

A Budapest-Kelenföld – Baranya-Szentlőrincz vasútvonal.

(Budapest – Pécs)

Dombóvár összeköttetése a fővárossal.

1.

A mohács- pécsi, majd pedig a pécs-barcsi vasút engedélyezését nyomon követte az a törekvés, hogy az e vasutak mellett feltárt és rohamos fejlődésnek indult kőszénbányák az ország fővárosával rövidebb, közvetlenebb összeköttetésbe hozassanak.

Több kiadott előmunkálati engedély kihasználatlanul maradt. Már-már attól lehetett tartani, hogy a fővárosnak a pécsvidéki kőszéntelepekkel leendő összeköttetési terve végleg elejtve lett. Azonban 1872. év elején olyan férfiak karolták fel a vasúti összeköttetés tervét, akiktől a siker méltán volt várható. Trefort Ágoston, báró Sina Simon és gróf Zichy Nándor voltak az új tervezők, akik a közmunka és közlekedési m. kir. minisztériumtól 1872. év márciusában egy Üszögtől Pécsen át Budáig vezetendő gőzmozdonyú vasútvonalra előmunkálati engedélyt nyertek. Trefort és érdektársai csak a szokásos adókedvezményre tartottak igényt és 1872 szeptemberében szorgalmazták, hogy a tervezett vaspálya engedélyezése iránt velük a tárgyalásokat kezdjék meg. Ezen kérelemmel szemben a kormány halogató álláspontot foglalt el, minek oka abban rejlett, Tisza Lajos akkori közmunka- és közlekedési miniszter által megállapított nagy vasúthálózati tervzetbe ez a vasúterv nem illett bele.

Ezután az 1873 - 1879 évi időszak alatt, a Buda-Pécs közötti vasúti összeköttetés létesítése érdekében csupán gróf Festetics Pál kísérelt meg némi kezdeményezést, de ép oly kevés sikerrel, mint a korábbi tervezők.

Az 1879. évi berlini békeszerződés alapján a szerb fejedelemséggel 1880. április hó 9-én létrejött vasúti egyezmény által a budapest - zimonyi vasúti összeköttetés kiépítése biztosítva lett. Napirendre került az a kérdés, hogy az összeköttetés a Duna jobb- vagy bal partján építtessék ki. Az ország közvéleménye már évtizedek előbb határozottan a Duna-balparti összeköttetés kiépítését követelte. A jobb parti vonal érdekeltsege, bár tisztában volt vele, hogy a balparti vonal terve ellen hiába minden küzdelem, mégis erélyesen síkra szállt a jobbparti összeköttetés mellett, ezúton remélve, hogy végre létrejön a főváros és Pécs között a vasúti összeköttetés.

Ezt a célt tartva szem előtt Tolna és Baranya megyék és Pécs város már 1879 decemberében küldöttségileg szorgalmazta a kormánynál a budapest-zimonyi jobbparti, és a budapest-pécs-fiumei vasúti összeköttetés kiépítését, különösen hangsúlyozva a független fiumei irány létesítésének közforgalmú fontosságát. A küldöttség a kormánynál kedvező fogadtatásra, és a fiumei irányt illetőleg biztató ígéretekre talált. Ennek folytán az érdekeltség körében mozgalom indult meg a terv megvalósítása érdekében.

Az érdekeltség egy 30 főből álló bizottságot küldött ki a vasút irányának megállapítására és javaslat tételére, hogy az elfogadandó irány vonalkijelölési munkáinak megkezdésére az engedélyt kikérhessék. Ez a bizottság egy szűkebb körű szakértő bizottságot rendelt ki, mely bizottság csakhamar teljesítette a feladatát. A vonal iránya és a valószínű építési költségekről szóló javaslatát egy emlékiratba foglalva 1880. március 10-én a központi bizottságnak előterjesztette.

2.

Az emlékirat kettő vonalirányt javasolt, oly képpen, hogy mindkét vonalirány Üszögről (a mai Pécsbánya-rendező állomás) indulva a Mecsek hegységet átlépve Simontornyán át egyenes irányban Budapestre vezessen.

I. vonal: Üszög, Hosszúhetény, Zobák, Szászvár közelében a kárász-köblényi határnál a dunadrávai pályát átszelve, Csibrák körül a Kapos völgyét elérve Csibrák, Simontornya és egyenes vonalban Budapest.

II. vonal: Üszög, Hosszúhetény, Pölöske, Dombóvár, Csibrák, Simontornya, Budapest, 3 és fél mérfölddel hosszabb az első vonalnál.

A 30-as bizottságnak Baranya megyei és pécsi tagjai ez utóbbi irányt fogadták el. A Tolna megyei érdekeltség meghallgatása nélkül megállapított irányt az 1880. március 10-én megtartott ülésen Horváth Boldizsár Esterházy hercegi zárgondoknak a bizottsághoz benyújtott javaslata szerint fogadták el, hogy a vasútvonalat Dombóvártól nem a Kapos völgyében, hanem Tamásin át a Koppány völgyében Pincehely mellett vezessék Simontornyáig. Tolna megye képviselői látva, hogy kijátszák az érdekeiket, kiváltak az érdekeltségből és külön érdekeltséget alapítottak.

A pécsi és Baranya megyei érdekeltség megbízásából Perczel Miklós Baranya megye és Pécs főispánja és Horváth Boldizsár Esterházy hercegi zárgondnok 1880 márciusában eszközölték ki az előmunkálati engedélyt a közmunka és közlekedésügyi m. k. minisztériumtól egy rendes vágányú, gőzmozdonyú vasútra.

Az előmunkálati engedély alapján az érdekcsoport hozzálátott a tervezett vonal tanulmányozásához és megindították a mozgalmat, hogy az illető vidékek anyagi hozzájárulásával biztosítsák a vasút építési költségeit.

A tervezett vonal kiépítésének ügye igen lassan haladt a megvalósulás felé, mígnem 1881 elején egyrészt a pécsi és Baranya megyei érdekeltség, másrészt a magyar általános hitelbank és a cs. kir. szab. osztrák kereskedelmi és ipar hitelintézet között létrejött egyezmény által biztosítva lett a Budapest-Pécs közötti vasúti összeköttetés kiépítése. A pénzcsoport megvásárolta az érdekeltségtől az előmunkálati engedélyt. 1881 márciusában az iránt folyamodott a közmunka- és közlekedésügyi minisztériumhoz, hogy egy a Budapest-Kelenföldről, Budaörs, Sározd, Simontornyán át Dombóvárig, s innen tovább Sásd és Bükkösdön át a pécs-barcsi vasút szentlőrinci állomásáig, állami kamatbiztosítás igénybe vétele nélkül építendő vasút engedélyezése iránt a tárgyalásokat velük megindítsák.

A hitelintézeti pénzcsoport kérelme a kormánynál kedvező fogadtatásra lelt, mivel az engedélyeztetni kért vasútvonal a kormány vasúti politikájának lényeges részét képezte az egyetlen tengeri kikötőnk, Fiume összeköttetése a fővárossal, mely megkönnyíti a tenger felé való kivitelünket.

A pénzügyintézetekkel az engedélyezési tárgyalást 1881. április 23-án tartották meg. A tárgyalás eredménye alapján a közmunka és közlekedésügyi miniszter 1881. május 14-én

3.

törvényjavaslatot nyújtott be az engedélyezésre. A javaslatot a képviselőház május 21-én, a főrendi ház május 25-én tárgyalta és azt egyhangúlag elfogadta.

Az engedélyezett vasút építési hossza 200,5 km., tényleges építési költsége 11.000,000 ft., s az ennek beszerzése végett kibocsátandó névleges tőke 75%-ot alapul véve 15.700,000 ft.

A budapest-pécsi vasút, mint elsőrangú pálya, szabványos nyomtávval lett kiépítve, a lerakott sínek súlya folyóméterenként 32 kilogramm. A legnagyobb emelkedés Budapest irányában Dombóvár és Szentlőrinc között 7%, Dombóvár és Szentlőrinc között Pécs irányában 4 km hosszban 10%. Budapesttől Simontornyáig a pálya halmos vidéken vonul át, miáltal helyenként 10 méter magas töltéseket kellett emelni.

