

A Magyar Nyugoti Vasút kiépülése¹

A magyarországi vasúti hálózat tervei és kiépítése 1836-tól a hazai politikai és gazdasági szakemberek érdeklődésének egyik fontos középpontja volt. A gyakran idézet első vasúti törvény, Széchenyi István országos hálózati terve, illetve az 1848-ig megnyitott magánvasutak sok napvilágot látott cikkben, könyvben rögzítésre kerültek.² Széchenyi rövid miniszterségét leszámítva a politikusok általában a magántársasági építkezésekben gondolkodtak, s ezt erősítették meg az alkotmány nélküli időszakban forgalomba helyezett vasutak. Bár a bécsi kormány próbálkozott az államvasúti fejlesztéssel és rövid ideig minden pálya és fejlesztés a kincstár kezében volt, de a császárságot ért gazdasági államcsőd jelezte: a hatalmas tőkét kívánó és nagyon lassan megtérülő beruházásokhoz a tőkehiányosnak számító Birodalomban igénybe kell venni a magánbefektetőket. Az osztrák-magyar kiegyezés megkötésekor hazánkban működő magántársaságok 250 kilométer hosszúságú vasúton bonyolítottak le forgalmat.

Az ismét felálló magyar kormány közlekedési és közmunka minisztériuma (gróf Mikó Imre vezetésével) nagyszabású (és Széchenyi Budapest központú) állami hálózat fejlesztését tervezte. Elegendő tőke továbbra sem állt rendelkezésre, így a magyar kormány néhány európai országban már bevezetett állami kamatgaranciával kívánta serkenteni a vasútépítéseket. E módszer lényege, hogy az immár állami engedélyt kérni köteles befektető részvénytársaság segítségével gyűjtötte össze a szükséges tőkét, s a megépített vasút részvényeseinek az állam garantálta az évi fix kamatot. Ezt az általában 4-5 %-os nyereséget a kincstár minden körülmények között kifizette, még a társaság (gyakori) negatív évi eredménye ellenére is. A vállalat az adott évi eredménytelensége nem hozott a részvényeseknek gazdasági bukást, mivel az engedélyben rögzített kamatot még akkor is megkapták, ha történetesen a vonalon nem, vagy alig volt forgalom.



1. ábra Magánvasúti hálózat Magyarországon a kiegyezés évében

A Dunántúlon ilyen kamatgaranciális támogatással épült még a kiegyezés előtt a Déli Vasút, a Pécs-Mohácsi Vasút. Már a magyar szaktárca javasolta a térségben a Pécs-Barcsi Vasút, Duna-

¹ A celldömölki patriótának, Huszár Zoltánnak.

² A teljesség igénye nélkül néhány közelmúltban napvilágot látott összefoglaló munkát (Frisnyák, ld. az Irodalomban.)

Dráva Vasút Bátaszék-Dombóvár-Kaposvár-Zákány közötti vonalát, a későbbiekben a Győr-Sopron-Ebenfurt Vasút engedélyezését és kamatbiztosítását. Ebbe a fejlesztési hullámba kapott engedélyt és épült meg a Magyar Nyugoti Vasút hazai hálózata is.

Az előkészületek és az engedélyeztetés

Az új államszövetség keretében a Magyar Királyi Közmunka és Közlekedési Minisztérium hatáskörébe került vasútépítés törvényi jóváhagyást írt elő. Ennek keretében került sor a Dunántúlon új vasúti engedélyek kiadására. Az osztrák-magyar határral párhuzamosan (is) haladó Déli Vasút Bécs-Sopron-Szombathely-Nagykanizsa vonala a trieszti kikötő felé folytatódott. Nagykanizsán csatlakozott ehhez a vasúthoz a Budáról Székesfehérváron, Siófokon át idáig épített pálya, melynek Fejér megye székhelyén további mellékvonala is volt a Duna bal parti kikötőből, Gönyűből. Miután a Déli Vasút keretszerű hálózatot épített ki a Dunántúlon és a tudatos fejlesztés következtében Barcsnál elérte a drávai hajózás akkori végpontját, így a vállalat döntő befolyásra tett szert a térség áruforgalma terén. A társaság célja teljesült: a magyar mezőgazdasági termékeket az osztrák fennhatóságú Triesztbe tudta szállítani. A Déli Vasút biztosított ugyan kapcsolatot a magyar termelők és bizonyos osztrák tartományok között, de nem kívánta megoldani a korábbi időszakban kialakult és a korszakban felerősödött egymásra utaltságot Stájerország és a dunántúli megyék között. Erre a határ két oldalán meglévő gazdasági és személyes kapcsolatok kielégítésére tett sikeres kísérletet a Magyar Nyugoti Vasút.



