

Szvircsek Ferenc

## A magyar északi vasút tündöklése és bukása

*"Állhatatos törekvésünk: a szomszédos pataknak nagy vizeket szerezni, hogy abból egy hatalmas folyam váljék, mely képes legyen nagyszerű kereskedelmi szállításokat eszközölni."*

### Vállalkozók, kalandorok

A vasútépítés, mint az ország gazdasági életébe történő bekapcsolódás lehetősége, nemesak a megyei szénbányászat, az ipar és a mezőgazdaság, hanem az egész Felső-Magyarország gazdasági érdeke volt. Ezért tehát az első lépéseket a vasútépítés terén a megye földbirtokosai tették meg, amikor a bányászat, az ipar, a vasutak létesítéséért harcoltak. A Nemzeti Múzeumban már 1854. november 18-án *Kubinyi Agoston* vezetésével Nógrád, Borsod és Gömör érdekelt birtokosai értekezletet tartottak, hogy megbeszéljék és döntsenek az "Ipoly-Sajóvölgyi Vasút" létesítése ügyében. A vállalkozási kedv meglehetősen kevésnek bizonyult, a tőkehiány miatt az ötlet megfeneklett. A vasúti tervet 1857-ben melegeztették fel újra, s ekkor belga tőkével szerették volna megvalósítani, de a pénzügyi krízis következtében a külföldi tőkések kivonultak a vállalkozásból.

A már korábban megismert és feltárt nógrádi szénvagyon biztosította, hogy a vasút megvalósításának kérdése nem került le a napirendről.

A sok kis bányavállalkozás után az 1861. július 31-én engedélyezett salgótarjáni Szt.István Kőszénbánya Rt.-ben rejtett a potenciális erő.

Felismerték, hogy a társulat fejlesztésének gátja többek között a közlekedés, mert ha "...Gyöngyösre vagy Pestre, Losoncra, Rimaszombatra, vagy a belföldi vasgyárakhoz akarunk jutni, a nógrádmegyei országutat kell használni, mely jelenleg jó állapotban van és folytonosan javíttatik... De mitután a vállalat súlya főleg a Duna felé esik, mert ezen irányban lehet a legjobb kőszénfogyasztásra és kelenlőségre számítani: tehát oda megy indítványunk, hogy a kőszénbányákból a Duna felé löerőre épült vasút vezetessék."

A vasút irányára nézve, hogy az Balassagyarmat vagy a Zagyva-völgyében, Hatvan

felé épüljön-e ki, arra nézve a döntési lehetőséget az alapítandó Társulat tőkéseinek adták.

A bányatársulat elnöki székébe br.*Prónay Albert* koronaőr volt kiszemelve, akinek az inászóji birtokán az 1840-es években már feltárták a barnaszénét. Amikor a bányatársulat megalakult, fedőszerve lett a vasútépítkezés megindulásának, melynek alapját a szénbányászati jog, a szénbányákból eredő jövedelem adta volna. Az igazgatóság nagystílusú manipulációba kezdett: a bányák értékét, jövedelmezőségét túlértékelve kampányt indított részvényesek szervezésére. Az alakítandó társaság programját 1861. január 13-án tették közzé, melyből megtudható, hogy a vasútépítkezést helyezték előtérbe, hiszen a tervezett tőke több mint kétharmadát a vasút megépítésére szánták.

A salgótarjáni bányászat elindítóiról, *Moosbrugger Jeromos* bécsi lakosról, *Windsteig Gergely* bécsi kőbányatulajdonosról keveset tudunk, ugyancsak ismeretlen *Brellich János* alakja is, aki pedig típusa volt azoknak az iparlovagoknak, akiket az európaszerte dúló vasútépítkezési láz termelt ki.

