



HORVÁTH CSABA SÁNDOR

Az Osztrák–Magyar Monarchia és az Oszmán Birodalom közötti vasúti összeköttetés létrejötte

Jelen tanulmányban arra keresem a választ, hogy miként lehetett eljutni Európából Konstantinápolyba a 19. század második felében a közvetlen vasúti összeköttetés előtt, milyen tervek születtek a Balkánon átvezető vaspálya létrehozása érdekében, Magyarország (és az Osztrák–Magyar Monarchia) miként járult hozzá az Európa és Balkán közötti és azon keresztül az Oszmán Birodalommal való vasúti összeköttetés kiépüléséhez, és milyen érdekek fűzték ehhez. E kötött pálya megvalósulása nyomán Európa és a (Közel-)Kelet között is létrejött a vasúti összeköttetés, ami gazdasági, társadalmi és kulturális szempontból is nagy előnyökkel kecsegtetett, miközben a növekvő orosz balkáni befolyást is csökkenteni lehetett.

A Balkán a vasút megjelenésének időszakában

A Balkán és az Oszmán Birodalom a 19. században nem tartozott a világgazdaság vezető térségei közé. Törökország nagy területű és jelentős nyersanyagbázissal rendelkező birodalom volt, mégsem tudta gazdasági lemaradását csökkenteni. Eltérő gazdaság- és társadalmi politikája (nem szigetelte el magát oly mértékben a világgazdaságtól, és nem sikerült az autark rendszer kiépítése sem, nem volt egységes belső piaca stb.), külpolitikai helyzete (forrásait a háborúk lassan felemésztették) és más közlekedés-földrajzi adottságai (tengerparti ország lévén a távolságok korán összezsugorodtak, a nyugati tőke behatolása hamar megtörtént) miatt a 19. század végére a Mediterráneum keleti felének urából perifériává süllyedt, gazdasági egysége szétesett.¹ A balkáni államok² (Szerb Fejedelemség, Bolgár Fejedelemség, Havasalföld és Moldva) leginkább az 1860–1870-es évekre váltak önállóvá, kiszabadulva ezzel a Török Birodalom feudális és nyomasztó kötöttségéből. Ez nyitotta meg számukra az átmenetet az európai gazdasági rendszer felé. Ettől az időszaktól bontakozott ki a lendületes vasútépítés is a vizsgált területen. A modern közlekedési eszköz Balkánon való megjelenése azonban sokkal inkább az európai nagyhatalmak (Anglia, Németország, Osztrák–Magyar Monarchia, Franciaország és Oroszország) stratégiai-politikai érdeke volt, mint másutt, ezért jóval kevésbé nőtt össze az illető országok gazdasági átalakulásának ügyével. A vasút kiépítésében a döntő érv a nyugati nagyhatalmak részéről az volt, hogy Törökországgal és a Közel-Kelettel szárazföldi összeköttetést teremtsenek.³ A Balkánon a vas-

¹ Demeter Gábor: *A Balkán és az Oszmán Birodalom I. Társadalmi és gazdasági átalakulások a 18. század végétől a 20. század közepéig*. Budapest, 2014. 31., 33–34.

² A Görög Királyság már a 19. század első felében független lett

³ Berend T. Iván – Ránki György: *Közép-Kelet-Európa gazdasági fejlődése a 19–20. században*. Budapest, 1976. 109–110.

út megjelenése és fejlődése a 19. századi modernizálás egyik, ellentmondásoktól korántsem mentes mozzanata, ami olcsó és tömeges exportszállítási lehetőséget biztosítva ösztönzést adott a hagyományos termelési keretek bővítésének. A Balkán országokban a vasúti rendszer fejlettsége messze elmaradt az átlagos, különösen az európai szinttől. A legtöbbször nagyhatalmi kezdeményezésre, nemzetközi vonalak részeként felépített vasutak kis szerepet játszottak a balkáni országok gazdaságában, és alacsony kihasználtsággal üzemeltek. Ebből egyértelműen következik, hogy a balkáni vasutak kiépítésük idején még csak kevésbé álltak kapcsolatban az érintett országok gazdasági működésével, így nem a belső szükségleteket elégítették ki. A félsziget vasútjai – Európa többi térségével ellentétben – nem eredményeztek továbbgyűrűző ipari folyamatokat. Sőt, a nyugati országok ipari fogyasztása tömegcikkeinek beáramlása a Balkán agrárkultúrával rendelkező államaiba gyakorlatilag tönkretette a háziipar jó részét. A mezőgazdasági termékek folytonosan növekvő nyugati exportja pedig csak arra volt elegendő, hogy a Balkán stagnáló országait kimozdítsa, és felgyorsítsa fejlődésüket. Radikális szerkezeti átalakulásokat azonban nem váltott ki, így az európai gazdaságba való bekapcsolódás az elmaradott gazdasági szerkezet konzerválódásával járt.⁴ Megállapítható egyrészt, hogy a – gazdaságilag egyre inkább lemaradó – Török Birodalom területe a 19. század második felében jelentősen zsugorodott a Balkánon, és ezzel párhuzamosan kisállamok jöttek létre. Másrészt a modernizációt és a tőkés fejlődést tekintve lemaradó térség volt, amelyen a vasút megjelenése a vizsgált időszakban nem tudott segíteni.

Nagyhatalmi politika a Balkánon

A Balkán a 19. század második felében is az európai nagyhatalmak befolyási övezetéhez tartozott. Az 1875–1878-as nagy keleti válságot közvetlenül megelőző időszakban az Osztrák–Magyar Monarchiának és két legfontosabb külpolitikai partnerének, Németországnak és Oroszországnak⁵ (a cári birodalom érdeklődése az 1870-es évek közepéig inkább a Távol-Kelet felé fordult⁶) is a Balkán-félsziget nyugalmának konzerválása volt a célja. Ez a közösen kialakított passzivitáson nyugodott, ugyanakkor mind a Monarchia, mind az orosz fél tisztában volt azzal, hogy a változatlan megőrzése csak rövid távú politika lehet. A Monarchiának régóta terve volt a félsziget nyugati részének bekebelezése. Gróf Andrássy Gyula külügyminiszter hivatalba lépését követően kijelentette, hogy egy esetlegesen kibontakozó balkáni válságban nem folytathatják tovább önmegtartóztató politikájukat.⁷ Ezt követően az Osztrák–Magyar Monarchia balkáni politikája az 1870-es évektől kettős célt követett. Egyrészt folytatta a balkáni hegemoniáért folytatott „harcát” Oroszországgal, másrészt szembesült a félsziget országaiban tapasztalható nemzeti törekvések fékezésének szükségességével.⁸ A válságot lezáró berlini kongresszuson a Habsburg-hatalmat az a cél vezérelte, hogy a Balkán nyugati részét közvetlen hatalmi és érdekszférájába bevonja; ez egyene-

⁴ Berend T. Iván – Ránki György: *Európa gazdasága a 19. században*. Budapest, 1987. 597., 609–610.

⁵ Az 1873-ban megkötött három császár egyezménye is jelzi ezt.

⁶ Bebesi György: *Oroszország, a pánszlávizmus és a Balkán a XIX. század utolsó harmadában*. In: Árvay Viktor – Bodnár Erzsébet – Demeter Gábor (szerk.): *A Balkán és a keleti kérdés a nagyhatalmi politikában*. Budapest, 2005. 90.

⁷ Palotás Emil: *Az Osztrák–Magyar Monarchia balkáni politikája a berlini kongresszus után 1878–1881*. Budapest, 1982. 9.

⁸ Palotás Emil: *A Balkán-kérdés az osztrák–magyar és az orosz diplomáciában a XIX. század végén*. Budapest, 1972. 9.

sen arányos volt az orosz befolyási övezet zsugorodásával. Az 1870-es évek végétől a kedvezőtlen világgiazi változások miatt a Monarchia számára – a katonai stratégiai okok mellett – a félsziget természetes felvevőpiacként is funkcionált, tehát komoly gazdasági érdeke is fűződött hozzá. A berlini kongresszus végül ki is mondta Bosznia-Hercegovina okkupációját, amit a Monarchia sikerként könyvelhetett el, azzal együtt, hogy „Nagybulgáriát” is három részre szabdalták, amivel az orosz befolyás is csökkent a félszigeten.⁹ A Habsburg Birodalom ezt követően – rettegve a belső nehézségektől – az okkupált terület biztosításán túl minden területgyarapodásról kénytelen volt lemondani. A két leginkább érdekelt balkáni hatalom viszonyát a berlini kongresszus után a három császár 1881-ben felújított szövetsége és korlátozott csereügylete szabta meg. A Monarchia hozzájárult a Bolgár Fejedelemség és Kelet-Rumélia egyesüléséhez, míg Oroszország ismételten elismerte Bosznia-Hercegovina okkupációját. A bolgár egyesülés nyomán kibontakozó 1885–1887-es újabb keleti válság nemcsak a három császár szövetségét, hanem az osztrák–magyar és orosz balkáni kapcsolatok alakulását is megváltoztatta. Az ezt követő háborús feszültség azonban hamar enyhült a két nagyhatalom között. Sőt, Oroszország figyelme mindjobban Közép-Ázsia és a Távol-Kelet felé fordult, így Bécsben egyre inkább megbizonyosodtak arról, hogy a balkáni orosz érdektelenség tartóssá vált, és ez nagyjából a 19. század végéig így is maradt.¹⁰ Kijelenthető tehát, hogy a 19. század második felében az Osztrák–Magyar Monarchia balkáni politikája sikerként könyvelhető el területgyarapodása, valamint a másik nagyhatalom, az Orosz Birodalom hatalmi szférájának zsugorodása és egyre érdektelenebbé válása miatt.

A közvetlen vasútvonal kiépülése előtti utazás

Aki a közvetlen balkáni vonal kiépülése előtt vasúton Európa városaiból Törökországba kívánt utazni, annak Bécsből Pesten, Szegeden, Temesváron át a bázisai kikötőig kellett vonatoznia, ahol átszállt a Ruszcsukig (Rusze) közlekedő hajóra (télen hetenként egyszer, nyáron kétszer), majd onnan ismét vonatra ült Várnáig. Az út utolsó szakaszát a Lloyd tengerhajózási vállalat járatán tették meg az utasok. Ezt a sok átszállással tarkított, bonyolult utazást kevesen vállalták, helyette maradt a lassabb, de egyszerűbb hajózás.¹¹ A Monarchiának ezenkívül még két összeköttetése volt az Oszmán Birodalommal: a trieszt–konstantinápolyi gyorshajón és hetente egyszer tatárpostán, Belgrádon át.^{12, 13}

Az első tervek

Az Európa és az Oszmán Birodalom közötti közvetlen vasúti összeköttetés megteremtésének terve a 19. század második felében került terítékre. Már 1852-ben lehetett arról olvasni a korabeli sajtóban, hogy a Porta elhatározta egy Ausztriát Adrianápolyon (Drinápoly, Edirne) és Belgrádon keresztül Törökországgal összekapcsoló vasút kiépítését, ami négy napos utazást eredményezne a két főváros között.¹⁴ Erre az elképzelésre rányomta a bélye-

⁹ Palotás: *Az Osztrák–Magyar Monarchia balkáni politikája...*, 15–30.

¹⁰ Palotás: *A Balkán-kérdés*, 9., 12–15.

¹¹ Majdán János: *Az Orient Expressz: A kelet–nyugati kapcsolat*. In: Majdán János: *Modernizáció – vasút – társadalom. Tanulmányok a vasútépítés hatásáról a 19–20. században*. Baja, 2010. 146.

¹² A tatárposta az Oszmán Birodalomban a 13. századtól működő postahálózat. A futár lovon vagy tevéen szállította a leveleket, hivatalos dokumentumokat, újságokat, pénzt vagy a különböző méretű árut.

¹³ *Indoklás*. Budapesti Közlöny (a továbbiakban: BK), 6. évf. 41. sz. 1872. október 13. 325.