2. ábra Gróf Zichy Eduárd

A kezdeményezők Fejér, Veszprém és Vas megyei birtokosok voltak, kiknek élére állt az ország egyik leggazdagabb főura: Zichy Eduárd. Bár már önállóan kezelte az ország területén kezdeményezett vasút építését a szaktárca, de még nem alakult ki a későbbi törvényekben rögzített ütem. Az érdekeltek jelen vasút esetében közvetlenül a Minisztériumhoz fordultak, s kaptak előmunkálati engedélyt 1869. május 20-án. A szakemberek előtt bemutatott nyomvonal pozitív elbírálás után a tárca az országgyűlés elé terjesztette a törvényi szabályozást. A tervezet házbeli tárgyalása után szavazással fogadták el – előbb a képviselők, majd a felső ház tagjai – a vasútépítéssel kapcsolatos előterjesztést.

Ilyen előkészületek után az 1869. V. törvénycikk adott szabad utat a „magyar nyugoti mozdonyvasút kiépítése tárgyában”.³ A nyáron szentesített (július 14) és egy nappal később a két ház előtt kihirdetett, s így véglegesnek tekinthető három paragrafusból álló törvény szerint:

³ 1869. V. tcz: www.net.jog.hu (utolsó letöltés 2020. április 30.)

„1. § A Székes-Fehérvártól Grác felé az ország határáig terjedő, vagy magyar nyugoti mozdony-vasutnak és annak Kis-Czelltól - Győrig vett szárnyvonalának kiépítése tárgyában előterjesztett engedély-okmány a törvény által teljes érvényűnek nyilváníttatik.

2. § Az engedély-okmány becikkelyezése elrendeltetik.

3. § E törvény végrehajtásával a közmunka- és közlekedési, és a pénzügyministerek bizatnak meg.”

A részleteket a törvényhez csatolt engedély okmány tartalmazta. Mivel az első hazai engedélyezési eljárások közé tartozott, ezért érthető, hogy mindent nagyon pontosan próbáltak a 34 paragrafusban előírni.

Az első paragrafusban rögzített nyomvonal mellett ismerté válnak az engedélyesek is: a Pesten működő „Magyar általános hitelbank” és a Bécsben tevékenykedő „Weikersheim M. H. és társa”.⁴ Bár Magyar Nyugoti Vasút engedélye magántársaság kezében volt, de az állam minden vonatkozásban bele szólhatott a tervezésbe, a kivitelezésbe és majd a működtetésbe is, mivel vállalat kamatgaranciális támogatást kapott.

Az engedélyben a pálya megépítése egy nyomsávra szólt, de előrelátóan bekerült, hogy amennyiben „annyira növekedett a forgalom, hogy az évi bruttó-jövedelem mértföldenkint 120 ezer o. é. forintot ezüstben felülhaladt,” akkor elveszik az 5 %-os kamatgarancia és a vállalat köteles második sínpart is lefektetni (4. §). Nagyon pontosan rögzíti az 5. § a kivitelezési feladatokat az alépítményekre, a felépítményekre, az állomásokra. Külön kiemeli, hogy a „kiszcelli elágazási állomás az utazó közönség szükségeinek megfelelőleg étkező berendezendő.” Részletesen szó esik az „üzleteszközök”, vagyis a járművek beszerzéséről, a minőségi munka fenntartásáról.

A sok tervhez képest kevesebb kiadott engedély ellenére fennállt a veszély, hogy nem valósul meg egy-egy építkezés, ezért a törvényben rögzítették: az engedély életbe lépésétől számított két hét alatt biztosítékként meghatározott összeget kellett letétben helyezni a Kincstárban. Ez lehetett készpénz (ami ritkán fordult elő), de elfogadta az Állam a különféle kötvényekből álló garanciát is. Jelen esetben 800 000 osztrák értékű forintot tett le a társaság a tőzsdén forgalomba lévő magyar földterhermentesítési, vagy magyar vasúti kötvényben. Amennyiben nem készült el a vasút, úgy ezt az érintettek nem kapták vissza. Sikeres építkezés esetén a beruházás ütemének megfelelően a kincstár visszafizette a biztosítéket. Másik garanciát is beépített a törvény az esetleges szédelgők ellen. Az engedély hatályba lépésétől számított 3 hónap végén az érdekelteknek igazolniuk kellett, hogy az építési tőke 30 %-át sikerült megszerezniük (6. §).

A beruházókat pontos ütemezéssel serkentette a megvalósításra a törvény: az engedély életbe lépése után három hónappal meg kellett kezdeni a tényleges kivitelezést a viszonylag kevés természeti akadály leküzdését kívánó Győr-Pápa-Kiscell-Szombathely vonalon, s két év állt az építésre. A Bakonyon történő átvezetés nagyobb előkészületeket kívánt, ezért a Székesfehérvár-Kiscell szakaszon 9 hónap után meg kellett indítani a beruházást és három év alatt át is kellett adni. A vasi megyeszékhely és az országhatár között külön ütemezést iktattak be, mivel célszerű volt az osztrák oldal lévő építkezéshez igazítani mind a kezdést, mind a forgalomba helyezést (8. §).