Brellich egyszerre játszotta a bányászszakértőt illetve a vasútépítő mérnököt, de legfontosabb az volt számára, hogy mindig megtalálta azokat az embereket, akik segíthettek tervének megvalósításában. Nagyszabású terveivel szinte a szélhámosság határán járt, mikor minden tőke nélkül indította meg legújabb vállalkozását.

1861 márciusában Brellich János a Pesti Naplóban elevenítette fel az ipoly-sajóvölgyi vasút gondolatát majd ennek irányváltozta-

tását javasolta. Új irányként a salgótarjáni széntelepeket jelölte ki annak ellenére, hogy a vonalvezetés során néhány műszaki akadályt kellett leküzdeni. (Hartyán és Pálfalva, valamint Somosújfalú és Salgótarján között egy 284 és 567 méteres alagutat terveztek.) A szívós szervezőképességű Brellich, egyébként a Salgótarjáni Vasfinomító alapítása előtt hét évvel már felvetette egy vasgyár létesítésének a gondolatát is, amikor így értekezett: "...a tarjáni völgyben igen alkalmas helyek vannak vasfinomító kohók felállítására". Mint "vaspályaépítész" gr.*Zichy Ferenc* érdemeit méltatta a vasútépítkezésekben majd örömmel közölte, hogy a gróf felkarolta a vasút ügyét és ezzel a Szt.István kőszénbányászat is jövedelmezőbb lesz. A kőszénbánya társulat terveit egyedül csak *Volny József*, a Rimamurányvölgyi Vasmű Egyesület igazgatója bírálta és fejtette ki kétségeit afelől, hogy a terv legnagyobb problémája a költséges vasútépítési vállalkozás lesz, mely a társulatot alapítókéjétől fogja megfosztani.

A vállalat létesítéséhez végülis az adta a végső lökést, hogy a két felkért szakértő: *Hantken Miksa* geológus a medence szénkincsét mennyiségi és minőségi tekintetben kitűnőnek találta, Dolezsál vasúti mérnök pedig a Zagyva-völgyén vezetendő vasútvonal tervét megvalósíthatónak vélte. Brellich János megújult szervezőképességgel harcolt, hogy az általa megálmodott vasutat tető alá hozza. 1861 áprilisában ismét nyilatkozott a vasútépítésről, elvetve a felvetődő szobi irányt, mert a hazai közlekedés központja Buda-Pest. Javaslata szerint: Pestről Hatvanon keresztül a Zagyva-völgyön, Pásztó -

Salgótarján - Fülek, majd innen a Sajóvölgybe, Rozsnyó - Dobsina - Kassa felé kell vezetni az útirányt. A részvényjegyzés ugyan nem járt sikerrel, mégis az 1861. május 14-én tartott közgyűlésen megalakult a Szent István Kőszénbánya Társulat. Ezen a közgyűlésen az ipoly-sajóvölgyi vasút tervbevett építkezése miatt várakozó álláspontra helyezkedtek, és tevékenységüket egyelőre csak a bányatelkek felvásárlására korlátozták. Fenntartották azonban a Társulat részére a vasútépítés tervét is, melynek végpontja szerintük csak Pest lehet. A Társulat elnöke br.Prónay Albert lett (akinek azonban felsőbb utasításra 1864-ben e vállalatától meg kellett válnia). A műszaki ügyintéző feladatát természetesen Brelich János kapta meg. Mivel az ipoly-sajóvölgyi vasút terve ismét megfeneklett, a Társulat szeptember 23-án határozattá emelte a most már gőzüzemű vasút építését Salgótarjánból Hatvan, Aszód, Gödöllő érintésével Pestre, majd Salgótarjánból tovább Losoncra.

