

BÓDI FERENC

# A magyar vasúthálózat kifejlődése a politikai játszmák erőterében – hatása új megyeszékhelyek létrejöttére a XIX. század utolsó negyedében<sup>1</sup>

*The Development of the Hungarian Railway Network in the Force Field of Political Games - its Effect on the Creation of New County Seats in the Last Quarter of the 19th Century*

SZERZŐ:

BÓDI FERENC, tudományos főmunkatárs, HUN-REN Társadalomtudományi Kutatóközpont, Politikatudományi Intézet; témavezető tanár, Pécsi Tudományegyetem, Interdiszciplináris Doktori Iskola, Politikatudományi Doktori Program, bodi.ferenc@tk.hu, ORCID: 0000-0003-2362-3174

JEL kód: R58

**Kulcsszavak:** vasúttörténet • megyeközpontok • dualizmus  
• politikai játszmák • városfejlődés • Magyarország

**Absztrakt:** A vasúthálózat mint az érhálózat kötötte össze az ipari és igazgatási központokat, amely a reformkor végétől az első világháború végéig épült ki Magyarországon. Mivel a vasúthálózat kifejlődése előtt szilárd burkolatú utak összefüggő hálózata nem épült ki, ezért a vasút különösen fontos szerepet kapott a személy-, teher-, valamint a hírforgalom föllendülésében. A vasútvonalak és kialakulóvasúti csomópontok új gazdasági és ennek következtében új politikai súlypontokat jelöltek ki az ország közigazgatási térképén a XIX. század végére. Gyakran korábbi megyeközpontok elveszítették belpolitikai súlyukat és új, vasúti kapcsolattal

rendelkező települések vették át a korábbi történelmi megyeközpontok közigazgatási szerep-körét. A cikk célja bemutatni azt a politikai játéktérrel, amelyben ez a közlekedési- és hírköz-lési hálózat kialakult, amelyet az euklideszi vektorok terében a birodalmi-, nemzeti-, megyei-, valamint helyi érdekek együttese formált.

*AUTHOR:*

*FERENC BÓDI, Senior Research Fellow, HUN-REN Institute for Political Science  
– Centre for Social Sciences; Professor, University of Pécs, Interdisciplinary Doctoral  
School, Political Science, bodi.ferenc@tk.hu, ORCID: 0000-0003-2362-3174*

*JEL code: R58*

*Keywords: railway history • county seats, dualism • political games  
• urban development • Hungary*

**Abstract:** *The railway network, built in Hungary between 1846 and 1918, as the country's logistical vein, connected and served the industrial and administrative centres. Since no network of paved road was built before the development of the railway network, the rail played a particularly important role in freight and passenger traffic, and postal services as well as communication. By the end of the 19th century, the railway lines and the emerging rail centres of gravity had marked new economic and, as a consequence, new political centres of gravity on the country's administrative map. It often happened that former county centres lost their power in domestic politics and new settlements with railway connections took over and emerged into administrative role of the former historic county centres. The purpose of the article is to present the political spectrum where this transport and communication network was formed, and which was shaped by a combination of imperial, national, county and local interests in Euclidean vectors' space.*

## BEVEZETŐ

A magyar vasúthálózat története elválaszthatatlan a XIX. századi magyarországi kapitalizmus létrejöttétől. Magyarország az európai országokhoz mérhető gyors fejlődését alapvetően a vasúti rendszer kiépülése, és az ezzel összefüggő folyami szabályozás segítette elő. A vasúti hálózat korszerű logisztikai kapcsolatot tett lehetővé a kontinens piacaival, Trieszt és Fiume révén pedig a világgal. Az árvízmentesítés és a vasút lehetőséget adott az időjárás-tól független áruszállításra, utasforgalomra, valamint a gyors híráramlásra is. A vasútháló-zat mellett robbanásszerűen fejlődött a postai szolgáltatás, a távírda és a sajtótermékek ter-jesztése. Korábban az évszakok időjárás viszontagságai és a folyók vízállása gátolta a hírek terjedését. Az ország belső részein az év két szakában összefüggő vízfelületek, árvízi hullám-

terek képződtek. A sáros, elárasztott vidéken hetekig, hónapokig nem lehetett biztonsággal átkelni, így az áruszállítás és közlekedés sem volt folyamatos. A XIX. század közepéig az ország egy nyolcad része időszakosan víz alá került, lényegében a síkságok fele rendszeresen folyami ártérre változott (Katus, 1987:987). Magyarországon, ellentétben más országokkal (Anglia, Hollandia), nem épült ki szilárdburkolatú úthálózat vagy csatornarendszer a vasút térhódítása előtt. Bár az országnak tekintélyes agrárexportja volt már a XVII. században is, de ezek a termékek (pl. magyar szürkemarha) élve, „lábon” jutottak el a velencei, bécsi, müncheni, nürnbergi piacokra. A búzát és bort pedig szekerekkel, úgynevezett magyarkocsikkal szállították Krakkóba vagy Szentpétervárra. Ezek a közlekedési eszközök könnyűek, ugyanakkor nagy teherbírásúak voltak (Tarr, 1968).

A vasúthálózat forradalmi hatása az ipar, a kereskedelem mellett a hétköznapiakra és a szellemi életre is komoly hatást gyakorolt. A vasút gyorsította nemcsak az országhatáron belüli, hanem a kifelé és befelé áramló vándorlást is. Földtelen parasztok százai indulhattak el idénymunkára a nagybirtokok majorságai és bányaiipari központok felé (Illyés, 2003; Szabó, 1937), valamint akár tengeren túlra, főleg az Egyesült Államokba (Neményi, 1911; Bódi 2017). A kisvárosi és megyei nemesség és kereskedő rétegek gyermekei gyorsan eljuthattak Európa oktatási központjaiba, így pl. Párizsba, Bolognába, Heidelbergbe (Kosáry, 1983). A magyar történelmi középosztály bekerült Európa vérkeringésébe. Korábbi évszázadokban a tanulmányutak és a külföldi tanulás lehetősége csak keveseknek adatott meg, ennek az utazási szabadságnak és gyorsaságnak köszönhetően a XIX. század utolsó harmadában kialakult a magyar polgári középosztály (Vörös, 1987).

A népmozgás nem csak kifelé irányult, a magyar ipar- és városfejlődés legdinamikusabb korszakában (1967–1918) tízezrek érkeztek a Birodalom távoli tartományaiból, s azon túlról, így például Németországból, akik szaktudásukat itt Magyarországon kamatoztatták. Egy-két évtized alatt létrejött egy első generációs német ajkú munkásosztály szakszerveetekkel, modern, korszerű beteg- és nyugdíjbiztosítással (Gyányi, 1994:11–14). A munkáslapok németül jelentek meg, és a szakmák nyelve is hosszú ideig a német maradt (ez nyomokban még ma is fellelhető, leginkább vasas, bányász- és építőipari szerszámok nevében és szakkifejezésekben). A kertészeti kultúrában megjelentek a bolgárkertészek, akik először idényjelleggel (februártól – októberig) az új ipari központok körül béreltek földeket. Később a XX. század elején a bolgárok letelepedtek a nagyvárosok előterében, ahol iskolákat, egyházat és kulturális egyesületeket hoztak létre (Savova, 2017; Savova – Toldi, 2016).

A vasút és azok tartozékai (posta, távközlés) révén az ország a középkorból a modern kapitalizmusba lépett lényegében egy emberöltő alatt. Az ország végtelennek tűnő tere átjárhatóvá vált. A híráramlás, az áruszállítás és a közlekedés a szolgáltatások elérhető ára miatt gyorsá és tömegessé vált. A messzi tájakról érkezők gyorsan jutottak el, és terjesztették szaktudásukat szerte az országba. Ez a technikai forradalom megteremtett egyfajta, az európai és észak-amerikai térségre jellemző társadalmi- gazdasági dinamizmust. A magyar közemlékezet ezt a történelmi korszakot aranybékének nevezi.