Az állami kamatgarancia szinte minden területen beleszólási lehetőséget adott a szakminisztériumnak: csatlakozó állomások, kisajátítások területén a döntő szót az illetékes államigazgatási szakember mondta ki. Ebbe a körbe tartozott a törvényben hosszasan felsorolt postai szolgáltatás is (11.§), amely még a mozgó vasúti postakocsik kerekének nyilvántartását is elrendelte, hogy erre alapozza a különböző kedvezményeket és feladatokat. Ugyancsak hosszú paragrafusban rögzítette (12. §) a távírdai ügyeket, melyek önálló szolgáltató egységként működtek, de esetenként díjért nyilvános híreket is továbbíthattak a vasútállomásokról. A fuvarozás és személyszállítás díjaival hét külön paragrafus foglalkozik – köztük a katonák utáni fizetésekkel –, melyekben igen pontosan rögzítenek minden lehetséges változatot.

⁴ „Weikersheim M. H. és társa” bécsi vállalkozót jól ismerték Magyarországon, mert pár hónappal korábban ők nyerték el a Magyar Államvasút első két nagyjelentőségű szakaszának kiépítését Zákány és Zágráb, illetve Hatvan és Miskolc között.

Külön említés esik arról, hogy az engedélyesek részvénytársaságot alapíthatnak és az építkezés tőkéjének előteremtéséhez törzsrésvényeket és elsőbbségi részvényeket bocsájthatnak ki, melyek nyilvános forgalomba kerülhetnek (21. §). Ehhez a gazdasági részhez tartoznak azok a paragrafusok, melyek tisztázzák, hogy (az akkor már Európában szinte mindenhol bevezetett arany helyett) ezüst forintban történnek a pénzügyi tranzakciók, köztük a kiemelten kezelt biztosítások is.

A már működő vasút ügyeiről is megpróbál a törvény előre intézkedni. A vasút épületei, a pálya és más egyéb berendezések átalakítása, a járművek beszerzése esetén mindenkor fennállt az állami beavatkozás lehetősége. Mindez az engedély időtartamára, vagyis 90 évig volt érvényes. Az ingyenes állami kézbe kerülésre 1962. október 2-től kerülhetne sor, de 30 év után – piaci viszonyok között – megválthatóvá vált a vállalat (31. §).

Az igen részletes engedély alapján megkezdődött a kivitelezés előkészítése. Az előmunkálati engedéllyel rendelkezők 1870. május 18-án részvénytársaságot alapítottak és a törvényi szabályozásnak megfelelően törzsrésvényeket bocsajtottak ki.⁵ Megválasztották az öt évnyi mandátummal rendelkező igazgatóságot és a többi előírt testületet. A vállalat elnöke gróf Zichy Edmund, aki hatalmas Fejér megyei birtokai révén személyesen is érintett volt a vasútépítésben.⁶ Alelnöknek Fiáth Ferencet választották meg, akit jól ismertek Veszprém megyében.⁷ Rajtuk kívül 10 tagú igazgatósági tag kapott megbízást, de valamennyi érdekelt volt a vállalat jó működtetésében, mert legalább 50 részvénnel rendelkeznie kellett. Az érintettség fontosságát mutatja, hogy az igazgató tanácsi tagok között nyolc belföldi illetőségű volt és ötnök a vállalat székhelyén kellett laknia! Mivel állami kamatgarancia, illetve kormányzati pénz is volt a részvénytársaságnál, ezért a magyar és a bécsi szaktárca a támogatások meglétéig egy-egy taggal képviseltette magát. Az igazgatóságnak legalább havonta egy alkalommal üléseznie kellett, ahol az elnökön kívül további öt tag jelenléte tette ügyszóvá a találkozást. A döntéseiket egyszerű szótöbbséggel hozták. Bár ebben a korban kezdett elterjedni a részvénytársaságok különféle bizottságaiba anyagi, vagy politikai okokból történő beválasztás, de a Magyar Nyugoti Vasút esetében még nem tapasztalható ilyen összefonódás. Amennyiben az igazgatóság tagja az ülésen megjelent, akkor kapott egyrészt utazási általány, másrészt „jelenléti jegyet”, melyek alapján számíthatott készpénzre. A tagsági munkáért adható összeg felső határát megszabták, s az igazgatóság „saját kebelén belül” évi 7 000 forintot oszthatott szét fizetségként. A vállalat nyereséges évi tevékenysége lehetőséget adott további jutalék kiadására, de ezt is szigorúan szabályozták a minden részvénytulajdonosnak is kifizetett osztalék 5 %-ában! Ez nem volt túl nagy összeg a tíz tag számára, vagyis ennél a társaságnál a végzett munka honorálása valódi tevékenységet takart. Bizonyítja ezt az is, hogy a három évre szóló megbízással működő 4 fős felügyelő bizottság tagjai személyenként évi 600 forintot kaptak az éves mérleg igen felelősségteljes ellenőrzéséért.

Az évente legalább egy alkalommal összehívott közgyűlés határozatképes volt, ha legalább 20 olyan részvényes megjelent, akik az összes részvénytőke huszadrészét adták. Egy szavazattal bírt a 10 részvényt birtokló tulajdonos, de senki nem képviselhetett 200 szavazatnál többet a közgyűlésben. Az igazgatóság javaslatait és a felügyelő bizottság jelentését csakis a közgyűlés fogadhatta el többségi szavazással.