¹⁴ *Ausztria*. Pesti Napló, 3. évf. 798. sz. 1852. november 5. 4.

gét az a tény, hogy bár az angol Thompson cég vasútépítési tervét a szultán és a török kormány annak ellenére kedvezően fogadta, hogy ekkortájt még inkább a dunai hajózást preferálták, a szerb kormány politikai okok miatt egyelőre nem támogatta.¹⁵ Ausztria azonban az ügy mellé állt, főleg azért, hogy a Zimony (Zemun) és az Égei-tenger közötti területen érvényesülő orosz befolyás csökkenthető legyen.¹⁶ Ezt követően az 1856-os krími háborúban a nyugati nagyhatalmak hadba lépése megmentette a törököket és a dunai fejedelemségeket az orosz katonai terjeszkedéstől, s egyúttal felkeltette a vágyat a török politika befolyásolására,¹⁷ amihez egy közvetlen vasúti összeköttetés lényegesen hozzájárulhatott.

Az Oszmán Birodalom vasútépítései 1872-ig

Az Oszmán Birodalom vasútépítkezései elmaradtak az európai léptékhez képest. A török kormány sokáig úgy ítélte meg, hogy a dunai hajózás elegendő a keleti területek és Európa belső országai közötti árucere-forgalom lebonyolítására.¹⁸ Így 1872-ig – leginkább csak a Dunához kapcsolódó ruszcsuk–várnai és a bogazköy (Cernavoda) – küstendjei (Constanța) vonalakkal rendelkeztek Európában.¹⁹ 1869-ben lehetett arról ismét olvasni, hogy a Porta mielőbb vasúti kapcsolatot akar létesíteni Nyugat-Európával a keleti kérdés békés úton való megoldása és a nyugati orientáció érdekében. A magyar kormány is támogatólag lépett fel, és mint lehetséges tranzitország óriási gazdasági perspektívát látott a vasút kiépülésében, amely utat nyitna Kis-Ázsia, Perzsia, Szaloniki, Port-Szaid, Szuez és ezen keresztül India irányába. A legnagyobb nehézséget az okozta, hogy Törökország ekkor már jócskán lemaradt a vasútépítések területén, és az építkezéshez szükséges tőke beszerzése is megoldhatatlannak tűnt számukra. Daud pasa ennek érdekében Béccsel is felvette a kapcsolatot, valamint várta a legkedvezőbb ajánlatot. 1868 tavaszán ugyan formálisan engedélyt adott a belga Van der Elst cégnek egy Konstantinápoly és Brod (Slavonski Brod) közötti vasút kiépítésére, de a cég ezt ősszel már a belga Langrand-Dumonceau testvérpárra ruházta át. Az új engedélyes azonban egy bécsi pénzüntézzel sem tudott megegyezni a finanszírozást illetően,²⁰ így a kezdeményezés vakvágányra futott. Gróf Andrássy Gyula magyar miniszterelnök és kormánya már ekkor igen határozottan kiállt e vasút megépítése mellett.²¹ Ekkor lépett színre Moritz von Hirsch²² bajor származású bankár, a cs. kir. szab. Déli Vaspályatársaság főnöke,²³ akit a szultán a Törökország európai részén építendő valamennyi vasút ki-

¹⁵ *Törökország*. Pesti Hírlap, 3. évf. 758. sz. 1852. szeptember 18. 4.

¹⁶ *Szulina*. Pesti Hírlap, 4. évf. 999. sz. 1853. július 9. 3.

¹⁷ Jelavich, Barbara: *A Balkán története. 18. és 19. század*. Budapest, 1996. 250–251.

¹⁸ Lovas Gyula – Tóth Sándor: *Az Orient Expressz*. Budapest, 1991. 35.

¹⁹ Ezt megelőzően az Oszmán Birodalomnak az ázsiai részen és a Nílus mentén épült csak két vasútvonala. A legelső Szmirna (Izmir) és Aydin között 1856-ban, míg a második Kairó és Alexandria között 1857-ben nyílt meg. *Törökország vasutai*. In: Berecz Antal (szerk.): *Földrajzi közlemények*, 4. köt. Budapest, 1876. 270.

²⁰ *Törökországi vasutak*. BK, 3. évf. 39. sz. 1869. február 18. 480–481.

²¹ *Országgyűlési tudósítások*. BK, 3. évf. 151. sz. 1869. július 6. 2111.

²² Moritz von Hirsch 1831-ben született Münchenben. Hirsch József báró legidősebb fia és Hirsch Jakab unokája. Belgiumban nevelkedett, eleinte nem volt sikeres vállalkozó, azonban a vasútépítkezések meghozták az áttörést. Főként törökországi vasutak építésével tett szert óriási vagyonra. A francia–német háború után Párizsban telepedett le. Miután egyetlen fiát, Lucient 1887-ben elvesztette, vagyonának nagy részét jótékony céloknak szentelte. 1896-ban Ógyallán halt meg. *Buda-pesti Hírlap*, 16. évf. 111. sz. 1896. április 22. 5.

²³ *Párizsban*. BK, 3. évf. 89. sz. 1869. április 20. 1162.

vitelezésével megbízott.²⁴ A báró alkudozásba kezdett a szultánnal, az európai kapcsolatok fontosnak tartó Daud pasával és Ali pasa nagyvezírrrel, illetve a török kormánnyal. Ennek eredményeként 1869. április 17-én megszületett a megállapodás. Ennek értelmében a vasútépítésre a török állam garanciát vállal, de a pénzt Hirsch báró szerzi be, és a konstantinápolyi Ottoman Banknál teszi le; az építkezés kilométerenként meghatározott összeggel történik; a 99 évre szóló építési engedély lejáratáig a török kormány vállalja, hogy az engedélyesnek úgynevezett kilométer-garanciát, azaz évente az abban az évben üzembe helyezett vasútvonal után kilométerenként 14 ezer frankot fizet.²⁵ Továbbá a vonalak kis forgalma miatt Hirsch azt is elérte, hogy az üzemeltető társaság minden körülmények között megkapja évente és kilométerenként – a forgalomba való helyezést követően három évig – a 8 ezer frank állami támogatást. A báró spekulánsként a nagy anyagi haszon reményében az engedélyt a párizsi székhelyű – de csak nevében létező – „*Société Impériale des Chemins de fer de la Turquie d'Europe*”-nak adta át.²⁶ A vonalvezetést illetően az a megállapodás született, hogy Hirsch két éven belül egy Konstantinápolyból kiinduló, Adrianápolyt, Philippopolt (Filibe, Plovdiv), Burgaszt és Szalonikit közvetlenül vagy szárnyvonalakkal összekötő, Bosznián át a Száva melletti határszélig vezető fővonalat épít. Továbbá hat hónapon belül még dönthettek arról, hogy a szerb határszél felé vezető vonalat is kiépítik. Az engedélyes üzletvezetést a szintén Hirsch által alapított, párizsi székhelyű „*Société Générale pour l'Exploitation des Chemins de fer Orientaux*”²⁷ (Keleti Vasúttársaság) vállalatnak engedték át.²⁸ Ebből kitűnik, hogy a Monarchia felé vezető vasútvonalat egyelőre leginkább Szerbia kikerülésével kívánták megvalósítani.

Hirsch báró Wilhelm von Pressel német hivatalnokot és vasúti mérnököt, a későbbi „bagdadi vasút atyját” bízta meg a mérnöki feladatokkal. Pressel tíz mérnökcsapattal hozzá is látott Törökország európai részének feltérképezéséhez és az adatgyűjtéshez, de mindezt egy olyan országban kellett megtennie, ahol sem rendes közlekedési eszközökkel, sem biztos szállással, sem járható utakkal nem lehetett számolni. Ez jócskán megnehezítette a csapatok munkáját. A felmérést követően Pressel, a vasútépítő társaság igazgatója mérnökökkel és helyszínrájkokkal indult el Konstantinápolyba, ahol kedvező fogadtatásra talált.²⁹ Közben az építéshez szükséges tőke előteremtéséhez – miután a nyugati tőkés csoportokat nem tudta meggyőzni – Hirsch merész ötlettel állt elő, és az általa kibocsátott és a török állam által garantált 750 ezer darab 400 francia frank értékű kötvényt óriási sikerrel túljegezték.³⁰ Ez végül a kibocsátási költségek levonása után 254 millió frank hasznot eredményezett.³¹ A sikeresnek induló vállalkozást azonban megakadályozta Ali pasa nagyvezír halála, kinek helyére egy más szemléletű pasa, Mahmud lépett. Ő nem kívánt közvetlen vasúti

²⁴ *Konstantinápoly*. BK, 9. évf. 31. sz. 1875. február 9. 837.

²⁵ *Török vasutak*. Vasúti és Közlekedési Közlöny (a továbbiakban: VÉKK), 3. évf. 12. sz. 1872. március 21. 91–92.

²⁶ Ez a társaság első formájában valójában nem létezett. Hirsch báró törökországi pénzügyi vállalkozásainak fedőszerkezete volt. Egyesíthette volna azonban azokat a tőkecsoportokat, melyek a török vasutak építésében részt vállalhattak volna. Hirsch azonban nem tudta ebben a formában meggyőzni az építéshez tőkét biztosító csoportokat, így hamarosan át kellett szerveznie vállalatát. Lovas–Tóth: *Az Orient Expressz*, 38.

²⁷ 1878-tól „*Compagnie d'exploitation des chemins de fer Orientaux*” névvel, bécsi székhellyel működött tovább.

²⁸ *A törökországi vasut-hálózat és csatlakozási pontjai I*. VÉKK, 5. évf. 18. sz. 1874. április 30. 138.

²⁹ *Török vasutak*. VÉKK, 3. évf. 12. sz. 1872. március 21. 91–92.

³⁰ Majdán: *Az Orient Expressz*, 146.

³¹ Lovas–Tóth: *Az Orient Expressz*, 39.

összeköttetést Konstantinápoly és Nyugat-Európa között, sokkal inkább az oroszok felé fordult. Ezt jelezte az is, hogy Mahmud lazítani kívánt a korábbi vasútépítéssel kapcsolatos szerződéseken. A Hirsch által átszervezett *Société Impériale* a török kormánnyal 1872. május 18-án kötött új egyezmény értelmében a Konstantinápoly–Adrianápoly, Dedeağaç (Alexandroupoli)–Adrianápoly, Szaloniki–Mitrovica, Adrianápoly–Sarambey (Septemvri), Banja Lukától az osztrák határig húzódó, illetve a Tirnovo–Yamboli (Jambol) közötti vonalak huszonnégy hónap alatti kiépítését vállalta a törökök szempontjából kedvezőbb feltételekkel. Emellett az Oszmán Birodalom előíranyozta a Yamboliból Šumlába (Sumen) vezető vaspálya kiépítését is, ami a román–orosz vonalakhoz teremtett volna csatlakozást. A török kormány új megállapodást kötött a *Société Générale*-lal is, melynek értelmében a kormány ötven évre bérbe adta a társaságnak a *Société Impériale* által épített, valamint az esetlegesen Prištinától kiindulva a szerb vasutakkal összeköttetést teremtő vaspályákat.³² A boszniai vonalak azonban az előzetes spekulációk alapján nem bizonyultak sem olcsónak, sem esetleges kiépülésük után rentábilisnak.³³ Ezzel ellentétben a Boszporusztól Belgrádig vezetendő, körülbelül 1000 kilométeres vonal katonai szempontból is elsőrangú fontossággal bírhatott. A katona- és utánpótlás-szállítást hadművelet közben is lehetővé tette, akár Szerbiával, akár a majdani Bulgáriával viseljen háborút Törökország.³⁴ Így a nyugati csatlakozást illetően a Konstantinápoly–Sarambey–Niš–Belgrád elképzelés a tervezőasztalon maradt.

