

A vasút kialakulásának társadalmi, gazdasági és földrajzi feltételei Szatmárnémetiben a korabeli sajtó tükrében

A magyarországi vasútépítések nagyjából két évtizeddel követték a nagy-britanniai, majd a nyugat-európai hasonló beruházásokat. A vasútnak a Kárpát-medencébe történő bevezetése kiemelten fontos volt, mert a XIX. század elejének nyugat- és közép-európai iparosodása egy folytonosan növekedő és tartósan bővülő piacot jelentett a magyar bányászat, a mező-, erdőgazdaság és élelmiszeripar termékei számára. A kérdés úgy fogalmazódott meg: időben be tud-e Magyarország kapcsolódni ebbe a kedvező európai konjunktúrába? Ennek az egyik alapfeltétele a viszonylag olcsó és egyben az akkori idők számára, igen gyors szállítási hálózat létezése volt.¹

Az 1848 előtti, majd a szabadságharc leverése utáni időszakban is az elsődleges cél a Bécsen keresztül történő európai, valamint a tengerparttal történő adriai vasúti kapcsolat megteremtése volt. Mind az első esztendő építkezéseit, mind az alkotmány nélküli időszakban történt beruházásokat elsősorban a magyar mezőgazdasági termékek az európai piacra történő gyors juttatásának igénye sietette.

Magyarország első vasúti törvénye – az 1836.évi XXV. törvénycikk. megelőzte Európa legtöbb államának hasonló jellegű jogszabályalkotását – kijelölte a főbb vonalak irányát, és az engedélyezést az ország kormányzatára bízta. Eredetileg az 1825/27. évi országgyűlés az ország „közjavát és kereskedését gyarapítandó” szabta meg a tizenkét kereskedelmi útvonal tervezetét. A vasutak vonalvezetése körül érdekellentétekből fakadóan kialakult viták jelentősen fékeztek az építkezések megkezdését.

Széchenyi István 1848. január 25-én közzé tette, és a pozsonyi országgyűlés elé terjesztette *Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről* című tanulmányát, mely bizonyosságot ad arról, hogy szerzője valóban rendszerszemléletű koncepciót dolgozott ki. Tömören megfogalmazza a „kicsiny ördög, mely mindent továcipel magával”,² vagyis a vasparipa használatának fontosságát: „Európában alig van ország, mely minden körülményeket mérlegelve műtani tekintetben inkább vasutakra volna rendeltetve.³ Továbbá: „közlekedési eszközök között a vaspálya legcélszerűbb arra, hogy a nemzeti kereskedelem fölélesztésének alapjául tétessék... csak a vasút képes biztos, gyors, szakadatlan s olcsó összeköttetést szerezni, s csak általa nyugszik a belkereskedés biztos s sebesebb kifejlődést ígérő alapokon. A közlekedés többi eszközeinek a vasutak irányában csak alárendelt állást lehet adni... Hazánkban a vaspályák sok vidékeken egészen új viszonyokat fognak alakítani, azok fogják pusztáinkon a telepedések irányát, gazdaságunk rendszerét elhatározni”.⁴

Széchenyi központirendszerű elgondolását tükröző javaslatában négy fővonalat jelöl meg, melyeknek kiindulópontja „a magyar kereskedelem s iparfejlődés gyűlpontja Budapest”.⁵ Az első a Duna partján Bécs irányába vezető, a második a Fiúméval összekötő, a harmadik az erdélyi, valamint a Miskolcon át Kassára vezető vasúti pálya, mely Gácsország felé hosszasodott volna meg. Elképzelésében a mellékvonalak sorában elsőként szerepel a Szolnok–Debrecen–Szatmárnémeti vonal is. „Ezen vonal Szatmárig azért volna folytatandó, mert összekötné egyszersmind az alföldet a tiszai felvidékkel s Erdélyország egy részével, honnan Szatmár, Ugocsa, Máramaros megyék s Erdély Szamos-vidéke bőségesen adhatna igényt az alföldnek”.⁶

¹HORVÁTH Csaba Sándor: *A közlekedés és a tér. A GYSEV és a MÁV egyes helyiérdekű vasútjainak gazdasági és társadalmi hatásai az északnyugat-Dunántúli térségben 1920-ig*. Doktori disszertáció, ELTE, BTK. Budapest, 2014. 313. <http://doktori.btk.elte.hu/hist/horvathcsabasandor/diss.pdf> [letöltés: 2016. május 7.]

²SZÉCHENYI István: *Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről*. Tudománytár füzetek. Könyvértékesítő Vállalat. Budapest, 1987. 53. https://archive.org/stream/javaslatmagyark00sz/javaslatmagyark00sz_djvu.txt [letöltés: 2016. május 7.]

³SZÉCHENYI, 1987. 53.

⁴SZÉCHENYI, 1987. 19-20.

⁵SZÉCHENYI, 1987. 54.

⁶SZÉCHENYI, 1987, 57-58.

Javaslatában Széchenyi tervezeténél elsősorban a lakosság gazdasági érdekeit vette figyelembe, ez képezte az elsődleges szempontot.⁷ Az általa tervezett vasúti hálózat révén az egységesülő nemzeti piac legfontosabb ásványi anyagokat kitermelő és termékeket előállító körzeteket szándékozta összekötni a fogyasztói központokkal és a felvevő piacokkal, illetve a kiviteli és behozatali szállítási vonalakat határozta meg⁸ részben Bécs irányában, részben Fiumébe, részben északi és észak-keleti irányba.

