMÁV 1302 km vonalhálózatának állami tulajdonba vétele tette indokolttá. Az üzletvezetőséghez tartoztak még a Bánátban a Nagybecskerek–Nagykikinda, a Nagybecskerek–Zsombolya, a Nagybecskerek–Szécsány–Versec, a Szécsány–Zsombolya, a Nagybecskerek–Pancsova, a Szécsány–Számos–Alibunár és a Számos–Antalfalva helyiérdekű vasútvonalak is. Az összesen 1695 km hosszú hálózatot nehezen lehetett kezelni, ezért már egy év múlva módosították az üzletvezetőség vonalbeosztását. A vasútvonalunkat érintő módosítás: elcsatolták a Ceglédtől délre eső vonalakat, és a Szegedi Üzletvezetőség alá rendelték. Az üzletvezetőség első főnöke Menczer Lajos volt. Helyettese Hauser Nándor. Az első években az üzletvezetőség szervezete, eltérően a többitől, még az OMÁV szervezeti felépítése szerint működött. Az üzletvezetőségeken belül ún. szakosztályok voltak. Az építési és a fenntartási szakosztályok még különváltan működtek. Az építési szakosztály főnöke Bernard Győző, a pályafenntartásé Novák Gusztáv (helyettese Decker Aladár) volt.

A pályafenntartási külszolgálatot a megalakulás után átmenetileg szintén OMÁV-minta szerint szervezték meg. Ezekből hármat hoztak létre: a budapestit, a pozsonyit és a temesvárit. Rajtuk kívül létrehozták a Nagybecskereki Üzletvezetőséget, mely a fent említett helyiérdekű vasutakért felelt.

A Temesvári Pályafenntartási Felügyelőséget Verbir Alajos vezette, helyettese Spindler Emil volt. Hét osztálymérnökség tartozott alája: a szegedi, a zsombolyai, a temesvári, az orsovai, a verseci, az oravicai és a karánsebesi. Egy éven belül a pályafenntartási felügyelőségeket feloszlatták, az osztálymérnökségek a MÁV előírásai szerint végezték tevékenységüket. Az osztálymérnökségeknél az OMÁV-tól átvett osztálymérnökök továbbra is szolgáltak, legtöbben nyugdíjazásukig.

A Szeged–Temesvár vonalszakaszon 1891-ben a szegedi és a zsombolyai

osztálymérnökség osztozott. A Szegedi Osztálymérnökség (főnöke Rév Lajos) a Szatymaz–Szeged–Valkány vonalszakaszt, a Zsombolyai Osztálymérnökség (főnöke Stromszky Károly osztálymérnök) pedig a Valkány–Temesvár vonalrészt felügyelte.

Az 1892-es átszervezéskor vasútvonalunk átkerült a Magyar Államvasutak 1888-ban felállított Szegedi Üzletvezetőségéhez, melyhez az ország feldarabolásáig tartozott. Bár 1911-ben megalakították a Temesvári Üzletvezetőséget, a Szeged–Temesvár vonalszakasz megmaradt a Szegedi Üzletvezetőség kebelében. Ebben az időszakban a Szegedi Üzletvezetőség főnökei a következők voltak: Enyedy Károly (1889–1897), Krzepelka Károly (1897–1904), Uhlarik Béla (1904–1905), Stelczel Frigyes (1905–1908), Felszeghy Ferenc (1908–1912), Uray Zoltán (1912–1918), Vigyázó István (1918–1919), Csepreghy Henrik (1919), Rozsics Endre (1919–1920). Helyetteseik: Görgey László (1889–1892), Stelczel Frigyes (1892–1905), Uray Zoltán (1908–1912), Ráner Ödön (1913–1914), Vigyázó István (1915–1917) és Dr. Hirsch József (1919–1920).

A pályafenntartási és építési osztály főnökei voltak: Görgey László (1888–1889), Stelczel Frigyes (1889–1892), Bereczky Faragó Gyula (1893–1903), Heeger Gyula (1904–1912), Rév Lajos (1912–1913) és Korláth Kázmér (1913–1917).

Az osztály kinevezett főnökhelyettesei az adott időszakban Heeger Gyula (1901–1903), Rév Lajos (1903–1912) és Mandel József (1913–1918).

Meg kell jegyeznünk, hogy a pályafenntartási munkákat irányító osztály neve a kezdetekben „szolgálat", jelölése „B", majd II. osztály lett. A kezdeti években az osztály létszáma elég csekély volt. 1900-ban például az osztályvezetőn és helyettesén kívül 11 mérnök, három mérnök gyakornok, egy műszaki díjnok, egy irodakezelő, két díjnok és egy hivatalszolga alkotta az osztálylétszámot.

Az OMÁV államosításával természetesen nagy átszervezésekre volt szükség. A Szegedi Üzletvezetőséghez csatoltak sok vonalat, mások pedig szomszédos üzletvezetőségekhez kerültek. Minket azonban csak a Szeged–Temesvár vasútvonalat érintő változtatások érdekelnek. E vonalszakasz a Szegedi, Nagykikindai és Temesvári Osztálymérnökséghez tartozott.

1894–1896 között rövid időre megszüntették a Szegedi és Nagykikindai Osztálymérnökséget, de rövid idő elteltével újra felállították őket.

Vonalunk szempontjából az 1911. évi Temesvári Üzletvezetőség megalakítása nem hozott változást, továbbra is a Szegedi és Nagykikindai Osztálymérnökség látta el a fenntartási munkákat.

A következőkben a Szeged–Temesvár vasútvonalat kiszolgáló három osztálymérnökséget mutatom be.

Az 1892-ben létrehozott Szegedi Osztálymérnökség látta el a Félegyháza–Szeged–Oroszlámos szakaszt. A Nagykikindai Osztálymérnökség megszüntetésekor megkapta az Oroszlámos–Gyertyámos szakaszt is. 1897-ben majd a Gyertyámos–Temesvár szakasszal gyarapodott. Ez a

vonalbeosztás az 1920-as országvesztés idejéig maradt meg.

Az osztálymérnökségen két-három szakaszmérnök, egy-két irodatiszt, 11 pályafelvigyázó és 87 pályaőr dolgozott. A tárgyalt vasútvonalon lévő pályafelvigyázói szakaszok székhelyei Szeged, Szeged Rendező, Szőreg, Nagykikinda, Valkány, Mokrin, Oroszlámos, Zsombolya, Gyertyámos, Szakálháza voltak. Ezek közül csak az azelőtt említettek feladata volt a Szeged–Temesvár szakasz fenntartása. A többiek a helyiérdekű vasutakért és a Valkány–Perjámos másodosztályú vonalért feleltek.

Az osztálymérnökség főnöki tisztét Bernáth Kálmán (1892–1898), Lindenmayer József (1898–1902), Tánczos Jakab (1903–1912), Gonda Adolf (1913–1915), Gál Ede (1915–1917), Nagy Ferenc (1917–1918) és Dénes Samu (1919) töltötték be.

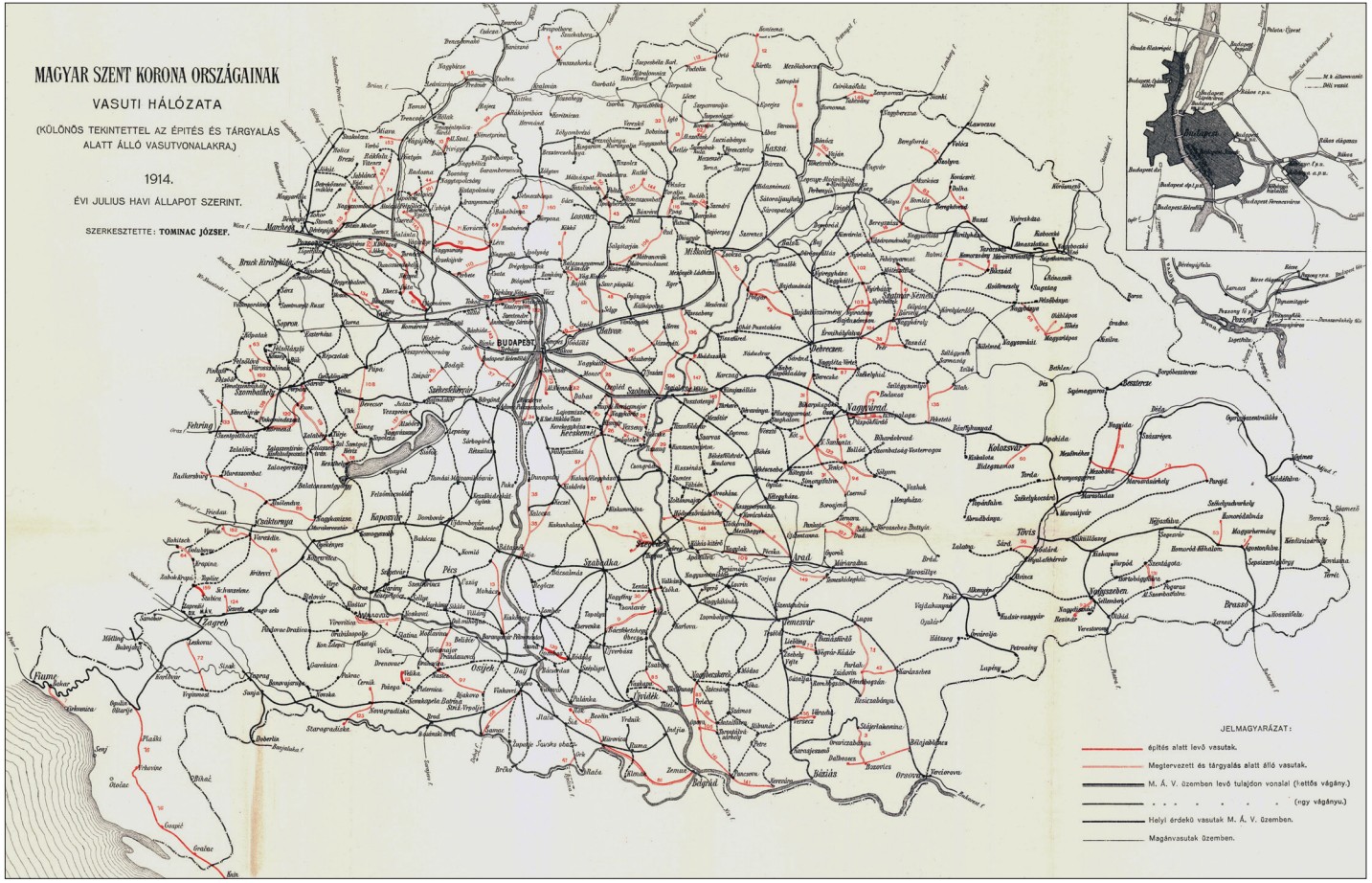
A Nagykikindai Osztálymérnökség az OMÁV-időkben működő Zsombolyai Osztálymérnökség örökébe lépett, melyet megszüntettek. Az osztálymérnökség székhelyét 1892-ben helyezték át Nagykikindára. Vasútvonalunknak Oroszlámos és Zsombolya közötti szakaszáért felelt. 1894-ben megszüntették, majd 1897-ben újra felállították. Ekkor viszont már nem kezelte fővonalunk egyetlen szakaszát sem, hanem HÉV-vonalakat.

A Temesvári Osztálymérnökség 1892–1911 között a Szegedi Üzemmérnökség keretén belül végezte feladatait. 1892-től vasútvonalunknak Zsombolya és Temesvár közötti szakaszán tevékenykedett, 1897-től pedig a Gyertyámos–Temesvár szakaszon.

Az 1900-as évek elején az osztálymérnökségen három szakaszmérnök, egy irodatiszt, 14 pályafelvigyázó, egy kertész és 65 pályaőr dolgozott. A vonalunkért felelős pályafelvigyázói szakasz székhelye Temesváron kapott helyet.

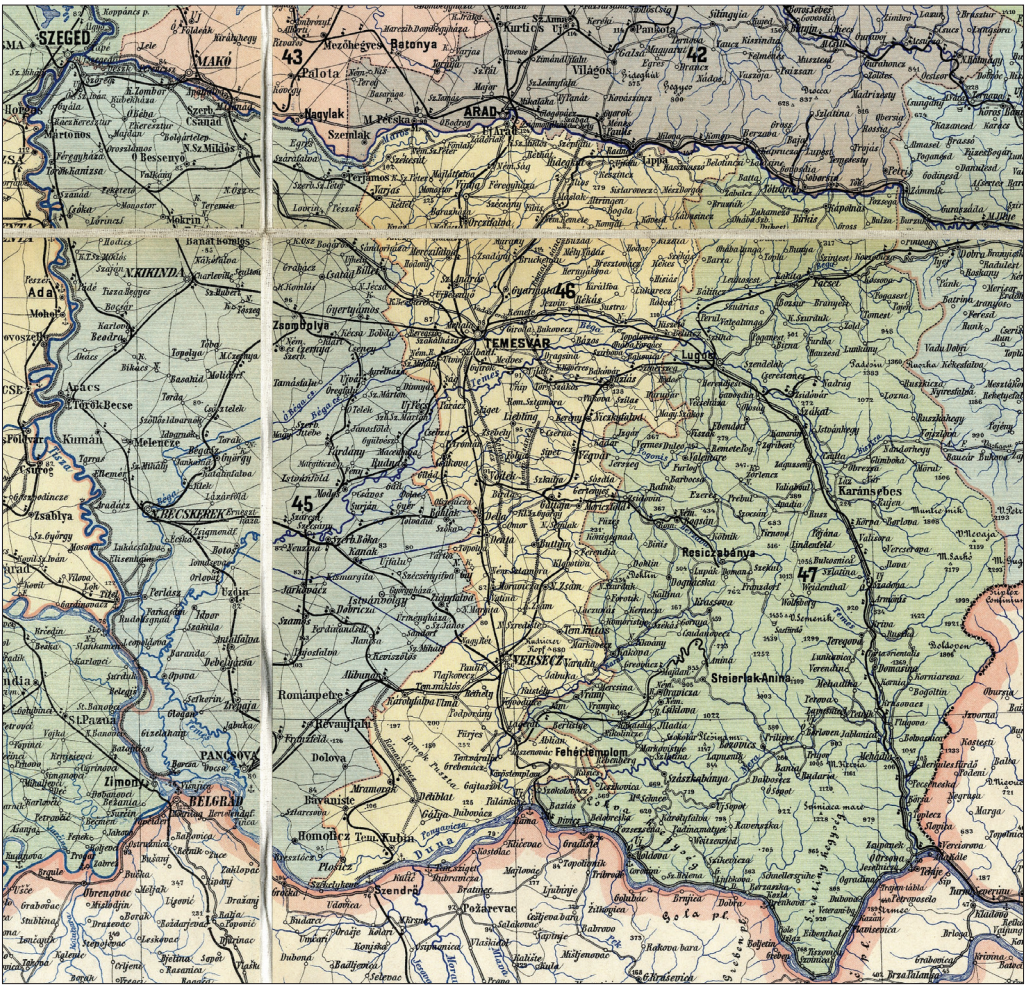
Osztálymérnöki minőségben Küchler Gyula (1892–1895), Varga György (1895–1904) és Zeiler Béla (1905–1911) irányította a tevékenységet. Az osztálymérnökségen dolgozott beosztott mérnökként Tänczer Jakab, aki nevét Tánczosra magyarosította, és Orsován lett osztálymérnök. Innen a Szegedi Üzemvezetőségre került, majd Budapesten a MÁV Igazgatóságánál kapott vezetői beosztást.

A Temesvári Osztálymérnökséget felállítása után átvette a Temesvári Üzletvezetőség. A Szeged–Temesvár vasútvonal azonban az összeomlásig a Szegedi Üzletvezetőségnél maradt. (Horváth F.: *A Magyar vasút építési és fenntartási szervezetének története 1827–2004,* I. kötet 1827–1944).



366. kép

Magyarország vasúthálózata 1914-ben



367. kép

Homolka József: Magyarország vasútjai, 1903. Kivágat Bánáttal

VASÚTVONALUNK ÉS A SZEGEDI NAGY ÁRVÍZ

A StEG néhány nappal az ár alázúdulása előtt felkészült a legrosszabbra, és gyorsan intézkedett: betömette az Galamb utcai és egy másik alagutat, az átereszeket, töltésvédelmi munkákat végzett a Tisza hídjától a dorozsmai határig. Ennek és természetesen a pálya magas töltésének köszönhetően a pályaudvarok környéke szigeteket képezett, talpalatnyi száraz helyet biztosítva az ár által elüldözött lakosságnak. A szerencsétlenül járt szegediek elözönlötték az állomás környékét. Rövid időn belül annyian voltak már a töltésen, hogy a Temesvárról érkező vonatok be sem tudtak menni a szegedi állomásra. A mentéssel megbízott hatóságok és a vasúttársaság minden szabad vagonját idevezényelték. Szükség esetére már Szeged elöntése előtt a StEG 200 vasúti kocsit tartalékolt a veszélyeztetett városban és környékén. Az egyik kocsiban a barátok tábori kápolnát rendeztek be, s vigasztalni próbálták a mindenüket elvesztett, földönfutóvá vált, kétségbeesett embereket. Szintén ide menekítették a plébánia anyakönyveit és a fontosabb iratokat.

Az utolsó menetrend szerinti vonattal először a katonákat szállították el, majd a hajléktalanokat is. Egymás után indították Bánát felé a menekültekkel megtelt különvonatokat. Az útba eső településeken már szervezetten próbáltak segítséget nyújtani a rászorulóknak. Már az első napokban Szőregen 5244, Valkányban 38, Mokrinban 33, Nagykikindán 559, Zsombolyán 862, Gyertyámoson 48, Temesváron pedig 6893 menekültet vettek számba. A vonatok azonban továbbra is szállították az újabb és újabb szerencsétlenül járt szegedieket. Nem tudom megállni, kísért a gondolat: kései leszármazottaik közül vajon hányan jelölték be a nem-et azon a szégyenletes december 4-ei népszavazáson? Hányan mondtak igent?

A menekítést szervező Lukács György kormánybiztos és az alája rendelt hivatalnokok a szegedi állomáson rendezték be irodájukat a StEG által rendelkezésükre bocsátott helyiségben.

A StEG két nagy raktárát is átengedte a menekítés, mentés szervezőinek. A raktárakban felhalmozott készleteket a bizottság lefoglalta és szétosztotta a nincstelenek között. Közben az országból és külföldről megérkeztek az első segélyek is, amelyeket a vasút által átadott két rak-

tárban őriztek és osztottak el. A kapott lisztből kenyeret sütöttek, és különvonatokkal szállították Temesvár felé, hogy szétosszák az árvíz által elűzöttek között.

Október 5-én nyilvános ünnepség keretében Tisza Lajos (1832–1898) királyi biztos kitüntetések adományozásával köszönte meg a mentésben jeleskedő polgároknak érdemdús tevékenységüket.

Közöttük több vasutas is kitüntetést kapott. Eduard Mössmer állomásfőnök mellére a Ferenc József-rend lovagkeresztjét tűzték, Johann May vasúti raktárnoknak a koronás érdemkeresztet adományozták. A kormány külön köszönetét fejezte ki Alexander Böcknek, a StEG szegedi alfőnökének is.

Ferenc József király és Tisza Kálmán miniszterelnök március 17-én érkezett Szegedre. A király Szeged újjáépítését ígérte („Szeged szebb lesz, mint volt"), reményt gyújtott a mindenüket elvesztett szegediek szívébe, akik alig várták, hogy visszatérhessenek újjáépülni, élni akaró városukba. Sok család talált új otthonra Temesváron is, ahol letelepedtek, munkájukkal és tehetségükkel gyarapították Bánát legnagyobb, feltörekvő városát. Sok ismerősöm van Temesváron, akinek legalább egy őse szegedi származású volt.

A szegediek előbányászták emlékezetükből a vasútépítés idejében annyira heves vitákat, a Maros torkolata áthelyezésének és a második szegedi ártéri híd építésének ügyét. Majd egy évszázadig foglalkoztatta őket a kérdés: hibás volt-e a vasút a nagy árvízért, a nagy alföldi város elpusztulásáért?

A 1970-es években a hidraulika törvényeit figyelembe vevő kutatás pontot tett a viták végére. „Évtizedekig arról vitatkoztak a történetírók, Szeged képviselői, illetve az országos döntések részesei, hogy Szeged városa mennyiben felelős a Marosnak a város fölött történt Tiszába vezetéséért. Kétségtelen, hogy az egyébként addig is fennálló helyzet fenntartása mellett szóltak a város érdekei a XIX. század első felében a Marosról érkező hajók szállítmányainak, elsősorban a sószállítmányoknak a fogadása, kikötése és az áru raktározása miatt. A század 50-es éveiben pedig az Osztrák Államvasutak érdekei is az esetleges kettős hídépítés elkerülését támogatták az épülő Budapest–Temesvár vonalon a Maros-torkolat város fölött hagyásával. »Csupán« a hidraulika törvényei maradtak kívül a vitázók figyelmén. A XIX. században is módjában állt ugyanis ismernie ezt a tudománynak, de Dégen Imrének, az Országos Vízügyi Hivatal elnökének 1970-ben adott utasítására külön is kiszámítottuk, hogy a folyó kis vízszín-esése miatti visszaduzzasztás következményeképp Szeged előtt a Tisza vízállását még akkor is csak néhány cm-rel lehetne csökkenteni, ha a Marost nem a vitatott 4 km-rel, hanem akár 100 km-rel lejjebb vezették volna be a Tiszába. A vita tehát szomorú példája az olyan árnyékháborúnak, ahol egyes kutatók azokhoz a tényekhez kerestek és talán találnak okozókat és felelősöket, amelyeknek az alapkérdésekhez tulajdonképpen nem lehetett köze" – olvashatjuk Dr. Vágás István: *A Szeged városát 1879-ben rom-*

ba döntő árvíz című írásában (In: Kaján, 2004).

Temesvári vonatkozásként meg kell említenünk, hogy március 4-én Szegedre érkezett báró Pulz Lajos (Ludwig Freiherr von Pulz) (1822–1881) altábornagy, a temesvári hadtest parancsnoka, aki azonnal szemlét tartott a gátakon, a vasúti töltéseken és azok megerősítési munkálatain. A katasztrófa 5-én este következett, amikor Petresnél átszakadt a gát. Másnap reggel a víz árja elbánt a sövényházi gáttal is. Hathatós segítséget jelentett, hogy ugyanezen a napon Temesvárról sok jól képzett katona érkezett, akiket azonnal a gátak erősítéséhez vezényeltek. Ezekben a napokban összesen 2000 katona vett részt a víz elleni védekezésben Temesvárról, Aradról és Budapestről.

Az árvíz krónikásai és a későbbi történészek egyöntetűen kiemelik, hogy a védekezésben döntő szerepe volt a katonaságnak és vezetőjüknek, Pulz Lajos temesvári altábornagynak, aki a korszak kiváló, képzett katonatisztjeként „példát mutatott emberiességből, bátorságból és szervezőkészségből". Katonáival egyetemben a végsőkig ott volt a gátakon, és mentette a menthetőt. A mentésbe bevonták a civileket is. Szervezettségük, szakértelmük, fegyelmezettségük mérsékelte a pánikot, és jótékonyan befolyásolta a polgári lakosság kapkodását, fejetlenségét. Jelenlétük fokozta az elöntött városban a közrendet, megakadályozta a fosztogatást, a bandák létrejöttét, és gyors intézkedésekkel – karöltve a város vezetésével – sikerült elkerülni az ilyenkor szokásos járványok kitörését. Pulz altábornagy tekintélyt parancsoló személye állandóan feltűnt a város egyik vagy másik helyszínén. A karizmatikus személyiség fellelkesítette és sarkallta a védőket, megsokszorozta mind a védők, mind a mentők erejét (Zombori István: *Az 1879. évi árvíz,* in: Kaján, 2004).

A katonaság és a városvezetés, melynek tagjai a vész idején mind a városban maradtak, egymást segítve vettek részt a mentésben, megszervezték a hajlék nélkül maradottak szállását és élelmezését. A StEG állomása sok menekültnek nyújtott ideiglenes fedelet.

1879. március 12-én Szeged 70 000 lakosából mintegy 60 000 lelket mentettek ki. 150 év alatt ekkor volt a legnagyobb vasúti forgalom Szeged és Temesvár között.

A nagy árvíz talán legfontosabb, szomorú eseménye volt Szeged történetének.

A város tragikus pusztulása több festőre gyakorolt hatást. Csontváry Kosztka Tivadart, aki erejét és életét nem kímélve vett részt a mentésben, a szegedi árvíz rombolása annyira meghatotta, hogy ezután hagyott fel a patikussággal, és fordult a festészet felé. Az ekkortájt Bécsben lakó Petrovics Lászlóra, aki közvetlenül az árvíz után Szegedre utazott, ahol a víz rombolásáról készített vázlatokat. Ezeket visszautazása után Bécsben dolgozta fel. Négy nagy méretű képet festett *Szegedi árvíz*, 1879 címmel. Ezek 1880-ban készültek. Bemutatásukra a budapesti Műcsarnokban került sor 1881-ben. Egyet a király, hármat Szeged városa vásárolt meg. Ma mind a négy kép a szegedi

Móra Ferenc Múzeumban található. Petrovicsot a drámai esemény megrázó ereje hajtotta, hogy a Tisza szegedi pusztítását megörökítse. A legtöbb árvízkép létrehozására azonban a millenniumi kiállításon való részvétel szolgált ürügyül.

A Tisza-parti város Benczúr Gyulát kérte fel egy monumentális kép megalkotására, de sok megrendelése miatt nem vállalta el a munkát. Ezért a városi tanács meghívásos pályázatot hirdetett, melyre Pataky Lászlót (1839–1907), Roskovics Ignácot (1854–1915) és Vágó Pált (1854–1928) kérte fel. A bírálóbizottság tetszését Vágó Pál képe nyerte el. A városi tanács és a művész közti szerződést 1897 februárjában írták alá. Ebben a 20 000 forintos tiszteletdíj mellett a megbízók meghatározták a kép méretét, és hogy és a festményen az árvíz melyik helyszínét és eseményét kell ábrázolnia. Vágó nehezen haladt a munkával, mert állami megbízásból a párizsi világkiállításon bemutatandó hatalmas és azóta hírnévre szert tevő nagy huszárképet (mely ma a Hadtörténeti Múzeum féltett műtárgya) is meg kellett festenie. Vágó a nagy méretű (680x351 cm) árvízképet többször is átfestette, végül a múzeum felső megvilágítású kupolacsarnokában dolgozva, 1902-ben fejezte be.



368. kép

Katonák erősítik meg cölöpökkel és döngölt földdel a Szeged–Temesvár vasút töltését, és tömik be a hidak nyílását. A metszet a 8/II tartalékos utászszázad tisztikarát ábrázolja munka közben 1879. március 13-án. Greguss Imre rajza

A festményeken látható a szegediek mentésében annyira fontos szeged–temesvári vasútvonal töltése, mely az árral dacolva, a tengernyi vízből szigetként emelkedett ki, biztos és száraz talajt nyújtva a rászorulóknak. A menekülők tömegéből magasodik a hajléktalanokká váltaknak menedéket nyújtó indóház és környéke, látszik a vasúti pálya. Feltűnik az állomás előtti kosárjelző, biztosítótárcsa, vasúti pálya, vízdaru, pályaudvari épületek, vasúti kocsik, mozdonyok.

Dokumentumértékű a töltésen dolgozó katonákat ábrázoló részletes és a technológiát sikeresen bemutató kőnyomat is. Suhajdy György rajza, mely egy több ábrázolást tartalmazó litográfia részlete, a szeged–temesvári vasúti töltésen menekülőket ábrázolja. A kőnyomaton jól látszik a vasúti pálya, vasúti épületek, kosárjelző és vagonok.



369. kép
Petrovics László: Temesvár irányából a szegedi állomás felé



370. kép
Petrovics László festményének részlete. Jól látszik a vízház és a fagyás ellen bebugyolált vízdaru. A háttérben a régi szegedi indóház és a vízház épülete.



371. kép
Petrovics László menekültek hadát ábrázoló festménye a szegedi híd viaduktján



372. kép
Petrovics László festménye, részlet. A töltés mellett dülöngélő távíróoszlopok próbálnak megkapaszkodni az egyre málló földben



373. kép
Pataky László festménye. Ferenc József király Tisza Kálmán miniszterelnök ismertetését hallgatja a vasút töltésén, melyen a művész megörökítette a pálya egy részét és egy váltót (SzMFM 50.48.1)



374. kép
Suhajdy György rajza, mely egy több ábrázolást tartalmazó litográfia részlete



375. kép
SFerenc József királyunk a vár bástyáján, a kétségbe esett szegediek körében. Greguss Imre rajza, a fametszetek előképe



376. kép
Greguss Imre rajza után készült fametszet a Vasárnapi Újság 1879. március 30-i számában



377. kép
Ludwig von Pulz



378. kép
A szegedi nagy árvíz emlékműve. Közelében állt a vasúti híd

VASÚTVONALUNK AZ ELSŐ VILÁGHÁBORÚ UTÁN

Szétszabdalt ország szétszabdalt vasútvonala

A trianoni döntnökök semmivel sem törődve, szétforgácsolták az ezeréves hazát. Az új határ szétszabdalta a Szeged–Temesvár vasútvonalat is.

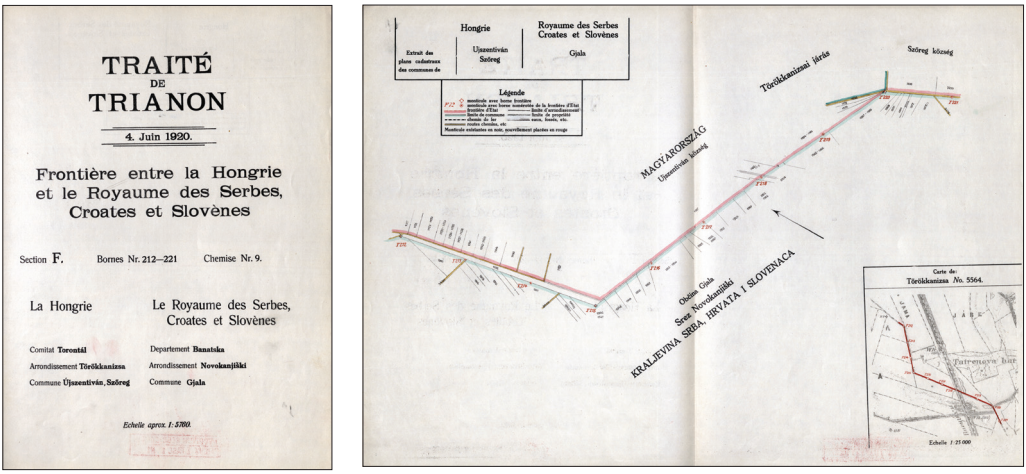
A két pretendens, Románia és Szerbia is igényt tartott az egész Bánságra. Hadba lépésükkor az antant ezt meg is ígérte mindkettőjüknek. A háború befejeztekor természetesen mindkét fél saját számára minél kedvezőbb döntést várt, a döntéshozók befolyásolása érdekében bevetett ortodox és kevésbé ortodox módszereket is. A két ország egyes politikai körei többször háborúval szerették volna megvalósítani területi igényeiket. Az antant nyomására (s talán félelmükben, hogy a régi tulajdonos még visszatérhet), berzenkedve, de 1920. augusztus 10-én mégis elfogadták és aláírták a sèvres-i béke feltételeit. Ez Romániának ítélte a Bánság kétharmadát, a Szerb–Horvát–Szlovén Királyságnak (később vette fel a Jugoszlávia nevet) a tartomány egyharmadát. A két ország közötti határ megállapításakor nem vették figyelembe a vasútvonalak szétfarigcsálását. A Szeged–Temesvár vasútvonalat is több helyen szelte át az új határ. A vasútvonalnak csak tizenöt kilométere maradt magyar területen, majd Rábétól Gyertyámosig immár szerb vasúttá vált. A határvonal átszelte az óbébai kitérőállomást, melyet rövidesen megszüntettek. A magyar határállomás Szőreg lett, a szerb pedig Oroszlámos. Újszentivánnál és Rábén már nem állhattak meg a vonatok, mert a rendelkezés szerint a kijelölt határállomások között megállóhelyek már nem maradhattak. Gyertyámos 1919–1924 között volt román–szerb határállomás. Átlépve a határt a vasút 24 kilométernyi hosszon, Temesvárig már román területen haladt. A felemás helyzetben a valkányi állomás Szerbiában maradt, Valkányt pedig Romániának ítélték. Klárysződlők esetében fordított volt a helyzet: a település Szerbiának jutott, állomása viszont Romániának. 1923. október 23-án Románia és a SZHSZ Királyság kisebb határmódosításban állapodott meg. Arról volt szó, hogy a békeokmány kiegészítéseként (béke, melyet a román parlament nem ratifikált) néhány határváltoztatásra kerül-

jön sor a Szerb–Horvár–Szlovén Királyság és Románia között. Például Zsombolyát (mely eredetileg Szerbiához került) Románia, Módost pedig (melyet eredetileg Romániának ítéltek) Szerbia kapja meg. Mindkét helységnek szerepe van a Bánság vasúttörténetében, ezért is időzünk itt egy keveset. Romániához került Óbéba, Pusztakeresztúr, Zsombolya, Csárda és Jám, az SZHSZ-hez pedig Párdány, Módos, Surján, Krivabara és Nagygáj. I. G. Duca román külügyminiszter 1923. december 27-i parlamenti expozéjában, melyet „Chestiunea graniței Banatului" (magyarul: „Bánát határának kérdése") címmel röpiratban is megjelentetett, Zsombolya csereberéjéről azt mondta, hogy a nem román Zsombolyát kaptuk két másik szintén nem románok által lakott községért cserébe („am primit comuna neromânească Jambolia, în contra a două comune locuite de o populațiune tot așa de neromânească"). Sever Bocu, bánáti román politikus, képviselő, a Román Nemzeti Párt Temes–Torontál megyei szervezetének elnöke, aki Románia határai között szerette volna látni az



379. kép

Magyarország feldarabolása a trianoni békediktátum által. Az új határok többszörösen átvágták a vasútvonalakat



380. kép

A vasúti pálya és a trianoni határ metszéspontja az F218 határkővel jelölve (MNL-OL S 0015 VV1 0006 0002 0009 v)

egész Bánságot, a bukaresti parlamentben vehemensen ellenezte az 1923-as határkiegészítést, illetve annak ratifikálását. A határvonal helytelen meghúzását többek között azzal is bizonygatta, hogy sok helyütt metszi a bánsági vasutakat.

A határkiigazítási megállapodást 1924. június 18-án közölte Románia Hivatalos Közlönye, a Monitorul Oficial 129. száma (a megállapodást szentesítő 806-os törvény). Eszerint Szeged és Temesvár között a vasutat kétszer szelte át a határ. E határrendezéssel a szeged–temesvári vasútvonalnak 39 kilométeres szakasza került Romániához. Zsombolya, a helyi gócpont is Romániához került, és 1924. április 15-től román–szerb határállomássá vált, az immár Bukaresttől induló kilométer-szelvényezés szerint a 614-es kilométerszelvénynél.

A *Nădejdea* lap 1924. április 12-i száma piros-sárga-kék újságcikkben ecseteli a román hatalom április 10-én történt bevonulását a községbe. A lap szerint a helyi lakosság „határtalan lelkesedéssel" fogadta a bevonuló román hatóságok képviselőit, a házakon román nemzeti zászlók lobogtak, a szemekben örömkönnyek csillogtak. Való igaz, hogy a lakosság nagyon megelégelte a szerbek harácsolását, akik hatalmas adókat vetettek ki a sváb gazdákra, majd kivonulásukkor az emberek megtakarított pénzét is kipréselték, elvitték és „még a vasúti síneket is ellopták". A bevonuló díszes menet között ott volt Gheorghe Vasiliu C.F.R.-felügyelő is (közli Vali Corduneanu: „Jimbolia – prima staţiune de drum de fier a României înspre Iugoslavia"). Így vált tehát a Pfaff Ferenc által tervezett, MÁV által épített zsombolyai állomás Románia nyugati határállomásává, Jugoszlávia felé.



381. kép

A bánáti vasútvonalak a Kogutowitz-féle vasúti térképen, melyre berajzolták az új országhatárokat (1920)

Vasuti közlemények.