Ez évben Szabó József a neves geológus is Salgótarjában dolgozott, mint bányabiztos, a területről bányageológiai térképet is készített. 1862. február 2-án a Társulat vasútépítési engedélyt nyújtott be a hatóságokhoz, hangsúlyozva a szénszállítás jelentőségét. Ezzel a kitételrel a közüzeműnek tervezett vasút nem vesztette el szénvasúti jellegét. Érdekes módon a szokásos kamatbiztosítás megkérését a Társaság nem tartotta szükségesnek, részben mert a Reichsrat engedélyeztetési eljárása késleltette volna az építkezés megindulását, részben azért, mert a közvélemény sem fogadta egyértelműen az ilyenfajta biztosítást élvező vasutak túlka-

pásait. A salgótarjáni társaság bízva saját anyagi erejében, önerőből kívánta sikerre vinni az ügyet. Időközben a folyamodókhoz csatlakozott: Ágost Coburg gothai herceg, aki már 1857-ben az ipoly-sajóvölgyi vasutat is pártfogolta, gr.Forgách Antal kancellár, gr.Forgách József, br.Sina Simon bankár, gr.Czebrían Ferenc és még több prominens személyiség.

### Engedélyezett panama

A 21 mérföld<sup>\*</sup> hosszú és 14 állomásos vasútvonal engedélyirata és a vállalat megalakulása gyorsan tető alá került. 1863. január 19-én cégét "Cs.kir.szab.Pest-Losonc-Besztercebányai Vasút és Szent István Kőszénbánya Társulat"-ra változtatták. Az engedély ugyan megvolt, de a tőke, a legfőbb mozgató erő hiányzott. Fontosságát hangsúlyozva ezért a részvényjegyzés aláírásának helyül a bécsi Stametzer and Co. bankár cégét jelölték meg. A közönség kevéske bizalmát azonban a megjelent programfüzet sem tudta erősíteni.

A hazai és később az egyre nagyobb szerephez jutó külföldi tőkeérdekeltségek, melyek különböző bizottságok mögé húzódtak, csupán fedőszervnek szánták a bányatársulatot a vasútépítéshez. A közönség szinte ösztönös bizalmatlanságát brossúrák, sajtócikkek írásával próbálták csökkenteni. Mindez azonban pénzbe került. A vesztegetések eredményeképp 1863. júliusában több mint 400.000 forint elajándékozott részvényt könyveltek el.

A részvényjegyzés során azonban a kellő

\* 174 Km. a Szerző megjegyzi.

mennyiségű tőke nem gyűlt össze és ekkor kapva kaptak az alkalmon, hogy 1863-ban a kormány a magyarországi éhínség enyhítésére közmunkákat engedélyezett. Júniusban az udvari kancellária a vasútnak "némi állami támogatást" javasolt, miután az ügyeket Forgách Antal kancellár vette kezébe. *Szederkényi Nándor*, 1865-ös leleplező cikkében erre a tényre így utalt: "...miért, miért nem – nem tartozik ide –, kedvenc gyermekévé fogadta az idéetlen szülöttet, s táplálásáról is gondoskodott az ínséges pénzből."

A társulat nem várta meg az ígért kölcsönügylet lebonyolítását, hanem 1863 októberében a pest-salgótarjáni szakaszon megkezdték az építkezést. A csekély tőke hamarosan elfogyott, ezért Forgách Antal saját hatáskörében utasította a helytartótanácsot, hogy az országos alapból folyósítson előleget a vasúttársaságnak, amely így megint hozzájutott 400.000 forint kölcsönhöz.

Az építkezés folytatását az 1864. július 18-án keltezett felhatalmazás tette lehetővé, mely engedélyezte a Társulatnak a szükséges tőke előteremtése céljából elsőbbségi kölcsön felvételét 6 millió forint értékben. A kamatbiztosításról nem esett szó, mert a pénzügyminiszter előtt feküdt az a bizalmas jelentés, mely beszámolt a Társulat kétes ügyvezetéséről, és a Társulat összeomlásának elkerülhetetlenségéről.

