

RADVÁNSZKY KÁZMÉR
Hollán Ernő, a vasútépítő

„A józan ész, az események logikája,
 a törvény végül mindig győzedelmeskedik.”
 „Le bon sens, la logique des événements, le
 droit finissent toujours par triompher.”

(Hollán Ernő: *Zur ungarischen Fragen*, 1859)

Amikor az 1800-as évekről hallunk, általában a szabadságharc jut eszünkbe, ugyanakkor egy másik forradalom is zajlott a világban: az ipari forradalom, ami nálunk igazából csak a második hullámban jutott el – jelentős késéssel. A társadalmi hatásai a mai digitalizáció korszakához kapcsolódó változásokhoz hasonlíthatóak: ami gyerekként még sci-fi volt, ma már valóság.

Az, hogy a magyar társadalom milyen elmaradásban volt, mi sem ábrázolja jobban, hogy amíg a gőzgépeket már 1784-ben feltalálták, sőt az 1870-es években már a tömeggyártás is elindult, nálunk az első gyár, ahol a gőzgépet alkalmazták, az 1826-ban megnyílt Herendi Porcelánmanufaktúra volt.

A vasút tekintetében nem voltunk ennyire lemaradva. 1846-ban elkészül az első vasútvonalunk, de sajnos az ezt követő események eléggé visszavetették a kezdeti lendületet. Ezen kellett változtatni.

A szabadságharc idején 240 km vaspályával rendelkezett az ország.

Gróf Széchenyi István és kortársai széleslátókörűségét mi sem bizonyítja jobban, mint hogy a már megépült vonalszakaszokat is figyelembe véve közel 1900 km hosszú hálózat kiépítését javasolták, négy fő-, négy mellék- és ugyanennyi szárnyvonalal. A fővonalak Buda-Pestet a Duna bal

partján az osztrák „Nordbahn”-nal, a Balaton déli partja mentén Fiumével, Szolnokon át Araddal, valamint Miskolcon át Kassával kötötték össze. A fő irányelveket *Javaslat a magyar közlekedésügy rendezéséről* (1847) című írásában fogalmazza meg:

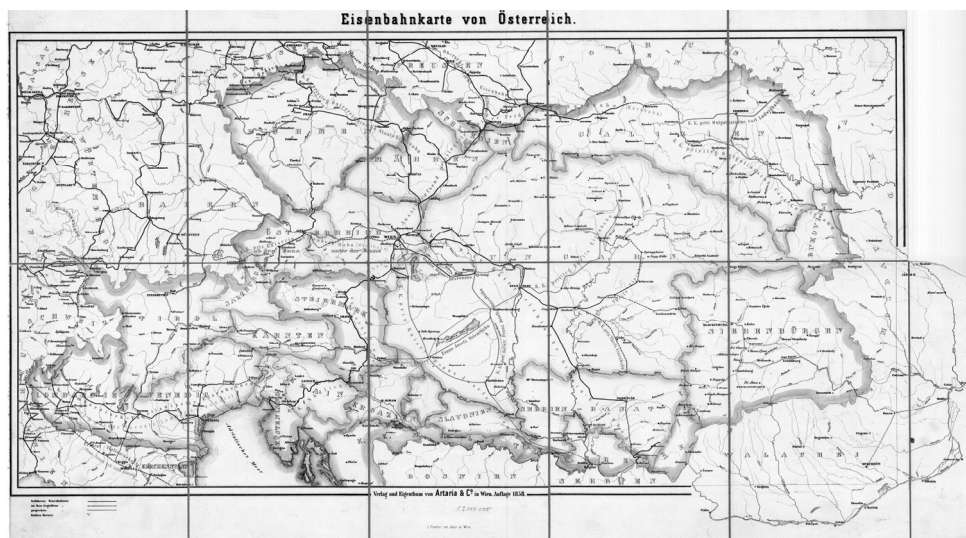
A „vaspálya legcélszerűbb arra, hogy a nemzeti kereskedelem fölélesztésének alapjául tétessék...”

