

**Szekeres Marianna**

*Szociológia, humánökológia-településszociológia szakirány*

*III. évfolyam*

*Nappali tagozat*

2005.07.08

## **A VASÚT TÖRTÉNETE 2000-IG**

### **Bevezetés**

A modernizáció következtében a közlekedés egyik legfontosabb szegmensévé a vasúti közlekedés vált, azonban a XX. század második felére egyéb közlekedési lehetőségek miatt elveszítette jelentős pozícióját. Ezen folyamatok számos negatív környezeti hatást is maguk után vontak, ezért a XXI. század elején a fenntartható közlekedés került előtérbe, amely a jövőben a vasút reneszánszát vonhatja magával. A jövőbeli lehetőségek kiaknázásához feltétlenül szükséges e régi és új közlekedési mód karrierjének megismerése.

### **A kezdetek**

A magyar vasútépítés történelme az 1825-27. évi pozsonyi országgyűlésen kezdődött. Vezetői a fejlesztés egyik fő kérdésévé tették az elmaradott közlekedési viszonyok felszámolását. Első lépésben az országgyűlés országos bizottságot küldött ki a vonatkozó javaslat kidolgozására. A törvény egy igen fontos elvet is megfogalmazott, nevezetesen azt, hogy a díjfizetés mindenki számára kötelezővé válik, aki a közlekedési létesítményeket használja. A bizottság kijelölte azt a legfőbb 12 útvonalat, amelyet közútként teljesen ki kell építeni. Ezen útvonalakat később az első vasúti törvényünk vasútvonalakká jelölte ki. Végül a javaslatból nem lett törvény, mégis ez az országgyűlés jelentős lendületet adott a hazai közlekedésügyi fejlődésnek.<sup>1</sup>

Az első vasútépítési kísérlet a Pest-Kőbánya közötti lóvontatású lebegő vasút volt, amelyet 1827-ben helyeztek üzembe. A fából készült állványokra erősített gerendapályás lebegő vasút tervét Bodmer János badeni sóbánya-igazgató ismertette a pozsonyi országgyűléssel 1826-ban, tervei szerint 915 km hosszú magyarországi vasút épült volna Pesttől Debrecenig, illetve Soprontól Fiuméig. A program egyik fő támogatója József nádor volt, de óvatosságból csak a Kőbányaig vezető szakaszt építették meg. Műszaki problémák miatt a deficitessé vállalkozást 1828 márciusában bezárták.

A hazai vasútügy következő fontos állomása az 1832-36. évi pozsonyi országgyűlés volt, amely megfogalmazta az első magyar vasúti törvényt, mely az 1836. évi XXV. törvénycikk-ként ismeretes. Ezen törvény a következőket foglalta magába: az állami engedélyezés jogát a vonalvezetésre vonatkozóan, biztosította a kisajátítási jogot a vállalkozó részére és kimondta, hogy a díjakat a vállalkozók szabják meg. Egyben kijelölte azt a 13 útvonalat, amelyre a kormány vasútépítési engedélyt adhat. Ezek az útvonalak az 1825-27. évi országgyűlés által javasolt 12 főútvonal, amelyet kiegészítettek egy 13. útvonallal, amely a magyar tengerparthoz vezet.<sup>2</sup>

Pozsony és Nagyszombat között 1840-46-ban épült meg hazánk első közforgalmú lóvasútja, Pozsony - Nagyszombati Első Magyar Vasúttársaság néven vált ismerté. A vasút

<sup>1</sup> Czére Béla: Közlekedésünk tegnap és ma <http://www.scitech.mtesz.hu/>

<sup>2</sup> Pál Gábor: A magyar vasút története [http://www.bekg-bp.sulinet.hu/w/palg\\_A%20magyar%20vas%C3%BAt%20t%C3%B6rt%C3%A9nete.htm](http://www.bekg-bp.sulinet.hu/w/palg_A%20magyar%20vas%C3%BAt%20t%C3%B6rt%C3%A9nete.htm)

alépitményét már úgy méretezték, hogy az később a gőzüzemű vasút felépitménye számára is alkalmas legyen, amely konstrukció már eleve magába hordozta a továbbfejlesztés lehetőségét. Az egyvágányú pályán a személyszállítást 16 km/h, az áruszállítást 8 km/h átlagos sebességre tervezték

A pozsony-nagyszombati lóvasút forgalma felülmúlta az elképzéseket, azonban mégsem volt jövedelmező vállalkozás. Mivel az építés és fenntartás költségei elég magasak voltak. A vállalkozást csak nehezen lehetett a teljes csődtől megmenteni. Kossuth Lajos is fellépett az érdekében, a vasút 1872-ben mégis megszűnt, mint lóvasút és 1875-ben nyílt meg - gőzüzemre átépítve - Vágvolgyi Vasúttársulat néven.

