

## ADALÉKOK AZ ELSŐ MAGYAR VASUT TÖRTÉNETÉHEZ.

### I.

Hogy azon küzdelem, a melyet a gőzerő felhasználása keltett a közlekedésügy s általában a közgazdaság terén, hamar nyomokat hagyott hazánkban : köztudomásu dolog.

Gróf Széchenyi István előrelátó bölcsesége az 1836. évi XXV. t. cikkben már részletes vasuti programot adott, a melynek nyomán járunk ma is. E törvényczikk 1. §-ában meg van jelölve az a 13 fővonal, mely ma is gerinczét képezi közlekedési politikánkknak.

Gorove István az ő gyakorlati szemével 1839 elején már a kamatbiztosítéki rendszer mellett tör lándzsát „kivonatok egy uti naplóból“ czimű cikkében, s átlép az elmélet teréről a gyakorlati megvalósítás mezejére.

Ugyanezen évben gyakorlatilag is megindult a mozgalom. Egy részről az 1836: XXV. t. cz. világos programja, másrészről a budapesti árviz katasztrófája, s a lánchidnak gr. Széchenyi István által felkarolt eszméje, a Pest és Bécs közötti vasut megvalósítása iránti óhajt állították előtérbe ; s csakugyan csaknem egyidejűleg indult meg b. Sina György és Ullmann M. tervezete a Duna jobb- és balpartján. A Duna balparti vonal az, a mely tényleg kiépítettett, s ma a cs. kir. szab. osztrák államvasut-társaság kezelése alatt áll. E vonal terveit Zimpel Charles amerikai vasuti mérnök készíté. A Budapesten alól eső rész azonban csak aradi vonalán vitetett ki a Zimpel-féle trace szerint, míg Debreczen felé más összeköttetés létesült. Zimpfel trace-a szerint ugyanis a Szolnok-Karczag-Szoboszló-Debreczeni vonal csak variáne gyanánt volt felvéve, míg az eredeti terv fő része Alberti-Jászberény-Poroszló-Balmaz-Ujváros-Debreczeni lett volna.

Ezek azonban a kérdést csak másod sorban érintik. A Marchegg-Pozsony-Érsekujvár-Vác-Budapest-Czeglédi vonalrész

teljesen mai nyomon volt az Ullmann-féle tervezetbe felvéve; míg a másik — a b. Sina György-féle tervezet, — mind e mai napig kiépítetlen, s napjainknak ép ugy nagy kérdése, mint a minő volt az 1839-iki évnek is, 43 évvel ezelőtt.

A controversia tehát fel volt verve. Ez alkalommal nem tartozik hozzánk vizsgálni a döntés okait, a mely utoljára is az érdekeltek belenyugovásával hozatott a mai vonal mellett; hanem, hogy a kép teljes legyen, az akkori közvéleményből, amely felette kételkedve nézett mindkét vállalat esélyeire, egy nagyon illetékes hangot akarunk Deák Ferencz nyilatkozatában bemutatni, a mely nyilatkozat mutatja az akkor általános csekély hitet, melynek áldozatává lett Franciaországban nemcsak Thiers, de maga Arago is, s mely bizonyára általános volt nálunk; és pedig csodálatos módon még akkor is, a mikor a vasuti tervek már teljesen készek, az előmunkálatok befejezve, a pénz beszerzés — ha szabad e ma használt kifejezéssel élünk — teljesen biztosítva volt.

1839-ben 6. kerületi ülésen tárgyalatott Pozsonymegyének kívánsága, hogy a mennyiben a Ferdinánd császár nevü északi vasut igazgatósága fővonalától Pozsonyig szárnyvonalat szándékozik építeni, s Ő felségéhez több ízben folyamodott azért, adja ki az engedélyt, hogy e vonal a Morva vizétől a fővonalig Austriának egy kis részén átvezetessék, azonban a folyamodvány siker nélkül maradt: kéressék meg Ő felsége az iránt, hogy az 1836: XXV. t. cz. által kijelölt ezen vonalnak Austria egy részén keresztülvezetését engedje meg.

A tanácskozások közben megemlítették, hogy a Duna jobb partján a budai oldalon is szándékba van Bécsig vasut építése, melyre Sina György b. vállalkozik, míg a balpartit a pesti oldalon Ullmann társasága kívánja létrehozni.

Ezen alkalommal felszólalt az akkor már befolyásának és erejének teljes hatalmában álló *Deák* Ferencz is, s egy szerfelett érdekes nyilatkozatot tett. Szembeszökőleg lehetetlennek tartotta az egész vasutat, nemcsak az egész tervezetben, de a legkissebb részében, tudniillik Bécs és Pozsony között is, nem is pártolja a kérvényt, mert nincs megnyugtatta a kivihetőségről, s többek közt így szól:

„Hanem én azt hiszem, hogy a Debreczen és Pest közti vonalra nézve alig van valaki a RR. között, ki velem együtt — tekintve

a vasutaknak más országokbeli történetét, s hazánk ezen alsó részének statisztikai és geográfiai helyzetét, a fuvarnak e vidéken olcsóságát — *álomnak ne tartaná azt, hogy itt valaha vasut létezhesen, ha pedig mégis találkoznék olyan, a ki ezt hiszi, nem bánom, aludja tovább édes álmát; sőt adja isten, hogy az én éberségem legyen álom, a ki ezt nem hiszem, az ő álma pedig valósuljon. Épen úgy nem hiszem azt sem, hogy Sina a vasutat Bécsből egész Pestig vigye.*“ stb.

Ez volt az áramlat.

Ha Deák Ferencz beszélhetett így, hogy gondolkodhatott az ország nagy része!

És e mellett a vállalkozóknak a versenyzők vak akaratával, a pénzpiacznak meglehetősen közönyével — hiszen a Ferdinánd vasutnál érdekelt Rothschild háznak, mely még akkor nem is volt a mai nagy hatalom, inkább theoretikus támogatásán kívül alig számolhattak valakire — az érdekeltek kishitűségével, bátortalanságával és minden újítástól való félelmével is kellett küzdeniök.

## II.

Pozsony vármegyéé az érdem, hogy az ország közvéleményének az első határozott lökést adta. Részben azon tény, hogy legközelebb volt geográfiailag az akkor már megnyilt Ferdinánd császár vasuthoz, s így a vasuti közlekedés előnyeit már gyakorlatilag ismerhette; részben azon tény, hogy a duna jobbparti vasut esetleges létrejövedele által veszélyeztetve látta érdekeit: sarkalta a meggyét arra, hogy a dolgot kezei közé vegye.

1839. december 2-dik s folytatólag több napjain tartott közgyűlési határozat alapján a vasut tárgyában egy körlevelet intézett az összes törvényhatóságokhoz. Érdekes e körlevél hangja, okoskodása. Érdekes, mily leplezve mer még ekkor nyilvánulni a helyi érdek, mely azóta minden vasuti kérvényben és köriratban hasonló tág tógákat keres; érdekes a lánczvid jövedelmézőségével való argumentálás naivsága; érdekes továbbá azon tény, hogy az egész hálózat ekkor még lóvasut gyanánt terveztetvén, az argumentálás közt a jóakarát megnyerése végett belevétezt az is, hogy mennyi hazai ló fog felhasználtatni; érdekes végül azért, mert a magyar közgazdasági érdekek helyes felismerésével pointirozza, hogy nyers terményeink természetes piacza felé kell törekednünk, s a hazai

politika vezérelve e téren nem lehet más, mint az, hogy a kivitelt lehetőleg elősegíteni iparkodjék.

A körirat egész szövege így szól :

*Nagyméltóságú, méltóságos, főtisztelendő, tisztelendő, tekintetes, nemes, nemzetes és vitézlő rendek, kedves barátaink s atyánkfiai!*