A vasútépítési munkálatok már 1870-ben kezdetüket vették, és a rengeteg akadály ellenére látványos eredményt hoztak: 1872. augusztus 19-én átadták a forgalomnak az Adrianápoly–Dedeağaç vonalat, amelyet még több vonal (Konstantinápoly–Adrianápoly,³⁵ Adrianápoly–Sarambey,³⁶ Tirnovo–Yamboli,³⁷ Szaloniki–Mitrovica³⁸) követett.³⁹ Időközben Hirsch a ruméliai vasutak építéséért a szultántól megkapta a gyémántos Osmanie-rendet.⁴⁰ Bécsben 1871-ben összeült egy osztrák–magyar–szerb–török konferencia a magyarországi csatlakozási pont megvitatása céljából.⁴¹ Ekkor felmerült egy Sarambeytől Szófián, Sarköjön (Piro), Nišen át Belgrádig⁴² létrehozandó vonal ötlete,⁴³ amely a Pest-Buda–Zimony szakasz megépülése után csatlakozhatott a magyar vasúthálózathoz.⁴⁴

³² Az engedményesek a korábban számukra biztosított kilométerenkénti 8000 frankról kötelesek voltak lemondani a kormány javára, kárpótlásul azonban kilométerenként 72 727 frank készpénzben vagy megfelelő számú, 400 frank névleges értékű kötvényekben részesültek. *A törökországi vasut-hálózat és csatlakozási pontjai I.* VÉKK, 5. évf. 18. sz. 1874. április 30. 138.

³³ *A törökországi vasut-hálózat és csatlakozási pontjai II.* VÉKK, 5. évf. 19. sz. 1874. május 7. 146–147.

³⁴ *A török vasutak stratégiai szempontból.* In: Berecz: Földrajzi közlemények, 1877. 91–92.

³⁵ 1873. június 23.

³⁶ 1873. június 6.

³⁷ 1874. december 23.

³⁸ 1874. december.

³⁹ *A törökországi vasut-hálózat csatlakozási pontjai III.* VÉKK, 5. évf. 20. sz. 1874. május 14. 157–158.

⁴⁰ *Konstantinápoly.* BK, 6. évf. 144. sz. 1872. június 26. 1153.

⁴¹ *A török vasutak tárgyában tartott bécsi értekezlet.* VÉKK, 2. évf. 31. sz. 1871. augusztus 3. 254–255.

⁴² *A törökországi vasut-hálózat csatlakozási pontjai IV.* VÉKK, 5. évf. 21. sz. 1874. május 21. 167–168.

⁴³ *Törökország vasutai.* In: Berecz: Földrajzi közlemények, 1876. 270–271.

⁴⁴ *A nagy vasutüzlet.* VÉKK, 3. évf. 7. sz. 1872. február 15. 53.

Ez sürgetővé is kezdett válni a Monarchia szempontjából, ugyanis az 1872-re elkészült, Bukaresttől Ploiestin át Szucsaváig (Suceava) vezető vonal utat nyitott Oroszország felé.⁴⁵ Ezt követően 1872-ben a török és a román fél elhatározta, hogy a török vasutak Ruszcsuknál kapcsolódnak a román hálózathoz.⁴⁶ Hirsch a Ruszcsuk–Várna vonalrészlet ötven évre bérbe vette a tulajdonos angol társaságtól, továbbá kötelezte magát a várnai kikötő felújítására és a Giurgiu és Ruszcsuk közötti dunai híd megépítésére.⁴⁷ Így ezzel az összeköttetéssel és a már 1869-ben átadott bukarest–giurgiu vonallal a cári birodalom felé közvetlen összeköttetésük lehetett, illetve ennek Magyarország felé való kiépítésével⁴⁸ a törökök az európai hálózatba is integrálódhattak, de nem feltétlenül a Monarchia elképzelése szerint. Ugyanakkor ha Magyarország az orsovai csatlakozást biztosítja a román hálózathoz, azzal a Monarchia és Levante vasúti összeköttetésébe kerülhetett.⁴⁹

A Budapest–Zimony vonal első terve

Az első írásos emlék, amelyben felbukkan egy Budapest–Zimony között kiépítendő vasútvonal terve, 1845-ből származik, Béke Gábor kiskun-fülöpszállási ügyvéd emlékiratából.⁵⁰ Ez után több mint tíz év kellett, hogy ismételten felszínre kerüljön. 1856-ban ugyanis az *Ostdeutsche Post* értesülése szerint egy monarchiabeli „főrangú” társulat alakult a Győr–Zimony vasút létesítése érdekében, olyan komoly tőkésekkel kiegészülve, mint Georg Sina, Raphael Galliera, Ernest André és Daniel Denis von Eskeles, akik ennek érdekében 100 millió forintos pénzalapot hoztak létre.⁵¹ A korban Magyarország geográfiai és nemzetgazdasági viszonyai már kijelölték világkereskedelmi irányait. Agrártermékeit illetően (gabona, marha) leginkább nyugatra volt utalva, míg kelet felé nyitva minden – főleg ipari – produktumának lehetett gazdag piacot találni. Emiatt egyre több érintettben fogalmazódott meg egy a Közel-Kelet irányába vezetendő vasút kiépítése a korábbi selyemúthoz hasonló funkcióval. Az osztrák és a török kormány ekkor egy német tőkével megvalósuló, Bécs–Konstantinápolyal összekötő vasút megépítését vizionálta. Ez Bécsből kiindulva Győrön, Pécsen, Zimonyon, Belgrádon, Nišen, Szófián, Filippopolon és Adrianápolyon át vezetett volna a török fővárosig. A magyar sajtó ekkor még eléggé negatívan ítélte meg a tervet, mondván, a Belgrád–Konstantinápoly vonal nem világkereskedelmi, hanem sokkal inkább lokális és regionális igényeket szolgálna ki, nem beszélve az építési nehézségekről, a halmos, hegyes vidékekről és a magas kivitelezési költségekről. Ráadásul a dunai hajózás forgalmát sem csökkentené, így Ausztria és Magyarország igényeinek sem felelne meg.⁵² A sok nehézség így egyelőre parkoló pályára tette a vonal ügyét.

1873-ban a Monarchia külügyminisztere, gróf Andrassy Gyula kezdeményezésére Törökországgal és Szerbiával is elkezdődtek a tárgyalások.⁵³ A végleges megállapodás szerint a török, szerb és magyar vasúti csatlakozás Belgrádon keresztül valósulna meg. Az építke-

⁴⁵ Majdán: *Az Orient Expressz*, 146–147.

⁴⁶ Azonban a Yamboli–Šumla vonalhoz hasonlóan ez sem valósult meg a vizsgált periódusban.

⁴⁷ *A török vasutak*. VÉKK, 3. évf. 37. sz. 1872. szeptember 12. 316.

⁴⁸ *Dunafejedelemségi ügy*. BK, 7. évf. 74. sz. 1873. március 30. 623.

⁴⁹ *A románia–törökország vasúti kapcsolat*. VÉKK, 4. évf. 15. sz. 1873. április 10. 118.

⁵⁰ *Az Egylet tárgyalásai*. Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye (a továbbiakban: MMÉEK), 10. évf. (1876) 11. sz. 498–499.

⁵¹ *Napi hírek és események*. Budapesti Hírlap, 1856. március 9. 4.

⁵² *Keleti vasut*. Budapesti Hírlap, 1856. április 1. 1–4.

⁵³ *A közös ügyek tárgyalására kiküldött magyar országos bizottság v. ülése*. BK, 7. évf. 92. sz. 1873. április 22. 766–767.

zést tíz hónap alatt el kellett volna kezdeni.⁵⁴ A szerződés értelmében Magyarország Budapesttől Zimonyig, míg Szerbia Belgrádtól a török határig épít vasutat. A szerb és a magyar vasúthálózat Zimonyban a Száván át⁵⁵ semleges területen, egy vasúti hídon keresztül fog összekapcsolódni.⁵⁶ A sajtóban üdvözölték a döntést, és rámutattak fontosságára: „...a budapest–zimonyi vasút fontossága kétség kívül a legnagyobb e csatlakozási vonalak között. E pálya képezi tényleg az összekötő kapcsot a nyugat és a kelet között. E pálya lánc a nagy angol–indiai vasúthálózatban. E vonal kiépítésével sietnünk kell nem csak azért, mert Budapest kereskedelmi érdekei gyorsan szükséglik, [...] hanem főleg azért, mert e vonalnak természetes versenyzője a köningsberg–orenburg–peskawai (Pesavar) vonal, amely az egész angol–keletindiai kereskedést magához rántaná, mielőtt annak áldásaiban mi részesülnénk. Ez utóbbi vonal érdekében pedig oly nevezetes, erélyes lépéseket tett az orosz kormány a legutóbbi időkben ismételve, hogy valóban »periculum minora«.⁵⁷ A Porta vállalta – Novi Pazárnál és Samacnál – az európai hálózathoz való vasúti csatlakozás kiépítését a fennhatósága alá tartozó területen.⁵⁸ Ekkor még mindig nem dőlt el véglegesen a Pest és Zimony között kiépítendő vonal iránya (Halas, Szabadka vagy Kalocsa⁵⁹ érintésével?),⁶⁰ ami 1871 óta már élénken foglalkoztatta a kormányzatot, és hosszas vitát váltott ki a képviselőházban.⁶¹ Az igazi kérdés mindvégig az volt, hogy a Duna jobb vagy bal partján menjen-e a vasút.⁶² 1874-ben került sor a budapest–zimonyi vasút létrehozásával kapcsolatos intézkedések képviselőházba való felterjesztésére Budapest főváros közgyűlésének részéről.⁶³ 1875-ben Zichy Nepomuk János főrend, a Budapest–Szabadka–Újvidék–Zimony vasút kiépülésében érdekelt községek és közbirtokosok bizottságának elnöke egy tekintélyes angol pénzintézet érdeklődését is megnyerte a vonal iránt. A bank mérnököket küldött ki a pálya tanulmányozására.⁶⁴ Az angolok hamarosan ajánlatot tettek a minisztertanácsnak: a bank kiépítené a vasutat az államnak, de a kormánytól államkötvényeket (6%-os, 90% arany árfolyamban) kérne érte. Az országgyűlés két hónapot kért a döntés meghozatalára.⁶⁵ Ezt követően azonban lekerült a napirendről ez a lehetőség. Ugyanekkor Péchy Tamás közmunka- és közlekedésügyi miniszter már egyértelműen a Duna bal partján vezetendő vonal mellett foglalt állást, teljesen logikus okokra hivatkozva: a legrövidebb pályát fogják így kiépíteni.⁶⁶ Szerbiában időközben elkezdődtek az előmunkálatok, a vasúti vállalat hozzáfogott a vonal trasszírozásához.⁶⁷ A döntés azonban elhúzódott, aminek kétségkívül két oka volt. Egyrészt 1875-től egy három évig tartó és hatásait hosszú távon éreztető válságsorozat köszöntött be az Oszmán Birodalomban, 1877-ben pedig kirobbant az orosz–török háború. Ez azt jelentette, hogy egyelőre csak zsákvonallal lenne a tervezett Budapest–

⁵⁴ *A magyar–szerb–török vasúti csatlakozások.* VÉKK, 3. évf. 35. sz. 1873. augusztus 28. 277.

⁵⁵ *A magyarországi s a szerbiai vasúti conventio.* VÉKK, 4. évf. 12. sz. 1874. március 19. 94.

⁵⁶ *A magyar–szerb vasúti csatlakozásról.* VÉKK, 4. évf. 9. sz. 1874. február 26. 66.

⁵⁷ *A keleti csatlakozások I.* Athenaeum, 25. sz. 1874. május 18. 1543–1546.

⁵⁸ *A keleti csatlakozások I.* Athenaeum, 25. sz. 1874. május 18. 1539.

⁵⁹ *Országgyűlési tudósítások.* BK, 6. évf. 81. sz. 1872. április 10. 644.

⁶⁰ *Országgyűlési tudósítások.* BK, 6. évf. 28. sz. 1872. február 6. 219.

⁶¹ *Nemhiatalos rész.* BK, 5. évf. 271. sz. 1871. november 25. 5937.

⁶² *Nemhiatalos rész.* BK, 9. évf. 68. sz. 1875. március 24. 1905.