Széchenyi közlekedéssel kapcsolatos elképzelései megfogalmazásával párhuzamosan Friedrich List (1789-1846) német közgazdász és gazdaságpolitikus – aki 1844-ben meglátogatta Magyarországot – Metternichhez intézett levelében megemlíti az elengedhetetlenül szükséges gazdasági és politikai reformokat, melynek egyik eleme lenne a közlekedésnek a gőzvasút és lóvasút bevezetése és párhuzamosan történő kiépítésük általi fejlesztés.⁹ A forradalom után közvetlenül az osztrák érdek inkább egy Budát elkerülő, Bécset a tengerparttal Dunántúl átszelésével megvalósítható vasútvonal megépítése volt.

A kezdetektől az építendő vonalak kivitelezését nagymértékben fékeztek a technikai és kivitelezési, valamint a finanszírozási szempontú nehézségek. Viták alakultak ki az anyagi háttérrel biztosító kiléte körül. A vállalkozók többsége azt az álláspontot védte, miszerint egy részvénytársaság által finanszírozott munkálatok terveibe és a kivitelezésbe, valamint annak működésébe az állam ne szólhasson bele. Ezzel szemben a politikusok jelentős része úgy vélte, hogy egy ilyen nagy fontosságú beruházást csakis az állam ügyelhet fel, és az állam szerepe a vasparipa működtetése is, hiszen a magántulajdon háttérű kezdeményezések nem mindig veszik figyelembe az országos érdekeket. Az országos vasúti hálózat kialakításában két cégcsoport – a bécsi központú Sina György vezette konzorcium, illetve a pesti Ullmann Móricz neve fémjelezte nagybirtokosok és nagykereskedők érdekeit képviselő vállalkozás – terve versengett. Az előbbi a birodalmi érdekeket vette figyelembe, egy Budát elkerülő, Bécset az ország nyugati felén áthaladó, Fiumével összekötő vaspálya, míg a hazai érdekeket képviselők a Bécsújhely–Sopron–Győr–Buda vonal építését tekintette fontosnak. Végül, hét évig tartó huzavona után, a megvalósítandó országos vasúthálózat tervezetét, ez utóbbi, a Budapesti Vasúttársaság néven bejegyzett konzorcium kezdte meg 1844 őszén, és megindulhatott az első vasutak – a pest–pozsonyi és a pest–szolnoki vonal – megépítése. 1846. július 15-én átadták a Magyar Középponti Vaspálya Társaság által megépített első magyar gőzüzemű, 33 km hosszúságú vasútvonalat Pest és Vác között.¹⁰

A Debrecen–Nagykároly–Szatmárnémeti vasút

A XIX. században úgy gondolták, hogy „a vasút a jelen civilisatio fő tényezője”¹¹. Az 1848. évi XXX. tc. törvényerőre emeli Széchenyi javaslatát a magyar közlekedésügy rendezéséről, és az országgyűlés 8 millió forintot szavaz meg a vasútvonalak megépítésére. 1848. május 18-án a 110/Közl. E. számú rendelet kimondja: „[...] a Buda–fehérvári, Szolnok–debreczeni és Debreczen–szatmári [...] vasútvonalak felmérését megrendelem.”¹² A forradalom és szabadságharc leverése azonban háttérbe szorította a vasút építésének kérdését.

A Partium zömmel sík felszíne kedvezett a vasútépítésnek, gondot csak a nyílt vízfelületek okoztak, ugyanakkor a kivitelezést különböző gazdasági érdekek és politikai

⁷UDVARHELYI Dénes dr.: A magyarországi vasúti közlekedés politikai és gazdasági előfeltételeinek kialakulása. – *Magyar vasúttörténet. A kezdetektől 1875-ig* (főszerkesztő: Kovács László). Budapest: Közlekedési Dokumentációs Kft., 1995. 47-48.

⁸MAJDÁN János: *A közlekedés története Magyarországon (1700-2000)*. Pro Pannonia Kiadó Alapítvány, Pécs, 2014. 34.

⁹FÖLDES Béla: *Emlékirat a magyar közlekedésügy reformjáról*. Budapest: Grill, 1916. 177.

¹⁰MAJDÁN, 2014. 38.

¹¹SZÖLLŐSI Balázs: *Ismét Máramaros – Pesti Napló*, 1855. (45.) 1.

¹²DR. DIENES Istvánné: Hieronymi Ottó Ferenc élete (1803–1850) – *A Közlekedési Múzeum Évkönyve*, VII. Budapest, 1983-1984. 176.

megfontolások befolyásolták. E téren érdemes megemlíteni Szatmár megye két nagyobb városa – Nagykároly és Szatmárnémeti – közötti versengést. A megye akkori központja Szatmárnémetihez képest kevésbé népesedett, de valamivel jobban urbanizált Nagykároly volt, ami a Károlyi család politikai és gazdasági súlyának köszönhető. (Az 1870-es adatok szerint Nagykároly lakossága 12.152 fő, Szatmárnémetinek 18.354, míg Nagybányának, a megye harmadik jelentősebb városának 8102 lakosa volt.¹³) Hogy mennyire nagy különbség van infrastrukturális szempontból Nagykároly és a vidék közt, azt a *Szamos* lap is ecseteli: „Nagykároly vidéke mindenfelé be van körutakkal hálózva [...] a Tisza- és Erdőhát, melynek ez ideig nem jutott ez a szerencse”.¹⁴ Így fel sem vetődik a kérdés, hogy a megye melyik településbe érkezzék elsők a vasút.

