

Szárazföldi közlekedés a 19. század első felében Magyarországon

Készítette: Nagy Áron
III. évf., szociológia
Budapest, 2004.

Dolgozatomban a magyarországi szárazföldi (közúti és vasúti) közlekedés 19. század első felére jellemző állapotát foglalom össze. Tehát azt az időszakot tekintem át, amikor egyrészt a közlekedés hagyományos formájánál (közút) elterjedtek azok a személy- és teherszállító eszközök, melyek már az utazási idő kihívására is megpróbáltak választ adni, illetve másrészt a teljesen új, és a szárazföldi közlekedést forradalmasító eszköz (vasút) megjelent hazánkban.

Közúti közlekedés

Korszakunk kezdetén, a hosszú 19. század elején az ország közúti hálózatát katasztrofális állapotok jellemezték. 1790-ben a kiépített közutak 700 km-t tettek ki, ebből a Duna jobb partján 580, míg a bal partján 120 km hosszú kiépített út volt található. A kiépített út a gyakorlatban annyit tett, hogy a már meglévő földútra kavicsot terítettek, melyet a járművek beletapostak a talajba, illetve a hegyvidéki területeken tartósabb terméskőből készítették az utakat. Ez a már meglévő úthálózat is inkább szakaszos képet mutatott, mivel az utak építésében, karbantartásában az állam nem vállalt szerepet, ez a vármegyékre hárult. Mivel hiányzott egy olyan szerv, amely a munkákat összehangolta volna, az utak létrehozásában kizárólag csak a helyi érdekek érvényesültek. Éppen emiatt csak kevés összefüggő, több megyén áthaladó útvonallal találkozhatunk a korszak elejéről. A legjelentősebb ilyen 156 km-t tett ki, Buda-Székesfehérvár-Veszprém-Devecser között.

A már fentebb említett útépités, útfenntartás ráadásul nélkülözötte a szakszerűséget, mivel azt a jobbágyokkal végeztették ingyenes közmunka keretében. A közutak borzalmas állapotát jól példázza egy korabeli feljegyzés, miszerint az útviszonyoknak köszönhetően egy császári szekereszet egy nap alatt mindössze 15 km-t tett meg.

Ha az utak területi eloszlását nézzük, általánosságban elmondható, hogy a Dunántúlon és a felvidéki területeken az országos átlaghoz képest jóval több út épült ki. A vármegyék közül Vas megye állt az élen a kiépített utak számát figyelembe véve. Az Alföldön egyáltalán nem volt kiépített út, Pestről nem is indult közút, és Budáról is csak kettő. Erdély is igen gyér úthálózattal rendelkezett.

Minőségét tekintve, az építőanyag elérhetőségének köszönhetően, a hegyvidéki területeken találjuk a legjobb utakat. A kevés, ám kőből épült utakat az időjárástól függetlenül egész évben lehetett használni. Horvátország ebből a szempontból szerencsés helyzetűnek mondhatta magát, hiszen három igen jó minőségű út szelte keresztül. A Károly út még a 18. század első felében, III. Károly uralma alatt készült el, a József út II. József uralkodásához (1780-1790) köthető, míg a Ludovica, vagy Lujza utat 1803-1819 között építették meg. Ez utóbbi Károlyvárost Zenggel kötötte össze. A 165 km-es út annak idején nagyon modernnek számított, mivel a kor technikai vívmányait mind felhasználták kiépítésénél. Horvátország közúti fejlesztése nem volt véletlen, a jó állapotú utak a fiúmei kikötő gyors és biztonságos

elérése érdekében váltak szükségessé, azaz közvetve elősegítették a fiumei tengeri forgalom sikerességét.

A rossz minőségű utak értelemszerűen a sík vidékeket jellemezték, ahol hiányzott a megfelelő építőanyag. Így például a Duna-Tisza közén még a 19. század közepén sem volt kiépített közút. Emiatt gyakorlatilag az őszi esők beköszöntétől egészen tavasz közepéig járhatatlanok voltak az alföldi utak. Szerencsés esetben a téli nagy hidegben a sár megfagyhatott, ami alkalmat teremtett a közlekedésre.

A közúthálózathoz kapcsolódó érdekesség, hogy például Székesfehérvárt kilenc irányból is meg lehetett közelíteni, de 53 város el volt zárva a közúti forgalom fő irányától. Ennek az aránytalanságoknak az volt az oka, hogy legfontosabb útjaink mind a középkorra eredeztethetők vissza, s így az úthálózat térszerkezete nem felelt meg a török hódoltság utáni megváltozott településszerkezetnek.