Sárbogárd mellett a Sárvíz, Simontornya mellett a Sió csatornát 50 méter össznyílású hidakkal kellett áthidalni. Simontornyától Dombóvárig a Kapos völgyében haladva tovább, a pálya háromszor hidalja át 30 méter nyílású hidakkal a Kapos folyót. Dombóváron az új vasút számára külön pályaudvart építettek, honnan a bátaszék-dombóvár-zákányi (duna-drávai) vasút dombóvári állomásához külön, 1.67 kilométer hosszú összekötő vonal vezet.

Dombóvár mellett a Kapos folyót és a bátaszék-dombóvár-zákányi vasutat egyszerre lépi át az új vasút egy 25 méter nyílású híddal, mely 8 méter magas töltésen fekszik. Innen a pálya a Baranya csatorna és a Kishajmás patak mentén halad tovább Kishajmásig, míg Kishajmástól kezdve a nyugati völgyoldalon 20 méter magas töltések és 15 méternyi bevágások segítségével kapaszkodik fel az abaligeti magaslatra.

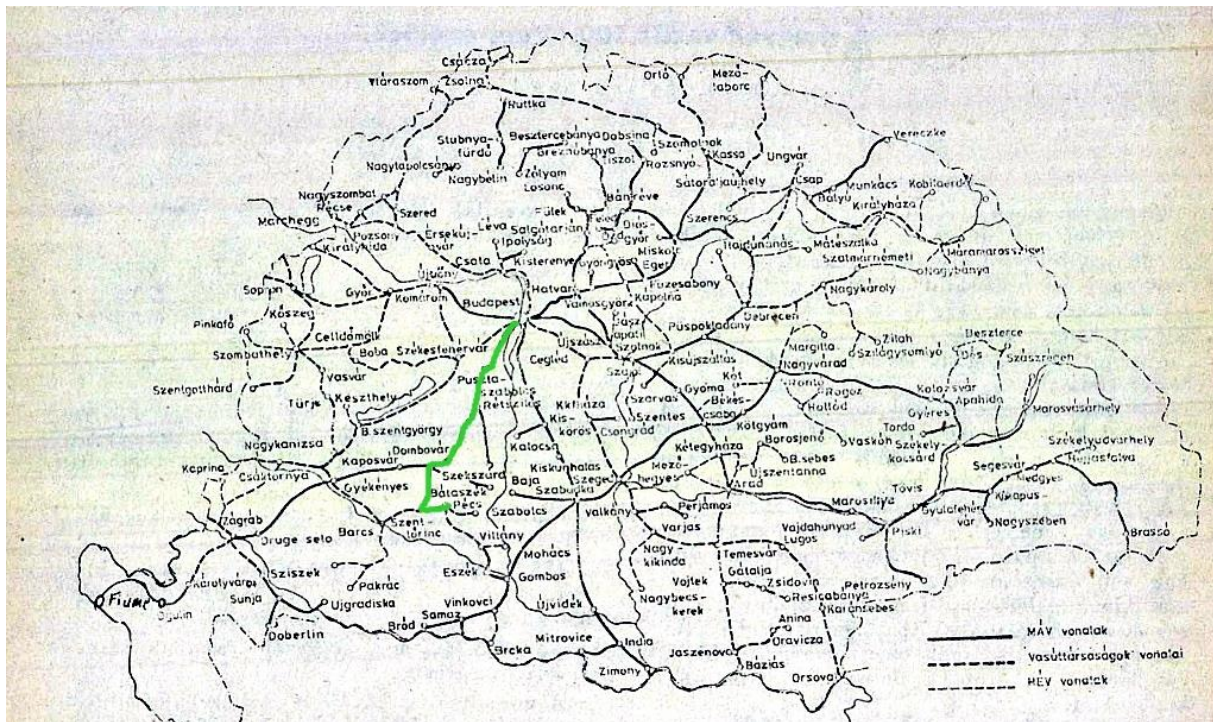
Az utóbbi vonalszakaszon két viadukt épült két, illetve három, egyenként 35 méternyi nyílással, 20 méter magas tartókon. Az abaligeti vízválasztót a pálya egy 200 méter hosszú, ívben fekvő alagút segítségével lépi át. Abaligettől Szentlőrincig a Bükkösd patak szűk völgyében haladva, Szentlőrincen a pécs-barcsi vasút ottani állomására érkezik, melyet közösen használnak.

Az összes hidat kő és vasszerkezettel, az összes magasépítményt téglából készítették. Állomást és megállóhelyet, a kiinduló- és a végállomást nem számítva, 21-et építettek ki.

Budafok (m.h.), Budafok, Érd, Ercsi, Adony-Szabolcs, Szolgaegyháza, Sározd, Szentágota, Sárbogárd, Rétszilas (kitérő), Simontornya, Gyánt (kitérő), Picehely, Hidegkút-Gyöng, Szakály-Hőgyész, Kurd-Csibrák, Döbrököz, Újdombóvár, Sásd, Abaliget, Bükkösd.

A budapest-pécsi vasút számára Budapesten önálló üzemigazgatóságot szerveztek, ezzel együtt feloszlatták a pécs-mohácsi és a pécs-barcsi vasút pécsi üzemvezetőségét.

(Forrás: Magyar Vasúti Évkönyv 1882. (pp. 452-500. ADT), és az alábbiakban közölt cikkek)



**Budapest Kelenföld – Pécs vasútvonal az 1888-as vasúti térképen.
(Forrás: Vasúti és Közlekedési Közlöny)**

Az idézett cikkek időrendben a megjelenés szerint lettek leírva.

Magyar Ipar 1879. augusztus 31. (9. évfolyam 8. szám p. 122. ADT)

Budapest-Pécsi vasút.

A "M. u. B. Ztg." szerint a Dunagőzhajózási társulat azzal a tervvel foglalkozik, Budapestről Pécsig vasutat építsen, - és pedig leginkább a végett, hogy a pécsi szén könnyebben szállíthassa a fővárosi piacra.

Vasúti és Közlekedési Közlöny 1880. január 16. (11. évfolyam 7. szám p. 1. ADT)

A buda-pécsi vasútra vonatkozólag bécsi lapokban, - kénytelenek vagyunk azt hinni, hogy tendentiosusan azon hír merül fel, hogy az Székesfehérvárig hozatnék fel csak s ott a déli vasútba futna bele. Nem vagyunk képesek ugyan határozottan állítani, hogy itt-ott fel nem merült volna az eszme, s így e híresztelés nem volna több egyszerű ballon d'essainél: azonban legbiztosabb forrásból írhatjuk, hogy az illetékes bizottságnak, mely e hó 28-kán tartandja a trace végleges megállapítására ülését, ilyesmi soha esze ágában sem fordult meg, nemcsak azért, mert ilyenhez a kormánynak támogatása, sőt még engedélyezése sem

volna várható, hanem azért sem, mivel életképes és a prosperálás előfeltételeivel bíró vasutat óhajtanak létrehozni. Ily egészséges alapokon számítanak a kormány és törvényhozás támogatására.

Vasúti és Közlekedési Közlöny 1880. január 23. (11. évfolyam 10. szám p. 58. ADT)

A székesfehérvár, illetőleg budapest-pécs vasut.