Az első "igazi" gőzüzemű vasút azonban - Magyar Középponti Vasúti Társaság néven - csak 1846. július 15-én nyitotta meg pest-váci szakaszát. Ulmann Móric pesti bankár vezette Duna-balparti társaság és a Sina-pénzcsoport Bécs-győri, azaz a Duna jobb partján vezető vasút társasága között rivalizálás folyt a vasútépítés jogáért. Jóllehet a magyar országgyűlés Ulmannékat támogatta, azonban az 1840-41. évi ausztriai pénzügyi válság hozta meg a végső döntést, mely hatására a Sina-pénzcsoport visszalépett a magyarországi vasútépítésektől.

Az első vonatot a "Pest" és "Buda" nevű - belgiumi Cockerrill cégtől vásárolt - mozdonyok vontatták. A Pest és Vác közötti 33,6 km hosszú utat a vonatok 59 perc alatt tették meg. Így Európában 11. államként Magyarország is belépett a gőzüzemű vasúttal rendelkező országok közé. A pest-váci vonalszakasz megnyitása után kb. egy évvel nyílt meg a második vasútvonal, mely Pest és Szolnok összeköttetését biztosította. 1848. szeptember 20-án pedig elkészült a Pozsonyt Marchegg-gel összekötő vonalszakasz. Eközben pedig megnyitották a Sopron –Katzelsdorf útvonalat is.

### **Széchenyi szerepe a vasút építésben**

A Helytartótanácsban közlekedési osztályt létesítettek 1845-ben, melynek vezetője Széchenyi István lett. Ő elvállalta a megbízást, hiszen ettől várta közlekedésfejlesztési elgondolásainak könnyebb megvalósulását. Széchenyi sikeresen felismerte azt, hogy a hazai közlekedés céltudatos fejlesztéséhez olyan javaslat szükséges, amely egységes rendszerbe foglalja a kiépítendő vasútvonalakat éppúgy, mint a közúthálózat és a vízi úthálózat fejlesztését.<sup>3</sup> 1848-ban jelent meg "Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről" című munkája, mely korszakának legmodernebb közlekedéspolitikai tanulmányának minősül. A közlekedési hálózat központi alapelve, hogy a főváros, Buda-Pest a centruma a sugaras vasúti hálózatnak. „Széchenyi javaslata 4 fővonalat, 4 mellékvonalat és 4 szárnyvonalat (összesen 1884 km) irányoz elő, ami mellett összesen 5992 km hosszú közút építését javasolja, továbbá a Duna, a Tisza és mellékfolyói rendezését, a Dráva hajózhatóvá tételét, a kisebb folyók felmérését és hajózási tervek készítését, valamint a Sió-csatorna rendezését.”<sup>4</sup>

Széchenyi alapgondolata, főleg a vasúthálózatra vonatkozó Buda-Pest központi elgondolása nagy befolyással volt a magyar vasúthálózat későbbi kialakulására, illetve közvetve a főváros rohamos, túlsúlyos fejlődésére és világvárossá alakulására.

Az országgyűlés elfogadta ezt a javaslatot és az 1848. évi 30. törvénycikként törvényerőre is emelkedett. A tervek megvalósítására 8 millió forintot szavaztak meg. A terv valóra váltását a szabadságharc akadályozta meg.

---

<sup>3</sup> Czére Béla: Közlekedésünk tegnap és ma <http://www.scitech.mtesz.hu/>

<sup>4</sup> Czére Béla: Közlekedésünk tegnap és ma <http://www.scitech.mtesz.hu/>

A Magyar Központi Vasúti Társaság többi terveinek gátat szabott a szabadságharc. Hazánkban így 1848-ban, a szabadságharc idején összesen 243 km hosszú vasúthálózat volt üzemben; ebből 180 km-en gőzvontatással tartották fenn a forgalmat.