„A magyar kereskedelem és iparfejlődés gyűlpontja Buda-Pest, ez az ország szíve, (...) ezt, mint központot tekintve, úgy kell a fővonalakat vezetni, hogy azok hazánkat világhoz kapcsolják, juttassák s e jótéteményt lehetőleg minden ország részre árásszák.”¹

Az abszolutizmus éveiben (1850–1855) összesen 379 km vasút épült, aminek fő jellemzője a központosított államvasút volt. A Monarchia Bécs központú hálózatot fejlesztett, ahol Magyarországnak csak szárnyvonal szerep jutott, Erdélynek talán még annyi sem. A vasútépítések magas anyagi terhei és az időközben bekövetkezett pénzügyi válság az osztrák kormányt vasútpolitikájának megváltoztatására kényszerítették. A meglévő állami vonalakat eladták, a továbbiak építését pedig magánvállalkozóknak engedélyezték. Így 1854-től hazánkban is hosszú időre a magánvasúti rendszer lett uralkodó.

1856-ban alakult a Keleti Vasúttársaság, később a Déli Vasút (Cs. Kir. Szab. Déli Vaspályatársaság). Habár a fiumei összeköttetés még váratott magára, kétségtelül a már

1 [https://library.hungaricana.hu/hu/view/SZAK_DUNA_Muzealis_1848_javaslat/Széchenyi_István:_Javaslat_a_magyar_közlekedési_ügy_rendezéséről_\(Pozsony,_1848\)_140p._\(Megtekintve:_2024._február_7.\)](https://library.hungaricana.hu/hu/view/SZAK_DUNA_Muzealis_1848_javaslat/Széchenyi_István:_Javaslat_a_magyar_közlekedési_ügy_rendezéséről_(Pozsony,_1848)_140p._(Megtekintve:_2024._február_7.))



1. ábra. Az Osztrák Monarchia vasúttérképe 1858-ban /
<https://maps.hungaricana.hu/hu/HTITerkeptar/2301/> (Megtekintve 2024. január 10.)

elkezdett, és 1861-ben átadott Budapest–Kanisza vasútvonal a kor egyik meghatározó vasútépítésévé vált. Ezáltal kerül Hollán Ernő is a vaspályaépítés forgatagába és lesz annak meghatározó alakja. Ő végzi a Buda–Nagykanizsa–Csáktornya kisajátítások lebonyolítását – majd rövid időn belül (1861) mint a Déli Vasút magyarországi főinspektora folytatja munkáját.

Tevékenyen részt vesz a dél-balatoni vonal kialakításában is. A magas töltést közvetlenül a tó partjára tervezték, ezért a hullámvás és a jég károkat okozott abban – ennek megoldására szintén ő javasolja a Balaton szintjének csökkentését négy és fél lábbal (1,4 m), az így nyert 30–50 m széles biztonsági sáv már elegendőnek mutatkozott.

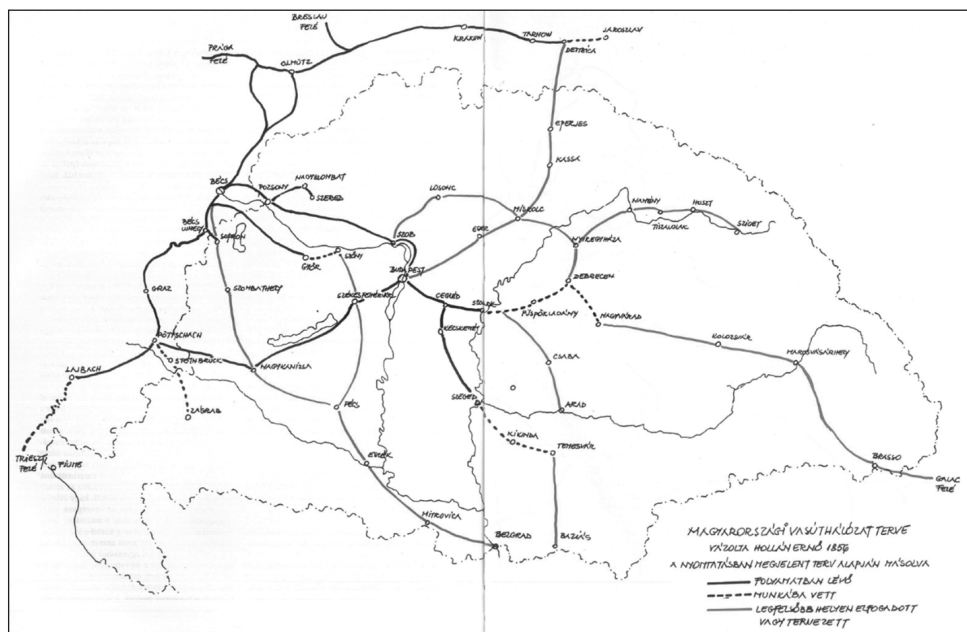
1856-ban kiadja a *Magyarország vasúthálózatának rendszere* című művét. Írásában ismerteti a bécsi udvar által támogatott elképzelések hátrányait, Budapest kirekesztésének szándékát a nemzet-