Bécsi lapok a hazai sajtónak e vasutra vonatkozó közleményeiben két irányban keresnek kormányi sugalmazást, ugymint egyrészt a kiágazás kérdésében, másrészt pedig abban, hogy e vasutvonal az alföldi vasuttal szoros kapcsolatba hozassék. A kiágazás kérdéséhez már szóltunk, s nem szükséges kormányi sugalmazásra gondolni, hogy minden mást, mint a közvetlen budapesti kiágazást kizártnak tekintsük. A mi pedig az alföldi vasuttal való összeköttetést illeti, itt nézetünk szerint is tapogatózás esete forog fenn, de aligha a kormány részéről. Az alföldi vasut, legalább nagyvárad-szegedi vonalával, mindenesetre vetélytársa lenne a budapest-dombóvár-fiumei iránynak, s azért ily összeköttetésről csak akkor lehet szó, ha az említett nagyvárad-szegedi vonal az alakítandó keleti vasutcsoporthoz csatoltatik, tehát csak a szeged-villányi vonalra nézve, de erre nézve is első sorban a budapest-zimonyi vasut kínálkozik törzsvonalnak. E mellett pedig egy budapest-pécsi, illetőleg fiumei vonalnak nem csak az alföldi, de a pécs-mohácsi és pécs-barcsi vasutakat is fel kell szabadítani a déli vasuttól való függőség alól.

Vasúti és Közlekedési Közlöny 1880. január 25. (11. évfolyam 11. szám p. 62. ADT)

A pécs-székesfehérvári vasutra vonatkozólag a budapest-pécsi vasut kiépítésére alakult előkészítő bizottságtól a következő sorokat vettük:

Tekintetes szerkesztő ur!

Bécsi lapokban és ezek után több hazai lapban is azon hír közöltetett, mintha a budapest-pécsi vasut kiépítésére alakult bizottság szándoka oda irányulna, hogy a kérdéses vasut, - a dunagőzhajózási társulat pécs melletti üszöghi állomásából kifolyólag, - csakis Székesfehérvárig építtessék, s innét Budapesttel való közlekedésre a déli vaspályatársulatvonalra használtassék fel.

Ezen közleményre kötelességünknek tartjuk kijelenteni, hogy annak megtételére a bizottságtól felhatalmazást ki sem nyert, s a bizottság eddigi ténykedése arra a legcsekélyebb alapul sem szolgálhat; mert a kérdéses s a hazai kereskedelem függetlenítésére oly nagy fontosságú vasuti ügyben, ezen bizottság változhatlan alapjául, a magas kormányhoz már benyújtott emlékirat szolgál, a melynek pedig a Budapesttel való közvetlen összeköttetés sarkpontját képezi, tehát a vasut kiépítésének a fenti közlemény szerinti módozata teljesen kizárva van.

A miért is tisztelettel kértjük a tekintetes szerkesztő urat, miként ezen helyreigazítást becses lapjában mielőbb közölni szíveskedjék.

Kelt Pécssett, 1880. évi január hó 18-án tartott bizottsági ülésből.

A pécsi központi bizottság nevében: Perczel Miklós elnök, Majorossy Imre jegyző.



Budapest-Kelenföld vasútállomás.

(Forrás: vasutallomasok.hu)

Vasúti és Közlekedési Közlöny 1880. február 06. (11. évfolyam 16. szám p. 90. ADT)

... A simontornya-budapesti vonal nyomjelzésénél szem előtt tartandó, hogy a pálya vonala a Dunától lehető távol maradjon, tehát a székesfehérvár-budapesti déli társulati vasutat Térny és Martonvásár közt vágva keresztül, hol termékeny vidéken és egyszersmind a legrövidebb uton haladva, a Duna, mint versenyző ut nem árthatna a pályának annyira, mintha közvetlen a Duna mellett haladna el. Továbbá Üszöghetől kiindulva H.-Hetény felé, - a pályának érdekében – miután az a kőszénszállításban főképp a pályamegnyitás első éveiben legbiztosabb jövedelem forrását látja, - a vonal oly módon vezetendő, hogy a vasasi kőszéntelet, a mennyire lehetséges, közel s olyképp érintse, hogy a bányából a vasuti összeköttetést minél előnyösebben és rövidebben eszközölni lehessen, szintugy a szászvári kőszéntelet tekintetbe veendő, a nélkül mégis, hogy a pálya vonala mind a két esetben a főiránytól eltérése által tetemes meghosszabbítást szenvedne.

Pécsi Figyelő 1880. március 06. (8. évfolyam 10. szám p. 38. ADT)

Sárbogárd község birtokossága egyhangulag ajánlotta föl – minden kárpótlás nélkül – a Pécs-Kelenföld közt tervezetben levő vasuti vonal részére azon telket, melyen a vonal keresztül vonuland, valamint az indóháznak szükséges teret is, továbbá a község népessége kötelezte magát ingyen szolgálni ezer gyalog és kétszáz igás napszámot. Sárbogárd derék lakossága megtette kötelességét s így méltán megérdemli, hogy óhaja mielőbb teljesüljön. – Azon fehér megyei községek, melyeken a Pécs-Kelenföld között építendő vasut keresztül

vezettetni szándékolatik, már beterjesztették ajánlataikat is. Figyelemre méltó ajánlatokat tettek Czece, Adony, Ercsi, Alap és Igar községek birtokosai és község lakói. . . .

Pécsi Figyelő 1880. március 13. (8. évfolyam 11. szám p. 42. ADT)

Budapestről a következő táviratot vettük:

A Buda-Pest (Kelenföld) – Simontornya – Dombóvár – Pécsi vasut létesítése ügyében működött végrehajtó bizottság f. hó 10-én működését befejezve feloszlott. A vonal nyomjelzését, az előleges munkálatok iránti kormányi engedély megszerzését eszközlő consortium megalakult. Az előleges munkálatokhoz megkívántatott költség aláírás útján biztosítva van.

Vasúti és Közlekedési Közlöny 1880. április 14. (11. évfolyam 44. szám p. 241. ADT)

A pécsi vasuti műhelyek felépítése immár bevégzett ténynek tekinthető. Mint értesülünk, a 116,000 frtban előirányzott építést Donáth vállalkozó nyerte el. Az építés a napokban fog megkezdetni, s lehetőleg siettetni, miután november elején a társulat már új műhelyeiben kívánja folytatni járműveinek tatarozását. Őszintén örülünk e hírnek, mert a jelenlegi (üszöghi) műhelyek oly rozzant állapotban vannak, hogy azok összedülése a szó szoros értelmében közel idő kérdésének mondható.

Vasúti és Közlekedési Közlöny 1880. június 25. (11. évfolyam 75. szám p. 408. ADT)

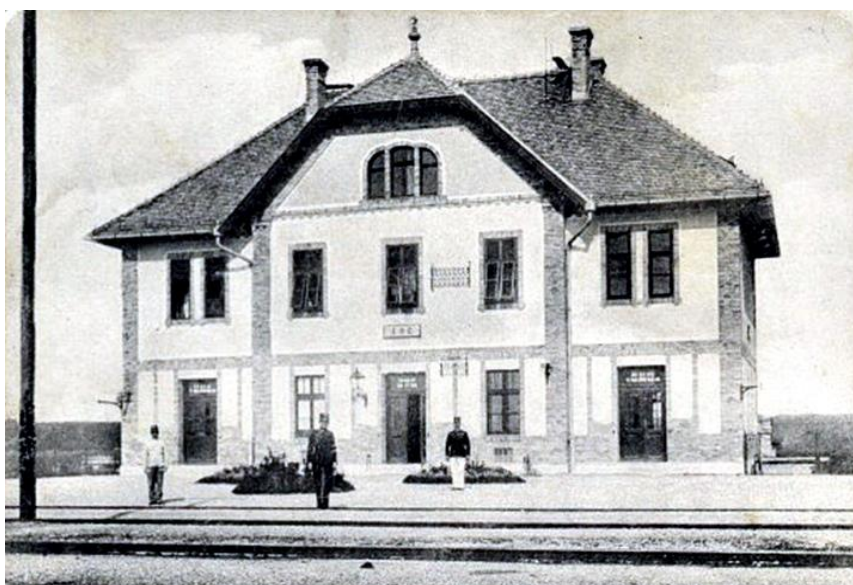
A budapest-pécsi vasut kiépítési végrehajtó bizottsága legutóbbi ülésén Freund főmérnök által javaslatba hozott vonalat fogadta el és elhatározta, hogy f. hó 23.-án Budapesten tartandó teljes gyűlésben az érdekeltségnek e vonal kiépítését fogja elfogadásra ajánlani. A vonalra nézve értesülünk, hogy a hetény-zobáki hegységen való átkelésnél sokszorosan elkerülhetetlennek állított alagutépítés a hegyláncz egyik sokkal alantabb fekvő pontján történő átkelés folytán szükségtelenné vált. A vonal e ponttól meglehetősen egyenes irányban Dombóvárig fog építtetni, miáltal körülbelül 10 kilométerrel rövidebb lesz.