### **A szabadságharc utáni helyzet**

Az 1848-49-es forradalom után a magyarországi vasútpolitikát alapvetően az osztrák érdekek határozták meg, melynek következménye, hogy 1867 után a vasútügyek irányítását a Magyar Királyi Közmunka és Közlekedési Minisztérium látta el. Később a bécsi vasútügyi főfelügyelőség magyar ügyekkel foglalkozó részlege Pestre költözött, ahol Magyar Királyi Vasúti Főfelügyelet néven látta el feladatát. A nagyrészt külföldi érdekeltségű magánvasutak igazgatósága többségében bécsi székhelyű maradt továbbra is.

A magyarországi közlekedési hálózat kiépítése 1867-ig az összbirodalmi hálózat részeként zajlott, vagyis nem Pest-Buda volt a központ, hanem Bécs. Ausztriában az 1840-es évek elején még az államvasúti rendszer mellett foglaltak állást, s a magánvasutakat, ennek köszönhetően a magyarországiakat is államosították. Azonban 1855-től a vasútépítés súlyos anyagi terhei miatt az osztrák kormány az államvasutakat eladta, ennek következtében a magánvasúti rendszer Magyarországon is kizárólagos lett. A hozott rendeletek, melyek kedvezményeket is magukba foglaltak, hatalmas vasútépítési kedvet ébresztettek.

Ezen folyamatnak köszönhetően az 1855-56-os években három nagy magánvasúti társaság ért el döntő gazdasági pozíciót. „A Rotschild bankház pénzcsoportjává volt az "Osztrák Államvaspálya Társaság (OÁT)", amelynek vonalhálózata északkeletről délnyugati irányban, Marchegg-től Bázsiáig terjedt. Saját érc- és szénbányái, vas- és gépgyárai gazdasági hatalommá tették. A Déli Vaspálya Társaság - osztrák, francia és magyar tőkészek kezében - a magyar fővárost és a Dunántúlt az osztrák alpesi tartományokkal és Olaszországgal kötötte össze. A másik vállalkozás a Tiszavidéki Vaspálya Társaság hálózata volt, mely az ország északkeleti részén foltszerűen terült el, kizárólag magyar területen.”<sup>5</sup> A nagyarányú vasútépítések következtében a hálózat hossza a kiegyezés előtt 2234 km-t tett már ki. Az említett nagy magánvasúti vállalatok az ország hálózatának 97 %-át tartották kezükben.

A kiegyezés után Magyarországon fellendült az ipar, ennek köszönhetően fejlődött a közlekedés is. 1868-ban létrejött a Magyar Államvasút, majd a helyi érdekű vasúttársaságok kezdték meg működésüket. 1919-ig 22 869 km-re növekedett a közforgalmú gőzüzemű vasutak vonalhossza, ebből mintegy 6 000 km-t a fővasúti magántársaságok, 3. 000 km-t az államvasutak, 300 km-t az osztrák állam, mintegy 13 000 km-t a helyi érdekű vasúttársaságok építettek.

Baross Gábor nevéhez fűződik a magyar vasút államosítása, és ekkor nagy lendületet kapott a vasútépítés. Ő vezette be az ún. "zónatarifát", mely olcsóbbá tette az utazást, ezzel megnövelte az utazási hajlandóságot. A zónadíj szabás ugyanis meghatározott övezetekre osztotta az állomásokat, a legkisebb 5, a legnagyobb 225 km. Ezáltal olcsóbbá vált az utazás, s a munkaerőpiac is jelentősen felpezsdült, hiszen olcsón juthattak el a munkások a kedvezőbb bért fizető munkahelyekre.

A magyar vasúthálózat 1919-ig teljesen kiépült, amely fő- és mellékvonalaival teljesen behálózta az egész országot, ország-határt 26 ponton átlépte és kiépítettsége európai színvonalú volt. A I. világháborúig elmondhatjuk a magyar vasúthálózatról, hogy műszakilag is igen magas színvonalon állt, járművei, biztosítóberendezései, üzemviteli rendszere alapján Európa fejlett vasútjai közé tartozott.

