

tőségét. A nehéz 1920-as években a pályát nem korszerűsítették, így hiába közlekedett azon a MÁV akkor leggyorsabb 203 sor. mozdonya. A korszerűsítések után a Cegléd – Félegyháza vonal villamosítására 1980-ban került sor, a Kiskunfélegyháza – Szeged vonal két évvel később kapott felsővezetékét.

A Félegyháza – Szeged, Szeged – Temesvár vonalak összekötésére épült a szegedi Tisza-híd. A vasúti híd ügye sem volt problémamentes. Egyrészt felmerült az a terv, hogy a vasúti hidat ne Szegednél, hanem lejjebb, Kanizsánál építsék meg. Noha ez utóbbi kivitelezése kevesebb költséggel járt volna, a Cs. Kir. Kereskedelmi Minisztérium Szeged javára döntött, s ezt 1855-ben ki is hirdették a július 15-i község választmányi ülésen. A Tisza-híd megvalósítására az ÁVT 1856-ban egy francia céggel kötött szerződést, a szintén francia M. Cézanne mérnök terveinek megvalósítására. A híd helyére több elképzelés is született:

1. Pesti vasútvonal – Kálvária sgt.– Dugonics tér – Somogyi u. – Tisza – Szőreg felé,

2. A vonal a városon kívül haladna és a Boszorkány-szigetnél ívelné át a Tiszát.

Végül a kivitelezésnél – kisebb módosításokkal – a második terv valósult meg.

Ruzitska Lajos, aki 1957-ben írt a híd építéséről, néhány technikortörténeti érdekességet emel ki:

– A híd alapjait elsőként Európában, légnyomásos módszerrel fektették le.

– A híd építése közben munkahidat is építettek. Az ideiglenes híd facölöpökre épült, s ezen a vasúti forgalom a híd átadása előtt megindulhatott. Az állandó jellegű vasúti hidat 1858. december 2-án adták át a forgalomnak. A híd teljes hossza 439 méter, a pálya magassága az 1855. évi legmagasabb vízszint fölé 8 m-rel emelkedett.

A hidat 1944. augusztus 24-én angol légitámadás érte, és a forgalom megszűnt. Helyette egy cölöpökre épült ideiglenes fahídát építettek, melyet azonban a jégzajlás okozta veszélyeztetés miatt rövid időn belül kivontak a forgalomból. Ami ma az eredeti hídból még megvan, szinte elenyésző: a meder fenekén a régi pillérek csöveinek darabjai, a Tisza bal partján a hídfő alapja.

Hevesi István

Korrupciók és gründolások

A vasút államosítása

A magyarországi infrastruktúra kiépítésében fontos és közvetlen szerepet vállalt az állam, s a külföldi tőke zöme is ide áramlott. Az építkezésének két nagy területe volt: az egyik a folyószabályozások, a másik a vasútépítés. Mindkét munkalatról elmondható, hogy óriási munkaerőigényekkel pozitívan befolyásolták a munkaerőpiacot.

Magyarország az abszolutizmus korából az osztrák vasutak kiegészítő részét képező vasúthálózatot és az állami kamatbiztosítással egybekötött magánvasutak rendszerét örökölte. A kamatbiztosítási rendszer számos visszaélésre nyújtott lehetőséget, s a kiegyezés utáni években az egész ország hangos volt a különböző vasúti panamák emlegetésétől. Mivel a profitot az állam csekély forgalom és rossz üzletvezetés mellett is biztosította, a vasútépítés kockázat nélküli biztos hasznot jelentő vállalkozás volt, amelyen minél többen



igyekeztek meggazdagodni. Még el sem kezdődött a vasútvonal építése, de a vállalkozásban részt vevő hazai és külföldi tőkésék és az engedélyt kijáró politikusok már milliókat kerestek.

Mivel az állam nem biztosított magának megfelelő ellenőrzési és felügyeleti jogot sem a vasútépítés, sem a vállalat gazdálkodása és üzleti politikája felett, a vállalkozók igyekeztek minél nagyobb építési költségeket kimutatni, hogy nagyobb kamatgaranciákat kapjanak, s különböző címeken állandóan előlegekért és segélyekért ostromolták az államot.

Ekkor Lónyay Menyhárt volt a miniszterelnök, aki maga is alapot adott a korrupció és a visszaélések emlegetésére – amit politikai ellenfelei meg is tettek, így távolítván el a politikai porondról a kormányfőt. Híresztelték róla, hogy éppen akkor szerzett Vajdahunyadon erdőségeket, amikor ott a kormány vasgyárat akart építeni, hogy elértektelenedett vasúti részvényeket vásároltatott össze, mielőtt azokat az állam magasabb árfolyamon magához

váltotta, és hogy a nyíregyháza – ungvári vasutat az ő befolyására vezették saját birtokain keresztül. Ezeket a híreszteléseket megcáfolták, de azok mégis aláásták Lónyay tekintélyét. Lónyayról folytonos birtok- és ingatlanvásárlásai miatt azt képzelték, hogy folytonosan gazdagszik. Halála után azonban kiderült, hogy az áremelkedésre blazírozó spekulációi (Budapesten egy bérház és egy palota építtetése) az 1873-as pénzügyi krach következtében csődbe jutottak, ezzel vagyónát tetemesen csökkentette.

