

MAJDÁN JÁNOS*

A FIUMEI VASÚT KIÉPÜLÉSE ÉS ANNAK VÁROS ALATTI SZAKASZA

THE BUILDING OF THE RAILWAY OF FIUME AND ITS SECTION UNDER THE TOWN

ABSTRACT

The gaining of a Hungarian railway to the seacoast had been the cause of several serious arguments in the Reform Ages. István Széchenyi had in mind a route that would start from Buda and would connect to the national network, while Lajos Kossuth wished to connect the Danubian port of Vukovar with Fiume. In fact the first railway towards the seacoast and the river Drava on the other side was built with Zagreb as a centre, then the Kelenföld-Baranya-Szentlőrinc route of the Hungarian National Railways – opened in 1882 – secured the direct access. The trains of the Hungarian National Railways travelled on the earlier built section between Dombóvár and Gékényes and on the route between Karlovac (Károlyváros) and Fiume, which reached the seaside docks of the city with the aid of a special tunnel under the town.

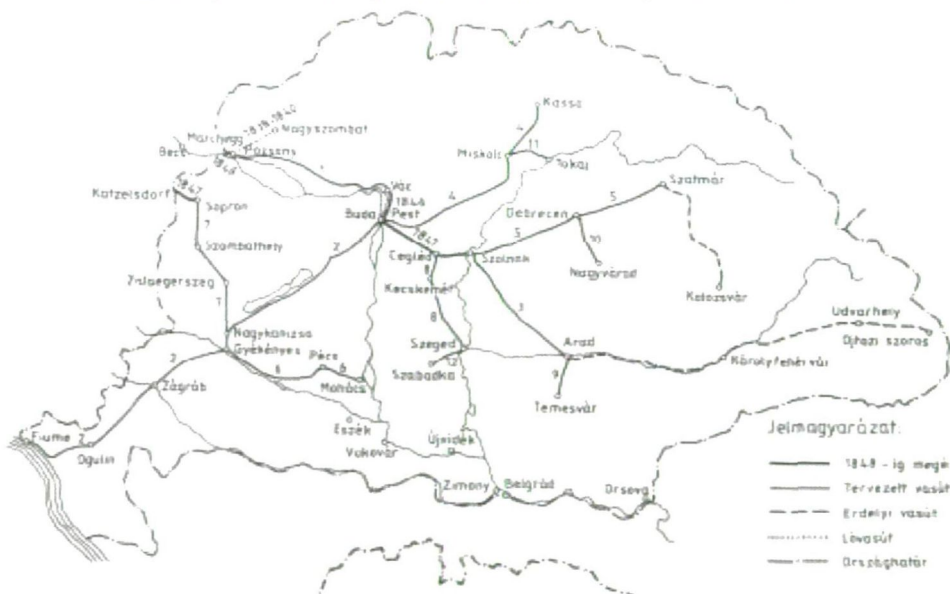
Hazai politikusok a XIX. század első felétől kezdve komoly terveket szőttek a Magyar Szent Korona fennhatósága alá tartozó Fiume gazdasági életbe történő bekapcsolásáról. Az első vasúti törvény 1836-ban elfogadott változatában szerepelt a Budát Zágrábon át a fiumei kikötőig kapcsoló, illetve az Alföld mezőgazdasági feleslegét vízen, majd onnan vasúton szállító vonal terve (1. ábra).¹ Komoly szakmai vita bontakozott ki Széchenyi István és Kossuth Lajos között a fiumei kikötő vasúti kapcsolata ügyében.² Kossuth a gyorsabban megvalósítható Vukovár és Fiume vonalvezetést támogatta, melynek előnyei mellett nagy problémát okozott mind a Duna esetenkénti befagyása, mind a tisztán horvátok által lakot terület magyar tőkéből történő fejlesztése. Ezzel szemben Széchenyi István egy komplex fejlesztési tervet dolgozott ki és tett közzé 1848 elején, melyben ugyancsak fontos útirány volt a tengeri kikötő vasúti elérése, de ez az ország középpontjának (Buda–Pest) és a horvát főváros (Zágráb) összekapcsolásával is együtt járt volna.³ Bár a gróf az első felelős magyar minisztériumban a közmunka és közlekedési ügyekért felelős tárcát vezette, de 1848-ban a néhány hónap alatt nem csak a zágrábi vonal térképészeti munkálatait sikerült egy rövid szakaszon elindítania, a kivitelezésre a közbejött harci események, majd a szabadságharc leverése miatt nem került sor. A vízi, közúti és vasúti fejlesztéseket közösen kezelő tervezetet Bécsben szándékosan félre tették, s az egész birodalmat egy gazdasági egységként kezelő programot dolgoztak ki 1851-ben. Ennek vasúti fejlesztési terveiben már nem a magyar koronához tartozó Fiume, hanem az örökös tartományok fő kikötője, Trieszt állt az áruforgalom központjában (3. ábra). A Dunántúlról, illetve általában a Magyarországról származó árukat Nagykanizsáig kívánták vasúton begyűjteni, s mind a délzalai városból, mind a horvát fővárosból a Bécsset Trieszttel összekötő vasutat javasolták fejleszteni. Fiumét ezen elképzelés szerint tudatosan igyekeztek háttérbe szorítani, vasút arra nem épült volna (3. ábra).