közi forgalomból. Ez utóbbi látványos a Bécs–Isztambul nyomvonalának meghatározásában, a Nagykanizsa–Észék útvonalon.

Hogy ez mégsem így történt, ahhoz kellett és kellene ma is az olyan hazájuk és a haladás mellett elkötelezett mérnökök, akiknek akkor és most is példát mutat Hollán Ernő élete és munkássága.

Tevékenységének másik meghatározó időszaka az államtitkári működése 1867–1870 között. Ezen időszak alatt jelentős előrelépés történt az ország vasúti hálózatának fejlesztésében: összesen 1411 km hosszúságú új vasútvonalat helyeztek üzembe, továbbá 15, külön törvénycikkben szabályozott vasútvonal műszaki előkészítését végezték el (a már meglévő 4824 km mellett).

Hollán Ernő elsődlegesnek tartotta az egységes műszaki és igazgatási szervezetek kiépítését és fejlesztését – „vasúti igazgatóságokat szervezett olyan képzett



2. ábra. Magyarország vasúthálózatának rendszere, 1856. Hollán Ernő vázolata²

szakemberekből, akik a műszaki előkészítő munkákat, később az építkezések vezetését és ellenőrzését megbízhatóan és hozzáértően végezték”³

Lefekteti az állami vasút alapjait: a magánbefektetők túlárazott követeléseit helyett egyes vasútvonalak megvalósítását állami befektetésből kivitelezik. Lónyay pénzügyminiszterrel összefogva e célból 60 millió Ft kölcsönt vesznek fel, melynek felhasználását az 1867. évi XIII. tc. szabályozza.

A meglévő hálózathoz igazítva és az 1848-as irányelveket tiszteletben tartva, három fő irányt határoznak meg: Adria (Szezei-csatorna építése, 1859–1869), Fe-

kete-tenger (dunai hajózás alternatívája) és Isztambul (Kelet kapuja) direkt elérése Buda-Pestről.