Pécsi Figyelő 1880. július 03. (8. évfolyam 27. szám p. 109. ADT)

A buda-pécsi vasut kiépítése a dunagőzhajózási társulat közreműködése mellett immár befejezettnek tekinthető. E társaságra nézve ugyanis nagy jelentőséggel bír e vonal kiépítése, mert a pécsi szénbányák terményük elárúsítása végett főképp Budapestre lévén utalva, s többszöri átrakódási költségén kívül Barcsig magas vasuti szállítási díjat fizetnek, míg a szénszállító hajók 60-80 százaléka lefelé minden teher nélkül teszi meg az utat.

Pécsi Figyelő 1880. december 04. (8. évfolyam 49. szám p. 201. ADT)

A Buda-Kelenföldről Pécsig tervezett vasut előmunkálatai, már befejeztettek. Az építési költség 20 millióra van téve. A vasut a megállapított terv szerint Buda-Kelenföldről indulva ki s a következő helyeket érintené: Érd, Ercsi, Besnyő, Sárbogárd, Sárosd, Czece, Simontornya, Pinczehely, Hőgyész, Döbrököz, Dombovár, Vásáros-Dombó, Vaszar, Battyán, Jánosi, Komló, Somogy, Vasas (kőszéntelemek), Püspökbogárd, Üszögh, Pécs. A konzorcium élén állók a tervezettel jelenleg Bécsben vannak, hol is a dunagőzhajózási társaság igazgatóságát igyekeznek az ügynek megnyerni. Ha ez sikerül, akkor tavaszkor megkezdik az építést.



Érd vasútállomás.
(Forrás: vasutallomasok.hu)

Pécsi Figyelő 1881. március 19. (9. évfolyam 12. szám p. 50. ADT)

Budapest-pécsi vasut.

A „N. Fr. P.”-nek sürgönyzik Budapestről:

Rendesen jólétesült parlamenti körökben azt beszélnek, hogy a magyar általános hitelbank az osztrák hitelintézettel egyetemben legközelebb pályázni fog a budapest-pécsi, illetőleg kelenföld-pécsi vasut koncessziójáért. E vasutnál, melyre már 1873 óta folyik élénk agitáció, a Duna-gőzhajózási társulat is érdekelve van, miután széntelepei és pécs-barcsi vasutja e vonal által közvetlen összeköttetésbe hozatnak a fővárossal. Tényleg az hallatszik, hogy e társulat, érdekéhez képest hajlandó a vasut létrejöttében részt venni s ez esetre megígérte e részvények és elsőbbségek átvételét. Továbbá érdekelve vannak a vasutnál,

mely Pest-, Fehér-, Tolna- és Baranya-megyét szeli át, Esterházy herceg, a Zichy grófok és a Majláth-család, kik szintén meghatározott garanciákat helyeztek kilátásba a finaczirozásra. Sőt lehetséges, hogy ez urak vagy egyedül, vagy a hitelbankkal és a hitelintézettel közösen, vagy végre mint ez utóbbi bankosok csendes társai szintén fognak pályázni a koncesszióért. Erre vonatkozólag még mi sem határozottatott el. A vasut mire semminemű garanciát sem kérnek, 22 mérföld hosszú. A finaczirozás részvények és elsőbbségek kiadása által a koncesszió megadása esetében okvetlenül a hitelbank és a hitelintézet által eszközöltetik. Kormánykörökben kedvezően fogadták a tervet. Hivatalos lépés a dologban a legközelebbi időre várható. Egyelőre még tárgyalások folynak az építési tőke megállapítására és aziránt, vajjon normális vágányon, vagy viczinális legyen-e?

Pécsi Figyelő 1881. április 02. (9. évfolyam 14. szám p. 57. ADT)

A budapest-pécsi vasut.

Mult vasárnap nyert a pécsvárosi közgyűlési teremben, nagy számmal egybegyűlt pécs-baranyai érdekeltség kimerítőbb értesítést a reánk nézve az eddigieknél sokkal fontosabb érdekű – mert a fővárossal legrövidebb vonalon összekötő – budapest-pécsi vasut létesítésének ügye felől.

Az érdekeltséget összehívó Perczel Miklós baranyamegyei főispán úgy mint e vasutra nézve alakított bizottság elnöke előadván az eddig történeteket, azzal fejezi be értesítését, hogy a szükséges építési tőke előteremtése végett a bizottság alkuban van és ennek sikerülte – igen valószínű akkép, hogy Pécs és vidékének érdekei, - de a vasut kiépítésének gyorsasága is biztosítva legyenek.

Ezután Kellemfy Károly úr a pécs-barcsi vasút üzletvezetője előadja az előmunkálatok alapján készült és indokolt műszaki leírást. . . . A Szentlőrincz-felé (Bakóczán-át) vezető vonalat nem ajánlja. . . .

Ezen cikk már ki volt szedve, midőn azon hírt vesszük, hogy az előmunkálatokra engedélyes társaság megbízottjai Bécsben már e hét folyamában aláírták a szerződést a bécsi hitelintézet, a magyar hitelbank és még két más intézetből álló konzorciummal, mely állami segély és biztosítás nélkül egy év alatt vállalkozik kiépíteni a Budapest-pécsi vasutat, de úgy mint már fent jeleztük a hosszabb dombovár-szentlőrinczi vonallal. . . .

Ellenőr 1881. április 06. (13. évfolyam 172. szám p. 35. ADT)

A kelenföld-pécsi vasut engedélyezése iránt f. hó 4-én adta be a magyar hitelbank a maga s érdektársai nevében ajánlatát a közmunkaminisztériumhoz. A vonal hossza 25 mérföld, építési költsége effectiv 11 millióra van tervezve. A tőkét az engedélyesek közvetlenül szolgáltatják, úgy hogy a pénzpiacz ez idő szerint nem fog igénybe vétetni s az emissióra csak

10.

a pálya üzembe helyezése után kerül a sor. Az engedélyesek az államkincstártól sem tőkebeli részesedést, sem kamatehervállalást nem kérnek.



Ercsi vasútállomás.
(Forrás: vasutallomasok.hu)

Vasúti és Közlekedési Közlöny 1881. április 06. (12. évfolyam 41. szám p. 242. ADT)

Buda-pécsi vasut.

A magyar általános hitelbank, illetőleg az Oesterreicbisce Credit-Anstalt egyrészt s a buda-pécsi vasut előmunkálati engedélyének bírlalói közt, másrészt a lefolyt hó utolsó napjaiban egyezség kötött, melynek értelmében a magyar általános hitelbank megszerzi az engedélyt, az Oesterreicbische Credit-Anstalt pedig a vasut építése és financzirozásának keresztülvitelére vállalkozik. Az engedélyesek kárpótlásul a tiszta nyereségből 5 %-ot és 1000 darab részvényt a syndikatusi árfolyam szerint kapnak. A vonal Buda—Kelenföldről kiindulva, Simontornya és Dombóváron át megy Szt.-Lőrinczre a pécs-barcsi vasut állomásáig és hossza körülbelül 28 mérföld lesz.