* Prof. Dr. Majdán János, CSc, főiskolai tanár, Eötvös József Főiskola Neveléstudományi Kar.

1. ábra. Az 1836. XXV. törvénycikk által elfogadott magyarországi vasúti hálózati terv

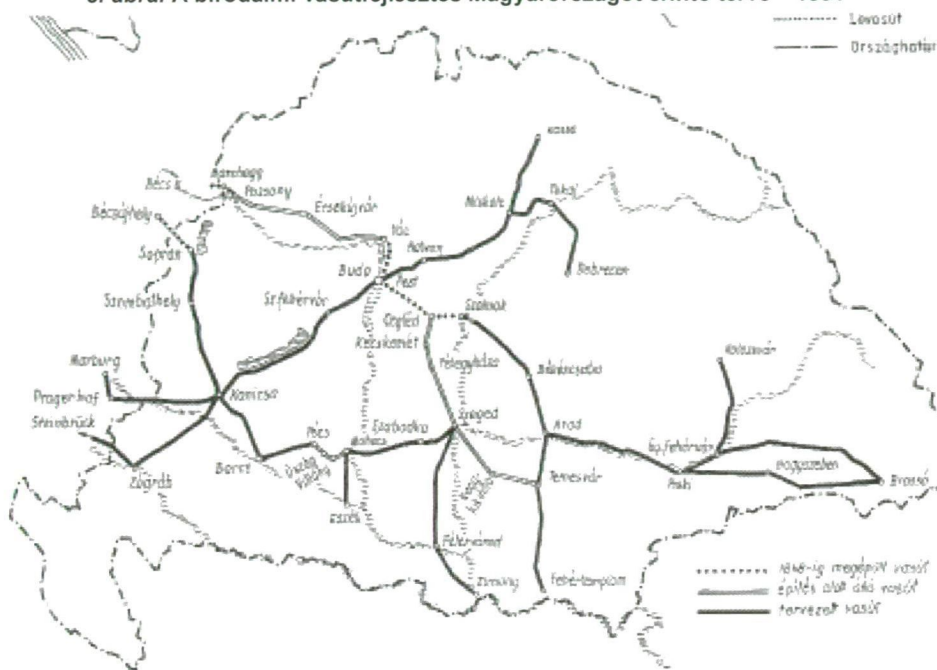


2. ábra. Széchenyi István országos közlekedéshálózati fejlesztési terve – 1848

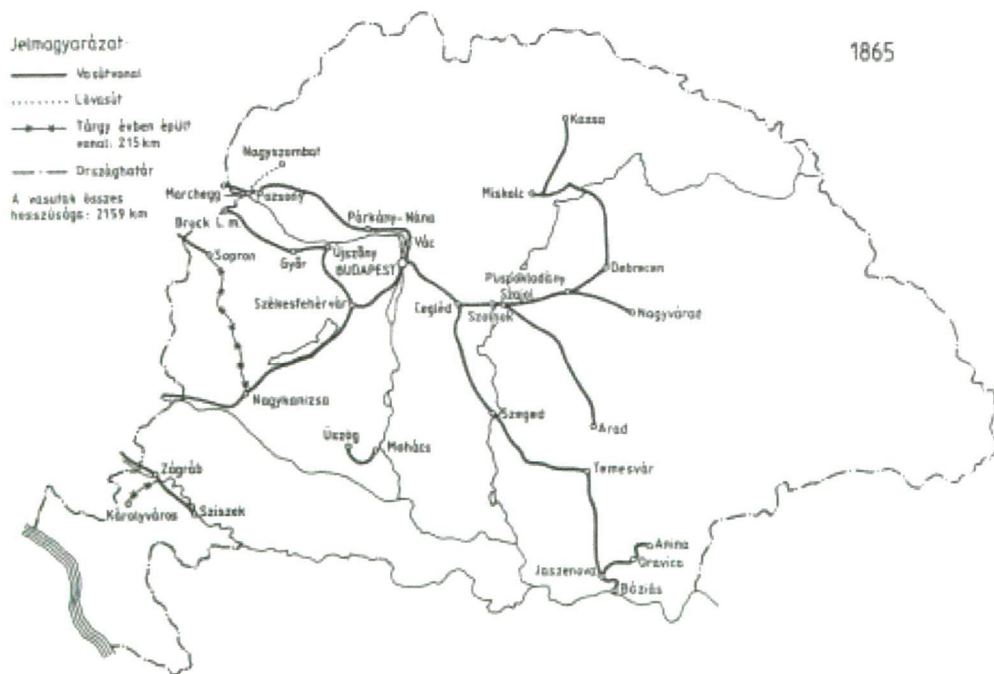


Az alkotmány nélküli időszakban (1849–1867 között) megindult vasútépítéseket a bécsi udvarban kapott engedélyek alapján magántársaságok bonyolították le. A hálózati fejlesztés a Déli Vasút esetében jól kirajzolódó dunántúli vonalakat mutatott, melynek vonalvezetésén láthatóan érvényesült a bécsi hatás: Nagykanizsán át Triesztbe tartott az áru. Zágrábot egyfelől központtá fejlesztették a Száva mentén, másrészt a vasúti kapcsolódás szintén Trieszt felé épült ki (4. ábra).