⁶³ *Országgyűlési tudósítások.* BK, 8. évf. 282. sz. 1874. december 10. 2267.

⁶⁴ *A budapest–zimonyi vasút.* VÉKK, 6. évf. 10. sz. 1875. március 11. 83.

⁶⁵ *A pest–szabadka–újvidék–zimonyi vasút.* VÉKK, 6. évf. 18. sz. 1875. május 6. 146.

⁶⁶ *A képviselőháznak.* Fővárosi Lapok, 105. sz. 1875. május 9. 471.

⁶⁷ *A budapest–zimonyi vasút.* VÉKK, 6. évf. 19. sz. 1875. május 13. 154.

Zimony szakasz. Másrészt az állam kizárólag állami költségen akarta kiépíteni a vaspályát, de ehhez 1873 után nem rendelkezett pénzügyi forrással, magánvállalkozónak pedig nem akarta kiadni.⁶⁸

Háború és nehézségek az Oszmán Birodalomban

Időközben Hirschék már építették a vasúti pályát, de – az állami ellenőrzés hiányának köszönhetően – meglehetősen gyenge minőségben. A legújabb török kormány állami költségen akart vasutat építeni, amihez már a mérnöki kart is megszervezte hadmérnökökből és Hirsch emberei közül.⁶⁹ A szultán később szakbizottságot állított fel a Hirsch-sel kapcsolatos vasúti kérdés rendezésére, kinek irányában később ismét teljes bizalommal viseltetett.⁷⁰ Ekkor a török kormány a Belova (Belovo)–Szófia–Niš közötti vonalat 1875 májusáig ki akarta építtetni,⁷¹ de a már említett felkelések és az orosz–török háború elodázta ezt. A vasútépítés kapcsán a későbbi berlini kongresszus határozataiban is tükröződő nagyhatalmi versengés bontakozott ki a Balkánon.⁷² Az addig kiépült vonalak logisztikai fontosságát jelzi, hogy a vasút a háború idején nagyban segítette a török csapatok mozgását, főként a Ruszcsuk–Várna és a Szaloniki–Mitrovica vonalon. Az ázsiai és afrikai katonákat a Duna és a szerb határ közelébe lehetett szállítani.⁷³

Az 1878-as San Stefanói béke kimondta a Balkánon a Szerb Fejedelemség, a Román Fejedelemség és a Montenegrói Fejedelemség függetlenségét, míg a Bolgár Fejedelemség az Oszmán Birodalom vazallus államává vált.⁷⁴ A nagyhatalmak által el nem fogadott békét három hónappal később a berlini kongresszus rendezte, ezzel hivatalosan is elismerve a három ország függetlenségét, ami a maradék balkáni birtokainak többségét elvesztítő Oszmán Birodalom felosztását is eredményezte. Ez azonban még nem jelentette a balkáni török uralom végét, hiszen végérvényesen csak 1912–1913-ban szorultak ki a félszigetről.⁷⁵ Emellett itt született meg a magyar–szerb–török államok képviselői közötti megállapodás a vasúti csatlakozást illetően.⁷⁶ Az értekezlet 10. és 38. határozatának értelmében Bulgária és – az újonnan szerzett területeken – Szerbia⁷⁷ köteles volt megépíteni a területén fekvő vasúti vonalakat a Török Birodalom által megkötött szerződések alapján.⁷⁸ Ez azt jelentette, hogy a Konstantinápolyból és Szalonikiból kiinduló és addig kiépült vonalrészeket északi irányba folytatniuk kellett. A Balkán-hegységtől délre eső rész Kelet-Rumélia néven török kézen maradt,⁷⁹ ahol a megegyezés alapján nekik kellett tovább építeniük a megkezdett vonalat.

⁶⁸ *Kikinda–Pancsova és Budapest–Zimony*. VÉKK, 5. évf. 23. sz. 1874. június 4. 181–182.

⁶⁹ *A török vasutak építéséről*. VÉKK, 4. évf. 42. sz. 1873. október 16. 406.

⁷⁰ *Török vasutak*. VÉKK, 6. évf. 6. sz. 1875. február 11. 51.

⁷¹ *Európai törökország vasutvonalai*. VÉKK, 6. évf. 36. sz. 1875. szeptember 9. 281

⁷² Majdán: *Az Orient Expressz*, 147.

⁷³ *A vasutak az orosz–török háborúban*. VÉKK, 9. évf. 49. sz. 1878. december 4. 387.

⁷⁴ Niederhauser Emil: *Kelet-Európa története*. Budapest, 2001. 160.

⁷⁵ Jelavich: *A Balkán története*, 316–317.; Demeter Gábor: *A Balkán felosztására vonatkozó elképzelések a XIX. század második felétől 1913-ig*. In: Árvay Viktor – Bodnár Erzsébet – Demeter Gábor (szerk.): *A Balkán és a keleti kérdés a nagyhatalmi politikában*. Budapest, 2005. 134–136.; Matuz József: *Az Oszmán Birodalom története*. Budapest, 1990. 190–191., 204.

⁷⁶ *A budapest–zimonyi vasut*. VÉKK, 9. évf. 28. sz. 1878. július 10. 217–218.

⁷⁷ Palotás: *Az Osztrák–Magyar Monarchia...*, 28.

⁷⁸ *Keleti jogviszonyok*. Jogtudományi Közlöny, 1879. június 6. 23. sz. 178.; *A berlini békeszerződés és keleti kereskedelmünk*. VÉKK, 9. évf. 30. sz. 1878. július 24. 233.

⁷⁹ Niederhauser: *Kelet-Európa története*, 160.

Így a Budapest–Zimony vonal ügye is ismételten napirendre került,⁸⁰ már csak azért is, mert a Monarchia felhatalmazást kapott Berlinben Bosznia-Hercegovina okkupációjára. Andrassy e területi igényét azzal is indokolta, hogy a Mitrovicán keresztül délre tartó vasútvonal zavarmentes használatát csak azzal tudja garantálni, ha a Monarchiának a szomszédos szláv államoktól független kereskedelmi összeköttetést teremt az Égei-tengerrel.⁸¹ A bevonulás vasutakon keresztül történhetne meg, és a Budapest–Szabadka–Zimony(–Belgrád) fővonal közvetlen vasúti összeköttetést teremthetne Bosznia irányába. Ezzel a leendő vasút nemcsak gazdasági és társadalmi, hanem katonai logisztikai funkcióra is szert tett.⁸²

Ezt követően Szerbiában nekiláttak a Monarchiával kötött konvenció végrehajtásához.⁸³ A *skupština* felhatalmazta a kormányt a Belgrád–Niš–Saloniki és a Belgrád–Niš–Konstantinápoly vasútvonalak Szerbia területére eső részeinek három éven belüli kiépítésére.⁸⁴ A kormány a szerb vasutak létrehozásának biztosítására egy belga konzorciummal folytatott tárgyalásokat, amely a Budapest–Zimony vonal építési jogát is el kívánta nyerni. Mivel ebbe a magyar kormány nem egyezett bele, Hirsch báró került előtérbe.⁸⁵

A végleges irány meghatározása

Időközben a magyar képviselőházban újra élénk vita tárgyát képezte a magyar csatlakozási pont meghatározása és mielőbbi kiépítése.⁸⁶ A Budapest–Zimony vonal irányának végleges kijelölése előtt több küldöttség is járt a közlekedésügyi miniszternél. Az egyik csoport a kalocsai,⁸⁷ a másik a pécsi,⁸⁸ végül a harmadik a szabadka–újvidéki (tehát halasi) vonalvezetést propagálta.⁸⁹ Szabadka még ingyen földterületet, 50 ezer forintot, 3 millió téglát, 20 ezer fuvar és 50 ezer „gyalog-napszámot” is felajánlott, ha a város felé menne a vasút.⁹⁰ Ez utóbbi irány mellett szólt az is, hogy Budapest iparára nézve kedvező hatású lehetett volna, hiszen a fővárost a Duna–Tisza között fekvő településekkel köthette össze, továbbá Pest-Pilis-Solt-Kiskun vármegye homokos gabona- és szőlőtermelő gazdaságainak áruit,⁹¹ illetve a Szabadkától délre található löszös terület nagy mennyiségű gabonáját és kukoricáját lehetett észak–déli irányba szállítani vasúton keresztül.⁹² Ugyanakkor Thaly Emil vasúti főfelügyelő tollából a Duna jobb oldalán vezetendő vasút gazdasági, társadalmi és hadászati előnyeit hangsúlyozó tanulmány jelent meg.⁹³ Az érintett megyékben – érthető módon – mozgalom is indult a fiumei és a jobb parti fővonalként funkcionáló pálya megvalósítása érdek-

⁸⁰ *A budapest–zimonyi vasút*. VÉKK, 9. évf. 28. sz. 1878. július 10. 217–218.

⁸¹ Palotás: *Az Osztrák–Magyar Monarchia...*, 13–14.

⁸² Horváth Csaba Sándor: *A vasút funkciója és hatásai Magyarországon 1920-ig*. In: Horváth Csaba Sándor – Imre Lászlóné – Majdán János – Varga Gábor (szerk.): *Ezerarcú vasút. Vasút – történet – írás*. Budapest–Pécs, 2016. 86.

⁸³ *Szerb vasuti csatlakozás*. VÉKK, 10. évf. 11. sz. 1879. március 12. 86.

⁸⁴ *A keleti vasutak kiépítésének kérdéséhez*. VÉKK, 9. évf. 33. sz. 1878. augusztus 14. 258.

⁸⁵ *Osztrák–magyar–szerb vasuti egyezmény*. VÉKK, 9. évf. 47. sz. 1878. november 20. 369.

⁸⁶ *Budapest–zimonyi vasút kérdése a képviselőházban*. VÉKK, 10. évf. 8. sz. 1879. február 19. 63.

⁸⁷ *Rövid hírek*. Fővárosi Lapok, 1879. november 11. 259. sz. 1247.

⁸⁸ *A budapest–zimonyi jobbsparti vasút létesítése érdekében Pécselt alakult végrehajtó bizottság kérvénye Pécs sz. kir. városközségéhez*. VÉKK, 1879. szeptember 17. 10. évf. 50. sz. 348–349.

⁸⁹ *Rövid hírek*. Fővárosi Lapok, 1879. november 30. 276. sz. 1328.

⁹⁰ *Rövid hírek*. Fővárosi Lapok, 1879. december 5. 280. sz. 1348.

⁹¹ *A budapest–zimonyi vasút ügyében*. VÉKK, 10. évf. 42. sz. 1879. augusztus 29. 308–309.

⁹² Majdán: *Az Orient Expressz*, 143.

⁹³ Thaly Emil: *A budapest–zimonyi vasút*. Nemzetgazdasági Szemle, 1879. 2. sz. 259–306.