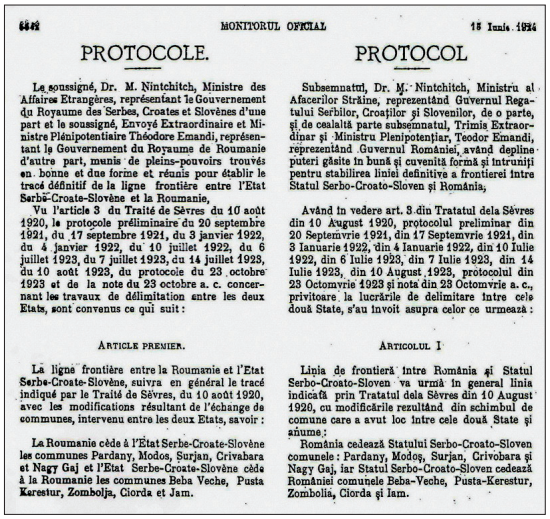
A Romániával való közvetlen vasuti személyforgalom helyreállitására vonatkozólag tanácskozások folynak a közép-európai forgalmi bizottság vezetése alatt a román és magyar kormány képviselői közt. A tárgyalások a következő vasuti összeköttetésekre vonatkoznak: 1. Budapestről Nagyváradon és Kolozsvárcn át egy közvetlen háló, valamint I. és II. oszt. személykocsi Bukarestig és vissza mindennap. 2. Budapest—Szeged—Temesvár—Orsova—Bukarest közt és vissza naponként két I. és II. oszt. személykocsi. 3. Budapestről Aradon—Brassón át Bukarestig és vissza két I. és II. oszt. személykocsi. 4. A párisi, illetve osterdei expressz- és luxus vonatok folytatásaként egy közvetlenül közlekedő különleges gyorsvonatpár Wien—Budapest—Arad—Brassó—Bukarest közt és forditott irányban. Az utlevél- és határvizsgálat a Bécs—Budapest—Bukarest között közlekedő gyorsvonatnál magán a vonaton történik, míg a másik három vonatnál a magyar és román határállomásokon, névszerint Biharkeresztesen, Kétegyházán és Szegeden.

Az utazás megkönnyitéséről, továbbá a vámvizsgálat és az utlevélügy egységes kezeléséről fontos tárgyalások folynak most Párisban. Az érintkezelet a nagy forgalom rendezése. Minthogy az utazók egyik országból a másikba közvetlen jegyek hiányában, továbbá az utlevelek kiadása és a vámvizsgálat mindenféle akadályba ütközik, az értekezlet ezen nehézségeken óhajt segiteni.

Megrongált vagonok kijavitása Jugoszlávia részére. A megszállt területen Jugoszlávia tulajdonába került számos megrongált vasuti kocsi javitása foglalkoztatja most a Máv. gépgyárát és egyes magánvállalatokat, mint pl. a Ganz- és Schlick-Nicholson-féle gyárat. Ezen negyvenszabásu javitási munkálatokhoz szükséges vas- és fanyagot a szerbek fogják szállitani a velük kötött szerződés értelmében. Még nagyobb munkaegrendelés várható a románok részéről, akikkel most tárgyalások folynak a birtokukban levő megrongált vagonok javitása tárgyában.

382. kép

Tárgyalások Magyarország és Románia között a vasúti forgalom újraindításáról (Közlekedési és Vasúti Közlöny, 1920. 10. 31.)



MONITORUL OFICIAL 15 Iunie 1924

PROTOCOLE.

Le soussigné, Dr. M. Nintchitch, Ministre des Affaires Etrangères, représentant le Gouvernement du Royaume des Serbes, Croates et Slovènes d'une part et le soussigné, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire Théodore Emandi, représentant le Gouvernement du Royaume de Roumanie d'autre part, munis de pleins-pouvoirs trouvés en bonne et due forme et réunis pour établir le tracé définitif de la ligne frontière entre l'Etat Serbe-Croate-Slovène et la Roumanie,

Vu l'article 3 du Traité de Sèvres du 10 août 1920, le protocole préliminaire du 20 septembre 1921, du 17 septembre 1924, du 3 janvier 1922, du 4 janvier 1922, du 10 juillet 1922, du 6 juillet 1923, du 7 juillet 1923, du 14 juillet 1923, du 10 août 1923, du protocole du 23 octobre 1923 et de la note du 23 octobre a. c. concernant les travaux de délimitation entre les deux Etats, sont convenus ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

La ligne frontière entre la Roumanie et l'Etat Serbe-Croate-Slovène, suivra en général le tracé indiqué par le Traité de Sèvres, du 10 août 1920, avec les modifications résultant de l'échange de communes, intervenu entre les deux Etats, savoir :

La Roumanie cède à l'Etat Serbe-Croate-Slovène les communes Pardany, Modoș, Șurjan, Crivabara et Nagy Gaj et l'Etat Serbe-Croate-Slovène cède à la Roumanie les communes Beba Veche, Pusta Kerestur, Zombolja, Ciorda et Jam.

PROTOCOL

Subsemnatul, Dr. M. Nintchitch, Ministru al Afacerilor Străine, reprezentând Guvernul Regatului Sârbilor, Croaților și Slovenilor, de o parte, și de cealaltă parte subsemnatul, Trimis Extraordinar și Ministru Plenipotențiar, Teodor Emandi, reprezentând Guvernul României, având depline puteri găsite în bună și cuvenită formă și întrunite pentru stabilirea liniei definitive a frontierei între Statul Sârbo-Croato-Sloven și România,

Având în vedere art. 3 din Tratatul dela Sèvres din 10 August 1920, protocolul preliminar din 20 Septemvrie 1921, din 17 Septemvrie 1924, din 3 Ianuarie 1922, din 4 Ianuarie 1922, din 10 Iulie 1922, din 6 Iulie 1923, din 7 Iulie 1923, din 14 Iulie 1923, din 10 August 1923, protocolul din 23 Octomvrie 1923 și nota din 23 Octomvrie a. c., privitoare la lucrările de delimitare între cele două State, s'au învoit asupra celor ce urmează :

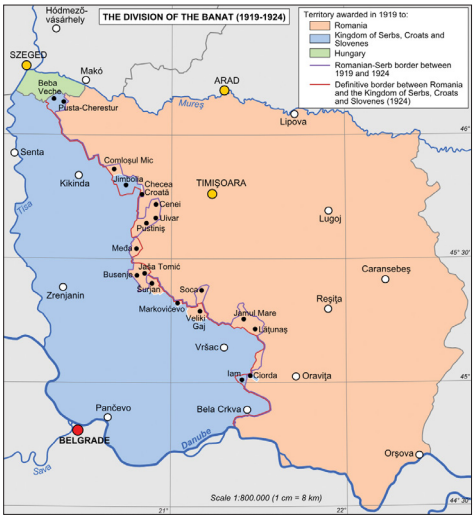
ARTICOLUL I

Linia de frontieră între România și Statul Sârbo-Croato-Sloven va urmă în general linia indicată prin Tratatul dela Sèvres din 10 August 1920, cu modificările rezultând din schimbul de comune care a avut loc între cele două State și anume :

România cedează Statului Sârbo-Croato-Sloven comunele : Pardany, Modoș, Șurjan, Crivobara și Nagy Gaj, iar Statul Sârbo-Croato-Sloven cedează României comunele Beba-Veche, Pusta-Kerestur, Zombolia, Ciorda și Iam.

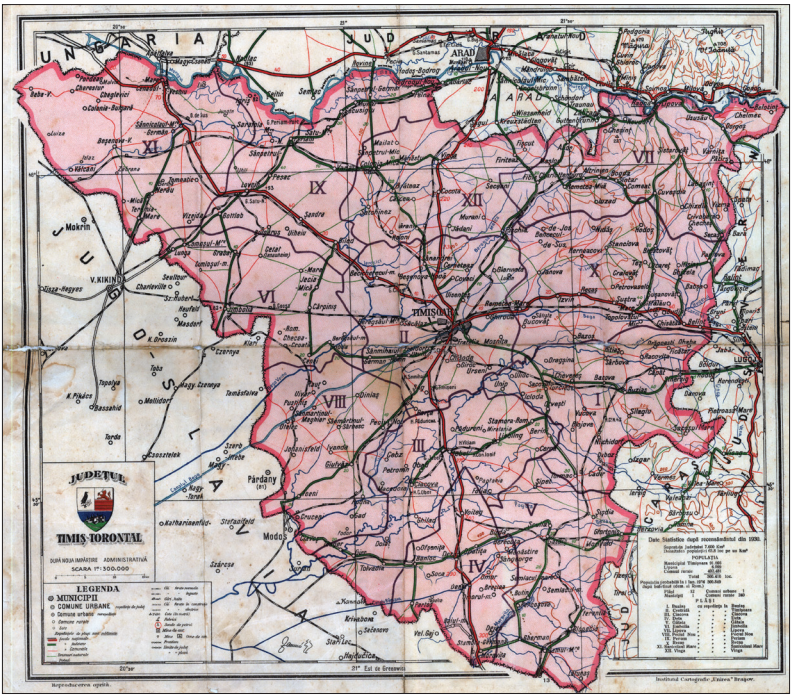
383. kép

A határkiigazítások protokollja Románia és az SHS között Románia Hivatalos Közlönyében



384. kép

A határkiigazítások vázlata



385. kép

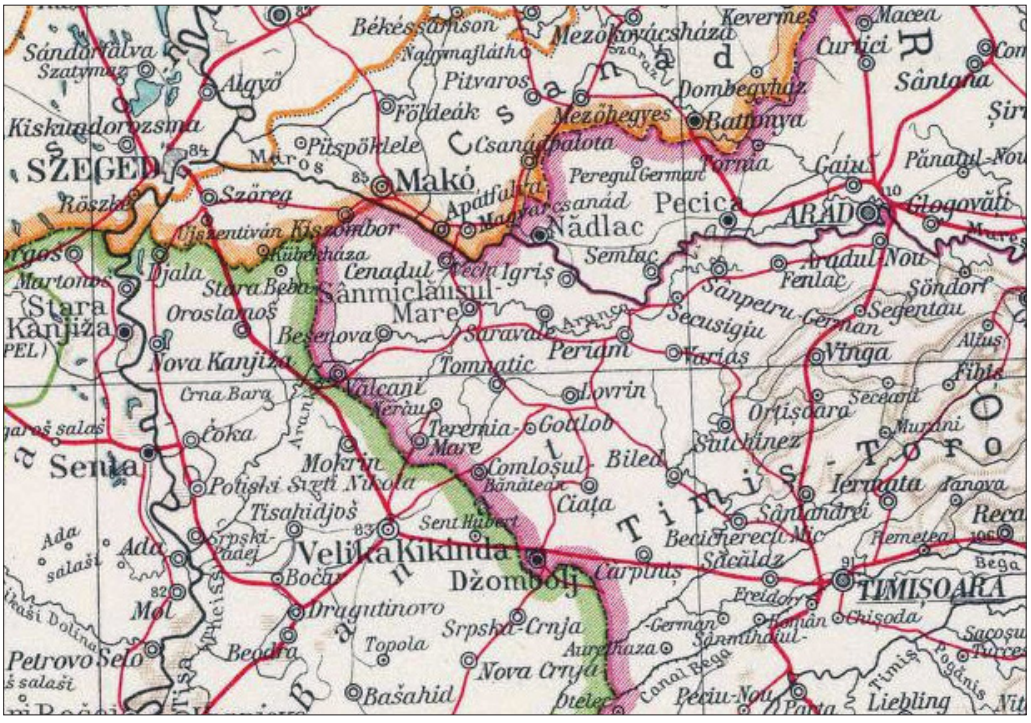
A Temes és Torontál vármegyének Romániához csatolt részeiből alkotott Temes–Torontál megye térképe 1930-ból. Jól kivehető a Szeged–Temesvár vasút Mokrin–Temesvár közötti szakasza

Az 1920-as években (Trianon után 1925-ben indult újra a forgalom) Szegedről három vonat indult a Bánság felé: egy gyorsvonat (száma 701, illetve 702) Budapestről az immár romániai Temesvárra, egy személy- és egy vegyesvonat a már Szerbiához tartozó Nagykikindáig. Nagykikindáról csatlakozási lehetőség volt Temesvár irányába. Tíz év múlva a Budapest–Temesvár járatot megszüntették, a nagykikindai vonatok pedig nem Szegedről, hanem Szőregről indultak. Temesvár és Nagykikinda között például az 1934-es menetrend szerint négy vonatpár közlekedett.

A Szeged–Temesvár vasútvonalnak Kikindától a trianoni Magyarország felé haladó részét lassan elsorvasztották. A forgalmat Nagykikindáról Magyarország irányába 1945-ben szüntették meg.

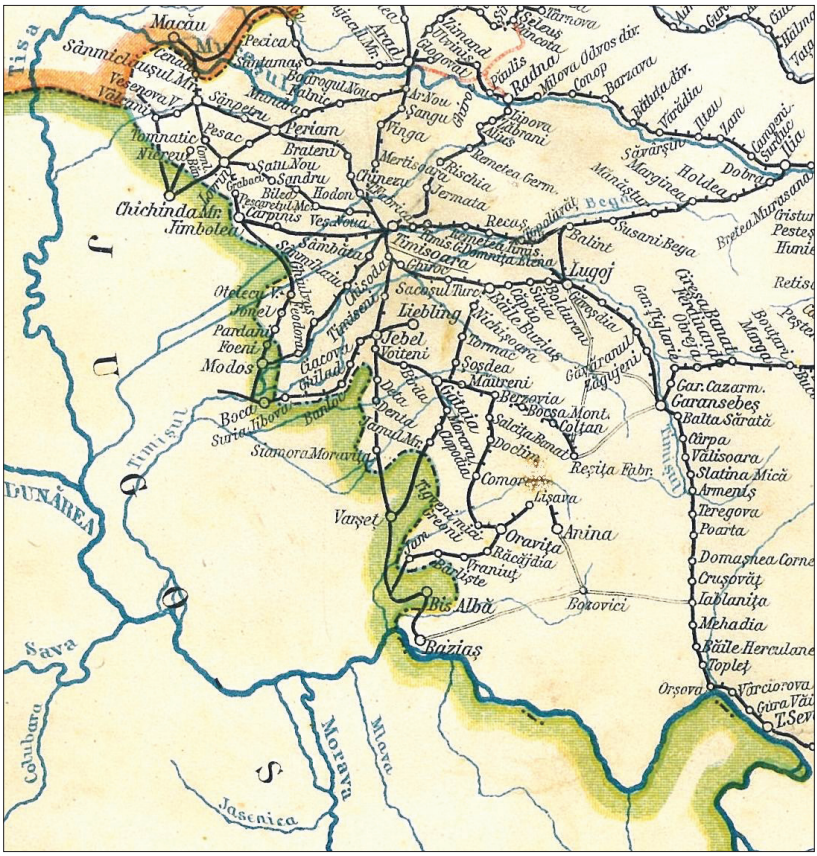
Az 1960-as évekig Nagykikinda és Oroszlámos (végállomás) között járt még vonat. Aztán a síneket is felszedték, az értékesíthető épületeket eladták vagy elbontották.

A második világháború után felszedték a Magyarországon maradt rövid pályarészt Újszentivántól a határig. Még áll, régi idők tanújaként, őrzőjeként az utolsó békebeli őrház, a 320-as (az őrházaknál



386. kép

A Szeged–Temesvár vasútvonal egy 1929-es jugoszláv vasúti térképen. Érdekes megfigyelni a helységneveket



387. kép

A roman–jugoszláv határ is több vasútvonalat szelt át. Románia vasúti térképe 1926-ból. A Szeged–Temesvár vasutnak cask a Zsombolya–Temesvár közötti része szerepel a térképen

megmaradt a régi, Marcheggtől induló számozás), az egyetlen, mely Magyarországon megmaradt.

Ma Nagykikinda és Oroszlámos között is csak a pályát benőtt, elborított gaz utal arra, hogy itt valamikor egy vasútvonal haladt. A zakatoló vonatokra már alig emlékszik valaki.

Aki a Googlemaps segítségével keres rá a hajdanvolt vasútvonalra, a megművelt szántóföldek között egy zöldellő sávot lát. Vajon mi lehetett ott? – kérdezi talán egy, a Földünket tanulmányozó, messzi bolygólakó.

A Nagykikindáról kiinduló nyerői vasútvonalat is átszelte a jugoszláv–román határ. Ezért Románia kiiktatta e pályarészt. Nagykomlós és Nagyteremia közötti új pálya építésével kötötte össze Nagyteremiát és a nyerői végállomást az eredeti Nagykikinda–Lovrin vonal Romániának ítélt szakaszával.

A Zsombolya–Párdány vasútvonal is hol a határ egyik, hol másik oldalán haladt.

Románia ezért Gyertyámos állomástól szintén új pályaésszel kötötte össze a hozzákerült vasútvonalat, melynek Párdány végállomása a csereberéléssel Szerbiának jutott. A csonkán végződő vasútvonal a határ előtt, Józsefszállásnál állt meg.

Nagykikinda határállomás Szerbiában, a Bukarestet Temesváron keresztül Belgráddal összekötő fővonalon fekszik, nem messze Zsombolya román határállomástól. Felvételi épületét szépen felújították.

A román határállomássá vált Zsombolya a két világháború alatt és később is számos érdekes esemény tanújává vált.

Történetek a zsombolyai határállomáson

„Múlt heti számunkban láthatták, hogyan vált Zsombolya rövid idő alatt magyarországi helyiségből először szerb-horvát-szlovén (jugoszláv), majd romániai településsé, hogyan lett a Pfaff Ferenc által tervezett állomásépület határállomás. Nem is akármilyen határállomás szerepét töltötte be, mert ez lett az SZHSZ Királyság (a későbbi Jugoszlávia) és Románia legfontosabb vasúti összeköttetési pontja. Erre vezették a híres Orient-expressz utódvonatát a »Simplon«-t is, melynek vonalát Németország, Ausztria és Magyarország kikerülésével csak az antant-országok területén futtatták. A határállomás »diplomáciai« rangot is kapott, mert itt búcsúztatták vagy fogadták a kor fontos államfőit, politikusait, katonai küldötteit. Sok mindenről tudna mesélni a Magyar Államvasutak által épített épület, melynek homlokzatáról leverték a Zsombolya feliratot, hogy Džombolj majd Jimbolia-val váltsák fel. Az állomás néma és tűri, hogy falára a »Temesvár–Zsombolya vasútvonal« megnyitásának évfordulójára emlékeztető feliratot biggyesszenek, holott ő a »Szeged–Temesvár« vonalnak volt egyik állomása, »Temesvár–Zsombolya vasútvonal« nem létezett."

Tehát 1924-ben a helyi gondok, örömök, történések szemtanúja egyszerre magas rangú fogadások színhelye lett. Ezek közül mutatok be néhányat Vali Corduneanu közléseinek nyomán.

Már 1924-ben királyi fogadtatásban, nagy ünneplésben részesítették I. Ferdinand román királyt és feleségét, Maria királynét, ki nagyon is hatékonyan tevékenykedett, forgolódott a határt húzogatók körül. A királyi pár európai körútra indult. 1924. április 7-én a temesvári nagyállomáson fogadta őket díszes küldöttség, majd a virágdíszbe öltöztetett zsombolyai állomáson intettek búcsút. A királyi párt többek között I. G. Duca külügyminiszter is elkísérte. A király I. G. Duca külügyminiszter kíséretében május 20-án tért vissza. A Nădejdea május 22-i száma szerint déli két órakor indult Temesvárról Zsombolyára az a különvonat, mely a fogadóbizottságot szállította. Ebben a következő hivatalosságok, hatalmasságok vettek részt: Mărdărescu tábornok, hadügyminiszter, Vinescu, az állambiztonsági rendőrség, a Siguranţa vezérigazgatója, Pretorian, a C.F.R. igazgatója, St. Bunge-

ţianu, a Siguranţa főinspektora, Erdöss C.F.R.-vonalfőnök és Vanerky mérnök. A délután négy órakor indított különvonaton dr. I. Coste, Temes–Torontál megye prefektusa, Strâmbulescu tábornok a 7. hadtest képviseletében és a sajtó képviselői utaztak Zsombolyára. A vasútvonal mentén minden épületet fellobogóztak, és őrszemeket állítottak. Az állomás peronján ezrek várakoztak: diákok, a helyi tanács, az élén dr. Ardeleanu főszolgabíróval és Albu jegyzővel. Az 5. vadászezred díszszázadát Pârvulescu vezényelte. A helyiek elmondták a prefektusnak, hogy a király elutazásakor az állomás még jugoszláv területen volt, visszatérésekor pedig már román földön húzódik, Románia első vasúti állomása Jugoszlávia irányába. A vasutasok külön kiemelték, hogy a jugoszlávok épphogy kiürítették a pályaudvart. Dr. Rosa, a helyi rendőrfőnök árgus szemekkel figyelte, hogy minden rendbontás nélkül történjék. Végre, hat óra öt perckor, a királyi himnusz hangjai mellett, a kivezényelt tömeg lelkes éljenzése („Să trăiască“) közepette a zsombolyai állomásra befutott a királyi vonat. Szürke színű polgári öltözékben, fején zöld színű puhakalapban Őfelsége mosolyogva szállt le a vagonból. Köszöntötte az őt üdvözölni jötteket. A megye prefektusa néhány szóra kérte, majd a király ellépdelt a díszszázad sorfala előtt. Ezután bemutatkoztak a városka elöljárói. A királynak mindenkihez volt néhány szava. A zsombolyaiak beszámoltak arról, hogy a szerbeknek 28 millió dinár sarcot kellett fizetniük. Bosz Eduárd iskolaigazgatótól a koronás fő megkérdezte, hogy a diákok elkezdték-e már a román nyelv tanulását? „A lelkes fogadtatást, melyben az ország Uralkodóját részesítették, nem lehet leírni” – jegyezte meg a Nădejdea riportere. A királyi vonat 19 óra 18 perckor futott be a Bánság fővárosába, hol „a király fogadására kivonultak a polgári és katonai hatóságok, a klérus, a diplomatatestület, az összes iskola és szép számú közönség, mely egy majdnem 1 km hosszú sorfalat alkotott”.

1940. szeptember 6-án II. Károly román királyt lemondatták, és Ion Antonescu tábornok 15-én kikiáltotta a nemzeti-legionárius államot. A Dacia című újság szept. 9-i száma említi, hogy délután négy órakor megállás nélkül átrobogott Temesváron a két mozdonyból és nyolc vagonból álló királyi vonat, mellyel II. Károly Svájcba távozott szeretőjével, Lupescunéval és Ernest Urdăreanuval. A vonatot 300 legionárius várta, akik hasztalan akarták megakadályozni a lemondott királyt, hogy vagyonának egy részét kivigye az országból. A királyi vonatot és a lemondott királyt állítólag egy váltóőr mentette meg a legionáriusok karjaiból.

A kormány táviratban hívta vissza az országba az immár 10 éve száműzetésben élő Elena anyakirálynét, I. Mihály király anyját. A Dacia tudósítja olvasóit, hogy az anyakirályné 1940. szeptember 14-én fog a zsombolyai határállomásra érkezni, ahol várni fogja fia és a román állam vezetője, a minisztertanács elnöke, Ion Antonescu tábornok. Az újság közölte a fogadtatás részleteit és a ceremónián

résztvevők kötelező öltözékét is: a polgárok öltönyt, magas vagy keménykalapot kell, hogy viseljenek, a katonáknak kaki színű mindennapi egyenruhában, egyetlen (a legmagasabb) kitüntetéssel kellett megjelenniük.

Az anyakirályné fogadtatására „Zsombolya szép határállomást jó ízléssel díszítették ki… Bőven használtak zöld növényeket, virágokat, lobogókat és girlandokat. Fönt, az épület homlokzatán piros, sárga és kék virágokból kirakták a »Bine aţi venit« (Isten hozta) feliratot. Az állomás zászlórúdjára felhúzták az ország címerével díszített, hatalmas trikolórt. Tíz óra tájt kezdtek felállni a vendégek fogadására felkészített alakulatok: a 93. gyalogosezred díszzászlóalja és katonazenekara Popa százados vezényletével, a legionárius fiatalság zöld ingekben, virággal mellükön, A Temesvári Egyetemisták Legionárius Központjának zászlajával, Tănase úr vezényletével. Megérkezik Stoicănescu professzor úr, és elfoglalja helyét a legionárius vezérkar élén. Aztán helyet foglal a német Nemzeti Munkafront (NAF) fekete egyenruhába és csizmába öltözött küldöttsége. Arrébb az iskolák román nemzeti ruhába öltözött diákjai és a fehér inges és harisnyás német fiatalság képviselői sorakoznak fel." A királyt hozó vonat fél tízkor érkezett meg az állomásra, tizenegykor a peron elé tolatott. A király kíséretében voltak dr. Al. Marta bánáti királyi megbízott és Anton Mocsony. „Őfelsége a Király leszáll. Sápadtnak és kissé erőtlennek tűnik. Az őrezred hosszú nadrágos kaki egyenruháját és a hadosztályparancsnoki rangot viseli. Mellén az Érdemrend fehér zománcból készült, tüskekoszorús lovagkeresztje. Őfelségét a prefektus, Virgil Popovici ezredes, Gh. Leventi, Petre Georgescu, I. Teodorescu, tábornokok, papok, élükön Andrei Magieru aradi püspök, valamint a nagykomlósi Ştefan Cioroianu és a helyi hivatalosságok fogadják. Dr. Cioroianu egy Mihály arkangyalt ábrázoló, fára festett, régi ikont ajándékoz a királynak. 11,05 órakor megérkezik a Simplon, és az az ideig fukarkodó nap kisüt. Elena királyné leszáll. Nyúlánk alakját kék színű, szolid vászonruha fedi. Fején egyszerű, egy kissé előrehajló, fátyollal ellátott conotier-szalmakalapot visel. Őfelsége fülbevalóit két nagy méretű igazgyöngy díszíti, egy szintén igazgyöngyökből készített «tour de cou» nyaklánc, egy diszkrét gyémántbross Őfelségének ékszerei, aki mellén egy kis kaméliacsokrot visel. Őfelsége I. Mihály király megöleli fenséges édesanyját. Megcsókolja, és az édesanyját újra megtaláló fiú szeretetével üdvözli. A körülöttük állók szemei könnyekben. Az asszonyok sírnak a meghatottságtól. A pillanat patetikus." A tudósításból megtudjuk még, hogy a királyné a megye küldöttségétől száz piros rózsaszálat, az aradi román nők részéről egy tubarózsacsokrot, a német úri hölgyek részéről pedig a jelképes, színes szalagokkal díszített templombúcsú csokrát (Kirchweihstrauß) kapta. 11,25-kor a királyi himnusz akkordjaira Zsombolya állomásról kigördült a vonat Temesvár felé, ahová 12,05 órakor érkezett. A feldíszített temesvári állomáson húsz percet állt a vo-

nat. A felséges vendégek fogadták a város elöljáróságának hódolatát.

Sokat látott még a Pfaff Ferenc által tervezett állomás: fogadták itt a kevély Berthelot tábornokot 1924-ben, Olaszország nagykövetét, és más politikusokat. Az állomást megörökítette Martha Bibescu (1887–1973) román–francia írónő „Fata din Jimbolia" című írásában.

Elmentek a hatalmasságok, és maradtak a dolgos, mindennapi tevékenységüket végző emberek. Az állomás utazóközönsége nagyjából nem változott. Az utasok továbbra is svábul, magyarul (még ha néha tompított hangon is), románul, ritkábban szerbül osztották meg egymással gondjaikat, bajaikat.

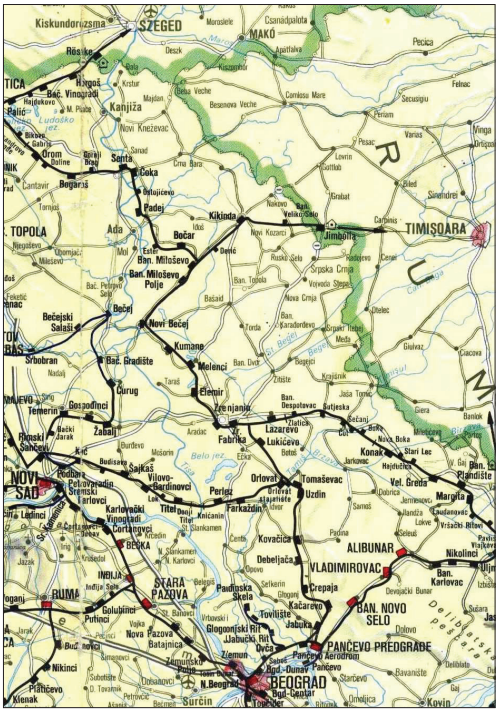
Az impériumváltást követően a magyar vasutasokat számos atrocitás érte. Ezekről a *Bánát első vasútja* (Jancsó, 2021) című könyvemben írtam részletesebben.

A MÁSODIK VILÁGÉGÉSTŐL NAPJAINKIG

A második világháborúban nagyon érdekes helyzet alakult ki a Bánság szerbiai részén. Jugoszlávia széthullásával a „Szerb-Bánát" nem került vissza az anyaországhoz, német katonai igazgatás alá került. A területén lévő vasutakat a német katonai vasúti hatóság kezelte, de sokszor vette igénybe a MÁV szolgálatait. A Temesvár–Zsombolya vasúti szakasz is nagyarányú katonai forgalmat bonyolított le, természetesen a C.F.R. kezelésében.

A háború befejezése után a Temesvár–Zsombolya szakaszon felújítási munkákat végeztek. 1955-ben kicserélték a MÁV által 1912-ben lerakott 34,5 kilogrammos síneket 42,8 kg-osokra. Ezeket 1967-ben 49 kilogrammos síntípussal váltották fel.

Az ipari és főleg a nagy szocialista mezőgazdasági termelőegységek céljára újabb iparvágányokat fektettek le: Zsombolya állomáshoz csatlakozott a PECOTIMIS kőolaj-értékesítő vállalat 194 méteres, a SOCERAM I. 180 méteres (1944-ben), a SOCERAM II. 571 méteres (1950-ben), a SOCERAM III. 1387 méteres (1950-ben) és a METACOM vállalat 467 méteres (1968-ban) iparvágánya. A gyertyámosi állomáshoz csatlakozott az AGROMEX vállalat 448 méteres, a ROMCEREAL 1511 méteres (1970-ben), a SOCERAM 3272 méteres (1950-ben) iparvágánya. Berekszó állomáshoz a COMTIM épített 1969-ben egy 2800 méteres iparvágányt (Radu Bellu adatai).


SZEGED
MAKÓ
TIMIŞOARA
BEOGRAD
NOVI SAD
ALIBUNAR
VLADIMIROVAC
PANČEVO PREDGRAĐE
RUMA
INĐIJA
STARA PAZOVA
TOPOLA
Kikinda
Zrenjanin
Pančevo
Sombor
Subotica
Sremska Mitrovica
Šabac
Smederevo
Požarevac
Kragujevac
Kraljevo
Niš
Kruševac
Novi Pazar
Užice
Valjevo
Loznica
Bijeljina
Tuzla
Zvornik
Sarajevo
Mostar
Banja Luka
Bihać
Karlovac
Zagreb
Osijek
Vinkovci
Slavonski Brod
Đakovo
Vukovar
Sisak
Virovitica
Pécs
Baja
Szeged
Kiskundorozsma
Mako
Arad
Timişoara
Jimbolia
Sânnicolau Mare
Lovrin
Variaş
Pesac
Vinga
Dudeştii Vechi
Carani
Sânandrei
Giarmata
Periam
Secusigiu
Felnac
Cruceni
Cebza
Ciacova
Banloc
Deta
Belo Blato
Kovačica
Debeljača
Crepaja
Kačarevo
Jabuka
Pančevo Aerodrom
Bavanište
Starčevo
Kovin
Dunav
Sava
Tamiš
Begej
Zlatica
Bela Crkva
Vršački Ritovi
Vršac
Nikolinci
Ban. Karlovac
Ban. Novo Selo
Dolovo
Pavlis
Vinčani
Ujm
Jas
Delibatski pesčara
Delibata
Kaluđerovo
Ban. Stanište
Ban. Despotovac
Ban. Karadorđevo
Ban. Dvor
Ban. Toplica
Ban. Monoštor
Ban. Miloševo Polje
Ban. Gradište
Ban. Jaša Tomić
Ban. Brestovac
Ban. Stanište
Ban. Međa
Ban. Sveti Ivan
Ban. Sveti Đorđe
Ban. Kumane
Ban. Veliko Selo
Ban. Srpska Crnja
Ban. Novi Kozarci
Ban. Tomaševac
Ban. Perlez
Ban. Farkažin
Ban. Uzdin
Ban. Orlovat
Ban. Lukićevo
Ban. Fabrika
Ban. Lazarevo
Ban. Konak
Ban. Stari Lec
Ban. Međa
Ban. Sveti Đorđe
Ban. Stanište
Ban. Brestovac
Ban. Despotovac
Ban. Karadorđevo
Ban. Dvor
Ban. Toplica
Ban. Monoštor
Ban. Miloševo Polje
Ban. Gradište
Ban. Jaša Tomić
Ban. Međa

REGIO CALATORI

MERSUL TRENURILOR DE CĂLĂTORI
TIMIȘOARA NORD - JIMBOLIA ȘI RETUR
VALABIL DIN 1 APRILIE 2023

STAȚIA	R 11271		R 11273		R 11275		R 11277		R 11279		R 11281	
	SOSIRE	PLECARE	SOSIRE	PLECARE	SOSIRE	PLECARE	SOSIRE	PLECARE	SOSIRE	PLECARE	SOSIRE	PLECARE
TIMIȘOARA NORD		06:44		07:27		14:12		16:35		19:50		23:15
SĂCĂLAZ Hm.	06:57	06:58	07:40	07:41	14:24	14:25	16:48	16:49	20:03	20:04	23:28	23:29
BEREGSĂU hcv.	07:13	07:14	-	-	14:40	14:41	17:04	17:05	20:19	20:20	23:44	23:45
CĂRPINIȘ	07:24	07:25	08:06	08:07	14:51	14:52	17:15	17:16	20:30	20:31	23:55	23:56
CHECEA SAT	07:29	07:30	08:11	08:12	14:56	14:57	17:20	17:21	20:35	20:36	00:00	00:01
CLARII VII h.	07:34	07:35	08:16	08:17	15:01	15:02	17:25	17:26	20:40	20:41	00:05	00:06
JIMBOLIA	07:42		08:24		15:09		17:33		20:48		00:13	

STAȚIA	R 11270		R 11272		R 11274		R 11276		R 11278		R 11280	
	SOSIRE	PLECARE	SOSIRE	PLECARE	SOSIRE	PLECARE	SOSIRE	PLECARE	SOSIRE	PLECARE	SOSIRE	PLECARE
JIMBOLIA		04:45		05:42		09:35		13:02		15:17		17:51
CLARII VII h.	04:51	04:52	05:48	05:49	09:41	09:42	13:08	13:09	15:23	15:24	17:57	17:58
CHECEA SAT	04:56	04:57	05:53	05:54	09:46	09:47	13:13	13:14	15:28	15:29	18:02	18:03
CĂRPINIȘ	05:02	05:03	05:59	06:00	09:52	09:53	13:19	13:20	15:34	15:35	18:08	18:09
BEREGSĂU hcv.	05:12	05:13	06:09	06:10	10:02	10:03	13:29	13:30	15:44	15:45	18:18	18:19
SĂCĂLAZ Hm.	05:28	05:29	06:25	06:26	10:18	10:19	13:45	13:46	16:00	16:01	18:34	18:35
TIMIȘOARA NORD	05:43		06:40		10:33		14:00		16:15		18:49	

389. kép

Menetrend Temesvár és Zsombolya között 2023. április 1-től. A vonalon csak a Regio Călători magánvasút közlekedtet vonatokat


REGIO CALATORI

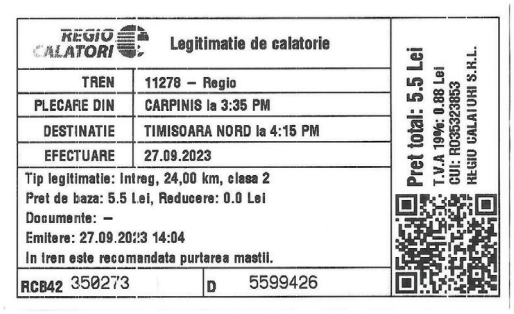
Legitimatie de calatorie

TREN	11275 – Regio
PLECARE DIN	TIMISOARA NORD la 2:12 PM
DESTINATIE	CARPINIS la 2:51 PM
EFECTUARE	27.09.2023

Tip legitimatie: Intreg, 24,00 km, clasa 2
Pret de baza: 5.5 Lei, Reducere: 0.0 Lei
Documente: –
Emitere: 27.09.2023 14:04
In tren este recomandata purtarea mastii.