3. ábra. A birodalmi vasútfejlesztés Magyarországot érintő terve – 1851

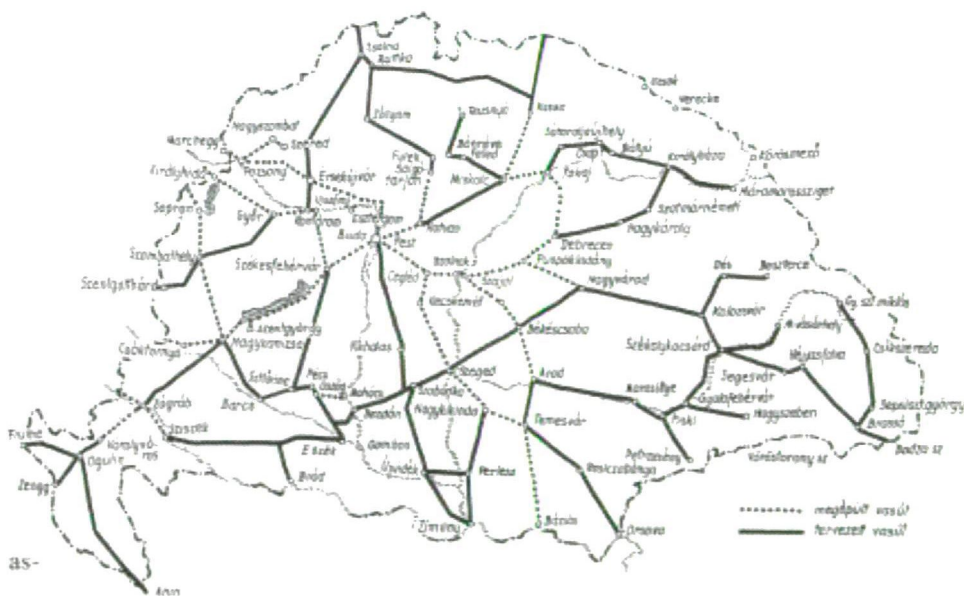


4. ábra. Magánvasutak a Magyar Királyságban – 1865



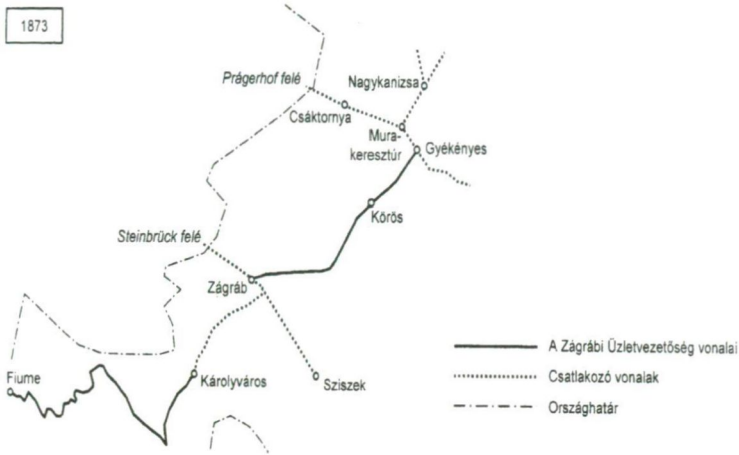
Alapvetően megváltozott a hálózat fejlesztése 1867 után, s az ismét önálló magyar közmunka és közlekedési tárca – természetszerűen – a királyság gazdasági egységként történő kezelését helyezte előtérbe. A tárca vezetője – gróf Mikó Imre – felelevenítette Széchenyi István átlós és a magyar fővárost kiemelten fejlesztő elképzeléseit (5. ábra). A Mikó-féle elképzelésekből jól látszik, hogy a mezőgazdasági áruk begyűjtését és tengeri kikötőn keresztüli kiszállítását Budapest központtal kívánta a magyar kormány lebonyolítani, de a már meglévő magántársaságok mellett államvasúti vonallal is el szeretnék volna érni Fiumét. Fölsejlik a Kossuth Lajosnál megfogalmazott folyami kereskedéshez kapcsolódó szárazföldi szállítás is, melynek központja ebben a tervben is Eszék. Ugyanakkor jól kirajzolódott az Alföldről történő gyors vasúti szállítás új útvonala: Nagyvárad–Szeged–Szabadka–Bezdán–Eszék, amely a magyar fővárost kikerülő-mentesítő feladatokat is elláthat a jövőben. A fiumei útirány ismételt előtérbe helyezése egyet jelentett Zágráb fölértékelődésével, s a magyar kormány tervei