Az előzetes számítások alapján a magyar határig tartó vasút mérföldenként 728 000 forintba kerül, s ezt az összeget kellett igazoltan összeszedni, ami kilométerenként 1 171 602 forint. Mivel a Nyugoti Vasút a stájer fővárosig, Grazig kapott építési engedélyt, ezért az osztrák oldalon érvényben lévő előírások alapján kellett az oda tervezett 68 kilométeres szakasz esetében a bécsi kormány engedélye.

⁵ A vállalat működését részletesen leírja: Vörös László (szerk.): Magyar vasúti évkönyv 1. évf. 1878 Budapest, Közös vasutak XIX. Magyar nyugoti vasút 458-483. o.

⁶ gróf Zichy Edmund (1811-1894) császári és királyi kamarás, valóságos belső titkos tanácsos, főrendiházi tag. Bécsben élt és nagy pártolója volt a művészeteknek, valamint az osztrák-magyar északi sarki expedíciónak. Gyakorlati gazdálkodása mellett több vállalat élén töltött be vezető szerepeket, a bécsi világiállítást (1873) biztosa. A hazai vasúti hálózat kialakításához több hosszabb elméleti munkával is hozzá járult.

⁷ Fiáth Ferenc (1815-1885) Veszprém megye főispánjaként Deák Ferenc egyik fontos támogatója.



3. ábra A Magyar Nyugoti Vasút megnyitása utáni vasúti hálózat

A Rába völgyének évszázadok óta meglévő gazdasági és emberi jó kapcsolatai miatt semmi kifogás nem volt az osztrák kormányban a Magyar Nyugoti Vasút határon történő átvezetése ellen. A stájer szakaszra előzetesen tervezett 719 000 forint mérföldenkénti összeg (1 158 405 kilométerenként) a kormány által kért nyomvonal módosítás miatt végül ugyanannyi lett, mint a magyar költség.

A kiszámolt befektetési tőkét – az említett törvényi előírások szerint – részvények kibocsájtásával teremtette elő a társaság:

„75,000 db. részvény á 200 o. é. ezüst frt = 15.000,000 frt
 103.933 db. elsőbbségi kötvény á 200 o. é. ezüst frt = . 20.786,600 »
 16,382 db. 1874. évi elsőbbségi kötvény á 200 o. é. ezüst frt = 3 276,400 »
 összesen 39.063,000 frt”⁸



4. ábra A Magyar Nyugoti Vasút kétnyelvű részvénye

⁸ Vörös L. (szerk.): Magyar vasúti évkönyv 1. évf. 1878 (Budapest, 1878) Közös vasutak XIX. Magyar nyugoti vasút 473. o.

A hosszú távú (tehát kamatgaranciával támogatott) törzsrészesvényekből 37 500 darabot a Magyar Általános Hitelbank, az Osztrák Ipar- és Kereskedelmi Hitelintézet és az Angol-Osztrák Bank dobott piacra 83 %-os árfolyamon. A nyilvános aláírással vállalt kötelezettség alapján már a kibocsátás hónapjában (1870. március) túljegyezték a részesvényeket, mert 5 452 178 darabot akartak vásárolni az érdeklődők. A konzorciumban lévő bankok végül a kiírt darabszámot adták el, s ezzel megteremtődött a kivitelezés anyagi háttere, kezdődhetett az építkezés és a további jegyzések.

Az építkezés

A vasútépítésben jártas „Weikersheim M. H. és társa” bécsi cég a korabeli gyakorlatnak megfelelően kisebb szakaszokra osztva végezte a beruházást. A nyomvonal kijelölésekor a Győről induló és Szombathelyig tartó szakasz esetében a jórészt síkvidéki területen gyorsan zajlott az építkezés. Alig egy évvel a részvénytársaság megalakulása után a „Vasúti és közlekedési közlöny” rendszeresen tájékoztatta a szakmai közönséget a Kisalföldön folyó építkezésről. Márciusban írta: „1220 napszámos, 120 kézműves, 270 lóval, 3 mozdonynyal. Elkészült az alépítményből 51%, a felépítményből 93 % s az épületekből 55 %”⁹ A nyár folyamán fölgyorsult az építkezés, s 1871. október elsején átadták a forgalomnak a 117 kilométeres szakaszt.¹⁰ Ekkor került használatba a vállalat leghosszabb hídja is Sárvár előtt, amely 60 méter hosszú ártéri és egy 105 méter hosszú, három nyílásos Rába áthidalást jelentett. A két megyeszékhely között megnyílt vasúton később bemutatásra kerülő 11 állomás és megállóhely állt az utasok és szállítók rendelkezésére.¹¹ A megnyitás hivatalos kihirdetésekor rögtön közölte az igazgatóság azt is, hogy a menetrendről és az egyéb szállítási feltételekről a saját vállalati személyzetén kívül a budai központjukban, „Lázár Bernát és Holländer B urakra Pesten, (bálvány-utca 20- sz.) egyesülten a Schreiber D. fiai cégével Győrött és fióközleteivel Pápán és Szombathelyt” adnak részletes tájékoztatást.¹²