Midőn az ország közjavanak és honi kereskedésünknek előmozdítására alkotott 1836-ik évi 25-ik törvényczikkely több pályákat és ezek közül különösen 1-ső szakaszán<sup>a</sup>k 1-ső pontjában Pesttől Bécs felé Austria határszéléig, 4-ikben pedig Pesttől Morva és Szilézia széléig, végre 7-ik pont alatt szinte Pesttől Erdélyig vezető vonalokat nem csak kijelélé, hanem a 13-ik pontnak tartalma szerint részletesen is a törvény ótalma alatt állóknak és a törvényengedte kedvezéseknek használatára alkalmasoknak kijelenté, ezeknek létesülhetése iránt kétségeskednünk már annyival kevésbbé lehet, minthogy ezen jelesül a Dunának bal partján vezetendő vonalra, a törvény biztosításánál fogva, már vállalkozó társaság is, és pedig olyan alakult, mely nagy költségbe került, sőt meg is vizsgált és helyeseknek talált terveivel, rajzaival, nemkülönben költségvetésével készen állva, e vállalatnak teljesítését némileg az által is biztosítja, hogy a részvények kibocsátása, következőleg azok tulajdonosi által fizetni szokott pénzeknek beszedése előtt már megtörtént előmunkálatokra fordított tetemes költségeit egyedül a tervezett vonalnak létrejövetelével szerezheti vissza; ha tekintjük továbbá, hogy a nagyméltóságú magyar királyi helytartó-tanács is ezen balparti vonalt a törvényben érintettnek és ennek kedvezésére érdemesnek megismerve, az előmunkálatokhoz gyámolító kezek nyújtás<sup>a</sup> végett minket több ízben felszólított, — ily körülményeknél fogva, valamint egy részről e vonalnak létrejövetelét, a vállalkozó társaságnak önérdékében fekdüni látjuk; ugy másrésről — köztekintetekből menve ki — meg vagyunk győződve arról, hogy fentebb érintett törvényünk annak építhetését tökéletesen biztosította. — Hogy báró *Sina* György a Duna jobb partján Bécstől Budáig szinte vasutat építeni szándékozik, köztudományra vagyon, s épen ezen két terv egybehasonlításából eredő kérdések iránt a felek közötti vitatkozások okozzák, hogy a balparti vonalnak törvényengedte létesülése, a közérdekeknek tetemes hátramaradásával, mai

napig is akadályoztatik. — Nem czélunk, a Duna jobb partján építendő vasutnak bármely csekély akadályt is elébe gördíteni; mert a fentebb érintett 1836-ik évi 25-ik törvényczikkely bizonyára nem a nemzeti ipart, meg amugy is feletébb csekély kereskedést sorvasztó s elfojtó egyedáruság gyámolításául szolgáló megszorításokra, hanem a kedvezéseknek még inkább bővítésére s akadályok elhárítására vagyon irányozva, minthogy különben a vonalok kijelölése által a vállalkozóknak, a költséges előmunkálatok megtételére, s ezzel pénzek hasztalan vesztegetésére csel vettetett volna, mi egy törvényhozó testnek igazságával és egyenességével meg nem fér, valamint a törvény biztosításának megszüntetése mellett a hazának hitelét is örökre elrontaná; véleményünk tehát egyedül az, hogy a balparti utnak létrejövetelét semmi másféle tekintetek nem gátolhatják, és hogy a vasuti vonalokból hazánkra nézendő Raszonokat tekintve, a jobbpartinál célirányosabb. — Mi ebbeli teljes meggyőződésünkön alapuló véleményünknek első részét illeti: az annyiszor érintett 1836-iki 25-ik törvényczikkely első szakaszában Pest városától végpontkép Morva és Szilézia országoknak határai, ugyszinte Pesttől Bécs felé Austriának határszéle tüzetett ki; és mivel az austriai határszélek egy részben; morva- és sziléziának pediglen országunkra nézve kirekesztőleg Pest városától véve, a Dunának bal partján léteznek, a balparti vonalnak törvényben foglaltatását kétségbe hozni annyival inkább nem lehet, minthogy az iránta tett előleges munkálatokat, mint fentebb érintők, a nagyméltóságú magyar királyi helytartó-tanács is, köszönetet érdemlő készséggel előmozdítani méltóztatott. — De továbbá báró Sina György a balparti vasutat azért sem ellenezheti, mivel a budapesti állandó hid iránti szerződésnek kötése alkalmával a nagyobb vámbér, és több évek megnyerése végett önmaga fő-indító okul emlité meg 1838-ik évi kisasszony-hava 20-ról beadott és az országos választmánynak jelentése mellett 8-ik szám alatt előforduló nyilatkozásának 10-ik szakaszában azt: hogy Pest városától Vácznak menendő balparti vasut a hid jövedelmét tetemesen fogja csorbitani; mely az országos választmány által is tekintetbe vétetett nyilatkozás minden hazafinak figyelmét annyival inkább megérdemli, minthogy azon általunk épen nem reménylett esetre: ha tudniillik a létező s a többivel egyforma erővel bíró törvények nyilvános értelme ellenére a balparti vasutnak létrejövetele bárminő okból gátoltatnék,

— a hid iránt kötött szerződésben engedett évek száma s megállapított vámbér, mint egyik legérdekesebb alapjától megfosztott, egyáltalában meg nem állhatna; következőleg a szerződésnek megváltoztatása elkerülhetetlenül szükségessé válnék. Ha folytatólag e balparti vasutnak fenforgó kedvező körülményeit tekintjük, ezek annak fenállhatását tökéletesen biztosítják, mert ezen vonal az országnak fővárosát, Pestet, a legfontosabb kereskedő városokkal, úgymint Pozsonnyal és Debreczennel egyesíti, nemkülönben hazánknak több megyéit, melyek az áldottabbak közé tartoznak, és 4 millió felüli népséggel bírnak, hozandja egymással érintésbe; ha pediglen egyszer a Ferdinánd császár nevét viselő éjszakai vasuttal Austriának Gänserndorf helységétől (hol tudniillik a vasut Bécsig és Brunáig már létez) Pozsony felé építendő szárnyvonal által összekapcsoltatik, hazánknak balparti, következőleg sokkal nagyobb része, Austriával, Morva, Szilézia, Csehországgal, és éjszakra fekvő egyéb tartományokkal, melyekben a magyar termékek legnyereségesebb cikelyek, csaknem közvetetlen kereskedési viszonyba jövend, és mivel azon pálya a Dunán keresztül nem vezetetik, a legkönnyebb és élénkebb közlekedésre annyival inkább nyújt biztos kilátást, mint-hogy Morva, Szilézia, Csehországban és egyéb éjszakai tartományokban rajta utazandó személyek és viendő belföldi természetmények, Gänserndorftól egyenesen és ugyan szakadatlanul vaspályán juthatnak rendelkezési helyeikre, midőn ellenben a jobbparti vonalon császári királyi Bécs városának kerülniek kelletik, hol a portékáknak egyik pályáról a másikra való általtétele, ugy a személyek iránti időt mulasztó rendőri szabályok, a gyors közlekedést feletébb nehezitenék. Miután végtére ezen közérdekeket azon körülállás is emeli, hogy a midőn a gőzerőre készülő vasutakhoz megkívántató sinekért és gépelyekért a pénz külföldre vitetik, a balparti vasut még eleinte csak lóerőre leendvén alkalmazva, ehez a magyar vas, meg ló is használható lészen, következőleg a pénz bejön, és ben marad ekkép kétszeresen is nyertes hazánkban. — Mindezen felhozott okoknál fogva országgyűlési követeinknek utasításul adtuk az érdeklött dunabalparti, vagyis jobban czimezve középponti magyar vasutnak lelkes pártolását, nemkülönben minden akadályok elleni ótalmaztatását; és egyszersmind az országos kívánatok sorába felvételni határoztuk azt is: hogy miután a Ferdinánd császár éjszakai vasuttársaság, és e mellett mi is folyamodtunk Ő Felségéhez

kegyelmes királyunkhoz a végett, hogy az éjszaki társaságnak Gänserndorftól Pozsonyig (hol már egy vasut, tudniillik a nagyszombati, épül is) lehetőkép egyenes irányban vezető szárnyvonálnak építhetését legkegyelmesebben megengedni méltóztassék, erre azonban mindekkorig válasz nem érkezett; ezen szárnyvonal, ugymint az 1832/6-iki törvényczikkely céljának elérhetésére legalkalmasabb meg legbiztosabb mód, kieszközöltessék, és e végett, miután annak egy része austriai földön, hová a magyar törvényhozó testnek hatósága nem terjed, lenne vezetendő, és az engedelemadás egyedül Ő Felségének kegyelmétől függne, az országos rendek részéről egy alázatos felírás terjesztessék fel; mi által minekutána különösen reánk, de általában az egész országra nézve is az óhajtott hasznos célrt elérni teljes bizonyossággal reményljük, ebbeli igaz hazafiui indulattal párosult kívánatunknak és adott utasításunknak pártolására s elősegelésére nagyságtokat, kegyelmeteket atyafiságosan és barátságosan felszólítjuk, megkérvén egyszersmind, hogy ez iránt (és pedig minthogy minden órán az országos tanácskozásnak tárgya leend) követeiket minél előbb elhatározó utasítással ellátni sziveskedjenek.

Egyébiránt atyafiságukba ajánlottak, szokott tisztelettel maradtunk stb.

### III.

Egyelőre azonban nem volt nagy foganata a köriratnak. Az akkori magyar viszonyok csodálatosak voltak. A „laudator temporis acti“ nézetük tanuságosan nézhetnek reá vissza. Austriában nem volt alkotmány, s hogy a magyar közgazdasági érdekek, hogy bíráltattak meg Bécsben, azt igazolja II. József császárnak ismeretes leirata Pálffyhoz, ki szokásos és tartaléktalan őszinteséggel jelzi céljait: gyarmati politikát folytatni Magyarországon: felemelni az osztrák iparczikkek árát, s lenyomni a magyar nyers termékekét.