RCB42 350272 D 5599425

Pret total: 5.5 Lei
T.V.A 19%: 0.88 Lei
CUI: RO35323853
REGIO CALATORI S.R.L.


REGIO CALATORI

Legitimatie de calatorie

TREN	11278 – Regio
PLECARE DIN	CARPINIS la 3:35 PM
DESTINATIE	TIMISOARA NORD la 4:15 PM
EFECTUARE	27.09.2023

Tip legitimatie: Intreg, 24,00 km, clasa 2
Pret de baza: 5.5 Lei, Reducere: 0.0 Lei
Documente: –
Emitere: 27.09.2023 14:04
In tren este recomandata purtarea mastii.

RCB42 350273 D 5599426

Pret total: 5.5 Lei
T.V.A 19%: 0.88 Lei
CUI: RO35323853
REGIO CALATORI S.R.L.

390. kép

A Regio Călători jegye Temesvártól Gyertyámosig és vissza

1. melléklet

Magyar földrajzi nevek idegen megfelelői

Magyar név	Román név	Megjegyzések
Al-Duna	Clisura Dunării	
Ausztria	Austria	
Ausztria–Magyarország	Austro-Ungaria	
Balkán	Balcanii	
Balkán félsziget	Peninsula Balcanică	
Bánát	Banat	
Bánság	Banat	
Báziás	Baziaș	
Bécs	Viena	
Bega	Bega	A Bega/Béga névről lásd a szerző könyvének (A Bega...) erre vonatkozó fejezetét
Belgrád	Belgrad	
Berekszó	Beregsău	
Budapest	Budapesta	
Bukarest	București	
Debrecen	Debrețin	
Délmagyarország	Ungaria de Sud	A XIX. században és a XX. sz. elején a történelmietlen Bánát szinonimájaként ezt az elnevezést használták
Duna	Dunărea	
Egyházaskér, Verbica		Szerbül Verbica, ma SRB
Erzsébetemlék	Elisabeta	

Magyar név	Román név	Megjegyzések
Fekete-tenger	Marea Neagră	
Gyertyámos	Cărpiniş	Eleinte Ghertiamoş
Hatzfeld, lásd Zsombolya	Jimbolia	
Isztambul	Istambul	
Jaszenova	Iasenova	Karasjeszenő (ref), ma Jasenovo, SRB
Kécse lásd Nagykőcse	Checea Mare	
Kláry, lásd Klárysződlők	Clari	
Klárysződlők	Clari Vii	
Krassó-Szörény	Caraş-Severin	
Lovrin	Lovrin	
Magyarország	Ungaria	
Módos	Modoş	Ma Modoš, 1924, Jaša Tomić, SRB
Mokrin	Mocrin	Ma Mokrin, SRB
Moldova	Moldova	Al-dunai település
Moldva	Moldova	Országrész, régen fejedelemség
Morva	Morava	Határfolyó, németül March. A volt oszták–magyar határon. A jobb parton épült Marchegg határvárostól indult a (Bécs)–Marchegg–Pest–Szeged–Temesvár–Báziás vasúti fővonal szelvényezése
Nagykikinda	Chichinda Mare	Ma Velika Kikinda, SRB
Nagyszombat	Sâmbăta Mare, Tirnavia	
Nándorfehérvár	Belgrad	Belgrád régi magyar neve
Óbéba	Beba Veche	
Oravica, Oravicabánya	Oraviţa	
Oroszlámos	Oroslamoş	Szerbül régen Oroslamoš, ma Banatsko Aranđelovo, ma SRB
Párdány	Pardani	Szerbül Pardanj, majd Međa, ma SRB
Párizs	Paris	

Magyar név	Román név	Megjegyzések
Perjámos	Periam	
Pest	Pesta	
Pest-Buda	Pesta-Buda	
Pozsony	Bratislava	Régi román neve Pojon
Prága	Praga	
Pusztakeresztúr	Cherestur	
Rábé	Rabe	Szerbül Rabe, ma SRB
Resica, Resicabánya	Reşiţa	
Románia	România	
Ruszcsuk, lásd Rusze	Ruse	BG
Rusze	Ruse	BG
SHS, lásd Szerb–Horvát–Szlovén királyság	vezi Regatul sârbo-croato-sloven	
Szakálháza	Săcălaz	
Szeged	Szeged	Változat: Seghedin
Szenthubert	Sf. Hubert	Szerbül Sveti Hubert, majd Banatsko Veliko Selo, ma SRB
Szerb–Horvát–Szlovén királyság (SHS)	Regatul Sârbo-Croato-Sloven	
Szerbia	Serbia	
Sztambul, Isztambul	Stambul, Istambul	
Temesköz	Temişana	A Bánát szinonimája
Temesvár	Timişoara	
Valkány	Valcani	Szerbül Valkanj. A település Ro-ban, az állomás SRB
Verbica, lásd Egyházaskér		
Vercsorova	Vârciorova	
Versec	Vârşeţ	Szerbül Vršac, ma SRB
Zsombolya	Jimbolia	

2. melléklet

Az 1855. évi január hó 1-én kelt vaspályaengedélyezési okmány az északi és délkeleti vonal tárgyában

1. czikk.

A csász. kir. osztrák állam-kormány ezen okmánynál fogva a bécsi Sina S. G. nagykereskedőczég főnöke, báró Sina György, az Arnstein & Eskeles nagykereskedőczég főnöke, báró Eskeles Dániel; a párisi Société généralé de credit mobilier igazgató tanácsának elnöke, Pereire Izsák; és a párisi Société généralé de credit mobilier igazgató tanácsosa s földbirtokos, herczeg Galliera Rafáel uraknak, maguk és kimutatott felhatalmazóik számára, *1858-ik évi január 1-től számítandó kilenczven évre* ád engedélyt a következő vasutakra, úgy mint: (Lásd az 1866. deczember 1-sőén kelt egyezmény 1-ső czikkét, XI. okmány).

1-ször a Bodenbachtól Brünnig és Olmüczig vezető, üzletben lévő északi államvaspályára;

2-szor a Marcheggtől Szolnokra és Szegedre vezető, üzletben lévő délkeleti államvaspályára;

3-szor az épülő félben lévő Szeged-Temesvári államvaspályára;

4-szer egy Temesvárról a Duna felé építendő vaspályára, mely az államkormány helybenhagyásával még meghatározandó pontnál az Oraviczán át vezető Lissava-Báziási vasúthoz fog csatlakozni.

5-ször végre a Lissaváról, Oraviczán át Báziásra vezető vasútnak mozdony erőre épített egész szakaszára.

2. czikk.

Ezen engedély magában foglalja, az 1 czikk 1. 2. és 5. pontjaiban megnevezett vasutakra nézve, a telkeket, föld és műmunkálatokat, az egész al és felépítményt, valamint az összes ingatlan és ingó tartozékot, mint: pályaudvarokat, fel és lerakodó helyeket, az elindulási s megállapodási helyekeni épületeket, őr és felügyelő házakat, azok minden felszerelvényeivel együtt, álló és mozgó gépeket, mozdonyokat, az összes kocsikat és műszereket, vala-mennyi égő vagy más anyagszer készleteket, és pedig mindezen tárgyakat, minden levonás nélkül, abban a mennyiségben és állapotban, melyben azok az üzletnek, a társaság általi átvételekor találtatnak (Lásd az 1864-ik évi egyezmény 2 czikkét, X okmány).

3. czikk.

A szeged-temesvári pályavonalat az állam saját költségén fogja kiépíttetni, és vágányokkal, sorompókkal, állomási épületekkel, vizmedenczékkel, műhelyekkel sat. ellátva, az engedélyeseknek által adatni.

Mind ezek a kormány által jelenleg jóváhagyott tervek szerint végképen és oly módon elkészítendők, hogy az engedélyeseknek csak a mozdonyok s kocsik megszerzéséről, és az állomások felszereléséről, műhelyek és raktárak eszközeinek beszerzéséről kelljen gondoskodniok.

A műmunkálatok, úgymint hidak, utvezetékek (viaduct) sat. az állam által tartósan és kétnyomú sinutra fognak építtetni, azonban, szintúgy mint az összes vaspályákon, csak egy vágánnyal elláttatni.

Ezen pályaszakasznak az állam által legkésőbb 1856-ik évi dcczember 31-ig kell az említett módon üzletképessé tétetni, és az engedélyeseknek által adatni (Lásd a szeged-temesvári vasút kiépítése iránt 1856. junius 10-én kötött szerződést, VI. okmány).

4. czikk.

Az engedélyesek kötelezik magukat, a Temesvárról a Duna felé vezetendő és az Oraviczáról a Dunáig már kiépített pálya szakaszhoz csatlakozandó vasutat, az általuk készített és a kereskedelem-, ipar- és közmunka minister által helybenhagyott tervek szerint saját felelősségük mellett és saját költségükön kiépíteni.

A földterület, valamint a föld- és műmunkálatok két vágányra állitandók elő; az engedélyesek azonban jogositvák mind addig, mig az évi (bruttó) nyers jövedelem mérföldenkint 90.000 forintot el nem ér, egy nyomu sinutat fenntartani.

Az engedélyeseknek ezen pályaszakasz kiépítésére és üzletbe tételére határidőül 1857-ik évi deczember 31. tűzetik ki.

5. czikk.

Az engedélyesek fel vannak jogosítva, az ezen okmány alapján nekik engedélyezett vasutakat kizárólag saját számlájukra, saját felelősségük mellett és saját költségükön, az engedély lejártáig, azaz *1947-ik évi deczember 31-ig*, vagy az állam által eszközlendő beváltásig, az ezen okmányban alább meghatározott korlátok közt, és a fennálló vagy ezután kibocsátandó, s ezen okmány határozmányaival nem ellenkező osztrák törvények és szabályok megtar-tása mellett, teljesen használhatni (lásd az 1866. deczember 1-sőén kelt egyezmény 1-ső czikkét, XI. okmány).

Az engedélyesek jogában nem áll, a nekik engedélyezett vasutakat sem egészben, sem részben, vagy csak a földterület vagy épületek egyes részeit is, az államkormány belegyezése nélkül, akár pénzért akár ingyen elidegeníteni, vagy bérbe adni.

Az engedélyesek kötelesek, a nekik engedélyezett összes vasutakat ezen engedély

tartama alatt, saját költségükön az államkormány minden hozzájárulása nélkül, mindenkor jó és üzletre alkalmas állapotban fenntartani, és az üzleti eszközök felállítására nézve mindenkor a közforgalom szükségletéhez alkalmazkodni.

6. czikk.

Ezen engedély által az engedélyesek kizárólagos jogot nyernek az 1-ső §-ban nevezett vasutak üzletére, illetőleg építésére, oly módon, hogy az engedély egész tartama alatt senkinek sem fog megengedtetni közhasználatra olyan vaspályát építeni, mely ugyan azon pontok összeköttetését eszközölné, a nélkül hogy uj közbeneső pontokat ne érintene, melyek az államkormánytól hadászati, politikai, vagy kereskedelmi tekintetben fontosaknak ismertetnek el.

Egy ezen határozat szerint megengedhető vaspálya alakításának esetében, az erről értesítendő engedélyeseknek megengedtetik annak engedélyéért folyamodni, melynek elnyerésére nézve, ugyanazon feltételek mellett, más kérelmezők előtt elsőbbséggel fognak bírni.

7. czikk.

A báró Sina György, báró Eskeles Dániel, Pereire Izsák és herczeg Galliera Rafáel urak által képviselt engedélyesek részvénytársaságot alakitandnak, melyben külföldiek egyaránt és ugyanazon joggal részt vehetnek mint belföldiek.

Ezen társaság a belügyminister által már helyben hagyott alapszabályok szerint igazgatandó; a társaság fizetéses hivatalnokai és mérnökei külföldiek is lehetnek, és mint ilyenek, különösen pedig a társaság által reájok ruházott hivatali köteleségre nézve, az osztrák törvényeknek alávetvék.

8. czikk.

A társaság által beszedhető maximal menet és fuvar árak következő korlátozásoknak vannak alá vetve.

Az árszabály legmagasbika ausztriai mérföldenkint arany vagy ezüst pénzben, mely illetéket azonban mindig az utóbbinak árkelete szerint országos értékben kell beszedni:

Egy utazó személyért első osztályban 20 krajczár, második osztályban 15 krajczár, harmadik osztályban 10 krajczár.

Gyorsvonatoknál, melyek csak első és második osztályú kocsikból állhatnak, ezen árszabály 20 százalékkal felemelhető, oly feltétel alatt, hogy azoknak menet gyorsasága az állam kezelése alatt lévő pályák gyorsvonalainak sebességénél csekélyebb ne legyen.

Áruszállításnál közönséges gyorsaság mellett, bécsi mázsánként: 1. osztály 1 krajczár, 2. osztály 1 ½ krajczár, 3. osztály 2 krajczár (Lásd a cs. k. kereskedelmi ministeriumnak a tariffa számítás iránt 1856. okt. 23-án kiadott rendeletét, IX. okmány).

A többi tárgyak szállítási ára, valamint a mellék illetékek, az áruk osztályozása és a szállítási feltételek, a délkeleti államvasut forgalmi igazgatóságának 1852-ik évi január 24-én kelt árszabálya szerint határoztatnak meg. A fenn meghatározott dijak oly határt képeznek, melyet a társaságnak semmi esetre sem szabad túllépnie, mig arra az államkormány határozott beleegyezése által fel nem hatalmaztatott.

Jogosítva van azonban, azokat egészben vagy csak a tárgyak egyes nemeire, az egész vonal kiterjedésére, vagy csak a pálya egyes vonalszakaira nézve leszállítani, olyképen p. o., hogy nagyobb távolságoknál az árak a hosszegységhez képest csökkenhessenek, és hogy azok a szállítási tárgyak természete és a könyebbségekkel, melyeket azok elszállítása az üzleti viszonyoknál szülnek, összhangzásba hozathassanak. A leszállított árszabások a jóváhagyott árszabály határain belül ismét felemelhetök, de csak három havi alkalmazásuk után.

Ha valamely küldő vagy szállító bizonyos feltételek alatt árleszállításban részesittetik, a társaság köteles ezen árleszállítást mindazon küldőknek vagy szállítóknak, kik ugyanazon feltételeket elfogadják, oly módon megengedni, hogy semmiféle esetben személyes kedvezménynek helye ne legyen.

Minden eljárás, mely a vitel dijakra nézve a társaság megrövidítését czélozza, u. m. a szállítmány nemének vagy súlyának helytelen bejelentése, egy küldeménybe foglalása olyan tárgyaknak, melyek több személy részéről különféle személyeknek küldetnek, eltekintve a törvényes büntetéstől, háromszoros árszabási illetménynyel sujtatik.

9. czikk.

Katona szállítmányokat a társaság leszállított árszabások mellett köteles eszközölni, és pedig a katonák egyenkint vagy csapatokban a közönséges árszabás harmadán; lovak, pogyász, katonajavak és hadiszer a rendes árszabály fele árán szállitandók. A hadiszerekhez tartozó tárgyak, ha az osztályozásnál nincsenek különösen megemlítve a közönséges gyorsaságú áruszállítás második osztálya szerint számítandók:

Az élelmi szerek rendkívüli drágasága esetében, az államkormánynak jogában áll azok szállítási dijának ideiglenes leszállítását, azonban csak ½ krajczárra egy bécsi mázsa és egy ausztriai mértföld után, követelni.

10. czikk.

A társaság köteles a posta és hivatalos csomagokat, valamint a szolgálattevő postaszemélyzetet közönséges személyszállító vonatokkal ingyen szállítani. Ha a posta igazgatás a kisebb magán posta küldemények szállítását magának fenntartaná, ezen esetben az azoknak szállításáért a vasúton bevett illetékek harmadrésze a társaságnak át fog engedtetni, a mikor is a beszedett összes illeték az átfutott ut arányában osztatik fel.

A mozgó (ambulant) postakocsik a posta igazgatás által állíttatnak elő, és tartatnak fenn. Ha a posta igazgatás a különös posta kocsik használatát abban hagyná, a társaság

köteles egy nyolczkerekű kocsinak felét, vagy egy négykerekű kocsit ingyen rendelkezésére bocsátani.

Valahányszor a posta szolgálat a mozgó (ambulant) postakocsijánál, vagy a postának a társasági kocsikon való szállítása esetében, az e czélra meghatározott helynél többet igényel, a társaság minden további kocsiért mérföldenkint közösen megállapítandó méltányos kárpótlást nyer.

A postaigazgatás fel van jogosítva, a kereskedelem, iparés közmunka ministerium utján, egy naponta induló vonatnak indulási idejét és gyorsaságát minden irány felé meghatározni.

A többi vonatok indulási ideje és gyorsasága a társaság által határoztatik meg; a posta igazgatás azonban minden módosításról legalább 14 nappal elébb értesítendő.

11. czikk.

A társaság köteles a részére engedélyezett vasutak ingatlanjain és telkein az államnak távirdavezetékek felállítását fizetés nélkül megengedni, és pályaőreinek a már létező vagy létesítendő államtávirdák fölötti őrködést megrendelni. Ellenben a társaság fel van jogosítva mindazon távirdai készületeket és sodronyokat, melyek saját szolgálatára szükségesek, saját költségén megszerezni és az államkormány felügyelete alatt használni, a nélkül azonban, hogy azokat bármi módon is magán érdekű sürgönyökre vagy más, a pálya üzletet nem illető közleményekre alkalmazhassa.

12. czikk.

A jelen vállalat, ellenőrködés és felügyelet, valamint mindazon intézkedések tekintetében, melyek a szolgálatot és a társaság személyzetét illetik, közvetlenül a kereskedelmi-, ipar és közmunka minister alá tartozik.

A társaság és szolgálati személyzete ellen pénzbeli vagy más büntetéseket az osztrák törvények rendeletei szerint csak az illetékes hatóságok szabhatnak. A vasutak ügykezelése vagy üzlete körül elkövetett cselekedetek, vagy mulasztásokérti bűnvádi felelősség csak a társaság szolgálati személyzetét érheti, de semmiesetre sem az igazgatótanács tagjait mint ilyeneket. A polgárjogi kezesség és felelősség csak a társaság, mint erkölcsi személy ellen érvényesíthető, nem pedig tagjai (igazgatótanácsosai vagy részvényesei) ellen; személyes cselekedeteikért a társaság tagjai a köztörvényeknek alávetvék.

13. czikk.

Az államkormány a társaságnak a pálya engedélyezési árának fizetésére és azon munkálatokra, melyeknek teljesítésére a jelen engedélyokmány által kötelezve van, kiadott összegek után, *77 millió pengő forint (200 millió frank à 23 1/10 p. kr.) erejéig, Lásd a cs. k. kereskedelmi ministerium 1858. évi január 19-én kelt rendeletét, VIII. okmány) 5 2/10 százaléknyi évi járadékot biztosit. Ezen biztosított évijáradék 4,004.000 pengő forintot*

(10,400.000 frankot 23 1/10 krajczárrál számítva a frankot) túl nem haladhat. Lásd az 1866. deczember 1-jén kel egyezmény 2-ik §., XI. okmány).

Ha a társaság, elégtelen jövedelem alapján, jogot nyer az engedélyezési okmány határozmányai szerint a biztosított járadékot egészben vagy részben az államkormánytól igényelni, az államkormány köteles leend a fizetést a társaságnak arany vagy ezüst pénzben vagy pedig országos értékben a napi árkelet szerint teljesíteni.

Azon összegek, melyeket az államkormány a társaságnak ezen biztosítás folytán fizetendett, az államtól a társaság részére négy százalékos kamat mellett adott előlegnek tekintendők, és mihelyt a vállalat évi jövedelme a biztosított 5 2/10 százaléknyi járadékot meghaladja, minden évi felesleg az előleg és kamatjainak visszafizetésére, és pedig annak teljes törlesztéséig kizárólag és mindenek előtt fcntartva marad.

Ha ezen engedély megszűnte idejében, vagy annak az állam részéről beváltásakor (14. czikk.) a társaság a fennebbi kezesség folytán az államnak bármi összeggel is tartoznék, ezen tartozási őszlett azon összegekből vonandó le, melyeket az állam a társaságnak bármi czim alatt fizetni tartozik.

14. czikk.

Jogában van az államnak, hogy 1858. évi január 1-től kezdve harmincz év múlva a jelen engedélyt bármikor is teljesen beválthassa (Lásd az 1866. évi deczember 1-jén kelt egyezmény 1-ső §., XII. okmány).

A beváltási ár meghatározása czéljából a vállalatnak a valóságos beváltást megelőző hét év alatti tiszta évi jövedelmei felszámittatnak, ezen összegből a két legmostohább évnek tiszta jövedelme levonatik, és a fenmaradt öt év átlagos tiszta jövedelme arany vagy ezüst pénzben kiszámittatik.

Ezen átlagos összeg a társaságnak évi járadékként az eredeti engedély idejének lejártáig félévi részletekben arany vagy ezüst pénzben fizetendő ki.

Az évi járadék összege semmi esetre sem lehet csekélyebb mint az említett hét év utolsójának tiszta jövedelme.

Egyébiránt a beváltás után három hónap alatt, a társaságnak mindazon visszafizetések, melyekhez a 15-ik czikk szerint az engedély lejártakor jogot tarthatna, mind a mellett azonban csak a 13-ik czikk értelmében az államnak netalán megtérítendő összegek levonása után érczpénzben fognak kifizettetni.

15. czikk.

Az engedély megszűntével vagy a beváltás által, az állam azonnal az ingatlanok és telkek, a mű és földmunkálatok, a pálya egész fel- és alépítményeinek és egész ingatlan tartozékának, úgy mint: pályaudvarok, fel- és lerakodó helyek, az indulási s megállapodási helyekeni épületek, őr és felügyelő házak minden felszerelvényeikkel együtt, álló gépek, és általában minden egyéb ingatlan tárgyaknak élvezetébe lép.

A mi az ingóságokat, úgy mint: mozdonyokat, vasúti és közúti kocsikat, mozgó gépeket, műszereket, égő vagy más mindennemű anyagszer készleteket illeti, azok a társaság által, bizonyos megállapított, vagy egyik fél kívánságára szakértők által meghatározandó becsáron az államnak átengedendők.

Ha a beváltás idejében a társaság az állam által részére, kamatok és törlesztés fejében kiszolgáltatott előlegek visszafizetésével még hátralékban volna, azon esetben az állam, követelésének törlesztésére, elsősorban, a társaság részére megtérítendő értékeket fordíthatja.

A társaság megtartja különös épületeinek, milyenek a koaks kemenczék, öntödék, gépgyárak és más felszerelvények, magtárak, dockok s több effélék tulajdonát, mint a melyek előállítására az államkormány által azon határozott hozzáadással hatalmaztatott fel, hogy azok a vaspályának semmi tartozékát nem képezik.

16. czikk.

Ezen engedélynek vételára fejében engedélyesek az államnak, a megállapított 65,450.000 pengő forintnyi (vagyis 23 1/10 p. kr. számítva a frankot, – 170 millió franknyi) összeget arany vagy ezüstben Bécsben következő módon fizetendik.

A fizetés 36 darab nem kamatozó s bélyegdijmentes kötelezvény által történik, melyeknek elseje 1855-ik évi márczius 1-én, a többi 35 közül pedig egy egy minden következő hó első napján és így az utolsó 1858-ik évi február 1-én fizetendő.

Ezen ily képen 36 hónap alatt lejáró kötelezvények közül 35 darab 1,809.500 forintról (4,700.000 frank 23 1/10 p. kr. számítva a frankot) a 36-ik darab pedig 2,117.500 forintról (= 5,500.000 frank 23 1/10 p. kr. számítva a frankot) szól.

Ezen kötelezvények a cs. k. központi pénztárnál fizetendőleg kiállitandók és különben a jelen engedélyezési okmány határozmányai szerint kell hangzaniok. Azoknak a mindenkori lejárati időben történendő pontos fizetéséért első sorban és feltétlen elsőséggel minden más adóság előtt biztosítékul szolgál az engedélyesek által alakítandó társaságnak összes ingó és ingatlan vagyona, és annak összes jövedelmei, oly módon hogy azon váratlan esetben, ha ezen kötelezvények egyike a lejárat napján teljesen ki nem fizettetnék, a kormánynak joga van az illető összeg, valamint minden a még ki nem fizetett többi kötelezvények erejéig a nevezett vagyont azonnal zár alá venni, és abból a legrövidebb közigazgatási után magát kielégíteni.

Azon 13 kötelezvény, mely legelőbb jár le, a kormány kívánságára, 4 százalékos kamat mellett leszámítolandó.

Mindezen fizetések, szállítási és egyéb költségektől menten, Bécsben, a cs. k. központi pénztárnál teljesitendők.

A Párisból való pénzszállítás iránt az engedélyesek semmi kezességet sem vállalnak el, hanem csak azon rendszabályok és utasítások szigora megtartásáért felelősek, me-

lyek az államtól e részben kiadatnak.

Valahányszor az állam kívánni fogja, hogy a fizetések egy része Párisban teljesittessék, és ha erről az engedélyeseket kellő időben értesitendi, az utóbbiak kötelesek ezen fizetéseket Párisban minden költségtől menten teljesíteni. (Lásd 1855. január 1-én kelt egyezmény 2-ik czikkét, I-ső okmány).

17. czikk.

Az engedélyesek 1855-ik évi január 1-vel a vállalat élvezetébe lépnek.

A szolgálat szervezésére és az átvételre legfölebb junius végéig terjedő határidő engedtetik nekik; időközben pedig a vaspályák az engedélyesek számlájára, azok költsége és veszélyére az állam által fognak tovább igazgattatni.

Uj munkálatokhoz vagy más mint folyó vagy sürgős javításokhoz, valamint három havi szolgálati szükségletet meghaladó beszerzéseket illető szerződésekhez, az engedélyesek beleegyezése szükséges.

Az engedélyesek, minden az engedélyezett vasutaknál alkalmazásban lévő hivatalnokokat, szolgákat és munkásokat átvesznek és az azok részére rendszeresített élvezményeket jövőre is biztosítják.

Az engedélyesek 1856-ik junius végéig kötelesek azon hivatalnokok és állandóan alkalmazott szolgáknak, kiket megtartani nem akarnak, legalább hat hónappal elbocsáttatásuk előtt, a szolgálatot felmondani és ezen felmondást az államkormánynak bejelenteni.

18. czikk.

Ezen engedélynek minden okmányszerű kiadványai csak 1 pengő forintnyi állandó bélyegilleték alá esnek. Az ezen engedély által megállapított jogoknak átruházása az engedélyesekre és ezektől az általuk alakítandó részvénytársaságra semmi átruházási díjnak nincs alá vetve.

19. czikk.

Az engedélyesek az államkormány mindazon jogaiba és kötelezettségeibe lépnek, melyek a kormány és a szomszéd vagy más vaspályák között, a pálya üzletre vonatkozó egyezkedésekből, valamint az engedélyezett vaspályákra nézve kötött áruszerzési, szállítási és egyéb szerződésekből erednek.

20. czikk.

A mint engedélyesek a pálya tulajdonjogának élvezetébe lépnek, (17. czikk) az államkormány, az engedélyesek közbenjárása mellett, mindazon tárgyakról, melyekre ezen engedély kiterjed, (2. czikk.) hiteles okmány erejével biró leltárt fog négy eredeti példányban felvétetni, melyeknek ketteje a létező tervekkel együtt az engedélyeseknek adatik át.

21. czikk.

Az engedélyesek által alakítandó társaság, az államkormány helybenhagyása mellett, más neki már engedélyezett, vagy netán később még engedélyezendő vasutakat is egészben vagy részenkint, akár megszerzés vagy egybeolvasztás utján, akár pedig bármi más módon egyesíthet saját vállalatjával.

Kelt Bécsben ezer nyolcszáz ötvenötödik évi január elsején.
P.H.

Báró *Eskeles Dániel* s. k., mint az Arnstein és Eskeles nagykereskedő czég főnöke, saját és felhatalmazói nevében.

Báró *Sina György* s. k., mint a Sina Simon G. nagykereskedő czég főnöke, saját és felhatalmazói nevében.

Tant en mon nom personel qu'au nom de mes mandants. *Pereire Izsák* s. k.

Tant en mon nom personel qu'au nom de mes mandants. *Raphael duc de Galliera* s. k.

Az általam felvett hitelesítési jegyzőkönyv alapján megerősítem, hogy a fennebbi vasúti engedélyokmány az Arnstein és Eskeles nagykereskedő czég főnöke, báró Eskeles Dániel; a Sina Simon G. nagykereskedő czég főnöke, báró Sina György; a párisi société générale de crédit mobilier igazgatótanácsának elnöke, Pereire Izsák; és a párisi société générale de crédit mobilier igazgató tanácsosa és földbirtokos, herczeg Galliera Rafáel urak által előttem, két tanu: gróf Wilczek Gusztáv és Reiszlin Károly urak jelenlétében sajátkezüleg aláíratott, és hogy a fennemlitett urak, úgy előttem, valamint a két tanú előtt személyesen ismeretesek.

Bécs 1855-ik évi január 8-án

(L. S.) Dr. *Bemard Ede* s. k. cs. k. jegyző.

A fennebbi engedélyokmány legfelsőbb felhatalmazás alapján ezennel helybenhagyatik.

Bécs 1855-ik évi január 8-án

(L. S.) Ö cs. k. Apostoli Felségének valóságos belső titkos tanácsosa, az osztrák császári Lipótrend és az I. osztályú vaskorona-rend lovagja, pénzügyi és kereskedelmi miniszter sat. sat. Báró *Bawmgartner András* s. k.

3. melléklet

Az 1856. évi junius 10-én kelt szerződés a szeged-temesvári államvaspálya kiépítése tárgyában

Az 1855. évi január 1-jén kelt engedélyokmány 3-ik czikkének határozata szerint a cs. kir. államkormány azon kötelezettséget vállalta magára, hogy a Szegedtől Temesvárig nyuló államvaspályát saját költségén, az engedélyokmányban részletesen meghatározott módozatok mellett, be fogja végezni és azt legkésőbb 1856. évi deczember 31-éig üzletképesen az engedélyesnek átadni.

Az érintett engedélyokmány ezen czikkének megváltoztatása érdekében, Ő cs. k. Apostoli Felségének 1856. évi márczius 24-én kelt legfelsőbb elhatározása, és az ebben foglalt meghatalmazás alapján, az alólirott kereskedelmi ministerium, mint az államkormány képviselője a cs. k. szabadalmazott osztrák államvaspályatársasággal következő feltételekben, melyeknek teljes érvénye a jelenlegi szerződés aláirása napján kezdődik, egyeztek meg.

1. czikk.

A cs. k. szabadalmazott osztrák államvaspályatárság saját számadása és költségeire a Szegedtől Temesvárig terjedő vaspályának bevégzését és kiépítését, egy az államkormány által bankvalutában fizetendő tiz millió pengő forintnyi [Gulden Conventions-Münze, a szerző megjegyzése] átalányösszegért átvállalja.

Ezen összegből azonban levonandók, illetőleg az államkormány javára beszámitandók:

a) az emlitett pályavonal épitési munkálataiért, nemkülönben az előmunkálatokért, minők: a vonaljelzési, szintezési s más hasonló munkák és végre az épitésnek a társaság részére való átadása előtti felügyeletért az állampénztárból kifizetett költségek, melyeknek összege az épitési vonalnak, a jelen szerződés megkötése után haladéktalanul leendő átadásával egyidejüleg, az illető szerződések, kereseti s más számadási kimutatások alapján, mindkét fél által egyetértőleg fog megállapittatni.

b) az idézett pályavonalhoz, annak a társaság részére való átadása előtt, anyagszerek beszerzésére az állampénztárból már kifizetett összegek, melyeknek mennyisége a fennebb a) pont alatt megjelőlt mód szerint fog megállapittatni. Azon anyagkészletből azonban, mely a Czeglédtől a Tiszáig terjedő vonalrész még 1855. előtt szereztetett be,

a társaság csak azon részt van jogositva saját tulajdonául igénybe venni, mely abból a fennemlitett vonal bevégzésére, ide értve a Szegeden a Tisza partjára épitendő áruindóházat is, szükséges lesz.

A társaság átveszi az államkormánynak minden, azon szerződésekből származó jogait és kötelezettségeit, melyek ez utóbbi által a szóban forgó szeged-temesvári vasutvonal épitésére nézve köttettek, és melyek a társaságnak az épitési vonal átadása alkalmával egy, ezekről szerkesztett pontos kimutatással együtt át fognak adatni.

A társaság különben kötelezi magát, hogy mindazon, az épitési vonal átadása alkalmával igazolandó anyagokat, melyeket az államkormány általában az állampályák szükségletére rendelt meg, és melyeknek felhasználása a szeged-temesvári vasutvonalra volt szánva, melyek azonban az utóbbi vonalnak a társaság részére való átadása idejében még ki nem szállittattak, következőleg az állampénztárból ki sem is fizettettek, az államkormány által a megrendeléskor elfogadott és a társasággal közlendő feltételek mellett átveszi.

2. czikk.

Mindennemű kocsik és műszerek, ugyszintén a műhelyek, melyek a szeged-temesvári vasutvonal kiépitése czéljából szereztettek be, és melyek ezen vonalon vannak, minden fizetés nélkül bocsáttatnak a társaság tulajdonába át.

3. czikk.

Mindazon birtokok és telkek, melyeket ugy a tulajdonképeni vasutvonal, mint az állomási épületek elhelyezése, föld és kőanyagok nyerése, az épités és falerakodó helyek czéljából, a cs. kir. kereskedelmi ministerium által kinevezendő helyi bizottmány határozata szerint mint szükségesek állapittatnak meg, az államkormány által minden fizetési viszonszolgálat nélkül fognak a társaság rendelkezésére átengedtetni; a miért a társaság a kisajátitási és földbeváltási tárgyalásokat, az állam költségén oly módon köteles megkezdeni és minden félbeszakitás nélkül folytatni, hogy az épités fennakadást ne szenvedjen.

4. czikk.

A Maroson és Tiszán helyreállitandó viziépitkezéseket illetőleg csak arra kötelezteti a cs. kir. szab. osztr. államvaspályatársaság, hogy a Tiszán át egy kőből és vasból készitett állandó hidat épitsen, melynek fesztávola egyik parti oszloptól a másikig 186 öl legyen.

A tervezve volt 200 öl hosszu ártéri hid helyet, a társaság egy földtöltést fog készitени.

Az államkormány ellenben kötelezi magát, hogy a Maros és Tisza hosszában, e folyamok kiöntései ellen mint állandó védművet, két gátat, és pedig egyet a Tisza balpartján, azon a vonalon, mely a szöregi dombtól a Tiszán át tervezett vasutihidon alól 200 ölre terjed, a másikat a jobbparton Szeged város egész hosszán, két év alatt fel fog épiteni és hogy azokat folytonosan jó karban fenntartja.

Az államkormány igéri továbbá, hogy a fennebb mondott határidő alatt a Tisza medrének szemben a szegedi várral és ennek környékében, a hajózás érdekében szükségesnek elösmert és már tervezett szélesbitését, eszközlendi.

Mindazonáltal az államkormány ezen helyreállitásokra nézve, rendkivüli események bekövetkeztéért semminemü felelősséget magára nem vállal.

5. czikk.

A cs. kir. szab. osztrák államvaspályatársaságnak megengedtetik, hogy azon anyagoknak, mint: nyers és öntöttvas, pléh, sat. beszállitásáért, melyeknek a Tiszahid épitése végett a külföldről kellene behozatniok, a behozatal idejében érvényes vámilleték felét fizesse.