Még a megnyitáshoz kapcsolódott, hogy az igazgatóság „szép tanujelét adá tapintatának.” Mellőzték az ilyenkor szokásos ünnepélyt, s az arra szánt összeget a vonal mentén élő szegényeknek adományozták, „melyhez Fackh igazgató további 200 forintot tett hozzá”.¹³

Folytatódott az építkezés Székesfehérvár és Veszprém között és 1872. augusztus 6-án megtörtént a „mútanrendőri bejárás”¹⁴, s három nappal később megindult a forgalom a két megyeszékhely között. A vonatok a kiinduló és érkezető állomás mellett további 5 helyen álltak meg. A 45 kilométeres szakasz nyomvonala körül korábban nagy vita alakult ki Veszprémben, mivel a várostól északra fekvő Jutas-puszta mellett épült meg az állomás. A vasút megnyitásának 50. évfordulójára írt helyi hírlapban megjelent cikkből derül ki utólag, hogy a jutasi állomás ellen indított támadás mögött a várostól meglévő távolsága állt. Hogy néz ki az, hogy egy megyei és püspöki székhely lakói kocsizzanak, hintózzanak, vagy gyalogoljanak több kilométert, ha vonatra akarnak szállni? Az előkészületek során 1869. július 10-én tartott megyeházi gyűlésen Hevranek János városbíró javaslatára 15 tagú küldöttséget menesztett a vasútállomás városhoz közelebbi helyezése ügyében a vállalathoz, a minisztériumba. Bár a korszak híres és nagytekintélyű megyei birtokosa, Eötvös Károly is tagja volt az alispán által vezetett tárgyaló bizottságnak, de végeredményben nem változott meg a nyomvonal. Nem a vállalkozó elutasítása miatt, hanem a bizottság által elfogadott elvekből eredően. A részletek ismertetése során kiderült (amit minden városba megfordult utas is tudott), hogy Veszprém egy mészköves fennsíkon fekszik, melyre ugyan többlet költséggel felvezethető a pálya, de a meredek nyomvonal miatt tolató mozdonyokra lenne szükség a forgalom lebonyolításához.

⁹ Vasúti és Közlekedési Közlöny, 2. évf. 1871. 03. 30. 13. szám 109.o.

¹⁰ Vasúti és Közlekedési Közlöny, 2. évf. 1871. 10. 05. 40. szám

¹¹ A földrajzi adottságokat, a vállalt állomásait bemutatja: Vörös László (szerk.): Magyar vasúti évkönyv 1. évf. 1878 Budapest, Közös vasutak XIX. Magyar nyugoti vasút 458-483. o.

¹² Vasúti és Közlekedési Közlöny, 2. évf. 1871. 10. 05. 40. szám

¹³ Vasúti és Közlekedési Közlöny, 2. évf. 1871. 09. 28. 39. szám 321. o.

¹⁴ Vasúti és Közlekedési Közlöny, 3. évf. 1872. 08. 08. 32. szám 274.o.

Az 1869. szeptember 12-én megtartott városi közgyűlésen beszámoló alispán összegezte: a komoly fűtőházi és személyzeti háttérrel kívánó bázis Hajmáskér állomásra telepítésével a kis falu „múlhatatlanul nagy állomást nyerne... Veszprém csak harmadosztályú állomást” kapna.¹⁵ A pontos helyzetkép ismeretében a város elállt az állomás áthelyezési kérelmétől, s fél évszázaddal a döntés után az újságíró megjegyzi: „A két ellentétes párt egyszerre megszűnt ellenség lenni, mert végeredményben mindegyik a város érdekét tartotta szem előtt...” A Nyugoti Vasút pályája így a várostól északra, egy törésvonalban épült meg.

A vállalat által harmadikként forgalomba helyezett szakasz Szombathely és az országhatár, Gyanafalva között nyílt meg 1872. szeptember elsején.¹⁶ Döntően a Rába völgyében haladó 65 kilométeres pálya a Déli Vasút állomásáról indult és további 7 helyen állt meg a határig. Ezen a részen is érdekesen alakult a nyomvonal. Az első tervekben az szerepelt, hogy a Buda és Graz közötti vasút a Balatontól északra, a lehető legrövidebb úton valósuljon meg. Amikor Buda és Székesfehérvár között a Déli Vasút megnyitotta a forgalmat, akkor is a Bakonyon átvezető kelet-nyugati folytatást nem Szombathelyre, hanem egyből Graz irányába tervezték. A Bakony törésvonalából kiérő pályát Tüskevártól egyenesen nyugati irányba, Jánosházán át a Rába völgyében fekvő Molnári településig tervezték megépíteni, s onnan a folyó mentén haladva érte volna el Grazot. Ez a nyomvonal nemcsak Szombathelyt, hanem a térség kicsiny, de tőkeerős mezővárosait is elkerülte. Az előmunkálati engedélyesek által megrajzolt útirány nagy veszteséget jelentett az érintett vásári központoknak, de Vas megye keleti részén működő nagy gazdaságoknak is. Sikeresen összefogtak Kis-Cell, Sárvár és Szombathely polgárai, s támogatóul megnyerték a Vas megye székhelyét tudatosan fejlesztő Radó Kálmán alispánt és a Rátóton mintagazdaságot vezető Széll Kálmánt. A Magyar Nyugoti Vasút így nem a legrövidebb úton, hanem Szombathely érintésével építette meg a Stájerországba tartó vonalát. Vas megye székhelyén szintén a Déli Vasút állomását használták, melyet a megnövekedett forgalom miatt bővíteni kellett. A korábban felsorolt, mezővárosi jogukat éppen elvesztő települések a vasút segítségével gazdasági központi funkcióikat részben, vagy egészben megtarthatták. Különösen igaz volt ez az elágazásnak számító Kis-Cell esetében, amely a magyar polgári berendezkedésre éppen átálló közigazgatási reform folyamán az új körülmények között is járási székhelyként működött tovább.¹⁷