szerint a horvát fővárosból tervezték kiindítani a Dinári hegységen átvezető vasutat. A földrajzi adottságok nagyfokú hiányossága miatt tervezhette a szakminiszter az Ogulinból három irányba tovább vezető pályát, bár a gazdasági logika érthetővé teszi ezeket az irreális irányokat. A Mikó Imre által közreadott tervezett a továbbiakban zsinórmértékül szolgált, s az 1868-ban létrejött Magyar Államvasutak (a továbbiakban: MÁV) Horvátország területén ennek szellemében folytatja majd az építkezést. Nagy problémát jelentett a Déli vasút, melynek társasága mindent elkövetett a trieszti vonal további favorizálása érdekében. Ha a magyar kormány ténylegesen befolyást akart gyakorolni a tengeri fuvarozásra, tarifa politikájával serkenteni kívánta a hazai árufőlöslég hajókon történő és Bécszet elkerülő exportját, akkor ki kellett építenie a közvetlen Budapest–Fiume vasutat.

5. ábra. Mikó Imre miniszter vasúti hálózatot fejlesztő tervei – 1867



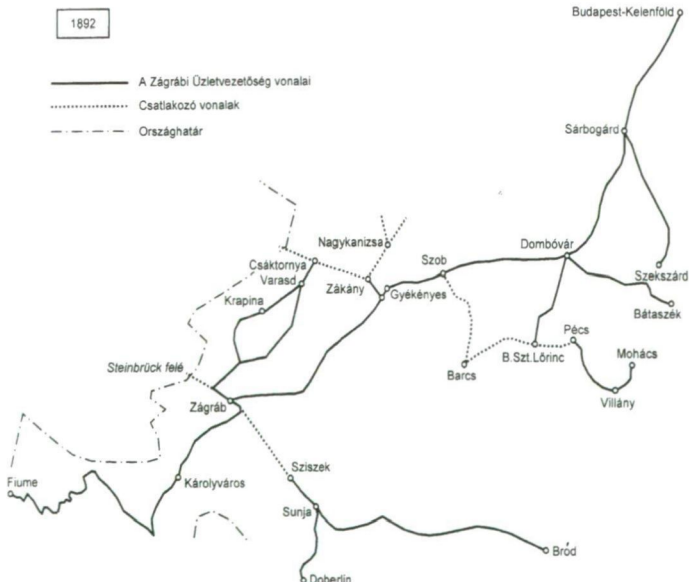
Első lépésként a MÁV Gyékényesről kiindulva 1870-ben megépítette a Déli Vasút zágrábi állomásáig húzódó 103 kilométeres szakaszt. A kincstári vállalat 1873-ban folytatta a tudatos fejlesztést, s átadták a forgalomnak Károlyváros és Fiume közötti, nagyon nehéz terepen húzódó 176 kilométer hosszú vasutat (6. ábra).