Kétségtelen, az aranybéke korának voltak árnyoldalai is. Ilyen volt például a szabad paraszti társadalom „bekerítése”,<sup>2</sup> felszámolása, különösen az árterek és folyóvölgyek területén (Andrásfalvy, 2007). Az államilag támogatott beruházásokkal együtt megjelent a politikai korrupció, amely nemzeti érdek köntösében magán- és helyi érdeklőbb hasznát szolgálta (Berend, 2003). Területi differenciálódás miatt elmaradt zárvány társadalmak marad-

tak fenn, amelyek szinte máig ható társadalmi nehézségei az országnak (Gazsó, 2008). Egy monocentrikus vasúthálózat jött létre, amely Budapest gyors fejlődését idézte elő. Az így született metropolisz mellett további városközpontok, amelyek a lakosságában, a gazdasági erőben a fővárost megközelítették volna, nem fejlődtek ki. Azokat a városokat, amelyek legalább a regionális centrumfejlettséget elérték volna a XX. század elejére, a Trianoni békeszerződés (1920) más országhoz csatolta (Erdősi, 1986, 1989). A szervesen gazdasági- és társadalmi fejlődés miatt kialakult egy gyarmati jellegű „kettős társadalom” (dual society),<sup>3</sup> amely egy erős etatista attitűdre épülő politikai kultúrának ágyazott meg. A politika vezérelte gazdaságfejlesztés egy államkapitalista modellel eredményezett, amely mint uralkodó gazdaságszervezési attitűd a kommunizmus idősza alatt sem tört meg. Magyarország vasúthálózata nagymértékben hozzájárult a gazdasági-társadalmi szerkezet átalakulásához, s ezzel együtt a politikai élet keretét adó település- és területi igazgatás súlypontjainak átrendezéséhez. A vasút, amely épp jövőre lesz kétszáz éves Európában (Maggi, 2024), s a modern kor egyik, ha nem a legfontosabb rekvizituma, átszabta a települések korábbi hierarchiáját, a megyék és régiók egymáshoz viszonyított sorrendjét, súlyát. Magyarországon a vizek szabályozása mellett a vasúti pályák iránya és csomópontjai új térfunkciót adtak a korábbi korokban jelentéktelen helységeknek, és ezzel egyidőben pár korábbi megyeközpont is elveszítette közigazgatási szerepkörét (Beluszky, 1990). Az alábbi tanulmányban, felhasználva a gazdaságtörténeti és vasúttörténeti munkákat, bemutatom, hogy milyen politikai játszmák formálták az ország igazgatási szerkezetét meghatározó városok fejlődését, elsődlegesen Budapestét, és a vidéki központokat, különösen a Nagyalföldön és Erdélyben.

## MAGYARORSZÁG A TÉR-IDŐ EURÓPAI ERŐRENDSZERÉBEN. PREKAPITALIZÁCIÓ; A KAPITALIZMUS EMBERI TÉNYEZŐI A XVIII. ÉS XIX. SZÁZADBAN

A török kiűzése után a XVIII. században a Magyar Királyság a Habsburg Birodalom részeként tekintélyes léptékben fejlődött. Államilag szervezett betelepítő program révén az ország korábbi háborúkban és pestis járványokban elnéptelenedett területei újra benépesedtek. Ez idő alatt erőteljes mértékben fejlődött az extenzív kultúrára épülő agrártermelés és agrárexport, amely elsődlegesen az Európa nyugati területeit, ezen belül is különösen a Habsburg Birodalom tartományait érte el (Wellmann, 1989). A XVIII. században az ország egy toleráns soknemzetiségű és több vallású ország képét mutatta, kiváló katolikus egyetemmel, piarista, jezsuita gimnáziumokkal, kálvinista kollégiumi hálózattal haladó lutheránus líceumokkal. Az iskolaalapítást és -fenntartást az egymással versenyző egyházak mellett a földesurak vállalták magukra. Az utóbbiak gyakran olyan felekezeti iskolákat is patronáltak, amelyeknek az egyházi hovatartozása eltért a kegyúr (fenntartó) vallásától. Ez az iskolaforradalom meghatározó módon hozzájárult a XIX. századi modernizációhoz, amely a reformkort készítette elő (1825–1848) Magyarországon (Kosáry, 1983). A vasútépítés korszakával egybevágó aranybéke periódusát (1867–1918) lényegében egy mély gazdasági válságra adott politikai útkeresés nyitotta meg. Az ország polgárosodását azok a politikusok és értelmiségiek készítették elő, akik a XVIII. század iskolaforradalmában létesített oktatási intézményeiben nevelődtek.

A versengő iskolák tananyaga olyan tudással bővelkedett, amely gazdasági és műszaki ismereteket is nyújtott annak ellenére, hogy az országnak az ipara nem volt számottevő (Kosáry, 1990). A műszaki képzést elősegítendő, Mária Terézia fia, József császár megalapította a nagyhírű Budapesti Műszaki Egyetem elődjének tekinthető Institutum Geometrico-Hydrotechnicum-ot (1782) Budán, amely az első műszaki diplomát adó intézmény lett Európában, tizenkét évvel megelőzve a francia *École Polytechnique*-t (Armuth et al., 2013). Az itt felnevelkedett műszaki értelmiség fontos végrehajtójává vált a magyar folyamszabályzásnak és az ezzel párhuzamosan kiépülő hazai vasúthálózatnak.<sup>4</sup>

A napóleoni háborút, s az azzal járó búzakonjunktúrát gazdasági válság követte. Az agrárexport szűkülése a magyar élelmiszerexportra épülő gazdaságot válságba vitte. A gazdasági válságot a progresszív politikának utat engedő politikai válság követte. A haladó mozgalom a polgárosodást tűzte ki célul: egységes adózást, a jobbágyság felszámolását, valamint a kapitalista gazdaságot elősegítő törvényeket. A reformkor szülte a korszerű infrastruktúra vízióját: állandó hidakat a Dunán, vasutak építését, folyamszabályozást, gőzhajózást stb. Széchenyi és Kossuth víziói ugyan hatottak a később megvalósult vasúti nyomvonalak irányára, de átfogó hálózati terv sosem született.<sup>5</sup> A reformkor teremtette meg az első vasúttörvényt is 1836-ban (Ertl, 1986).

1848-ban a „törvényes forradalomban”<sup>6</sup> (Deák, 1994) a haladó politika sikerrel eléri céljait az áprilisi törvények révén, azonban az ország függetlenségi háborúba keveredett, amelyet elveszít.<sup>7</sup> Egy évtizeddel később az európai geopolitikai status quo átrendeződése miatt a Habsburg Birodalom – a solferinói és königgrätzi kudarc után – rákényszerült arra, hogy a magyar elittel politikai egyezséget keressen. Így jött létre 1867-ben az Osztrák-Magyar Monarchia, amelyben a Magyar Királyság elnyerte részleges függetlenségét. A két állam három szakpolitikában, a hadügy, külügy, valamint a pénzügy terén tartotta fenn a közös kormányzást, amelyek közül különösen a pénzügy erőteljesen kihatott a magyar gazdaságfejlesztésre. Az osztrák-magyar kiegyezés, a Magyar Királyság újbóli részleges függetlenségének visszaállítása lényegében majd’ egyidejű a német egység (1871), az olasz Risorgimento (1871), valamint a Balkánon a független Bulgária (1878), s egyéb független államok létrejöttével, azaz egy új európai geopolitikai status quo megteremtésével.