Még a kiegyezés előtt az osztrák kormány fontolóra vette, hogy a Máramaros megyében kitermelt ércek, só és a faipari termékek minél gyorsabban és zökkenőmentesen történő értékesítése érdekében vasutat épít Máramarossziget és Debrecen között.¹⁵ Az 1864-ben Bécsben a Kereskedelemügyi Minisztérium által kiadott *Emlékirat* vasúthálózati terve tartalmazta az elképzelést. Térképmellékletén szerepel a Debrecenből kiinduló Szatmárnémetit érintő, majd Halmin, Nagyszőlösön és Huszton át Máramarosszigetig haladó vonal. Ezzel párhuzamosan Mikó Imre vasúttervezési elgondolásában is szerepel egy Máramarosszigetet egyrészt Észak-Bukovina, másrészt Bustyaháza, majd Szatmárnémeti irányába meghosszabbított vasúti összeköttetés megvalósítása.

1859-ben a Tiszavidéki Vasút engedélyt kért és kapott egy Nyíregyháza és Máramarossziget közötti vaspálya megépítésére, azzal a feltétellel, hogy építse is meg azt három éven belül. A vasúttársaság tulajdonosai azonban a belső erdélyi lobbizás következményeként figyelmét a Nagyvárad–Kolozsvár–Brassó vonal kivitelezésére fordította.

Szatmárnémeti városa Debrecennel karöltve nem adta fel az elképzelést, hiszen a máramarosi termékek e két város piacra juttatásának legegyszerűbb lehetősége a vaspályán valósulhatna meg, ezért gr. Forgách Antal egy Debrecen–Szatmárnémetin keresztül Máramarosszigetig vezető vaspálya előmunkálatainak tervezetét nyújtották be. A vasút jövedelmezőségét „az egymillió mázsa szállított só, a hatszázezer pozsonyi mérő kenyérhez szükséges gabona és a tízezer marha elszállítása biztosítja”, továbbá a „debreceni vásárt pedig Máramaros, Bereg, Ugocsa és Szatmár megye kerekedői vasúttal érhetnék el” – foglalta össze Szöllősi Balázs Máramaros megye alispánja.¹⁶

A kormányzat felszólította a Forgách gróf neve fémjelezte társaságot, hogy bocsátkozzon tárgyalásba a Felvidéken tervezett vasúti hálózat kivitelezésében részt vállaló, gr. Waldstein János és gr. Schönborn-Buchheim Ervin vezette cégesoporttal. A két társulat a közös építkezésben egyezett meg, és a Magyar Északkeleti Vasút megvalósítására, a Debrecen–Szatmárnémeti–Tekeháza–Máramarossziget vonal átadására, valamint 90 évig való üzemeltetésére vonatkozó engedélyt az 1868. XIII. „a magyar észak-keleti vasutkiépítése tárgyában” című törvénycikkben foglalva megkapták. A törvény kimondja: „A magyar észak-keleti vasutállam-kamatbiztosíték mellett és engedélyezés útján rendeltetik kiépíttetni. 2. § Az engedélyezendő vasut vonalai a következők: a) Debrecenről Szatmár-Németin, Tekeházán át Szigetig.” Az építkezés kivitelezését a német Stroussberg Henrik vállalta, aki a kamatbiztosítás alapján kibocsátott építési tőkékért elvállalta a vasútvonal megépítését és annak teljes felszerelését.

A vonal irányának meghatározásában óriási szerepet játszott Károlyi István gróf, aki elérte, hogy a máramarosi sóvidékről ne az akkori Tisza-hajózás végpontjáiig, Vásárosnaményig, hanem a már vasúttal rendelkező Debrecenig építsék meg, ezáltal értékesebbé tette az általa birtokolt földeket. A teljesítés határidejét a Debrecen–Szatmárnémeti vonalon 1870. október 1-

¹³ *Magyar Statisztikai Évkönyv*. Harmadik évfolyam. Első rész. Budapest, 1875. 30-31.

¹⁴ KALÓS Péter: Tiszaháti levél – *Szamos*, 1883. február 15. (15. évf.) 13.

¹⁵ TISZA István: A magyar állami, magán- és helyi érdekű vasúttársaságok fejlődése 1876-1900 között. – *Magyar vasúttörténet. 1876-tól a századfordulóig* (főszerkesztő: Kovács László). Budapest: Közlekedési Dokumentációs Kft. 1996. 71-72.

¹⁶ *Gazdasági Lapok*, 1855. március 8. 10. 114.

ben szabták meg, míg a vonal Máramarosszigettel való összeköttetésének üzembe helyezését 1871. október 1-jére tervezték. A társaság által megépített vonalak mérföldenkénti költségei 502 ezer forintot tettek ki.¹⁷

A Debrecen–Nagykároly 70 km hosszú vonalrész 1871. június 5-én, míg a Nagykaroly–Szatmárnémeti közötti 36 km hosszú rész 1871. szeptember 25-én került átadásra.¹⁸

A kivitelezés késése elsősorban a számítási hibák gyakoriságával – például az addig nem ismert árvízmagasságok figyelmen kívül hagyásával –, valamint a Stroussberg cégének fizetéképtelenségével magyarázható. A kivitelezés megvalósulása érdekében az állam intervencióra kényszerült: a beszerzett anyagok értékének arányában előleget adott Stroussbergnek, aki a vállalkozását 1871 tavaszán a bécsi Union banknak eladta. A késés mértékét mutatja a Központi Vasúti és Közlekedési Közlönyben az *Építkezési munkálatok a megkezdett magyarországi pályákon február végén* cím alatt megjelentek: „A magyar észak-keleti pálya vonalai közül a Debrecen–szigeti vonalon elkészült hidakból 55%, az alépitményekből 79%, a felépitményekből 54% s az épületekből 64,9%”.¹⁹