5. ábra A Csinger-völgyi vasút fölújított mozdonya

¹⁵ Veszprém vármegye, 1918. XXIV. évfolyam 39. szám szeptember 29. 1. o. http://www.ekmk.hu/images/helyismeret/1918/VM_1918-09-29.pdf (Utolsó letöltés: 2020. április 29.)

¹⁶ Vasuti és Közlekedési Közlöny, 3. évf. 1872. 08. 01. 31. szám 269.o.

¹⁷ 1870. XLII. tcz. www.net.jog.hu (Utolsó letöltés: 2020. április 29.)

dr. Pétervári Máté A járásek kialakítása Magyarországon az 1870: XLII. tc. alapján Doktori (PhD) értekezés Szeged 2018. doktori.bibl.u-szeged.hu > disszertáció-Pétervári Máté (Utolsó letöltés: 2020. április 29.)

A Nyugoti Vasút magyarországi hálózatán legkésőbb a Veszprém és Kis-Cell között 77 kilométeres szakasz épült meg, ahol a két végpont között további 8 helyen álltak meg a vonatok. A földrajzi adottságok miatt az 1872. október 3-án forgalomba helyezett pálya Szentgálnál 371 méter tengerszint fölötti vízválasztón halad át, melynek mind a két oldalán kisívű kanyarok lassították a kivitelezést és majd a forgalmat is.¹⁸ Kis-Cell állomásig (133 méter tengerszint fölött) lejtmenetet képezett a pálya, s a Veszprémtől idáig tartó szakaszon onnan már bevágásokkal küszöbölték ki a térszintek ingadozását.

Ajkán egy iparvasutat is üzembe helyezett a vállalat, amely a vasútállomástól a Csinger-völgyében működő kőszénbányáig húzódott. A bánya az Unio Bank tulajdonában volt, melynek elnöke ugyanaz a gróf Zichy Eduárd, mint a Nyugoti Vasúté!¹⁹

A korábban említett ok miatt a 8 állomással rendelkező osztrák szakaszt adták át legkésőbb a forgalomnak. A későbbi kezdés mellett a Rába és a Mura folyók völgyét vízválasztóján történt átvezetés, illetve a Lassnitz állomás után megépített 503 méteres alagút kialakítása is hozzájárult a bő félévvel későbbi átadásnak. A Jennersdorf Graz között 1873. május elsején üzembe helyezett 68 kilométerrel „Ezennel a magyar nyugoti vasút befejeztetett.”²⁰ A két országban közös vasutak címszó alatt nyilvántartott vasút összesen 373 kilométer hosszú normál hálózatot birtokolt és működtetett.

A társaság még egy különleges épületről kell megemlékezni. A Magyar Nyugoti Vasút székhelye a részvénytársaság megalakulásakor Budapesten, a Hold u. 10. alatt volt. A közgyűlés úgy döntött, hogy a bérelt központ helyett épített saját palotát, s oda költözteti a hivatalait és a vezető munkatársak is lakást kapnak az épületben. A hálózat kialakításával egyidőben megvette a vállalat a Lánchíd budai hídfője mellett található telket, s a Clark Ádám tér 3. alatt 4 szintes székházat építenek. Wagner Sándor tervezte meg az épületet és 1873-ra el is készül. Az irodák mellett 12 nagypolgári lakást is átadnak, melybe – többek között haláláig – az igazgató is lakik. Az épületbe a tulajdonosokon kívül először a csődbe ment Magyar Északkeleti Vasúttársaság hivatalnokai hurcolkodnak 1887-ben. A Magyar Nyugoti Vasút államosítása (1890) után az éppen megalakuló Kereskedelmi Minisztérium kap helyet. Baross Gábor még innen szervezi át a tárcát. A Magyar Vöröskereszt központja is ez az épület lesz, mivel egy időben a tárca vezetője (Ordódy Pál) egyúttal annak fő támogatója. A második világháború alatti budapesti ostromban annyira megsérült az épület, hogy 1948-ban lebontják. Ma a helyén áll az országos közúti hálózat kiindulópontjának számító 0 kilométerkő.²¹



6. ábra A Magyar Nyugoti Vasút saját Igazgatósági épülete

¹⁸ Vasuti és Közlekedési Közlöny, 3. évf. 1872. 10. 03. 40. szám 339.o.