A súlyos pénzügyi nehézséggel küzdő vállalat részvényjegyzései nem a terveknek megfelelően alakultak, pedig a pest-salgótarjáni szakasz földmunkái elkészültek, és újabb tájékoztató füzet jelent meg a részvényesek megnyugtatására. Hivatalosan kö-

zölték, hogy "*Cs.kir.sza.Pest-Losonc-Besztercebányai Vasút és Szt.István Köszénbányatársaság*" néven fognak továbbműködni. Ezért a kibocsájtott kölesönkötvényeket sürgősen el kellett helyezni, a feladatra Brellich kapcsolatai révén a bécsi *Schuller and. Co.* közismert nagykereskedő és bankárcég vállalkozott. A bank azonban a kötvényeket nem tudta elhelyezni, de az építkezések folytatása érdekében azok névértékének 40-50 százaléka erejéig osztrák, holland, svájci és német tőkéseknel elzalogosította. A kölesönköre adott váltókon a vasúttársaság is kötelezettként szerepelt.

### Sorozatos csődök

A vasútépítkezés mellett bányanyitásokkal is próbálkoztak, 1865-ben sikerült *József-Johann* védnév alatt kapott bányatelkeken előbb József tárnát majd József aknát megnyitni. Itt a József-tárnánál – Salgótarján községtől északra – szándékoztak megépíteni a vasút ideiglenes végállomását. A bányaiüzemknél nyereségről szó sem volt, sőt a fejtési munkálatokat csak a vasút megnyitása után kezdték volna meg. A spekulációra való hajlandóságot bizonyítja az is, hogy annak ellenére, hogy a vasút megnyitása előtt (tervek szerint 1865. július 1.) több mint a kétszeresét elköltötték a bejegyzett tőkének, mégis újabb vasutak létesítésére tettek kísérletet. 1864. július 14-én megszerették a kassa-oderbergi vasútvonal kiépítésének az engedélyét. Az előmunkálatokat 1865 márciusában kezdték volna meg, ugyanis a tervek szerint erre az időre befejezik a Pest-Salgótarján közötti vasutat. A

Hatvan-Szolnok közötti vasútvonal befejezésére is megszerezték az engedélyt, ennél a vasútnál az oderbergi összeköttetést akarták megvalósítani, Salgótarjánon keresztül. Ugyancsak engedélyt nyertek a Debrecen-Miskolc, valamint Miskolc-Fülek közötti vasútvonal építésére is, de itt még a terepet sem tekintették meg. Végezetül engedélyt szereztek 1864. november 30-án arra is, hogy Hatvan-Gyöngyös között vasutat építsenek. Terveik szerint ezzel a vasútépítési programmal a felső-tiszai és mátrai területeket kötötték volna össze Pesttel illetve Felső-Magyarországgal. A törekvést így is fogalmazta meg Wobesser Oszkár: "Állhatatos törekvésünk: a szomszédhozó pataknak nagy vízeket szerezni, hogy abból egy hatalmas folyam váljék, mely képes legyen nagyszerű kereskedelmi szállításokat eszközölni."

A Schuller bank nem tudta az időközben lejárt kölcsönöket visszafizetni, ezért 1865. július 10-én csődöt kért önmaga ellen. Ezért Pest város törvényszéke egy nappal később a Társulat összes vagyonára csődeljárás megindítását rendelte el. Októberben a bányaszakértői vizsgálatok megállapították, hogy a bányák értéke meg sem közelítette a cikkben hirtetett 14 millió forintos értéket. A vasútépítés költségei az összegyűlt pénz nagyrésztét felemésztette, a maradékot - elszikkasztották.

A Schöller bankház csődje nyilvánosságra hozta a hazardírozások tényét, mert nemcsak a bányák és azok jövedelme nem érte el a propaganda kiadványokban ígértetket, de titkos célokra, azaz megvesztegetésekre közel 780.000 forintot fizettek ki. A Társulat részvényei 10 nap alatt a névértékük 75 szá-

zalékra zuhantak.