A Lónyay-korszak visszaéléseinek mintapéldánya volt a Magyar Keleti Vasút építése. A vasút megépítésére természetesen a kormány adott engedélyt. Lónyay egyik bizalmasának, Kiss Miklósnak a közvetítésével az angol Waring cég kapott megbízást, amely azt egy részvénytársaságnak adta tovább, amelynek igazgatóságában Lónyay fivére, Lónyay Albert, pénzügyi tanácsadója, Lévy Henrik és néhány előkelő politikus (Horvát Boldizsár és Falk Miksa) is helyet foglalt, és amelynek vezérigazgatója Bottlik ügyvéd, Hollán Ernő államtitkár sógora lett. A társaság részvénytőkéje (a recept szerint) különféle pénzügyi manipulációk következtében nagyrészt elveszett, egy második sorozat elsőbbségi kötvényt kellett kiadni, amelyek érvényességét a megkárosult eredeti részvényesek a képviselőházhoz benyújtott kérvényekben megtámadták, és végre ezeket az elsőbbségi kötvényeket az államnak kellett átvennie. Hasonló visszasságok fordultak elő az Északkeleti Vasútnál, amelynek igazgatóságában nem kisebb személyiségek ültek, mint Sennyei Pál és Tisza Kálmán.

Az 1873-as válság véget vetett a vasútépítési láznak, az 1880-as években pedig már az államvasúti rendszerben indult újra a vasútépítés. Már az állam építette ki az olyan fontos vonalakat, mint a Budapest – Szabadka – Zimoly – Belgrád vonal, vagy a Budapest, Kelenföld – Komárom vonal.

Másrészt Baross Gábor államtitkársága és minisztersége idején államosították a legsúlyosabb anyagi helyzetben lévő vállalatokat (1876-ban a Keleti Vasutat, 1879-ben a Vágvölgyi Vasutat, amelynek fővonala Pozsonyt kötötte össze Nagyszombatot át Trenčénnel. A magánvállalatok államosításában szerepet játszott az államnak meg nem felelő

tarifapolitika is. (Nagyon drága volt a személy- és teherszállítás egyaránt.) A vasút államosításának egységes koncepciója Baross Gábor államtitkársága (1883–86), majd minisztersége (1886–92) idején alakult ki és valósult meg.

Majzik Andrea

Trianon és a magyar vasút

Az 1919/20. évi békeszerződések jelentős területi változásokat hoztak létre Közép-Európa térképén. A békekonzferencia sok területen nem a meghirdetett békecélok és rendezési elvek szerint hajtotta végre a rendezést. Hatalmi, gazdasági, katonai érdekek voltak az irányadók.

Ilyen gazdasági kérdés volt a vasútvonalak szomszédaink által való megszerzésének lehetősége. Ezek az érdekek szemben álltak a korábban kialakult, nemzetek közötti jogi elvekkel. Jellinek Henrik 1920-ban az 1870/71-es francia-német háború békeszerződésére hivatkozik mint jogalapra a vasútelosztás területén. A korábban magánvasutakkal rendelkező Elzász Németországhoz került. Az ott lévő fővasutat 325 millió aranyfrank értékben Németország megvásárolta. A szükséges helyi érdekű vonalat pedig 5%-os járadék alapján bérbe vette. Ebből arra a következtetésre juthatunk, hogy bár a háború következményeiért a háborút viselő állam volt felelős, de a felelősség nem terjed ki a polgárokra, gazdasági intézményekre. A magánjogok messzemenő figyelembevétel kaptak. A nemzetközi jog ezen meghatározása és korábbi érvényesülése szerint a trianoni szerződés határmegállapítása, a vsúttal szembeni eljárása elfogadhatatlannak bizonyult.

Számos – a vasút történetében járatos – személyiség tragédiaként élte meg az 1914-ben 18,933 km hosszú magyar királyi államvasút megcsonkítását. A határmegállapításnál Széchenyi művét érte visszafordíthatatlan pusztítás.

Táblázatok sora készült az eredeti és a megmaradt vasút hosszának megállapításáról, veszteségeink szemléltetésére. Zelovich Károly adatai a következők:

	M. kir. államvasutak	általuk kezelt h. é. v.
1914	8,411 km (44,3%)	10,522 km (55,7%)
		ö.: 18,933 km
1923	3,191.1 km (43,6%)	4,115.7 km (56,4%)
		ö.: 7,306.8 km

A személyvonati teljesítmény 46%-a, az áruforgalom 43%-a maradt Magyarország területén.

A fővonalakat csomópontszerű rendeltetési állomásaik előtt vágták el. A fővonalak közül mindössze kettő maradt sértetlenül: a pusztaszabolcs – börgönd – tapolcai és a székesfehérvár – celledömölki vaspálya. Negyvenkilenc vonalat metszett el az új határ, ebből negyvenkettő nyílt pályán, szántóföldön ért véget. Így az új határok mentén, a pusztában kellett határállomásokat létesíteni.