A Magyar Királyság területén a nemzeti liberális politika megnyitotta az utat a szabad-tőke áramlása előtt, amely az ipar gyors fejlődését eredményezte. Az iparosítás a városok növekedését, a gazdaság egészének bővülését, s ezen belül a közlekedés és szállítás tömegessé válását indukálta. A gazdasági növekedés nem csak igényelte, de egyben lehetővé is tette a vasutak építését, mivel annak eszközszükségletét (mozdonyok, vagonok, sínek) a XIX. század végére teljesen hazai termelésből tudta biztosítani.

A következőkben bemutatásra kerül a politikai érdek vezérelt vasúti hálózat kifejlődése. Azon tényezők elemzésére kerül sor, amelyek a nyomvonalak kialakítását befolyásolták a vármegyék és városok játszójával együtt a XIX. század végi Magyarországon.

## QUI PRODEST?

Alig pár évtized alatt az Egyenlítő hosszának felét meghaladó vasúthálózat (22.000 km) épült ki a Magyar Királyság területén a XIX. század második felében. Ezt a vasúti hálót

lényegében nem tervezték meg, nem volt olyan egységes elfogadott koncepció, amely ennek fejlődését végig kísérte volna. A gráfelmélet fogalmait használva: a kialakult vasúti hálózat csúcsait (városok), elágazásait, valamint éleinek irányát (vasúti fővonalak) számos gazdasági és politikai érdekvektor euklideszi egyensúlyaként értelmezhetjük.<sup>8</sup> Ebben a hierarchikus – birodalmi, nemzeti, regionális és lokális – erőterben és változó politikai időkeretekben formálódott ki az ország vasúthálózata. Ez nem egyedülálló jelenség, mivel a XX. század végén, XXI. század elején hasonló politikai játszmák erőterében alakult ki a spanyol gyorsvasút hálózata is (Audikana, 2021).

A vasútpályák irányát megszabó döntések, a XIX. századi Magyarországon, John C. Harsányi játékelméletében tárgyalt alku modelljéhez hasonlóak: a közel két emberöltőnyi politikai játszma minden versengő fél számára nyereséggel zárult. Ez egy klasszikus „win win” típusú játszma volt, amely minden „érdekvektor” számára, ha nem is egy időben, de a korszak nagy részében olyan hasznot hozott, amelyet a játékba lépés nélkül nem ért volna el (Harsányi, 1982).

1. ábra: Érdekvektorok a magyar vasútépítési korszakban  
 Figure 1: Interest vectors in the era of the Hungarian railway construction



Forrás: saját szerkesztés Erdősi (1987), Harsányi (1982) alapján.  
 Source: own editing based on Erdősi (1987), Harsányi (1982).

## A VASÚTHÁLÓZAT LÉTREJÖTTÉNEK ÉRDEKVEKTORAI

V1, Osztrák birodalmi érdek, amelynek célja az volt, hogy Magyarország gazdasága minél gyorsabban beépüljön az örökös osztrák tartományok gazdasági életébe. Ausztria 1850-ben vámuniót hoz létre Magyarországgal, amely eltörli a belső vámokat. Az unióval lényegében létrejön a későbbi dualista politikai rendszer gazdasági alapja, a közös piac. Az osztrák szán-

dék célja az volt, hogy a magyar élelmiszer, bányakincsek, kohászati félkész termékek olcsón jussanak el Ausztriába és Csehországba, s onnan a késztermékek vissza Magyarországra. A birodalom nyugati és keleti piacai legyenek összekapcsolva. A „textil és búza házasságának” is nevezett közös piaccal, a háborút elvesztő Magyarország többet nyert, mint veszített – John Komlos<sup>9</sup> szerint (Komlos, 1983). A magyarok gazdasági nyeresége a kiegyezéskor vált egyértelművé. 1867 után Magyarország történelmében egyedülálló, töretlen fejlődési pályára került. A forradalom leverését követő időszakban az épülő vasútvonalak iránya Bécs és Trieszt felé mutatott, s Pesten át Béccsel kötötte össze az ország meghatározó búzatermelő vidékeinek központjait (Debrecen, Temesvár). Magyarország politikai érdekeit az OMGE (Országos Magyar Gazdasági Egyesület) töltötte be, amely különösen a bányatulajdonosok és gabona-termesztők érdekeit képviselte (Erdősi, 1985:443–451.). Az osztrák birodalmi érdek különösen az 1850–1867 közötti időszakot dominálta (Komlos, 1983).

V2, Adekvát nemzeti (állami) érdek a kiegyezést követő időszakban (1867–1918) erősödött meg. A nemzeti érdeket az úgynevezett 'kamatgarancia' intézménye biztosította azáltal, hogy a kormány – a minisztériumok döntéselőkészítése és a parlament vitái után – koncessziókat adott magánbefektetők számára, akik egy-egy vasúti szakasz megépítését vállalták. Az állam garantálta a befektetőnek a befektetett pénz után az 5–7%-os hozamot. Azaz, ha egy megépített vasúti szakasz nem hozott nyereséget, vagy épp ráfizetéses volt, akkor az állam azt támogatással kiegészítette a kamatgarancia mértékéig. A magyar kormány így ösztönözte a vasúti infrastruktúra dinamikus növekedéséhez a befektetői hangulatot.

A XIX. század utolsó évtizedében a vasúti vonalak hossza évi 7%-kal, a szállítási teljesítmény pedig 10,5%-kal növekedett. 1870 és 1890 között a vasúti beruházások átlagos értéke meghaladta a 30 millió ezüstit forintot (45 forintnak 500 gramm színezüst értéke volt) (Katus, 1987:984.). A gigászi beruházások forrásalapját az osztrák befektetők biztosították, akik a tőkét a Magyar Királyságba menekítették, mivel a magyar kormány az adókat alacsonyan, mélyen az osztrák adószint alatt tartotta. Amennyiben az infrastruktúra-beruházásokat az ország saját forrásból biztosította volna, akkor adókat kellett volna kivetnie. A kormány a vasútépítő cégek mellett az ipari nagybefektetőknek is a 6%-os kamatgaranciát szavatolta, továbbá 15 évre adott adómentességet minden cégnek, amennyiben a beruházás összértéke meghaladta az 5 millió forintot, ha az Budapesten valósult meg (Komlos, 1983:231.). Az állami pénz kamatgarancia formájában ömlött a túlhevített gazdaságba. A kormány ipart támogató szubvenciója 1875-ben elérte a 64 millió forintot, amely az azt követő években évente 11 millió forinttal nőtt (Komlos, 1983:166.).

Az ipar és a vasút fejlődését az állam a továbbiakban kedvezményes, csak egyes szakaszokra érvényes, tehát nem általános és egységes vasúti fuvardíjakkal segítette elő (Komlos, 1983:159.). A vasúti koncessziós- és tarifapolitikával a kormány befolyásolta, hol alakuljanak ki feldolgozóipari központok. Így fejlődött Budapest az Osztrák-Magyar Monarchia, majd a század végére Európa egyik legnagyobb malomipari központjává (Erdősi, 1986:396.). Fiume pedig a vasútfejlesztésnek, a Fiume–Budapest vasúti szakasz megépítésének köszönhetően – az akkori osztrák Trieszttel szemben – Magyarország legjelentősebb tengeri kereskedelmi kapujává vált. Az adriai kikötő éves forgalma 1876 és 1890 között 52 ezer tonnáról 547 ezer tonnára, annak értéke 6,5 millió forintról 60 millió forintra nőtt (Katus, 1987:986–987.).