### Ferenc József uralkodói segítsége

A Társaság nem elégedett meg a sajtóbeli védekezéssel, hanem gr.Forgách Antal közbenjárását kérték az uralkodónál. 1865. augusztus 31-én Bécsben fogadta a küldöttséget Ferenc József, és kedvező döntéséhez a politikai helyzetben bekövetkezett változásokat is szerepet játszottak. A "hazánk és lakosai javára megmenteni" kívánt vasút "fennakadás okaira" indított vizsgálatot siettetni kívánta az uralkodó, és engedélyezte a tisztán magyar érdekeket szolgáló vasút ügyeinek állami támogatással való rendezését. A háttérben mozgó gazdasági és politikai erők elérték, hogy 1866. augusztus 9-én *Schmidt Pál* bányafelügyelő lemondása után *Pancaldi Márkus* vette át a bánya vezetését, akit október 6-án *Zemlinszky Rezső* váltott fel, mint bányafelügyelő. 1866. október 14-én már hírül adták, hogy a kormány beavatkozása révén a vaspálya sorsa biztosítva van, majd november 6-án megszüntették a csődeljárást. Most már nem csak egy Társulat ügye volt a vasútépítkezés, a magyar és osztrák hatóságok, hitelezők a vállalatot igyekeztek talpraállítani.

A kormányzat 1,8 millió forint kölcsönt és 1 millió forint értékben vasanyagot biztosított a Társulat számára. November 3-án a közgyűlés a Társulat nevét is megváltoztatta, amikor felvette a "*Magyar Északi Vasút Társulat*" nevet. Az 1864-ben kibocsátott elsőbbségi kölcsönt visszavonták és helyette 7,2 millió forint névértékű 1872-1877-ben törlesztendő elsőbbségi kölcsönt bocsátottak

ki. A szénbányászat megindult, de az új névvel is a vasútépítés elsőbbségét akarták hangsúlyozni. A helytartótanács királyi biztost nevezett ki a kincstár értékeinek biztosítására, a pénzügyminisztérium pedig két tagot delegált az igazgatótanácsba. Az állam min fő hitelező ismételten segéllyel támogatta az építkezést, ennek eredményeképpen 1867 március közepén a Pest-Salgótarján közötti vasútvonal elkészült.

Április 2-án indult el az első próbavonat a pesti indóházból, igaz egyelőre Hatvanig. Május 19-én a salgótarjáni szakaszt is átadták a forgalomnak, s ezzel a széntelepeket összekötötték a fogyasztópiaccal.

### Az osztalék elmaradt

A vasútnál a problémák nem oldódtak meg, a nyereség az adósságok törlesztésére sem volt elég, nemhogy osztalékot tudtak volna fizetni, illetve a vasutat Besztercebányáig továbbépíteni.

1867 szeptemberében megint összeomlás előtt álltak. A vaspálya rossz állapotban volt, az állomásokon nem épültek kitérők, a kevés mozdony és kocsi nem tudta az igényeket kielégíteni. A vasút ebben az állapotában "zsákvasút"-jelleggel működött.

1867 októberében *Lónyay Menyhért* pénzügyminisztertől kértek támogatást, de ezzel a lépéssel elindultak a teljes felszámolás felé. *Lónyay* ugyanis a tárgyalások során elhatározta a vasútvonal megszerzését a magyar-állam számára, mivel ez a vasút volt a "kulcs az összes felsőmagyarországi pályához". Ezért 1867 novemberében, amikor a Schuller bankház Lipszében és Brüsszelben

értékesíteni kívánta a kölcsönkötvényeket, jóval áron alul felvásároltatta azt a pénzügyminiszter. A kötvények többségének birtokában ezért ajánlotta fel 1868 február elején a vállalat vezetőségének a vasút és a bánya szétválasztását. Az igazgatótanács számára most vált világossá, hogy ezzel a lépéssel a vállalat széthullása elkerülhetetlen. A pénzügyminiszter látva a vállalat vezetőinek további húzódozását, cikksorozatot indított, melyből tájékozódhattak a részvényesek arról, hogy egyhamar nem látnak osztalékot, mivel a hozadékból elsősorban a kölcsönkötvények szolgálatát kell ellátni, azaz a tulajdonos, az állam érdekei az elsők. A nyílt és rejtett sajtóbeli fenyegetések nem használtak, a részvényesek egy csoportja és a pénzügyminiszter között harc robbant ki a vasútért.