ében.⁹⁴ Az előismeretek, Szabadka és a többi település támogatása tudatában a lassan meghozandó, vonalvezetéssel kapcsolatos döntés szinte borítékolható volt, de a vaspálya kiépítésének finanszírozása ekkor még megoldhatatlan akadállynak tűnt.⁹⁵

A magyar kormány mindent elkövetett a déli irányú vasúti kapcsolat mielőbbi kiépítése érdekében, amely már azért is sürgetővé vált, mert 1879. május 1-jén Orsova és Verciorova között⁹⁶ a Tömösi-szoroson keresztül megnyílt a vaspálya. Ez közvetlen vasúti összeköttetést eredményezett Magyarország, ezen keresztül Nyugat-Európa és Románia fővárosa, Bukarest között.⁹⁷ Ekkor tűnt fel Schwarz Ármin vasútépítő vállalkozó és egy mögötte álló külföldi pénzcsoport egy ajánlattal: állami biztosítás nélküli kiépítést vizionáltak, biztosítékként pedig készek voltak letenni 2 millió forintot akkor, ha a minisztérium megindítja velük az engedélyezési tárgyalást.⁹⁸

1880-ban a szerb vasút leendő kivitelezőjeként először az orosz Samuel Poljakovról, majd a párizsi Louis Frémy⁹⁹ konzorciumáról lehetett hallani. A magyar vonal sorsa véglegesen azonban még mindig nem dőlt el.¹⁰⁰ Még ebben az évben elkezdődött a szerb és a magyar fél közötti vasúti csatlakozásról szóló tárgyalássorozat. Az osztrák államvasút közben folyamatosan ajánlatokkal bombázta a magyar kormányt, hogy mondjanak le a Budapest–Zimony vonalról, helyette adják meg számukra az engedélyt egy kikindai vagy szeged–belgrádi összeköttetés kiépítésére és üzemkezelésére. A kormány azonban ezt elutasította, mivel nem szolgálná az országos, magyar forgalmi érdekeket.¹⁰¹ Végül megszületett a várva várt döntés a vonalvezetést illetően: a vaspálya Budapesttől Kiskőrösön, Szabadkán, Újvidéken és Karlócán át Zimonyig fog vezetni, de Kalocsa is kap egy szárnyvonalat. Ezt az irányt időközben az érdekelt városok és községek már 600 ezer forintnyi pénzzel, földdel, illetve munkaerővel támogatták. A vonal építési költségét 25 millió forintra prognosztizálták. Már csak a képviselőháznak kellett elfogadnia.¹⁰² A végleges irány meghatározásában a legfontosabb körülmény az volt, hogy a leendő vonal menti települések óriási áldozatkészségről tettek tanúbizonyságot azzal, hogy a vasút építését megkönnyítették felajánlásaikkal, s így az kevésbé terhelte az államkincstárt.¹⁰³

1880. április 9-én a szerbekkel is megszületett a vasúti egyezmény. Minden vitatott kérdésben sikerült megegyezni. A magyar kormány kötelezte magát egy Budapest–Zimonyon át a szerb határig vezetendő vaspálya kiépítésére 1883. június 15-ig. A szerbek egyidejűleg vállalták e vonalhoz csatlakozóan egy Belgrádtól Nišig, innen elágazva pedig részint a szerb–bolgár határig Bellova felé Konstantinápoly irányába, részint pedig a szerb–török határig Szaloniki felé vezetendő vasút kiépítését szintén a fentebb megjelölt időpontig. Továbbá mindkét fél azt szorgalmazta, hogy Bulgáriával mielőbb megkössék a Törökországgal

⁹⁴ Thaly Emil: *A Magyar Délnyugati Vasut helyes irányának megválasztása*. Nemzetgazdasági Szemle, 1880. 2. sz. 340–373.

⁹⁵ *A budapest–zimonyi vasut irányának megállapítása*. VÉKK, 10. évf. 59. sz. 1879. október 8. 395–396.

⁹⁶ *Az orsova–vercserovai vonalrész megnyitása*. VÉKK, 10. évf. 18. sz. 1879. április 30. 137–138.

⁹⁷ Majdán: *Az Orient Expressz*, 147.

⁹⁸ *Új vállalkozó a budapest–zimonyi vasút kiépítésére*. VÉKK, 10. évf. 63. sz. 1879. október 17. 420.

⁹⁹ *Fővárosi hírek*. Fővárosi Lapok, 1880. június 30. 173. sz. 865.

¹⁰⁰ *A szerb vasuti csatlakozásról*. VÉKK, 11. évf. 4. sz. 1880. január 9. 17–18.

¹⁰¹ *A szerb meghatalmazott Maric úrral folytatott tárgyalásokról*. VÉKK, 11. évf. 18. sz. 1880. február 11. 99–100.

¹⁰² *A budapest–zimonyi vasut irányja*. VÉKK, 11. évf. 37. sz. 1880. március 26. 202.

¹⁰³ *A pest–zimonyi vasut érdekében*. VÉKK, 11. évf. 42. sz. 1880. április 9. 230.

közvetlen vasúti összeköttetést biztosító csatlakozási szerződést.¹⁰⁴ Májusban már a magyar képviselőház tárgyalta a szerb vasúti konvenció ügyét, így nemsokára elkészülhetett a törvény. A vita már nem a vonalvezetésről, hanem a vaspálya kiépítésének finanszírozásáról folyt, s egyértelművé vált, hogy az államnak kell kiépítenie a vonalat, még ha jelentős terhet jelent is.¹⁰⁵ Ezt követően elkészült a végleges törvényjavaslat,¹⁰⁶ amelyet a szakbizottságok véleményeztek és elvi szinten elfogadtak.¹⁰⁷ Végül az 1880. évi XLII. számú törvénycikkben elrendelték a Budapestről Szabadkán, Újvidéken és Zimonyon át a magyar–szerb határig vezető, elsődrendű vasút, illetve az ebből kiágazó, Kalocsáig vezető másodrendű szárnyvonal kiépítését, továbbá a Bajáig vezető másodrendű szárnyvonal létrehozásával kapcsolatos megegyezést az érintett vidék lakosságával.¹⁰⁸ E törvény ratifikálása végérvényesen azt jelentette, hogy kezdődhet az építkezés.

A vasútépítés

A következő fontos kérdés az volt, hogy melyik vállalkozó fogja kiépíteni a pályát.¹⁰⁹ A Köz- munka- és Közlekedésügyi Minisztérium a döntés megszületése előtt már kiírta a pályázatot a budapest–zimonyi vasút Újvidék–Zimony szakaszának 28. és 32. szelvénye közötti, a péterváradai várhegyen keresztül vezető 360 méteres alagút, valamint az említett szakasz 198–207. szelvénye közötti, Cortanovce¹¹⁰ közelében építendő 655¹¹¹ méteres alagút számára szükséges két milliárd darab téglá gyártására és szállítására, továbbá a Zimony melletti bevágás és az azzal kapcsolatos földmunkák versenytárgyalását.¹¹² Közben a Minisztériumban meghatározták, hogy a vonal a Soroksári út bal oldalán jön Budapest felé, és a fővárosban a közvágóhídi dűlőnél csatlakozik a már meglévő vasúthálózathoz.¹¹³ Kezdetét vette a péterváradai és cortanovcei alagutak közigazgatási bejárása is Nagy László miniszteri osztályta-

¹⁰⁴ A szerződéshez mellékelte és annak részét képező záró jegyzőkönyvben a szerbek kérését elfogadva kimondták, ha Bulgáriával egy év leforgása alatt nem jön létre egyezmény a szerb–bolgár vasúti csatlakozás megteremtéséről, akkor a Niš–Pirót közötti szakaszt az utóbbi egyezmény aláírásától számított három éven belül ki kell építeni. Palotás: *Az Osztrák–Magyar Monarchia*, 158.; *Törvényjavaslat a szerb fejedelemséggel 1880-dik évi április 9-én, márczius 28-án kötött vasúti egyezményről*. VÉKK, 11. évf. 50. sz. 1880. április 28. 270–271.

¹⁰⁵ *A szerb vasúti conventió tárgyalása a képviselőházban*. VÉKK, 11. évf. 55. sz. 1880. május 9. 295–297.

¹⁰⁶ *Törvényjavaslat a Budapestről Zimonynál az országhatárig építendő vasutról és ahhoz csatolandó szárnyvonalokról*. VÉKK, 11. évf. 65. sz. 1880. június 2. 352–353.

¹⁰⁷ *Az állandó pénzügyi bizottság jelentése »a Budapestről Zimonynál az országhatárig építendő vasutról és ahhoz csatolandó szárnyvonalokról« szülő törvényjavaslat tárgyában*. VÉKK, 11. évf. 69. sz. 1880. június 11. 376–378.

¹⁰⁸ Emellett kezdeményezték az Újvidék mellett létesítendő Duna-híd, az Újvidék–Zimony közötti rész két alagútjának (péterváradai és cortanovcei¹⁰⁸) és a magyar–szerb határon építendő Száva-híd előmunkálatainak megkezdését. Vö. 1880. évi XLII. számú törvénycikk a Budapestről Zimonynál az ország határáig építendő vasutról és ahhoz csatolandó szárnyvonalokról. <http://1000ev.hu/index.php?a=3¶m=5933> (letöltés: 2016. aug. 19.); *Budapest–zimonyi vasút*. VÉKK, 11. évf. 83. sz. 1880. július 14. 450.

¹⁰⁹ *A budapest–zimonyi vasút kiépítése tárgyában*. VÉKK, 11. évf. 84. sz. 1880. július 16. 456–457.

¹¹⁰ *Nem hivatalos rész*. BK, 15. évf. 159. sz. 1880. július 14. 5326.

¹¹¹ *Hirdetmény*. VÉKK, 11. évf. 92. sz. 1880. augusztus 4. 496.

¹¹² *Hirdetmény*. VÉKK, 11. évf. 90. sz. 1880. július 30. 486.

¹¹³ *A budapest–zimonyi vasút irányzata*. VÉKK, 11. évf. 100. sz. 1880. augusztus 22. 530.

nácsos vezetésével.¹¹⁴ A minisztérium ezt követően a Zimony melletti bevágást és annak földmunkáit a bécsi Johann Dunst és Franz Anderle társvállalkozóknak ítélte oda,¹¹⁵ míg a két alagút versenytárgyalását a württembergi¹¹⁶ Henrik és Reinhold Kless nyerte a legalacsonyabb összegű ajánlattal (677 086 forint).¹¹⁷ Ez pedig azt jelentette, hogy novemberben megindulhatott az alagutak építése állami költségen.

Mindeközben Szerbiában is lázasan folytak az előkészületek. A magyar kormánnyal gyakorlatilag egy időben a szerb kormány is versenytárgyalást írt ki a belgrád–niš–vránjai vasút Niš–Piotr szárnyvonalának engedélyezésére.¹¹⁸ Ekkor jelent meg egy francia vállalkozó-bankár, Paul Eugène Bontoux a *Société d'Union* képviselőjeként, aki abban az esetben vállalta volna a szerb vasutak és a bolgár csatlakozás kiépítését, ha a Budapest–Zimony vonalat is ő építheti.¹¹⁹ A franciák mellett szólt, hogy a Szerbia és Bulgária területén megépítendő vonalakkal együtt egy Budapeستtől kiinduló, a Balkánon észak–déli vasúti összekötést biztosító, nagy hálózatot kívántak működtetni. Indokaik között burkolt zsarolás is szerepelt, miszerint ha nem a *Société d'Union* építi meg és működteti e vonalakat, akkor nagy a veszélye az orosz tőke behatolásának.¹²⁰ Magyarországon már megkezdődött a vaspálya kivitelezése, de a teljes vonal pénzügyi fedezetéről még vita folyt. A vasút finanszírozásával kapcsolatban a német és osztrák bankok mellett a *Société d'Union* befektetői csoport bizonyult a legkomolyabbnak. Mínekután az állam nem tudta saját költségén megépíteni a vonalat, szükség volt befektetőkre. A kormány azonban – a vonal jövedelmezősége és Szerbiával szembeni politikai jelentősége miatt is¹²¹ – állami hálózaton belül szeretne volna tartani a vonalat, amire viszont pályázott Bontoux is.¹²² Ez hosszas alkudozásokat indított el. Időközben feltűnt egy angol vállalkozói csoport, élén a londoni Sir Thomas Tankred Baronettel és Sir Thomas Thompssonnal, akik mögött a Mr. Backers, az egyik leghíresebb angol vasúti mérnöki cég és híres bankok (Baring Brothers, Stern Brothers) álltak.¹²³ A kormány azonban ekkorra már előrehaladott tárgyalásokat folytatott Bontoux-val, a mögötte álló osztrák *Länderbankkal*¹²⁴ és a párizsi „*Compagnie de Fives-Lille pour Const-*

¹¹⁴ A budapest–zimonyi vasút újvidék–zimonyi vonalán. VÉKK, 11. évf. 102. sz. 1880. augusztus 27. 540.

¹¹⁵ A budapest–zimonyi vasút újvidék–zimonyi vonalán. VÉKK, 11. évf. 107. sz. 1880. szeptember 8. 564.