A közúti közlekedést akadályozta a hidak hiánya is, emiatt az átkelés legtöbbször kompokkal történt. A kevés állandó híd nagy része is fából készült. Az első öntöttvas hidak 1808-1811 között a Kisgaramon épültek. A Tiszán Tokajnál és Szolnoknál lehetett állandó hídon átkelni, míg a Dunán nem épült híd. Budát és Pestet az 1764-ben készített hajóhíd kötötte össze.

A távolsági utazás tekintetében a postakocsi számított a legfontosabb közlekedési eszköznek. Ezeknek három fajtáját ismerjük: a *gyorsposta* utasokat, leveleket és pénzes küldeményeket szállított, a *postaszekér*, amely lassúbb volt, utasokat és értékesebb árukat, míg a postai *társzekér* kizárólag áruszállítással foglalkozott.

Az első gyorsposta 1824-ben öt utassal harminc óra alatt tette meg a Bécs-Buda közti távolságot. Ugyanezzel a járművel Bécs és Pozsony között az út hat órán át tartott. Eleinte kéthetenként egyszer, majd hetenként kétszer, míg a korszak végére már naponta jártak a gyorsposták Bécs és Buda között. A postaszekerek Budáról, illetve Pestről nyolc fő irányba indultak, ám volt, amelyik csak kéthetenként közlekedett. A postai társzekérnek két és fél napba telt Budáról Bécsbe eljutnia.

A rossz utak és a közbiztonság hiánya miatt sok panasz érkezett a postakocsik lassúsága és megbízhatatlansága miatt. Éppen ezért a magánvállalkozók egyes utakon sikeresen konkuráltak az állami kézben lévő gyorspostával. Szállítottak utasokat többek között a Pest-Szeged-Arad-Temesvár, a Miskolc-Kassa és a Debrecen-Kolozsvár útvonalon is.

A postakocsik megjelenése ellenére a korszakban a leggyorsabb közlekedési eszköznek az ún. *gyorsparaszt* számított. Ez lényegében a fontosabb útvonalak falusi fuvarozóinak társulását jelentette. Nagyon gyors, de igen kényelmetlen szekéren utazhatott az, akinek sietős volt a dolga. Gyakran még a legelőkelőbbek is ezt használták, ha sürgősen el akartak jutni valahova.

Az 1790-es – már ismertetett – állapothoz képest 1848-ig még 1070 km út épült. A Duna jobb partján 660 km, míg a bal partján 410 km. A jelentősebb útépitések továbbra is a Dunántúlon és az északi megyékben folytak, de az Alföldön is megjelentek már kiépített utak.

1850-ben mindenféle, tehát nem csak kiépített utat beleszámolva Magyarország úthálózata kb. 4100 km-t tett ki, ám 26 vármegye területén még ekkor sem volt kiépített közút.

Vasúti közlekedés

A magyar vasúti közlekedés története az 1825-27-es országgyűlésre nyúlik vissza, ahol egy bizottság jött létre, azzal a feladattal, hogy a kereskedelem és a közlekedés fejlesztésére irányuló javaslatokat dolgozzon ki. Ez a bizottság többek között felvetette a vasúthálózat kiépítésének ötletét is, amit szigorúan csak magántőke bevonásával képzelt el. Államköltségen ugyanis az ekkor még fontosabbnak vélt közúthálózatot akarták megépíteni. Érdekesség, hogy az úthálózat fejlesztése céljából ekkor kijelölt 12 fő útvonalirány a később létrejött vasúthálózat alapját jelentette. Végül a bizottság javaslata nem került az országgyűlés elé.

A vasúttal kapcsolatos gyakorlati lépéseket meggátolta a fejletlen gazdasági helyzet, azaz a tőkehiány, továbbá az újjal szembeni bizalmatlanság is. Erre jó példa a Magyar Kurír sommás véleménye a vasútról, 1825-ben: „Valami Stephenson nevű anglius oly masinát fundált ki, mellyet füsttel és forró vízzel hajtának. Higgye, aki akarja.”