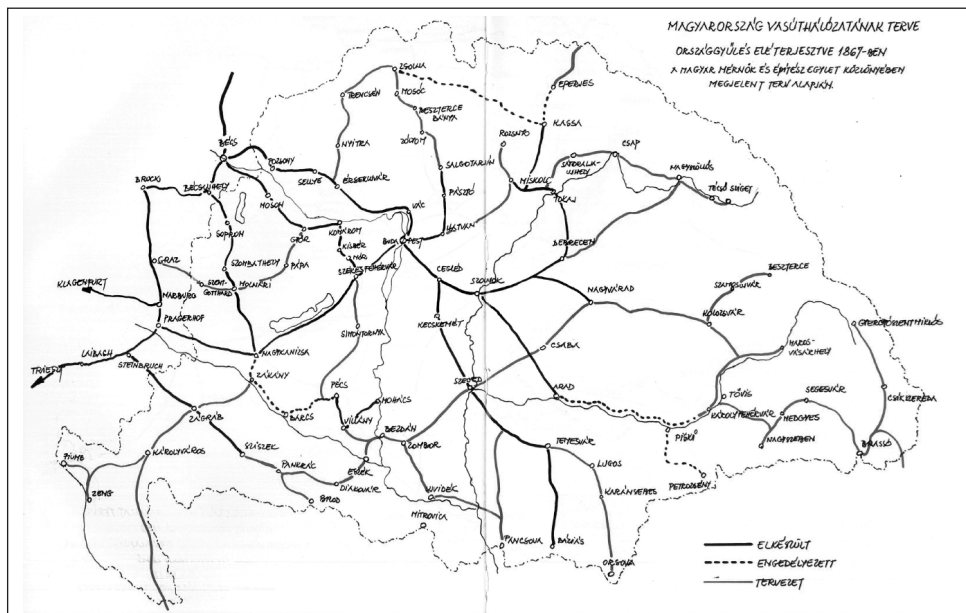
Természetesen a vasútépítés mind a sajtóban, mind a közbeszédben jelentős visszhangot keltett, melyek kezelésében Hollán Ernő humorát is megtapasztalhatjuk: „Az élénk részvét, mely e tárgy körül a napi sajtóban kevéssel ezelőtt megnyilvánult, emlékeztet ugyan az egyszéri remetének a medvéjére, ki gazdája fején a legyeket kövel ütötte agyon...” – olvashatjuk a korabeli *Pesti Hírlapban*, és ugyanebben írásában jellemzi is a hangulatot: „Mert ha már előre megítélnék minden czöveket, melyet a mérnök leveretett, minden zászlócska vitatkozásokat szül pro és contra.”⁴

Az 1867-es kiegyezés után, melyben szintén meghatározó szerep jutott Hollán Ernőnek, lényegesen kedvezőbb feltételek

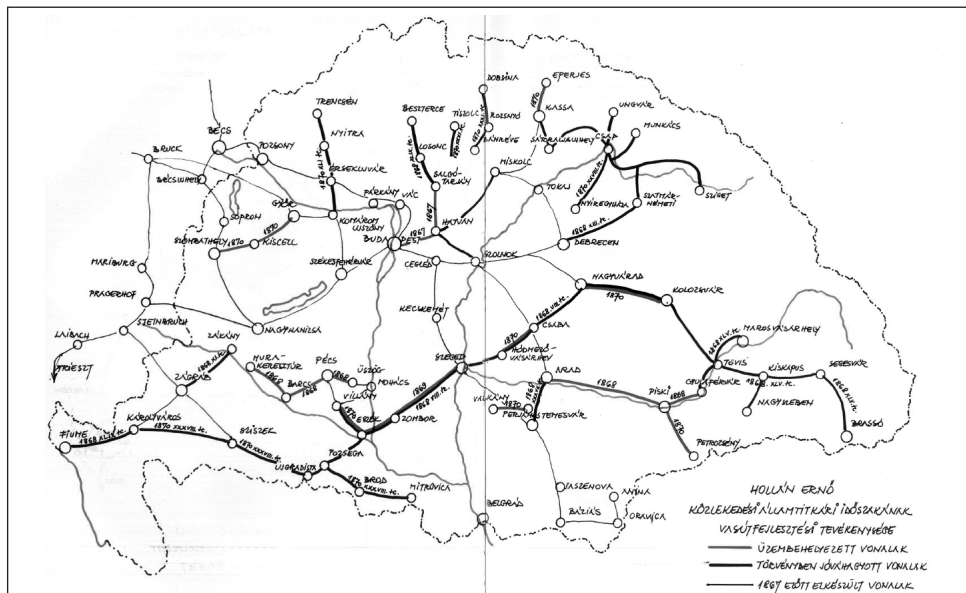
2 Hajós György: Hollán Ernő a katona, a mérnök, az államférfi. Budapest 2006, Építésügyi Tájékoztatási Központ Kft. (továbbiakban Hajós, 2006.) 34., 35. p.