Vasúti és Közlekedési Közlöny 1881. április 27. (12. évfolyam 50. szám p. 1. ADT)

A budapest-kelenföld-pécsi vasut engedélyezése iránt f. hó 23-án megkezdett tárgyalások f. hó 25-én folytatattak és be is fejeztettek. A tárgyalások folyamán, melyben Záhorszky

Kálmán ministeri tanácsos ur elnöklete alatt a műszaki tanács egy tagja, a m. kir. pénzügyministerium, a m. kir. kereskedelmi ministerium, a cs. kir. közös hadügyministerium, a m. kir. vasuti főfelügyelőség, a m. kir. államvasutak igazgatósága s végre az engedélyt kérő bankcsoport képviselői vettek részt, a bemutatott általános tervek alapján megállapították a vonal iránya és az engedélyezési részletes feltételek. A vonal hossza 200.5 kilométer, budapest-kelenföldi állomásból indul ki s Simontornya, Dombóváron mint fő pontokon át és számos más községek érintésével, melyek mellett a közbenső állomások terveztetnek, a pécs-barcsi vasut szent-lőrinczi állomásába szakad be.



Pusztaszabolcs vasútállomás.
(Forrás: vasutallomasok.hu)

Pécsi Figyelő 1881. április 30. (9. évfolyam 18. szám p. 76. ADT)

Az „Egyetértés” tegnapelőtti számában a következőket olvassuk:

„A kelenföld-pécsi vasut építéséről szóló javaslatot, a közlekedési és közmunkaügyi miniszter még az országgyűlés berekesztése előtt fogja benyújtani. A javaslat azonnal tárgyalás alá vétetik, úgy, hogy még a jelen ülés alatt tárgyalatni fog és szentesítést nyer. A közlekedésügyi miniszterium műszaki tanácsa a hitelbank benyújtott tervezetét már beható tanácskozás alá vevén, letárgyalta s azt elfogadhatónak találta. Az építésre vonatkozó összes rajzok, átmetszetek stb. készen vannak. az építés korán sem mondható olcsónak, miután a vasutnak, különösen két helyen tetemes magasságokkal kell megküzdeni. Ezen körülmény e vasuton való szállítást is drágítani fogja.”

12.

Már, hogy az építendő vasut nem olcsó, hanem nagyon is borsos áru, - az bizonyos, és hogy ennek a hegyeken kívül az egyesek érdekeiért csinált nagy vargabetűs kanyarulatok a fő okozói, az meg – több mint bizonyos.

Vasúti és Közlekedési Közlöny 1881. május 22. (12. évfolyam 61. szám p. 360. ADT)

A budapest-pécsi vasut kiépítéséről szóló törvényjavaslatot a képviselőház pénzügyi bizottsága e napokban tárgyalta. A tárgyalás folyamán (gömöri) Szontagh Pál felhívta a kormány figyelmét arra, hogy a kőszénszállításra nézve kedvező tarifát eszközöljön ki, mire Záhorszky Kálmán ministeri tanácsos megjegyezte, hogy miután a vasut semmi állami segélyezésben nem részesül, saját érdekében kétségtelenül igyekezni fog a lehető szállítási kedvezmények megadására. Ezzel a törvényjavaslat úgy általánosságban, mint részleteiben elfogadtattott. A kormány részéről Ordódy Pál közlekedési minister és Záhorszky Kálmán ministeri tanácsos voltak jelen.



**Sárbogárd vasútállomás.
(Forrás: vasutallomasok.hu)**

Vasúti és Közlekedési Közlöny 1881. május 27. (12. évfolyam 63. szám p. 374. ADT)

A budapest-pécsi I. rendű vasut kiépítéséről szóló törvényjavaslatot a főrendiház folyó hó 25-én tárgyalás alá vevén, azt általánosságban és részleteiben változatlanul minden vita nélkül elfogadta. – A vasut kiépítése tehát, mely a magyar közlekedésügy egyik legrégibb és legfontosabb célját, Budapest és Fiume közötti összeköttetést valósítja meg, végre

biztosítottak tekinthető, mit részünkről annál nagyobb elégtétellel regisztrálunk, mert a mint olvasóink emlékezni fognak, mi szólaltunk fel újabb időben ismételve és ismételve a vasuti összeköttetés mielőbbi létesítése érdekében. Elég e tekintetben lapunk olvasóit tisztelt munkatársunk Thaly Emil urtól lapunk 1879. évi 32-40. számaiban: „A budapest-zimonyi vasutáról” és 1880. évi 83-84. számaiban: „A magyar délnyugati vasut helyes irányának megválasztásáról” közölt tanulmányokra emlékeztetni, melyek nem csekély mérvben hatottak közre a budapest-pécsi vasut kiépítésének biztosítása iránt az érdekelt vidéken megindult s immár sikerre vezetett mozgalom előidézésénél s a vasutvonal irányának megválasztásánál.

Vasúti és Közlekedési Közlöny 1881. június 12. (12. évfolyam 70. szám p. 416. ADT)

A budapest-pécsi vasut építési vezetőségének szervezése.

A budapest-pécsi vasut engedélyezésére vonatkozó törvényjavaslat tárgyalás alkalmával tudvalevőleg a közlekedési minister György Endre képviselőnek a vasuti bizottságban tett abbéli felszólalására, hogy a vasut építésénél magyar technikusok alkalmaztassanak, azon választ adta, hogy ily feltételt egy nem garantizált vasutal szemben kikötni nem lett volna méltányos, hogy mindemellett alapos reménye van, miszerint a Budapesten felállítandó építési iroda élére magyar szakember fog alkalmaztatni.

Mint értesülünk, a minister úr ezen kijelentése megvalósult, a mennyiben a budapest-pécsi vasut építési irodájának főnökeül Thaly Emil, a m. kir. vasuti főfelügyelőség egyik nevesebb felügyelője neveztetett ki főfelügyelői ranggal s vele együtt átvétettek az építési irodához a m. kir. vasuti főfelügyelőség két jeles hivatalnoka: Sántay Sándor és Grádl Sándor mérnökök főmérnöki ranggal.

Részünkről – bármennyire sajnálunk is ily kiváló erőket kiválni látni az államszolgálatból – csak őszinte örömünket és szerencsekívánatunkat fejezhetjük ki a választások felett, melyek főfelügyelőségünk tagjaira esvén, jövőre is utmutatással fognak szolgálni a vasut felügyeleti és végrehajtási szolgálat körében oly igen kívánatos kölcsönös átlépésekre nézve. Nem tudjuk ugyan, vajjon a budapest-pécsi vasut építéséhez szerződötett főfelügyelőségi tisztviselők az üzlethez át fognak-e lépni, de ha igen, a mit mi különösen Thaly személyét illetően az engedélyesek szempontjából is annyival kívánatosabbnak jelezhetünk, mert a budapest-pécsi vasut prosperálása szorosan függvén az állammal s nevezetesen az államvaspályákkal való érdekesség állandó fenntartásától, az engedélyesekre nézve is fontossággal bírhat oly egyént választani, ki az államszolgálatban töltött számos évek alatt alaposan megismerkedhetett a kormány intencióival, s kitől azon rokonszenv mellett, melyet maga után hagyott, jogosan várható, hogy ezen intenciók megismerése s a vállalat érdekével való összeegyeztetése tekintetében jövőre is lépést fog tartani az idővel.

Vasúti és Közlekedési Közlöny 1881. június 29. (12. évfolyam 77. szám p. 444. ADT)

A budapest-pécsi vasut üzemeltetője.

Ugy értesülünk, hogy a budapest-pécsi vasut építési felügyelőségének főnökéül kinevezett Thaly Emil főfelügyelő már a vasut üzeméhez is engagírozott, és pedig vezérfelügyelői címmel, de közvetlenül az igazgatótanácsnak alárendelve, úgy hogy e szerint Thaly a felállítandó üzemeltetésnek is főnöke leend, miután már pénzügyi tekintetknél fogva sem tehető fel, hogy az üzemeltetés főnöksége collegialis alapon fogna szerveztetni.



Simontornya vasútállomás.

(Forrás: vasutallomasok.hu)

Pécsi Figyelő 1881. július 16. (9. évfolyam 29. szám p. 124. ADT)

A buda-pécsi vasut részlettervei már készek. Az építési munkálatokat rögtön megkezdik, mihelyt az aratás be lesz takarítva és nagyobb munkaerő lesz szabad. 60.000 métermázsát az osztrák államvasut vasművei szállítanak, és további 80.000 métermázsát a déli vasut graczi vasművei.