Ennek ellenére akadtak olyanok, akik bele mertek vágni új dolgokba. A közvélemény előtt annyira nem ismert, de az első magyarországi vasút egy lebegővasút volt, a mai függővasút őse. A lebegővasút megépítése mellett a viszonylagos olcsósága szolgált, mivel itt nem volt szükség a sínek lefektetésére, tehát a földmunkát nélkülözni lehetett. Az építetőnek, Johann Georg Bodmernek hatalmas tervei voltak, az egész országot lebegővasút-hálózattal akarta kiépíteni. A támogatójának megnyert József nádor szerencsére jóval racionálisabban gondolkozott, így ő csak egy próbavasútra adott engedélyt, amely Pest és Kőbánya között épült meg 1827 szeptemberében, 1.6 km hosszan. Az elképzelések szerint a vasút a kőbányai kőfejtőből szállított volna alapanyagot az ekkor meginduló pesti építkezésekhez. A vállalkozás mégis kudarcba fulladt, mivel a gyatra kivitelezés miatt a sínek és a gerendák gyakran töredeztek, így a javítási költségek igen magasra rúgtak, másrészt a szekérfuvarozók konkurenciája miatt a szállítási díjakat is alacsonyan kellett tartani. A lebegővasút ezen okok miatt nem vált nyereségesé, s 1828 márciusában megszüntették, elbontották. Ez a kudarc jelentősen késleltette a magyarországi vasútépítések megindulását.

A vasútépítés ügye az 1832-36-os országgyűlésen került elő újra. Ekkor alkották meg a XXV. törvénycikkjavaslatot, az úgynevezett első vasúti törvényt. Ez kimondta a leendő vasútvonalakon a nemesség díjfizetési kötelezettségét, amely nagyon fontos lépés volt a polgári átalakulás szempontjából. A vonalakat továbbra is magánvállalkozókkal akarták megépíttetni, akiknek az állam különböző kedvezményeket adott volna. Többek között közadómentességet, jogot a szükséges ingatlanok kisajátításához, és a szállítási díjakat is a magánvállalkozók szabhatták volna meg.

A korábban kijelölt közúti főútvonal irányokat, mint már szó esett róla, a vasút „kapta meg”, annyi változtatással, hogy egy 13. főútvonalat is a tervbe vettek. Az útvonalak: 1. Buda-Pest-Bécs, 2. Buda-Pest-magyar tengerpart, 3. Buda-Pest-Zimony, 4. Buda-Pest-Morvaország, ill. Szilézia határa, 5. Buda-Pest-Galícia határa, 6. Buda-Pest-Kolozsvár, 7. Buda-Pest-Nagyszeben, 8. Bécs-magyar tengerpart, 9. Bécs-Krakkó, 10. Nagyszombat-Kanizsa, 11. Kassa-Krakkó, 12. Miskolc-Lengyelország határa, 13. Sziszek-tengerpart

A császár a törvényjavaslatot végül is nem erősítette meg, így azt nem lehetett végrehajtani, tulajdonképpen csak elvi álláspontként maradt meg.

A gyakorlati lépésekre visszatérve, a sikertelen lebegővasút után a lóvasút jelentette a következő állomást. 1838-ban jött létre a Pozsony-Nagyszombat Első Magyar Vasúttársaság. Tervük szerint a Pozsony-Szentgyörgy-Bazin-Modor-Nagyszombat útvonalon két év alatt készült volna el a lóvasút. Ezzel szemben, a valóságban 1839-től 1846-ig építették. Érdekesség, hogy Modor városa nem volt hajlandó átengedni a vasutat, mondván, hogy az

bűnt és erkölcstelenséget terjeszt, így az Szenkvicen haladt át. Modor később megbánhatta ezt a lépését, ugyanis jelentéktelen várossá süllyedt vissza a vasút nélkül. Az 1846-ban átadott vasútpálya 50 km hosszú volt, ám később még egy 15 km-es szakaszt építettek hozzá Nagyszombattól Szeredig. Így a lóvasút Pozsony és a Vág folyó között teremtett kapcsolatot. A hosszú ideig tartó építkezés a tökehiánnyal magyarázható. A vasútnak még a fele sem készült el, amikor a társaság alaptőkéjét már teljesen elhasználta, így csak széles körű propagandával tudta a bizalmat helyreállítani, és új részvényeket kibocsátani, s ezáltal folytatni az építkezést. Többek között Kossuth is írt cikket a Pesti Hírlapban a vasút megmentéséért.