E politika hagyománya volt az is, hogy Austria nem szivesen nézte a mozgalmat. Nincs ugyan okirat kezeink közt, mely igazolná a hivatalos nem akarást, de a késedelmeskedés a csatlakozás megadása iránt a marcheggi hidtól a marcheggi állomásig — mert hisz ennyiről van csak szó — fényesen beszéli ezt. Ez volt a point a kérdésben, s ez ellen kellett küzdeni.

1840. január 7-én gróf Sztáray Albert, egyike az Ullmann-féle szövetség tagjainak, egy nyilatkozatot intéz „a Duna bal partján Pesttől Austria határszéléig építeni tervezett vasut létesítésére alakult részvénytársaság igazgatóságának megbízásából, s mint annak egyik tagja“ Pozsonymegye közgyűléséhez, mint a vasut főpártolójához, kérve a vasut további hathatós pártolását. E kérvényhez mellékletül nyújtattak be mindazon okmányok, a melyek a vasut addigi fejlődésére nézve teljes pillantást engednek vetni.

A legérdekesebb az ügy genesisére nézve Sztányi Ullmann Móricznak 1839. deczember 10-én kelt előadása a „magyar középponti vasuttársaság t. cz. ideiglenes bizottságához“, a mely egész terjedelmében következőleg szól :

Az országgyűlési követeknek folyó hónap 6-án Pozsonyban tartott kerületi ülésében azon indítvány tételék Pozsony vármegye részéről, hogy Ő Felsége legalázatosabban megkéressék egy felírásban a cs. kir. kizár. szabadalm. Ferdinánd császár éjszakai vasuttársaságnak a pozsonyi szárnyvonalnak, Gänserndorftól az austriai határszéléig, Schlosshof mellett, minélelőbb megadandó építési engedelem iránt, hogy azután semmi kétség se maradhasson a magyar középponti-vasutvonalnak ezzel összekapcsoltatására nézve.

Ezen indítvány általános, élénk, négy óra folyásig tartott vitatkozásra szolgáltatott alkalmat a hazámban tervezett magyar középponti vasutvonal és a bécs-győri vasut fölött; mindkét vállalatnak találkozott, természetesen saját védelmezője; szavazatkor mindazáltal a többség a magyar középponti vasut mellett nyilatkozik, s majd egyértelműleg elfogadtaték azon általános elv, hogy jó egy vasut Bécstől Győrig, Gönyőig még jobb, minden esetre azonban legezészerűbb a Debreczentől kezdve a Ferdinánd császár éjszakai vasuttal összekapcsoltatandó, mert ez által egy régóta érzett szükség pótoltatik ki, s legbiztosabban meg lesz feelve azon főnyomósságu célnak, miszerint az ipar és kereskedés, következőkép a nemzeti gazdaság kifejlődése üdvösen gyámolittatni fog. Hogy e nézetben mindnyájan osztoztak, csalhatlanul bizonyítja azon körülmény, hogy e vállalat, t. i. a magyar középponti vasutvonal ellen semmi más ok nem állittatott föl, mint csupán azon aggodalom ébresztetett, mintha e vállalat létesítése nem igazán komoly szándék, hanem inkább csak pusztá részvényjáték, s még e mellett csak az tüzetett volna ki célul, hogy a Ferdinánd császár éjszakai vasut



minél szilárdabban megalapuljon, Gänserndorftól a szárnyvonal Morváig megépíttethessék, s az óhajtott kapcsolat Pozsonnyal kivihetővé tétessék, mi mellett ama vállalat minden esetre milliókat fogna nyerni, Magyarországnak pedig nem lenne egyebe, mint csupán Pozsonytól Gänserndorfig vivő vasutvonal, e mellett azonban a bécs-gönyői vasut is veszedelmeztetnék, vagy épen el lenne veszve. Végül azonban különösen kiemeltetik az is, hogy nem vagyok eléggé gazdag ama nagy vállalatnak a Duna bal partján leendő létesítésére.

Noha ezen aggodalmak önmagukat megczáfolják, s így megczáfolásuk mindazokra nézve szükségtelenné válik, kik hazám viszonyait, különösen pedig ama vállalatunkét csak valamennyire ismerik is : azokra nézve mindazáltal, kiknek e tekintetben közelebről értesülni alkalmuk nem volt, mégis szükségesnek tartom, a t. cz. biztosság elébe következő fölvilágosításokat terjeszteni.

Midőn a vaspályák föltalálása általános alkalmaztatást nyert, hazám iránti legbensőbb hálámnak bizonyítványát adandó, legtisztább szándékkal ily üdvös vállalatnak részére leendő megalapítását határozám el magamban, s már akkor, midőn még semmi versenyző vállalat nem volt ellenem, saját költségem- s veszteségemre dologhoz értő technicusokat biztam meg, kik a Duna bal partján Pesttől Váczig s Pozsonyon át Bécs felé egészen az austriai határig, s ismét Budától különféle irányban Győrig, előleges fölvételeket tegyenek a létesítés lehetőségének megtudhatása végett.

E vizsgálatok eredménye, még inkább az illető mindennemű viszonyok érett megfontolása csakhamar azon teljes meggyőződésre birtak, hogy a Duna jobb partján Budától Győrig építendő vasutvonal a földterületi nagy nehézségek miatt iszonyu költségeket fogna kivánni, s e mellett a haszonra nézve hazámnak szintoly kevéssé lehetne kezeskedni, mint a közérdeknek, s kivált ez utóbbira nézve azért nem, mivel egy részről a természetmények szállítása minden e vonaltól délre eső megyékből egészen más iránynyal bír, s azoknak természetői sokkal közelebb érik lakhelyüktől Győrt, sőt némelyek magát Bécsre is, mint Budát, s hogy ennél fogva e tömérédek költséggel járó vállalatnak haszna csupán az utvonal hosszabani vidékre lenne szorítva ; más részről pedig, mivel a Duna balparti megyék természetői, kik egyébiránt hazámban tagadhatlanul a többséget teszik, a jobboldali vasut által egészen ki lennének zárva

ezen intézmény jötekonyságából, minthogy a balparti megyék termékei oly sok terhes, majdnem viselhetlen városi és hid-vámnak, raktári, átszállítási, átrakodási s egyéb fizetendőségeknek lennének alávetve, melyek rájuk nézve lehetlenné tennék ezen uton a versenyzést.

Sokkal kedvezőbben tünt fel a Duna bal partján minden kiállítás mind hazámra mind az általános kereskedési érdekre, nemkülönben az illető társaságra nézve is; ezenkívül felbuzdítottva a közelebbi mult országgyűlés XXV-ik törvényczikkelyének rendelete által, határozattá érett bennem a szándék, tervemet a Duna bal partján valósítani. Egy pillanatig sem késtem, illető folyamodásmat a nagymélt. magyar kir. helytartó-tanács elébe terjeszteni; s az erre következett, üdvös igyekezetemet méltató (realisandae salutaris suae intentionis) 1837-iki nov. 14-én 35,564. szám alatt kelt s A. alatt a programmjához csatolt határozatában csak újabb s nagyobb felbátorítást kelle találnom.

Szándékom nagy voltát fontolóra vévén, világos lőn előttem, hogy hatalmas gyámolítókra van szükségem. Ennélfogva 1838-iki mart. 12-én az ide I. alatt mellékelt tervezetemmél a Ferdinánd császár éjszakai vasut igazgatóságához járultam, annak morális gyámolítását kikérve. Mily készséggel fogadá ez, 1838-iki mart. 14-én e végett tartott közgyűlésében, ezen ügyet, s nyújtá majdnem közhangu megegyezését, eléggé megláthatja a t. cz. biztosság a Ferdinánd éjszakai vasut igazgatóságának Bécsben 1838-iki mart. 22-én kelt s II. alatt eredetiben ide csatolt leveléből.

Továbbá megfontolván, hogy az én tiszta nézeteimnek alapul szolgáló cél, t. i. a művelődés emelkedésének előmozdítása s hazám nemzeti gazdaságának nagyobb mértékben kifejlődése, még teljesebben elérhetnék, sőt legnagyobb nyomosságúvá tétethetnék, ha a legtetemesebb vízi utaknak oly régen szándéklott összeköttetése helyreállíthatnék, s az országnak legfontosabb kereskedési helyei s a természet ajándékaiban oly igen dus Tiszavidékek egymás között s a külfölddel folyvást biztos, könnyű, kényelmes és olcsó kereskedési kapcsolatba hozatnának; végre azon tekintetből, hogy a mult évi szerencsétlen vizáradás által meglátogatott testvérvárosoknak, Pestnek s Budának felvirágzása, nemkülönben a dunaparti kárvallott lakosoknak fölsegíttetése mondhatatlanul eszközöltetnék; azon kérdést intéztem a Ferdinánd császár éjszakai vasut alapítójá-

hoz, báró Rothschild urhoz : hajlandó volna e, hatalmas segélye s gyámolítása által, a magyar központi vasutnak ily nagyszerű kiterjesztéséhez járulni? mely alkalommal el nem mulasztám, nyíltan s palástolatlanul kijelenteni, hogy ez esetben még több milliónyi pénz fog kívántatni, melyről én nem rendelkezhetem.