---

<sup>5</sup> Czére Béla: Közlekedésünk tegnap és ma <http://www.scitech.mtesz.hu/>

## A világháborúk következményei

A trianoni békeszerződés a magyar közlekedést is súlyosan érintette, ezen belül a vasutat is. A vasúthálózat 61%-a az új országhatáron kívülre esett. A MÁV a két világháború közötti időszakban a trianoni országhatárokon belüli területen néhány normál nyomtávú vonalat, több helyen második vágányt épített, egyes vonalakon nyomvonal korrekciót hajtott végre, bővítette állomásait. 1944-ben az összes vonalhossz 14 012,1 km volt.<sup>6</sup>

## Az 1945 utáni helyzet

1945-ben a hazai vasúthálózat hossza ismét az 1920-as, az első trianoni békeszerződésben megállapított mértékre csökkent, azonban állapota sajnos lényegesen rosszabb minőségű volt. Elmondhatjuk, hogy a háborús károk helyreállítása elég gyors ütemben zajlott, s ennek köszönhetően 1945 végére a 7670 km-es vonalhossznak 96%-án lehetett közlekedni. Majd 1945-ben Magyarországon elkezdődött az államosítás, így állami tulajdonba kerültek a nem közforgalmú gazdasági vasutak is. 1947-1998 között a meglévő vágányhálózat korszerűsítésére jelentős összegeket fordítottak különféle hitelekkel, ennek köszönhetően a kicserélt felépítmények hossza 12 000 km volt. A felújítással egy időben elkezdődött a vasút villamosítása is, s 1990-ig a villamosított vonalak építési hossza közel 9-szeresére növekedett és 2154 kilométert tett ki.

A nemzetközi vonalak fejlesztése azonban csak 1990 után Kelet-Európában bekövetkezett politikai változások következtében került előtérbe. Legfőbb szemponttá az európai közlekedési folyosókba eső vasút-vonalak átépítése vált, így ezen munkálatokat 1998-99 között már meg is kezdték. Magyarország 1993-ban fogadta el a legújabb vasúti törvényét. Ez semmiféle összhangban nincs az 1991-es, az Európai Közösség által kiadott irányelvvel. Az Európai Unió követelményeknek csak nehézkesen tud megfelelni a MÁV. A változások lassú folyamatát az is bizonyítja, hogy 2003-ra sikerült szétválasztani a vasutat kereskedő és pályavasútra, s ezt is csupán számvitelileg sikerült megoldani.

A magyar piacon a MÁV mellett a GYSEV működik továbbra is. A GYSEV 61%-ban a magyar, 33,3%-ban az osztrák állam tulajdonában áll. A Győr – Sopron – Ebenfurth törzsvonalat átvette, emellett felújította és villamosította a Sopron–Szombathely vonalat, illetve a Fertőszentmikós – Nezsider vonalon megbízás alapján közlekedtetni a vonatokat. A GYSEV terjeszkedése folyamatosnak látszik. Ha a terveik valóra válnak, a közeljövőben Szombathely – Körmend – Szentgotthárd vasútvonalat is átveheti a MÁV-tól.<sup>7</sup>

## Összegzés

Összességében elmondhatjuk, hogy a vasút a múltban, a jelenben és a jövőben is fontos része lehet, sőt kell lennie a magyar közlekedési palettának, hiszen számos előnye mellett a fejlesztés számos alternatívája lelhető fel benne. Úgy gondolom, hogy nem csak a tradicionális múlt miatt fontos része a magyar közlekedésnek, hanem a dinamikus, kevésbé környezetszennyező fejlődés emberközeli megvalósulásának is fontos része lehet.

<sup>6</sup> Pál Gábor: A magyar vasút története [http://www.bekg-bp.sulinet.hu/w/palg\\_A%20magyar%20vas%C3%BAt%20%C3%B6rt%C3%A9nete.htm](http://www.bekg-bp.sulinet.hu/w/palg_A%20magyar%20vas%C3%BAt%20%C3%B6rt%C3%A9nete.htm)

<sup>7</sup> Andó Gergely: A vasúti közlekedés napjaink Európájában, avagy mi a vasút jövője <http://vasutak.hu/downloads/pdf/AndoG-liberaliz%E1cio-2004tdk.pdf>

**Felhasznált irodalom:**

Pál Gábor: A magyar vasút története. [http://www.bekg-bp.sulinet.hu/w/palg\\_A%20magyar%20vas%C3%BAt%20t%C3%B6rt%C3%A9nete.htm](http://www.bekg-bp.sulinet.hu/w/palg_A%20magyar%20vas%C3%BAt%20t%C3%B6rt%C3%A9nete.htm)

Andó Gergely: A vasúti közlekedés napjaink Európájában, avagy mi a vasút jövője. <http://vasutak.hu/downloads/pdf/AndoG-liberaliz%Elcio-2004tdk.pdf>

Czére Béla: Közlekedésünk tegnap és ma. <http://www.scitech.mtesz.hu/03czere/czere1.htm>

A magyar vasút. <http://www.sulinet.hu/tart/cikk/aj/0/21580/1>