6. czikk

A társaság a szeged-temesvári vasut kiépitésére nézve kijelölt vonalirányt köteles ugyan megtartani, nem kell azonban a jelenleg kéznél lévő épitési tervekhez ragaszkodnia, hanem jogositva van e helyett az épitést az általa készitett tervek szerint, azon módon és feltételek alatt keresztül vinni, melyek az 1855. évi január 1-jén kelt engedélyokmányban az épités végett átvett, Temesvártól a Dunáig terjedő vasutra vonatkozólag megállapittattak.

7. czikk.

A társulat kötelezi magát, hogy a Szeged és Temesvár közötti vonalon, a Tiszahid kivételével, az összes vasuti épitkezéseket 1858. évi julius 1-ig, a Tiszahidat pedig legkésőbben 1859. évi julius 1-ig bevégzendi, és a befejezett vonalat a forgalomnak átadja.

Határozottan kinyilatkoztatja továbbá a társaság, hogy ő az államkormányt minden az általa az 1855. évi január 1-jén kelt engedélyokmány 3-ik czikkében átvállalt azon kötelezettsége alul, miszerint a szeged-temesvári vasutat tökéletesen kiépitve és üzletképesen 1856. deczember 31.ig a társaságnak átadja, teljesen felmenti; mindamellett kötelezi magát az államkormány minden kellő intézkedéseket haladéktalanul megtenni, hogy a társaság a vasutépitéshez a 3-ik czikk értelmében szükséges ingatlanokat és telkeket átvegye.

8. czikk.

A jelen egyezmény alapján a társaságot illető és az 1. czikkben meghatározott egész fizetési összegnek lejárati határideje 1857. évi január 1-jére oly módon tüzetik ki, hogy az ezen összegből még e határáidő lejárta előtt kifizetendő részletösszege, a társulatnak öt százalékos diskontónak az állampénztár javára leendő leszámitása mellett, az ezen határidő után kifizetendő összegek pedig az államkormány által a társaság javára hozzászámitandó öt százalékot kamatokkal együtt, fognak kifizettetni.

Ezen diskontó és kamat megtéritések, a mindenkori részletkifizetések alkalmával, azonnal eszközöltetnek.

Mihelyt a társaságnak fizetendő összeg mennyisége az 1-ső czikk értekmében pontosan meghatározva lesz, az államkormány azonnal kötelezvényeket állittat ki és ád a társaságnak át, melyek az egész kifizetendő összeget magukban foglalják, és melyek közül a körülményekhez képest egy és pedig az utolsó kiegyenlitési részlet fog 500.000 forintnál kevesebb összegről szólani, minden többi kötlevél azonban a bank valutában számitandó félmillió forint kerekösszegről állittatik ki.

Ezen adóság törlesztése az A. alatt ide mellékelt kimutatás szerint oly módon fog megtörténi, hogy 1856. évi september 1-jétől kezdve minden honap elsején, az érintett 500.000 frtról szóló kötelezvények egyike az azokban megjelölt állampénztárnál Bécsben fog váltatni.

Az egy, vagy a körülményekhez képest több utolsó kötelezvény, illetőleg kötelezvények legkésőbb 1857. évi deczember 1-jén fognak kifizettetni.

9. czikk.

Azon nem remélt esetben, ha a jelen szerződésből jogviták támadnának, közös egyetértéssel elhatároztatik, hogy azok legyen bár a cs. k. kincstár fel vagy alperes, ugy az ezekből származó biztositási vagy végrehajtási lépések is azon, az osztrák pénzügyi ügyészség székhelyén találtató törvényszéknél lesznek megteendők, melynek az államügyész, mint alperes alatta áll.

Ennek hiteléül a jelen szerződés két egyenlő példányban állittatott ki.
Bécs 1856. évi junius hó 10-én.

Toggenburg s. k.
cs. kir. kereskedelmi minister.
A cs. kir. szabad. osztrák államvaspályatársaság nevében:
Maniel J. s. k.

A. Kimutatás a szeged-temesvári államvaspálya kiépitése tárgyában kötött szerződéshez

Fizetési határidő	A részlet mennyisége		5%-os diskonto		5%-os kamat		Kifizetendő összeg	
	frt	kr	frt	kr	frt	kr	frt	kr
September 1. 1856.	500.000	–	8.333	20	–	–	491.666	50
Október 1. 1856.	500.000	–	6.250	–	–	–	493.750	–
November 1. 1856.	500.000	–	4.166	40	–	–	495.833	20
Deczember 1. 1856.	500.000	–	2.083	20	–	–	497.916	40
Január 1. 1857.	500.000	–	–	–	–	–	500.000	–
Február 1. 1857.	500.000	–	–	–	2.083	20	502.083	20
Márczius 1. 1857.	500.000	–	–	–	4.166	40	504.166	40
Április 1. 1857.	500.000	–	–	–	6.250	–	506.250	–
Május 1. 1857.	500.000	–	–	–	8.333	20	508.333	20
Junius 1. 1857.	500.000	–	–	–	10.416	40	510.416	40
Julius 1. 1857.	500.000	–	–	–	12.500	–	512.500	–
Augusztus 1. 1857.	500.000	–	–	–	14.416	20	514.583	20
September 1. 1857.	500.000	–	–	–	16.666	40	516.666	40
Október 1. 1857.	500.000	–	–	–	18.750	–	518.750	–
November 1. 1857.	500.000	–	–	–	20.833	20	520.833	20
Deczember 1. 1857.	500.000	–	–	–	22.916	40	522.916	40

4. melléklet

1882. évi XLV. törvénycikk a császári királyi szabadalmazott osztrák államvaspálya-társulattal 1882. évi junius 8-án kötött szerződés és az ennek 4. czikke értelmében kibocsátandó engedély-okmány beczikkelyezéséről

1. § A császári királyi szabadalmazott osztrák államvaspálya-társulattal 1882. évi junius hó 8-án kötött szerződés jóváhagyatván, beczikkelyeztetik.

2. § Felhatalmaztatik a kormány, hogy azon esetre, ha a most idézett szerződés 1-ső czikke értelmében módositandó alapszabályok - a szerződő társulat által el nem háritható nehézsegek miatt - 1883. évi január hó elsejével életbeléptethetők nem lennének: azok életbeléptetésére, a szerződés többi határozmányainak végrehajtása és a kormány által szükségeseknek itélendő s a társulat hatáskörében álló időleges igazgatási rendszabályok kibocsájtása mellett, megfelelő időhalasztást engedélyezhessen.

3. § Ugyszintén a vágvölgyi vasut pozsony-trencséni vonalának és az ebből kiágazó szárnyvonalaknak üzletére és az ugyane vasut trencsén-zsolnai részének kiépitésére s üzletére vonatkozó engedélyokmány is jóváhagyatik és beczikkelyeztetik. - Felhatalmaztatik egyuttal a kormány, hogy ezen engedélyokmány hatályát az épitési feltételek külön megállapitása mellett - egy ugyancsak a vágvölgyi vasutból a Vlára völgyén át az ország határáig épitendő szárnypályára is kiterjeszsze azon esetben, ha e pályarésznek osztrák területen való folytatása kellőleg biztosittatott.

4. § Ezen törvény kihirdetésével azonnal hatályba lép, s végrehajtásával a közmunka- és közlekedésügyi és a pénzügyiministerek bizatnak meg.

Szerződés,

mely egyrészt a magyar állam képviseletében a magy. kir. közmunka- és közlekedésügyi és a pénzügyminister, másrészt a császári királyi szabadalmazott osztrák államvaspálya-társulat közt a következőkben köttetett:

1. CZIKK

A társulat alapszabályai a következő alapelvek szerint fognak módosittatni, s a módositott alapszabályok 1883. január hó 1-jével lépnek életbe:

a) A cs. kir. szab. osztrák államvaspályatársulat székhelye - mindazon vasutvonalaira, bánya- és hutaműveire, gyáraira, jószágaira és bármily néven nevezendő üzlettelepeire

nézve, melyeket Magyarország területén ez idő szerint bir, vagy jövőben birni fog - Budapesten leend.

b) A részvényesek közgyülése felváltva egyik évben Bécsben, másik évben Budapesten tartandó.

c) A társulat ügyeinek vezetésére Budapesten a bécsi igazgató-tanácstól teljesen független igazgató-tanács és igazgatóság fog felállittatni; a két igazgató-tanács mindegyikének egyenlő számu tagból kell állania, kiknek legfeljebb fele Párisban lakókból állhat s ezek képezik a párisi választmányt, a tagok legalább másik felének pedig belföldinek, azaz a bécsi igazgató-tanácsban osztrák, a budapesti igazgató-tanácsban pedig magyar honpolgárnak kell lenni.

Ugy a bécsi, valamint a budapesti igazgató-tanácsban a párisi választmány tagjai a szavazatoknak legfeljebb felét gyakorolhatják.

A bécsi és budapesti igazgató-tanács közös tanácskozása alá csakis azon ügyek bocsátandók, melyek a módositott alapszabályokban egyenkint felsorolvák.

Ezen ügyek a két igazgató-tanács együttes üléseiben tárgyalandók, a melyek felváltva Budapesten és Bécsben lesznek tartandók.

A párisi választmány hatásköre is a fentebbiekből kifolyó módositásokkal fog az alapszabályokban megállapittatni.

d) A magyar kormány által kinevezendő kormánybiztos a budapesti igazgató-tanács üléseiben, a bécsi és budapesti igazgató-tanács együttes üléseiben, nemkülönben a közgyülésekben is résztveend és az alapszabályokban fentartott jogokat gyakorolja.

e) A magyar vonalak befektetési és üzleti számlái az osztrákokétól teljesen elkülönitve vezetendők; a magyar vonalak jármütelepe külön választandó.

A társulati mérlegben a befektetési tőkének a magyar vonalak üzletére eső része külön fog kitüntettetni.

A jármütelep kihasitása azon arány szerint fog eszközöltetni, a melyben a magyarországi vonalak utolsó öt évi kilométerenkinti átlagos nyers jövedelme az osztrák vonaléhoz áll.

f) A Budapesten felállitandó igazgatóság jelen szerződés jogerőre emelkedésével, a jármütelep pedig és az ingatlanok számlájának elkülönitése, valamint a befektetési számlának felállitása legkésőbb 1883. évi julius hó 1-ig léptetendő életbe.

2. CZIKK

A csász. kir. szab. osztrák államvaspálya-társulat beleegyezését adja, hogy magyarországi vasutvonalait a magyar kir. kormány, függetlenül a társulatnak Magyarországon kivül fekvő vonalaitól és pedig már 1895. évi január elseje után bármikor beválthassa.

A megváltási ár meghatározása czéljából az 1855. évi január elsején kelt engedélyokmány 14. czikkének határozatai szerint, de csakis a társulat magyarországi vasutvo-

nalai tiszta jövedelmének alapul vétele mellett, megállapittatik azon évjáradék, mely a vonalak megváltása fejében a társulatnak fizetendő lesz; ezen járadék azonban az alább emlitendő eset kivételével nem lehet csekélyebb azon tőkének öt és fél (5 ½) százalékánál, mely a társulat által előterjesztendő, és a magyar kormány által jóváhagyandó kimutatások szerint a megváltás évében a magyar vonalakba befektetve lesz. Ezen öt és fél százalékban megállapitott kamatláb csak akkor veendő véglegesen megállapitottnak és csak azon esetben lesz a beváltási ár fejében fizetendő évi járadék kiszámitásánál alapul veendő, ha a társulat magyarországi vasuthálózatának a jelen szerződés érvénybe léptétől számitandó három első év alatti átlagos tiszta jövedelme a befektetett tőkének 5 1/2 százalékát eléri vagy meghaladja.

Azon esetben, ha a magyarországi vasutvonalaknak a jelen szerződés érvénybe léptétől számitandó három első év alatti tiszta jövedelme a befektetett tőkének 5 1/2 százalékánál csekélyebb kamatozását tüntetné fel, a társulatnak fizetendő évi járadék minimuma a megváltás évében kimutatott befektetési tőkének a többször emlitett három év alatti átlagos jövedelemből, és addig befektetett tőkéből kiszámitott százaléka leend.

A jelen szerződés 1. §-a értelmében felállitandó befektetési számla és annak minden változása a magyar kormány jóváhagyása alá bocsátandó.

Ez alkalommal megállapittatik, hogy a temesvár-orsovai, a valkány-perjámosi, vojtek-bogsáni, tótmegyer-surányi, surány-nyitrai és nyitra-nagytapolcsányi vasutak engedélyének tartama is 1965. év végével fog lejárni.

3. CZIKK

A csász. kir. szab. osztrák államvaspálya-társulat bécs-ujszőnyi vasutvonalának Szőnytől a magyar határszélig terjedő részét a magyar államnak, a magyar állam pedig saját vágvölgyi vonalát s ennek nagyszombat-szeredi és récse-prácsai szárnyvonalait a pozsonyi lóvonatu vasuttal együtt a csász. kir. szabad. osztrák államvaspálya-társulatnak csere utján átengedi.

Járművek és ezek tartozékai, a pozsonyi lóvonatu pálya járműveinek egyedüli kivételével, ezen csereügylet tárgyát nem képezik, ellenben valamennyi egyéb ingó és ingatlan tartozékok, nevezetesen pedig a meglevő állomási leltári tárgyak, továbbá valamennyi a nevezett vasutvonalak számára bármi czim alatt megszerzett területek, akár használtattak azok eddig épitési avagy üzleti czélokra, akár nem, különösen átadandók, valamint mindkét vonalnak épitési és telekbeváltási tervei is különösen átszolgáltatandók.

Hogy a mindkét vonalon készletben találtatandó anyagszerek mennyiben vétessenek át, - eziránt a birtokbavétel, illetőleg a részletes átadás alkalmával fog egyetértő határozat hozatni.

A telekkönyvi feljegyzés tárgyát nem képező szerződési jogok és kötelezettségek át vagy át nem vétele iránt egy, a csász. kir. szab. osztrák államvaspálya-társulat vezérigazgatósága és a m. kir. államvasutak igazgatósága közt felveendő jegyzőkönyvben fog megállapodás létesittetni, - melyben azon pálya- és váltóőrök is fel fognak soroltatni, kik fizetéseik és mellékilletményeik, valamint nyugdijigényeik biztositása mellett átveendők lesznek. A mindkét vonal többi személyzete nem fog átvétetni.

A kölcsönös birtokbavétel 1883. évi január hó elsejével fog megtörténni s ezen időponttól kezdve a csász. kir. szab. osztrák államvaspálya-társulat a vágvölgyi vonalat azon feltételek alatt birandja, melyek az alább következő czikk szerint kiállitandó engedélyokmányban fognak meghatároztatni.

Kölcsönös megegyezéssel megállapittatik, hogy ha a magyar kormány ezt czélszerünek látná, a csász. kir. szab. osztrák államvaspálya-társulat köteles leend az ujszőny-brucki vonalat 1883. évi január 1-től, vagyis a magyar kormány által történt birtokbavétel napjától kezdve, a budapest-ujszőnyi vasutnak tényleges kiépitéséig saját számlájára üzletben tartani. Ezen ideiglenes intézkedés feltételei a szerződő felek által utólag fognak megállapittatni.

A szerződő felek kölcsönösen felhatalmazzák egymást, hogy jelen szerződés alapján mindegyik a neki átengedett vasutvonalra nézve saját tehermentes tulajdoni jogát az illető vasuti központi telekkönyvben, vagy a mennyiben az átadandó egyes ingatlanok a vasuti központi telekkönyv tárgyát nem képeznék, - a vonatkozó egyéb telekkönyvekben, a másik fél további megkérdezése nélkül feljegyeztethesse, illetőleg bekebeleztethesse. A mennyiben pedig a csere tárgyát képező vasutvonalak és ingatlanságok jelzálogos adósságokkal vannak vagy volnának megterhelve, mindkét fél kötelezettséget vállal az iránt, hogy ezen jelzálogi terheket legkésőbb a birtokbavételtől számitott egy év lefolyása alatt töröltetendi.

Mindkét fentnevezett vonal csere-értéke az azok tényleges állapotának megfelelő becsár alapján egy öt tagból álló szakértő bizottság által határoztatik meg, kik közül kettőt a magyar kir. kormány, kettőt a csász. kir. szab. osztrák államvaspálya-társulat nevez ki, az ötödiket pedig, mint egyuttal elnököt, - szótöbbséggel a többi négy tag választja. Ha az elnök-választásra nézve szótöbbség létre nem jönne, akkor annak kinevezésére a budapesti első folyamodásu kereskedelmi törvényszék fog egy közös beadványban felkéretni.

Az igy megalakult szakértő bizottság vagy annak többsége által megállapitandó becsárt mindkét fél ellenmondás nélkül elfogadja és az illető vonalnak tényleges üzletbe vétele napjától számitott egy hónap alatt a másik félnek készpénzben, kamat felszámitása nélkül kifizeti.

4. CZIKK

A magyar állam az előző czikkben emlitett vágvölgyi vasutat és annak trencsén-zsolnai folytatását a csász. kir. szab. osztrák államvaspálya-társulatnak az ezen szerződés kötésével egyidejüleg megállapitott s jelen szerződéssel együtt a magyar törvényhozás jóváhagyása alá bocsátandó engedély-okmány értelmében és határozatai szerint engedélyezi.

5. CZIKK

A csász. kir. szab. osztrák államvaspálya-társulatnak megadatik az elvi engedély arra, hogy fővonalainak táplálására a helyi érdekü vasutakról szóló 1880. évi XXXI. tc. alapján 1883. évi január hó 1-től számitott tiz év folyamán 200 kilométer hosszban helyi érdekü vasutakat épithessen és hogy a már eddig másoknak engedélyezett, fővonalaiba beágazó helyi érdekü vasutakat megszerezhesse, illetve az azokra vonatkozó engedélyt magára átruháztassa.

Kölcsönös megegyezéssel megállapittatik, hogy a cs. kir. szab. osztrák államvaspálya-társulat ez iránt a kormányhoz intézendő kérelmére a következő helyi érdekü vasutakra fog külön-külön engedélyt nyerni, nevezetesen:

a) Pozsonytól-Szászig, esetleg meghosszabbitással Szerdahely irányában;

b) az Esztergom-Nánánál a társulat fővonalából kiinduló és egy alkalmas ponton az Ipoly- és Garamvölgyekbe, egyfelől Ipolyság, esetleg Balassa-Gyarmatig; és másfelől Léváig terjedő vasutra;

c) a Félegyháztól-Csongrádig, s onnan a Tisza partján Szentessel szemben levő pontig;

d) Versecztől-Alibunár felé;

e) Belincztől-Facset felé;

f) Karánsebestől a Bisztra völgyében, esetleg a vizválasztóig.

A csász. kir. szab. osztrák államvaspálya-társulat által a felsoroltakon kivül még épitendő, illetve a társulatnak engedélyezendő helyi érdekü vasutak a kormány és társulat által közös egyetértésben fognak megállapittatni.

A csász. kir. szab. osztrák államvaspálya-társulatnak a jelen czikk értelmében engedélyezendő helyi érdekü vasutak oly módon és oly feltételek alatt fognak engedélyeztetni, a mint azok bármely más vállalkozónak engedélyeztetni fognának; a társulat ezen vasutakat az 1880. évi XXXI. tc. határozatai értelmében ugyanolyan módozatok szerint fogja birtoklani és üzletben tartani, mint bármely más vállalkozó, és a társulatnak viszonya a kormánynyal szemben ezen vasutakat illetőleg ugyanaz lesz, a mi minden más, ugyanazon törvény alapján engedélyezett helyi érdekü vasut engedélyeseé.

6. CZIKK

A csász. kir. szab. osztrák államvaspálya-társulat lemond arról, hogy magyarországi vonalahoz a keleti forgalom közvetitése érdekében akár közvetlenül, például Báziásnál, akár pedig a romániai vasuthálózat közvetitésével külön csatlakozást létesitsen, avagy pedig a vele összeköttetésben lévő pénzintézetek által ily csatlakozást létesittessen, azon esetre pedig, ha ennek daczára ily csatlakozás mégis létesittetnék, kötelezi magát a társulat, hogy az ezen csatlakozás utján nyert forgalmat Temesváron a forgalmi megosztásra nézve ott iránytadó elvek szerint a magy. kir. államvasutakkal megosztja, feltéve, hogy az már valamely előző állomáson a két vasuthálózat között meg nem osztatott.

A magyar kormány biztositja a társulatot, hogy a budapest-zimonyi vonalra Zimonynál átjövő és Budapesten tuli rendeltetéssel biró forgalmat a Budapesten irányadó elvek szerint a társulattal megosztja.

7. CZIKK

Kötelezi magát a csász. kir. szab. osztrák államvaspálya-társulat, hogy azon vasutvonalakat, melyek a jelen szerződés alapján a társulat birtokába bocsáttatnak, vagy általa épittetni fognak, a m. kir. államvasutak ellen versenyre felhasználni nem fogja; viszont a magyar kormány kötelezi magát arra, hogy a m. kir. államvasutak a fent emlitett vasutvonalak közvetitésével, vagy azoknak állomásairól a cs. kir. szab. osztrák államvaspálya-társulattal versenyt létesiteni szintén nem fognak, nevezetesen azon állomások között, melyeknek forgalmát ez idő szerint az egyik szerződő fél vonalai közvetitik, a másik szerződő fél a fent érintett vasutvonalak segélyével versenytarifákat képezni nem fog.

Azon forgalomra nézve, mely a m. kir. államvasutak és a cs. kir. szab. osztrák államvaspálya-társulat vonalai által egyaránt elláttathatik, a két vasut igazgatósága között jelen szerződés kötésével egyidejüleg egyezmény köttetik, mely a forgalom megosztását és irányitását ugy szabályozza, hogy a két vasut között minden versenyzés ki legyen zárva.

8. CZIKK

A m. kir. államvasut-hálózat és a cs. kir. szab. osztrák államvaspálya-társulat vasuthálózata közötti forgalmi viszonyok szabályozása, nemkülönben a közérdek szempontjából a következők állapittatnak meg:

a) a cs. kir. szab. osztrák államvaspálya-társulat kötelezi magát a birtokában maradó bécs-brucki vonal állomásaira, valamint ezen vonalán át Bécsbe és Bécsen tuli állomásokra és visszafelé irányuló áruforgalom számára a m. kir. államvasutakkal közvetlen csatlakozó dijtételeket felállittani; és ilyeneknek idegen vasutak állomásaira leendő

felállításához hozzájárulni.

A budapest-bécsi vonal vagy annak közbenső állomásai között alkotott dijtételek után származó bevételek a két vasut között az áru által tényleg befutott kilométerek arányában fognak megosztatni.

A brucki állomás közös használata, valamint az átmenő vonatok menetrende tárgyában a jelen szerződés kötésével egyidejüleg a két vasut igazgatósága között külön egyezmény köttetik.

b) Ha a társulat a magyar bevitel javára kedvezményes dijtételeket engedélyez, ugyanezeket a magyar kivitelnek is engedélyezni köteles olykép, hogy ugyanazon áruczikk kivitelénél, ha az a társulat magyar vonalain ugyanolyan távolságot fut be, a magyar vonal dijrészlete, illetőleg nagyobb távolságoknál az egységi dijtétel ne lehessen magasabb, mint a bevitelnél.

c) A temesvár-orsovai vonalra nézve kibocsátott engedélyokmány 24. §-ának a magyar és román forgalom közti tarifa-képzési viszonyra vonatkozó elvi határozata olykép fog alkalmaztatni, hogy a román gabona és őrlemények bevitele oly összdijtételek szerint eszközöltessék, melyek a gabona és őrlemények szállitásánál Magyarországban alkalmazásban levő helyi dijszabás elve és rendszere alapján eredményeztetnek; azon megszoritással azonban, hogy a román gabona és őrlemények szállitásánál ne alkalmaztassék alacsonyabb egység-dijtétel a Budapest és Orsova közötti állomásokra Marcheggtől a helyi dijszabás rendszere szerint felállitandó dijtételekből eredményezett egységtételek átlagánál; ugyszintén a román termények átvitelénél ugyanazon dijképzési rendszer fog alkalmaztatni, és az átviteli dijak egységtétele nem lesz alacsonyabb, mint a Budapesten alóli állomásokról ugyanazon kiviteli viszonylatban fennálló dijtételek egységátlaga.

A mennyiben a magyarországi termési és szállitási viszonyok a megelőző b) és a jelen c) pont alatti határozmánytól eltéréseket indokolnának, ilyenek a m. kir. kormánytól esetről-esetre kikérendő engedély alapján érvényesithetők lesznek.

d) Az egyrészt Budapesten át, másrészt Budapestre és Budapestről képzett tarifák közt netán fennálló különbözetek kiegyenlitése végett a társulat a megtörött forgalmat visszatérités utján a direct kiviteli tarifák tételeiben köteles részesiteni, ha az illető küldemények saját tárházából vagy valamely nyilvános tárházból továbbittatnak. A magyar ipar támogatására továbbá ezen visszatéritések nyers termény és feldolgozott készitmény, például gabona és liszt, gabona és szesz között is érvényesitendők, a mennyiben a visszterités ezen módját az illető czikkekre nézve saját vonalaikon a m. kir. államvasutak is alkalmazzák.

A kormány és társulat közt e részben esetről-esetre létrehozandó megállapodásokhoz képest hasonló kedvezmények lesznek nyujtandók a vidéken felállitandó nyilvános tárházaknak is.

e) A jelen szerződésnek az árszabásokra és az áruforgalom könnyitésére vonatkozó egyéb határozatai a helyi érdekü vasutakra nem alkalmazhatók; s ezen utóbbiakon az áruszállitásra nézve az ezen vasutakra vonatkozó engedélyokmányok mérvadók.

9. CZIKK

Egyetértőleg megállapittatik, hogy a jelen szerződésből netán keletkezhető peres kérdések a budapesti kir. törvényszék által tárgyaltassanak és döntessenek el.

10. CZIKK

A magyar kir. kormány a csász. kir. szab. osztrák államvaspálya-társulatnak a jelen szerződésre és annak kiegészitő részeire, valamint a jelen szerződés végrehajtása alkalmából kiállitandó mindennemü iratokra (szerződések, jegyzőkönyvek, beadványok és azok mellékletei, átadási jegyzékek, leltárak, bejegyzési és törlési engedélyek, elsőbbségi átruházások, felveendő fizetések után kiállitandó nyugták stb.); továbbá a telekkönyvi átvitelekkel és a foganasitandó bekeblezésekkel összekötött hivatalos eljárásra, nemkülönben a jelen czégváltoztatás alkalmából az uj czégnek, a czimvezetőknek, esetleg számfejtőknek a társulati szerződésnek és a főtelepeknek bejegyzésére nézve bélyeg- és illetékmentességet engedélyez.

11. CZIKK

Jelen szerződés a csász. kir. szab. osztrák államvaspálya-társulatra jogerejüvé válik, mihelyt az abban foglalt oly határozmányokra nézve, melyek a társulati alapszabályok szerint a részvényesek közgyülésének vannak fentartva, ezen közgyülés helybenhagyását, illetőleg felhatalmazását megadta, a magyar államra nézve pedig akkor, midőn ezen szerződés az ország törvényei közé beczikkelyeztetik.

Ha a részvényesek közgyülésének e részbeni határozata f. évi junius hó végeig vagy pedig a magyar törvényhozás jóváhagyása folyó 1882. év utolsó napjáig ki nem eszközöltetnék: akkor ezen szerződés nem létezőnek fog tekintetni.

12. CZIKK

Jelen szerződés két eredeti példányban állittatott ki, melyek egyike a magyar kir. kormány kezei közt marad, másika pedig a cs. kir. szab. osztrák államvaspálya-társulatnak adatott ki.

Minek hiteléül a következő aláirások:

Aláírások

[Az engedélyokmány a vágvölgyi vasútra szól, ezért innen kivágtuk]

5. melléklet

1891. évi XXV. törvénycikk

a szab. osztrák-magyar államvasuttársaság magyarországi vasutvonalainak megváltásáról

1. § A kormány felhatalmaztatik, hogy a szab. osztrák-magyar államvasuttársaság magyarországi vasutvonalaira az állami megváltási jogot, - mely az 1882. évi XLV. tc. által törvénybe iktatott szerződés 2. czikke szerint csak 1895. évi január hó elseje után lépne hatályba, - a társasággal kötendő szerződés utján már a folyó 1891. évi január hó 1-évl, illetve az ezen naptól számitott joghatálylyal érvényesithesse.

2. § Ehhez képest felhatalmaztatik a kereskedelemügyi és a pénzügyminister, hogy a szab. osztrák-magyar államvasuttársaság magyarország vasutvonalainak, ezek tartozékainak és mindazon tárgyainak megváltására nézve, - melyek a bemutatott szerződésben felsorolva vannak - ugyancsak a bemutatott szerződést aláirhassák, illetve a magyar állam nevében jogerejüleg megköthessék azon esetben, ha ezt megelőzőleg a társaság részvényesek közgyülése ezen a vasuttársaság nevében már aláirt szerződésre nézve, a részére fentartott jóváhagyást megadja.

3. § Azon esetre, ha a jelen törvény alapján az 1. §-ban, illetve a 2. §-ban megnevezett vasutvonalak és azok tartozékai megváltása iránti szerződés egyfelől a magyar állam nevében a kereskedelemügyi és a pénzügyi minister, másfelől a szab. osztrák-magyar államvasutársaság közt jogerejüleg megköttetik, - felhatalmaztatik és utasittatik a kormány, illetve a kereskedelemügyi minister:

a) hogy a szerződés 4-ik czikke szerint a vasuttársaság által a kormány rendelkezésére bocsátandó 5.000,000 frtnyi előleget az ugyanott megjelölt czélokra, jelesül a f. évi január hó 1-je óta, a társaság által az állam számlájára fedezett épitési, beruházási és jármű-beszerzési költségek megtéritésére, illetve fedezésére, továbbá a morva-völgyi és ipolyság-balassagyarmathi vasutvonalak épitésének befejezésére és a megváltás alá kerülő vasutvonalakon szükséges egyéb beruházásokra fordithassa;

b) hogy az átveendő vasutvonalak f. évi üzleti kiadásait, valamint a szerződés szerint az állam terhére eső f. évi fizetéseket ugyancsak az emlitett vasutvonalak bevételeiből fedezhesse s ugy ezen bevételeket, mint az emlitett kiadásokat, ugy nemkülönben a fentebbi a) pont alatt engedélyezett kiadásokat is a zárszámadásokban megfelelően elszámolhassa; végre

c) hogy egyáltalában a szerződés végrehajtása iránt a szükséges intézkedéseket meg-

tegye, különösen pedig a szerződés 5-ik czikke értelmében a társasági elsőbbségi kötvénybirtokosok zálogjogait a megváltás alá kerülő vasutvonalakról töröltesse és azokat az azok megváltása fejében fizetendő évi járadékra való átutalás, illetve felülkeblezés utján biztositsa.

4. § A jelen törvényben a kormány részére adott felhatalmazás elenyészik, ha a kérdésben forgó megváltás iránti szerződés legkésőbb f. évi julius hó 15-ikéig megköthető nem lenne.

A mennyiben pedig ezen szerződés a jelen felhatalmazás, illetve a bemutatott szerződés keretében tényleg megköttetnék: utasittatik a kereskedelemügyi minister, hogy azt utólagos jóváhagyás és beczikkelyezés végett a törvényhozás elé terjeszsze.

5. § Ezen törvény a törvénytárban való megjelenése napján lép hatályba s végrehajtásával a kormány bizatik meg.

6. melléklet

1891. évi XXXVIII. törvénycikk

a szab. osztrák-magyar államvasuttársaság magyarországi vasutvonalainak megváltása iránt az 1891. évi XXV. törvénycikk alapján az 1891. évi junius 7-én/julius 11-én megkötött szerződés jóváhagyása és beczikkelyezéséről

1. § A szab. osztrák-magyar államvasuttársasággal az 1891. évi XXV. törvénycikk alapján 1891. évi június 7-én/julius 11-én megkötött szerződés jóváhagyatik és beczikkelyeztetik.

2. § Ezen törvény az országos törvénytárban való megjelenése napján lép hatályba, s végrehajtásával a kereskedelemügyi és pénzügyi m. kir. ministerek bizatnak meg.

Szerződés,

mely egyfelől a magyar államot képviselő kereskedelemügyi és pénzügyi magyar királyi ministerek, másfelől a szabadalmazott osztrák-magyar államvasutársaság között ezen társaság magyarországi vasutvonalainak az engedélyszerü megváltási határidők beállta előtt és a vonatkozó megváltási határozmányoktól eltérőleg barátságos egyezkedés utján megállapitott beváltása és az ezzel kapcsolatos ügyek iránt az alant kitett napon a következőkben köttetett:

1. CZIKK

A magyar királyi kormány megváltja a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaságnak Magyarország területén fekvő vasutvonalait s ehhez képest a szerződő felek egyetértőleg megállapitják, hogy ezen vasutvonalaknak a magyar királyi kormány által való beváltása az 1891-iki üzleti évvel és pedig ezen év január 1-ére visszaható erővel történjék.

A megváltás tárgyai a következők:

a) Az összes, bármely engedély alapján közforgalomban levő és a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaság tulajdonát képező magyar vasutvonalak mindennemü ingó és ingatlan tartozékaikkal együtt; ideértve az ezen vonalokhoz 1890. évi deczember 31-én leltárilag beosztva volt forgalmi eszközöket, nemkülönben az anyagkészletet is, továbbá a Budapesten Teréz-körut 62. szám alatt fekvő igazgatósági épület, a hozzá tartozó berendezéssel és végül az épités alatt levő ipolyság-balassagyarmati és morvavölgyi vasutvonalak.

b) A társaság szabad magántulajdonából a lissava-aninai bányavasut anyagkészletekkel, forgalmi eszközökkel és egyéb tartozékkal együtt, továbbá a társasági hajóállomány tartozékával együtt, végül az 1890. évi deczember 31-iki társasági leltárban felsorolt és Magyarországban fekvő következő telkek és ingatlanok, és pedig:

1. Tótmegyeren telkek a rajtok levő három lakházzal.

2. Budapesten telkek a Rákoson.

3. Budapesten (Bulcsu-utcza) az „Erényi"-féle ingatlan.

4. Budapesten (Podmaniczky-utcza) a Rumbach-féle ingatlanból megmaradt két házhelycsoport.

5. Budapesten (körut) az ez idő szerint diszkertet képező 2.982/5. számu házhelycsoport.

6. Temesváron (Józsefváros) a 223., 224. és 225. számu Koronghy-féle ingatlanok az uri-utczában.

7. Temesváron (Józsefváros) telkek a Bega-csatornánál a rajtok levő tiz munkásházzal együtt.

8. Nagy-Kikindán a Gábor-féle egy lakóházból s telekből álló ingatlan.

9. Karánsebesen az 501. összeirási szám alatti lakóház kerttel.

10. Krusoveczen a 89. összeirási szám alatti lakóház kerttel.

11. Nyitrán az állomás mellett lakóház telekkel együtt.

12. Esztergom-Nánán telek a feladási épület mellett a rajta levő egyemeletes lakóházzal.

13. Vörösváron telek két egyemeletes szolgalakházzal, laktanyával és két gazdasági udvarral.

c) A szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaságnak a m. kir. államkincstárral szemben fennálló s a budapest-balparti körvasut kiépitésére adott, évenkint 125,000 frtnyi évjáradékkal törlesztendő 2.500,000 frtnyi előlegre vonatkozó követelése, annak a jelen szerződés hatálybaléptekor fennálló összegében.

Az imént felsorolt összes megváltási tárgyak a jelen czikk első kikezdése értelmében abban a terjedelemben és abban a mennyiségben mennek át az állam tulajdonába, a melyben azok 1890. évi deczember 31-én leltárszerüen megvoltak, a nélkül azonban, hogy a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaság a megváltás tárgyainak minősége és értéke tekintetében szavatosságot vállalna.

A leltárak alapján netán felmerülő kifogásokat legkésőbb 1891. évi junius 30-ig lehet csak megtenni, e határidőn tul semminemü kifogásolásnak helye nincs.

2. CZIKK

A szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaság magyarországi vasut-hálózatának különböző pénztáraiban 1890. évi deczember 31-én készpénzben vagy érték-

papirokban megvolt pénztári készletek, ugyszintén a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaság 1890. évi zármérlegébe fölvett követelései és tartozásai (adósok és hitelezők) a társaság vagyona, illetőleg terhe maradnak.