A Szatmárnémetiben megjelenő *Szamos* majdnem minden számában cikkez a vasútépítésről: „[...] a téli árvíz felfedte azokat az építési hibákat, amelyek a hídon és a töltésen jelentek meg. A kormány megbízottjai, Ürményi József és Heinrich Károly, megállapították a hibákat – az alacsony töltés fölött átfolyt a víz, illetve a vasúti híd lábait a vízfolyammal nem egyenes irányba vevék, s a lábsorra a víz ereje oldalról is hat –, amik javítására ígéretet tettek [...]”.²⁰

Egy másik számban olvashatjuk: „Szétnézve a vasúti építési munkálatok közt, határozottan állíthatjuk, hogy a már nagyrészt kész tervtől semmi eltérő javítás nem eszközölhető ki.” Szó van a cikkben az indóházi raktár túl kicsi méretéről és az esztétikai szempontok figyelembe nem vételéről, valamint, hogy a vasútnál munkát vállaló hivatalnokok és szolgák önhibájukon kívül fél éve már „hosszas tétlenségben húzzák a fizetést”.²¹ Továbbá: „[...] a tervezett hídfelemelés a vízáteresz készítésére semmi előmunkálatot nem látunk [...] Szatmár lakossága e vasút megnyitása miatt nagy ingereltségben van.”²²

A szatmáriak türelmetlenségét tükrözi az a június 20-án tartott városi közgyűlés által jóváhagyott és Joó Gábor főjegyző által aláírt az Északkeleti Vasúttársasághoz címzett levél, mely szerint „alig van városunk közönségének ez idő szerint főbb kívánsága, mint az észak-keleti vasút debrecen–szatmári szakaszának megnyitása és a közforgalomnak való átadása”.

A végre valahára megvalósuló átadás óriási eufóriát váltott ki a lakosság körében: „Vasutunk megnyitattik szeptember 25-én. Örömmel fogadjuk ezt a napot s lelkesülten jegyezzük fel városunk történelmének lapjára. E napon ráléptünk azon ösvényre, melyen haladhatunk a nagyvilággal, e naponér hozzánk egyik szála azon óriás szövedéknek, mely a földet behálózva, a világforgalom s a művelődés idegrendszerévé éltet és boldogít minden vidéket, melyet érint, melyen áthalad”.²³ megtudjuk, hogy szatmárnémetibe „az első vonat este 9 után, tehát egy órát késve érkezett az indóházba, hol oly rengeteg nép várt reá”.²⁴ Ekkor adták át a forgalomnak a ma is működő, klasszicista stílusban épült állomást (1. ábra).

¹⁷HOLLÁN Ernő beszéde az országos magy. gazd. egyesület 1870. márczius1-jén tartott ülésében. – *A Magyar Mérnök- és Építész Egyesület Közlönye*. 1870. 97.

¹⁸FRISNYÁK Zsuzsa: *A magyarországi közlekedés krónikája 1750–2000*. Budapest: História – MTA – TTI, 2001. 347.

¹⁹*Központi Vasúti és Közlekedési Közlöny*, 1871. március 30. (2. évf.) 13. sz., 108.

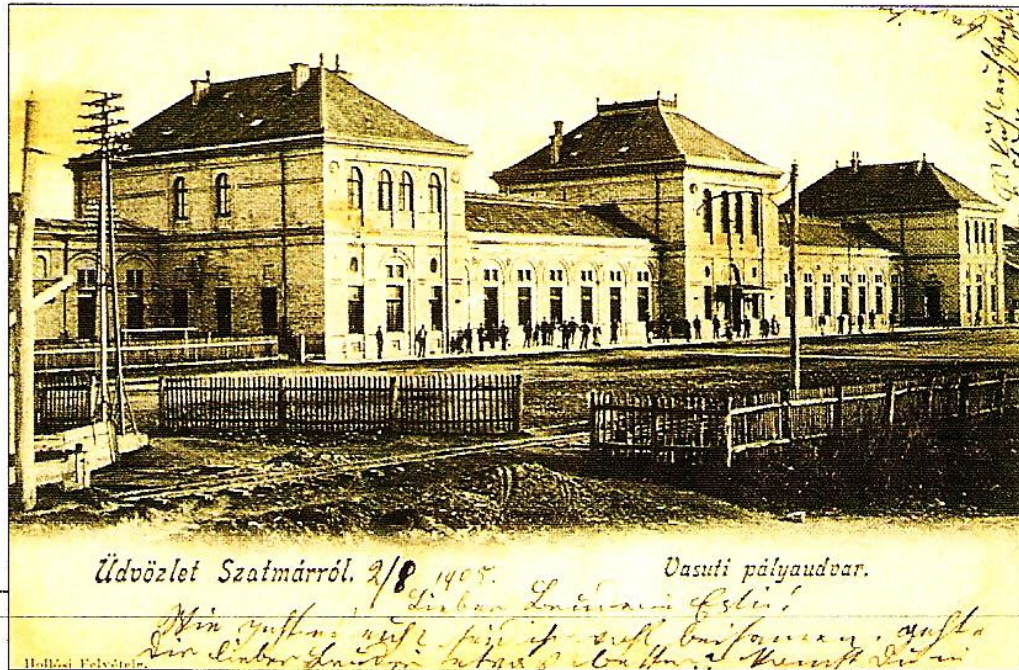
²⁰Újdonságok – *Szamos*, 1871. január 29. (3. évf.) 5.