3 Hajós, 2006. 41. p.

4 Hajós, 2006. 31. p.



3. ábra. Magyarország vasúthálózatának terve az országgyűlés elé terjesztve 1867-ben⁵



4. ábra. Hollán Ernő államtitkári időszakának vasútfejlesztési tevékenysége⁶

5 Hajós, 2006. 36–37. p.

6 Hajós, 2006. 37–38. p.

mellett épülhetett a magyar vasúthálózat, de a bécsi udvar után még itthon, az „urambátyám” és az „én portám” mentalitással is meg kellett küzdeni, ezért támadták is őt.

Hajós György ekképp ír róla könyvében: „a nyílt támadások ellen nyíltan és méltósággal védekezett, de a sutgó rágalmazások ellen nem volt fegyvere”, ugyanakkor erkölcsi értékrendjét és tartását jól jellemzi, hogy amikor a belga bankárok (ezekre a sutgóságokra reagálva) megpróbálják lefizetni, Hollán Ernő kitiltja őket a minisztériumból és az esetet jelenti a minisztertanácsnak.

A kiadott engedélyek tanúskodnak arról az előrelátásról, mely mindvégig jellemezte tevékenységét: már akkor kétvágányú vasúti pályában gondolkodtak, illetve a posta és távírdai szolgáltatás fejlesztésében, hiszen ezáltal válhatott teljessé a vasút és az a hálózat, aminek kiépítésén fáradoztak.

Ízelítő abból, hogy milyen alapossággal készítették elő a vasutak építését:

A MAGYAR ÉSZAK-KELETI VASÚTENGEDÉLY OKMÁNYÁNAK TERVEZETE, 1868 (A KÖZPONTI BIZOTTSÁG SZÖVEGEZÉSE SZERINT): „A terület kisajátítása, valamint a pálya aléptímenye egyelőre annyi térfogatra szorítkozhatik, amennyi egynyomú sin úthoz és a kiterőkhöz, nemkülönben az állomásokra megkívántatik. Amennyiben azonban, tekintettel a jövőre, a minisztérium czélszerűnek ítélni, a földterületet már most kétvágányú vasútra kisajátítani, az engedélyesek erre méltányos és külön megállapítandó kárpótlás mellett kötelezhetnek. Mihelyt az 1. §-ban körülírt vonalak valamelyikén annyira növekedett a forgalom, hogy az egy évi bruttó jövedelem mértőföldenkint 120.000 o. é. frt ezüstben föülhaladna, akkor az engedélyesek azon időponttól kezdve, midőn az állam kamatbiztosítását többé igénybe nem ve-

szik, azonnal kötelesek, az illető vonalon minden kártalanítás nélkül egy másik vágányt letétni; ellenben az állam-kamatbiztosíték igénybevételének ideje alatt a forgalom növekedésénél a minisztérium bármelyik vonalon kívánhatja a második sin-út előállítását; csakhogy ezen esetben a részletek külön egyezség útján fognak az engedélyesekkel megállapíthatni.”⁸ (1868. évi XIII. törvényekben is)

Az előterjesztésben szerepel továbbá:

„A sínek szükségletét illetőleg az engedélyesek kötelezik magukat, hogy azt lehetőleg a belföldön fogják beszerezni.” (...) „A postakezelés számára minden, a kormány által az engedélyezett vonalakon kijelölendő levél fel- és kiadási állomásokon magában a pályaépületben alkalmas postairoda lesz ingyen átengedendő.” (...) „Az engedélyesek kötelezettek saját birtokuk és területükön a távírda-vezeték felállítását a pálya hosszában ingyen megengedni.”⁹

Személyét mi sem jellemzi jobban, mint a hazai vasútépítés egy érdekes momentum, az egyik legvitatottabb kérdés, ahol a birodalmi és a magyar érdekek egymásnak feszültek: az erdélyi vasút nyomvonalának meghatározása. A magyar és kiváltképp az erdélyi rész érdekeit képviselve kívánták elérni, hogy Kolozsvár, Nagyvárad, az erdélyi nagyvárosok és gazdaságilag fontos területek bekapcsolódjanak az országos vasúti hálózatba, szemben a Bécs által támogatott Havasalföld területén átmenő vonallal. Hollán Ernő javaslatát végül a bizottság elfogadta.