A vasútfejlesztések magukkal vonták a posta és hírközlés robbanásszerű fejlődését is. 1868 és 1890 között a postahivatalok száma 1337-ről 4308-ra emelkedett, a távíróhivatalok száma 404-ről 1804-re, a távíró vonalak hossza pedig 8 ezer kilométerről 21 ezer kilométerre növekedett. A postai levélforgalom ugyanebben az időszakban évi 25 millióról 172 millióra, a táviratok száma évi egy millióról 7,6 millióra emelkedett (Katus, 1987:986–987).

A magyar vasutak fejlődése a XIX. század második felében – leelőzve Ausztriát és Csehországot – a világon a leggyorsabb volt (Berend – Ránki, 1976:112.). Az ország vasútsűrűségi mutatója a század végére, területre vetítve (1000 km<sup>2</sup>) megközelíti Ausztriáét, népességre vetítve (100 ezer lakos) pedig kiemelkedik a környezetéből, megelőzi a szomszédos államokat és a birodalom tartományait.

*1. táblázat: A vasúti sűrűség mutatói Európában (1884–1895)*  
*Table 1: Indicators of railway density in Europe (1884–1895)*

Ország	1000 négyzet km-re	100.000 lakosra
	jutó vasút km	
Belgium	188	87.4
Anglia	107	85.7
Németország	87	89.8
Svájc	84	116.4
Franciaország	77	107.5
Ausztria	59	71.1
Dánia	58	102.6
Olaszország	52	48.1
Magyarország	43	76.8
Portugália	25	45.8
Spanyolország	24	70.3
Románia	20	48.2
Svédország – Norvégia	14	160.2
Szerbia	11	23.3
Bulgária	9	25.3
Oroszország	7	34.8

*Forrás: Katus, 1987:984.*  
*Source: Katus, 1987:984.*



Magyarországon a vasút dinamikus fejlődését az ipari termelés – Európában kiugró – növekedése követte. Az ipar gerincét – a tetemes szállítási kapacitást is igénylő – az élelmiszeripar, ezen belül is a malomipar adta. Ehhez társult a bányászat, a vasúti eszközöket gyártó vas- és acélipar, amely egyben a vasúti szakaszok tereptárgyait (hidak, alagutak) is megépítette. Fontos szerepet játszott a MÁV Gépgyár. A Ganz üzemében ötszáz mozdony és 25 ezer vagon épült meg (Katus, 1987:985). Az 1860-as évek elején a síneknek csak ötödét gyártották Magyarországon, a század végére nemcsak, hogy minden új lefektetett sín hazai gyártású lett, hanem a sínek 84%-a már nem vasból, hanem acélból készült (Berend – Ránki, 1976). A Dunán és a Tiszán acélszerkezetű hidak épültek, amelyeket a hatvanas és hetvenes években elsődlegesen francia mérnökök terveztek, azonban a nyolcvanas évektől a tervezők már magyarok voltak (Katus, 1987:985.). A vasútépítés konjunktúrahátása nem korlátozódott a vasútépítést közvetlen kiszolgáló ágazatokra (szénbányászat, kohászat, gépgyártás, acélipar stb.) mivel az, Berend T. Iván szerint, az egész gazdaság multiplikátora lett (Berend – Ránki, 1976).

2. táblázat: Néhány európai ország ipari termelésének éves növekedése (1870–1913)  
 Table 2: The growth of industrial production in some European countries (1870–1913)

Ország	százalék / év
Oroszország	5.2
Németország	3.9
Magyarország	3.8
Svédország	3.3
Ausztria	2.5
Franciaország	2.1
Olaszország	2.1
Anglia	2.1

Forrás: Komlos, 1983:213.; Mitchell, 1976.  
 Source: Komlos, 1983:213.; Mitchell, 1976.

Felvetődik a kérdés: a gazdasági növekedés és töretlen ipari fejlődés költségét ki fizette meg? Az állam önerőből erre nem lett volna képes, ezért a vasútépítést a külföldi tőke részére koncesszióba adta, azaz az egyes építendő vasútszakaszokra idő- és területi korlátok mellett monopóliumot adott. A befektetők kamatgaranciát is kaptak, amelyet a kormány államkötvények kibocsátásából finanszírozott. A kötvények felét osztrák tőkésék vásárolták fel, így nem kellett a magas adókkal a belső gazdaságnövekedést és fogyasztást visszafogni. A pénzbőség egyaránt kedvezett az importnak, a befektetéseknek és fogyasztásnak is (Komlos, 1983:223.). A Magyar Függetlenségi Párt patrióta szenvedéllyel az Ausztriához fűződő viszony felmondását követelte, kárhoztatta a közös piac szuverenitást csorbító hatását. De azt már akkor be kellett látni, hogy a Magyar Királyság, amely Európa egyik legelmaradottabb állama volt a XIX. század elején, pár évtized alatt fel tudta küzdeni magát a fejlettebb országok középmezőnyébe (Komlos, 1983:212.).

Az állam a szubvenciók terheit Baross Gábor minisztersége idején (1886–1892) mérsékelte. A veszteséges magánvasutak felvásárlásával az állam radikálisan csökkentette a garanciahitel vállalásából eredő állami terheket, s egyben a külföldi magántőkeből épült vasúti szakaszok (fővonalat tekintve) 84%-a állami tulajdonba került. További lépéssel a „vasminiszter” egységes degresszív tarifarendszerrel a MÁV kezébe került vasúti szárnyvonalakat költséghatékonyra tette, mivel ezzel az intézkedéssel nyereséges és jól jövedelmező közüzemmé vált az állami kézbe került vasúti teherszállítás Magyarországon (Katus, 1987:983).

Összességében elmondható, hogy igen drágán jött létre a magyar vasúti rendszer azaz, hogy az állam garantálta a magánbefektetők számára a befektetett tőke (átlagos) 6%-os profitját, így minden mérföld<sup>10</sup> vasúti szakasz 30–40 ezer forintjába került az államnak (Katus, 1987:980) (ez mai árfolyamon kilométerenként 50–65 ezer euró – szerző számítása). John Komlos véleménye szerint a vasútépítési tervek nélkülözték a gazdasági megfontolásokat. Az egész államilag támogatott vasútépítési program egyfajta csődnek bizonyult. Az igaz, hogy az állam az infrastruktúra nagy részét megteremtette, de ezt túl gyorsan tette, továbbá veszteséges vállalatok tömegét hozta létre (Komlos, 1983:166.). Katus László kutatásai rámutatnak, a magyar vasútépítés drágaságának okát nem a gazdasági, vagy épp földrajzi tényezőkben, hanem az állami kamatgaranciákról és állami koncessziókról döntő politikusok között kell keresni. Katus idézi Máriássy Bélát, a korabeli országgyűlési képviselőt: „Minden vidék a vasutak megteremtésétől várta jövődjét, és minden vasúti szakasz számára akadt országgyűlési képviselő, ki mulhatatlanul szükséges voltát és sürgős kiépítését kész volt kifejezni... A vasutak annyira szívéhez voltak növe a honatyáknak, ... testvéri egyetértést, teli házat csak a vasút tudott csinálni” (Máriássy, 1874:134.). Az érzelemgazdag retorikát használó akkori politikusok játszmái átvezetnek a vármegye- és birtoklobbik világába.

V3, A megyei és nagybirtokos lobbierdekek: ez a vármegyék és pár száz nagybirtokos közös érdekjátzmája volt. Politikai alkuk születtek a döntéseket a Parlament folyóin. Miután a mandátumokat a választókerületekben lehetett megszerezni, s a választókerületek határait a megyei főispán jelölte ki, ezért az országgyűlési képviselők szem előtt tartották saját megyéjük érdekeit (Ruszkai, 1959; Bódi, 2020:99.). Igyekezteknek más oka is lehetett. Miután az állami kamatgaranciák és vasúti monopóliumok megadása politikai döntés volt, az ebből profitáló magánbefektetők zsíros állásokkal és ebből eredő osztalékokkal nagyvonalúan viszonzták a kedvező döntést hozó politikusok „szolgálatát”.