Miután báró Rothschild ur ez oldalról is biztosita készsége felől, az újabb törvény XXV. cikkelyének 1. §-ában 1, 4, 5 és 6. számok alatt kijelelt vasutvonalokra támaszkodólag, kértem a nagymélt. magyar kir. helytartó-tanácsból kegyes engedelmet, hogy a Pesttől Erdélybe, Kolozsvár irányában Debreczenig vivő vasutvonalat, kellő szárnyvonalaival együtt, létre hozhassam, s azt a Pesttől Bécsig a Duna bal partján Vácson s Pozsonyon át az austriai határig indítványozott pályához csatolhassam ; erre is igen bátorító válaszát nyerém, mely a f. é. mart. 24-ikei programjában B. alatt közöltetett, s 1838-iki april 3-án 11,738-ik szám alatt kelt.

De miután ez tudomásra jutott, s a vállalat fontossága általános méltánylatban részesült, a közbizodalomnak megrendítése végett, gonosz irigység által fölizgatott sürgőséggel rögtön az hireszteltetek, hogy elégtelen vagyok ily terjedékeny és nagyszerű vállalat létesítésére. Mellőzve azt, hogy ilyes vállalatok soha sem egyes személyek vagyona, hanem mindenkor csak a tehetős közönség hozzájárulása által, t. i. részvényes társaság útján, nyerhetnek valósulást, nem hibázta el egészen kitűzött célját e szeretetlen szándék, s minthogy a közönségnek egy részében valóságos aggodalom gerjesztetek, báró Rothschild ur azonnal nyilvános tanujelét adá valódi készségének s e vállalat iránti élénk érdekének az által, hogy a másolatban III. alatt ide csatolt levelet intézé az akkori magyar kir. udvari cancellárhoz Gróf Pálffy Fidél ő excellentiájához, s a mellett még kéré ő excellentiáját, közölné annak tartalmát Ő cs. kir. Főherczegségével országunk Nádorával s a magyarországi hatóságokkal is.

Még világosabb tanujelét adá ebbeli részvétének báró Rothschild ur f. é. május 4-én Frankfurtba utazása előtt a magyar középponti vasuttársaság ideigl. biztosságának minden t. t. tagjaihoz intézett, s IV. alatt eredetileg ide csatolt levelében.

Ámbár mindezen tanujelekből csalhatlanul kitetszik, hogy azon szemrehányás, mintha a magyar középponti vasut-vállalkozók csak uzsorás részvényjátékot szándékoznának üzni, a társaság tag-

jait legigazságtalanabbul illeti, még inkább csacska rágalomnak, kiváltkép egy személy ellen intézett alaptalan gyanúsításnak bizonyítandja e szemrehányást a következő lettdolog : a nagymélt. magyar kir. helytartó-tanácsnak fentemlitett, f. é. april 3-án 11,738. szám alatt kelt határozatánál fogva, azon álláspontra volt helyezve, a középponti vasut vállalatügye, melyre Ferdinánd császár éjszaki vasuté, a velencei, milanoi, bécs-győri, pozsony-nagyszombati s minden külföldi a létesíthetési engedelem megnyerése után, s nekem akkor szintoly jogom volt, a részvényeket megkészíttetni és szétszétadni, mint e társaságok igazgatóságainak ; de, noha még akkor közbuzgalom uralkodott a vasutak iránt, a részvények árkelete magasan állott, s én minden oldalról ostromoltatám az e vállalat részvényeit keresők által, folyvást ellenállottam ezen édesgetéseknek, s eltávolítám az oly igen biztosan kínálkozott nyereséget ; mert hazámnak akartam vele használni, s a társasági viszonyt teljesebb rendbe hozni. Épen ezért hagytam előbb mindent a legtökéletesebben megérni, s csak miután minden előfölvétel megtörtént, az építési tervek a legcsekélyebb részletekig elkészültek, s így többé semmi sem vonathatott kétségbe, csak akkor kezdtem részvényes társaság alakításához, s csak a mult november hónapban kezdeték meg az első részlet-befizetés, miután a Ferdinánd császár éjszaki vasutat annyi csapás érte, s oly pillanatban, midőn az ily műiparvállalatok iránti közbizodalom megrendített, különösen pedig a magyar középponti vasutvonal a leggyalázatosabb hiresztelések által gyanussá téteték. Mi joggal s mi okból érhet engem, ily köztudomásu lettdolog után, kérdem, a részvényjáték szándéklátának szemrehányása ?

Tiszta öntudatom e részben legteljesebb megnyugtatót ad, s annyival könnyebben lemondhatnék személyemre nézve minden nyilvános elégtételről, minthogy f. é. május 18-án minden szerzett jogaimat, semmit fen nem tartván, a társaság részére a biztosság-nak átadtam : azonban minthogy Magyarország rendeinek elől említett kerületi ülésében egyedül csak a létesítés és létesíthetés iránti aggodalmak feszegettettek, a vállalat lényege pedig legnyomósabbnak ismerteték Magyarországra szintugy mint a közérdekre nézve : mind hazám mind a részes társaság iránti kötelességem azt parancsolja nekem, mint ez üdvös vállalat alapítójának, hogy a t. cz. biztosságot, mely maga is a legnagyobb áldozatokat teszi, mit én leg-

forróbb köszönettel megismerek, s mely a legtisztább szándéktól lelkesítette, minden új határozatában új kezességet nyújt a létesítés legjobb sikere iránt, végre melynek minden lépéseimre vigyázni, s minden áldozatomat s iparkodásomat megmérni s méltányolni alkalma volt, ezennel alázatosan megkérjem, sziveskedjék az ide csatolt okleveleket a t. cz. biztosság, saját jegyzeteinek, észrevételeinek kíséretében, nemes Pozsony vármegye elébe terjeszteni, hogy az, követei által, ügyünknek az országos ülésben ismét előfordulásakor, a mi kétséget nem szenved, az ország rendeit a létesülés iránt előadott aggodalmakra nézve illően megnyugtathassa.

Fogadja a t. cz. biztosság ez alkalommal legforróbb köszönitem kifejezését minden az e vállalat ügyében nyújtott jótékony gyámolításaért, fogadja legkitünőbb tiszteletemet, melylyel maradok

A t. cz. biztosságnak

Bécs, december 10-én 1839.

alázatos szolgálja s tagja

Szitányi Ullmann Móricz.

Ezen nyilatkozat tisztán beszél magáért.

A mellékletek közül érdekes a Ferdinánd császár vasut nyilatkozata, Geymüller János Henrik által aláírva, mely e csatlakozást kívánatosnak mondja, s a magyar vasutat támogatásáról biztosítja. Ezen határozat az 1838. márczius 14-iki közgyűlésen elfogadtatott.

Még érdekesebb b. Rothschild S. M. levele gróf Páffy Fidélnél, magyar kir. udv. főkancellárhoz. Ebben tiltakozik Rothschild a vállalkozók ellen emelt azon vád ellenében, mintha az egész tözsdejáték volna, s többek közt így szól :

„Mi a megkivántató alapítvány-tőkét illeti, bátorkodom excellentiádat bizonyossá tenni a felől, hogy e vállalat, melyben magam is tetemes részt venni szándékozom, s mely mintegy arra látszik jelenleg hivatva lenni, hogy az annyira sujtolt Pest és Buda városokra nézve áldásos, azoknak ismételi felvirágzását előmozdító jóllétforrás legyen, bel- és külföldön oly visszhangra talál, hogy, ámbár a minden statusokban szokott eljárási mód szerint mindaddig, míg a pontos földszinmérési eredményeken alapult költségtervek meg nincsenek, aláírásról vagy részvény-biztosításról gondolkozni sem lehet : mindazáltal az ezen részvények iránti jelentések a közelítőleg számítandó építési tőkét máris sokkal felülmulják, s még most is naponkint szaporodnak.