3. CZIKK

Az 1-ső czikkben felsorolt összes megváltási tárgyak megváltási ára hetvenöt éven át fizetendő 10.665,000 osztrák értékü forint, azaz: tizmillió hatszázhatvanötezer osztrák értékü forintnyi évi járadékban állapittatik meg.

Ebből az évi járadékból egy semmi szin és feltétel alatt fel nem emelhető és minden állami, községi vagy egyéb pótlék alól mentes 10%-os adóösszeg előzetesen levonandó, a melyben a nyilvános számadásra kötelezett vállalatok és egyletek adója, ugyszintén az elsőbbségi kötvények után járó tőkekamat- és járadékadó, valamint bármi néven nevezendő más adó, közteher és illeték, valamint minden ezek helyébe lépő vagy ezeken felül behozandó uj adó, közteher és illeték, ezeknek bármi néven nevezendő pótlékaival együtt benfoglaltatik.

Az ezen adóösszeg levonása után fenmaradó 9.598,500 forint, azaz: kilenczmillió ötszáz kilenczvennyolczezer ötszáz osztrák értékü forintnyi tiszta évi járadék minden a jelenben fennálló vagy a jövőben behozandó állami, községi és egyéb adók, pótlékok, közterhek és illetékek alul mentesen 1891. évtől 1965. év végéig, két egyenlő, minden év január 1-én és julius 1-én esedékes 4.799,250 forint, azaz: négymillió hétszázkilenczvenkilenczezer kettőszázötven osztrák értékü forintnyi előleges félévi részletben a budapesti m. kir. központi állampénztárnál vagy más közös egyetértéssel megállapitandó helyen, a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaság vagy jogutódjának, minden további, bármi néven nevezendő levonás nélkül s minden beszámitási vagy megtartási jog kizárásával kifizetendő.

Ha az évi járadék esedékességét közvetlenül megelőző hónapban az osztrák és magyar 8 forintos aranyoknak a bécsi tőzsdén jegyzett pénzárfolyamai átlaga 9.36 (117%), azaz kilencz forint 36 krajczárt (száztizenhét százalékot) meghaladja, a magyar kormány által a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaságnak fizetendő illető részlet felemelendő azzal az összeggel, a melyet a beállott százalékos árfolyam-emelkedés 3,250,000 azaz: hárommillió kétszázötvenezer aranyforint után számitva eredményez.

Ha tehát például az évi járadék egyik részletének esedékességi határidejét közvetlenül megelőző hónapban az átlagos árfolyam 9.40 (117 1/2%) lenne, akkor a különbözetet a 117% és 117% 1/2% között, azaz 1/2 százalék 3,250.000 aranyforint után 16.250 osztrák értékü forintot tenne, a mely összeg a m. kir. kormány által minden további, bármi néven nevezendő levonás nélkül lenne kifizetendő.

Ezen az illető évjáradékkal egyszerre fizetendő többlet (felülfizetés) minden jelenlegi

és jövendőbeli állami, községi és egyéb adók, pótlékok és közterhek, valamint minden bélyeg és illeték alól mentes és különösen nem esik az előbbiek szerint megállapitott 10%-os adó alá sem.

Az előző kikezdések értelmében az 1891. évre eső és netto összegben együtt 9,598.500 forint, azaz: kilenczmillió ötszázkilenczvennyolczezer ötszáz osztrák értékü forintot kitevő mindkét évjáradéki részlet az esetleg az előző megállapitások értelmében a 6,500.000 aranyforintnyi részösszeg után eső felülfizetéssel együtt egyszerre fizetendő le és pedig legkésőbb a szerződés jogerőre emelkedését követő második hónap első napján.

4. CZIKK

1891. évi január 1-től egész addig, mig a megváltási tárgyak a 6. czikk értelmében a magyar állam tényleges birtokába jutnak, az első czikkben felsorolt beváltási tárgyakra vonatkozó üzleti és épitési számadások a magyar állam számlájára fognak vezettetni.

Ezen számadásokat, valamint a társaságnak az üzletvezetést és az épitést illetőleg tett intézkedéseit is a magyar kormány legkésőbb csak 1891. évi junius 30-ig kifogásolhatja; ezen határidőn tul kifogásolásnak helye nincs.

A megváltási tárgyakból 1891. évi január 1-től elért bevételek a fentebbiekhez képest a magyar állam javára s viszont az 1891. évi január 1-től kezdve felmerült, illetve felmerülendő kiadások, különösen valamennyi fizetett adó- és illetékösszeg is ugyancsak a magyar állam terhére esnek.

Kivételt képeznek a tisztán társasági kiadások, milyenek a kamatok, törlesztések, szelvénybeváltási költségek, jegyzési dijak és szelvény-bélyegilleték, valamint a közös igazgatási szolgálati ágak költségei és az igazgató tanácsosok illetményei.

Az 1891. évi január 1-től épitkezési czélokra felhasznált és részint épitési, részint beruházási kiadások gyanánt elszámolandó anyagok a magyar állam részére az üzleti számla mellett vezetendő anyagszámla javára, az ugyanazon határnaptól kezdve újonnan beszerzett anyagok ellenben ugyanazon számla terhére fognak iratni.

A társaság által 1891. évi január 1-től egész addig, mig a megváltási tárgyak a 6. czikk értelmében a magyar állam tényleges birtokába jutnak, az ipolyságh-balassagyarmati vasutvonal és a morvavölgyi vasut épitésére és berendezésére, valamint esetleg azok forgalmi eszközeinek beszerzésére forditott kiadások, nemkülönben az 1891. évi január hó 1-től a jelzett időpontig egyáltalában a magyar hálózaton beruházásokra forditott kiadások, - a forgalmi eszközöket is beleértve, - a társaságnak a magyar állam által készpénzben fognak megtérittetni.

Ezen kiadások összegének megállapitására a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaságnak az emlitett épitkezésekről és beruházásokról vezetett számadásai mérvadók.

Ezen számadások legkésőbb csak 1891. junius 30-ig kifogásolhatók, ezen határidőn túl kifogásolásnak többé helye nincs.

A szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaságnak a fentebbiek szerint fizetendő összeg beszerzése, valamint a magyar államnak az emlitett két vasutvonal teljes kiépitésére és esetleges egyéb beruházásokra még szükséges kiadások fedezése czéljából a szabadalmazott osztrák magyar államvasuttársaság a magyar államnak külön nyugtatványra 5,000.000, azaz: öt millió osztrák értékü forintnyi előleget nyujt.

Ezen előleg kamatoztatása és visszafizetése 1891. évtől egész 1965. évig bezárólag a magyar állam által fizetendő és az egész időtartamra minden adó, illeték és egyéb köztehertől, valamint minden bélyegilletéktől mentes 250,000, azaz: kettőszázötvenezer osztrák értékü forintnyi évjáradékkal történik, mely évjáradék félévi, minden év január 1-én és julius 1-én esedékes 125.000, azaz: egyszázhuszonötezer osztrák értékü forintnyi előleges részletekben a magyar királyi központi állampénztárnál, vagy valamely más, közmegegyezéssel megjelölendő helyen, minden bárminemü levonás nélkül és minden beszámitási és visszatartási jog kizárásával lesz a társaságnak, illetve jogutódának kifizetendő.

A fentjelzett előleg folyósitásának egyrészt, másrészt pedig az ezen előleg után az 1891. évre eső, összesen 250,000 azaz: kettőszázötvenezer osztrák értékü forintot tevő két törlesztési részlet megfizetésének egyidőben kell történnie az 1891. évre eső, a 3-ik czikk értelmében fizetendő két járadékrészlet kifizetésével és ezzel együtt egy időben teljesitendő, ugyancsak a magyar királyi központi állampénztárnál, vagy más, közmegegyezéssel megjelölendő helyen, a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaság által az ipolyságh-balassagyarmati vasutvonal és a morvavölgyi vasut épitésére és berendezésére, esetleges forgalmi eszközökkel együtt, valamint egyáltalában a magyar hálózaton beruházásokra, illetve forgalmi eszközökre forditott és ezen czikk értelmében a magyar állam által megtéritendő összegek megfizetése is.

A magyar állam kötelezi magát a szabadalmazott osztrák-magyar államvasut-társaság kivánságára a fentemlitett 5.000,000 azaz ötmillió osztrák értékü forintnyi előleget, illetve a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaságnak az ezen előleg kamatoztatására és törlesztésére ezen czikk értelmében megállapitott évjáradékok megfizetése iránti követelését az ipolyságh-balassagyarmati és a morvavölgyi vasutról nyitandó vasuti telekjegyzőkönyvekben első helyen jelzálogilag biztositani.

A magyar állam fentartja magának a jogot, hogy a fentemlitett előlegnek azon részösszegét, mely az e végből felállitandó törlesztési terv szerint törlesztetlennek fog mutatkozni, előzetes, de csak minden év január 1-én és julius 1-én eszközölhető hat havi felmondás után bármikor egyszerre visszafizethesse.

A fentemlitett, épités alatt álló vasutak után járó 1891. évi január 1-én még befizetetlen volt 83,960, azaz: nyolczvanháromezer kilenczszázhatvan osztrák értékü forintnyi

érdekeltségi hozzájárulásokat a szabadalmazott osztrák-magyar államvasutársaság minden további szavatosság nélkül átruházza a magyar államra.

5. CZIKK

A szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaság beleegyezik, hogy ezen szerződés jogerőre emelkedése, valamint az 1891. évre eső és a 3-ik czikkben megállapitott évjáradéknak az esetleges többlettel (felülfizetéssel) együtt leendő lefizetése után a magyar államnak tulajdonjoga a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaságnak valamennyi Magyarországban fekvő közforgalmú vasutvonalára, valamint a többi megváltott ingatlanokra is, és pedig az emlitett vonalakra nézve 7., 12., 21., 39., 46., 47., 48., 52., 53., 55., 56., 57., és 62. számok alatt már nyitott, 92., 93., 94., 95., 118., 119., 121. és 125. számok alatt pedig még csak ezután megnyitandó központi vasuti telekjegyzőkönyvekben, illetve az illető helyi telekjegyzőkönyvekben további megkérdezés nélkül, de nem a társaság költségére, a magyar állam javára vasuttelekjegyzőkönyvileg, illetve telekjegyzőkönyvileg bekebeleztessék, de a 7., 12., 21., 39., 46., 47., 48., 52., 53., 55., 56., 57., és 62. számok alatt már nyitott és a 92., 93., 94., 95., 118., 119., 121. és 125. számok alatt ezután nyitandó központi vasuti telekjegyzőkönyvekbe bevezetett közforgalmu vasutvonalakra csak oly kikötéssel, hogy a tulajdonjog bekebelezésével egyidejüleg a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaságnak a 3. czikkben jelzett 9,598,500 osztrák értékü forint, azaz: kilenczmillió ötszázkilenczvennyolczezer ötszáz osztrák értékü forintnyi törlesztési évjáradéknak megfizetése iránti követelése és az ezen czikk végén emlitett többlete (felülfizetése) erejéig a magyar állam által ezennel megadott zálogjog az összes ezen szerződéssel megváltott közforgalmu vasutvonalakra a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaság javára vasuti telekjegyzőkönyvileg közvetlenül a társasági elsőbbségi kölcsönhitelezők zálogjoga után, kiknek kielégitéseért a vonatkozó kötelezvényekben foglaltak értelmében továbbra is a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaság felel, bekebeleztessék.

A szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaság kötelezi magát, hogy a szerződésnek jogerőre emelkedése után azonnal ki fogja állitani a magyar királyi kormány részére mindazon bekebelezési engedélyeket, illetve okmányokat; melyek szükségesek arra, hogy a magyar állam tulajdonjoga a beváltás tárgyát képező azon ingatlanokra, melyeknek telekkönyvi számai jelen szerződésben kitüntetve nincsenek, bekebeleztethessék.

A szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaság nem fog kifogást tenni, illetve egyetért azzal, ha a magyar királyi kormány a központi vasuti telekjegyzőkönyvekben az elsőbbségi kötvénybirtokosok javára bekebelezett zálogjog törlését kieszközli.

A magyar állam kötelezi azonban magát, hogy ezen törlés eszközlése előtt, illetve azzal egyidejüleg intézkedni fog az iránt, hogy az elsőbbségi kötvénybirtokosok jogai

azon számszerü összeggel, melylyel ezen törlés bejegyzésének időpontjában fennállanak és a központi vasuti telekjegyzőkönyvekben zálogjogilag biztositva vannak, a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaságnak a 3. czikkben megállapitott 9,598,500 o. é. forintnyi évi járadék, valamint az esetleges többlet (felülfizetés) erejéig az előző bekezdés szerint bekebelezett zálogjogára bélyeg- és illetékmentesen felülkebeleztessék, mihez a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaság ezennel beleegyezését adja.

Ehhez képest a társasági elsőbbségi kötvények törlése után, a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaságnak az előbb felsorolt évjáradékok fizetésére való követelése, a társaság elsőbbségi hitelezőinek ezen évjáradékra felülkebelezett követelésével együtt, telekkönyvi rangsorban első helyen biztositott jelzálogi tétel gyanánt kell hogy jelentkezzék.

6. CZIKK

Mihelyt ezen szerződés jogerőre emelkedése és az 1891. évre eső s a 3. czikkben megállapitott évjáradéknak a netaláni többlettel (felülfizetés) együtt való kifizetése után, a magyar állam tulajdonjogának bekebelezését, illetve a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaság részére a 3. czikkben megállapitott 9,598.500 forintnyi évjáradék s a netaláni többlet (felülfizetés) erejéig való zálogjognak, a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaság jelen megváltás tárgyát képező s a már megnyitott központi telekkönyvekben 7., 12., 21., 39., 46., 47., 48., 52., 53., 55., 56., 57. és 62. szám alatt bevezetett közforgalmu vasutvonalaira való bekebelezését elrendelő törvényszéki végzés a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaságnak kézbesitve lett; a magyar királyi kormány által megállapitandó időpontban a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaság kezelése és minden másnemü, a megváltás tárgyaira vonatkozó tevékenysége megszünik, és az 1. czikkben felsorolt összes megváltási tárgyak, összes tartozékaikkal együtt, a magyar állam tényleges birtokába mennek át a nélkül, hogy e végből valamely egyéb átruházási cselekményre szükség lenne.

7. CZIKK

A magyar állam, mint a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaság jogutódja, 1891. évi január hó 1-én ez utóbbinak mindazon fennálló jogviszonyaiba lép, melyek a megváltás tárgyaira vonatkoznak. Különösen átveszi a már lefolytatott, vagy még függőben levő perekből és minden harmadik személylyel kötött szerződésekből eredő összes e részbeni jogokat és kötelezettségeket, mely czélból ezen szerződések külön jegyzékbe fognak foglaltatni. Épen úgy átmennek a magyar államra, az 1890. évi deczember 31-ével még le nem számolt s cartell-szerződésekből és kötelékekből eredő összes követelések és tartozások, valamint a refactiákból és visszteritésekből szárma-

zó kötelezettségek, tekintet nélkül arra, hogy azok mely évből erednek.

A mennyiben fenálló szerződések alapján a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaság osztrák hálózata részére szükségleti czikkek magyar állomásokon adandók át, a magyar királyi kormány az emlitett szerződések tartamára, a megváltott vonalakon továbbra is ugyanazokat az önköltségi dijtételeket fogja engedélyezni, a melyek mellett a kérdéses czikkek eddig szállitva lettek.

Ugy nemkülönben azon szállitási vagy másnemü kedvezmények, a melyek a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaság osztrák hálózatának szánt szükségleti czikkek szállitói részére, a nevezett társaság megváltás alá kerülő magyar vonalain, a vonatkozó szállitási szerződésekben biztositva lettek, ezen szerződések tartamára érvényben maradnak.

Ugyanezen határozmányok viszont érvényesek mindazon szállitásokra nézve is, a melyek fennálló szerződések alapján a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaság osztrák vonalain, ezen társaság beváltás alá kerülő magyar vonalai részére eszközlendők.

Valamennyi erre vonatkozó szerződés ugyancsak külön jegyzékbe lesz foglalandó.

8. CZIKK

Minthogy a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaság magyar vonalai után fizetendő adók az 1884. évtől kezdve csak ideiglenesen vettettek ki, s az adóelőirás mérve tekintetében a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaság részéről felszólalások történtek, - ezen ideiglenes kivetés, melynek alapján a befizetések eddig eszközöltettek, - kölcsönös egyetértéssel véglegesnek ismertetik el, - és a magyar királyi kincstár az 1890. év végéig már előirt, illetve befizetett adókon felül a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaságtól többé mit sem követelhet, viszont azonban a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaság sem követelhet a magyar királyi kincstártól adóvisszatéritést.

9. CZIKK

A magyar királyi kormány kötelezi magát a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaság összes hivatalnokait és egyéb alkalmazottait, a kik a megváltás alá kerülő tárgyaknál alkalmazva vannak, a megváltás tárgyainak a 6. czikkben megállapitott birtokba vétele idejében részükre járó minden néven nevezendő illetményekkel és szerzett összes jogaikkal átvenni.

10. CZIKK

A szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaság nyugdij-alapjának az 1890. év végével mérlegszerüleg kimutatott vagyonából, az ezen alap tulajdonát képező s Buda-

pesten, Teréz-körút 54., 56., 58. és 60. számok alatt lévő házak, azoknak az 1890. évi deczember hó 31-éről szóló mérlegben kitüntetett 802,127 forint 68 krajczári könyvszerü összértékében, továbbá az alapnak az 1890. évi deczember 31-éről szóló mérlegben árfolyam szerinti értékben kimutatott értékpapirjaiból, valamint az alap követeléseiből és készpénz-álladékából álló 2,871.932 forint 94 krajczárnyi, szóval kétmillió nyolczszázhetvenegyezer kilenczszázharminczkét forint 94 krajczárnyi összegének 40%-nyi hányada, vagyis készpénzben 1,148.773 forint 18 kr., azaz: egymillió egyszáznegyvennyolczezer hétszázhetvenhárom forint 18 krajczár osztrák értékben fog a magyar államnak a magyar királyi államvasutak nyugdíjalapja részére átutaltatni, illetőleg a megváltott vonalaknak a magyar állam tényleges birtokába való átvétele napján készpénzben kifizettetni.

Ugyancsak a magyar állam javára esnek 1891. évi január hó 1-től kezdve, a magyar állam által átvett társasági hivatalnokok befizetései, - a társaságnak a megváltott magyar vonalak és a megváltott egyéb tárgyak üzleti számláján elszámolt alapszabályszerü hozzájárulásai, - valamint a fentemlitett s a magyar állam birtokába átutalt vagyonrész jövedelme is. Ily jövedelemnek a nyugdíjalap tulajdonát képező fentemlitett házaknak, a kezelési költségek, adók, közszolgáltatások és mindennemü terhek levonása után mutatkozó hozadéka - 1891. évi január hó 1-től számitva, - és az átutalt 1,148.773 forint 18 krnyi készpénzösszeg 5%-os kamata, ugyancsak 1891. évi január hó 1-től a fizetés napjáig számitva lesz tekintendő.

A magyar állam viszont 1891. évi január hó 1-től kezdve átvállalja a megváltás alá kerülő tárgyaknál alkalmazott mindazon társasági hivatalnokok összes igényeinek kielégitését, a kiknek szolgálati viszonya a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársasággal szemben csak 1890. évi deczember hó 31-ike után bontatott fel vagy fog felbontatni; ugyanazon mérvben, a mily mérvben ezen igényeket a társaság nyugdíjintézetének alapszabályai a nyugdíjalap tagjai és illetőleg ezek hátrahagyottjai javára meghatározzák; továbbá az 1890. év végével összesen 889,792 forint 27 krajczárral osztrák értékben már megállapitott illetőleg folyósitott nyugdíjaknak 30%-át, vagyis 266,937 forint 68 krajczár, azaz: kétszázhatvanhatezer kilenczszázharminczhét forint 68 krajczárt osztrák értékben és pedig az illető nyugdíjasoknak egyénenkénti átutalásával.

Ezen átutalás a méltányosság követelményei szerint, és az illető nyugdíjasok illetőségének lehető figyelembe vételével lesz eszközlendő.

Az ezen határozmányok értelmében a magyar állam számlájára olyan hivatalnokoknak, illetve ezek hátrahagyottjainak 1891. évi január hó 1-től kezdve kifizetett összegek, a mely hivatalnokok szolgálati viszonya a társasággal szemben csak 1890. évi deczember hó 31-ike után szünt meg, a nyugdíjalapból a magyar állam részére átutalt vagyonhányad kifizetése alkalmával ennek terhére viszont követelésbe veendők, és illetőleg a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaságnak megtéritendők lesz-

nek.

A magyar állam ugyanezen határidőben ki fogja fizetni az 1890. évi deczember hó végével már fennálló nyugdíjak fejében a fentiek szerint 266,937 forint 68 krajczárral osztrák értékben átvállalt 30 százalékos hányadból 1891. évi január hó 1-től kezdve időarányosan megállapitott részösszeget, s a mennyiben az egyénenkénti átutalás még keresztülvezetve nem volna, az esedékes további részleteket a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaságnak havonként ki fogja fizetni.

A mi a társaság szolgáinak és munkásainak nyugbéralapját illeti, ezen alapnak az 1890. év végével mérlegszerüleg kimutatott vagyonából, az alap tulajdonát képező budapesti házak, azoknak az 1890. évi deczember 31-éről szóló mérlegben 171,479 frt 39 krral kimutatott könyvszerü értékében, továbbá az alapnak az 1890. évi deczember 31-éről szóló mérlegben 2.164,073 forint 73 krajczárnyi, azaz: kétmillió egyszázhatvannégyezer hetvenhárom forint 73 krajczárnyi osztrák értékü egyenlegösszeggel mutatkozó ingó vagyonából 24%-nyi hányad, vagyis: 519,377 forint 70 krajczár, azaz: ötszáztizenkilenczezer háromszázhetvenhét forint 70 krajczárnyi osztrák értékü készpénzösszeg fog a magyar állam részére átutaltatni és illetőleg a megváltott vonalaknak a magyar állam tényleges birtokába való átmenete napján készpénzben kifizettetni.

Ugyancsak a magyar állam javára esnek 1891. évi január hó 1-től kezdve, a nyugdíj-alapra vonatkozólag fennebb megállapitott módozatok megfelelő alkalmazása mellett a befizetések, hozzájárulások és az átutalt vagyonrész jövedelmei is.

Ennek ellenében a magyar állam 1891. évi január 1-én átveszi a megváltás alá kerülő összes tárgyaknál szolgálatban álló azon nyugbérintézeti tagok összes igényeinek kielégitését, a kiknek szolgálati viszonya 1890. évi deczember 31-ike után bontatott vagy bontatik fel; ugyanabban a mértékben, a melyet a társasági nyugbéralap alapszabályai a nyugbéralap tagjai, illetőleg azok hátrahagyottjai számára megállapitanak; átveszi továbbá a magyar állam az illető nyugbéresek egyénenkénti átutalása mellett az 1890. év végével már hatályban állott, vagyis kiutalványozott 617,012 forint 88 krajczárnyi, azaz: hatszáztizenhétezer tizenkettő forint 88 krajczárnyi nyugbérek 24%-át, vagyis 148,083 forint 09 krajczár, azaz egyszáznegyvennyolczezer nyolczvanhárom osztrák értékü forint 09 krajczárnyi összeget.

A szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaság által 1891. évi január 1-étől a magyar állam terhére kifizetett nyugbérek, valamint az 1890-ik év végével már hatályban állott nyugbéreknek a magyar állam által átvett részlete tekintetében a nyugdíjalapra vonatkozó fentebbi határozmányok megfelelően alkalmazandók.

A mennyiben a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaság vagy annak nyugdíj-, illetve nyugbéralapja valamelyik átvett, illetve átutalt hivatalnok, nyugdíjas vagy nyugbéres, illetőleg ezek hátrahagyottjai által igénybe vétetnék, illetőleg fizetésre kötelezteténk, ez esetben a fizetés a magyar állam terhére fog történni.

11. CZIKK

A végből, hogy a magyar királyi kormány az arad-temesvári vasutat mielőbb megválthassa, a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaság meg fogja a szükséges intézkedéseket tenni, illetve az arad-temesvári vasuttársaságnál megfelelő módon oda fog hatni, hogy ez a törlesztési terv szerint 1891. évi szeptember 1-én még fenmaradó 16,470 darab 3.294,000 osztrák értékü ezüst forint névértékü elsőbbségi kölcsön-kötvényt soronkivüli kisorsolás, illetve felmondás utján, 1892. évi márczius 1-én való esedékességgel visszaváltása.

A mennyire a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaság az arad-temesvári vasut szóban forgó elsőbbségi kölcsön-kötvényeit természetben át nem adná, az azok beváltására még szükséges készpénzt az arad-temesvári vasutnak, esetleg a magyar királyi kormánynak osztrák-értékben idejekorán rendelkezésére fogja bocsátani.

Az összes elsőbbségi kötvényeknek 1892. márczius 1-én esedékessé váló szelvényeit az arad-temesvári vasut tartozik beváltani, ennek ellenében a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaság az ezen szelvényeknek 1892. évi január 1-től 1892. évi márczius 1-ig terjedő időre eső rész-összegét az arad-temesvári vasutnak 1892. évi márczius 1-én készpénzben fogja megtériteni.

Továbbá kötelezi magát a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaság, hogy az arad-temesvári vasut összes, 11,406 darab részvényét az 1892. évi julius 1-én esedékes szelvényekkel együtt legkésőbben 1892. évi márczius 1-én a magyar állam tulajdonába fogja átadni.

Ennek ellenében a magyar királyi kormány 1892. évi márczius 1-től kezdve, bezárólag 1958. évi szeptember 1-ig a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaságnak vagy jogutódjainak, 288,745 forint osztrák értékü évi járadékot, minden év márczius 1-én és szeptember 1-én esedékes, minden állami és községi, valamint bárminemü más adó, közteher, bélyeg és illeték alul mentes 144,372 forint 50 krajczár osztrák értékü, azaz: egyszáznegyvennégyezer háromszázhetvenkettő forint 50 krajczárnyi félévi részletekben, a melyek elseje 1892. évi márczius 1-én és az utolsó 1958. évi szeptember 1-én váland esedékessé, minden bárminemü levonás nélkül és minden beszámítási és megtartási jog kizárásával Budapesten a m. kir. központi állampénztárnál vagy más, egyetértőleg megállapitandó helyen fog kifizetni.

A magyar kir. kormány kötelezi magát, hogy legkésőbb 1892. év végéig a megfelelő intézkedéseket meg fogja tenni, hogy a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaságnak az előbb emlitett 288,745 osztrák értékü forint évi járadék fizetésére vonatkozó követelése zálogjogilag, és a nélkül, hogy ebből a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaságra vagy az arad-temesvári vasutra bárminemü bélyeg és illeték fizetése háramolnék, a m. kir. kormány választása szerint vagy első helyen az arad-temesvári vasut vonalára, vagy a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaság beváll-

tás alá kerülő vonalaira, közvetlenül a 3. czikkben meghatározott járadék biztositására az 5. czikk értelmében biztositott zálogjog után bekebeleztessék.

A m. kir. pénzügyminister úr hajlandó a most fennálló szelvény-bélyegilleték átalányozását megengedni, és a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaság az e czélból kipuhatolandó tőkeösszeget közvetlenül a m. kir. központi állampénztárba fogja befizetni.

12. CZIKK

A társaságnak Magyarországban fekvő és a megváltás tárgyát nem képező uradalmai, bánya- és kohóművei a bogsán-resiczai, bogsán-moraviczai és resicza-szekulibányavasutakkal együtt a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaság teljesen szabad magántulajdona maradnak és általa egészen saját belátása szerint kezelhetők, ugyszintén egészben vagy részben elidegenithetők.

Abban az esetben, ha a társaság az emlitett ingatlanokat tulajdonában megtartja, azok részére legkésőbben 1892. évi julius 1-ig az együttes tanácsnak, illetőleg az alapszabályok megváltoztatása esetére, a társaság ennek helyébe lépő képviseletének közvetlenül alárendelt, s az utóbbi által kinevezendő üzletvezető igazgatóság fog Budapesten felállittatni.

Ha ez igazgatóság részére csak egy igazgató rendeltetnék ki, ennek magyar állampolgárnak kell lennie.

Ha az igazgatóság több tagból állana, ugy legalább a tagok fele magyar állampolgár legyen.

Ha pedig az utóbbi esetben vezénylő igazgató rendeltetnék ki, ennek szintén magyar állampolgárnak kell lennie.

Hivatalnoki állások újra betöltésénél a társaság magyar állampolgárokra lehetőleg tekintettel lesz.

A m. királyi kormány a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaság e műveit és uradalmait különösen a termények értékesitése és a díjszabások tekintetében minden megengedhető támogatásban és pártolásban fogja részesiteni.

A megváltás alá kerülő társasági vonalak beruházási és üzleti szükségleteinek fedezésénél a magyar királyi kormány ugyancsak első sorban tekintettel lesz a szóban forgó művek terményeire, a mennyiben a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaság a vele versenyző vállalatoknak a társaság tudomására hozandó feltételeit ár és minőség tekintetében kész elfogadni.

Ha a szóban forgó szükséglet fedezése nyilvános ajánlati versenytárgyalás útján történnék, úgy az előbb emlitett kedvezmény csak akkor érvényesül, ha a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaság az ajánlati versenytárgyalásban részt vesz s a mennyiben ez alkalommal más részről olcsóbb ajánlat tétetik, kész a vele versenyző vállalatnak a társaság tudomására hozandó feltételeit ár és minőség tekintetében elfogadni.

Az előbb emlitett kedvezmények arra az esetre is érvényben maradnak, ha a kérdéses társasági vállalatok egy vagy több, ujonnan létesitendő avagy már fennálló magyar részvénytársaságra ruháztatnak át, feltéve, hogy ezen társaságok az ügyvezető igazgatóságra, valamint ujonnan kinevezendő hivatalnokaikra nézve a magyar állampolgárság tekintetében fennebb megállapitott határozmányokhoz alkalmazkodni fognak és az őket képviselő igazgatóság felerészben magyar állampolgárokból álland.

Az ilyen átruházást tárgyazó minden jogügylet, okmány, beadvány és bejegyzés, különösen az adásvételi szerződés, - a társasági szerződés kötésének vagy megváltoztatásának kivételével, - továbbá maga az átruházási jogügylet és ennek nyilvánkönyvi keresztülvitele, teljes bélyeg- és illetékmentességben részesül.

13. CZIKK

Mihelyt a megváltás alá kerülő tárgyak a 6-ik czikk értelmében a magyar állam tényleges birtokába átmentek, a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaság köteles a megváltott tárgyak épitésére és üzletére vonatkozó összes ügyiratokat, okmányokat, könyveket, számadásokat és egyéb feljegyzéseket a magyar királyi kormánynak átadni.

Az igazgató-tanács irattára, valamint a budapesti igazgatóságnak a bécsi igazgatósággal és igazgató-tanácscsal, ugy nemkülönben az együttes tanácscsal és a párisi bizottsággal folytatott levelezése és a társaság általános ügyeire vonatkozó ügyiratok a társaság birtokában maradnak.

Ezen ügyiratok és okmányok megőrzésére, valamint a társasági igazgatóságnak Budapesten tartandó ülései számára a magyar királyi kormány a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaságnak a budapesti igazgatósági épületben 1892. év végéig megfelelő helyiségeket fog díjtalanul rendelkezésére bocsátani.

A magyar királyi kormánynak átadott ügyiratok és könyvek a kereskedelmi törvényben meghatározott megőrzendők és a társaság által betekinthetők.

14. CZIKK

A magyar királyi kormány a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaságnak a jelen szerződésre, az ezen szerződésből kifolyó vagyonátruházásokra, valamint minden a jelen szerződéssel összefüggésben álló, vagy annak végrehajtása alkalmából kiállitandó mindennemü okmányokra (szerződésekre, jegyzőkönyvekre, beadványokra, ezek mellékleteire, átadási jegyzékekre, leltárakra, bekebelezési és törlési nyilatkozatokra, valamint a bárminemü fizetésekről, különösen a megállapitott évjáradékok kifizetéséről szóló nyugtákra stb.), végül mindennemü telekkönyvi átirásokra, bekebelezésekre, különösen az elsőbbségi hitelezők felülkebelezésére nézve a teljes bélyeg- és illetékmentességet biztositja.

15. CZIKK

Jelen szerződés a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaságot kötelezi, mihelyt a részvényesek közgyülése ahhoz hozzájárult, a magyar államot pedig, mihelyt a szerződő ministerek a törvényhozásnak e részben kieszközlendő felhatalmazása alapján jelen szerződést aláirják.

Ha mindkét előfeltétel legkésőbb folyó évi julius 15-ig be nem következik, jelen szerződés nem létezőnek tekintendő.

A jelen szerződésnek a társaság által való aláirása időpontjától kezdve a megváltás alá kerülő tárgyaknak a 6-ik czikk értelmében a magyar állam tényleges birtokába való átmeneteléig joga van a magyar királyi kormánynak a megváltás alá kerülő társasági magyar vasutvonalaknak, nemkülönben a többi megváltási tárgyaknak kezelését és üzemét, illetve épitését e czélból kirendelendő közegeivel felügyeltetni.

16. CZIKK

A jelen szerződés két eredeti példányban és pedig az egyik a magyar kir. kormány, a másik a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaság részére állittatik ki s annak hatályba lépésével a magyar állam és a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaság közt 1882. évi junius hó 8-án kötött és az 1882. évi XLV. törvénycikkbe beczikkelyezett szerződés határozmányai hatályukat vesztik; ugyanez áll a társaság megváltott magyarországi vasutvonalaira vonatkozó engedélyek, illetve engedélyezési határozmányok tekintetében is, ugy, hogy a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaságnak a magyar állammal szemben semminemü ezekből eredő joga vagy kötelezettsége többé fenn nem áll.

A szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaságnak szabadságában áll alapszabályait magyarországi vasuthálózatának megváltása után saját belátása szerint megváltoztatni, azonban a mennyiben a társaság saját érdekeivel megegyeztethetőnek találja, a társasági szervezetnek dualisztikus alapja fentartandó lesz.

17. CZIKK

Végül közös egyetértéssel megállapittatik, hogy a jelen szerződésből netán eredő vitás kérdések a budapesti királyi törvényszék által döntendők el.

[*Aláírások*]

7. melléklet

Indoklás

a szab. osztrák-magyar államvasut-társaság magyarországi vasútvonalának megváltásáról szóló törvényjavaslathoz.

A kormány következetesen haladva azon az úton, melyet a törvényhozás helyeslésével és jóváhagyásával eddigelé követett abban az irányban, hogy az ország közgazdasági fejlődésének leghathatósabb eszközét, a vasutakat, az államhatalom kezében összpontosítsa: immár elérkezettnek látja az időt arra, hogy a vasutállamositási műveletnek egyik legnagyobb horderejű feladatát, a szab. osztrák-magyar államvasuttársaság magyarországi vasutvonalainak megváltását megvalósítsa.

A magyar állam és a nevezett vasúttársaság közt 1882. évi junius hó 8-án kötött s az ugyanazon évi XLV. törvényezikk által beczikkelyezett szerződés 2. czikkében a magyar kormány részére biztosíttatott a jog, hogy a társasági magyar vasutvonalakat függetlenül a társulatnak Magyarországon kivül fekvő vonalaitól már 1895 évi január elseje után bármikor beválthassa.

Midőn tehát a kormány nem várja be a fentebb megjelölt időpontot, hanem a társasággal egyetértőleg létesült megállapodások alapján már most járul a törvényhozás elé az osztrák-magyar államvasút magyarországi vonalainak megváltása ügyében, ezt kötelességünknek tartjuk mindenekelőtt indokolni. Előre bocsátjuk azt, hogy, miután a megváltás jogának szerződésszerű megnyíltától alig 4 évi időköz választ el, a kormánynak – nehogy mulasztást kövessen el – már ez idő szerint határoznia kelletett a felett, hogy mit kelljen az osztrák-magyar államvasuttal tennie. Fontos és az előző határozathozatalt sürgősen igénylő ez a kérdés államérdekből azért is, mert bármily irányú legyen a határozat, több oly előmunkálat szükséges, mely huzamos időt vesz igénybe. E mellett bármely üzletre, tehát még inkább a vasúti üzletre nézve egyenesen káros az a bizonytalanság, melylyel az járna, ha sem a kormány nem volna idejében tisztában magával az iránt, hogy mi a teendője, sem a vasúttársaság nem volna idejében tájékoztatva a kormánynak és a törvényhozásnak a társasági vonalakra vonatkozó czélzatai felett. A kormány tehát az ország jól fölfogott érdekében cselekedett, midőn az osztrák-magyar államvasút kérdésével idejében foglalkozott.