²¹Vasutunk történetéhez – *Szamos*, 1871. április 23. (3. évf.) 17.

²²*Szamos*, 1871. június 18. (3. évf.) 25.

²³*Szamos*, 1871. szeptember24. (3. évf.) 39.

²⁴*Szamos*, 1871. október1. (3. évf.) 40.



1. ábra. Szatmárnémeti állomása 1905-ben
(Forrás: FAZEKAS Lóránd magángyűjteménye, Szatmárnémeti)

A következő évben megépül a szatmárnémeti mozdonyszín, de a személy- és teherszerelvények vontatását és karbantartását a debreceni fűtőház biztosította. Később az indóház közelében található ideiglenes raktárt és a többi kiszolgáló helységeket átépítették, hasonlóan a Szamoson ácsolt fahidat kicserélték rácsos acélgerendás szerkezetűre.

A sajtóban és a lakosság körében tapasztalt öröm ellenére a *Központi Vasúti és Közlekedési Közlöny* a következőket írta: „[...] a magyar észak-keleti vasúthálózat valahára kiépül. Ámbár az építkezés befejezése, valamint az összes vonalak üzletesközeinek a megfelelő mérvben való előállítása, valószínűleg még soká a jámbor óhajtasok közé fog tartozni, tagadhatatlan, hogy az építkezési vállalkozás ez év folyamán erélyesen siettettek az építkezés menetét [...]. Az akadályok közül, melyek az építkezés folyamában felmerültek, kétségkívül azok voltak a leggátlóbbak, melyek a Stroussberg-féle szédelgés következtében eredtek [...], hogy annyira szűkmarkúan állapított meg az építkezés tervezete”.²⁵

Mindezek ellenére a Magyar Északkeleti vasút 1872-es költségvetési mérlege pozitív: 205 millió forint jövedelmet könyvelhetett el a cég.²⁶ 1873-ben jegyzett forgalma 802.031 személy és 5 millió mázsa áru. A következő évben, 1874-ben 759.506 személyt és 6 millió mázsa árut szállított.²⁷

A Szatmárnémeti–Nagybánya Helyiérdekű Vasút

A vonal építését az 1881. XLVIII. tc. alapján kiadott engedély Nagybánya szabad királyi város, valamint Várady Károly, Boross Bálint, Kiss Lajos és Ivánka Imre részére: „Az engedélyesek [...] jogot nyernek egy, a magyar északkeleti vasut Szatmár-Mikola vonalrészéből, esetleg szatmári állomásából kiinduló, Aranyos-Megyes és Szinyér-Váralja érintésével Nagybányáig vezetendő mozdonyvasut építésére és üzletére”²⁸

A törvénycikk harmadik paragrafus kimondja, hogy „a pálya építése és üzleti felszerelése az engedélyesek által készítendő s a kormányhoz átvizsgálás és jóváhagyás végett felterjesztendő

²⁵ *Központi Vasúti és Közlekedési Közlöny*, 1872. december 8. (3. évf.) 49. sz., 414.

²⁶ *Központi Vasúti és Közlekedési Közlöny*, 1873. május 8. (4. évf.) 19. sz.

²⁷ *Központi Vasúti és Közlekedési Közlöny*, 1875. február 11. (5. évf.) 6. sz.

²⁸ 1881. évi XLVIII. törvénycikk

általános és részletes tervek alapján fog eszközölni. Az engedélyesek különben úgy a tervek készítésénél, mint az építés kivitelénél alkalmazandó szerkezetet a jelen engedély és az üzlet biztonságára való tekintetek által vont korlátok közt szabadon választhatják. A kormány fentartja magának, hogy az engedélyesek részére jelen engedély-okmányban biztosított jogok sérelme nélkül az építési terven változtatásokat tehessen, a mennyiben ilyenek a műszaki elővizsgálat, vagy a közigazgatási vonal-bejárás eredménye, vagy végre - de már csak a megállapított pályanyom épségben tartásával – az építés tartama alatt a pályaszolgálat, valamint a közforgalom érdekéből és a pálya fennállásának biztosítására, nemkülönben a törvényes határozmányok teljesítése szempontjából szükségeseknek fognak találtatni.”

A *Nagybánya és vidéke* című hetilap a következőképpen írt a vasparipa bevezetésének tervéről: „[...] a vidékünk gazdasági és ipari fejlődésére, jóllétére oly felbecsülhetetlen előnyökkel biztató vasút tervezetét elfogadta a képviselőház [...] Tehát amiért sóvárgánk [...] csüggedést nem ismerve annyit fáradnánk nem csak óhaj, hanem a törvényre emelésre előtt áll”.²⁹

Az építkezés ebben az esetben sem zajlott minden pénzügyi buktató nélkül. „A Szatmár–nagybányai vasút építése miután a pénzpiac mai kedvezőtlen helyzetében az előirányzott 1100 ezer forint építési tőke alig látszik eszközölhetőnek, esetleg 750 ezer forint költséggel fog keresztülvitetni. Ennélfogva az új sínek helyett ócskákat fognak alkalmazni, az építményeket is csak a szükségesekre szállítják le. Az új tervezet elkészítésére kívántató 3000 forintot Nagy-Bánya város a M. ÉK vasút igazgatóságához már fel is küldte [...]” – áll a városi képviselőtestülete tanácskozásának jegyzőkönyvében. Utólag kiderült, hogy ez az összeg sem volt elégséges a vonal kiépítésére.