Ennéfogva excellentiádhoz intézett alázatos kérésem nem csak oda járul, hogy a szándékosan elterjesztett ártalmas híreknek hitelt adni ne méltóztassék; hanem hogy excellentiádat ezennel a végett is megkeressem, miszerint ezen, mind Magyarországra, mind pedig az austriai tartományokra, különösen a Ferdinánd császár éjszaki vasutra nézve oly igen fontos vállalatot hajlandó és hathatós pártolásával s gyámolításával a fő statushatóságoknál szerencsésíteni, s e végre egyszersmind oda munkálni kegyeskedjék, hogy a pályavonalok egyesítési pontjának meghatározhatása s ezután az előmunkák megtehetése végett, a legfelsőbb engedelem az éjszaki vasutigazgatóság által alázatosan kért szárnypályára, Pozsonytól a Morva vizéig, s ugyanazon folyam jobb partjától a Gänserndorf melletti éjszaki vasutig, lehető leghamarabb kegyelmesen megadásék, mivel különben a mostani kedvező évszak elmulasztása a mondott munkát egy egész évvel hátrább fogná vetni.“

E beadvány 1838. ápril 26-án kelt. Hasonló erélyesen 1839. december 12-én b. Dietrich Józsefhez intézett levelében Rothschild azon terv ellen, hogy e vasut csak Pozsonyig vitessék, kijelentvén, hogy az egész vasut „csak a magyar földön történendő tágasb összeköttetés mellett igér különös fontosságot, s csak akkor fedeztethetnek az erre fordítandó nagy alapító költségek s munkabérek.“

#### IV.

Ily előzmények után a bizottság két lépést tett, mely a vállalat sorsára döntő volt.

1839. december 30-án ugyanis a magyar középponti vasutvállalat ideiglenes igazgatósága : Burg Ádám, Coith C. H., Dietrich József báró, Landauer József, Liebenberg Leopold, Löwenthal J. J., Myrbach Károly, Pálffy Ferdinánd Leopold gróf, Sándor Móricz gróf, Sztáray Albert gróf és Ullmann Móricz aláírással ismét Pozsony megyéhez fordult, a vállalat első támogatójához.

Felette érdekes beadványuk így szól :

„Az országos karok és rendek f. é. decz. 6-án a kizár. szabadalm. Ferdinánd császár éjszaki vasutnak Gänserndorftól Pozsonyig indítványozott szárnypályája tárgyában tartatott kerületi ülésének eredménye, — valamint a pozsonyi hirlapnak ugyanazon hónap 20-ikai számában a tek. ns. vármegye részéről kibocsátott, ugyan-

azon tárgyat illető körlevele által köteleztetve érzi magát a magyar középponti vasutnak alulirt ideigleni biztossága, a t. ns. vármegyének, hatalmas pártolásáért és hathatós gyámolításáért, a szóban forgó vállalat iránt különösen élénk részvételének oly sok örvendtes bizonyoságaért, a maga és az egész társaság nevében a legforróbb és legélénkebb köszönetet ezennel kimondani.

Ámbár az 1832/6-dik évi 25-ik törvenyczikkely nem kíván semmi garantiát, s ennél fogva a magyar középponti vasutvállalat társasága semminemű biztosításra nem volna kényszerítve : mégis az alulirt biztosság, a t. ns. vármegye iránti különös tiszteletből s elégtételül, szabad ösztönből, következő nyilatkozásra indított, a a részvevő közönségnek annál bizonyosabb s annál biztosabb meggyőződést szerzendő, hogy a t. ns. vármegye következménydus pártolása csak a legőszintébb s legvalóságosabb szándékokon alapult vállalatnak nyújtott ; ugymint :

Hogy a magyar középponti vasut-társaság ideigleni biztossága ezennel ünnepélyesen kötelezi magát arra, miszerint az 1832/6-dik évi 25-ik törvenyczikkely 4. §-ához képest a nagymélt. helytartó-tanácscsal kötendő szerződés után mindjárt egybehivandja a közgyűlést, hogy annak megegyezésével az építés, a technical s oeconomicai tekintetek aránymértéke szerint, Pesttől mindkét irányban szintugy Pozsony, mint Szolnok és Debreczen felé késedelem nélkül elkezdethessék, s minthogy fontos középállomások mindkét vonalon általán fogva hiányzanak, ugyanaz a kitűzött czélig minden élénkséggel folytattassék, s hogy ezen itt kimondott kötelezés a nagymélt. magyar helytartó-tanácscsal kötendő szerződésbe formaszereint beiktattathassék.

Hogy ezen biztosítás teljeseése tökéletns megnyugvással várható, a következő lettdolgok kifejtése bizonyithatja.

A fentisztelt karok és rendek bölcseségökben csaknem egyhangulag elismerni méltóztattak, hogy azon vasutnak, mely Magyarországon Erdély határszélétől az austriai határszélég vonul keresztül, a birodalom középpontjától kiinduló s Morva, Csehország, Szilézia s Galiczia irányában immár munkában lévő kizár. szabadalm. cs. kir. Ferdinánd császár éjszaki vasuttal közvetlen kapcsolatba jő, a legfontosabb kereskedővárosokat s a két legnagyobb vizutat magok közt és ama külfölddel összeköti, melyen a magyar termékeknek legnagyobb keletök van, a müipar magasabb felvirágzásának s

áldott hazája nemzeti gazdagsága nagyobb kifejlődésének leghatalmasabb emeltyűjéül kell szolgálnia, s ez által mind épen e nagy-szerű s igen fontos mű alapítója, mind a magyar középponti vasut egész társasága, az eddig tett és kifejtett iparkodásokért, azon igen örvendetes elégtételben részesült, hogy az igazi szükség ezennel elismertetett, s a kitüzött czél eléretett, tudniillik a dicső magyar nemzet kivánságai teljesítettek. De annál fájdalmasabb volt azon körülmény, hogy a szóban forgó indítvány, ámbár tetemes szótöbbségnek örvendhetett, mégsem talált amaz egyhangu pártolásra, melyre lényege méltónak ítéltetett, még pedig csak azon egyetlen okból, mivel a valóságos létesülhetés kétségbe vonatott. E bizodalmatlanságnak mind a magyar középponti vasut alapítóját, mind az egész társaságot annyival érzékenyebben kelle illetnie, mivel sem az elsőbbi, sem az utóbbi képviselő biztosság által nem csak legkisebb ok nem adatott erre, hanem inkább a legeldöntőbb bizonyosságok nyujtattak a tetteges kivitel igazi komolyságáról, midőn nem irtózva áldozattól s iparkodásoktól, elkövettetett mindaz, mi e részben egy privát férfi s egy társasági választmány hatalmában állott, s habár az elől kimondott, a magyar középponti vasut biztosságától jött kötelezés magában véve már elegendő volna, e nagy fontosságu vállalat tetteges kivételére nézve uralkodó minden kétséget eloszlatni : legyen szabad mégis az alulirt ideigl. biztosságnak, oly lettdolgokat oklevélszerűleg előadni, melyek a szándékok tisztaságát még világosabbá és szemlélhetőbbé tenni képesek leendenek :

1-ször. Miután Magyarországnak összegyült t. karai s rendei, a nemzeti gazdagság szabad kifejlésének akadályait jól ismervén s tekintetbe vévén, azoknak elhárítására s a haza jóllétére az 1832/6-dik évi országgyűlésen bölcseségökben a 25-dik törvénycikkelyt alkotni, s Ő Felsége azon veleszületett igen kegyes törekvésénél fogva, hogy erőteljes, szellemdus, vállalkozó nemes magyar nemzetének szellemi s müipari haladása élesztessék, s a honi földre minden hasznos idegen találmány átültettessék, e törvénycikkelyt kegyelmesen megerősíteni méltóztattak : Szitányi Ullmann Móricz ur, több vármegyék táblabirája, hazája iránt tartozó legforróbb háladátosságtól az említett nagy fontosságu s bölcs legujabb törvénynek egy vasut alapítása általi teljesítésére buzdittaték, s választása, hazája minden müipari szintugy mint kereskedési viszonyainak számos évü foglalkozási tapasztalásban gyűjtött helyes ismereteitől



vezéreltetve, szerencsére a 25-dik törvényczikkelyben kijelelt azon utvonaloikat érte, melyek ugyanazon törvényczikkely dicső czéljának legközelebb s leginkább megfelellhetnek, csaknem általánfogva ama vidékeken ajánlván azokat, melyek egyfelől nagyobb részint jó utaknak, sőt az ezek építésére szükséges eszközöknek is hijával vannak, ezért is rajtok a mindenható gondviseléstől a legnagyobb bőségben kiöntött természeti áldások használatlanul maradnak, s nagy darab földeken nem lakik ember, melyeknek tehát csak mindig biztosított, minden évszakban használható utakra, s kényelmes, olcsó szállításmódokra van szükségük, hogy virágzó jólétre s aránylagos népességre emelkedjenek, másfelől mivel épen ezen ajánlott vaspályautak egyenes, minden szükségtelen, vám- és egyéb mellékjárandóságoktól ment kereskedési összeköttetést nyujtanak ama szomszéd tartományokkal és külországokkal, melyekben e termékek legtöbb keletre találunk, következőleg melyeknek concurrentiája s értékesítése leginkább biztosítva van. — Ezen egy ily nagyszerű s üdvös vállalat alapítására szolgáló nemes alkalomnak tehát általános hálás elismerésre s hathatós gyámolításra kellene találni az ország részéről, s minden háborító bizodalmatlanság annyival inkább eltávolítandó volna, mivel ezáltal azon fontos hasznok, melyekhez ezzel az országnak s a közérdeknek bizonyos remény nyujtatott, mi máris csaknem közönségesen elismertetik, kipótolhatlan kár veszélyének fognának kitétetni: mert egy ily terjedelmes műre megkivántató eszközök nem oly könnyen lennének ismét megszerezhetők.