Már az első vasúttörvény vitájában (1836. évi XXV. tv.) felmerülnek azok a veszélyek, amelyeket a közérdek és magánérdek ütközése szülhetett (Ertl, 1986). Ilyen csapdákat rejtett a telekkisajátítások rendezésének az ügye. Ez nem véletlenül merült fel akkor oly élesen, mert a kérdés mélyen érintette a birtokos osztály anyagi érdekeit, miután az ország területének nagyrésze az ő tulajdonukban volt. Bár a reformkor vitái akkor inkább arról szóltak, hogy lehet a nemzeti érdeket az egyéni érdek elé helyezni, nota bene, hogy lehet elkerülni a magánérdek gáncsoskodását. Azonban a reformkor (1825–1848) nemzeti ideái messze nem köszöntek vissza a forradalom utáni korban (1848-at követően). A vasútépítés korában a nyomvonal-kijelölés már nyers egyéni érdekekről szólt, amelyben területi (vármegyei) lobbik és birtokosok érdekei – áruik piacra kerülése, telekkisajátítások pénzügyi haszna,

monopóliumok haszna – csaptak össze a politikai zsákmányért: a vasúti vonalakért, a vasút-állomásokért, a csomópontokért és az elágazási pontok kijelöléséért.

Egy példa arra, hogyan működött a lobbik érdekérvényesítése a Parlamentben. A Budapest–Fiume vasúti szakasszal párhuzamosan épült az Alföld búzaövezetét az Adriai kijáratral összekötő vasúti szakasz, a Duna–Dráva vasút. Mivel a nemzeti érdek azt diktálta, hogy a legrövidebb úton jusson el a búza és más exporttermék a nemzetközi piacra, ezért közvetlen vasúti összeköttetést akartak biztosítani a magyar kikötő, Fiume és az Alföld agrárközpontjai között. A Dél-Dunántúlon épülő vasúti szakasz azonban a Dunát nem érte el, ami egy mindössze 19 km-es szakasz megépítésén múlt, <sup>11</sup> ugyanis erről a rövid pályaszakasz megépítési engedélyéről a Tisztelt Házban nem született döntés, mivel azt a képviselők egy csoportja 1873-tól 1909-ig obstrukcióval megakadályozta. A parlamenti „szabotázs” hátterében a budapesti malomipari lobbis állt, amelynek az volt az érdeke, hogy az Alföldön termelt búza és más gabonafélék csak Budapesten át jussanak tovább Fiume irányába. Az ország kulcsfontosságú gabonatermelő vidéke, az Alföld semmiképpen ne legyen közvetlen kapcsolatban az Adriával (Erdős, 1987:53.).

Az 1873-as évben alapított Budapest gyors növekedési pályára úgy állhatott, hogy az ipari kapacitást koncentrálták, és ezt kiszolgáló infrastruktúrát az új főváros felé terelték (Erdős, 1986:396.). Budapest fejlesztését a Béccsel való versengés motiválta, a főváros ekkor vált világvárossá, európai léptékű metropolisszá. A főváros népessége 1870-ben épp meghaladta a 300 ezer főt, azonban 1910-ben már több mint 1,1 millió lakosa volt (Hanák, 1983:406.). Lényegében az országos érdeket a fővárosi lobbis sajátította ki, amelynek éhes gyomra mindent elnyelt és felemésztett.

A vasútépítés bekerülési összértéke igen magas volt Magyarországon, egy magyar mér-föld megépítése 500 ezer forintot emésztett fel, amely akkor 50 ezer angol fontnak felelt meg. A németek 10-20 ezer angol font költséggel tudtak ugyanannyi vasúti pályát fektetni. A magas költségeket minden bizonnyal nem a magas munkabérek, vagy a magas szolgáltatások árai indokolták, hanem a koncessziók kijárásiából fakadó költségek, azaz a korrupciós felár (Berend, – Ránki, 1976:111.). A parlament lényegében nagyobb jövedelmet biztosított, mint a tőzsde. Azonban az is megesett, hogy az ilyen kijárási koncessziós beruházás kivitelezője csődbe ment. Ilyen történet a Nagyvárad–Koloszvár–Brassó vasúti szakasz megépítése is, amely a korszak csaló játszmáit jól tükrözi. Hosszú, hatéves csatározás után 1869-ban Charles Warring angol vállalkozó került ki győztesen a koncesszióért folytatott versenyből, aki igen magas, 7,5%-os kamatgaranciát kapott. A jó üzletet azonnal tovább is adta az Angol–Osztrák Banknak. A bank létrehozta a Keleti Vasúttársaság Rt.-t, amelynek az igazgatóságában szép számmal helyet kaptak akkori vezető magyar politikusok. A munkák el sem indultak, máris 7 millió forint alapítási nyereséget fizettek ki a „szorgos” honatyáknak és felsőházi tagoknak. A részvénytársaság, hogy hogy nem, Warringot bízta meg a kivitelezéssel, aki néhány év alatt, bár a tervezett vasútvonal még feléig sem készült el, a befektetői tőkét elköltötte. A botrány után az angol vállalkozó Törökországba távozott, hátrahagyva torzóját, amelyet végül az állam fejezett be, miután 1876-ban felvásárolta a céget a névértékének 5%-ért (Berend – Ránki, 1976:112.).

V4, Lokális érdekek: a vasúti hálózat „csúcseit”, elágazásait és a városokat összekötő „éleket” még egy faktor, a városok érdekei alakították. A Magyar Királyságnak a XX. szá-

zad első évében 245 városa, illetve városi funkcióval rendelkező települése volt (Beluszky, 1990). A városok egymáshoz viszonyított súlya a térben a XIX. század utolsó harmadában dinamikusan változott. A városok rangsorát meghatározta a városok igazgatási hierarchiában elfoglalt helye, valamint a helyi gazdaság fejlettsége. A kormány az 1870-es években nagy horderejű igazgatási racionalizációt terjesztett az alsóház elé, amelynek a lényege az volt, hogy városok gazdasági fejlettsége és közigazgatási rangsora közelítsen egymáshoz.<sup>12</sup> A városok vármegyéken belüli helyzetét, a tágabb régióban kivívott pozícióját, esetleges országos súlyát meghatározta a vasútfejlesztés politikája. A városok ezért versengtek a vasútért, a vasúti legágazásokért. A csomóponttá vált városok megőrizték korábbi rangjukat, vagy adott esetben növelték a városuk rangját a közigazgatási hierarchiában, de azok, amelyek nem jutottak fővonalhoz, számos esetben elveszítették korábbi közigazgatási szerepüket.

A városok vetélkedése többnyire nem egyszerű párvialdal volt. A versengő városok között a győztesek többsége koalíciós alkut kötött más érdekcsoportokkal. A sikeres érdekközlációk összetett érdekhalmazok voltak, amelyben a bánya (szén, vasérc, kősz) és a földbirtokos lobbik, az országgyűlési képviselők, a megyei ispánok is szerepet kaptak. Így a birodalmi és/vagy a nemzeti érdek ennek megfelelően módosult, azaz a vasúti vonalak, mint erővektorok kitértek az egyenes pályáról, s egy-egy város felé kanyarodtak, vagy épp elkerülték azokat.