1881 nyarán Nagybánya városa Teleki Géza grófot, Lánczy Gyula képviselőt és Stoll Károly volt képviselőt felhatalmazza, hogy tárgyaljon az Északkeleti Vasúti Társasággal a város által felajánlott 30 ezer forintnyi biztosítéknak a központi állami pénztárhoz való eljuttatása ügyében.³⁰ Mindezen áldozatok ellenére is „vasutunk ügye már huzamosabb idő óta mélyeséges mozdulatlanúságba süllyedő és a megvalósulás idejétől oly távol áll” – olvashatjuk a sajtóban.³¹ Továbbá: „[...] Itt az idő, hogy komolyan meggondoljuk a dolgot, akarunk-e vasutat saját kereskedelmünk, iparunk és gazdaságunk felvirágoztatására, saját jólétünk előmozdítására létesíteni? Akkor se ijedjünk meg egy kis áldozattól sem, mert az idő már rövid, s ha most elszalasztjuk az alkalmat úgy talán örökre elveszítjük a reményt is célunkat elérhetni, ha csak az későbbben stratégiai szempontból nem fog megvalósíthatni.”³²

A város anyagi áldozata újabb lökést adott az építésnek, de ezek után a vonal lefektetésének iránya, majd a nagybányai indóház elhelyezése váltott ki vitát. Az újságok arról adtak hírt, hogy az az Északkeleti Vasúti Társaság úgy döntött nem az eredetileg megállapított „Pott mérnök által tracirozott irányba”, hanem Buságnál vagy Nagysikárlónál „elvezetik a Szamos völgyében a Szatmárról épített vonalat”, kikerülve ezáltal a várost. Miután a városháza részéről „megállapított, hogy a Pott Vilmos-féle nyomjelzés a Szamos-völgyet Magyar Láposnál éri el” – tehát Nagybányán is áthalad, és a hír hírlapi kacsának minősült, az állomás tervezett helye váltott ki polémiát. „Senki sem fogja kétségbe vonni, hogy nagyobb szerű emberi művek alkotásainál, minő egy vasút is, mely nem csak egy nemzedék korára építetik, számba kell venni a geográfiai fekvést, a természeti viszonyok hatása alatt észlelt időszaki eseményeket” – érvel Pap Zsigmond³³, rámutatva, hogy ha az indóház a Zazar bal partján épül fel, akkor a Zazar és a Lapos erdő között található nagy közlegelő megszűnik. Ezzel szemben a *Hol legyen hát igazán az indóház?* című cikkében Matolcsy Lajos rámutat, hogy „a vasút célja városunk »emelése«”³⁴, tehát a legelőnyösebb helyet kell választani „hol e legnagyobb összecsoportosulás

²⁹ Nagybánya május 24. – *Nagybánya és vidéke*, 1881. május 24. (7. évf.) 21.

³⁰ Vasutunk – *Nagybánya és vidéke*, 1881. augusztus 16. (7.) 33.

³¹ Vasutunk áll – *Nagybánya és vidéke*, 1882. január 31. (8. évf.) 5.

³² *Nagybánya és vidéke*, 1882. február 7. (8. évf.) 6.

³³ *Hol legyen az indóház?* – *Nagybánya és vidéke*, 1882. május 9. (8. évf.) 19.

³⁴ *Nagybánya és vidéke*, 1882. június 6. (8. évf.) 23.

személyekben és a szállítmányok különböző nemébe biztosan személy és szállítmány veszélyeztetése nélkül kifejezhető, eligazítható és úgy gazdasági, mint közrendőri tekintetből is elérhető legyen”.³⁵

1883-ban Nagybányán megalakul az első Éhvölgyi Kőszénbánya Rt, ami Szatmárnémeti nemtetszését váltja ki, ugyanis a megye legnépesebb városa „már nem támogatja a Szatmárnémeti–Nagybánya vasútvonal kiépítését”, mert a vasúti forgalom beindulása Nagybányát teszi a bányavárosok központjává, ezáltal Szatmár – megyeközponttá válásának igényei ellenére – a perifériára szorulna. Szatmárnémeti „a megye keleti részinek és a bányavárosoknak csak mostohája, csak imént tagadta meg Nagybányának, hogy közmunkaerővel hordhasson tört kavicsot utcáira, vasutunk iránt merőben közönyös”.³⁶

Az újabb finanszírozási gondok is megoldódni látszanak 1883-ra: „apró lépések tétettek az építkezés haladásában, a megye másodszori kérelmünkre százötven törzsrészvény átvételét és a két bányaváros [ti. Felsőbánya és Nagybánya] közmunkaválságából fedezését határozta el”.³⁷ Július 23-án megtartották a „Szatmár–nagybányai helyi érdekű vasút részvénytársaság” alakuló ülését, majd a „város vasúti ügyben eljáróit Ivánka Imre értesítette, hogy Müller Frigyes lovag, Heider Hugó, Schoch János és Flächer Ágost ajánlatot nyújtott be, melyben nyilatkoztak a vasút építésének [...] finanszírozására 1250 ezer forint érdekében”.³⁸

1883 szeptemberében „hatévi reménynek” eredményeiként elkezdődnek a beruházás nagybányai építkezései. „A Szatmár–Nagybánya vasút műtanrendőri bejárása Vörös László miniszteri titkár vezénylete alatt f. évi július hó 4-én fog megtartatni, az összejövetel a szatmári pályaháznál délelőtt 10 órakor lez. Szatmár város részéről a közigazgatási bejáráshoz Kiss Gedeon főkapitány és Győri Károly mérnök küldettek ki”.³⁹