Hogy a vállalat-alapító ur, Szitányi Ullmann Móricz, szándéka nagyságát egész terjedelmében érezte, hogy saját erőit kelletlenül többre nem becsülte, hanem inkább jól megfontolt előlátással iparkodott, tetemes hasznokat nyerni, s hogy még akkor is, midőn e gyámolításokról biztosítva volt, még sem kezdetett el hamarabb egy társasági egyesületnek valóságos létesülést föltételező alakítása, mig minden megkivántató, csak tömérdek költségtétellel elérhető előkészületek a legtökéletesebb érettségre nem jutottak, és így a kivitel teljesen megalapítottatott, méltóztatik a tekintetes nemes vármegye Szitányi Ullmann Móricz urnak folyó hónap 10-én kelt s 4 rendbeli oklevelekkel támogatva A. alatt ide csatolt leveléből megérteni, melynek tartalmát az alulirt ideiglenes biztosság, teljes meggyőződés érzetével, valamint az igazsághoz

tökéletesen hiven, nem csak megerősíteni, hanem ezenfelül még azt is nozzaadni köteleztetve érzi magát, hogy a buzgoság, melyet a vállalat-alapító ur kifejt, a legnagyobb iparkodások, melyeket 2 teljes év óta magára vállalt, az állhatatos bátorság, melylyel minden nehézségek ellen küzdött, s a leghatalmasabb akadályokat, melyek minden tekintetben elébe gördülének, meggyőzte; továbbá, hogy minden neki ajánlott ingerlő kecsgettetéseknek általa történt rendíthetlen megvetései, s végre, hogy azon nagy áldozatok, melyeket ugyanő eddigelő tett, s még most is naponkint tesz, szóval: hogy minden cselekedetei igaz hazafiui szándékának tisztaságát tökéletesen csalhatatlanul bebizonyították.

2-szor. Ha azon okok, melyek Szitányi Ullmann Móricz urat vezérlék, már magokban tekintve minden igaz hazafit a szóban forgó vállalatbani részvételre buzdítottak: még inkább azon körülményben feküdt egy még hatalmasabb felhívás, hogy épen akkor, midőn az alulirottak, báró Rothschild ur által a magyar középponti vasut-vállalatnak még most is fenálló ideigl. társasági választmányába belépésre meghivattak, midőn a veszélyteljes Dunaáradás különösen Pest és Buda kereskedővárosokban hallatlan és következménydus pusztításokat tett: azon teljes meggyőződésnél fogva, hogy a szándéklott vállalat hatalmas emeltyüt nyujtand a nemzeti műipar s a kereskedés magasabb felvirágzására, s ez által azon fájdalmas sebek is, melyeket ama kimondhatlan szerencsétlenség a két fővárosnak örökségül hagyott, hamarabb be fognának gyógyíttatni, közülünk mindenki a legnagyobb készséggel elfogadá az ajánlott kötelezést. E szerint az alulirt biztosság keletkezése csupán emberi s tiszta hazafiui tekinteteken alapult, s ennél fogva már azért is méltó számot tarthatott a közbizodalom megnyerésére.

3-szor. Miután, mint már említettett, minden technikai adatok megszerezettettek, s ezután szintugy a vasut mint minden ahhoz megkivántató hidak s épületek munka-tervei, minden előmértékekkel s költségvetésekkel együtt, egy tapasztalt amerikai vasutmérnök intézése alatt a lehető legnagyobb tökéletességig elkészítettettek, s a vállalat-alapító ur egyszersmind a nagymélt. magyar kir. helytartó-tanácsnak Budán 1838-ik aprilis 3-ról 11,738. szám alatt kelt k. intézménye által társasági egyesület alakítására s egy szokott módon készült programmának közhírré tételére is felhatalmaztatott,

... az alulirt biztosság.

E napon az engedelem-nyerő Szitányi Ullmann Móricz ur is minden e vállalatra szerzett jogait a részvényes-társaságra átruházván, ezen ideigl. biztosság kezeibe adá minden fentartás és a legkisebb elsőégi jog nélkül, s mivel ugyanazon ülésben a kibocsátandó programának előadott terve megvizsgáltatott s helyben hagyatott, azután kinyomtatása elhatározatott, e pillanattól fogva az alulirt biztosság is mind a részes társaság, mind az ország ellenben minden felelősséget átvett; s mivel ezenfelül a B. alatt ide mellékelt programma csakugyan a pozsonyi hirlapba, a Hirnökbe és Századunkba, későbbben a közönséges augsburgi s lipcsei ujságba is fölvetetett, s több mint 2000 egyes példányokban a publicum között kiosztatott, és így a nyilvánosságnak átadatott: a részvényes-társaság szerződése megszűnt privát-szerződés lenni, az alulirt biztosság e szerint nyilvános kötelezést vön át, s már ez által elegendő garantiát állított a valóságos létesülésre.

4-szer. Az alulirt biztosság f. é. július 11-én azon legalázatosabb kérelemmel borult Ő Felsége lábaihoz, hogy a magyar középponti vasutvállalat mindazon jogokban és kedvezményekben részesítettnek, melyekkel efféle müipari vállalatoknak minden eddigi társasági egyesületei birtanak. Ő Felsége méltóztatott e legalázatosabb folyamodást kegyelmesen megjelelni, s az alulirt biztosság a legujabb törvény 25-ik czikkelye által biztosított jogának öntudatában határtalan bizodalommal reménylheti a legfelsőbb határozatot. Az ideigl. biztosság soha sem bátorzkodott volna Ő Felsége legmagasabb személyéhez járulni, ha a szóban forgó vállalat létesülése valamely csalódáson nyugodott, vagy csak némileg is kétségesnek látszott volna.

5-ször. Már f. eszt. június 30-án elébe terjesztette az alulirt biztosság a nagymélt. kir. helytartó-tanácsnak alázatos kérelmét minden, a folyó esztendei aprilis 2-án 12,247. szám alatt kibocsátott helytartósági k. intézményben kivánt s teljesen kieszközölt mellékletekkel együtt, a mult országgyűlés 25-ik törvényczikkelye 4-ik §-ában föltételezett szerződés k. megkötése iránt; miután aközben már minden illető törvényhatóságok is megvizsgálták a helyszínén a magyar középponti vasut terveit, s — mint a társaság részéről e biztosságnál jelen volt meghatalmazottak jelentik —

azokra nézve nem csak semmiben fen nem akadtak, hanem inkább minden megyék s illető szabad kir. városok e vállalat előmozdítását leghathatósabban pártolták, ennél fogya a valahárai engedelem rövid időn annyival inkább reménylhető, hogy a nagymélt. főbb politikai hatóság, 1837-iki november 14-én 35,567. szám alatt, 1838-iki április 3-án 11,738. szám alatt, s 1839-iki április 2-án 12,247 és 12,988. szám alatt kelt k. intézményeiben, maga is elismerni méltóztatott, hogy az ajánlott magyar középponti vasut az országra nézve üdvös, és irányvonalai világosan azok közé tartoznak, melyeknek az 1832/6-iki évi országgyűlés 25-ik törv.-cikkelye pártfogását biztosítja; s miután továbbá Magyarországnak egy törvénye sem tiltja, a helybenhagyás esetére a részvények részfizetései- nek vég-engedelem előtti beszédhetését; ezen eset pedig a nagymélt. magyar kir. helytartó-tanácsnak említett k. intézményeiben valósággal előfordulván, az alulirt biztosság az első 5%-os részvények befizetését a mult hónapban elhatározá, hogy mintegy az egész társaságot tökéletesen lekötélje a szóban forgó szándék létesítésére, s egyszersmind birtokába jusson az eszközöknek, miszerint a legnagyobb óhajással várt vég-engedelem leérkezése után mindjárt hozzá lehessen fogni az ajánlott építéshez. Valóban e befizetés, ezen az országnak oly sok hasznot biztosító vállalat itánti bizodalom megrendítésére tett minden próbák daczára teljesen kielégítőleg meg is történt, s ezért az alulirt biztosság annyival inkább azon kedvező helyzetbe tétetett, hogy mihelyt a vég-engedelem megérkezik, azonnal megkezdethesse az ajánlott építést; mivel báró Rothschild ur, egyesülve a cs. kir. szabadalm. Ferdinand császár éjszaki vasut igazgatóságával, e vállalatnak ujlag megigéri hatalmas gyámolítását, mit a t. ns. vármegye báró Dietrich urnak az alulirt biztossághoz intézett s eredetiben C. alatt ide csatolt leveléből megérteni méltóztatik: ez által a magyar középponti vasutnak valóságos létesülése ujra biztosittatván.