6. ábra. A Déli Vasút Horvátországban működő egyes vonalainak állami megvásárlása – 1973



A tengeri kikötő vasúti elérése megtörtént, de az összeköttetésen belül található magántársaságok (Déli Vasút, illetve a Duna–Dráva Vasút Bátaszék és Zákány közti vonala)⁴ tarifa és menetrendi politikájukkal akadályozhatták, esetenként meg is szakíthatták a szállításokat. A magyar kormány előbb tárgyalásokkal, majd komoly politikai és gazdasági nyomással megpróbálta a Déli Vasút érintett vonalait megszerezni. Tisza Kálmán miniszterelnök személyes jelenlétére is szükség volt a tárgyalások során, melyek 1880-ban eredményre vezettek.⁵ A Déli Vasút eladta a magyar államnak a Záhony és Károlyváros közötti vonalát, s így Horvátország területén egybefüggő MÁV hálózat jött létre a tenger felé. (A Záhonyból Sziszek és Steinbrück felé vezető vonalai maradtak a társaság tulajdonába, biztosítva ezzel a Száván bonyolított hajóforgalom átrakási lehetőségét, s így a Déli Vasút kivitele továbbra is Trieszton keresztül folyhatott!)

7. ábra. A Budapest–Fiume közvetlen vasúti összeköttetés útiránya – 1882



A fiumei kikötő magyar ellenőrzésű vasúti kapcsolatának kiépítése a harmadik ütemben folytatódott. Bár magántársaság, de már hazai befektetőkből álló csoport építette meg és helyezte forgalomba 1882-ben a Kelenföld és Baranya–Szentlőrinc közötti vasutat. A magyar főváros és Pécs között megindult forgalom a baranyai megyeszékhely gyors elérése mellett az akkortájt igen fontos boszniai kapcsolatot is biztosítani tudta Eszéken át.⁶ A szerelvények immár közvetlenül közlekedhettek Budapest és Fiume között, de csak részben a MÁV pályáin. A magyar kormány mindent elkövetett a magántársasági vasutak állami megváltásáért, s ezt a következetes gazdaságpolitikai döntést Baross Gábor fogalmazta meg és többségét az ő államtitkársága, majd minisztersége idején sikerült megvalósítani.⁷

Negyedik lépésként a Duna–Dráva Vasút állami kezelésbe történt vétele zajlott le 1884-ben. Ezzel a sikeres megváltással már Dombóvártól Fiuméig államvasúti pályán folyt a forgalom. Az utolsó lépésre 1889-ben került sor, amikor a magyar országgyűlés megszavazta a XV. törvénycikket, s a MÁV saját hálózatához kapcsolta ezt a vonalat is.⁸ A megindult közvetlen forgalom sokat vették igénybe. Naponta három pár gyorsvonat és egy Zágrábig gyors, onnan személy bonyolította le a forgalmat Budapest és Fiume között. A reggel 7 órakor a Keleti Pályaudvarról induló szerelvény büffé-kocsival közlekedett és 19.15-kor érkezett meg Fiumébe, s vasárnapot leszámítva lement a vonat a rakpartra is. Az esti gyorsvonatok 18.15-kor és 19.10-kor indultak és hálókocsis szerelvények voltak. Másnap reggel 7.10-kor, illetve 8 óra ötven perckor értek Fiumébe. A 12–13 órás utazás a vízszáutban is jellemző volt. A reggel 8 órakor induló és étkező kocsival is bővített szerelvény 21.35-kor ért Budapestre. Az esti hálókocsis járatok 18, illetve 19.56-kor indultak Fiuméből és másnap reggel nyolckor, illetve 9.35-kor érkeztek meg a Keleti pályaudvarra.⁹