1884. július 6-án átadják a vonalat a forgalom számára, amikor „[...] megvalósítva látjuk azon több éven át kitartással ápolt eszmét, mely bennünket tette és összetartásra lelkesített”.⁴⁰ A *Szamos* a következőképp számol be az eseményről: „A szatmári pályaház ritka alkalommal volt oly élénk, mint folyó hó 7-én, midőn Szatmár és vidékének fiatalsága a Nagy-Bányára, az új vasútvonal megnyitása alkalmával rendezett báljára utazott. Az egész pályaudvart és várótermeket zsúfolásig ellepte az utazó és kíváncsi közönség [...] Az öt kocsis osztályból álló vonatot az utazók színültig megtöltötték, úgyannyira, hogy az arany fiatalság a kocsik peremén utazott”.⁴¹

A vasút megépítésének negatív hatása is volt, megjelentek a „globalizáció” első jelei. Így például az utazó ügynökök elárasztották a várost: „[...] időnként hemzseg a város a sok utazóügynöktől [...] most vasutunk megnyitása után [...] Egyik a máiknak adja a kilincset a kezébe, és árulnak mindenféle lim-lomot, akár az afrikai vad törzseknél.”⁴²

Szatmárnémeti–Bikszád Keskenyvágányú Helyiérdekű Vasút

A vasútvonal megépítését a ker. min. 1332/905. I. 9. sz. rendeletével kibocsátott engedélyokmányban Pallós Ármin építési vállalkozó részére engedélyezték. Az engedélyes kötelezettséget vállalt arra, hogy a MÁV Szatmárnémeti állomásától Sárközüjlakon át Bikszádig vezetendő keskenyvágányú helyiérdekű gőzüzemű vasutat megépíti és engedélyének tartama alatt folyamatosan üzletben tartja. A vasútvonal (0,76 m) megépítésére és megfelelő berendezésére szükséges tényleges tőkét 1 872 ezer koronában határozták meg. Ebből forgalmi eszközök beszerzésére 206,4 ezer koronát, tartalékul 40 ezer koronát rendeltek elkülönítésre. A síneket és egyéb szükséges berendezési tárgyakat az engedélyes köteles belföldön beszerezni.

³⁵ *Nagybánya és vidéke*, 1882. május 2. (8. évf.) 18.

³⁶ PAP Zsigmond: Székelyi vajadások – *Nagybánya és vidéke*, 1883. január 16. (9. évf.) 3.

³⁷ PAP Zsigmond: A szatmár–nagybányai vasút – *Nagybánya és vidéke*, 1883. július 10. (9. évf.) 28.

³⁸ *Vasutunk – Nagybánya és vidéke*, 1883. augusztus 7. (9. évf.) 32.

³⁹ *Szamos*, 1884. július 3. (16. évf.) 53. 2.

⁴⁰ *A megnyitás után – Nagybánya és vidéke*, 1884. július 8. (10. évf.) 28.

⁴¹ *Szamos*, 1884. július 10. (16. évf.) 55.

⁴² *Nagybánya és vidéke*, 1884. július 22. (10. évf.) 30.

Az 51,6 km hosszú keskenyvágányú vasutat 1906. április 20-án nyitották meg a forgalom előtt. Az engedélyhez a ker. min. 70589/905. XI. 18 sz. rendeletével függelékként kibocsátott újabb engedélymányban további engedélyt kap a Szatmár–Bikszád Vasúttársaság, hogy vasútvonalát a Szatmár–Erdőd Helyiérdekű Vasútvonalával összeköttetésbe hozza, és vonalán a motorkocsi üzemeltetést bevezethess. Az eredeti tőkét 279,3 ezer koronával felemelik. A tőkéből a forgalmi eszközök beszerzésére 314,4 ezer koronát kell szánni.⁴³



2. ábra. Bikszád állomása 1911-ben
(Forrás: FAZEKAS Lóránd magángyűjteménye, Szatmárnémeti)

A vasútépítés, a modernizáció és a társadalmi elvárások között

A vasúthoz való hozzáférés *időbelisége* szerint voltak nyertes, és voltak lemaradó, vesztes helyzetbe kerülő városok.⁴⁴ A nyertesek kategóriájába azok a települések kerülnek, melyeket a saját csoportjukon belül, a többi hasonló városhoz képest előbb ért el a vasút. Így például Szatmár vármegyében Szatmárnémeti és Nagykároly kimondottan előnyös helyzetbe került Nagybányához képest.

A viszonylag korai vasútmegnyitás szállítási igényes beruházások helyi letelepedését ösztönözte, s mindez tükröződni fog a vasúti áruforgalomban is. Az első lépés azonban a gyakorlati előnyök megjelenése: a helyi piacokra a drága fuvarszekerek helyett olcsóbban érkezett meg az áru. Tény, hogy a regionális szerepkörű települések – Nagykároly, Szatmárnémeti, Nagybánya – mellett a vasút megjelenésének nyertesei a tömegtermékek előállítására szakosodott gazdasági egységek (bányák, gyümölcs- és gabonatermelő nagybirtokok, fafeldolgozó üzemek, élelmiszeripari kisüzemek) és települések (Felsőbánya, Szinérváralja, Erdőd, Halmi).

A vasút megépítésének a településekre kiható pozitív eredményei és következményei három pontban foglalhatóak össze. Ezek: 1. a piaci ellátás jelentős javítása, a városok és a vidék közötti termék- és árucseré, a kereskedelem növekedése; 2. a vonzáskörzetek kiterjesztése, bővítése; 3. vasúti csomópontokká történő kiemelkedés.⁴⁵

A nagy határfokú, óriási mennyiségű árut felölelő és folyamatosan zajló szállítást megvalósító vasúti közlekedés átalakította a városok kereskedelmét. Szatmárnémetiben például elsorvasztotta a kirakodóvásárokat, miközben kivirágzott a „távoli” árukat forgalmazó bolti

⁴³TISZA, 1996, 98.