6-szor. Különös öröme szolgál az alulirt biztosságnak, tökéletesen kezeskedhetni a t. ns. vármegye előtt azért, hogy minden technikai adatok, az egész vonalra Pesttől Debreczenig, a Szolnok összekötésére szolgálendő szárnyuttal együtt, a legközelebb mult nyár folytában megszerezettek, melyek eredményei azon megnyugtató meggyőződésre vezetnek, hogy a vasutnak e vonalra ajánlott építése semmi nevezetes nehézségekre nem talál,

s hogy ezáltal nem csak a bánóság, hanem az éjszaki megyék is egyenes összeköttetésbe jönnek Pest és Buda fővárosokkal, ugyszinte az éjszaki bel- és külországokkal; továbbá, hogy e munkálatok elkészítésével, még pedig legelőnkebben, a vasut-ügyben jól kitanult és gyakorlott, nagyobb számu technikusok foglalkodnak, s hogy e szerint teljes kilátás van arra, hogy a jövő februárius végeig, az említett vasut-vonal számára szintoly tökéletes készületű építéstervnek lehetend birtokába jutni, minő a pest-pozsonyi vonalé, melyet a t. rendeknek látni alkalmok volt.

A fenidézett lettdolgokhoz még azon tökéletes biztosítást véli adandónak az alulirt biztosság, hogy a magyar középponti vasut társasága semmit sem óhajt oly forrón, mint a végszerződés megnyerése után azon helyzetbe jőni, hogy nyomban hozzáfoghasson a valóságos létesítéshez, s ezáltal különösen szándéka tisztasága felől legbiztosabb kezességet nyujthasson. Az alulirt biztosság esedezik a tek. ns. vármegye előtt: méltóztassék azon további biztosítást elfogadni, hogy a magyar középponti vasut vállalata, természeténél fogva, teljességgel nem irtózik semmi concurrentiától, hogy tehát annak részvényes-társasága nem csak semmi más vállalatot meg nem háborít, de sőt minden jelen s jövődöbeli efféle műveknek a legnagyobb őszinteséggel a legsikeresebb gyarapulást annyival inkább kívánja, mivel igazi szándékának, t. i. a dicső magyar nemzet legvirágzóbb emelkedésének, tulajdonképeni czélpontja még csak ez által éretik el tökéletesen, minthogy egyfelől a jó közlekedések hiánya, mely eddig a nemzeti gazdaság kifejlésére nehéz bilincseket tőn, egészen elháríttatni, másfelől a nemzeti műipar élesztésére megkivántató forgó tőke, a külföldi pénzekkel létesülendő költséges építés által évenkint milliókkal gazdagíttatni, s ekkép az első alap a műipar emelkedésére letéttetni fogna.

Midőn befejezőleg az alulirt biztosság elől kimondott kötelezését ismételve, jelen kötelező nyilatkozását ekképen egész alázatosággal előterjeszti, egyszersmint esedezik: méltóztassék ezt a t. ns. vármegye, oda, a hova tetszik, s bölcs belátása szerint, fordítani, s a szóban forgó vállalatot hatalmas pártolása s hathatós gyámolítása által továbbra is szerencsésíteni, előmozdítani, s kegyesen oda munkálni, hogy a nagymélt. magyar helytartó-tanács, mely eddig is hathatós gyámolítására méltatta e

vállalatot, tekintetbe vévén a naponkint szaporodó előlköltségeket, minél hamarabb hajlandó legyen a szerződés megkötésére, hogy valahára a forrón óhajtott építés elkezdezhessék, s ekkép egy ily nagy nemzeti mű, ily valóban hazai vállalat, az ország javára s a nemzet diszére, életbe léphessen s virágozhassék.“

## V.

Egyidejűleg a fentforgó nehézségek elhárítására czélzó törekvésekkel, a pénz-beszerzésről is gondoskodni kellett.

Pesten, 1839. május 24-én bocsátotta ki Ullmann M. a középponti vasut programját, a mely ismét érdekesen illusztrálja, hogy vélték akkor 8 millió forintból kiépíteni az egész vasutat.

E programm így szólt :

„A nm. magyar királyi helytartó-tanács alulirotnak az A. és B. alatt ide kapcsolt másolatok szerint szóló, 1837-iki nov. 14-én 35,564-ik és 1838. apr. 3-án 11,738-ik számok alatt kelt magas határozatában megengedni méltóztatott, hogy az általa (alulirott által) ajánlott vaspályára nézve megkivántató előmunkálatokat s kiméréseket az illető s erre különösen felszólított hatóságok segítségével megtehesse.

E magas engedelem következtében a mult nyár folytában mindezen vonalokon részint előleges, részint határozott s a legaprolékosabb részletekbe ereszkedő mérnöki munkálatok s más ide tartozó előrefelvételek valóban meg is tétettek. Ez utóbbi viszonyok elemei, névszerint a Pesttől Pozsonyig a Duna bal partján menendő pálya-rajzok gyűjtettek össze a lefolyt télen, melyekből aztán egy, minden ebbeli kívánatoknak megfelelő építési terv teljesen el is készítettett.

Méltóztatott ennek feljelentésére a nm. magyar kir. helytartó-tanács, a C. és D. alatti másolatban ide kapcsolt, f. évi apr. 2-án 12,247. és 12,988-ik szám alatt, továbbá a fennevezett előlegesen adott engedményre, névszerint a Duna bal partján Pesttől Pozsonyig s onnan egészen az austriai határokig s ismét Pesttől Debreczenig menendő pályavonalakra vonatkozólag, egy részről a pályába eső t. cz. kir. magyar hatóságokat az említett vasuti építménytervek s minden ide tartozó segélyek megvizsgálására, más részről az alulirottat a tervezett költség, az egyesületnek statutumai s a

vitelbérnek árszabálya előterjesztésére utasítani, mire ezen magas rendeletnek végrehajtása, még pedig Pest vármegyében a legjobb sikerrel, valóban teljesített is.

Minthogy immár épen ezen magas rendeletekben egyszersmind elismertetik, hogy a javasolt vasuti vonalak határozottan azok közé tartoznak, melyeket az 1832/6. országgyűlés 25. törvényczikkelye pártfogol, egész bizodalommal reménylhetni rövid idő múlva ennek vég-elhatároztatását.

Megjegyezhetni véljük továbbá még, hogy az alulírott kiváltképi feladásául tevé, minden megkivántató előrefelvételeket még egy részvény-társaság alakulta előtt tökéletesen teljesíteni, a mint ezt a már kidolgozott tervek bizonyítják.

Csak egy felületes tekintet is a földabroszra eléggé s kétségtelenül mutatja a szóban forgó vasuti összeköttetések nagy fontosságát; mert az ország fővárosait, Pestet és Budát, a legfontosabb kereskedő városokkal, Pozsonnyal és Debreczennel egyesítik minden közbenfekvő népes és kereskedést üzö helyekkel, továbbá több vármegyét hoznak, melyek a legáldottabbak közé tartoznak az országban s több, mint 4 millió lélekkel birnak, nem csak egymással, hanem Austria, Morvaország, Szilézia és Csehország cs. kir. tartományokkal s más éjszakilag fekvő országokkal, melyekben a magyar termékek legnyereségesebb cikkelyek, csaknem közvetlen kereskedési viszonyba, mely azonfölül az elemeknek semminemű befolyása által nem károsíthatatik vagy akadályoztathatik, s ennél fogva a legélénkebb közlekedésre annál inkább nyujt biztos kilátást, minthogy az mind az utasokra, mind a portékák szállítására nézve biztosság, olcsóság, gyorsaság és kényelmesség által felette elősegítettik.

Alig szükség tehát terjedelmesebb fejtegetésekbe ereszkedni, hogy meggyőződhezzünk róla, miképen e vállalat a legkedvezőbb hozzávetésre (conjecturára) alapított, miképen egy ily útér által a magyar kereskedésnek nem csak felette foganatos felvirágzását eszközöndi, hanem hogy ez által egyszersmind a közérdek kielégítése- s egy már régen élénken érzett szükség betöltéseért kezeskedés nyujtatik, midőn a nélkül is közösen tudatik, mily számtalan mennyiségben vitetnek ki mindennemű termékek a gazdagon megáldott magyar honból, mily nagy áruszállítás történik Austriából, Morva-, Szilézia- és Csehország-, s más éjszaki tartományokból, s

viszont azokba, mely számos utazó jár elejétől fogva a nagy vásárookra s vásárokról a javasolt vasuti vonal minden irányában, végre mely tetemesen fognának növekedni e kedvező viszonyok a pályának a Ferdinánd császár éjszaki vasúthoz kapcsoltatása által.