8. ábra. A Pfaff Ferenc által tervezett és 1891-ben átadott pályaudvar

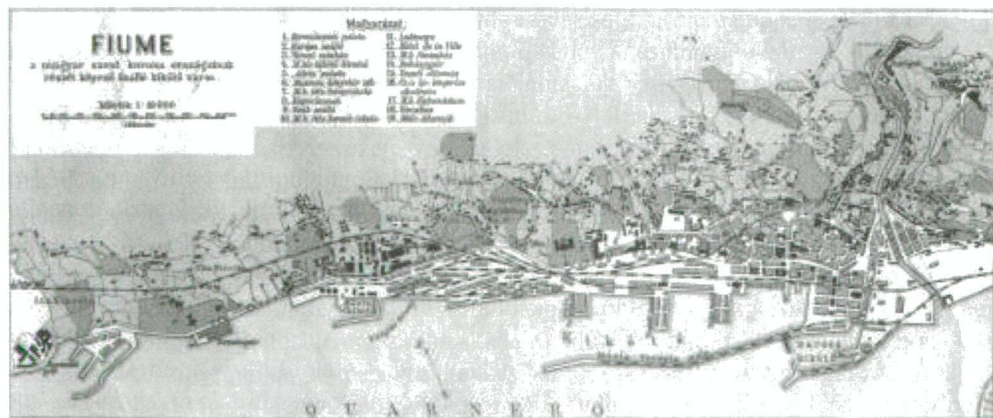


Időközben Fiumében óriási állami fejlesztések zajlottak. A magyar kormányzó által irányított, de vegyes lakosságú kikötőváros az új középületek és vállalati beruházások eredményeként komoly versenytársává vált Triesztnak. Különösen Baross Gábor minisztersége idejére koncentrált az 1872 óta tudatosan folytatott fejlesztési politika. Hajnal Antal mérnök vezetésével a kikötőben új dokkok épültek, árucsoportonként szétválogatták a forgalmat. Állami támogatásokkal 1881-ben megkezdte működését a rizshántoló, melyben a keletről érkező, s akkortájt elterjedő élelmiszer feldolgozást végeztél el az egész magyar

piac fogyasztói számára. A gyors ütemben növekvő üzemanyag teljes körű hazai ellátását biztosította az 1882-ben felavatott kőolaj-finomító. A tankhajókkal érkező nyersolajat feldolgozás után vasúti kocsikon fuvarozták tovább a nagy belső raktárakba. A sétányszerűen kialakított főutca, a tengerparti korzó mellett a növekvő lakosság kulturális igényeit szolgálta az 1885-ben megnyitott Városi Színház. A növekvő vendégsereget és a tengeri utasokat szolgálta a meglévő kis szállodák mellett 1888 megnyitott Hotel Continental. A hajózási fejlesztéseket és a kikötői bővítéseket az 1905-ben itt önálló gyárat nyitó Ganz és Társa – Danubius Villamossági-, Gép-, Waggon- és Hajógyár Rt. folytatta nagy ütemben. Fiume lakói a tengerparton újjáépített és kibővített kikötőből.

A kikötői fejlesztés során egy komoly természeti akadályt is meg kellett oldani. A városban megnyitott vasútállomás és a tengerszint között kb. 100 méter szintkülönbség volt. A magas partra épült városból a mólókra meredek úton lehetett lejutni, melyet lejtésszöge nem engedte vasút építését. A hely szűke és az egyre bővülő forgalom azonban megoldást kívánt, melyet egy különleges megoldással értek el. A fiumei pályaudvarról továbbhaladva egy alagutat építettek a város alatt, s a fokozatosan csökkenő pálya a központ alatt haladt tovább a mólók felé. Ez a 447 méter hosszú alagút biztosította a közvetlen tengerparti rakodást, illetve az utasok átszállását. A napi három pár gyorsvonatból kettő a mólóig lement. A 10 perces utat követően a mólón kiszálló utasok közvetlen csatlakozással átszállhattak a Velencébe induló hajóra. A reggel Budapestről induló gyorsvonat 20.03 perckor ért a mólóra, és 20.15-kor már tovább is utazhattak Velencébe, ahová másnap reggel 6.15-kor érkeztek meg. Vasárnap kivételével minden nap biztosított volt az átszállás. A reggel Fiumébe érkező gyorsok közül is az egyikről hétfőnként hasonló szoros átszállási idővel folytathatták útjukat az utasok Velencébe (7.21-kor volt a rakparton a szerelvény, fél nyolckor indult a hajó, amely 17.03-ra ért célba.) A gyors átszállást és az áruk közvetlen be- és kirakását az alagút tette lehetővé. A növekvő áruforgalom egy további különleges megoldást is kialakítottak Fiume alatt. A farakodóhoz külön pályát is építettek 1900-ban 3,8 kilométer hosszban. Ezen az új vonalon Kain Albert mérnök rendkívül szellemes módon a pályaudvar előtt a nyílt pályából kiágaztatva a hegyben 360 fokos spirál alakú 1837 méter hosszú alagutat épített. A barajdicai farakodón így nyugodtan folyt a munka, a kocsikat esetenként vontatták fel a fiumei pályaudvarra.