A lóvasút elkészülte után sem tudott átállni gőzüzemre, mivel sosem produkált akkora bevételt, hogy megtehetné volna. Végül majd 1872-ben adta el a társaság a lóvasutat a Vágvölgyi Vasúttársaságnak, amelynek volt elegendő tőkéje az átalakításhoz.

Egyébként Magyarországon a távolsági forgalom céljaira ezen kívül nem épült több lóvasút. Ezt a közlekedési eszközt a későbbiekben csak a városokban használták.

Az első gőzüzemű vasútvonal megépítéséért az 1830-as évek vége óta nagy harc folyt az osztrák és a magyar vállalkozók között. Az osztrák tőkések, kiknek vezetője Sina György volt, a Duna jobb partján szerették volna a vasútvonalat megépíteni (Buda-Győr-Bécs). Velük szemben álltak a magyar vállalkozók Ullmann Móricz vezetésével, akik a bal parti vasút mellett érveltek (Pest-Pozsony-Bécs).

A közvéleményt is élénken foglalkoztatta, és megosztotta a vita. Az országgyűlés hazafias érzelemből a bal parti vasút mellett állt ki, így Kossuth is, de például Széchenyi a Sina-csoport tervét támogatta, míg Deák egyik társaság tervében sem bízott.

A vitát végül az 1840-41-es ausztriai pénzügyi válság oldotta meg, mivel abban a Sina-csoport is jelentős veszteségeket szenvedett, így kénytelen volt visszalépni magyarországi vasútépítési terveitől. Ennek köszönhetően az Ullmann által alapított Magyar Középponti Vasúti Társaság építési engedélyt kapott a Pest-Pozsony-osztrák határ és a Pest-Szolnok-Debrecen vasútvonalak megépítésére.

A munkálatokat 1844 őszén kezdték meg, egy év múlva már kész volt a Pest és Rákospalota közötti sínpálya, és 1846. július 15-én került sor a Pest-Vác vasútvonal ünnepélyes megnyitására. A 33,6 km-es utat 59 perc alatt lehetett megtenni. Fontos megjegyezni, hogy Európában a 11. államként indult meg hazánkban a gőzvasút.

A vonat átlagos sebessége 43 km/h volt, hétköznap három, míg ünnep- és vasárnap négy vonatpár közlekedett. A pesti pályaudvar a mai Nyugati pályaudvar helyén állt.

1847. szeptember 1-jén nyitották meg a Pest és Szolnok közötti vasútvonalat. Érdekesség, hogy még a Pest-Vác vasútvonal elkészülte előtt a pesti városi tanács két külön pályaudvart akart a vasúttársasággal építtetni, mivel attól félt, hogyha Pest csak egy állomással rendelkezik, akkor az csupán egy tranzitállomás szerepét fogja betölteni Vác és Szolnok között, így a kereskedelmi haszontól elesne a város. A vasúttársaság a két állomás megépítésére üzemi és anyagi okok miatt nem volt hajlandó, de a város vezetésének azt sikerült elérnie, hogy a megépülő pályaudvart végül ún. fejállomásként adták át, azaz a beérkező vonatok csak visszafele tudtak haladni, emiatt Pest nem vált tranzitállomássá. Látható tehát, hogy a vasút gazdasági jelentőségét Pest városa elég hamar felismerte, ellentétben mondjuk a még korábban említett Modorral.

1847. augusztus 20-án megnyílt még egy vasúti vonal Sopron és Bécsújhely között. Ezt a Sopron-Bécsújhely Vasúttársaság építette, melynek elnöke Széchenyi volt.

A meglévő három gőzüzemű vasútvonallal és az egy lóvasút-vonallal összesen 243 km-t tett ki a magyarországi vasúthálózat hossza 1848-ban.

A vasút társadalmi-gazdasági jelentőségét ekkor még kevesen ismerték fel. A kortársakat csupán a nagy sebesség és az utazási idő megrövidülése döbbsentette meg, hiszen a közlekedési idő a közútinak egynegyedére csökkent.

Felhasznált irodalom:

Czére Béla: *A vasút története*. Corvina Kiadó. Budapest, 1989.

Czére Béla: *Magyarország közlekedése a 19. században: 1780-191*. MÁV Rt. Budapest, 1997.

Gergely András (szerk.): *Magyarország története a 19. században*. Osiris Kiadó. Budapest, 2003.

Ruzitska Lajos: *A magyar vasútépítések története 1914-ig*. Budapest, 1964.