¹⁹ Vasuti és Közlekedési Közlöny, 3. évf. 1872. 09. 19. 38. szám 324.o.

²⁰ Vasuti és Közlekedési Közlöny, 4. évf. 1873. 05. 01.18. szám 141.o.

²¹ www. Urbface.com (Utolsó letöltés: 2020. április 29.)

A vasút működése

A vasút megnyitásával párhuzamosan kiépültek tényleges munkát végző egységek, melyek élén vezérigazgatói beosztásban lovag Fackh Károly állt egészen az államosításig.²² Az irodai munkákat, a napi teendőket Fuchs Miksa igazgató fogta össze.²³ A Titkárság, a Pénzügyi szolgálat, az Anyagszerkezelőség, a Kereskedelem, a Pályafelügyelet és pályafenntartás és a Vonatmozgósítás és műhely osztályain 65 hivatalnok, műszaki szakember dolgozott. Bécsben a központi leszámító hivatalnál további 4 munkatársa volt a Nyugoti Vasútnak.

A külszolgálaton dolgozók között Szombathelyen a Déli Vasúttal közösen használt állomáson öten, a forgalmi felügyelőségen heten a műhelyben, egy hivatalok az anyagkezelőként teljesített szolgálatot. A legtöbb állomáson egy személy biztosította a forgalmat: Zichyfalva, Pét, Hajmáskér, Herend, Város-Lőd, Somlyó-Vásárhely, Tüskevár, Boba-Jánosháza, Asszonyfa, Vép, Kis-Unyom, Csákány, Rába-Szentmihály, Vinár, Mezőlak, Vaszar, Gyömöre, Szemere, Ménfő. Mivel a Nyugoti Vasút Székesfehérvár és Szombathelyen a Déli Vasúttal, Győrben az Osztrák Államvasúttal közös állomáson bonyolította le a forgalmat, ezeken a nagy állomásokon is csak egy-egy kiadó munkatársa dolgozott. Várpalotán, Ajkán, Devecserben, az országhatárnak számító Gyanafalván a főnökek volt egy vasutas beosztottja, míg Szentgotthárdon kettő. Veszprémben, Sárváron, Pápán négyen dolgoztak az állomáson. „Kis-Czell Főnök: Fábián Ferencz. Hivatalnokok: Lukácsy Mór, Vertacnig János, Giesinger Emil, Keresztes Mihály, Schönwald Frigyes” a Nyugoti Vasút személyzete.²⁴

A forgalom lebonyolításában fontos szerepet játszó mérnöki osztályokat a négy csatlakozó állomáson (Székesfehérvár, Szombathely, Győr, Graz), és Kis-Cell, Körmend, Feldbach állomásokon állították föl két-két fővel.

Az osztrák szakaszon egy fős személyzet volt 3 helyen (Tuckern, Lassnitz, Messendorf), ketten dolgoztak Fehring, Studenzen és Gleidorf állomásokon, míg Feldbachban négy Graz állomáson 7 fő végezte a Nyugoti Vasút forgalmához kapcsolódó feladatokat. ,

A vasút teljes hivatalnoki és műszaki személyzet 78 magyarországi és 20 ausztriai dolgozóból állt. (Sajnos az utazó személyzet adatai a kezdeti időszakból nem ismertek.) Az első évek vállalati járműparkját 1877-ben összegezték. Ezek szerint a forgalmat lebonyolította²⁵

<i>Mozdonyok száma</i>	magyar vonalon	stíriai vonalon	összesen
II. osztályú személyvonatú mozdony	7	1	8
III. osztályú tehervonati mozdony	22	4	26
<i>Összesen</i>	29	5	34

1. táblázat A mozdonyok

²² lovag Fackh Károly a vezérigazgatóság mellett politikai szerepet is vállalt. Bár 1881-ben nem sikerült magát a kiscelli körzetben képviselőnek megválasztatani, de három évvel később Szentgotthárdról, majd 1887-ben újabb ciklusra Alsólendváról bekerült az országgyűlésbe.

²³ Fuchs Miksa izraelita vallású volt, bár Szende Irénnel róm. katolikus vallásban kötöttek házasságot, így átkeresztelkedettnek számított. <http://holocaust.archivportal.hu/temak/ki-nem-zsido-szarmazasigazolasok-budapesti-kozponti-jarasbirosagon-1944-oszen> (Utolsó letöltés: 2020. április 29.)

²⁴ Vörös L. (szerk.): Magyar vasúti évkönyv 1. évf. / 1878 (Budapest, 1878) Közös vasutak XIX. Magyar nyugoti vasút 458-459.o.

²⁵ Vörös L. (szerk.): Magyar vasúti évkönyv 1. évf. / 1878 (Budapest, 1878) Közös vasutak XIX. Magyar nyugoti vasút 481. o.