¹¹⁶ A csortanoveci alagut. Fővárosi Lapok, 1881. október 7. 228. sz. 1351.

¹¹⁷ A vállalkozók a szerződés megkötése után azonnal hozzáláttak az előmunkálatokhoz. Nem sokkal később már az újvidék–zimonyi szakasz 378. szelvényétől a Száva-hídig történő rész közigazgatási bejárása is megtörtént. A budapest–zimonyi vasuton létesítendő két alagut építésének kiadása iránt tartott versenytárgyalás eredménye. VÉKK, 11. évf. 109. sz. 1880. szeptember 12. 574–575.; Rövid hírek. Fővárosi Lapok, 1880. szeptember 11. 208. sz. 1029.; A pétervárad és cortanoveci alagutak építésének kiadása. VÉKK, 11. évf. 112. sz. 1880. szeptember 19. 592.; Közigazgatási bejárás. VÉKK, 11. évf. 136. sz. 1880. november 14. 716.

¹¹⁸ Szerb vasúti ügyek. VÉKK, 11. évf. 108. sz. 1880. szeptember 10. 569–570.

¹¹⁹ Szerb vasutak. VÉKK, 11. évf. 144. sz. 1880. december 3. 757.

¹²⁰ Majdán: Az Orient Expressz, 144.

¹²¹ Schwarzel Sándor: A vasútat valószínű bevételeinek előzetes meghatározásáról. MMÉEK, 14. évf. (1880) 5. sz. 542–557.

¹²² Pest–zimonyi vasut. VÉKK, 11. évf. 151. sz. 1880. december 19. 794.

¹²³ Budapest–zimonyi vasut. VÉKK, 12. évf. 12. sz. 1881. január 28. 66.; A budapest–zimonyi vasút építésére. VÉKK, 12. évf. 4. sz. 1881. január 9. 23.

¹²⁴ A Länderbank a Bontoux-csoport osztrák vállalkozása volt, amin keresztül az osztrák iparban jelentős pozíciókra tette szert. Berend–Ránki: Közép-Kelet-Európa gazdasági fejlődése a 19–20. században, 134–135.

ructions mécaniques et entreprises cégcsoporttal. Bontoux fővállalkozó mellett kezdett ki-kristályosodni az alvállalkozók sora is Schwarz Árminnal és a norvég származású kiváló vasútépítő mérnökkel, Gubrand Gregersennel.¹²⁵ Közben a szerb kormány aláírta a Bontoux képviselőjével, d'Harcourt gróffal a vasút kiépítésével kapcsolatos szerződést. Ennek értelmében a *Société d'Union* átvette a szerb vasutak Belgrádtól Nišen át Mitrovicáig terjedő részének három és fél év alatt történő kiépítését és későbbi üzemeltetését. Ezért a kivitelező ötven éven át 6 millió franknyi annuitást kapott,¹²⁶ amellyel óriási terhet vállalt magára a szerb kormány. Már csak a *skupština*nak kellett elfogadnia a megállapodást.¹²⁷ Ekkor nagyon közelinek tűnt a szerb vonal megvalósulása.

Már a végleges döntés megszületése előtt a magyar közmunka- és közlekedésügyi miniszter elrendelte a Budapest–Szabadka vonal közigazgatási bejárását,¹²⁸ ezzel is gyorsítva a folyamatot. A kiszámíthatatlan balkáni helyzetre való tekintettel a kormány nem akarta kiengedni a kezéből ezt az európai szempontból is stratégiai fontosságú vasutat. A pénzügyminiszter ezért beleegyezett a vállalkozói építkezés és az államvasúti kezelés kétlépcsős megoldásába.¹²⁹ Így végül 1881. április 29-én megszületett a várva várt szerződés az osztrák *Länderbank*kal és a *Compagnie de Fives-Lille*-l mint építési fővállalkozókkal, akik a legolcsóbban vállalták a vonal kiépítését, és további előnyt jelentett, hogy a szerb rész kivitelezését is elnyerték.¹³⁰ A konzorcium e vonalakat elkészültük után köteles volt átadni az általi hálózatnak. A szerződés alapján kötelezték magukat a budapest–zimonyi vasút és szárnyvonalai (Kiskőrös–Kalocsa, India–Mitrovica) kiépítésére is. A költségek fedezésére a kormány 28 millió forint névérték erejéig 5%-kal kamatozó kötvényeket bocsátott ki, és azok körülbelül felét 84%-os árfolyamon, az átvételi ár lefizetése mellett egy hónapon belül átadta a fővállalkozóknak. Az összeg második felét a pénzügyminiszternek 1882 júniusában kellett a megállapított árfolyamon a kivitelezők számára rendelkezésre bocsátani. A fővállalkozó ezenkívül kétfélmillió forint óvadékot volt köteles letenni a magyar államkincstárban. A fővállalat egyidejűleg megbízta a kor leghíresebb és legmegbízhatóbb hazai vállalkozóit,¹³¹ Schwarzot és Gregersent a vonal kiépítésével.¹³² A kivitelezés költségét 22 579 860 forintban határozták meg.¹³³ Ezt követően hamar megszületett a törvényjavaslat a budapest–zimonyi vasútról és szárnyvonalairól,¹³⁴ amit a képviselőház 1881. május 16-án

¹²⁵ *A budapest–zimonyi vasutért*. VÉKK, 12. évf. 9. sz. 1881. január 21. 47.

¹²⁶ *A szerb vasutakra vonatkozólag*. VÉKK, 12. évf. 16. sz. 1881. február 6. 90–91.

¹²⁷ *A szerb vasutakra vonatkozó szerződés*. VÉKK, 12. évf. 15. sz. 1881. február 4. 83.

¹²⁸ *A budapest–zimonyi vasút budapest–szabadkai vonalrészének*. VÉKK, 12. évf. 25. sz. 1881. február 27. 150.

¹²⁹ Majdán: *Az Orient Expressz*, 145.

¹³⁰ *A budapest–zimonyi vasútról s szárnyvonalairól szóló törvényjavaslat indoklása*. VÉKK, 12. évf. 54. sz. 1881. május 6. 321–323.

¹³¹ Majdán: *Az Orient Expressz*, 145.

¹³² A pálya építését azonnal el kellett kezdeni, míg a befejezést illetően a budapest–szabadkai rész 1882. október 15-ig, a Szabadka–Újvidék szakasz 1883. május 15-ig és az Újvidék–Zimony–országhatár vonal a Szerbiával kötött konvencióban meghatározott határidőig (1883. június 15.), a Kiskőrös–Kalocsa szárnyvonal 1882. október 15-ig, az India–Mitrovica szárnyvonal pedig az Újvidék–országhatár résszel együtt volt kiépítendő. *A budapest–zimonyi vasut*. VÉKK, 12. évf. 52. sz. 1881. május 1. 307.

¹³³ *A budapest–zimonyi vasútról s szárnyvonalairól szóló törvényjavaslat indoklása*. VÉKK, 12. évf. 54. sz. 1881. május 6. 321–323.

¹³⁴ *Törvényjavaslat a budapest–zimonyi vasútról s szárnyvonalairól*. VÉKK, 12. évf. 53. sz. 1881. május 4. 314–315.

megtárgyalt, elfogadott¹³⁵ és az 1881. XLV törvénycikkben rögzített.¹³⁶ Ezzel végérvényessé vált a régóta hón áhított Budapest–Zimony vonal államköltségen való kiépítése. Hamarosan a kivitelezés is elkezdődött.

Az egész vonalat három építkezési szakaszra bontották, így az egyes részeket párhuzamosan lehetett építeni. Schwarzék a Budapest–Szabadka szakaszon az építés vezetőjévé a kor egyik legismertebb mérnökét, Stromszky Sándort nevezték ki.¹³⁷ A közmunka- és közlekedésügyi miniszter a zimonyi Száva-híd építésére is kiírta pályázatát,¹³⁸ amelyet – a legkedvezőbb ajánlattal – szintén a *Compagnie de Fives-Lille* cég nyert el.¹³⁹ A kivitelezés megfelelő ütemben haladt előre. Az építéshez szükséges kavicsot a Dunából kotorták, így segítve a folyó medrének tisztítását is.¹⁴⁰ 1882 őszére a MÁV harminckét darab különféle mozdonyt is rendelt a MÁV Gépgyártól a budapest–zimonyi vonalra.¹⁴¹ Végül 1883. december 10-én az India–Mitrovica szárnyvonallal együtt¹⁴² ünnepélyesen üzembe helyezték a (Budapest)–Újvidék–Zimony vonalat.¹⁴³ A kivitelezők tehát az eredetileg megadott időpontoknak megfelelően átadták üzemeltetésre a 342,8 kilométeres vaspályát a Magyar Államvasutaknak, azonban a szerelvények még egy ideig nem keltek át a Száván.

¹³⁵ *A budapest–zimonyi vasút kiépítéséről szóló törvényjavaslat.* VÉKK, 12. évf. 60. sz. 1881. május 20. 356–357.

¹³⁶ *1881. évi XLV. törvénycikk a budapest–zimonyi vasutról és szárnyvonalairól.* <http://1000ev.hu/index.php?a=3¶m=6002> (letöltés: 2016. aug. 20.)

¹³⁷ *A budapest–zimonyi vasút kiépítésére vonatkozólag.* VÉKK, 12. évf. 73. sz. 1881. június 19. 428–429.

¹³⁸ *Hirdetmény.* VÉKK, 12. évf. 118. sz. 1881. október 2. 658.; *Ajánlat.* BK, 12. évf. 224. sz. 1881. október 2. 11.

¹³⁹ *A budapest–zimonyi vasutat a szerb vasutal összekötő belgrádi Száva-híd.* VÉKK, 12. évf. 146. sz. 1881. december 7. 812–813.

¹⁴⁰ *Rövid hírek.* Fővárosi Lapok, 1881. január 4. 2. sz. 13.

¹⁴¹ *A m. k. államvasutak gépgyára 1881-ben.* VÉKK, 13. évf. 134. sz. 1882. november 10. 807.

¹⁴² *Az osztrák–magyar vasutak központi leszámoló hivatalának működése 1883-ban.* VÉKK, 14. évf. 150. sz. 1883. december 19. 1101.; *Magyar kir. államvasutak.* BK, 17. évf. 282. sz. 1883. december 8. 12.

¹⁴³ November elején a budapest–szabadkai és a kiskőrös–kalocsai vonalakon a vasúti főfelügyelőség Stromszky főmérnökkel megtartotta a műszaki szemlét, így november 24–26. között sor kerülhetett e vonalak műtanrendőri bejárására, ahol a bizottság vezetője megadta az engedélyt e szakasz megnyitására december 5-ei kezdettel. A következő év március 5-én a terveknek megfelelően a műtanrendőri bejárást követően átadták a bácskai nagyvárost Újvidékkel összekötő szakaszt is. *A budapest–zimonyi vasút budapest–szabadkai és kiskőrös–kalocsai vonalain.* VÉKK, 13. évf. 135. sz. 1882. november 12. 813.; *A budapest–zimonyi vasút.* Fővárosi Lapok, 1882. november 24. 270. sz. 1684.; *A budapest–zimonyi vasút budapest–szabadkai és kiskőrös–kalocsai vonalrészén.* VÉKK, 13. évf. 12. sz. 1882. november 29. 862.; *A vasutépítések állapota és előhaladása hazánkban a folyó év első felében.* VÉKK, 14. évf. 83. sz. 1883. július 18. 589.; *Szabadka és Újvidék.* Fővárosi Lapok, 1883. március 1. 50. sz. 321.; *A közlekedésügyi miniszter.* Budapesti Hírlap, 3. évf. 44. sz. 1883. február 13. 1.; *Uj Verbász, Újvidék.* Budapesti Hírlap, 3. évf. 59. sz. 1883. február 28. 4.; *A közmunka és közlekedési m. k. ministerium 1884. évi költségvetésének tárgyalása a képviselőházban.* VÉKK, 15. évf. 10. sz. 1884. január 25. 7.; *A vallás- és közoktatási miniszternek a közoktatás állapotáról az országgyűlés elő terjesztett tizenkettedik jelentése.* Néptanítók Lapja, 15. évf. 49. sz. 1883. december 8. 772.