Egy ilyen vasútépítés-indukálta városfejlődés példája volt Nyíregyháza. A város épp a vasútépítési korszak előtti években szabadult fel a feudális terhek alól azzal, hogy 1824-ben földesurának egy összegben megváltást fizetett. A volt jobbágy község gyors fejlődésnek indult. Amikor a vasút megközelítette Szabolcs vármegyét, amelyhez a város tartozott, tekintélyes összeget fizetett azért, hogy a vasútvonaltól öt méterre, és már 1858-ban vasútvonallal csomópontja lehessen. Ezt az akkori vármegyeközpont, Nagykaló nem tudta megtenni, ezért a vasúti fővonal elkerülte. Az új főltörékvő város pár évtized alatt tovább növelte gazdasági erejét, s 1876-ra a vármegye központjává vált (Geduly, 1896). Nyíregyháza „ideál típusa” a vasútfejlesztés indukálta városfejlődésnek Magyarországon. A vasútért folytatott játszma itt sem pusztán két város párvialdala volt csupán. A nyertes város – Olson-i értelemben (Olson, 1965) – „koalíciós szövetségre” lépett a Keleti-Kárpátokban lévő sóbányák tulajdonosával, gróf Károlyi Istvánnal, aki – az akkor még Bécsben készült – vasúti nyomvonal tervekkel hatással lehetett.

Azonban ismerünk olyan párharcot is, amelyekben egyik félnek sem sikerült „koalíciós” partnerre találni, s mind két város vasút nélkül maradt (Hajdúnánás versus Hajdúböszörmény). A két település mintegy kioltotta egymás érdekérvényesítő erejét (Erdősi, 1987). A fővonalak mentén több város igen gyorsan fejlődött, ami által olyan gazdasági előnyt szerzett, amelyet később vetélytársa(i) sosem tudtak behozni, ugyanakkor az adott vármegyén belüli közigazgatási ranglétrán nem jutottak előre. A gazdasági erő szükséges, de nem elégséges feltétele volt a magasabb közigazgatási szerepkör elérésének. A vasút több várost tett igazgatási központtá, ilyen volt Szolnok, amely a megyék racionális átszervezése (1876. évi XXXIII. tv.) után – elvéve a szerepkört korábbi két rivális településtől, Karcagtól és Jászberénytől – lett egy új megye központja. Debrecen, a „Kálvinista Róma” is a „sólobbival” kötött „érdekközlációt”, s ez segítette korán vasúti fővonalhoz az 1850-es években, és így vált a megyerendezés idején Hajdú vármegye központjává. Az Alföld további nagy nyertesének számít Szeged, amely vasúti csomópontja révén, s az 1879-es nagy árvíz utáni újjá-

építésnek köszönhetően indult gyors fejlődésnek, és a XX. században vált megyeközponttá.

Azok a korábbi vármegyeközpontok, amelyeket a vasúti fővonal elkerült, vagy nem váltak vasúti központtá azok elveszítették korábbi térszervező feladatukat. Megyeszékhelyek csak a vasúttal rendelkező városok maradhattak. Az 1876. évi XXXIII. törvénycikk némely törvényhatóság területének szabályozásáról és az ezzel kapcsolatos intézkedések 23 vármegye területét szabták újra, s jelölték ki a vármegyeszékhelyeket. A törvény által meg erősített és kijelölt vármegyeközpontok mindegyike rendelkezett vasúti kapcsolattal. Így például a vasúti fővonalak vezetése behozhatatlan előnyt adott Zilahnak Szilágysomlyóval, Nyíregyházának Nagykálóval, Szolnoknak Karcaggal és Jászberénnyel, Debrecennek a hajdúvárosokkal szemben. Korábban a vármegyrendszerbe nem tagolt székely szék területek (hét fő-, két fiúszék, nyolc társszék) (Pál-Antal Sándor, 2002:182–185.), új törvényhatósági területének központjai is már rendelkeztek vasúti kapcsolattal. Így Csíkszereda (Csík vármegye), Marosvásárhely (Maros–Torda vármegye), Sepsiszentgyörgy (Háromszék vármegye), Székelyudvarhely (Udvarhely vármegye), Torda (Torda – Aranyos vármegye) más székely székekkel szemben vagy vasúti csomóponttal, de legalább is vasúti kapcsolattal bírtak. Az ország déli határörvidékén a bánságok átszervezéséből született Torontál vármegye, amelynek központja Nagybecskerek lett, a város Pancsova, Temesvár, Szeged közötti vasútvonalak csomópontja volt már a közigazgatási reform idején. A megyerendezés 1881-es lezárása hozta létre Krassó és Szörény vármegyék egyesülését, amelynek székhelye Lugos város lett, amelynek szintén vasúti csomópontja már akkor megépült. Az erdélyi százszok igazgatta Királyföldből, kilenc százsz székéből (Ember, 1989:464.) elcsatolt s korábbi erdélyi vármegyék egyesítéséből kialakított új vármegyék központjai is rendelkeztek vasúti kapcsolattal: így Déva (Hunyad vármegye), Fogaras (Fogaras vármegye), Segesvár (Nagy-Küküllő vármegye) és Nagyenyed (Alsófehér vármegye). A vármegyeközpont kiválasztásánál természetesen nem a vasút léte vagy nemléte játszott szerepet, hanem a város adóképessége, s ez utóbbi a helyi gazdaság erejétől függött. Azonban a vasúti szakaszok irányát a gazdasági- és a politikai szempontok szerint működő birodalmi, állami, regionális lobbis és helyi érdekek európai szektor egyensúlya jelöli ki. A megyerendezés idején a közigazgatási székhelyek kiválasztásánál – mint a vármegyeközpontok, s mint a járási székhelyek sorsát illetően – a vasúti nyomvonalak iránya jelentőséggel bírt. Ugyanakkor a városok ebben a politikai játszmában, ha korlátozott mértékben is, szerepet kaptak. A vármegyeközpontok és vármegyehatárok kérdése hosszú időn át foglalkoztatta a törvényhozást. Találunk példát – egy esetben – arra is, hogy a 1876-os megyerendezést a helyi megyei lobbis felülírta, s korábbi vasútvonalon fekvő megyeközpontot járási központtá visszaminősítették, s akkor még vasúttal nem rendelkező várost vármegyeközponttá léptették elő, ez történt 1879-ben, amikor Dicsőszentmártonba került Erzsébetvárosból Kis-Küküllő vármegye székhelye.<sup>13</sup>

A XIX. század utolsó negyede sok hasonlóságot mutatott – történelmileg nagyon eltérő korszakkal (1945–1990) – a szocialista korszak városfejlesztésével, amelyben a közigazgatási rangsort az ipari fejlettség határozta meg. Azonban a dualizmus korában (1867–1918) a városok és a megyék a kormánytól viszonylag nagy szabadságot élveztek. Az állam nem tudta akarátát a városok és megyék ellenében korlátlanul gyakorolni, mivel a parlament összetételét a megyei politikák összessége legalább annyira befolyásolta, mint amennyire a kormány a megyék politikai életének keretét megszabta (Bódi, 2020:91–94.). Lényegében e politikai egyensúlyban – állami kormányzat versus helyi kormányzat – jött létre Magyarország

vasúti rendszere, amely mint élő szervezet idegrendszere azt behálózta, s vált a XX. század hajnalára az ország elválaszthatatlan szerves részévé.