A legbehatóbb megfontolás tárgyát képezte továbbá az, hogy mi legyen a kérdés megoldásának módja és e tekintetben azon meggyőződésre jutott a kormány, hogy a legczélirányosabb mód az állami megváltás foganatosítása. Magyarországot arra, hogy

állami vasúti hálózatot teremtsen, nem csak az indította, hogy egyes kamatbiztositást élvező vasutait a pénzügyi bajok orvoslása végett állami kezelésbe vegye, hanem az is, hogy a közgazdasági és a közforgalmi érdekeket is kielégítse. A tapasztalás bizonyítja, hogy a törvényhozás emez eljárása az ország érdekében fekvő volt; ekként keletkezett egy jelentős államvasuti hálózat, mely közérdekű czéljai követésében és ezeknek minél biztosabb elérése érdekében élénk tevékenységre van utalva; hogy pedig ezen tevékenység visszahatással volt és van a még meglevő társasági vasutakra, az ép oly természetes, mint a milyen gyökeres ellentét van az állami vasúthálózat kiválóan közgazdasági és a magánvasutak inkább közkereseti jellege között. Ezen különbség szembetűnő különösen akkor, ha azt az osztrák-magyar államvasuttársaságra vonatkoztatjuk.

Igaz ugyan, hogy az 1882. évi XLV. törvényczikkbe iktatott szerződés a magyar államvasuti és az osztrák-magyar államvasuti társasági hálózatokat inkább bizonyos egyetértő összműködésre utalta, azonban az államvasutak által megoldandó feladatok és elérendő czélok egyfelől, más felől a gyakorlati, napról-napra fokozódó igények kielégitésének szükségessége csakhamar rávezettek a két hálózat közötti ellentétekre és a kormánynak meg kellett győződnie arról, hogy, ha az államvasuti hálózat eszköz a hazai viszonyok között oly jelentőségteljes czélok elérésére, ugy ezen eszköz nem lehet eléggé hatásos mindaddig, mig az osztrák-magyar államvasút az államvasuti hálózattól külön váltan áll és az ő jogszerűen megillető keretben önállóan működik. Közgazdasági és közforgalmi szempontból szükséges az osztrák-magyar államvasutnak a birása, mert a milyen való tény az, hogy az osztrák-magyar államvasút egész alkata és összeköttetései szerint jelentékeny beviteli, átmenő és kiviteli irányok felett uralkodik és dispositiói e miatt a legfontosabb irányokban mérvadók, ép oly való közgazdasági és közforgalmi követelmény az, hogy ezen mérvadó factor is az állam kezébe jusson. Hozzájárul ehhez, hogy magában az országban is a két vasúti hálózat működése különböző elbánásra vezetett; a két vasiúthálózat által átszelt vidékek között díjszabási ellentétek keletkeztek, melyek a közgazdaság terén más eszközökkel alig egyenlíthetők ki.

De a pénzügyi tekintetek is döntők a kérdés elbírálásánál, mert – bár eddig alig egykét eset kivételével jobbára oly vasutak államosittattak, melyek pénzügyi szempontból nagyon is igénybe vették az állam pénzerejét, a tapasztalat mégis azt bizonyítja, hogy ezek a vasutállamositások eddig még minden esetben nemcsak hogy több áldozatot – legalább állandó jellegűt – nem követeltek, hanem oly kedvező pénzügyi eredményre vezettek, a melyeknél fogva azok méltán az államháztartás rendezésének egyik nem utolsó tényezőjeként váltak be.

Az alulirt kereskedelmi minister 1889 évi működéséről az országgyűlés elé terjesztett jelentésében alapos számitások nyomán évi hat millió forinttal számjelezte azon tiszta hasznot, melyet az összes terhek számbavételével az eddigi vasutállamositások közvetlenül – tehát az ország adóképességének a közgazdasági helyzet javítása utján

előidézett fokozását nem is számitva, – eredményezett.

Ezen pénzügyi haszon lényegében az egyesitett állami vasúthálózat egyes részei közti czéltudatos forgalmi és díjszabási tekintetben egyaránt biztosított összműködésre vezethető vissza.

Ha tehát ama, a közvéleményben nem minden ok nélkül ínségeseknek nevezett nagy üzleti hányadokkal kezelt vasutak államosítása után kedvező pénzügyi eredmény volt elérhető; nem fog bennünket senki sem túlzással vádolni, midőn állítjuk, hogy az annyira kedvező üzleti viszonyok között mozgó osztrák-magyar államvasút magyar vonalainak államosítása pénzügyi szempontokból is kedvező eredménynyel kecsegtethet és azon várakozásra jogosít, hogy ezen társasági vonalaknak állami megváltása, az államra meg nem térülő áldozatokat róni nem fog, s hogy ezen pénzügyi eredményt csak fokozni fogja az a közgazdasági haszon, mely ezen vonalok utján elérhető lesz, valamint azon forgalom- és kereskedelem-politikai tény, hogy az ország ezen nagy és fontos hálózatnak dijszabási szempontokból is urává válik.

Ezen indokok vezették a kormányt azon elhatározására, mely szerint maga részéről kimondotta, hogy az osztrák-magyar államvasút magyarországi vonalait államilag megváltani, ekként a törvényhozás által ismételten helyeselt vasutpolitikai eljárását kiterjeszteni kívánja és ajánlani fogja ezen álláspontjának törvényhozási megerősitését, annyival inkább, mert e kérdésnek más, bármely irányú megoldása az államra nézve nem lehetne oly előnyös, mint maga a megváltás. És itt az előadottak kiegészítéséül legyen szabad röviden kitérnünk arra, hogy milyen más mód állana esetleg a kérdés megoldásául rendelkezésre.

Mindenekelőtt eldöntöttnek kellene azt a kérdést tekinteni, hogy Magyarország épen legfontosabb vasutvonalaival szemben megáll az államositási actióban, hogy tehát a vasut továbbra is és igy 1894 után is meghagyatnék a társaság birtokában. – Azt hiszszük, alig volna Magyarországon valaki, a ki elfogulatlanul bírálva a helyzetet, arra a következtetésre jutna, hogy egy ilyen transactió megengedhető volna a nélkül, hogy a társasággal szemben bizonyos forgalmi és díjszabási kikötések meg ne állapittassanak. – Ha már most ilyen kikötések tényleg felállíttatnának, alig képzelhető, hogy ezeket a társaság pénzügyi garantiák nyújtása nélkül elfogadná. Ekként pedig keletkeznék egy, az állam szempontjából tökéletlen helyzet, mely esetleg anyagi áldozatokat igényelne és pedig akár közvetleneket, akár olyanokat, a melyeket a magyar államvasuti hálózat volna kénytelen elviselni. De feltéve, hogy ezen áldozatok csekélyek lennének, vagy talán el is maradnának, a helyzet – minden egyébtől eltekintve – hátrányos volna azért, mert a magyar állam nem válhatnék oly mértékben a vasut urává, mint a milyen mértékben azt a már a fennebb ismételten hangsúlyozott közérdek megköveteli. – A kormány tehát szemügyre véve a képzelhető combinatiókat, mindig csak azon eredményre juthatott, hogy alapos megoldást egyedül az államosítás nyújt. – A kérdés már

most az, vajjon mikor legyen ezen államosítás foganatosítandó, most-e, vagy 1894 év után? és a kormány arra a megállapodásra jutott, hogy az államosítást – feltéve, hogy az előnyös föltételek alatt eszközölhető – most kell foganatosítani.

Ezen elhatározása mellett szólanak mindenekelőtt azok az indokok, melyek magát az államosítást támogatják.

Ha már a kormány azon meggyőződésben van, hogy a kérdés egyedüli és czélszerű megoldása az államositás, akkor úgy forgalom-politikai, mint pénzügyi tekintetek azt parancsolják, hogy az államositási actió hajtassék végre minél elébb, vessünk véget a helyzet bizonytalanságának, mihelyt lehet, és különös tekintettel a kereskedelmi és jelesen a beviteli és átviteli forgalmakra, szerezzük meg minél gyorsabban azt a forgalmi eszközt, mely kezünkben megteendi a kellő szolgálatot. Pénzügyi szempontból pedig kívánatos az államositás most már azért is, mert nincs indok, mely a mellett szólana, hogy tekintettel az engedély-okmány és a szerződés határozmányaira, a társaságnak idő engedtessék akár a jövedelmek mesterséges fokozására, mi az államvasutak szempontjából is figyelemre méltó és azokra is visszahatható törekvés volna, – akár a pálya elhanyagolására, akár mind a kettőre. Problematikus, mert a jövőt illető és azért biztos faktorokra nem is támaszkodható számításokba nem bocsátkozhatunk, a mennyire azonban az ezúttal tiszteletteljesen bemutatott szerződés és az uralkodó viszonyok mérlegelése alapján állunk, merjük állítani azt, hogy az államositási actiónak elhalasztása az államra ugy közgazdasági, mint pénzügyi szempontból előnyös nem volna, és állithatjuk azt annyival inkább, mert el is tekintve a halasztásban rejlő mindennemű hátrányoktól, 1894 után is ugyanazon engedélyokmányi és szerződéses minimumokkal kellene a társaság évjáradékának megállapításánál számolnunk, a melyekkel ma is számolunk. Igaz ugyan, hogy a legjelentősebb minimum a jövedelmi átlagokban keresendő és nincs kizárva, hogy a társaság következő négy évi jövedelmei csökkennének, de viszont az sincs kizárva, sőt valószínűbb, hogy a jövedelmek emelkedni fognak, azonban épen ezen bizonytalanság miatt a ma elérhető eredményeket koczkára vetni nem volna előrelátó, előnyös cselekedet. – Ezek után számot kell adnunk arról, hogy miként véljük az államosítást már most foganatosítani és vajjon a szerződés, melyet ezúttal ajánlani bátorkodunk, megérdemli-e azt, hogy az előttünk lebegő nagy czélokhoz méltónak és az államra nézve előnyösnek tekintessék.

Mellékelve van szerencsénk bemutatni,

1. a szab. osztrák-magyar államvasuttársaság magyarországi vasutvonalainak megváltásáról szóló törvényjavaslatot, és

2. magát az erre vonatkozó szerződést.

Legyen szabad a dolog természeténél fogva mindenekelőtt ez utóbbira kitérnünk.

Általánosságban előre kell bocsátanunk, hogy a megváltás fejében a társaságnak fizetendő évjáradék – és ez a leglényegesebb pont – megállapításánál a kormány a ba-

rátságos egyezkedést tartotta szem előtt; mert számolnia kellett azon körülménynyel, hogy az állami megváltásnak nem barátságos egyezkedés, hanem csupán az erre megnyílt jog alapján érvényesítése esetére a megváltási ár nagysága nem függ egyedül a megelőző hét évi jövedelmezőségtől, melynek alakulását a kormány hosszabb időre előre megítélni különben is épen nem s dijszabási rendelkezések által befolyásolni is csak korlátolt mértékben képes: hanem egyfelől a megváltási évjáradék megszabására nézve ugy az engedélyokmányban, mint a szerződésben bizonyos minimális határok vannak kikötve, mely minimális határok mérvadóbbja nem a tőkére, hanem az 5 évi átlag-jövedelemre van fektetve; másfelől pedig a forgalmi eszközök és anyagszerek az engedélyokmány szerint külön kárpótlás tárgyát képezik.

Hozzájárul, hogy a szóban forgó szerződési és engedélyokmányi határozmányok – a mint erre alantabb még rámutatandunk – oly eltérő magyarázatokra adnak anyagot, hogy a kormány a barátságos egyezkedés útját már ezen okból is alig vélte elkerülhetőnek, – mert alig szenved kétséget, hogy ha bevárjuk azon időpontot, midőn a megváltás csakis a megváltási jog megnyílta alapján érvényesíthető, a társaság is viszont a merev jogi álláspontra helyezkedett volna.

Ugyanez áll a megváltási árnak a szerződési és engedélyokmányi minimum alatti megállapítása tekintetében is, melyet a megváltási jog érvényesítésére szerződésileg kitűzött határidő bevárása esetén minden valószinüség szerint kizártnak kellene tekinteni, holott az alantabb következő számszerű kifejtések szerint a kormánynak e tekintetben is nem jelentéktelen előnyt sikerült az állam javára elérni.

Az államositás, illetve a jelen állami megváltás azon módjára nézve, melyet ez alkalommal követtünk, megjegyezzük, hogy az annyiban eltér az eddig követett megváltási módozatoktól, a mennyiben tekintettel arra, hogy a társaság osztrák vasútvonalait, továbbá a magyar területen fekvő uradalmait, bánya- és hutaműveit, valamint gyárait továbbra is megtartja, az állam nem vállalja el a társaság czímleteinek közvetlen beváltását, hanem a társaságnak meghatározott évjáradékot fizetne; hogy továbbá nem veszi át a társaságnak összes cselekvő és szenvedő vagyonát, hanem csak azon tárgyakat, illetve értékeket, követeléseket és tartozásokat, melyek a szerződésben világosan meg vannak nevezve; viszont azonban a megváltás tárgyát képező vasútvonalakra és egyéb ingatlanokra nézve az állam nem csupán szabad rendelkezési jogot szerzi meg, illetve az állami tulajdonjognak azokra való bekebelezése nem halasztatik akkorra, mikor a vasútvonalakra bekebelezett elsőbbségi terhek tervszerűen törlesztve lesznek, hanem ezen tehernek egyidejű törlése és a társaságnak fizetendő évjáradékokra való átutalása mellett, az állam tulajdonjoga a megváltás alá kerülő vasútvonalakra és egyéb tárgyakra azonnal be fog kebeleztetni, mihelyt a szerződés jogi erőre emelkedik.

Ellenben megegyezik a jelenleg választott megváltási mód is az eddigiekkel annyiban, a mennyiben a megváltás szintén a folyó év elsejére való visszaható erővel volna

foganatosítandó, mely eljárás a társaságnak számadástételi kötelezettségét nem érinti s az eddigi eljárásoknál minden tekintetben a legmegfelelőbbnek bizonyult.

Ezeket előrebocsájtva, a szerződés főbb határozmányait a következőkben ismertetjük:

az 1. czikkhez. Ezen czikk meghatározza azt, hogy mi képezi a megváltás, illetve az állam által való átvétel tárgyát; nevezetesen megváltatnak, illetve átvétetnek:

a) a társaságnak összes magyar vonalai, melyek közforgalom czéljaira engedélyeztettek; a járműveknek 1890 évi deczenjber 3l-én leltárszerűleg kimutatott állományával együtt; az anyagkészletek s az épitès alatt álló ipolyság-balassagyarmati és morvavölgyi vasutak; továbbá a budapesti igazgatósági épület;

b) a lissava-aninai bányavasut, annak tartozékaival együtt, a társaság hajó-állománya s a szerződés ezen pontjában részletesebben meghatározott ingatlanok;

c) az osztrák-magyar államvasutnak a m. kir. államvasutak irányában a körvasút építésére adott előleg czímén fennálló követelése.

Mindezek a társaság 1890 évi zármérlegében a következő értékekkel vannak kimutatva:

A) a vasutvonalak tényleges befektetési értéke	154 510 410 frt 04 kr
ugyanazok anyagszereinek értéke	2 096 128 frt 47 kr
együtt	156 606 638 frt 51 kr
B) a társaság szabad tulajdonából:	
1. a lissava-aninai bányavasut értéke	4 845 658 frt 82 kr
2. gőzhajók értéke	516 824 frt 06 kr
3. telkek és ingatlanok értéke	617 850 frt 29 kr
együtt	5 980 333 frt 17 kr
C) a budapesti körvasút kiépítésére a társaság által nyújtott és a megváltási évjáradékba beszámított előleg, annak eredeti összege szerint	2 500 000 frt – kr
mindössze	165 086 866 frt 68 kr

A vasútvonalak befektetési értékében a forgalmi eszközök 26 745 931 frt 75 krral szerepelnek, melyből az alábbiak értelmében bizonyos fontossággal biró megkülönböztetés szerint a regi vonalakra esik

21 763 216 frt 20 kr

a temesvár-orsovai, vágvölgyi és másodrendű vonalakra pedig 4 982 715 frt 55 kr

A vasutvonalak fentebb kimutatott befektetési tőkéjében benfoglaltatnak továbbá a még épitès alatt álló ipolyság-balassagyarmati és morvavölgyi vasútvonalak építésére 1890 év végéig kiadott összegek is 2 163 251 frt 58 krral.

Ezen két vonal építési tőkéje 5 670 000 frtban van megállapítva, minélfogva még 3 506 748 frt 42 kr szükséges az építkezések befejezésére, mely szükségletről az alábbiak szerint a szerződésben szintén gondoskodás történik.

Az üzlet viteléhez szükséges anyagszerkészlet költségeit a társaság a régi vasutaknál egyáltalában szokásos eljárás szerint a czímletek kibocsátása útján befolyt összegekből, vagyis az úgynevezett épitési pénzekből fedezte, s igy ezen anyagkészletet a fent számjelzett összeggel külön megtérítés nélkül szintén be kellett vonni a megváltás tárgyai közé.

A társaság szabad tulajdonát képező tárgyakra azonban az állam megváltási joga ki nem terjedvén, ezek a jelen egyezkedés útján is csak azon okból vonattak be a megváltás tárgyai közé, mert a kormány súlyt fektetett arra, hogy ezek az állam által szintén átvétessenek.

Nevezetesen a lissava-aninai vasútvonal, mely a 60-as években, mint bányavasut engedélyeztetett, a társaság azon értékei közé tartozik, melyre a megváltási jog nem terjed ki, minthogy azonban közérdekből indokolt, hogy e vonal is – habár korlátoltabb mérvben – a közforgalom rendelkezésére bocsáttassék, a kormány ezen vasútvonalra szintén kiterjesztetni kívánta az állami megváltást.

A társasági gőzhajók bevonására pedig a kormánynak annál nagyobb súlyt kellett fektetni, mert a m. kir. államvasutaknak a törvényhozás jóváhagyása mellett berendezett hajózási üzeme már rövid idő alatt is oly hézagpótló intézménynek bizonyult, hogy ugy az államvasutak forgalmi érdekei, mint közgazdasági tekintetek folytán ezen hajózási üzem további kiterjesztése teljesen indokolt, különösen akkor, mikor a megváltott vonalakkal újabb területek vonatnak be az államvasuti hálózatba s midőn annak szüksége is fenforog, hogy a m. kir. államvasuti hajóraj működése és árúgyüjtési, illetve továbbítási szolgálata az Aldunára is kiterjesztessék és az már kezdettől fogva nagyobb nyomatékkal megindittassék.

A megváltás tárgyai közé bevont telkek és ingatlanok jobbára a vasutvonalak építésére és kiegészítésére kisajátított területek és fekvőségek maradványait képezik, melyeken számos hivatalnoki, szolga- és munkás-lakóház épült, részben pedig a területek ez időszerint más módon értékesíttetnek, előbb-utóbb azonban azok a pálya czéljaira közvetlenül is szükségesek lesznek.

Mint legértékesebbet ezen ingatlanok közül a rákosi 79 hold 1 525,23 □-ölnyi földterületet, 178 680 frt 14 kr értékkel, továbbá a társaság budapesti pályaudvara mellett a körúton fekvő s jelenleg díszkertnek használt 2 300 □-öl háztelket 137 067 frt 06 kr értékkel és Temesváron a Béga csatorna mellett fekvő 2 745,26 □-ölnyi területet, és a rajta levő 10 munkásházat 103 680 frt 69 kr értékkel véljük kiemelendőnek.

Az A) és B) alatt felsorolt befektetési értékekre nézve meg kell egyébiránt jegyeznünk, hogy a pénzbeszerési költségek azokba még nincsenek beszámítva, mely pénzbeszerzési költségekből a megváltás tárgyát képező vagyonértékekre tőkearányosan 24 826 460 frt 02 kr esik. Alig igényel további bővebb indokolást, hogy ez alkalommal a kormány az 1888 évi XXVII. t.-czikkben gyökerező azon 2 500 000 frtnyi előlegtartozást,

illetve az ezután megállapított évi 125 000 frtnyi évjáradékot is igyekezett bevonni a megváltási egyezkedésbe, illetve a megváltás fejében fizetendő évjáradékba, a melyből a törvényhozás emlitett intézkedése alapján a budapest-balparti körvasút épült, minek következtében a megváltási évjáradék a megfelelő évi 125 000 forinttal emelkedik ugyan, viszont azonban a m. kir. államvasutak üzleti számadása ezen 125 000 frtnyi évi tehertől menekül és a magyar állam ingyen jut az emlitett körvasút birtokába.

A megváltás alá kerülő vasútvonalak és az azokhoz tartozó forgalmi eszközök, valamint a gőzhajók mennyisége, illetve kiterjedése az 1890 év végével a következő volt:

A közforgalmú vasutvonalak üzleti hossza, beleértve a zsolna-császcai 29,665 km hosszú péage-vonalat is 1499 388 km. Ehhez hozzászámítva a lissava-aninai vonalat 23,499 km. Együtt 1 522,887 km.

A pálya építési hosszából, mely 1890 év végén a lissava-aninai vonal nélkül 1 463,66 km tett, első rangú volt 1 174,491 km; kettős vágányú volt 259,462 km.

Az épités alatt álló ipolyság-balassagyarmati vonal hossza 29 km; a morvavölgyi vonalé pedig 84,9 kilométer.

A mozdonyok száma volt 291 első- és 35 másodrangú; együtt 326 db., személykocsik 468 db., teherkocsik 6054 db., podgyász- és postakocsik 247 db.

A hajó-állomány állott: 5 gőzösből, 25 uszályhajóból, 7 kikötő-hajóból, melyek bevonása után a m. kir. államvasutak jelenlegi hajó-állománya 18 gőzösből, 45 uszályhajóból és 15 kikötőhajóból álland.

A 3. czikkhez. A társaságnak az állam által 75 éven át, vagyis az engedély hátralevő tartamára előleges félévi részletekben fizetendő megváltási évjáradék, 10 százalék adóval együtt, 10 665 000 forintban, az emlitett adó levonásával pedig a tulajdonképi tiszta évjáradék 9 598 500 forintban osztrák érték állapíttatott meg, mely évjáradéknak hét első részlete, tekintettel arra, hogy a megváltás folyó évi január hó 1-ére visszaható erővel eszközöltetik, már a folyó évben, a két utolsó évjáradéki részlet pedig 1965 évi január 1-én, illetve julius 1-én kerül kifizetésre; a társaság azonban biztosíttatnék, hogy ha a mindenkori esedékesség előtti hónapban az aranyágio átlaga 117 százalékot meghaladná, ez esetben a fentebbi tiszta évjáradéknak egy része után, mely körülbelől az átadott vagyon értékekre eső elsőbbségi kötvények hányadának felel meg s mely félévenként 3 250 000, illetve az egész évre 6 500 000 arany forintban állapíttatott meg, az arany ágió százalékos emelkedésének megfelelő felülfizetésben fog részesülni.

Az utóbb említett felülfizetéstől eltekintve, kereken osztrák értékű 9 600 000 forintra rúg tehát azon megváltási évjáradék, melyet a kormány a megváltás tárgyainak egyenértékeként vélt megállapíthatni.

Mint már fentebb jeleztük, ezen évjáradék alatta áll azon minimumnak, melyre a társaságnak 1895-ben az állami megváltási jog érvényesitése esetén, minden körülmények között igénye lenne, minthogy a hátralévő 3½ évre sem az épitési tőke, sem az üz-

leteredmények alakulása nem állapitható meg biztosan, fentebbi felfogásunkat az által véljük igazolhatni, ha kitüntetjük, hogy mikép alakulna az állami megváltási összeg az esetben, ha a megváltási jog a jelen szerződés szerint meghatározott időpontban, vagyis folyó évi január hó elsejével, de nem barátságos egyezkedés útján, hanem az 1882 évi szerződés és az engedélyokmány illető kikötései alapján állapíttatnék meg?

A szerződésnek erre vonatkozó 2. czikke igy szól: »A megváltási ár meghatározása czéljából az 1855 évi január hó 1-én kelt engedélyokmány 14. czikkének határozatai szerint, de csakis a társulat magyarországi vasutvonalai tiszta jövedelmének alapulvétele mellett megállapíttatik azon évjáradék, mely a vonalak megváltása fejében a társulatnak fizetendő lesz; ezen járadék azonban az alábbemlitendö eset kivételével nem lehet csekélyebb azon tőkének öt és fél (5½) százalékánál, mely a társulat által előterjesztendő és a magyar kormány által jóváhagyandó kimutatások szerint a megváltás évében a magyar vonalakba befektetve lesz.«

Ezen minimális évjáradék, az idézett szerződési czikk további kikötései szerint, azon feltételhez köttetett, hogy az 1882 szerződést követő első három évben a magyar vonalak tiszta jövedelme azok befektetési tőkéjének ugyanazon (5½%) kamatlábát elérje, vagy meghaladja, minthogy azonban ezen feltétel az 1883–1885 évi üzleteredmények szerint tényleg megvalósult, a szerződés erre vonatkozó pontja tárgytalan.

Az engedélyokmánynak a szerződésben idézett 14. czikke pedig a következőket határozza: »a beváltási ár meghatározása czéljából a vállalatnak a valóságos beváltást megelőző hét év alatti tiszta évi jövedelmei felszámittatnak, ezen összegből a két legmostohább év tiszta jövedelme levonatik és a fenmaradt öt év átlagos tiszta jövedelme arany- vagy ezüstpénzben kiszámittatik.«

»Ezen átlagos összeg a társaságnak évi járadékként az eredeti engedély idejének lejártáig félévi részletekben arany- vagy ezüstpénzben fizetendő ki.«

»Egyébiránt a beváltás után 3 hónap alatt a társaságnak mindazon visszafizetések, melyekhez a 15. czikk szerint az engedély lejártakor jogot tarthatna, érczpénzben fognak kifizettetni.«

Az engedélyokmánynak imént idézett 15. czikke pedig felsorolván azon ingatlanokat, melyeknek az állam az engedély megszűntével, vagy a beváltás esetén az évjáradék fejében élvezetébe lép, az ingóságokra nézve kiköti, hogy: »Ami az ingóságokat ugy mint: mozdonyokat, vasúti és közúti kocsikat, mozgógépeket, műszereket, égő vagy más mindennemű anyagszerkészleteket illeti, azok a társaság által bizonyos megállapított, vagy egyik fél kivánságára szakértők által meghatározandó becsáron adandók át az államnak.«

Az imént előadottak alapján a következőket kell konstatálnunk:

A társaságot megváltás fejében évi járadék illeti meg, tekintet nélkül a vonalakba fektetett tőkére.

Ez a tőke csak akkor veendő figyelembe, ha az évjáradék, mely a fentemlített öt évi átlagból kikerül, kisebb mint a befektetett tőke 5½%-a. Ha azonban a fentiek szerint kiszámítandó évjáradék nagyobb a tőke 5½%-ánál, akkor a tőkebeli számítás irreleváns; mi azt jelenti, hogy azon esetre, ha a társaság bármily befektetett tőkevagyonnal 5½%-nál nagyobb átlagos jövedelmet tudott elérni, neki erre a jövedelemre van és pedig mint minimumra igénye.

E mellett pedig számításba veendő az, hogy az utóbb idézett engedélyokmányi kikötés azon előnyt biztosítja a társaság részére, hogy az állami megváltás esetén a fentebbi minimumok valamelyike alapján megállapítandó megváltási összegen felül az anyagkészletek értéke egészen, a forgalmi eszközök értéke pedig az értékcsökkenés levonásával azonban csak a régi vonalak után és pedig a 14. czikk utolsó pontja szerint, a beváltás után három hónap alatt készpénzben lesz a társaságnak kifizetendő.

A temesvár-orsovai és vágvölgyi, valamint a másodrendű vonalak forgalmi eszközei után a társaság nem igényelhet ily külön kárpótlást, mert az illető engedélyokmányokban ki van kötve, hogy a megváltási évjáradék fejében a forgalmi eszközök további megtérítés nélkül az államra szállnak.

A kérdésben forgó 15. czikk határozmánya tehát a megváltásnál figyelmen kívül alig hagyható, és pedig annál kevésbé, mert a mint már említeni szerencsénk volt, az évjáradék megállapításánál első sorban az átlagos évi jövedelem és nem a tőkebefektetés a mérvadó.

A régi vonalak forgalmi eszközeinek, melyekben a forgalom emelkedése következtében a legújabb időkig beszerzett forgalmi eszközök is benfoglaltatnak, értékcsökkenés czimén alig lehet többet mint 25%-ot levonásba hozni s igy ezen a czímen a régi vonalak forgalmi eszközeinek fent kimutatott 21 763 216 frt 20 krnyi beszerzési költségeiből azok 75%-a, vagyis 16 322 412 frt 15 kr., az anyagkészletek czimén pedig, miután ezek a gyors felhasználás következtében értékcsökkenésnek alig vannak kitéve, a megváltás tárgyait képező vagyonértékek közt kimutatott egész összeg, vagyis 2 096 123 frt 47 kr, együtt tehát 18 418 535 frt 62 kr volna a társaságnak a megváltást követő három hónap alatt kifizetendő.

Ezeket előre bocsátva, lássuk miként, alakul a megváltisi évjáradék, ha a megváltás alapjául az engedélyokmányszerű hét, illetve öt évi tiszta jövedelem átlaga vétetik alapul.

A magyar vasutvonalak utolsó hét évi tiszta jövedelmei a társaság által az évi mérlegek szerint kimutatott, üzleti számlák nyomán következőkép alakultak:

1884-ben	9 457 202.02 frt
1885-ben	8 880 725.51 frt
1886-ban	7 639 216.36 frt
1887-ben	7 734 454.24 frt

1888-ban 8 346 807.29 frt
1889-ben 7 632 173.83 frt
1890-ben 8 307 190.78 frt

ha már most az engedélyokmány határozataihoz képest, a két legrosszabb, t. i. az 1886. és az 1889. évek eredményét levonjuk és a fennmaradó öt év átlagát kiszámítjuk, akkor 8 545 275 frt 97 kr jövedelmi, – az évjáradékot engedélyokmányszerűen képezendő – átlagra jutunk.

A kormány nem kíván állást foglalni azon további kérdéssel szemben, hogy a most idézett szerződési czikk szerint a megváltás idejében »befektetett tőke« a pénzbeszerzési költségekkel együtt, vagy azok nélkül s a forgalmi eszközök és anyagkészlet külön megfizetendő értékének befoglalásával vagy ennek kihagyásával veendő-e számításba; csak konstatálni kívánjuk, hogy az itt számbavehető befektetési tőke, melyben a társaság szabad tulajdonából átvett vagyonértékek és a körvasúti előleg természetesen nem szerepelhetnek, – kitenne és pedig: a pénzbeszerzési költségekkel együtt vagyis névleges értékben számítva, a forgalmi eszközökkel és anyagkészlettel kereken 180 506 000 forintot, a forgalmi eszközök és anyagkészlet czímén a fentebbiek szerint külön kárpótlandó összeg kihagyásával pedig 159 277 000 forintot;

ellenben a pénzbeszerzési költségek nélkül, vagyis tényleges értékben számitva, forgalmi eszközökkel és anyagkészlettel együtt 156 606 533 frt 51 krt, a külön kárpótlandó forgalmi eszközök és anyagkészlet nélkül pedig 138 187 997 frt 89 krt.

A fentebbi tőkék alapul vétele mellett a társaságnak legalább 8 545 275 frt 97 kr, s legfeljebb (a névleges tőke alapján) 9 927 880 frt – kr. évjáradék volna fizetendő, – melyhez hozzáadva a forgalmi eszközök becsértékét és az anyagszerek értékét együtt 18 418 535 frt 62 krt, 57 kr-os járadékban számitva 920 926 frt 78 kr. az összes megváltási évi teher (minimumokban) kitenne legalább 9 466 202 frt 75 krt de legfeljebb 10 848 756 frt 78 krt.

Meg kell itt még jegyeznünk, hogy a társaság az 1890 évi mérlegben az aranyban fizetendő czímletek névértékét alpari vette fel, mely eljárás a pénzbeszerzési költséget a ténylegesnél kisebbnek tünteti fel; ha tehát a minimális évjáradékra vonatkozó fentebbi alternatívánál az aranyagió is számításba vétetnék, az ezen két alternatívának megfelelő minimális évjáradék még a kimutatottnál is magasabbra rúgna.

A fentebbiek szerint a szerződési, illetve engedélyokmányi határozatoknak – azok különböző értelmezése szerint – megfelelő évjáradékokkal azonban nem lehet az egész kerekszámban 9 600 000 frtnyi összeggel szembe állítani azon évjáradékot, melyet a társasággal a jelen szerződés 3. czikke szerint megállapítottunk, hanem ezen összegből az alábbi két tétel még előbb levonandó.

Levonandó ugyanis a budapesti körvasuti 2 500 000 frt előlegre vonatkozó 125 000 frtnyi évjáradék, mert az a társasági magyar vasutvonalak megváltásával, illetve

az 1882-iki szerződés és az engedélyokmány alapján fentebb eszközölt évjáradéki kiszámításokkal semminemű összefüggésben nincsen s ezen külön törvényen és jegyzőkönyvi egyezményen alapuló évjáradéknak a jelen szerződés 3-ik czikke szerinti megváltási évjáradékba való beszámítása csakis alaki indokokra vezethető vissza.

Levonandó továbbá az évjáradéknak azon része is, mely a társaság szabad tulajdonából átengedett s fentebb az 1. czikkhez 5 980 333 frt 17 kr. tőke értékben kimutatott lissava-aninai bányavasutra, gőzhajókra s különféle telkekre és ingatlanokra esik, mert az 1882 szerződés, illetve az engedélyokmány szerinti megváltási évjáradékkal bárminemű kapcsolatban ezen tárgyak sem állanak.

A szerződési tárgyalások alkalmával az utóbb nevezett tárgyak az 5, illetve 5½%-tólinál alacsonyabban, 200 000 forintnyi évjáradékkal vétettek számításba, mely a megállapított 9 600 000 frt megváltási évjáradékban szintén benfoglaltatik.

Levonva tehát ezen két rendbeli részösszeget a megállapított 9 600 000 frtnyi évjáradékból, az évjáradéknak azon részösszege, mely az 1882 évi szerződés és az engedélyokmány szerinti évjáradékkal párhuzamba állítható, 9 275 000 frtot tesz, mely összeg 191 202 frt 75 krral alacsonyabb, mint az 1882 évi szerződés szerint fizetendő legkisebb évjáradéki teher, és 1 573 756 frt 78 krral alacsonyabb, mint az 1882 évi szerződés szerint esetleg fizetendő legmagasabb (de szintén minimumok alapján számított, évi teher.

Az állami megváltásnak az 1882 évi szerződés szerinti érvényesítése esetében a kormány önként érthetőleg az idézett szerződési és engedélyokmányi határozmányoknak a kincstárra legkedvezőbb értelmezését igyekeznék alkalmazni, mégis valószínűnek kell jelezni, hogy az ez alapon megállapítandó megváltási évi teher a fentebb számjelzett két végső határ között mozogna.

Azon véleményben vagyunk tehát, hogy a szerződés 3. czikkében megállapított évjáradék minden tekintetben megfelelő, s hogy ennél kedvezőbb eredményt nem lehetne elérni, ha a megváltás 1895 évi január 1-je utánra halasztatnék: sőt nincs kizárva, hogy a forgalmi viszonyoknak alakulása és a társaságnak a jövedelmek emelésére irányzott és tán a kereskedelmi viszonyok fejlődése által is támogatott törekvése nyomán a megváltás alá kerülő vasutvonalak átlagos jövedelmezése oly kedvező fordulatot vehetne, hogy még a fentebb számjelzett minimális összegek legnagyobbjánál is magasabb megváltási árt kellene fizetni.