Problémák Szerbiában és Bulgáriában

Szerbiában és Bulgáriában ez idő alatt megakadni látszott a keleti összeköttetés ügye. A politikusok sokkal inkább tárgyaltak és vitáztak, mintsem konkrét döntéseket hoztak volna az építkezések mielőbbi elkezdése érdekében. 1882 elején Szerbiában és Magyarországon is nagy riadalmat keltett a *Société d'Union* és Bontoux fizetésképtelenné válása. Mentve a menthetőt, a szerbek Párizsban azonnal új pénzcsoporthoz iránt néztek.¹⁴⁴ A tárgyalások sikeresnek bizonyultak, így 1882. április 7-én megszületett a megállapodás a kormány és a megbízható, párizsi *Comptoir National d'Escompte*-tal,¹⁴⁵ valamint az osztrák *Länderbank*kal. A konzorcium a szerb vasutak finanszírozását, építését és üzemét közel ugyanolyan feltételekkel (a Szerbia által fizetendő törlesztési hányad 6 millióról 5,4 millió frankra csökkent)¹⁴⁶ vette át, mint a Bontoux vállalta korábban.¹⁴⁷ Ennek nyomán meg is alakult egy szerb vasúti részvénytársaság Párizsban, amely tíz francia, hat osztrák és magyar tagból állt.¹⁴⁸ A vonal kiépítése ebben a szorult helyzetben sem állt le.¹⁴⁹ Bontoux helyébe végül a francia–olasz Philippe Vitali¹⁵⁰ lépett,¹⁵¹ akit Mihály szerb király arra kért, hogy teljes erőbedobással folytassa az építkezést.¹⁵² A kivitelezés a Niš és Belgrád (–Zimony) közötti területen jól haladt. E vonalat és a zimonyi Száva hidat műszaki felülvizsgálat után¹⁵³ végül 1884. szeptember 4-én ünnepélyesen átadták a forgalomnak; ezzel egyidejűleg megindult a nemzetközi forgalom a két főváros, Budapest és Belgrád között.¹⁵⁴ A bolgár határig kiépítendő vonal ügyét eközben több tényező (kivitelezési problémák, a törökökkel folytatott vita, szerb–bolgár háború) is hátráltatta.¹⁵⁵ Végül a *Compagnie Reccordement* üzemkezelésében 1887-re a bolgár határig (Niš–Piroth–Caribrod [Dimitrovgrad]),¹⁵⁶ 1888. május 19-én pedig Szaloniki irányába is megindulhatott a vasúti forgalom.¹⁵⁷ Szerbia 1881 és 1885 között 265 millió frank adósságot halmozott fel a vonal megépítéséből fakadóan, melynek hiteltörlesztése 1887-ben a költségvetés 33%-át tette ki.¹⁵⁸ Ugyanakkor ha késéssel is, de teljesítette a Berlinben rögzítetteket, és területén megindulhatott a vasúti közlekedés.

¹⁴⁴ A szerb kormánynak az »Uniongénérale« bukása által szenvedett vesztesége. VÉKK, 13. évf. 18. sz. 1882. február 10. 124.

¹⁴⁵ A keleti vasutakra vonatkozó okmányok. Közgazdasági Szemle, 12. évf. (1888) 4–6. füzet. 427–488.

¹⁴⁶ A szerb vasutak feletti szerződés. VÉKK, 13. évf. 61. sz. 1882. május 24. 410.

¹⁴⁷ A szerb vasutüzletre vonatkozólag. VÉKK, 13. évf. 43. sz. 1882. február 12. 287.

¹⁴⁸ A szerb vasutak kiépítésére vonatkozó szerződés megkötése. VÉKK, 13. évf. 53. sz. 1882. május 5. 359.

¹⁴⁹ Lovas–Tóth: *Az Orient Expressz*, 108.

¹⁵⁰ Högselius, Per – Kaijser, Arne – Van der Vleuten, Erik: *Europe's infrastructure Transition. Economy, war, Nature*. New York, 2015. 30.; Anastasiadou, Irene: *Constructing Iron Europe. Transnationalism and railways in the interbellum*. Amsterdam, 2011. 207.

¹⁵¹ Szerb vasutak. VÉKK, 13. évf. 57. sz. 1882. május 14. 385.

¹⁵² Lovas–Tóth: *Az Orient Expressz*, 108.

¹⁵³ A zimonyi vasúti csatlakozás megnyitása. VÉKK, 15. évf. 102. sz. 1884. augusztus 29. 808.

¹⁵⁴ A szerb vasutak megnyitása. VÉKK, 15. évf. 95. sz. 1884. augusztus 13. 764.

¹⁵⁵ Majdán: *Az Orient Expressz*, 148.

¹⁵⁶ A konstantinápolyi vasúti csatlakozás jelenlegi stádiumáról. VÉKK, 19. évf. 82. sz. 1888. július 8. 858.

¹⁵⁷ A szalonikii vasut, Belgrád, Szaloniki. Budapesti Hírlap, 8. évf. 139. sz. 1888. május 19. 4.

¹⁵⁸ Demeter: *A Balkán és az Oszmán Birodalom I. Társadalmi és gazdasági átalakulások a 18. század végétől a 20. század közepéig*, 652.

Bulgáriában még bonyolultabb volt a helyzet. 1880 nyarának végén úgy tűnt végre, a bolgárok – a törökökkel együtt – bár vonakodva, de késznek mutatkoznak a berlini szerződésnek megfelelően egy osztrák–magyar, szerb, bolgár és török négyes bizottság összehívására a vasúti összekötő vonalak ügyében.¹⁵⁹ A *conférence à quatre* ülései egy ideig leginkább csak időhúzásnak bizonyultak a bolgár és török¹⁶⁰ bojkottok miatt.¹⁶¹ Bulgária egy Szófiából kiinduló és Ruszcsukon át Oroszország felé (a Fekete-tengerig) vezető vasút kiépítését preferálta a szerbiai irány helyett. Ezt a cári udvar is támogatta; már csak azért is, mert Bulgáriát „örökre” fel tudták volna szabadítani az Osztrák–Magyar Monarchia befolyása alól,¹⁶² és katonai visszavonulásuk után gazdasági téren leginkább vasúton keresztül tudták volna szorosabbra fűzni kapcsolataikat a három önálló balkáni állammal.¹⁶³ Az időhúzás másik tényezője maga Hirsch volt. A báró ugyanis előjogokkal rendelkezett a bolgár és a kelet-ruméliai vasút építésére, amelyek átengedését néhány millióval szerette volna kiváltatni.¹⁶⁴ Ezt még tetézte az, hogy 1881. július 28-án I. (Battenberg) Sándor orosz tisztek segítségével államcsínyt hajtott végre, feloszlatta a parlamentet, és az alkotmányt felfüggesztve teljhatalmú uralkodó lett. Ez átmenetileg ismét az orosz befolyás megnövekedésével járt.¹⁶⁵ Ekkor úgy tűnt, a szentpétervári Poljakov és Grünzburg orosz tőkével a háta mögött kapja meg az építési engedélyt,¹⁶⁶ ami egyértelműen a bolgárok közeledését jelentette volna az oroszok felé. A vasút ügyét végül a négyes konferencia 1883. május 9-én¹⁶⁷ ratifikált csatlakozási szerződése lendítette át a holtpontra.¹⁶⁸ Bulgária – nyugati nyomásra – vállalta,¹⁶⁹ hogy Caribrodttól Szófián át a török határig (Vakarelig) épít vasutat,¹⁷⁰ míg a Porta és Hirsch végül elfogadták az ekkor még a birodalomhoz tartozó Vakarel–Bellova szakasz kiépítését, illetve, hogy a Szaloniki–Mitrovica vonal Vranján át Nišnél kapcsolódjon be a vasúti forgalomba. A törökök a csatlakozási vonalak üzembe helyezési határidejeként 1886. október 15-ét határozták meg a kivitelezők,¹⁷¹ az Ottomán Bank és a *Comptoir National d'Escompte* által alapított építőtársaság számára.¹⁷² A báró és a török kormány megenyhülése a csatlakozási kérdésben minden bizonnyal a Monarchia diplomáciai sikerének tulajdonítható.¹⁷³ A Porta vasútépítést engedélyező irádéjának¹⁷⁴ kibocsátása¹⁷⁵ után

¹⁵⁹ *A keleti vasutak kiépítése*. VÉKK, 12. évf. 7. sz. 1881. január 16. 37–38.; *Szerb–bolgár vasutak*. VÉKK, 11. évf. 101. sz. 1880. augusztus 25. 534.

¹⁶⁰ *A Conférence à quatre*. VÉKK, 12. évf. 84. sz. 1881. július 15. 488.

¹⁶¹ Majdán: *Az Orient Expressz*, 148.

¹⁶² *Bolgár vasuti politika*. VÉKK, 12. évf. 123. sz. 1881. október 14. 685–686.

¹⁶³ Majdán: *Az Orient Expressz*, 148.

¹⁶⁴ *A bolgár vasutvonalak kiépítésének*. VÉKK, 12. évf. 106. sz. 1881. szeptember 4. 593.

¹⁶⁵ Jelavich: *A Balkán története*, 325.; Lovas–Tóth: *Az Orient Expressz*, 135.

¹⁶⁶ *Keleti vasutak*. VÉKK, 12. évf. 118. sz. 1881. október 2. 655.

¹⁶⁷ *A Conférence à quatre*. VÉKK, 14. évf. 55. sz. 1883. május 11. 406.

¹⁶⁸ *A Conférence à quatre és a török vasuti csatlakozások*. VÉKK, 14. évf. 6. sz. 1883. január 14. 52.

¹⁶⁹ A vasútkérdés (is) diplomáciai elhidegüléshez vezetett Battenberg Sándor és az orosz vezetés között. Demeter: *A Balkán és az Oszmán Birodalom I. Társadalmi és gazdasági átalakulások a 18. század végétől a 20. század közepéig*, 651.

¹⁷⁰ *A keleti vasutak*. VÉKK, 14. évf., 120. sz. 1883. október 14. 822.

¹⁷¹ *A keleti vasutakra vonatkozó conventio*. VÉKK, 14. évf. 59. sz. 1883. május 20. 431–432.

¹⁷² *A török vasuti szerződés*. VÉKK, 16. évf. 27. sz. 1885. március 6. 232.

¹⁷³ *A keleti vasutak*. VÉKK, 14. évf. 120. sz. 1883. október 14. 822.

¹⁷⁴ E korban és ez esetben szultáni rendelet.

¹⁷⁵ Keleti Károly: *A Balkán félsziget némely országainak és tartományainak közgazdasági viszonyai*. Budapesti Szemle, 1885. 42. kötet 100–102. sz. 245–246.

a vonalak építését 1885-ben a bolgár Ivan Groseff konzorciuma¹⁷⁶ kezdte el egy belga tőkecsoporttal a háta mögött.¹⁷⁷ Ekkor azonban a Balkán politikailag instabillá vált, főként miután a lázadásokat követően 1885-ben perszonálunió jött létre Kelet-Rumélia és a Bolgár Fejedelemség között. Ezt tetézte a Szerbia és Bulgária között Szlivnica birtoklása miatt még ebben az évben kirobbant háború,¹⁷⁸ melynek 1886-os lezárása után is sok tényező (pereskedés és megegyezés Hirsch-sel,¹⁷⁹ a fejedelmi székben történt váltás,¹⁸⁰ a belgák fizetéseképtelenné válása) lassította a vasút kivitelezését. Ennek ellenére az e területen létrehozandó vonalat tovább építették a törökök, és a bukaresti Evlogi Georgiev bolgár milliárdos segítségével is jókor érkezett.¹⁸¹ 1887 őszére már kedvező híreket lehetett olvasni, s Törökország felől Szófiába megérkezett az első gőzmozdony.¹⁸² Végül 1888. május 19-én a Vranja-Üszkü¹⁸³ és 1888. július 15-én a Vitali cége – így a kelet-ruméliai részen is a bolgárok – által üzemeltetett¹⁸⁴ (Caribrod–) Szófia–Vakarel–Bellova vonalon is már gőzmozdonyok üzemeltek.¹⁸⁵ Bulgária azonban nem okult a szerb előzményekből, így a nagyhatalmi igények miatt kötelezővé tett vasútépítési projektnek jelentős adósság lett a következménye. Ezzel hosszú procedúra zárult le a balkáni vasútépítésben. Sok akadállyal megtűzdelve, a berlini kongresszus után tíz évvel megvalósult a vasúti összeköttetés az Oszmán Birodalom és a Monarchia között, utat nyitva ezzel a német, osztrák, magyar és angol termékek előtt¹⁸⁶ a Balkánon észak–déli, illetve a Nyugat előtt Közél- és Távol-Kelet irányába.