Vasúti és Közlekedési Közlöny 1881. július 17. (12. évfolyam 85. szám p. 492. ADT)

A budapest-pécsi vasut kiépítéséhez Tolnamegye alább felsorolt községei ígérték meg részint készpénz, részint természetbeni munkaerő, részint végül a pályavonalba eső

földterületek ingyen átengedése általi hozzájárulásukat, u. m. Görbő, Gy.-Jovácza, Csibrák, Döbrököz, Duzs, Gyöng, Kalaznó, Regöly, Szakadáth, Szakály, Udvari, Szárazd, Pincehely, Varsád, Mucsi, Kurd, Tevel és Felső-Nána. A községek illető nyilatkozatait az „Ung. Post.” szerint a magyar általános hitelbank, mint a vasút engedélyese jóváhagyás végett Tolnamegye törvényhatósága elé terjeszté, melynek részéről a községek határozatainak a jóváhagyási záradékkal való ellátására az alispán már utasítva is lett.



Pincehely vasútállomás.
(Forrás: vasutallomasok.hu)

Vasúti és Közlekedési Közlöny 1881. augusztus 03. (12. évfolyam 92. szám p. 524. ADT)

A budapest-pécsi vasút engedélyesei a részletes felvételekkel elkészülvén, az ez alapon kidolgozott részletes terveket helybenhagyás és a közigazgatási bejárás elrendelése végett a közmunka és közlekedési m. kir. ministeriumhoz már be is mutatták. Ugy értesülünk, hogy a közigazgatási bejárás még e hó folyamán meg fog tartatni, s hogy az engedélyesek már szeptember hóban erélylyel hozzáfognak az építéshez.

Pécsi Figyelő 1881. augusztus 06. (9. évfolyam 32. szám p. 138. ADT)

Buda-pécsi vasút.

A hazai iparpártolásnak megint „szép” példájáról értesülünk. A buda-pécsi vasut, mely kamatbiztosítékot élvez az állam részéről, 16 lokomotívját a müncheni Maffey és a berlini Schwarzkopf-cégnél rendelte meg. Valóságos botrány, hogy a kormány az engedélyokmány kiadásánál elmulasztja kikötni, hogy az illető vállalat Magyarországon fedezze azon szükségleteit, a melyekre hazánkban is léteznek gyárak. (Ezeket olvassuk egy fővárosi lapban, mely tudósításnak írója tévedett, mert a most csak építendő buda-pécsi vasut nemcsak nem élvez az államtól szubvenziót, de olyast nem is kért, hogy e vasutra az állam egy krajczárt sem fog költeni, de igen nagy hasznát veendi. Jó lesz, ha a tudósító inkább a kedvencz és drága budapest-zimonyi vasut építkezésére fordítana több figyelmet, mert ez azután igazán az ország pénzébe kerül és pedig duplán!)

Vasúti és Közlekedési Közlöny 1881. augusztus 10. (12. évfolyam 95. szám p. 543. ADT)

A budapest-pécsi vasút mozdonyainak beszerzése felől a „Budapesti Hírlap” s utána nyomban az „Egyetértés” a következő közleményt hozták:

„A buda-pécsi vasut építési vállalkozója, mint értesülünk, a müncheni Maffey és a berlini Schwarzkopf cégnél rendelte meg 16 darab mozdonyát, azért, mert a nevezett cégek olcsóbb ajánlatokat tettek, mint az osztrák és magyar gépgyárak. Sajnos, ha való, és még sajnosabb, hogy a magyar kormány mit sem tehet ellene, mert az üzlet megkötésénél nem gondolt arra, hogy a felépítményhez szükséges és mozgó anyag beszerzésére vonatkozólag némi befolyást biztosítson magának.”

Eddig a nevezett lapok közleménye melyre nézve a következőket jegyezzük meg.

Tény, hogy a mozdonyok külföldön rendeltettek meg; ezt mi is sajnós dolognak tartjuk, de nem azon okból, mint laptársaink, hanem csupán azért, mert a mozdonyok a budapest-pécsi vasut engedélyeseinek legjobb akarata mellett sem voltak a belföldön beszerezhetők. S a belföld alatt mi csak a hazánkat értjük, mert, hogy az osztrák gépgyárak ajánlatai figyelembe nem vétettek, ezzel édes kevés okunk van törődni. Ismételjük, hogy a mozdonyok a legjobb akarat mellett sem voltak belföldön beszerezhetők, nem pedig először azért, mert a mozdonyépítéssel foglalkozó két hazai gyár, t. i. az osztrák államvasut resitzai gyára és a m. k. államvasutak gépgyára ez idő szerint tul vannak halmozva megrendelésekkel, nevezetesen a m. kir. államvasutak gépgyára csak a budapest-zimonyi vasut számára 40 db. mozdony építésére nyert megrendelést, s így a budapest-pécsi vasut részéről kiírt pályázatra, melynek egyik feltétele a mozdonyoknak az év végéig való szállítása volt, komolyan nem is versenyezhettek s tudunkkal a m. k. államvasutak gépgyára az év végéig csak 3 db. mozdonynak szállítására lett volna hajlandó vállalkozni, - másodszor pedig azért nem volt a hazai gépgyárak ajánlata figyelembe vehető, mert míg a hazai gyárak egy mozdony árát 33.000 frttal, az osztrák gyárak pedig 29.000 frttal szabták meg, addig a német gyárak 27.000 frton szállítják loco Budapest a mozdonyokat. Az árkülönbség tehát mintegy 7.000 frt s ez egy semmiféle állami segélyezést nem élvező, - teljesen önerejére utalt vállalatnál egymagában is eléggé indokolja a külföldi ajánlatok elfogadását, s másrészt érthetővé teszi azt is, hogy a kormány a hazai ipar érdekében az engedélyesekre nyomást

nem gyakorolt, a mi egyébként célhoz sem vezetett volna, mert a mint már mondtuk, hazai gyáraink nem is lettek volna képesek a mozdonyokat a kívánt határidőre szállítani. . .



Keszőhidegkút-Gyöng vasútállomás.
(Forrás: vasutallomasok.hu)

Vasúti és Közlekedési Közlöny 1881. augusztus 17. (12. évfolyam 98. szám p. 556. ADT)

A budapest-pécsi vasut közgazgatási bejárása.

A budapest-pécsi vasut engedélyeseinek kérelme folytán a közmunka- és közlekedési m. k. minister a nevezett vasutvonal közgazgatási bejárását Vörös László közmunka- és közlekedési m. k. ministeri titkár vezetése alatt elrendelvén, a bejárás melyben a műszaki tanács részéről Szumrák Pál kir. középítészeti felügyelő, továbbá a cs. k. közös hadügyministerium, a m. k. vasuti főfelügyelőség, a m. k. államvasutak igazgatósága, a fővárosi közmunkák tanácsa, Budapest főváros, Pest-Pilis-Solt-Kis-Kunmegye, Fehér-, Tolna- és Baranyamegyék közönségei és közgazgatási bizottságainak, a cs. kir. szab. déli, bátaszékdombóvár-zákányi (duna-drávai) és pécs-barcsi vasutaknak és az engedélyeseknek képviselői s végül az érdekelt községek és birtokosok vesznek részt, f. hó 22-én fog Promontoron megkezdetni s a vonal egész hosszában Szent-Lőrinczig folytatva, jövő hó 6-án fog Budapest határában befejeztetni. A bejárandó vasutvonal, - mely a m. k. államvasutak budapest-kelenföldi állomásából indul ki s a pécs-barcsi vasut szent-lőrinczi állomásában végződik, körülbelül 240 kilométer hosszú s a két végpont között a következő városok és községek határait szeli át u. m. Budapest főváros, Promontor, Tétény, Diósd, Érd, Batta, Ercsi, Rácz-Szent-Péter, Szabolcs, Seregélyes, Szolgaegyháza, Sárosd, Jakabszállás,

Szent-Ágotha, Nagy-Loók, Sárbogárd, Sár-Szent-Miklós, Sár-Egres, Simontornya, Nemdy, Pinczehely, Görbő-Belecsko, Majsa-puszt, Hidegkut, Gyöng, Szárazd, Hőgyész, Szakály, Duzs, Csibrák, Ó-Kurd, Csurgó, Mágocs, Új-Dombovár, Csikós-Töttös, Kapos-Szekcső, Vásáros-Dombó, Jágónak, Meződ, Vázsnok, Egerszeg, Sásd, Hörnyék, Oroszló, Godisa, Bodola, Szatina, Kis-Hajmás, Husztot, Kovácsszena, Abaliget, Hetvehely, Megyefa, Bükkösd, Helyesfa, Cserdi, Szent-Lőrincz.