A 9 600 000 frtnyi megváltási évjáradék egyébiránt a megváltás tárgyát képező összes tényleges értékek után, beleértve a lissava-aninai bányavasutat, gőzhajókat, telkeket és ingatlanokat, valamint a budapesti körvasút építési költségét képviselő 2 500 000 forintnyi előleget is 5,8l5%-nak ugyanazon, de a kibocsátási veszteséggel felemelt értékek után pedig (az arany ágiót nem számitva) 5,045%-nak s az ágiót is csak 15%-kal számítva, 4,45%-nak felel meg, melyben már a törlesztési hányad is benfoglaltatik

s melyet egy ily értékes vagyonnál – nézetünk szerint – túlságosnak mondani egyáltalában nem lehet.

Itt újból megjegyezzük, hogy miután a tőke csak másodsorban és első sorban az évi átlagjövedelem jöhet csak szóba, a fenti 5,8l5% ezen körülményben találja indokát.

A 4. czikkhez. A szerződés ezen czikkéből kiemelni kívánjuk, hogy az ipolyság-balassagyarmati és morvavölgyi vonalak kiépitésének befejezésere, valamint a folyó évben végrehajtott és még végrehajtandó beruházásokra, a már megrendelt forgalmi eszközök költségeit is ide értve, az állam 5 000 000 frt előleget vesz át a társaságtól.

Ezen előlegből az ipolyság-balassagyarmati és morvavölgyi vonalakra s azok forgalmi eszközeire az engedélyezett tőkéből még fenmaradó s fent kimutatott 3 506 748 fr 42 kr helyett, a társaság előirányzata szerint 4 001 704 fr t 88 kr vagyis 494 956 frt 46 krral több lesz fordítandó, továbbá 368 835 frt 29 kr a már megrendelt forgalmi eszközökre esik; a még fenmaradó összeg pedig különféle kiegészítési munkálatokra és beruházásokra szükséges.

Megjegyezzük különben, hogy az emlitett előleg terhére a folyó év elejétől május hó végéig 1 066 672 frt 16 kr a társaság által az állam számlájára már tényleg kiadatott, mely összeg a megváltás alá kerülő vasutvonalak tényleges birtokbavételéig még felmerülő további kiadásokkal együtt, a társaságnak az általa nyújtandó előlegből meg fog téríttetni.

Ezen előleg után az állam a társaságnak már a törlesztést is magában foglaló 5%-os évjáradékot, vagyis évenkint 250 000 forintot fog fizetni és pedig ugyanoly évi részletekben és ugyanazon 75 év tartamára, mint a megváltás fejében fizetendő évjáradékot.

Megjegyzendő, hogy ezen előleg 6 havi felmondás mellett az állam által bármikor visszafizethető lesz.

Az 5. czikkhez. Mint már jeleztük, a megváltás alá kerülő vasutvonalakra az állam tulajdonjoga azonnal be fog kebeleztetni; a kormánynak feltétlen súlyt kellett fektetni arra, hogy a megváltás alá kerülő vasutvonalakat terhelő, az osztrák vonalakkal és a társaság egyéb vagyonával közös, elsőbbségi adósságok az előbbiekről töröltessenek.

Az állam tehermentes megváltási joga a megváltás alá kerülő vasútvonalakról felvett központi telekkönyvekben nincs ugyan kitüntetve, de a temesvár-orsovai és vágvölgyi s egyáltalában mindazon vonalak engedélyokmányaiban, melyek az 1868: I. törvényczikk megalkotása óta engedélyeztettek, ezen tehermentes megváltási jog világosan ki van kötve.

Az 1855-iki engedélyokmányban pedig telekkönyvi tehermentességről természetszerűleg nem lehet ugyan szó, de ezen engedélyokmány 14. és 15. czikkeinek értelme az, hogy a szállományi jog érvényesítése esetén a vasutvonalak minden visszteher nélkül, az állami megváltási jog érvényesítése esetén pedig, a megváltási évjáradékot kivéve, szintén minden egyéb teher nélkül szállnak az államra.

Mindazonáltal a kormány közhiteli szempontokból nem találta célirányosnak azt, hogy a telekkönyv kiigazítását, illetve az állam tehermentes megváltási jogának telekkönyvi kitüntetését követelje; mert fontos állami érdekek követelik azt, hogy az elsőbbségi zálogjogok biztosításáról alkalmas módon továbbra is gondoskodás történjék.

Az 1868 évi I. törvényczikk, midőn a korábbi időkből származó elsőbbségi kölcsönök bekeblezését is elrendelte, habár az illető kötvények szövegében a kötvénybirtokosok javára zálogjog nem biztosíttatott, bizonyára nem czélozza azt, hogy az állam megfosztassék az engedélyokmányokban részint kifejezett szavakkal, részint a megfelelő határozmányok világos értelme szerint biztosított tehermentes megváltási jogtól; hanem e törvény hézagos csakis annyiban, a mennyiben elmulasztotta szabályozni azt, hogy mily módon biztosíttassanak továbbra az elsőbbségi hitelezők zálogjogai, ha az állam saját megváltási jogát az igényelhető tehermentesen érvényesiti.

Erre nézve a legalkalmasabb mód kétségtelenül az, melyet a szerződés 5. czikke megállapit, hogy t. i. az elsőbbségi hitelezők zálogjogai a megváltási évjáradékra utaltassanak át, illetve ezen évjáradékra való felülkebelezés utján biztosíttassanak.

Ezen átutalás az elsőbbségi hitelezőkre nézve legalább is egyenértékű az eddigi zálogjogokkal s a kormány szempontjából is elfogadható annyiban, a mennyiben kizárja azokat a complicatiókat, melyek esetleg a társaságnak az ország területén s igy a kormány hatalmi körén kivül eső vasutvonalainak, valamint állami felügyelet alatt nem álló uradalmainak kezeléséből keletkezhetnének.

A szerződés 5. czikkében a társaság kijelenti, hogy ezen átutalás ellen nincs kifogása, illetőleg azzal egyetért, mely kijelentés azon jelentőséggel bir, hogy a társaság, mint a jogutódját képezendő állammal szemben ugy saját, mint elsőbbségi hitelezői érdekeinek hivatott őre, szintén meg van győződve arról, hogy ezen megoldás által az elsőbbségi hitelezők érdekei hátrányosan érintve nincsenek.

Az előmutatóra szóló részkötvények birtokosainak érdekeit biztosító gondnoksági törvény nálunk még megalkotva nem lévén, a kormánynak ez idő szerint nincs módja azokat meghallgatni, de az állam saját engedélyokmányszerű jogainak, melyek közé az állami megváltás tehermentessége is tartozik, érvényesítését a kötvénybirtokosok gondnokának beleegyezésétől különben sem tehetné függővé; hanem a kormány e kérdésben magát csakis a közhiteli tekintetek által vezéreltetheti.

Ezen közhiteli tekinteteket megóvandó, a kormány nem veszi igénybe azon teljes tehermentességet, mely őt különben jog szerint megilletné, hanem a társaság kívánsága szerint, de főleg az elsőbbségi hitelezők érdekeire való tekintettel beleegyezik abba, hogy a megváltási évjáradék az illető vasutvonalakra a társaság javára bekebeleztessék, a társasággal azonban egyidejűleg beleegyező nyilatkozatot tétet arra nézve, hogy az elsőbbségi hitelezők zálogjogai az ilyként bekebelezett évjáradékra felülkebeleztessenek.

A szerződés 9-ik pontja szerint a társaság alkalmazottjai szintén átvétetnének és pedig szerzett jogaik biztositása mellett. A 10. czikk értelmében az állam átveszi a nyugdíjalapok 40%-át, valamint a nyugbéralapok vagyonának megfelelő részét, és ezzel szemben a fennálló nyugdíjigények, illetve érvényesített nyugdíjak és nyugbérek 30, illetve 24%-át.

A szerződés többi czikkei alig igényelnek bővebb kifejtést s azok közül még csak az arad-temesvári vasútra vonatkozó 11. és a társasági uradalmakra vonatkozó 12. czikket emeljük ki.

Az előbbi szerint elvégre rendezést kap egy már régóta megoldásra váró ügy. A társaság kötelezettséget vállal, hogy 1892 évi márczius 1-éig ezen társaságnak elsőbbségi kötvényeit saját számlájára convertálni fogja s ugyanazon határidőre a birtokában levő összes részvényeket az állam tulajdonába fogja bocsátani; mi által ezen vasút államosítása is biztosítva lesz, az ezen vasútnak járó évi 288,545 ezüstforintnyi, de jövőben csak o. é.-ben számitandó kamatbiztositási összeget pedig az állam 1892-től kezdve egyenesen a szab. osztrák-magyar államvasúttársaságnak fogja fizetni.

Megjegyezzük, hogy az arad-temesvári vasút jövedelmezősége lehetővé teendi, miszerint az előadott rendezésből az államra teher háramlani nem fog.

A 12. czikk szerint pedig a társasági uradalmak igazgatására vonatkozó, már hosszabb idő óta folyamatban volt vitás kérdés oly irányban rendeztetett, hogy ha a társaság magyarországi uradalmait, bánya- és hutaműveit, valamint gyárait megtartja, azok számára legkésőbb 1892 évi julius 1-éig Budapesten külön igazgatóságot tartozik felállítani s hogy ugy az esetben, mint akkor, ha ezen uradalmak egy vagy több részvénytársaságra ruháztatnának át, a vezénylő igazgató, vagy több igazgató kinevezése esetében, azoknak legalább fele magyar állampolgár legyen s hogy új kinevezéseknél lehetőleg magyar állampolgárok alkalmaztassanak.

A kormány figyelemmel arra a nagytőkére, mely a társaság ezen vagyonába fektetve van, figyelemmel továbbá arra, hogy a társaság eme jelentékeny ipari telepei az országra nézve hasznosak és azok fejlesztése csak kívánatos, és figyelemmel arra, hogy ezen ipari telepek fentartása és fejlesztése az államnak, ha nem is közvetlen, de közvetett támogatását méltán megérdemli, különösen azon irányban, hogy az ipari termékek fogyasztása és azoknak az ország határain túli versenye is biztosíttassék: elhatározta, hogy a kérdéses ipari telepeket és vállalatokat a lehető tarifalis támogatásban részesítendi.

Áttérve ezek után a mellékelt törvényjavaslatra, megjegyezzük, miszerint az szorosan ragaszkodik a legutóbb a budapest-pécsi vasút vonalainak megváltása tárgyában adott törvényhozási felhatalmazást tartalmazó 1889 évi XV. törvényczikk alakjához; minélfogva a szerződés 4. és 5. czikkéhez előadottak után még csak a törvényjavaslat 3. §-ának b) pontját kívánjuk röviden indokolni.

A megváltás alá kerülő vasutvonalak és egyéb tárgyak folyó évi üzleteredményeiről oly pontossággal, hogy azok póthitel utján az állami költségvetésbe felvétethessenek, ezúttal sem készítettünk előirányzatot – és nem marad más hátra, mint a már előbb concedált eljárást ezúttal is fentartani, alulírott kereskedelemügyi ministernek felelőséggel járó tiszte lévén már ez üzleti év hátralevő részében is mindent elkövetni, hogy az üzlet rendes folyamatot véve, a kincstár lehetőleg kedvező hozadékban részesittessék.

Végre a megváltás tárgyát képező értékekben benfoglalt 2 096 123 frt 47 krnyi anyagszer-alapra megjegyezzük, hogy ezen összeget nem szándékozunk elvonni tulajdonképeni rendeltetésétől, mert a m. kir. államvasutak és gyárainak forgó tőkéje már is jelentékenyen meghaladja azon 14 170 000 frtot, mely az 1885 évi XX. t.-cz. alapján e czélból állami kölcsönpénzekből rendelkezésre bocsáttatott. Ehhez képest az átvett anyagszerek értéke az államvasutak mérlegébe külön tartalék illetve anyagszer fedezeti alap gyanánt fog felvétetni.

Tájékozásul megjegyezzük, hogy a m. kir. államvasutak anyagszerkészlete 1890. év végén 9 111 465 frt 19 krra, a gyárak anyagkészlete pedig, beleértve a félig kész gyártmányokat is 3 241 929 frt 21 krra, együtt 12 353 394 frt 40 krra rúgott.

A mennyiben tehát a m. kir. államvasutak és gyárak költségvetésének a bruttó rendszerre történt átfektetése következtében, szorosan véve még csak az anyagszerek birnak a forgó tőke különleges jellegével, ellenben a pénztári készlet és a hitelezők és adósok egyenlege a kincstári elszámolás átfutó kezelésével teljesen azonos szempont alá esik: a forgó tőkének ilykénti értelmezése mellett, a törvényhozás által rendelkezésre bocsátott s ezúttal az átvett anyagszerek értékével felemelkedő összeg, vagyis együtt 16 266 123 fr t 47 kr. remélhetőleg egyelőre elegendő leend a m. kir. államvasutak összes hálózata és gyárai anyagszükségletének fedezésére.

Midőn végül megjegyezzük, hogy a társaság részvényeseinek közgyűlése f. évi julius hó 9-ére hivatott össze, tisztelettel kérjük a képviselőházat, hogy a törvényjavaslatot ugy átalánosságban, mint részleteiben elfogadni méltóztassék.

Budapesten, 1891 évi junius hó 18-án.

Wekerle Sándor s. k.,	Baross Gábor s. k.,
m. kir. pénzügyminister.	kereskedelemügyi m. kir. minister.

8. melléklet

A szab. osztrák-magyar államvasuttársaság 1890-ben

A szab. osztrák-magyar államvasut-társaság közzétette a holnap, azaz e hó 25-én tartandó közgyűlés elé terjesztendő, 1890 évről szóló jelentését, melyből főkép a társaság magyar vonalaira vonatkozó következő adatokat közöljük.

A szab. osztrák-magyar államvasuttársaság 1890 évi deczember hó 31-én üzletben lévő összes vonalainak hossza 2 852,95 kilométer volt.

Az osztrák és magyar vonalak üzleteredményei, bele nem értve a kiegészítő hálózatot és a brünn-rossitzi vasutat, 35 165 963,46 forint bevételt, tehát az előző évvel szemben 1 905 515,32 frtnyi emelkedést mutatnak.

Az összes bevételek a következőképen oszlanak meg:

A bevétel neme	Év	Ausztriában frt	Magyarországban frt	Összesen frt
Bevétel személy-, podgyász- és gyorsárú-szállítás után	1889 1890	4 340 604,55 4 604 872,72	4 083 941,32 4 474 277,18	8 424 545,87 8 079 149,90
Bevétel teherárú-szállítás után	1889 1890	12 915 540,56 13 720 669,74	11 685 657,31 12 165 725,32	24 601 197,87 25 886 395,06
Különféle bevételek	1889 1890	88 460,19 76 862,72	146 244,21 123 555,78	234 704,40 200 418,50
Összesen	1889 1890	17 344 605,30 18 402 405,18	15 915 842,84 16 763 558,28	33 260 448,14 35 165 93,46

Az osztrák és magyar vonalak üzleti kiadásai, bele nem értve a kiegészítő hálózatot és a brünn-rossitzi vasutat, 13.824.134 19 forintra rúgnak és az 1889 év megfelelő kiadásaival szemben 347 312,71 frt emelkedést mutatnak. Ezen vonalakon a kiadások a bevételeknek 39,31%-át teszik, mig az 1889 évben azoknak 40,52%-át tették. Az összes kiadások a különféle szolgálati ágak közt a következőképen oszlanak el:

A kiadások neme	Év	Ausztriában frt	Magyarországban frt	Összesen frt
Általános igazgatás	1889 1890	377 662,58 319 605,34	332 934,64 205 388,03	710 597,22 524 993,37
Forgalmi és kereskedelmi szolgálat	1889 1890	2 686 025,84 2 888 253,54	2 540 798,36 2 726 063,27	5 226 824,20 5 614 316,81
Vonatmozgósítás és műhelyek	1889 1890	1 886 850,88 2 050 836,74	1 963 260,21 2 136 371,11	3 850 111,09 4 187 207,85
Pályafentartás és pályafelügyelet	1889 1890	1 980 368,72 1 697 424,05	1 708 920,25 1 800 192,11	3 689 288,97 3 497 616,19
Összesen	1889 1890	6 930 368,72 6 956 119,67	6 545 913,46 6 868 014,52	13 476 821,48 13 824 134,19

A magyar hálózat üzleteredményeiről a jelentés a következőket tartalmazza: A magyar hálózat összes bevétele az 1890-iki üzletévben 15 763 558,28 frt, az 1889 év 15 915 842,84 frt bevételével szemben és jgy az 1890 évben 847 715,44 frt vagyis 5,32% növekedés mutatkozik.

Az 1890 évi bevételek összehasonlítva az 1889 év végével 1 49 388 kilométerre rugott.

A kilométerenkinti bevétel ezen hossz mellett 11 180,26 forint az előző évi 10 626,22 frttal szemben.

Az 1890 évi összes bevételek összehasonlítva az 1889 éviekkel az egyes szállitmánynemek szerint a következők:

A bevételek neme	Bevételek 1890 évben frt	Bevételek 1889 évben frt	Különblet az 1889 évvel szemben összesen frt	Különblet az 1889 évvel szemben összesen %
Személy-, podgyász- és gyorsárú-szállítmányok után	4 474 277,18	4 083 941,32	+ 30 335,86	9,55
Teherárú-szállítmányok után	12 165 725,32	11 685 657,31	+ 480 068,01	4,10
Különféle bevételek	123 555,78	146 244,21	– 22 688,43	15,51
Összesen	16 763 558,28	15 915 842,84	847 715,44	5,32

Az 1890 évben a magyar hálózaton 3 879 193 polgári és katonai utazó szállittatott. Az egyik hálózatról a másikra átmenő utazók csak egyszer vétettek számításba. Össze-

hasonlítva az 1889-ik évvel, a személyforgalomnál 27,22%-nyi növekedés mutatkozik. Egy kilométerre átszámítva a polgári és katonai személyek száma 210 433,677, a mi a mult évi eredménynyel szemben 22,27%-nyi emelkedést mutat.

Az 1890 évben a magyar hálózaton továbbitott tehermenynyiség, hozzászámítva az önköltségi szállítmányokat, 3 692 228 tonnára rúgott, tehát 458 915 tonnával, vagyis 14,19%-kal nagyobb volt az előző évinél, a mely 3 233 313 tonnát tett ki.

Az önköltségi szállítmányoktól eltekintve, az 1890 évben a magyar hálózaton szállított tehermennyiség 3 254 080 tonnára rúgott. Az egyik hálózatról a másikra átmenő teherárúk itt csak egyszer vétettek számításba.

Az önköltségi szállítmányok 1890-ben az épitési szolgálat számára 70 284 tonnát, az üzleti szolgálat számára 367 864 tonnát, összesen 438 148 tonnát tesznek ki; az azok után eső bevételek a bevételek főösszegében benfoglaltatnak.

A magyar hálózaton az 1890 évben 1 041 708 tonna termény szállíttatott az 1889 évi 858 841 tonnával szemben és pedig: rozs és buza 382 652, liszt 211 280, árpa 155 734, tengeri 85 270, czukorrépa 170 201, zab 12 046 és repcze 24 525 tonna.

Az 1890 évben szállított kőszén, barnaszén és pirszén 540 377 tonnát, tűzifa 115 899 tonnát és épitőfa 144 716 tonnát tett ki.

A szállított teher-tonna-mennyiség, beleértve az önkezelési szállítmányokat is, egy kilométerre átszámítva 544 955 514, vagyis 19,85 százalékkal több, mint az előző évben.

Az egy utazó által megtett út átlag 54,24 kilométer, a teherszállítmányok egy tonnája által megtett út átlag 147,59 kilométer volt, mig az előző évben az egy utazóra eső út átlag 56,47 kilométert, a teherszállítmányok egy tonnájára eső út átlag 140,62 kilométert tett.

A magyar hálózaton az 1890 évben beszedett átlagos díjtétel, bele nem értve az önköltségi szállítmányokat, tonnán- és kilométerenként 2,434 krt tesz ki az 1889 évi 2,854 krral szemben, tehát 0,420 krral csökkent.

A magyar hálózat 1890 évi üzleti kiadása 6.868,014,52 frt; az 1889 évi üzleti kiadás 6 545 913,46 frt volt, minek folytán az 1890 évre 322 101,06 frttal több kiadás esik, mi 4,92%-nak felel meg.

Ezen kiadásokban az önkezelési szállítmányok költségei is benfoglaltatnak, mig a közterhek és járulékok azokba nincsenek beszámítva.

Az 1890 és 1889 évek üzleti kiadásai az egyes szolgálati ágakra következőképen oszolnak meg:

A szolgálati ág megnevezése	Üzleti kiadások 1890 frt	Üzleti kiadások 1889 frt	Különblet az 1890 év és 1889 év között	
			Összesen	%
Általános igazgatás	205 388,03	332 934,64	– 127 546,61	38,31
Forgalmi és üzletszolgálat	2 726 063,27	2 540 798,36	+ 185 264,91	7,29
Vonatmozgósitás és műhelyek	2 136 371,11	1 963 260,21	+ 173 110,0	8,82
Pályafentartás és pályafelügyelet	1 800 192,11	1 708 920,25	+ 91 271,86	5,34
Összesen	6 868 014,52	6 545 913,46	+ 322 101,06	4,92

A magyar hálózat kiadásainak a bevételekhez való aránya 1890-ben 40,97% a megelőző év 41,13%-a ellenében, illetőleg 40,75% a megelőző év 40,90%-ka ellenében, ha az üzleti szolgálat számára szállított önköltségi küldemények tekinteten kivül hagyatnak.

Száz elegy-tonna-kilométerenként és vonatkilométerenként a bevételek és kiadások az 1890 és 1889 évben a következők:

100 elegy-tonna-kilométerenként					Vonatkilométerenként			
	1890	1889	különbség		1890	1889	különbség	
	frt	frt	összesen, frt	%	frt	frt	összesen, frt	%
Össz. bevételek	0,93242	0,97385	–0,04143	4,25	2,2934	2,3393	–0,0459	1,96
Kiadások	0,38201	0,40053	–0,0852	4,63	0,9396	0,9621	–0,0225	2,34
Tiszta bevétel	0,55041	0,57332	–0,02291	4,00	1,3538	1,3772	–0,0234	1,70

100 elegy-tonna-kilométerenként				
A szolgálati ág megnevezése	1890 frt	1889 frt	Különbség	
			Összesen	%
Általános igazgatás	0,01142	0,02037	– 0,00895	42,54
Forgalmi és üzletszolgálat	0,15163	0,15547	– 0,00384	0,13
Vonatmozgósitás és műhelyek	0,11883	0,12013	–0,00130	0,18
Pályafentartás és pályafelügyelet	0,10013	0,10456	– 0,00443	0,19
Összesen	0,38201	0,40058	– 0,01852	2,34

Vonatkilométerenként				
A szolgálati ág megnevezése	1890 frt	1889 frt	Különbség	
			Összesen	%
Általános igazgatás	0,0281	0,0489	– 0,0208	42,54
Forgalmi és üzletszolgálat	0,3729	0,3734	– 0,0005	0,13
Vonatmozgósitás és műhelyek	0,2928	0,2886	+ 0,0037	0,18
Pályafentartás és pályafelügyelet	0,2463	0,2512	– 0,0049	0,19
Összesen	0,9396	0,9621	– 0,0225	2,34

Az 1890 évben 1,599 kilométerrel meghosszabbodott magyar hálózat általános igazgatási költségei, a közös igazgatási szolgálati ágak kiadásainak a magyar hálózatra eső részét bele nem értve, a magyar hálózat üzleti kiadásainak 2,99%-át teszik a megelőző év 5,09%-a ellenében.

A forgalmi és üzleti szolgálat kiadásai az 1890 évi összes kiadások 36,69%-át teszik az előző év 38,81%-ával szemben.

Ezen kiadások összehasonlítva az 1889 éviekkel, következőképen oszolnak meg:

A forgalmi és üzleti szolgálat kiadásai	1890 frt	1889 frt
a központi szolgálatra	386 774,44	367 355,66
az állomási szolgálatra	1 827 795,43	1 726 710,72
a vonatkiadásokra	511 493,40	446 731,98
összesen	2 726 063,27	2 540 798,36

A járművek kihasználása, összehasonlítva az előző évvel, a következő eredményeket tünteti fel:

Járműkihasználtság	Egység	1890	1889
egy vonat átlagos elegy terhe	tonna	246,0	240,2
egy vonat átlagos tiszta terhe	tonna	77,6	6,7
a tiszta tehernek az elegy-teherhez való aránya	%	31,57	29,02
tiszta megterhelés teherkocsinkint	tonna	4,81	4,73
a vonatok által befutott út hossza	kilométer	7 309 480,4	6 803 484,7

A vonatmozgósitás és műhelyi költségek, összehasonlítva az 1889 évi 1 963 260,21 forint kiadással, az 1890 évben 2 136 371,16 frtot tesznek ki, vagyis az összkiadások 31,11%-át képezik az 1889 év 29,99%-ával szemben.

Ezen szolgálat kiadásai a következőleg oszlanak meg:

	1890	1889
központi igazgatás	106 424,45 frt	107 598,69 frt
vonatmozgósítási szolgálat	1 209 191,79 frt	1 090 027,50 frt
járművek fentartása	820 754,87 frt	765 634,02 frt
összesen	2 136 371,11 frt	1 963 260,21 frt

A központi igazgatás költségei állanak:

	1890	1889
a vonatmozgósítási szolgálat költségeiből	61 877,67 frt	59 297,56 frt
a műhelyi szolgálat költségeiből	44 546,78 frt	48 301,13 frt
összesen	106 424,45 frt	107 598,69 frt

Ennek folytán az 1890 évben:

a vonatmozgósítási osztály központi szolgálatánál	2 580,11 frt	vagyis 4,35% többlet,
a műhelyi osztály központi szolgálatánál	3 754,35 frt	vagyis 7,77% kevesblet,
a vonatmozgósítási szolgálatnál	119 164,29 frt	vagyis 10,93% többlet,
a járművek fentartásánál	55 120,85 frt	vagyis 7,2% többlet,
összesen	173 110,85 frt	vagyis 8,82% többlet mutatkozik

A fenti kiadásoknak a következő teljesítmények felelnek meg:

	1890	1898
vonatkilométer	7 309 480,4	6 803 484,7
elegy-tonnakilométer	1 797 856 000	1 634 306 000

A vonatkilométerek száma tehát 505 95,7 kilométer vagyis 7,44%-kal, az elegy-tonnakilométerek száma 163 550 000 tonna, vagyis 10,01%-kal emelkedett.

A kiadások 100 elegy-tonnakilométrenkint kitesznek:

Kiadások 100 elegy-tonnakilométerenként	1890	1889
központi szolgálat	0,00592 frt	0,00658 frt
vonatmozgósítási szolgálat	0,06726 frt	0,06670 frt
járművek fentartása	0,04565 frt	0,04685 frt
összesen	0,11883 frt	0,12013 frt

Ennek folytán tehát az 1890 évben a központi szolgálatnál 10,03%-nyi kevesblet, a vonatmozgósitási szolgálatnál 0,84%-nyi többlet, a járművek fentartásánál 2,56%-nyi kevesblet, összesen l,08%-nyi kevesblet mutatkozik.

Vonatkilométerenkint a kiadások a következők:

	1890	1889
központi szolgálat	0,0146 frt	0,0158 frt
vonatmozgósitási szolgálat	0,1654 frt	0,1602 frt
járművek fentartása	0,1123 frt	0,1125 frt
összesen	0,2923 frt	0,2885 frt

Az 1890 évben ennek folytán a központi szolgálatnál 7,59%-nyi kevesblet, a vonatmozgósitási szolgálatnál 3,5%-nyi többlet, a járművek fentartásánál 0,18%-nyi kevesblet, összesen 1,32%-nyi többlet mutatkozik.

A vonatmozgósitási szolgálat költségeinek növekedését a kőszénárak tetemes emelkedése, valamint a nagyobb vontatási teljesítmény (elegy tonnakilométer, illetve vonatkilométer) okozták. Az 1890 évben ugyanis a szénszükséglet 570 290 frtnyi költséget okozott, vagyis 90 782 frttal többet mint az előző évben. Ezen költségtöbbletből a nagyobb teljesítményre 38 592 frt, a szénárak emelkedésére pedig 52 190 frt esik.

A szénköltségeket és a vonatmozgósitási egyéb költségeket külön-külön a teljesitményi egységekre vonatkoztatva és a mult évi eredményekkel összehasonlítva, kitűnik, hogy a teljesitményi egységekre eső vonatmozgósitási költségek – ha azokból a szénköltség kihasittatik – a mult évvel szemben kedvezőbbek.

A vonatok átlagos elegy megterhelése 1890-ben 245,96 tonna, 1889-ben 240,22 tonna volt, az 1890 évben tehát 5,74 tonnával vagyis 2,39%-al nagyobb.

A pályafentartás és pályafelügyelet kiadásai az 1890 évben 1 800 192,11 frtra rúgnak az 1889 évi 1 708 920,25 forint kiadással szemben és az összkiadások 26,21%-át képezik az előző év 26,11%-ával szemben.

A pályafentartás és pályafelügyelet összes kiadásai az egyes fejezetekre a következőkép oszlanak meg:

A fejezet megnevezése	Kiadások 1890 frt	Kiadások 1889 frt	Különblet az 1890 év és 1889 év között	
			Összesen	%
Központi szolgálat	73 776,65	72 624,23	+1 152,42	1,59
A pályafentartás és a pályafelügyelet általános kiadásai	245 573,29	240 636,21	+ 4 937,08	2,05
Pályafelügyelet	303 960,87	290 499,74	+ 13 461,13	4,63

Az alépitmény fentartása	137 544,32	127 152,84	+ 10 391,13	8,17
A felépitmény fentartása	76 022,41	715 564,41	+ 53 458,00	7,47
Az épületek fentartása	226 749,07	167 052,67	+ 59 696,40	25,74
Rendkivüli kiadások	43 565,50	95 390,15	– 51 824,65	54,33
Összesen	1 800 192,11	1 708 920,25	+ 91 271,86	5,34

A központi szolgálat kiadásainál mutatkozó 1 152,42 frt-nyi többlet csakis a szeged-báziási és tótmegyer-nagybéliczi vonalak hosszszelvényei, valamint különféle állomási tervek felvétele és sokszorosítása fejében felmerült költségeknek tudható be.

A pályafentartás és pályafelügyelet általános költségeinél mutatkozó többkiadás arra vezethető vissza, hogy az 1890 évben a személyzetnél előfordult gyakori megbetegedések folytán a helyettesítési költségek is aránylag nagy mérvben emelkedtek s a külső szolgálatnál alkalmazott közegek járandóságai egyes előléptetések folytán nagyobbodtak, mig az azokkal kapcsolatos nyugdíjazások csakis az év végével fordultak elő.

A tulajdonképeni pályafelügyelet kiadásainak 13 461,13 frt-nyi többlete egyrészt abban leli magyarázatát, hogy az 1890 évi sűrűbb vonatforgalom következtében az őrhelyettesitési költségek is felszaporodtak, másrészt annak tulajdonitható, hogy a repczeolaj árának emelkedése folytán a nyilt pálya kivilágítása is többe került, mint a mult évben. A pályafelügyelet költségeinek emelkedéséhez hozzájárult még azon körülmény is, hogy 1890 évben a távirdavezetékek és villamos jelző eszközöknél nagyobbmérvű és többé el nem halasztható helyreállitási munkálatok váltak szükségessé.

Az alépitmény fentartására vonatkozó kiadások a mult éviekkel szemben 10 391,48 frttal növekedtek, mi részben a bazini és teregovai felüljárók átalakítása, valamint a palotai gyalogátjáró áthelyezése által, részben pedig a budapesti Nándor-hid nagyobb mérvű tatarozása és egy Herkulesfürdő mellett épített új kővédfal által idéztetett elő.

A felépítmény fentartásánál mutatkozó 53 458 forintnyi többkiadás egyrészt arra vezethető vissza, hogy 1890 évben 15 811 kilométer, tehát 4 144 kilométerrel több felépítmény újíttatott meg, mint az előző évben, másrészt annak tudható be, hogy az újabbi időben forgalomba vett vonalakon nagyobb mérvű talpfa-kicserélés vált szükségessé, mihez az is járult, hogy a talpfák egységára az 1889 évhez képest emelkedett.

Az épületek fentartásának költségei 59 696,40 frtnyi növekedést mutatnak, mi főleg a budapesti főműhelyben foganatba vett terjedelmes átalakításoknak, továbbá a Kőbánya állomás-ban – egészségügyi szempontból – újonnan épített sertésrakodóknak, valamint Valkányban egy munkáslaktanya építésének tudható be, másrészt annak tulajdonitható, hogy az összes vonalakon a rakodók magassága és fekvése az előirt szabványoknak megfelelően szabályoztatott.

A rendkívüli kiadásoknál mutatkozó 51 824,65 frtnyi megtakarítás a lefolyt évben

kisebb mérvben beállott elemi csapásoknak köszönhető.

Az alábbi táblázatból, mely a pályafentartás és pályafelügyelet 1890 és 1889 évi kilométerenkinti kiadásait – az egyes fejezetek szerint rendezett – összehasonlító kimutatásban tünteti elő, kivehető, hogy a pályafentartás és pályafelügyelet 1890 évi összes kiadása az 1889 évivel szemben kilométerenkint 59,66 frttal növekedett.

A fejezet megjelölése	Kiadások kilométerenkint		
	1890 évben 1499,388 km	1889 évben 1497,789 km	Különblet
	frt	frt	frt
Központi szolgálat	49,21	48,49	+ 0,72
A pályafentartás és pályafelügyelet általános kiadásai	163,78	160,66	+ 3,12
Pályafelügyelet	202,72	193,95	+ 8,77
Az alépítmény fentartása	91,73	84,89	+ 6,84
A felépítmény fentartása	512,89	477,75	+ 35,14
Az épületek fentartása	151,23	111,53	+ 39,70
Rendkívüli kiadások	29,06	63,69	– 34,63
Összesen	1200,62	1140,6	+ 59,66

A társaság részéről a hivatalnokok nyugdíjalapjához és a szolgák és munkások nyugbér- és segélyzőalapjához az 1890 és 1889 évben fizetett hozzájárulási összegekből a magyar hálózat terhére esik:

	1890 frt	1889 frt
Járulék a hivatalnokok nyugdíjalapjához	53 693,96	52 862,25
A szolgák és munkások közös nyugbér és segélyző alapjához	26 352,9	29 315,35
A magyar hálózat ideiglenes hivatalnokai és szolgái, valamint a munkások számára 1890 okt. 1-je óta fennálló segélyző-intézethez	3 323,68	–
Összesen	83 370,63	82 177,60

1890 évben a magyar hálózatra a következő címeken és pedig jövedelmi és kereseti adó 1 459 217,48 frt, ház- és föld-adó 39 320,72 frt, bélyeg- és egyéb illetékek 6 414,15 frt, összesen 1 504 982,35 frtnyi közteher esett.

(*Vasúti és közlekedési közlöny* 1891. 69. sz. p. 534).

9. melléklet

Mértékegységek és pénznemek

Az OÁV harmadik közgyűlésett 1858 május 30. tartották meg Bécsben (Dritte General-Versammlung vom 30. Mai 1858). Figyelembe véve, hogy a közgyűlés tagjai főleg franciaországi nagybefektetők voltak, akik az osztrák mértékegységekkel és valutával nem voltak megszokva, a jelentésben egy összefoglaló táblázatot közöltek. Ebben feltüntették a mértékegységek német elnevezéseit és a Franciaországban már bevezetett méterrendszerre (az Osztrák–Magyar Monarchiában a méterrendszert kötelező érvényességgel 1876. január 1-től használták) való átváltási arányokat.

A táblázatot kiegészítettem a magyar elnevezésekkel és az alábbiakban közlöm.