Hogy a fő- és oldalvonalalaival alkalmasint több mint 70 geogr. mértföld hosszú pályának kiterjedésénél fogva a számtalan akadályok ne legyenek legyőzhetetlenek, s mérsékelt építési költséggel a főcél, háborítatlan kereskedési összeköttetéseket lehető legrövidebb idő alatt létre hozni, eléressék, e pálya előlegesen nagyobb részint lóvontatásra fog építtetni, mindazáltal olyképen, a legujabb tapasztalásokkal összehangzó szilárd mód szerint, hogy az, ha az erőművészet láthatólag előrelépő javításai s a vasuti ügynek általában tökéletesb kifejlése által biztos sikerek mutatkoznak, idő folytával gőzerőművek járására is minden további akadályok nélkül használtassék.

Az előzetek (praeliminariák) e vasutak létrehozására, melyek a részvények elkamatolása közben az építés ideje alatt belészámítatnak, közel nyolcz millió forintnyi summát mutatnak pengő pénzben, mihez még 2 millió frt, 8000 darab részvényben, mint tartaléktőke különös esetekre, és számba nem tudott, de a maga idejében netalán szükségeseznek találandó oldalpályák építésére toldatik, mely a részvényesek további rendelkezésére a társaság pénztárába letéve marad, miszerint tehát az összes alaptőke 10 millió forintot teend pengő pénzben.

Ezen 8 millió forint előleges építőtőke beszerzésére egy részvénytársaság fog alakíttatni, s e végből 32,000 darab részvény, 250 pengő forintjával egy-egy, melynek befizetése az alább előadandó módon történendik, kiadatni.

Ezen nyolcz millió forintból immár a korábban tett bejelentések s ígéretek által hat millió forint adatott ki, továbbá 750,000 forint, az alulírott által magyarországbani elosztásra határozva, a további 1.200,000 forint szinte kizárólag a Magyarországbani táltató részvevők számára letétetvők : ez utóbbiakra nézve azért Pest sz. kir. fővárosban saját aláírás fog megnyittatni, melynek hogyani s miképeni módjáról annak idejében különös tudósítás szóland.

Az engedményért folyamodó minden e vállalatra nyert jogait átadja a részvény-társaságnak, az alább megnevezendő ideigleni



választmány kezelése alatt, a nélkül, hogy akármely kikötést tegyen, vagy a legkisebb előjogokat követelné, egyedül csak az általa tett s bebizonyítható előleges költségek visszatérítéseért.

A társaság szabályszerű összeállításáig az első közgyűlések által, nehogy ezen fontos vállalat menetele késleltessék, az egész ügy előleges igazgatását az ideigleni választmány vállalá magára, s az igazgatói választásig annak minden tagjai az összes aláírók meg-egyezősi nyilatkozása által mindazon rendelkezésekre teljesen felvannak hatalmazva, melyek az ezen előrajzban felállított határozatokra, azok tökéletes és czélszerű végrehajtására, valamint ezen nagyszerű vállalat hasznára s előmozdítására szükségesek lehetnének.

Ezen választmány, az engedményért folyamodón kívül, következő urakból áll :

Burg Ádám, Coith C. H., Dietrich József báró, Landauer József, Libenberg Leopold, Löwenthal J. J., Myrbach Károly, Pálffy Ferdinand Leopold gróf, Sándor Móricz gróf, Sigismund, schotten-és telki apát, valamint Rothschild S. M. báró, ki mint az eredetileg privilegiumért folyamodó a Ferdinánd császár éjszaki vasutra, melynek érdekei a szóban forgó vállalathoz kapcsolata által épen oly lényegesen mozdíthatnak elő, mint az utóbbi az éjszaki vasútvonal összeköttetése által láthatóképi hasznokat nyer, a választmány hatásában munkás részvételét legnagyobb készséggel ígéré.

A ráták befizetése egy-egy részvényre, az aláírások berekesztése után, következőkép történik : 1839-ben 12 frt 30 kr., 1840. febr. 1-én 12 frt 30 kr., aug. 1-én 25 frt, 1841. febr. 1-én 25 frt, aug. 1-én 25 frt, 1842. febr. 1-én 25 frt. — A másik 50% fizetési határidejének kitűzése az 1843-ban tartandó 5-ik rendes közgyűlésre hagyatik.

A kamatok az építés ideje alatt a befizetés terminusira 4%-tel térítettnek meg pro anno félévenként. Mi történjék a közbeneső idő alatt elkészülendő s használandó vonalak jövedelmével, az évenként tartandó közgyűlések fogják elhatározni. Az időpont, melyben az első befizetés 25 frtjával egy részvényért megteendő, pótlólag fogközzé tétetni.

Pest, május 24-én 1839.

Szitányi Ullmann Móricz, s. k.

## VI.

A kormány magyar közegeinél pártolásra talált az eszme, mint az természetes is volt az 1836 : XXV. t. cz. alapján.

Gerometa Antal a magyar helytartó-tanács 1837. november 14-iki üléséből adja a gyámolítás ígérletét; 1838. april 3-án pedig 11,738. sz. a. Szentiványi Vincze tovább megy; felvilágosításokat kér és tényleges gyámolítást rendel el.

A rendelet szövege im ez :

„Cum designati in hac Instantia ductus Semitarum ferrearum Pestino Posonium, et hinc usque limites Austriae, tum Pestino Debrecinum usque struendarum ad illos pertineant, quibus designati postremorum Comitiorum Articulo XXV. favores asserti sunt, nullam quidem in thesi circa hos sumptus, et declaratum per Instantem propositum, ac in huius sequelam edendum congruo modo Programma, indilatamve eorum, quae formalis Planorum, et sump-tuum Projectorum efformatio exigit, suis locis instaurationem, occurrere reflexionem, quo tamen desideratus per Recurrentem pro suscipiendis operibus his cum ipsarum localitatum assignatione indultus tribui, et annorum, per quos ab iisdem taxae desumi poterunt, habita commodorum ex praedictis semitis praeconcepto modo inde a limitibus Austriae Debrecinum usque protendentis pro nationali etiam industria huiusque commercii incremento sperandorum condigna ratione defigi, sicque etiam facultas structuram hanc Posonio usque Limites Austriae inchoandi abhinc tribui valeat, prae-rius adhuc ipsa formalia Plana isthuc exhibenda esse; — relate ad insinuatam, unasinul propositi jam alias ab Austriae limitibus per Posonium Pestinum procururi ductus abhinc Debrecinum usque protensionem concernentibus Jurisdictionibus ad praebendam pro laboribus praeliminaribus requisitam assistentiam sub hodierno jam provocatis. *Ex Consilio Regio Locumtenentiali Hungarico, Budae die 3. Aprilis 1838. celebrato. Vincentius Szent-Iványi, m. p. \**

\* Minthogy a jelen folyamodásban előterjesztett, Pesttől Pozsonyig s innen az austriai határokig, valamint Pesttől Debreczenig építendő vas-utvonalak azok közé tartoznak, miknek az utóbbi országgyűlés 25. törvényzikkelye kedvezményeket biztosít : nincs ugyan semmi ellenvetés általában sem a pályairányra, sem a folyamodó kijelentett szándékára, s ennek következtében a szokás szerint kibocsátandó programmára, ugy-

szinte mindazokra nézve, miknek a formászerint készitendő terv és költségvetések iránt haladéktalanul munkába kell vétetniök; hogy azonban e munkák megkezdésére a folyamodó által kért engedmény a tervezett vasutmenet kijelölésével megadathassék, az esztendő, melyeken át e vasutaktól díjak szedethetnek, méltányos tekintettel azon hasznokra, melyek a fentmondott vasutakból a nemzeti iparra nézve is várandók, meghatározathassanak, s a fentemlitett építvényekre is engedelem adathassék; előlegesen még a formászerinti tervek ide fölterjesztendő; egyszersmind a Pesttől Debreczenig tervezett vasutra nézve az illető hatóságok már felszöllittattak, hogy az előmunkálatokhoz gyámolító kezet nyujtsanak. A nm. m. kir. helytartó-tanács üléséből. Budán, aprilis 3-án 1838. *Szentiványi Vincze*, s. k.“

Hasonló értelemben nyilatkozik 1839. apr. 2-án a helytartó-tanács 12,247. sz. a. Perczel Imre aláírásával; sőt ugyanazon napon Gerometa kirendeli a bejáró küldöttséget is, egyidejüleg értesítvén a magyar hadi főkormányzókat és az illetékes megyéket is. Érdekes ez eljárás és egész felfogásban a mostani rendes eljárás embryója.

Ezen okmányok vannak Enyedy Jankó Mihály, pozsonymegyei volt főjegyző gyűjteményében a magyar vasutügy bölcsőjére vonatkozólag.

Érdekes képet mutatnak az eljárásról, a nehézségekről, melyekkel küzdeni kellett a bátor uttörőknek, míg végre is megkezdheték a munkát, a mely annyi hasznot hozott az országnak.

Tantae molis erat!

Közli GYÖRGY ENDRE.