## ÖSSZEGRZÉS

Az „Üres kamrának bolond a gazdasszonya” közmondás arra utal, hogy szegényen nehéz bölcs döntéseket hozni. Magyarország is úgy lépett a XIX. század – kétségtelenül legnagyobb – üzleti vállalkozásába, a vasútépítés korszakába, hogy annak pénzügyi forrása nem állt rendelkezésére. A pénzügyi hiánynak az alábbi okai voltak:

- 1) az „eredeti tőkefelhalmozás” (Európában a XVI–XVII. század) korszaka kimaradt a magyar történelemből (Kövér, 1982),
- 2) Magyarországot számottevő város- és iparfejlődés nem jellemezte az osztrák–magyar kiegyezésig (Komlos, 1983), továbbá
- 3) a társadalmának nyolctizede falvakban élt (Katus, 1987) a XIX. század közepén, s legvégül, de nem utolsó sorban
- 4) bankszektora és pénzügyi intézményei épp csak megszületőben voltak, s ezen intézmények működési keretét is – az osztrák–magyar kiegyezés politikai alku eredményeképpen – Bécsből szabták meg (Berend, 2003).

A kormányzat ezért „szokatlan” befektetési politikába kezdett. A magyar állam az ország fejlődését szolgáló infrastruktúra kifejlesztését külföldi magántőke bevonásával indította el a befektetőknek igen vonzó koncessziók révén. Az így létrejött határidős és területileg korlátolt állami monopóliumok, a vasúti koncessziók nyugati magánbefektetőkhez kerültek, akik egy-egy vasúti szakasz megépítését vállalták. A magán vasúti társaságoknak az állam kamatgaranciát nyújtott, azaz a befektetőknek szavatolta azt, hogy a megépülő vasúti szakaszra befektetett pénz nyereséget „termeljen”. A vasútépítési láz általános beruházási boom-ot eredményezett, amely gyors gazdasági növekedéshez vezetett. Azonban a vasútépítési láz növelte az állami kiadásokat is. A vasutak megépülését követően az államnak a kamatgaranciákat teljesíteni kellett. Ezért a Magyar Királyság magas kamatok mellett állampapírokat bocsátott ki, és ezzel együtt alacsonyban tartotta az adókat. Az állam pénzügyi mozgásteret korlátozott volt, s fejletlen nemzetgazdasága miatt hazai forrásokra sem támaszkodhatott (adóprés), ezért csak a társállam, az osztrák tőkés magyar állampapír vásárlása biztosította azt az állami bevételt, amely szükséges volt a külföldi befektetők kamatgaranciáinak fedezetére (Komlos, 1983).

Ez a „perpetuum mobile” pörgett tovább a vasútépítést, és ezzel együtt a hazai gazdaság egészének növekedését. Az állam az alacsony hatékonysággal működtetett magán vasúti társaságokat a század utolsó évtizedére felvásárolta, és ezeket egy nagy állami vállalattá egyesítette, s létre jött a MÁV. A németországi vasútépítés fajlagos költségeinél legalább kétszer-háromszor drágább hazai beruházások (Berend – Ránki, 1976) a legdinamikusabban fejlődő vasúthálózatot eredményeztek Európában, nota bene az egész világon (Berend – Ránki, 1976). Ennek következtében az ország fejlődő agrár-ipari országgá vált a XIX. század végére, így a GDP – a legszerényebb becslések szerint is – negyedét már az ipari termelés tette ki (Komlos, 1983).

A MÁV Gépgyár és a Ganz-gépgyár a XX. század elejére nemzetközileg elismert gőzmozdonyokat tudott építeni, s a villanymozdony-gyártásban is úttörő szerepet töltött be.<sup>14</sup> A vasúthálózat kiépülése ellentmondásos körülmények között jött létre, ugyanakkor a vasút hozzájárult az ország társadalmi és gazdasági rendszerváltásához, azaz a feudalizmusból lényegében egy emberöltő alatt „átrobogott” a kapitalizmusba. A gyors gazdasági növekedés jellemezte a korszakban a vasútvonalak nyomvonalát egy négydimenziós érdekvektor szabta meg, s ez erőteljesen hatott a magyar önkormányzati és igazgatási rendszer szerkezetére, a települések korábbi hierarchiájára. A vasúti pályák nyomvonalai fizikai lenyomatok a XIX. század második felében uralkodó politikai erőviszonyoknak, amelynek egyik mozgatója Bécs, másik erőközpontja Budapest volt, s ebben kiemelkedő szerepet kaptak a vármegyék és regionális jelentőségű birtok- és bányatulajdonosok, s végül, de nem utolsósorban a felemelkedő, polgárosodó városok.

## JEGYZETEK

- 1 Jelen munka Filippo Turati Foundation for Historical Studies, Italian FS Foundation és az University of Siena felkérésére készült, kutatásvezető prof. Stefano Maggi. A tanulmány angol változata megjelent; Bódi, Ferenc: The Evolution of the Hungarian Railway Network and Its Impact on Hungary's Development in the 19th and Early 20th Centuries, in Stefano Maggi: La rotaia e il treno - Due secoli di sviluppo, Pisa, Pacini Editore 65–86., 2024.
- 2 Lásd Jancsó Miklós Szegénylegények c. (1965) filmdrámáját, amely ezt a korszakot ábrázolja.
- 3 E. F. Schumacher a társadalom egészét át nem ható gazdasági fejlődés mellékhatásának tekinti, amely a gyors növekedésnek, valamint a nem szerves fejlődésnek eredménye (Schumacher, 1973).
- 4 A magyar mérnökök és katonatisztek nem csak hazai, de a világ számos helyén részt vállaltak a vasúti szakaszok és azoknak a tereptárgyainak (hidak, csatornák, alagutak, töltések stb.) a tervezésében, így a polgárháború után az Egyesült Államok transzkontinentális vasúti programjában is megtalálhatóak. Az amerikai vasúttervező- és kivitelező munkákban résztvevő 48-as emigrációnak állít emléket Bódy Gábor filmje az Amerikai anizs (1975). Magyar mérnökök megtalálhatóak a Panama-csatorna a Korinthuszi-csatorna tervezői között. A Peloponészoszi beruházásokat egy magyar mérnök csapat tervezte. Gerster Béla, Kauser István, Nyári László, Pulszky Garibaldi és Stéghmüller István, a kivitelező munkákat Türr István hangolta össze.
- 5 Az első vasúti nyomvonal vitájának kérdése volt, hogy Pestet vagy Budát kössék-e össze Béccsel? Végül a honatyák a Duna bal partját részesítették előnybe. A vasúti pályaépítés befejezését a szabadságharc késleltette, amely így a Bach korszakban fejeződött be (Katus, 1987:978.).
- 6 Deák István (1926–2023) a Columbia Egyetem történész, intézetvezető professzora nevezi a magyarországi 1848-as eseményeket törvényes forradalomnak, mivel a forradalom követeléseit az utolsó rendi országgyűlés Pozsonyban iktatta törvénybe – azaz új politikai rendszert a régi rend legitimálta. A magyar származású amerikai kutató ezt a jelenséget magyar sajátosságnak tartja.
- 7 Az első független kormány már vasúton menekül Pestről Debrecen felé.
- 8 A gráfelmélet alapfogalma a gráf, olyan struktúra, amely csúcsokból és élekből áll, minden él két csúcson között fut.