A részvényesek vezéralakja *Feldmann G. Károly* újságíró volt, aki a Társulat tulajdonában még meglévő további építési engedélyekben látta a nagy üzleti lehetőséget. *Lónyay* elsősorban a vállalat pénzügyi blokádját vezette be, majd a közlekedési miniszter támadott, amikor a vonal üzemképességét vonta kétségbe. A kormánykörök siettek azt is kijelenteni, hogy a vállalat a vasútvonal továbbépítésére nem fog kapni az államtól biztosítást, mert a salgótarján-lonsonci vonalat sem tudta kellő időben megépíteni.

A Társulat 1868. július 16-án tartott közgyűlése végül feladta a küzdelmet, és felhatalmazta az igazgatótanácsot a pénzügyminiszterrel való tárgyalásra. A részvényesek vezetője ismét *Feldmann G. Károly* (aki 1887-89-ben a vállalat elnök vezér-

igazgatója lett) a pénzügyminisztérium részéről *Weninger Vince* volt a tárgyaló fél.

A tárgyalások eredményeképpen 1868. július 1-én 0 órától a pest-salgótarjáni vasút a magyar állam tulajdonába ment át. A kezdetben hazafias vállalkozásnak, majd fizetésképtelennek s végül bánatgyereknek nevezett vasútvonal lett a magyar királyi államvasutak első vonala. A szerződés alapján 7,5 millió forintért vásárolta meg az állam a vasutat, a bányák és azok tartozékai a Társulat tulajdonában maradtak. A vételárat azonban úgy kell érteni, hogy az állam ezzel átvállalta az elsőbbségi kötvényeket és csak 300.000 forintot fizetett ki készpénzben.

A Magyar Északi Vasút megváltása következtében a Duna partra tervezett pályaudvar helyett, a MÁV józsefvárosi (losonci) pályaudvara lett a MÁV első állomása. A kőszénbányák üzemvitelére 1868. augusztus 6-án a volt részvényesek megalakították a Salgótarjáni Kőszénbánya Részvénytársaságot.

A vasútvonal folytatása Losoncig, majd Zólyomig 1871. május 3-án és június 18-án került átadásra. Az 1873-as gazdasági válság

azonban megtörte a vasúttársaságok lendületét, ezért 1877-1887 között a helyiérdekű vasutak építése gyorsult fel.

#### Irodalom

Dzsida József: *A Salgótarjáni Kőszénbánya Rt. nógrádi szénbányászatának története 1868-1943. Salgótarján, 1944.* Hlaváts Gyula: *Ötven év a gőzlokomotívval vontatott magyar vasutak történetéből térképekben. Bp. 1897.* Kállay Béni: *Olcsó vidéki vasutak Magyarországon. Bp. 1881.* Képešs Árpád: *A magyar vasútügy története. Bp. 1908.* Király Kálmán: *A százéves magyar vasút. Bp. 1946.* Miklós Imre: *A magyar vasutasság oknyomozó történelme. A legelső vasúttól napjainkig. Bp. 1969.* Pogány Mária: *Vállalkozók, mérnökök, munkások a magyar vasútépítés hőskorában. 1845-1873. Bp. 1980.* Ruzitska Lajos: *A magyar vasútépítések története 1914-ig. Bp. 1964.* Tominack József: *A magyar szent korona országainak vasutai 1845-1904. Bp. 1905.* Zelovich Kornél: *A magyar vasutak története. Bp. 1925.*