A közigazgatási bejárás eszközlése teljes 16 napot veendő igénybe.

Vasúti és Közlekedési Közlöny 1881. szeptember 16. (12. évfolyam 111. szám p. 618. ADT)

A budapest-pécsi vasút közigazgatási bejárása tegnap befejeztetett s miután a bejáró bizottság elnöke részéről az építési engedély nyomában a helyszínén kiadatott, ezen engedély alapján az engedélyesek a vasút építését f. hó 13-án már tényleg meg is indították. – Az első kapavágás f. hó 13-án egész csöndben tétetett meg Szabolcs község határában Fehér-megyében egy nagyobb bevágásban, s f. hó 14-én Sár-Egres község határában kezdettek meg a földmunkálatok. Az engedélyesek azon elhatározott szándékkal fogtak hozzá az építéshez, hogy a vasutat egész hosszában 1882. évi október havában át fogják adni a közforgalomnak. – Alig lehet kétség arra nézve, hogy a Herz Gyula kitűnő vezetése alatt álló építés, hacsak váratlan elemi akadályok fel nem merülnek – az előbb említett határidőre be fog fejeztetni. – Az egész vonal öt építési osztályra van felosztva s minden építési osztály külön vállalkozónak lett kiadva, kikkel szemben az építési határidők olyképp vannak megállapítva, hogy az építésnek befejezése egy év leforgása alatt biztosítottnak tekinthető.



Kurd vasútállomás.
(Forrás: vasutallomasok.hu)

Vasúti és Közlekedési Közlöny 1881. október 05. (12. évfolyam 119. szám p. 660. ADT)

A budapest-pécsi vasut kelenföldi állomásának építése a napi lapok híre szerint már legközelebb megkezdetnék, miután az építési engedély a nevezett lapok szerint ezen építkezésekre nézve már kiadatott volna. A mi értesülésünk szerint eddig még sem az állomási tervek nincsenek megállapítva, sem az építési engedély ki nem lett adva, s mindez egyhamar nem is remélhető, mert a m. kir. államvasutak budapest-kelenföldi állomása mindhárom csatlakozó vasut részére közös állomásul szándékolatván berendeztetni, az erre vonatkozó terv megállapítása előtt, a mi még tárgyalást is igényel az érdekelt vasutak között, a kelenföldi állomásnak az új vasut céljaira leendő kibővítésének megkezdéséről szó alig lehet.

Pécsi Figyelő 1881. november 05. (9. évfolyam 45. szám p. 188. ADT)

A buda-kelenföld-pécs vasutnak a szentlőrinczi rét és berek süppedékein alig épített töltéseit a tömérdek víz átáztatta és sok helyt el is vitte, - a vonal kitűzésében természetesen csak az olcsóság, de nem a tartósság szolgált vezér elvül, csak úgy mint ez a pécs-barcsi vasut vonalának és pécsi indóházának kitűzésekor is megtörtént.

Fehérvári Híradó 1881. december 04. (2. évfolyam 49. szám p. 458. ADT)

A kelenföld-pécsi vasut nyomjelzési munkálatai múlt hó 23-án indítottak meg. E szárnyvonal érdekében a budapest-pécsi vaspálya részvényére eddig is már nagyszámu aláírások történtek. Aláíratott összesen 244,000 forint, mely Szekszárd város és Czece község külön ajánlataival 344,000 forintra emelkedik.



Az vasútvonalhoz épített újdombóvári vasútállomás. Összekapcsolták egy vonallal Dombóvár állomással, így létrejöhett a Budapest – Fiume vasúti összeköttetés.

(Forrás: vasutallomasok.hu)

Vasúti és Közlekedési Közlöny 1882. január 11. (13. évfolyam 5. szám p. 36. ADT)

A budapest-pécsi vasut közigazgatási bejárásának eredménye a közmunka- és közlekedési m. k. ministerium által nemrég helybenhagyatván, a bejáró bizottság elnöke által még a bejárás alkalmával előszóval kiadott építési engedélyek megerősítették s egyuttal azon vonal részekre nézve is kiadatott az építési engedély, melyek a bejárás alkalmával fölmerült s el nem dönthetett nehézségek miatt az építési engedélyből egyelőre kizárattak. A vasutvonal építésére e szerint a budapest-kelenföld állomásból való kiágazási ponttól kezdve az engedély véglegesen megadva van s csupán a budapest-kelenföldi állomás képez még függő kérdést, mely állomás a közmunka- és közlekedési m. k. ministerium határozata folytán mindhárom csatlakozó vasut, u. m. a m. kir. államvasutak, a budapest-pécsi és a cs. kir. szab. déli vasut számára közös állomásul lesz berendezendő. A most nevezett csatlakozó vasutak a ministerium által utasítva lettek, hogy az állomás közös használatra való berendezésének és kezelésének feltételeit egymás között értekezve egyetértőleg mielőbb állapítsák meg. A közös állomás tervezeteinek kidolgozásával a m. kir. államvasutak igazgatósága bízott meg.

A közigazgatási bejárás immáron helybenhagyott megállapításai szerint a budapest-pécsi vasút a következő állomásokkal bírand: Budapest-Kelenföld (kiindulási közös állomás), Budafok (egy megállóhely és egy állomás), Érd, Ercsi, Adony-Szabolcs, Sárosd, Sárbogárd, Rét-Szilas (kitérő), Simontornya, Pinczehely, Hidegkút-Gyöng, Szakály-Hőgyész, Kurd-Csibrák, Döbrököz, Uj-Dombovár (csatlakozás a bátaszék-dombovár-zákányi (duna-drávai) vasuthoz), Sásd, Abaliget, Bükkösd, Szt.-Lőrincz (végállomás és közös állomás a pécs-barcsi vasuttal).



Vásárosdombó vasúti megállóhely.
(Forrás: vasutallomasok.hu.)

Vasúti és Közlekedési Közlöny 1882. március 24. (13. évfolyam 36. szám p. 1. ADT)

A budapest-pécsi vasutról az általános hitelbank tegnapelőtt megtartott közgyűlése elé terjesztett jelentés a következőket mondja:

„A bécsi cs. kir. szab. osztrák kereskedelmi és iparhitelintézettel egy, Budapestről Pécsre vezető rendes vágányu gőzmozdony-vasutnak engedélyét az 1881. évi XLVI. törvénycikk alapján megszereztük. Ezen, mintegy 202 kilométer hosszú vasut, mely Fiumével új pályáösszeköttetést létesít és ez által hivatva lesz a főváros és e kikötő közti forgalmi viszonyok élénkítését előmozdítani, hazánk leghatalmasabb széntelepeit közvetlen összeköttetésbe hozza a fővárossal és talajgazdasággal s előhaladt kultúrával megáldott vidéken vezet át. Ezen szempontok e vasut számára az építésnek célirányos vezetése és az üzemnek megfelelő berendezése mellett, kellő jövedelmezőséget helyeznek kilátásba és lehetővé tették az engedély megszerzésénél az állami kamatbiztosítás vagy segély igénybe vételétől eltekinteni. A vasút előreláthatólag még ez évben fog a forgalomnak átadatni és szándékunk azután a megalakítandó vasuttársulat részéről kibocsátandó értékpapírok elhelyezését kellő időben eszközölni.”