Az Orient Expressz elindulása

A Budapest és Konstantinápoly közötti teljes vonalrész átadását megelőzte az első Orient Expressz. 1882-ben indult az első közvetlen keleti vonat Párizs és Bécs között. A próbajárat annyira sikeresnek bizonyult, hogy a szerelvényeket összeállító, George Nagelmacker által vezetett, 1872-ben alapított *Compagnie Internationale des Wagons-Lits* (CIWL) az érdekelte vasúttársaságokkal megállapodott abban, hogy hetente egyszer vagy kétszer közlekedő keleti luxusvonatot indítanak.¹⁸⁷ Ezt követően 1883. június 5-én robagott ki az első szerelvény a párizsi Gare de Strasbourg pályaudvarról, és Karlsruhe, München, Bécsen, Budapesten és Bukaresten át egészen Giurgiug (innen Ruszcukon át Várnáig, ahonnan a

¹⁷⁶ Z. V. (Sófiából): *A keleti vasutak bulgáriai csatlakozása*. Nemzetgazdasági Szemle, 10. évf. 1886. január. 368–372.

¹⁷⁷ *Vasúti építkezés a Balkánon*. VÉKK, 17. évf. 97. sz. 1886. augusztus 15. 765.

¹⁷⁸ Niederhauser: *Kelet-Európa története*, 207.

¹⁷⁹ Báró Hirsch. Fővárosi Lapok, 1888. február 8. 39. sz. 281.; *A Hirsch affaire-je*. Fővárosi Lapok, 1888. július 12. 92. sz. 1411.

¹⁸⁰ Niederhauser: *Kelet-Európa története*, 207.; *A bolgár vasutak építésére vonatkozólag*. VÉKK, 18. évf. 142. sz. 1887. december 2. 1302.

¹⁸¹ *A bolgár vasut kiépítve*. VÉKK, 19. évf. 42. sz. 1888. április 6. 416.

¹⁸² *A keleti vasutak*. VÉKK, 18. évf. 134. sz. 1887. november 13. 1235.

¹⁸³ *A keleti vasúti csatlakozások megnyitása következtében teendő intézkedések*. VÉKK, 19. évf. 58. sz. 1888. május 13.) 585.; *Keleti vasutak*. Pesti Hírlap, 10. évf. 68. sz. 1888. március 8. 9.; *A uranja-üszkübi vasut megnyitása alkalmából*. VÉKK, 19. évf. 61. sz. 1888. május 20. 614.

¹⁸⁴ *Keleti csatlakozási vonalak*. VÉKK, 19. évf. 85. sz. 1888. július 15. 1150.

¹⁸⁵ *A kelet-ruméliai vasutaknak a bolgár kormány által való birtokba vételéről*. VÉKK, 19. évf. 91. sz. 1888. július 29. 940.

¹⁸⁶ Demeter: *A Balkán és az Oszmán Birodalom I. Társadalmi és gazdasági átalakulások a 18. század végétől a 20. század közepéig*, 652.

¹⁸⁷ Majdán: *Az Orient Expressz*, 151.

Lloyd hajótársasággal Konstantinápolyig) közlekedett.¹⁸⁸ A 2627 kilométeres utat nyolcvanhárom óra alatt lehetett így megtenni.¹⁸⁹ A járat megindítása nagy visszhangot keltett.¹⁹⁰ A Budapest és Belgrád közötti vasúti közlekedés megnyílása után az Orient Expressz a magyar fővárosban megosztott szerelvényel¹⁹¹ már Belgrádon át Nišig közlekedett hetente egyszer, csütörtökönként.¹⁹² Ništől Szófiáig batárok¹⁹³ vitték tovább az utasokat.¹⁹⁴ Végül 1888-ban óriási várakozások és a bolgár szakasz átadása után augusztus 11-én elindult az első közvetlen Orient Expressz Párizsból Konstantinápolyba,¹⁹⁵ amely – egyes források szerint – a korábbi menetidőt a tervezett hetvennyolc óra helyett¹⁹⁶ a francia fővárosból indulva tizenkettő, míg a másik irányban négy órával csökkentette.¹⁹⁷ Az utasok mellett a keleti gyors postát is szállította,¹⁹⁸ elősegítve a gyorsabb információáramlást Európában.

Hosszas alkudozások és kemény munka eredményeként, nagy nemzetközi figyelem közepette, külföldi tőkéből végül létrejött a Bécs és Budapest, illetve a Balkán és Konstantinápoly közötti közvetlen vasúti összeköttetés. Ez utat nyitott Nyugat és Kelet között, és a legendás – klasszikus útvonalán, Párizs és Konstantinápoly között közlekedő – Orient Expressz elindulását eredményezte. Az osztrák–magyar diplomácia elévülhetetlen érdemeket szerzett a vasút kiépülésében, amely egyértelműen tükrözte a Monarchia Balkánnal kapcsolatos gazdasági és stratégiai érdekeit. Ugyanakkor azt sem szabad elfelejteni, hogy nem kedvezett a balkáni államok belső piacának, sőt a vasútépítés egyenesen óriási adósságot rótt rájuk. Az „Öreg Kontinent” átszelő, közvetlen szárazföldi összeköttetés haszonélvezője Nyugat–Európa és az Égei-tenger térsége lehetett e korszakban, leginkább a vonal interregionális funkciójából fakadóan. Eközben az Orosz Birodalom érdeklődése egyre jobban elfordult a félszigettől, így a Monarchia külpolitikailag ezt az időszakot igazi sikerként könyvelhette el.

¹⁸⁸ *Keleti expressz-vonatok*. VÉKK, 14. évf., 66. sz. 1883. július 8. 484.; *Szab. osztrák–magyar államvasut-társaság*. BK, 17. évf. 116. sz. 1883. május 23. 11.

¹⁸⁹ *A keleti express-vonat a közel jövőben*. Pesti Hírlap, 10. évf. 15. sz. 1888. január 15. 9.

¹⁹⁰ Majdán: *Az Orient Expressz*, 154.

¹⁹¹ A másik része ugyanúgy Várna felé haladt tovább. Majdán: *Az Orient Expressz*, 152.

¹⁹² *A Páris és Budapest között naponta közlekedő ugynevezett Orient express-vonat*. VÉKK, 16. évf. 66. sz. 1885. május 10. 551.

¹⁹³ Négykerekű, kárpitozott, díszes személyszállító lovaskocsi.

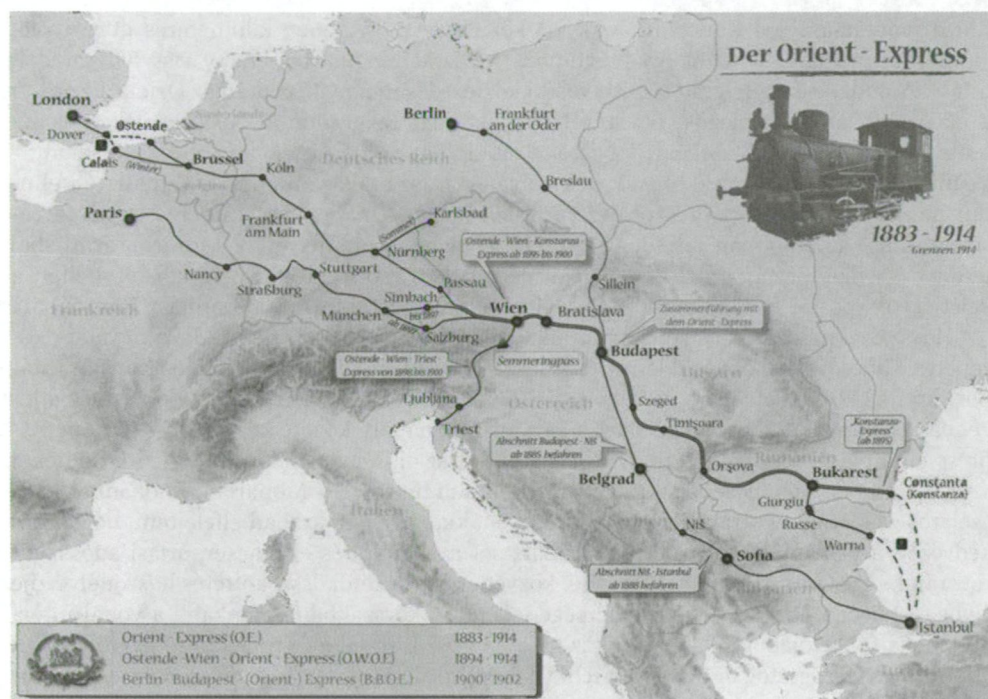
¹⁹⁴ Majdán: *Az Orient Expressz*, 152.

¹⁹⁵ *Budapest–Konstantinápoly*. VÉKK, 19. évf. 100. sz. 1888. augusztus 19. 1007–1008.; *A keleti vasut megnyitása*. Budapesti Hírlap, 8. évf. 225. sz. 1888. augusztus 14. 3.; *Az első vonat Konstantinápolyba*. Fővárosi Lapok, 1888. augusztus 14. 225. sz. 1653.

¹⁹⁶ *A jövő keleti express-vonat*. VÉKK, 19. évf. 19. sz. 1888. február 12. 216.

¹⁹⁷ Lovas–Tóth: *Az Orient Expressz*, 157.

¹⁹⁸ *Törökországba szóló levélpóstaiküldemények és postautalványok irányítása*. Posta és Távirat Rendeletek Tára, 1888. szeptember 4. 45. sz. 225.



Az Orient Expressz útvonalai

Forrás: <http://www.globalsecurity.org/military/world/europe/images/orient-express-map-1.jpg>
(letöltés: 2016. dec. 12.)

CSABA SÁNDOR HORVÁTH

Establishing a Railway Link between Austria-Hungary and the Ottoman Empire

Reshaped by the Berlin Congress and the treaty of San Stefano of 1878, which ended the Russian–Turkish war, the Balkans did not have a railway link with Europe at the time. This also meant that the railway system that had already been set up beforehand was not linked to the “Old Continent”. The Monarchy (and Hungary) used all its powers to establish a railway connection between the western part of Europe and the Balkans. First, Gyula Andrássy, the Monarchy’s minister of foreign affairs, achieved some success after lengthy negotiations: the Turkish government agreed to establish a railway link through the Monarchy (Hungary). The final breakthrough came after the Congress of Berlin in 1878, where decision was taken about the construction of further railway lines in the Balkans. After signing a contract with Hungary, the Serbian government committed itself to building a railway line from Belgrade to Nis, which was to connect also to Constantinople through Sofia. The Hungarian parliament passed law No. XLII. in 1880 that entitled the government to establish a railway line between Budapest and Zemun. They intended to link Belgrade, the gate of the Balkans, to the European network this way. It was such a significant project that the

preliminary ruling procedure attracted international attention and many newspapers reported on it. Finally, railway services to Zemun started in June 1883. The first engine arrived to the Bulgarian–Serbian border from the direction of Sofia in the summer of 1888, by which time the link to Constantinople had been established.