9. ábra. Fiume város és a kikötő 1910 táján



Így alakult ki 1910-re az a Fiume, melynek lakói között az olasz nyelvet beszélők voltak túlsúlyban (24 212), majd a horvátok (12 926), a magyarok (6493) és a németek (2135) éltek.¹⁰ Ebbe a városba futottak be a MÁV szerelvényei, illetve innen indultak árukkal és

utasokkal tele. Megvalósult a magyar és a horvát főváros fiumei vasúti kapcsolata, amely nagymértékben hozzájárult az áruforgalom fellendüléséhez. Fiumét a vasút és a szerelvények által bekapcsolt háttér gazdaság fejlesztette európai méretekben jelentős kikötővé.

JEGYZETEK

1. 1836. évi XXV. törvénycikk az Ország köz-javát és kereskedését gyarapító magányos vállalatokról. Magyar Törvénytár Budapest, 1896.
2. Gergely András (1982): Egy gazdaságpolitikai alternatíva a reformkorban. A fiumei vasút. Budapest.
3. Gróf Széchenyi István(1848): Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről. Pesten.
4. Majdán János–Nagy Jenő (1997): Vasút a Dunától a Dráváig. Budapest.
5. Kozári Mónika (2003): Tisza Kámán és kormányzati rendszere. Budapest.
6. Majdán János (2005): Pécs, mint közlekedési központ (1846–1946) In: Mozaikok Pécs és Baranya gazdaságtörténetéből (szerk.: Szirtes Gábor, Vargha Dezső). Pécs, 2005. 55–83. p.
7. Majdán János (1996): Baross Gábor, a „vasminiszter” In: In memoriam Barta Gábor. Pécs. 377–384. p.
8. A Duna–Dráva Vasút megvásárlását az 1884. XXX. törvénycikk, míg a Kelenföld–Baranya Szentlőrinc társaságot az 1889. XV. törvénycikk felhatalmazása alapján váltotta meg az állam és szervezte a MÁV hálózatába.
9. Útmutató a magyar és közös közlekedési vállalatok hivatalos menetrendkönyve – Nyári menetrend Budapest, 1911.
10. A magyar szent korona országainak 1910. évi népszámlálása. Első rész. A népesség főbb adatai községek és népesebb puszták, telepek szerint. / [...] szerkeszti és kiadja a Magyar Kir. Központi Statisztikai Hivatal Magyar statisztikai közlemények Új sorozat 42. Budapest, 1912.

FELHASZNÁLT IRODALOM

1836. évi XXV. törvénycikk az Ország köz-javát és kereskedését gyarapító magányos vállalatokról. Magyar Törvénytár Budapest, 1896.
- A magyar szent korona országainak 1910. évi népszámlálása. Első rész. A népesség főbb adatai községek és népesebb puszták, telepek szerint. / [...] szerkeszti és kiadja a Magyar Kir. Központi Statisztikai Hivatal Magyar statisztikai közlemények Új sorozat 42. Budapest, 1912.
- Gergely András (1982): Egy gazdaságpolitikai alternatíva a reformkorban. A fiumei vasút. Budapest.
- Gróf Széchenyi István(1848): Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről. Pesten.
- Majdán János–Nagy Jenő (1997): Vasút a Dunától a Dráváig. Budapest.
- Kozári Mónika (2003): Tisza Kámán és kormányzati rendszere. Budapest.
- Majdán János (2005): Pécs, mint közlekedési központ (1846–1946) In: Mozaikok Pécs és Baranya gazdaságtörténetéből (szerk.: Szirtes Gábor, Vargha Dezső). Pécs, 2005. 55–83. p.
- Majdán János (1996): Baross Gábor, a „vasminiszter” In: In memoriam Barta Gábor. Pécs. 377–384. p.
- Útmutató a magyar és közös közlekedési vállalatok hivatalos menetrendkönyve – Nyári menetrend Budapest, 1911.