⁴⁴FRISNYÁK Zsuzsa: A vasút hatása a magyarországi városokra. – *Korall*. 2013. (52) 6.

⁴⁵FRISNYÁK Zsuzsa: *Áruforgalom, áruszállítás és a magyarországi vasutak (1895). Vasút–ember–tér kapcsolatok*. Doktori disszertáció. Budapest: ELTE. 2006. 13. http://doktori.btk.elte.hu/hist/frisnyak/frisnyak_diss.pdf [letöltés: 2016. május 12.]

kereskedelem. Szatmár vármegye esetében ugyanakkor kitágította a mezőgazdasági nagybirtokok termelési és értékesítési lehetőségeit, a külföldi piacok elérését, és egyben a távolabbról származó – elsősorban avasi, máramarosi és bánági – idénymunkások alkalmazását (a Bánágban a helyi mezoklíma lehetővé teszi, hogy Szatmárnál 10-12 nappal korábban kezdjék meg, illetve korábban is fejezzék be az aratást, a feleslegessé váló munkaerő pedig északabbra vándorolhat Biharba, Szatmárba, az Avasba, Máramarosba, illetve Erdélybe).

A vasút építése általi fellendülést tükrözi a szatmárnémeti területén működő „püspöki és városi téglaszín” termelési adatai: 1868-ban 2,1 millió téglát vetettek, 1869-ben 3 milliót. 1870-ben létrejött a gőzmalom és egy „rendszeres téglagyár”, és ekkor a termelés elérte a 4 millió darabot, de ennek ellenére sem volt fedezhető a városban felfutó építőanyag-szükséglet. Valóságos „tetőcserép-hiány” uralkodott, ugyanis „vasútrendszerünk megnyitásával a forgalom is növekedik, a növekvő forgalom szükségletét kielégítő megfelelő épületek léte feltétel.”⁴⁶

A vasút megjelenését nem mindenki fogadta örömmel. Nagy József *A gyáriparkérdés városunkban* című, a Szamos hasábjain megjelent írásában rámutat arra, hogy a modern szállítási eszköz megnyitotta a város piacát a gyáripari termékek előtt, ami visszaszorította a helyi kézműipari termékek keresletét. A városi „kézműipar sátrakban és színekben árultatik, míg a mezőgazdasági termékek a földről az állomásra kerülnek, még a gőzmalom százezer mázsányi szükségletet sem képes többé a piacon beszerezni, minden terméket elszállít a vasút”.⁴⁷

A személyforgalom terén egyértelmű a növekedés. Ha csak a megye két fontosabb városának adatait vizsgáljuk, Szatmárnémetiben évtizedenként megduplázódott a vasutat igénybe vevő utazóközönség száma (1. táblázat). Átalakultak a közlekedési szokások is: a fogatolt járművektől lassan áttértek az élményt nyújtó új eszköz használatára, ami a megye személyi és áruszállításának megélénkülését eredményezte. Az új közlekedési eszköz sokszorosan lerövidítette a távolságokat. A ló vontatta posta 8-10 km-es sebességéhez képest 35-40-nel is lehetett száguldani. Ugyanakkor olcsóbb, pontosabb és kényelmesebb volt.

A vasútépítés sok szakképzett és még több szakképzetlen munkásnak, a falvak népének munkalehetőséget nyújtott, ezáltal jelentősen kiszélesítette a munkaerőpiacot. Az új munkalehetőségek növelték a béreket, és több helyen a cselédség és az időszakos munkások elszegődtek a vasúti építkezéseken. A megélénkült nyersanyagkereslet mozgósította a szatmári fuvarosréteget, mely a vasút megjelenéséig kizárólagosan egymaga végezte a szállításokat. Rajtuk kívül a munkálatok idejére a helyi gazdák is szerepet vállaltak a kő, a fa és a kavics utánpótlásában.

A szatmári vasútépítkezéseket nagy sajtóvisszhang követte, a korabeli társadalom érdeklődését igen felcsigázta a vasút, mint jelenség. Nagyon sokat vártak a vasparipa megjelenésétől az egyének, a politikusok, a helyi társadalmak és a települések egyaránt. A várakozás folyamán a mentalitásban bekövetkezett módosulás magatartásformává vált.⁴⁸ Ezt bizonyítja a közösségek küzdelme a vasútért. A munkálatok, a műszaki bejárás és az átadás rendkívüli eseménynek számítottak a települések életében. Kálmádon például „a község lakóinak többsége és hatvanöt óvodás gyerek zászlóval Egeli Pálné tanítónő vezetése alatt éljenzéssel és dallal fogadták a vonat érkezését”.⁴⁹

A vasúti közlekedés ugyanakkor szélesítette az emberek látókörét, kiemelte az embereket a vidéki bezártságból, és nem utolsó sorban biztonságérzést is kölcsönzött az utasoknak.

Gécsi Róbert, Budapest – Kolozsvár

⁴⁶ Alakítsunk részvény téglagyárat – *Szamos*, 1871. december 3. (3.) 49.

⁴⁷ Szamos 1882. április 30. (14. évf.) 35. 1.

⁴⁸ EGYED Ákos: *Falu, város, civilizáció*. Kolozsvár: Kriterion Kiadó. 2002. 116.

⁴⁹ MAJDÁN, 1988, 54.