„A Nagyvárad–Kolozsvár–Nagyenyed–Tövis–Medgyes–Segesvár–Brassó vonalat 1863 júliusának első napjaiban több külföldi szakemberből álló bizottság járta be. A bizottságnak tagja volt Pauwels Ferencz mérnök, a Bischoffsheim és Hirsch brüs-

⁸ <https://n9.cl/oiom9o> (Megtekintve 2024. február 11.)

⁹ Uo.

⁷ Hajós, 2006. 42. p.



5. ábra. Az Osztrák–Magyar Monarchia vasútjainak térképe 1871-ben (szerkesztve)
<https://n9.cl/yvmq4m> (Megtekintve 2024. január 10.)

szeli bankházak képviselője, Le Gallais, az angol Waring cég képviselője, az előmunkálatokat vezető Herz Gyula mérnök, de ott találjuk Hollán Ernőt és Ürményi Józsefet az erdélyi vasúti bizottság képviselőiként. A bizottság kedvezően nyilatkozott a tervezett vonalról, csak a Nagy-Küküllő és az Olt folyó közti vízválasztónál jelezték, hogy újabb tanulmányok szükségesek, mert az agyagos terület miatt nem lehetett előre látni az építési költségeket.¹⁰

A vasúti hálózat kiteljesedését, a mellékvonalak építését a helyi érdekű vasutak (HÉV) megjelenése tette lehetővé. Nyugat-európai, elsősorban skóciai és francia példákat tanulmányozva, Hollán Ernő felismerte a lehetőséget, és szorgalmazta

a magyar viszonyokhoz illeszkedő „olcsó vasutak” építését, melynek fő célja a teherszállítás.

Ennek első sikeres hazai példája volt az Arad–Körösvölgyi Vasút (1877). Fő előnye a helyi érdekeltek bevonása, ezáltal csökkent a spekuláció: „Magyar mérőföldenként mindössze 4 631 Ft volt a kisajátítás ára, míg a Tiszavidéki Vasút esetében ez 16 808, a Magyar Keleti Vasút esetében 37 500, a Kassa–Oderbergi Vasút esetében 64 200 Ft volt.”¹¹

Az utókor bizonyította a hálózatban és jövőre való kitekintéssel gondolkodó mérnöki lángelme igazát, ez volt az egyetlen lehetőség, hogy ne szakadjunk le még jobban a fejlettebb nyugati vagy tengerentúli gaz-

10 Az erdélyi vasúti bizottmány gyűlése. = Pesti Napló, XIV. (1863. július 22.) 165. sz.

11 https://hu.wikipedia.org/wiki/Aradi_és_Csanádi_Egyesült_Vasutak (Megtekintve 2024. február 7.)



6. ábra. Az Osztrák–Magyar Monarchia vasúttérképe 1883-ban (szerkesztett),
<https://n9.cl/yvmq4m> (Megtekintve 2024. január 10.)