<i>Személykocsik</i>	dörzsfék nélkül	dörzsfékkal	összesen
Teremkocsi	-	1	1
I	6	-	6
I/II	11	-	11
II	16	8	23
III	22	17	39
IV	19	11	30
<i>Összesen személy</i>	<i>74</i>	<i>37</i>	<i>111</i>
kalauz- és postakocsi	9	18	27
ló- és sertésszállító	25	-	25
hosszfa szállító	-	-	-
Szénszállító	150	50	200
nyitott teherkocsi	70	50	120
fedett teherkocsi	204	72	276
<i>Összesen teher</i>	<i>488</i>	<i>190</i>	<i>678</i>

2. táblázat személy- és teherkocsik

Külön jegyezték a magyarországi és a stíriai vonalakon futó járműveket: „A magyar vonalra esik 74 személykocsi, 544 kalauz-, posta-, teherkocsi, *összesen 618 db*. A stíriai szakaszon közlekedik 37 személykocsi és 134 kalauz-, posta-, teherkocsi, *összesen 171 db*. A vállalat 373 kilométer hosszú teljes hálózatának 82 %-a Magyarországon feküdt, s ezt az arányt a járműpark és a dolgozók megoszlása is nagyjából követte. A kisebb eltéréseket a forgalom bonyolítása okozta.



7. ábra Már a MÁV által épített Czellödömölk állomás 1905-ben (Turóczy László gyűjteménye 4448)

Az első évek menetrendjéről kevés adat áll rendelkezésre, de ismert 1873 őszéről Győrből Grazba tartó napi két vonat indulási időpontja: 5. 50 és este 8 óra 30.²⁶ Néhány évvel később Veszprémből is fennmaradt a menetrend. Naponta két szerelvény indult Budapestről Grazba: 7 óra 10. és 11.00-kor. Az elsőnek Székesfehérváron közvetlen csatlakozása volt 9.27-kor, amely Veszprémbe ért 10.42-re, s onnan két perc tartózkodás után ment tovább Grazba. A második szerelvényről csak délután 4 óra 30-kor volt Székesfehérváron további utazásra lehetőség, de a Veszprémbe érő szerelvény.²⁷ (délután 6.21) negyedóra után tovább ment Grazba.

A hiányos adatok alapján valószínűsíthető, hogy mind Győrből, mind a magyar fővárosból napi két-két szerelvény ment Grazba. A korabeli forgalmi szervezés ismeretében kijelenthető, hogy a fordított útirányban is ugyancsak napi két pár vonat közlekedett.

A Magyar Nyugoti Vasút vonalainak átadása alapvetően megváltoztatta az érintett települések és gazdaságok életét. A kitűzött célt a részvénytársaság elérte: bekapcsolódtak a vasúti közlekedésbe – minden előnyeivel és hátrányaival. A magántársaságot – a Baross Gábor által lebonyolított – államosítási hullámban megváltották, s 1889. január elsejével a MÁV hálózatába került.²⁸ A vasúti társaság működése és a térségre gyakorolt hatása további elemzést kíván, melynek kiindulása lehet a Kis-Cell esetében megtörtént részletezés.²⁹

Irodalom

Frisnyák Zsuzsa: A magyarországi közlekedés krónikája (1750-2000) História MTA Történettudományi Intézete, Budapest 2001.

Kovács László (szerk.): Magyar vasúttörténet 1-7. kötet Budapest 1973-1998

Majdán János: A közlekedés története Magyarországon (1700-2000) Pro Pannónia, Pécs 2014.

Majdán, János: A vasúti csomópontok településfejlesztő hatása a Dunántúlon In: Mikó, Zsuzsa (szerk.) Mezőváros - kisváros: A Hajnal István Kör keszthelyi konferenciája 1990. június 23-25. Csokonai Kiadó, Debrecen 1995.

Pétevári Máté: A járások kialakítása Magyarországon az 1870: XLII. tc. alapján Doktori (PhD) értekezés, Szeged 2018. (doktori.bibl.u-szeged.hu)

Vörös László (szerk.): Magyar vasúti évkönyv 1. évf. Budapest 1878.

www. tarfipax.hu (utolsó letöltés 2020. április 30.)

²⁶ A korban még nem használták a 24 órás beosztást, ezért a menetrendekben a percek aláhúzás mutatta, hogy egy járat „esti időszakban”, vagyis 18 óra és másnap 6 óra között közlekedik.

²⁷ Veszprém megyei hivatalos heti közlöny 1887. 3. évfolyam július 22.

²⁸ 1889. XIV. tcz. 1889. évi XIV. törvénycikk „az első magyar-gácsországi és a magyar-nyugoti vasutak magyar vonalainak megváltásáról” www. net.jog.hu (Utolsó letöltés: 2020. április 29.)

²⁹ Majdán, János: A vasúti csomópontok településfejlesztő hatása a Dunántúlon In: Mikó, Zsuzsa (szerk.) Mezőváros - kisváros: A Hajnal István Kör keszthelyi konferenciája 1990. június 23-25 Debrecen: Csokonai Kiadó, (1995) 191-205. o.