Táblázat. *Az osztrák pénz, mértékek és súlyok francia megfelelője*

1 ezüstforint	1 Gulden (Silber)	2,38410 francia frank (francs)
1 mérföld	1 Meile	7,586 452 kilométer (Kilomètres)
1 öl	1 Klafter	1,896 613 méter (Mètres)
1 négyszögöl	1 Quadrat-Klafter	3,597 143 négyzetméter (Quad.- Mètres)
1 köböl	1 Cubik-Klafer	6,822 378 köbméter (Cub.- Mètres)
1 katasztrális hold	1 Joch	57,554 532 ár (Ares)
1 bányatelek-egység	1 Grubenfeldmass	4,512 256 hektár (Hectars)
1 bécsi mázsa	1 Centner	56,001 kilogramm (Kilogrammes)
1 vámmázsa	1 Zollzentner	50 kilogramm (Kilogrammes)
1 osztrák mérő	1 Metzen	0,614 933 hektoliter (Hectolitres)
1 bécsi akó	1 Eimer	0,566 010 hektoliter (Hectolitres)
1 bécsi láb	1 Wiener Fuss	31,6 centiméter

A harmadik hasábban, zárójelben a francia elnevezések szerepelnek.

Táblázat. *Francia pénz, mértékek és súlyok osztrák megfelelője*

1 Franc	0,384 850	1 Gulden (Silber)
1 Kilomètre	0,131 814	Meile
1 Mètre	0,537 256	Klafter
1 Quadrat-Mètre	0,277 998	Quad. Klafter

1 Cubic-Mètre	0,146 576	Cubic-Klafter
1 Are	0,017 375	Joch
1 Hectare	0,221 619	Grubenfeld
1 Kilogramme	1,785 676	Centner
1 ”	0,02	Zollcentner
1 Hectolitre	1,626 034	Metzen
1 ”	1,766 753	Eimer

A táblázat alatt a valutáról olvashatunk megjegyzést: „Általánosságban forint bankjegyekkel számolnak. Ezek frankhoz viszonyított értéke az árfolyamtól függ. Például, ha 300 frank értékben számoljuk a forintot és az árfolyam 123 forint = 300 frank, akkor ez azt jelenti, hogy 123 forint 300 frankot tesz ki.”

Az OÁV tevékenysége alatt többször változott a fizetőeszköz is. Ezt az illető év üzletjelentésében mindig a részvényesek tudtára adták. Én röviden itt foglalom össze.

A Habsburg-monarchiában használt pénznemek az alábbiak voltak:

– 1750–1858 október 30 között között a konvenciós forint (németül Conv. Gulden) volt a törvényes fizetőeszköz. A váltópénz a krajzár (Kreuzer) volt. 1 forint 60 krajcárt ért.
– 1858 november 1–1867 között az úgynevezett osztrák értékű forint (németül Gulden österr. Wert) lett az új törvényes fizetőeszköz. 1 osztr. ért. forint 100 krajcárt ért.
– a kiegyezést követően 1867-ben vezették be az osztrák–magyar forintot (németül Österr.–ung. Gulden). Váltópénze a krajcár. 1 osztr.–magyar forint 100 krajcárt ért.
– az osztrák–magyar forintot a korona váltotta fel, melyet 1892-ben vezették be, de a koronában való számítás csak 1900. január 1-jétől lett kötelező. Váltópénze a fillér (németül Heller) volt: 1 korona=100 fillér.

FORRÁSOK, VÁLOGATOTT BIBLIOGRÁFIA

*** *A magyar kir. államvasutak mozdony jellegrajzai* [Budapest], 1897 (Lányi Ernő hagyatékából)

*** *A magyar korona országainak vasutjai az 1900., 1901. és 1902. évben*. A magyar kir. kereskedelemügyi Miniszter Rendeletéből szerkeszti és kiadja a Magyar kir. Központi Statisztikai Hivatal. Budapest, 1905.

*** *General-Versammlung zu Wien* der k. k. priv. österr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft, 1856–1892.

*** Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Archívuma, Budapest iratai.

*** MÁV Archívum, Budapest, a Jaszenova–Oravica–Anina, az Oravica–Jaszenova–Báziás, valamint a Temesvár–Jaszenova–Báziás vasútvonalak iratai.

*** *Monitorul Oficial*, 1924, Bucureşti.

*** *Pesti Napló*, 1911. július 20., Budapest.

*** *Prágai Magyar Újság*, 1924, Praha.

*** *Révai Nagy Lexikona*, Budapest, 1911–1935.

*** *Vasárnapi Újság*, Budapest.

*** *Vasuti és közlekedési közlöny*, Budapest.

*** *Vasuti Okmánytár.* Kiadja: A Magy. kir. Közmunka- és Közlekedési Ministerium. Első füzet. Buda, 1871.

***Montan-Handbuch des osterreichischen Kaiserthums für 1857*. Herausgegeben vom kais. kön. Finanzministerium. I. Jahrgang, Wien, 1857.

[á–r–] Utazás az alföldön. Vasárnapi Újság 1870. évi 48. szám

Áy Zoltán, Dr.: *Egy szegedi gyógyszerész kalandjai az Orosz Birodalomban*. *Hídemberek*. Magyar Narancs, 2015./47. sz., nov.19.

Áy Zoltán: *Ívek a Tisza felett*. Spanning the river Tisza. Szeged, 2009.

Áy Zoltán: *Visszatekintés a Szeged–Temesvár vasútvonal százötven éves történetére*. Szeged, 2007

Bárányi Ferenc: *Boldogság délibábja*. Irodalmi Jelen Könyvek. Arad, 2008.

Bellu, Radu: *Calea ferată Szeged–Kikinda–Jimbolia–Timişoara, 5 noiembrie 1857–15 noiembrie 2007*. In *Szeged–Kikinda–Jimbolia–Timişoara*. Jimbolia, 2007.

Bernát Gáspár: Alföldi utazás 1853. tavaszon. Freskókép. In: Kubinyi Ferenc és Vahot

Imre: *Magyarország és Erdély képekben*, II. köt., Pest, 1854.
Bocu, Sever: *Lupta pentru Banat.* Discursul emoţionant al D-lui Sever Bocu Deputat, Preşedinte al organizaţiei Timiş-Torontal a Partidului Naţional Român. Rostit în şedinţa de la 18 decembrie1923 a Adunării Deputaţilor în apărarea Banatului – după note stenografice. Bucureşti. 1923.
Boleszny Antal: *Kézikönyv az Al-Dunán Szerb- Oláh- és Bolgárországban utazók számára.* Ó-Orsova, 1870.
Cézanne, E.: *Sur le pont de la Theiss et sur les fondations tubulaires* In: *Annales des ponts et Chausssées.* I. sémestre. Paris, 1859.
Cézanne, E.: *Jacques Maniel. Notice biographique*. In *Annales des ponts et Chausssées*. Paris, 1873.
Csárádi János (főszerkesztő): *Vasúti Lexikon A-tól Z-ig* 2. kötet. Budapest, 1994.
Csiba József–Koltai Mariann–Mezei István: *125 éves a MÁV*. Budapest, 1993.
Czére Béla: *A pest-kőbányai próbavasút története.* Közlekedéstudományi Szemle, 7–8. szám. Budapest, 1957.
Czére Béla (szerk.)–Vaszkó Ákos: N*agyvasúti vontatójárművek Magyarországon*. Budapest, 1984.
Dejanac, Dušan: *Kikindski železnički čvor – najstariji u Sbiji.* In: *Szeged–Kikinda–Jimbolia–Timişoara.* Jimbolia, 2007.
Domonkos Csaba: *Az első magyar vasút 195 éve épült – Kőbányáról szállított építőanyagot a különleges szerkezet*. PestBuda. Online várostörténeti és kulturális folyóirat. 2022. aug., 12. szám
Fargue, Louis: *Ernest Cézanne. Notice biographique*. Tours, 1878.
Fenyvessy Adolf: *Az első magyar vasút története*. Budapest, 1883.
Ferenczy Benő: *Vasúti földrajz.* A vasúti tisztképző tanfolyam kiadványa, Budapest, 1892.
Fest Vilmos: *Magyarország álladalmi és országos útjairól*. In: *Statistikai és nemzetgazdasági közlemények* (szerk. Hunfalvy János) 1865. I. köt. Budapest, 1865.
Friedberg, Emmanuel: *General-Karte der Wojwodschaft Serbien und des Temescher Banates dann der vier Gräzregimenter Peterweideiner Deutsch-Banater Illyrisch-Banater endlich des Titler Grän-Bataillons* / re. und gez.: Emanuel Friedberg, [Wien, k.k. Milit.-Geogr. Institut]1853.
Gálffy Gyula: *Magyar vonatkozású emlékek Oravicabányán és vidékén*. Művelődés, 51-52. 18–22. (1998. február.)
Gálffy, Iuliu: *Contribuţii la istoria medico-sanitară a regiunii minere [sic!] din Banat.* Teză pentru obţinerea titlului de doctor-medic. Institutul de Medicină şi Farmacie Tîrgu-Mureş, 1974 (gépelt kézirat).
Gáspárdy Elemér dr.: *Vasúti földrajz és történet.* Budapest 1915.

Gräf, Rudolf: *Domeniul bănăţean al StEG 1855–1920. Din istoria industrială a Banatului Montan*. Reşiţa, 1997.
Gyarmati Gyula: *A vontatás*. In: *Szeged–Kikinda–Jimbolia–Timişoara*. Jimbolia, 2007.
Haag, Paul: Journal en Allemagne, en Hollande, en Belgique et en Italie. Annexe au journal de mission en Allemagne. Theissbruecke in Szegedin: atlas de la construction du pont sur la Theiss à Szegedin (pont métallique avec fondation tubulaire). In: *Journaux de mission des élèves ingénieurs de l'Ecole des ponts et chaussées*.
Halmai János dr. Horus–Orvosi Hetilap 27. sz., Budapest, 1967. július 2. 1281–84.
Holnapy Kálmán: *A vasútvonalak szelvényezésének története.* In: *Vasúthistória évkönyv.* Budapest, 1992. 245–272.
Horváth Ferenc, dr.–Kubinszky Mihály, dr.: *Magyar vasúti építkezések Erdélyben*. Budapest, 1998.
Horváth Ferenc, dr.: *A magyar vasút építési és fenntartási szervezetének története (1827–2004).* I. kötet (1827–1944). Vasúthistória könyvek. Budapest, 2004.
Horváth Ferenc, dr.: *A Cegléd–Szeged–Temesvár vasútvonal múltja és jelene*. In: *Szeged–Kikinda–Jimbolia–Timişoara.* Jimbolia, 2007.
Jancsó Árpád: *Az aszfalt nem arra való, hogy összefirkálják. Franciaországi útijegyzetek*. Temesvár, 2002.
Jancsó Árpád: *A Bega, a Bánság elkényeztetett folyója*. Temesvár, 2007.
Jancsó Árpád: *Bánát első vasútja: az Oravica–Báziás vasútvonal története.* Kolozsvár, 2021.
Jancsó Árpád: *A resicabányai hídgyártás rövid története a kezdetektől 1948ig.* IX. Építéstudományi Nemzetközi Konferencia ÉPKO. Csíksomlyó, 2005. 77–88.
Jancsó Árpád: *Activitatea fabricii de poduri de la Reşiţa şi podurile realizate de aceasta*. Zilele Academice Timişene. Timişoara, 2005. 275–288.
Jancsó Árpád: *A bánáti utak első törzskönyve*. Temesvár, 2007
Jancsó Árpád: *Az anina–oravicai hegyi vasút története.* Kolozsvár, 2013.
Jancsó Árpád: *Az Oravica–Anina hegyivasút völgyhídjai.* Mindenki Kalendáriuma, Temesvár, 2014.
Jancsó Árpád: *Műtárgyak a Jaszenova–Oravica–Anina vasútvonalon.* Kolozsvár, 2016.
Jancsó Árpád: *Rajtuk taposunk. A Bánság útjai a 19. században*. Nagyvárad, 2000.
Jancsó Árpád: *Temesközi szárnyaskerék.* (Vasúttörténeti cikksorozat). Heti Új Szó, Temesvár, 2012–2015.
Jancsó Árpád: *Az Osztrák–Magyar Monarchia első vicinálisa. A Valkány–Perjámos–Varjas- vasútvonal története*. Kolozsvár, 2017
Kaján Imre (szerk.)– Zombori István (szerk.): *A szegedi nagyárvíz és újjáépítés. Európa Szegedért*. Budapest–Szeged, 2004.
Képessy Árpád: *A magyar vasútügy története*. Budapest, 1908.

Kovács László (főszerkesztő): *Magyar vasúttörténet.* 1. kötet. *A kezdettől 1875-ig*. Budapest, 1995.
Klinda József: *Temesvár vasutfejlődése*. Vasuti és hajózási hetilap, XIII évf. Budapest, 1911.
Kossalka János: *A szegedi vasuti Tisza-híd.* In: *Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye,* 1904 évf.. Budapest, 1904.
Nemeskéri-Kiss Géza: *Az egykori szegedi vasúti Tisza-híd.* In: *Vasúthistória*, 1989. Budapest, 1989.
Nemeskéri-Kiss Géza: *Megemlékezés az egykori szegedi vasúti Tisza-hídról.* Sínek Világa. Különszám, Budapest, 2009.
Lányi Ernő: *A Magyar Középponti Vasút mozdonyai.* In: Belvedere, 1997. szeptember. Szeged, 1997.
Ledács Kiss Dezső: *Adatok a 100 éves magyar gőzmozdony történetéhez*. Vasúti és közlekedési Közlöny, Budapest, az 1942. 101. számtól az 1946. 51. sz.-ig.
List Frigyes: *Emlékirat a magyar közlekedésügy reformjáról*. Közli Földes Béla. Kiadja a Magyar Tudományos Akadémia. Budapest, 1916.
Mezei István: *MÁV vontatójármű album 1868–1993*. Budapest.
Mikó Imre: *Magyarország vasúthálózata*. Pest, 1867.
[Mikó Imre]: *Emlékirat Ferenc József I., magyar királyhoz Magyarország közlekedési állapotáról.* Pest, 1868.
[Mikó Imre]: *Császári és apostoli Felség! Legkegyelmesebb úr!* Kolozsvár. Pest, 1868.
[Mikó Imre]: *Rapport du ministère royal hongrois des voies de communication et des travaux publics à sa majesté le roi: février 1868. Vienne*, 1868.
Milleker, Felix: *Die Banater Eisenbahnen. Ihre Entstehung und Entwickelung. 1847–1917.* Bela Crkva (Weißkirchen), 1927.
[NZS]: 1840-ben indult meg a lóvasút Pozsony és Szentgyörgy között. Felvidék ma, 2020. 09. 27., Pozsony.
Pap János: *A magyar vasúti távközlés rendhagyó krónikája 1846–2000*. Budapest, 2019.
Perianu, Dan Gh.: *Istoria locomotivelor şi a căilor ferate din Banatul Montan*. Reşiţa, s.a.
Péter H. Mária: *Az erdélyi gyógyszerészet magyar vonatkozásai.* Kolozsvár, 2002.
Popescu, Ilie–Lăcriţeanu, Şerban: *Istoria tracţiunii feroviare în România*. Bucureşti, 2003.
Preyer, Johannn Nepomuk: *Monographie der königlichen Freistadt Temesvár*. Temesvár, 1853.
Ruzitska Lajos: *A szegedi vasúti Tisza-híd története.* Mélyépítéstudományi Szemle, 1957. 5–6 szám, Budapest, 1957.
Schiff Béla: *Régi idők, régi emberek.* Temesvár, 1941.

Simič, Ivan: *Stanice na delu pruge koja prolazi kroz srpski deo Banata.* In: *Szeged–Kikinda–Jimbolia–Timişoara*. Jimbolia, 2007.
Simič, Ivan: *Vodocrpna stanica u Velikoj Kikindi*. In *Szeged–Kikinda–Jimbolia–Timişoara*. Jimbolia, 2007.
Soltész József: A *Magyar Középpponti Vasút első mozdonyai*. In: *A Közlekedési Múzeum Évkönyve* XIII. 2001–2002. Budapest, 2003.
Strach, Hermann: *Geschichte der Eisenbahnen der OesterreichischUngarischen Monarchie*. I–IV. Band. Wien, Teschen, Leipzig, 1898. [Megj.: az első „kötet" tulajdonképpen kettő; 1908-ban pótkötet is megjelent.]
Szabolcsi Antal: *A közlekedés története*. Budapest, 1910.
Szécsenyi István: *Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezésérül*. Pozsony, 1848.
Téglás Gábor: *Az aninai hegyi vasút és környéke.* Földrajzi Közlemények X. füzet, Budapest, 1884. december.
Tominác József: *A magyar szent korona országainak vasútjai, 1845–1904*. Budapest, 1905, valamint kiegészítések: 1911–1918.
Udvarhelyi Dénes, dr.: *Magyarország gazdasági és vasútpolitikája 1876-tól a századfordulóig.* In: *Magyar vasúttörténet* (Főszerk. dr. Kovács László). 2. kötet. Budapest, 1996.
Újhely Géza: *A magyar vasút története.* Budapest, 1910.
Urbán Lajos (főszerk.): **Vasúti lexikon**. Budapest, 1984.
Vörös László: *Vasúti Évkönyv*. Budapest, 1878.

ISTORICUL CĂII FERATE SZEGED–TIMIŞOARA

(Rezumat)

Cartea prezintă pe larg, pe baza documentelor cercetate în diferite arhive şi biblioteci din ţară şi străinătate istoricul căii ferate Szeged–Timişoara.

Prin această cale ferată a fost conectat oraşul de pe Bega cu reţeaua de căi ferate din Europa.

Volumul începe cu o incursiune privind primele proiecte de construire a căilor ferate menite să lege oraşele ţării cu Pesta şi Viena. Sunt prezentate căile ferate prevăzute, traseele principale propuse ale acestora, politica feroviară a ţării, diferite modalităţi de realizare a căilor ferate: de către stat sau în concesiune. După înfrângerea revoluţiilor paşoptiste, guvernul centralizat absolutist de la Viena a etatizat căile ferate construite sau aflate în construcţie din întreaga monarhia habsburgică. După numai cinci ani, având mari dificultăţi financiare, pentru a evita falimentul de stat, guvernul absolutist a vândut unor societăţi "multinaţionale" întreaga reţea de căi ferate, precum şi multe domenii ale statului, printre care domeniile din judeţul Caraş. Una dintre cele mai mari societăţi a fost "Societatea cezaro-crăiască privilegiată austriacă de stat de căi ferate" (StEG) o societate constituită în acest scop de exponenţi ai marelui capital din Franţa. StEG a reuşit să obţină concesiunea căii ferate Marchegg (frontiera dintre Austria şi Ungaria)–Pesta–Szeged–Timişoara, domeniile statului din zona Oraviţa–Anina–Bocşa–Reşiţa, inclusiv calea ferată industrială Oraviţa–Baziaş.

StEG a continuat construcţia căilor ferate începute de stat, iar în data de 15 noiembrie 1857 a fost inaugurată linia Szeged–Timişoara.

În continuare sunt prezentate pe larg caracteristicile tehnice ale căii ferate Szeged–Timişoara: traseul căii, infrastructura şi suprastructura, lucrările de artă, clădirile care deservesc calea ferată, cantoanele şi mai ales clădirile pentru călători.

Cea mai mare lucrare de artă era podul metalic peste Tisa la Szeged. Atât lungimea impresionantă, cât şi noutăţile tehnice (primul mare pod cu execuţia fundaţiilor pilonilor prin chesoane) au făcut ca acest pod să fie citat în aproape toate tratatele de specialitate din Europa şi America. Proiectarea şi execuţia podului sunt prezentate într-un capitol voluminos. Tot aici am inclus un subcapitol privind viaţa şi activitatea artizanului acestui pod, inginerul francez Ernest Cézanne.

Un capitol separat prezintă primele locomotive care au circulat pe această linie.

Societățile multinaționale au creeat multe probleme statelor în care deținеau căi ferate. Ele făceau concurență neloială societăților de căi ferate statale, care au apărut ceva mai târziu. De aceea – asemenea altor țări – și în Ungaria parlamentul a hotărât etatizarea prin răscumpărare a căilor ferate private. Cartea trece în revistă și acest aspect al istoricului acestei căi ferate. În continuare sunt prezentate structura de organizare a societății StEG, dedicându-se un subcapitol separat primului director general al societății, legendarul Jacques Maniel.

Un capitol inedit prezintă instituțiile statului care, după etatizare au fost însărcinate cu controlul construirii, exploatării și întreținerii acestei că ferate.

Se prezintă separat dobândirea terenului necesar pentru construcția căii ferate.

Clădirile, îndeosebi cele două gări mari (Szeged și Timișoara), cele din nodurile mai mici (Kikinda Mare și Jimbolia) sunt prezentate cu lux de amănunte. Astfel cititorul se poate îmbogăți cu o serie de informații inedite. Stațiile mai mici sunt descrise și ele în detaliu. Pe lângă clădirile pentru călători sunt prezentate și celelalte clădiri atât de importante pentru funcționarea căii ferate: cantoane, magazii, cabine pentru acari, etc.

Capitole distincte prezintă aspectele mai importante din viața căii ferate în perioada interbelică și după cel de-al doilea război mondial, până la desființarea acestei linii.

Cartea este îmbogățită cu foarte multe documente inedite (piese scrie și desenate) redate în facsimil.

THE HISTORY OF THE SZEGED–TEMESVÁR/TIMIŞOARA* RAILWAY

(Summary)

The book presents extensively the history of the Szeged–Temesvár/Timişoara railway, based on documents studied in various archives and libraries in the country and abroad.

This railway connected the city on the Bega with the European railway network.

The volume begins with research regarding the first railway construction projects intended to connect the country's cities with Pest and Vienna. The proposals for the main routes of the railways to be built, the railway policy of the country, and different ways of realizing the railways are presented: establishment, construction, and exploitation by the state or concession. After the defeat of the revolutions from 1848, the absolutist centralized government in Vienna nationalized the railways built or under construction throughout the Habsburg monarchy. After only five years and having great financial difficulties, in order to avoid state insolvency, the absolutist government sold to "multinational" companies the entire railway network as well as many fields of the state, including the domains in Krassó-Szörény/Caraş county, in Hungary. One of the largest companies was the "Imperial-Royal Privileged Austrian State Railway Company" (StEG), a company established for this purpose by exponents of the great capital in France. StEG managed to obtain the concession of the railway Marchegg (border between Austria and Hungary)–Pest–Szeged–Temesvár/Timişoara, the state domains in the area Oravica/Oraviţa–Anina–Bogsán/Bocşa–Resica/Reşita, including the industrial railway Oravica/Oraviţa–Báziás/Baziaş.

StEG continued the construction of the railways started by the state, and on November 15, 1857, the Szeged–Temesvár/Timişoara line was inaugurated.

In the following, the technical characteristics of the Szeged–Temesvár/Timişoara railway are presented in detail: the rail route, the infrastructure and superstructure, the engineering structures, the buildings that serve the railway, the cantonments, and especially the passenger buildings.

*. The geographical names are given in Hungarian/Romanian

The greatest engineering structure was the metallic bridge over the Tisza at Szeged. Both the impressive length and the technical novelties (the first large bridge with the execution of pier foundations through caissons) made this bridge cited in almost all specialist treatises in Europe and America. The design and execution of the bridge are presented in a voluminous chapter. Also here was included a subchapter about the life and activities of the craftsman of this bridge, the French engineer Ernest Cézanne.

A separate chapter presents the first locomotives that ran on this line.

Multinational corporations created many problems for the states where they owned railways. They were in unfair competition with the state railway companies, which appeared a little later. That's why, like other countries, in Hungary, too, the parliament decided to nationalize the private railways through redemption. The book also reviews this aspect of the history of this railway. Further, the organizational structure of the StEG company is presented, dedicating a separate subchapter to the company's first general manager, the legendary Jacques Maniel.

A new chapter presents the state institutions that, after nationalization, were charged with the control of the construction, operation, and maintenance of this railway.

The acquisition of the land necessary for the construction of the railway is presented separately.

The buildings, especially the two large stations (Szeged and Temesvár/Timişoara) and those in the smaller nodes (Nagykikinda now Veliki Kikinda in Serbian and Zsombolya/Jimbolia), are presented with luxurious detail. Thus, the reader can enrich himself with a series of new information. Smaller stations are also described in detail. In addition to the buildings for passengers, the other buildings so important for the operation of the railway are also presented: cantons, warehouses, cabins for switchman, etc.

Separate chapters present the highlights of the life of the railway in the interwar period and after the Second World War, until the abolition of this line.

The book is enriched with many original documents (written and drawn pieces) reproduced in facsimile.

CUPRINS

Prefaţă 5

Câteva cuvinte despre căile ferate 7

- Legat de cale 7
- Pe şine, dar cu tracţiune cabalină 16
- Spatele calului şi ecartamentul 17

„Sute, mii de căii ferate!" Începuturile construcţiilor de căi ferate în Ungaria 25

- Propunerea-program al lui Széchenyi István 35

Politica feroviară a ţării înrte 1850 şi Compromisul austro-ungar de la 1867 39

Căile ferate din ţară de la Compromisul austro-ungar de la 1867 până în 1880 45

Precedentele construcţiilor de căi ferate din Banat 51

Naşterea unei societăţi tipic privată, o întreprindere puternică – StEG 57

Capitalul StEG şi căile ferate ale sale din Ungaria 63

Societatea de căi ferate de stat de Sud-Est. De la Pesta până la Szeged 73

StEG continuă construcţia liniei între Szeged şi Timişoara 78

Vestul a sosit în Timişoara 82

Primele locomotive pe malurile Begăi 85

- Crocodilii 87
- Locomotivele tip Norris fabricate de firma Cockerill 89
- Prima locomotivă din Ungaria, apoi din Timişoara 89
- Locomotivele „Komárom" şi „Hont" 92
- De unde a venit „Austria"? 93
- A cincea locomotivă: „Wartberg" 96
- Au mai venit câteva 97

Estul sălbatic? 100

Construcţia căii ferate necesită teren. Exproprieri 104

Traseul, planul de situaţie, secţiunea longitudinală, infrastructura, suprastructura căii 110

Lucrări de artă 117

Pod spre Banat. Podul peste Tisa de la Szeged 133
Podul de la Szeged, oarecum pe jumătate pod bănățean 135
Podul proviyâzoriu, de lemn 135
Lucrări pregătitoare ăn vederea construcţiei podului 136
Ernest Cézanne (1830–1876), proiectantul şi constructorul podului peste Tisa, de la Szeged 141
Planşele desenate ale proiectului 147
Datele principale al construcţiei podului 196
Dantele peste râul Tisa 196
Culeele şi somptuosul viaduct 200
Însuşi Jókai a coborât 202
La fel de rezistent cât de somptuos 205
A binevoit să întroducă cuiul-cheie 206
Fotografii privind construcţia podului 208
Expertiza din anul 1898 218
În perioada interbelică şi moartea podului 221
Giuvaerul Szegedului, poarta Banatullui în imagini 231
Clădiri 236
Staţii 236
Gara mare din Timişoara 275
Cantoane 290
Comunicarea între staţii şi cantoane 305
Despre etatizarea liniilor de cale ferată a societăţii privilegiate austro-ungare 319
Organizarea construcţiei şi întreţinerii liniei de cale ferată 330
Primul director general al StEG, J. Maniel (1813–1871) 333
Calea ferată şi marea inundaţie din Szeged 354
După primul război mondial 362
Căile ferate tăiate ale ţării dezmembrate 362
Întâmplări în staţia Jimbolia 369
De la al doilea război mondial până în zilele noastre 373
Anexe 375
Surse, bibliografie selectată 443
Rezumat 448
Summary 450
Cuprins 452
Content 454
Tartalom 456

CONTENTS

Foreword 5
A few words about railways 7
"A hundred railways, a thousand!" The beginnings of railway construction in Hungary 25
Our country's railways from 1850 to the Austro-Hungarian Compromise of 1867 39
Our country's railways from the Compromise of 1867 to 1880 45
The antecedents of the construction of the Banat railways 51
The StEG, that is OÁV – the birth of a typical private railway and economic power 57
StEG's capital and railway lines in Hungary 63
The Southeast Railway. From Pest to Szeged 73
OÁV continues construction between Szeged and Temesvár/Timişoara 78
The West has arrived in Temesvár/Timişoara 82
The first locomotives on the banks of the Bega 85
Wild East conditions? 100
Railroad construction also requires land. Expropriation 104
Route management, site plan, longitudinal section, substructure, superstructure 110
Engineering works 117
Bridge in Banat. The Tisza Bridge in Szeged 133
Buildings 236
Communication between stations 305
On the nationalization of the railway lines of the patented Austrian-Hungarian state railway 319
Our railway line and the great flood in Szeged 330
The construction and maintenance organization of the railway line 354

After the First World War 362
From the Second World War to the present day 373
Appendix 375
Sources, selected bibliography 443
Rezumat 448
Summary 450
Cuprins 452
Content 454
Tartalom 456

TARTALOM

Előszó 5

Néhány szó a vasutakról 7
Utazás a vasutak megjelenése előtt 7
Pályához kötve 16
Már sínen, de még lóerővel 17
A gőzparipa 21
Ló fara és nyomtáv 24

„Száz vasutat, ezeret!" A vasútépítések kezdetei Magyarországon 25
Széchenyi István javaslata 35

Az ország vasúti politikája 1850-től az 1867-es kiegyezésig 39

Hazánk vasútjai a kiegyezéstől 1880-ig 45

A bánáti vasutak kiépítésének előzményei 51

A StEG, avagy az OÁV – egy tipikus magánvasút és gazdasági hatalom születése 57

A StEG tőkéje és magyarországi vasútvonalai 63

A Délkeleti Vasútvonal. Pesttől Szegedig 73

Az OÁV folytatja az építkezést Szeged és Temesvár között 78

Berobogott Temesvárra a Nyugat 82

Az első mozdonyok a Bega partján 85
A krokodilok 87
A Cockerill cég Norris-mozdonyai 88
Az első magyarországi, majd temesvári gőzmozdony 89
A „Komárom" és „Hont" 92
Honnan jött az „Austria"? 93
A „Wartberg" volt az ötödik 96
Jöttek még néhányan 97

Vadkeleti állapotok? 100

Telek a vasútnak. Kisajátítás 104

Vonalvezetés, helyszínrajz, hossz-szelvény, alépítmény, felépítmény 110

Műtárgyak 117
Átereszek, hidak 117
Híd a 475+487 szelvényben 120
Híd a 490+058 szelvényben az Arankán 122
Híd az 555+350 szelvényben a Berekszón 126

Híd a Bánságba. A szegedi Tisza-híd 133
Szegedi híd, félig bánáti híd 135
Az ideiglenes fahíd 135
A hídépítés előkészületei 136
Ernest Cézanne (1830–1876), a szegedi vasúti Tisza-híd tervezője és építője 141
A hídépítés tervrajzai 147
A híd építésének fontosabb dátumai 196
Csipkék a Tisza fodrai felett 196
A hídfők és a díszes viadukt 200
Jókai is alászállt 202
„Szintoly szilárd, mint diszes” 205
A zárszöget beilleszteni méltóztatott 206
Fotográfiák a híd építéséről 208
A híd fővizsgálata 1898-ban 218
A két világégés között, és a híd halála 221
Szeged éke, Bánát kapuja képeken 231

Magasépítmények 236
Állomások 236
A temesvári nagyállomás 275
Őrházak 290

Értekezés az állomások és őrházak között 305

A szabadalmazott osztrák–magyar államvasút vasútvonalainak államosításáról 319

A vasútvonal építési és fenntartási szervezete 330
Az osztrák, majd osztrák–magyar államvasút-társaság (OÁV, OMÁV) idején (1855–1890) 330

Az OÁV (StEG) első vezérigazgatója, Vincent-Joseph-Jacques Maniel (1813–1871) 333
A magyar államvasutak (MÁV) idején (1891–1919) 348

Vasútvonalunk és a szegedi nagy árvíz 354

Az első világháború után 362
Szétszabdalt ország szétszabdalt vasútvonala 362
Történetek a zsombolyai állomáson 369

A második világégéstől napjainkig 373

Mellékletek 375
1. Magyar földrajzi nevek idegen megfelelői 375
2. Az 1855. évi január hó 1-én kelt vaspályaengedélyezési okmány az északi és délkeleti vonal tárgyában 378
3. Az 1856. évi junius 10-én kelt szerződés a szeged-temesvári államvaspálya kiépítése tárgyában 387
4. 1882. évi XLV. törvénycikk a császári királyi szabadalmazott osztrák államvaspálya-társulattal 1882. évi junius 8-án kötött szerződés és az ennek 4. czikke értelmében kibocsátandó engedély-okmány beczikkelyezéséről 392
5. 1891. évi XXV. törvénycikk a szab. osztrák-magyar államvasuttársaság magyarországi vasutvonalainak megváltásáról 400
6. 1891. évi XXXVIII. törvénycikk a szab. osztrák-magyar államvasut-társaság magyarországi vasutvonalainak megváltása iránt az 1891. évi XXV. törvénycikk alapján az 1891. évi junius 7-én/julius 11-én megkötött szerződés jóváhagyása és beczikkelyezéséről 402
7. Indoklás a szab. osztrák-magyar államvasut-társaság magyarországi vasútvonalának megváltásáról szóló törvényjavaslathoz 416
8. A szab. osztrák-magyar államvasuttársaság 1890-ben 432
9. Mértékegységek és pénznemek 441

Források, válogatott bibliográfia 443

Rezumat 448

Summary 450

Conţinut 452

Contents 454

Tartalom 456

A SOROZAT EDDIG MEGJELENT KÖTETEI

1. Bitay Enikő–Márton László–Talpas János: *Technikatörténeti örökség a kalotaszegi Magyarvalkón.* 2009.
2. Bitay Enikő–Márton László–Talpas János: *Technikatörténeti örökség Magyargyerőmonostoron.* 2010.
3. Jancsó Árpád: *Temesvár vízerőműve.* Működő műszaki műemlékünk. 2010.
4. Bitay Enikő–Márton László–Talpas János: *Technikatörténeti örökség Kalotaszegen a gótika árnyékában.* 2011.
5. Jancsó Árpád: *Az arad–temesvári vasút története*. 2012.
6. Márton László: *Kós Károly, a művészi kovácsoltvas formatervezője*. 2012.
7. Jancsó Árpád: *Az Oravica–Anina hegyi vasút története.* 2013.
8. Bitay Enikő–Márton László–Nagy Tibor Sándor–Talpas János: *Kide, a kőből épült település.* 2015.
9. Bitay Enikő: *Debreczeni Márton, az egyetlen „erdélyi" bányász műszaki öröksége.* 2016.
10. Jancsó Árpád: *Műtárgyak a Jaszenova–Oravica–Anina-vasútvonalon*. 2016.
11. Jancsó Árpád: *Az Osztrák–Magyar Monarchia első vicinálisa – A Valkány–Perjámos–Varjas-vasútvonal története*. 2017.
12. Jancsó Árpád: *Temesvár kilencedik vasútvonala. A Temesvár–Szentandrás–Varjas helyi érdekű vasút története*. 2018.
13. Jancsó Árpád: *A temesvári lóvasút története (1869–1899).* 2019.
14. Miholcsa Gyula: *Erdély napórái.* 2020.
15. Jancsó Árpád: *A Temesvár–Lippa–Radna helyi érdekű vasút története*. 2020.
16. Jancsó Árpád: *Bánát első vasútja. Az Oravica–Báziás-vasútvonal története*. 2021.
17. Miholcsa Gyula: *Jön az üstökös!* 2022.

Dr. Jancsó Árpád nyolcadik vasúttörténeti tematikájú könyvét a tőle megszokott alapos, tudományos igényű, mégis olvasmányos formában készítette el. A Szeged–Temesvár vasútvonal megnyitásával a Temesköz fő városát is bekötötték az országos hálózatba. E vasútvonal a Bécs–Marchegg–Pest–Szeged–Temesvár–Báziás, majd később Temesvár–Orsova–országhatár vasúti fővonal részét képezte.

A kötet az ország vasúti politikájáról, az óhajtott, valamint a megvalósult vasutakról szól, kitérve a Pozsony–Nagyszombat lóvasútra is. Mindezek mellett kitér az első európai mozdonyok történetére, a szegedi Tisza-hídra, a vonatrablásokra, vasútvonal és árvíz kapcsolatára, igazgatók és tervezők életútjára is. A műszaki leírásokat, történeti adatokat számos illusztráció teszi könnyen befogadhatóvá.

ERDÉLYI MÚZEUM-EGYESÜLET

ISBN 978-606-739-250-0