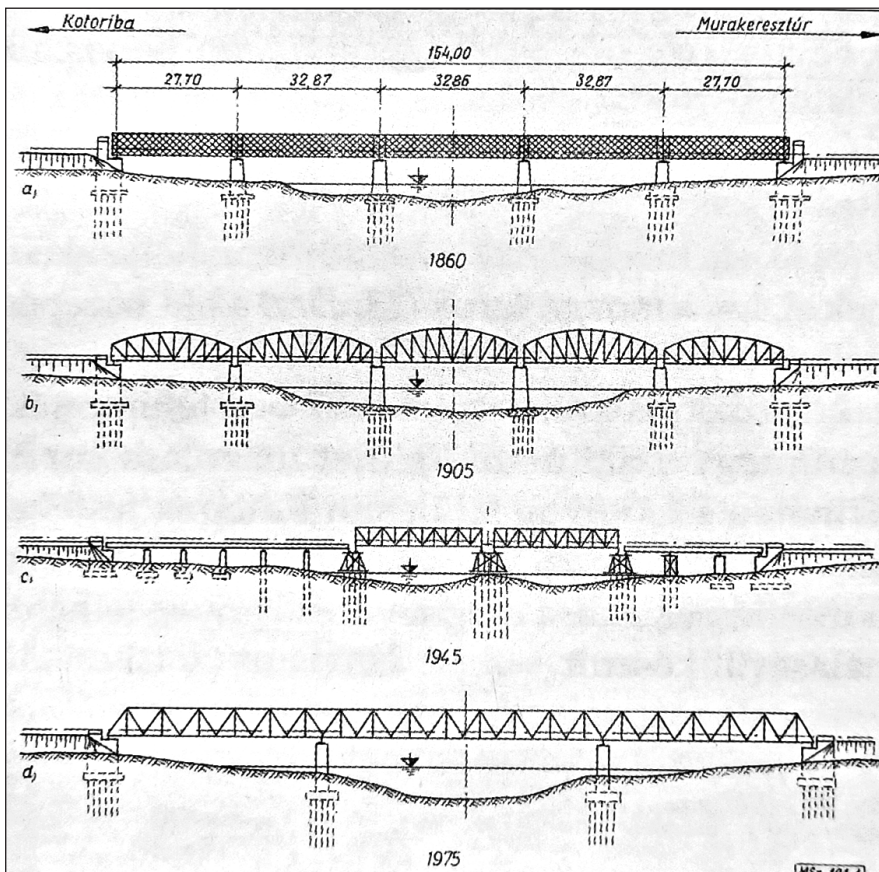
dasági hatalmaktól. 1883-ra nagyrészt megvalósultak azok a fejlesztések, amelyeket előkészítettek. Még rengeteg a magánvasút, az államosítás később valósult meg, hiszen a vasútépítési engedélyek, amelyeket magántársaságok finanszíroztak, 90 évre szóltak, utána a tulajdonjog visszazárt az államra. Valójában a háború és a gazdasági nehézségek miatt ez már sokkal korábban megvalósult.

Hollán Ernő szerteágazó tevékenységének és kivételes tudásának ad bizonyosságot az 1859-ben tartott akadémiai székfoglaló előadása: „Az újabb szerkezetű vasúti hidakról, különösen a rácsrendszerről.” Írásban is megjelent előadásában nemzetközi példákkal, erőtani számításokkal érvel a vasrács hidak alkalmazása mellett, melyek műszaki paramétereikkel,

illetve gazdaságosságukkal messze felülmúlták az addigi kő-, fa- és öntöttvas hidakat. Ilyenképp említi a Mura-hidat Kottorinál (ma Murakeresztúr, országhatár), mely amerikai mintára épült, vagy az Ipolyon épült hidakat.

A történelem igazolta a nagyságát, hatását mindmáig érezzük. A vasút fejlesztése megváltoztatta életünket, nem véletlen, hogy még a legtávolabbi székelyföldi faluban is több mint száz éve nagyapák tanítják unokáikat a nótára, melyben Erkel zenéjére közlekedtetjük a gőzöst Kanizsára, a ma már népdallá vált Koródy Csobánczi Péter *A legény bolondja* betétdalával.

A térképrészleteket a HM Hadtörténeti Intézet és Múzeum, Térképtár engedélyével közöltük.



7. ábra. A Mura-híd szerkezeti változásai időrendi sorrendben, Bata Andrásné et al.: Vasúti hidak a pécsi igazgatóság területén, Pécs 2012, 279 p. (Vasúti Hidak Alapítvány; 75.)

C G C F

Megy a gő-zös, megy a gő-zös Ka-ni-zsá-ra, E-lől ül a
Ka-ni-zsa-i, ka-ni-zsa-i ál-lo-más-ra,

4 C G C

ma-si-nisz-ta, Ki a gő-zöst, ki a gő-zöst i-ga-zít-ja.

8. ábra. <https://n9.cl/470c3> (Megtekintve: 2024. január 11.)