- 9 John Komlos (1944) magyar származású amerikai gazdaságtörténész volt a Chicagói Egyetemen, a Harvard Egyetemen, a Duke Egyetemen, a Chapel Hill-i Észak-Karolina Egyetemen, a Bécsi Egyetemen és a Bécsi Közgazdaságtudományi Egyetem professzora, s ma a Münchener Egyetem közgazdaságtan és gazdaságtörténet emeritus professzora.
- 10 Egy magyar mérföld = 8353,6 m.
- 11 Duna-Dráva vasút Bátaszék–Baja közötti bevezető szakaszának építési engedélyét 36 éven át a fővárosi malomipari lobbis gátolta az alsóházban (Erdősi, 1985:61–70.).
- 12 Szapáry Gyula belügyminiszter 1873-ban terjesztette be a törvénytervezetét a „megyék kikerítése” ügyében. Hencz Aurél szerint ez volt a legbátrabb közigazgatási reformjavaslat a magyar történelemben. Bár a kormánypárt kényelmes többséget élvezett az alsóházban, a betervezett törvény megrekedett a megyék ellenállása miatt (Hencz, 1973). 1876. évi XXXIII. tv., amelyet Tisza Kálmán végül a megyékkel kiegyezve elfogadtatott, ami már sem az állam, sem az önkormányzatok érdekeit nem szolgálta (Bódi, 2020:92.; Hajdú 2001:401.).
- 13 A XX. század elején feltárt szénhidrogén lelőhely ipartelepítő hatása a vasúti kapcsolatot is megteremtő Dicsőszentmárton számára.
- 14 A MÁV 301-es sorozatszámú gyorsvonatok vontatására épített gőzmozdonya (a Királynő) Európa egyik legmodernebb gyártmánya volt 1910-ben, s ezt követte a MÁV 424-es modellje. A Ganz Villamossági Művek villanymotoros vontatás terén, Kandó Kálmán szabadalmi révén, a korszak vezető technológiai színvonalán állt a XX. század első felében.

## IRODALOMJEGYZÉK

- Audikana, Ander: *Is planning still political?, The politicization of high-speed rail in Spain (1986–2016)*, Political Geography, 2021/84. <https://doi.org/10.1016/j.polgeo.2020.102269>
- Andrásfalvy Bertalan: *A Duna mente népének ártéri gazdálkodása, Ártéri gazdálkodás Tolna és Baranya megyében az armentesítési munkák befejezése előtt*, Budakeszi, 2007.
- Armuth, Miklós – Lőrinczi, Zsuzsa (szerk.): *Budapest University of Technology and Economics – The Historic Campus*, Budapest, 2013.
- Bódi Ferenc: *A helyi önkormányzatok születése Magyarországon*, Lakitelek, 2020.
- Bódi, Ferenc: *History of the Migrations in Hungary during the Modern Age*, Central European Political Science Review, 2017/70, 182–208.
- Beluszky Pál: *A polgárosodás törekeny váza I.*, Tér és Társadalom, 1990/3-4, 13–56. <https://doi.org/10.17649/TET.4.3-4.180>
- Berend T. Iván: *History Derailed: Central and Eastern Europe in the Long Nineteenth Century*, Los Angeles, 2003.
- Berend T. Iván – Ránki Gyögy: *Közép-Kelet-Európa gazdasági fejlődése a 19-20. században*, Budapest, 1976.
- Deák István: *A törvényes forradalom – Kossuth Lajos és a magyarok*, Budapest, 1983.
- Ember Győző: *A kormányzati szervezet*, in: Ember Győző – Heckenast Gusztáv (szerk.): *Magyarország története 1686–1790*, Budapest, 1989, 437–499.
- Erdősi Ferenc: *A vasutak egykori hatása az ország térszerkezetére és urbanizációjára*, Közlekedéstudományi Szemle, 1989/39, 175–183.
- Erdősi Ferenc: *Területi érdek és vasúti közlekedés*, Tér és Társadalom, 1987/1, 46–65. <https://doi.org/10.17649/TET.1.1.5>



- Erdősi Ferenc: *Az egyközpontú vasúti fővonalhálózat kialakulása a főváros fejlesztése érdekében*, Közlekedéstudományi Szemle, 1986/9, 391–397.
- Erdősi Ferenc: *Politikai-gazdasági területi érdekek ütközése a kiegyezés előtti vasúthálózatunk térszerkezetének alakulásában*, Közlekedéstudományi Szemle, 1985/10, 443–451.
- Erdősi Ferenc: *Ágazati és területi érdekek ütközése a bajai-bátaszéki vasút létesítésekor*, Dunatáj, 1985/8, 61–70.
- Ertl Imre: *150 éves az első magyar vasúti törvény*, Közlekedéstudományi Szemle, 1986/9, 384–390.
- Gászó Ferenc: *Közoktatás a zárványtársadalomban*, in: Bódi Ferenc (szerk.): *Helyi szociális ellátórendszer*, Budapest, 2008, 129–144.
- Geduly Henrik: *Nyíregyháza az ezredik évben*, Nyíregyháza, 1896.
- Gyányi Gábor: *A szociálpolitika múltja Magyarországon*, Budapest, 1994.
- Hajdú Zoltán: *Magyarország közigazgatási földrajza*, Budapest–Pécs, 2001.
- Hanák Péter: *Magyarország társadalma a századfordulón*, in: Hanák Péter (szerk.): *Magyarország története 1890–1918*, VII., Budapest, 1983, 403–515.
- Harsanyi, John C.: *Paper in Game Theory*, Dordrecht–Boston–London, 1982.
- Hencz Aurél: *Térelrendezési törekvések Magyarországon*, Budapest, 1973.
- Illyés Gyula: *Puszták népe*, Budapest, 2003.
- Katus László: *A tőkés gazdaság fejlődése a kiegyezés után*, in: Kovács Endre – Katus László (szerk.): *Magyarország története 1848–1890*, 2. kötet, 1987, 913–1038.
- Komlos, John: *The Habsburg Monarchy as a Customs Union*, Princeton, 1983.
- Kövér György: *Iparosodás agrárországban*, Budapest, 1982.
- Kosáry Domokos: *Újjáépítés és polgárosodás, 1711–1867*, Budapest, 1990.
- Kosáry Domokos: *Művelődés a XVIII. századi Magyarországon*, Budapest, 1983.
- Maggi, Stefano: *La rotaia e il treno - Due secoli di sviluppo*, Pisa, 2024.
- Máriassy Béla: *Pénzügyeinkről*, Budapest, 1874, (reprint) Budapest, 2012.
- Mitchell, Brain. R.: *European historical Statistics 1750–1970*, New York, 1976.
- Neményi Bertalan: *A magyar nép állapota és az amerikai kivándorlás*, Budapest, 1911.
- Olson, Mancur: *Logic of Collective Action: Public Goods and Theory of Groups*, Cambridge, 1965.
- Pál-Antal Sándor: *Székely önkormányzat története*, Marosvásárhely, 2002.
- Ruzskai Miklós: *Az 1945 előtti választások statisztikája*, Történeti Statisztikai Közlemények, 1959/1-2, 11–57.
- Savova, Ralitsa: *Bulgarian Educational Institutions Preserving the native Language of the Bulgarian Community and Minority in Hungary*, in: Vukov, Nikolai – Gergova, Lina – Matanova, Tanya – Georgova, Yana (eds.): *Cultural Heritage in Migration*, Sofia, 2017, 129–138.
- Savova, Ralitsa – Toldi, Andrea: *Bulgarian School in Budapest – Past and Future Possibilities*, Acta Medicinæ et Sociologica, 2016/7, 131–146. <https://doi.org/10.19055/ams.2016.7/22-23/8>
- Schumacher, Ernst Friedrich: *Small Is Beautiful: A Study of Economics As If People Mattered*, United Kingdom, 1973.
- Szabó Zoltán: *Cifra nyomorúság*, Budapest, 1937.
- Tarr László: *A kocsis története*, Budapest, 1968.
- Vörös Károly: *A művelődés*, in: Kovács Endre – Katus László (szerk.): *Magyarország története 1848–1890*, 2. kötet, Budapest, 1987, 1395–1476.
- Wellmann Imre: *Magyarország népességének fejlődése a 18. században*, in: Ember Győző – Heckenast Gusztáv (szerk.): *Magyarország története*, 1. kötet, Budapest, 1989, 25–80.



•  
*Kulcsár Ágnes: Útirajzok / Baalbek*