Pécsi Figyelő 1882. július 15. (10. évfolyam 28. szám p. 112. ADT)

A budapest-pécsi vasut építkezésének jelenlegi stadiumáról jelentik, hogy Sz.-Lőrincz- és Kelenföldről már vágányon szállítható a különféle építési anyag. A sz.-lőrincz-simontornyai részvonalon július hó 1-ig az építés következő haladást mutat fel. Az alépítmény – pályakerítések és pályaelzárások kivételével – be van fejezve, a Szent-Lőrincz és Sásd közti alagut falazatán most dolgoznak és rövid idő múlva e munka is be lesz fejezve. A Kaposcsatorna és duna-drávai vasut áthidalása még július 1-ig befejezve nem volt az ellenfalak már ugyan hetek óta készek, de a szerkezet még elhelyezve nincsen. Mi a felépítményt illeti, a szent-lőrincz-simontornyai részvonalon július 1-ig mintegy 47 kilometer folyóvágány le volt rakva, úgy hogy Szt.-Lőrincztől Dombóvár felé már a vágányt mozdonyok segélyével anyagszállításra használják. A duna-drávai és a budapest-pécsi vasutat összekötő vágány szintén elkészült már. A felépítmény beágyazása még hátra van. Magas építmények még az első stadiumban vannak ugyan; de tekintve azon körülményt, hogy az ezekhez szükséges fedélszékek, ajtótokok stb. már lekötött állapotban vannak, a magas építmények gyors befejezése is várható. Mi az építkezés kivételét illeti, mondhatni, hogy a technika e téren tett haladásának elég lett téve. A hidak kivétel nélkül vasszerkezetűek; a duna-dráva vasuti hidat áthidaló átereszt ellenfalai mind kivételük soliditása, mind csínosságuk tekintetéből különösen megemlítésre méltók. A felépítmény, újrendszerű – függő ütközésű – aczélsínekből való.

Vasúti és Közlekedési Közlöny 1882. augusztus 11. (13. évfolyam 95. szám p. 620. ADT)

A buda-pécsi vasutak kezdetben ez év őszére tervezett megnyitása – a „Neue Freue Presse” értesülése szerint – csak újév után fog történni, mert a Mecsek hegységet átszelő dombóvár-szentlőrinci vonalrészén igen jelentékeny építési nehézségeket, köztük egy alagut építése

is szerepel, kellend legyőzni, mi még több havi időt fog igényelni. A budapest, illetőleg a kelenföld-dombovári vonalrész ugyan, hol az új pálya a duna-drávai vasúthoz csatlakozik, már előbb is meg volna nyitható, az engedélyeseknek azonban nem szándékuk e vonalrész külön üzembe helyezni, mert a pécsi telepekről kerülő jelentékeny szénszállítmányok, melyek a Dunagőzhajózási társaság által biztosítottak és a vasút jövedelmezőségének alapját képezik, éppen csakis a vonalnak Szent-Lőrinczig, a pécs-barcsi vasút állomásáig történt kiépítése után lesznek szállíthatók. A mi az utazók továbbítását Kelenföldről, az összekötő vasútnak csatlakozási pontjától a déli vasúthoz illeti, úgy az egyaránt fog a déli vasút budai és a magyar államvasutak budapesti állomására eszközöltetni, mely alkalommal az említett összekötő vaspálya először fog a személyforgalom számára használtatni. Külön pályaudvarral a buda-pécsi vasút Budapesten nem fog bírni.

Ösmerjük ugyan a nehézségeket, melyek a buda-pécsi vasút alig egy év előtt megkezdett kiépítésénél fönforognak, mindamelett a fenti közleményben foglalt azon állításnak, mintha a vasút megnyitása a jövő évre szándékoltnék elhalasztani, csak fenntartással adhatunk hitelt, a mennyiben úgy vagyunk értesülve, hogy a buda-pécsi vasút építési bizottsága részéről minden intézkedés megtéetett arra nézve, hogy a vasút f. év november havában a forgalomnak egész hosszában átadható legyen. Egészen váratlan építési nehézségeknek kellene tehát bekövetkezni, ha az építési bizottság nem volna képes a vasutat a kilátásba vett időre kiépíteni.



Sásd vasútállomás.
(Forrás: vasutallomasok.hu)

Pécsi Figyelő 1882. augusztus 19. (10. évfolyam 33. szám p. 132. ADT)

A buda-pécsi vasut megnyitása – ellentétben a bécsi lapok által hozott s a magyar lapok által is átvett hírekkel okvetlenül megtörténik a kitűzött határidőben, f. évi október hó 1-én. Az eddigi megállapodás szerint októbet 1-én a buda-dombovári vonalrész fogják megnyitni, s a dombovár-pécsi vonalrész megnyitása november 1-én, legkésőbb november 15-én fog megtörténni. Az alagut építésénél fölmerült akadályok már elhárítottak. A Dunagőzhajózási-társaság, a vasut egyik engedményese, a maga részéről mindent elkövet az építkezések siettetésére, mivel a vasut megnyitásával az eddig szénszállításra használt hajókat a gabonaszállításra lehet majd felhasználni.

Vasúti és Közlekedési Közlöny 1882. október 08. (13. évfolyam 120. szám p. 736. ADT)

. . . A budapest-pécsi vasut engedélyesei még e hó folyamán szintén kérelmezni fogják a megnyitást. A vonalszemélyzet ezen uj vasutak számára már ki van nevezve, s nevezetesen a budapest-pécsi vasuton az összes szolgálati személyzet már e hó 15-én elfoglalandja állomási helyét.



**Abaliget vasútállomás.
(Forrás: vasutallomasok.hu)**

Vasúti és Közlekedési Közlöny 1882. október 18. (13. évfolyam 124. szám p. 756. ADT)

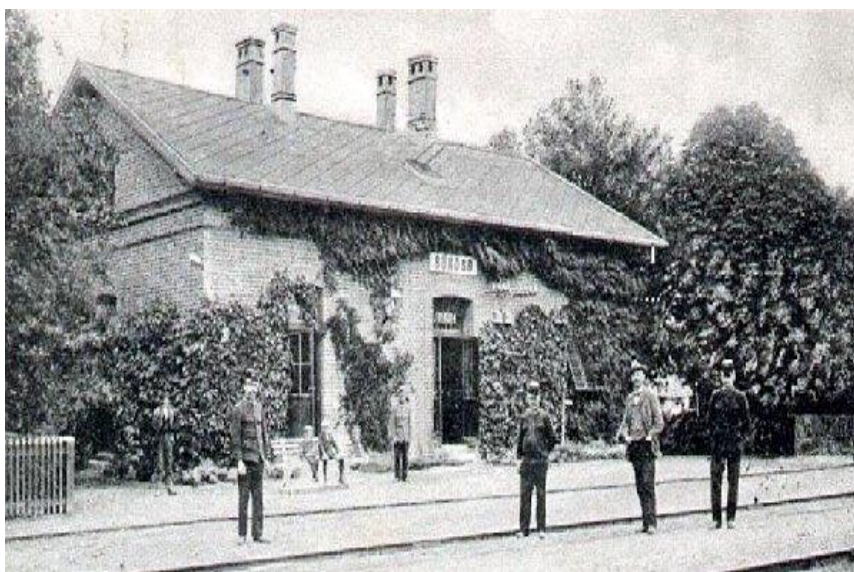
A budapest-pécsi vasut engedélyesei, tekintettel a vonalnak küszöbön álló megnyitására, addig is, míg a részvénytársulat megalakíttatnék, a pálya üzletének vezetésére egy bizottságot alakítottak, s ennek tagjaivá gróf Andrássy Aladárt, Cassian Márton lovagot, a Dunagőzhajózási társulat vezérigazgatóját, Harkányi Frigyes miniszteri tanácsost, Hercz Gyulát és őrgróf Pallavicini Edét a m. kir. általános hitelbank vezérigazgatóját választották meg.

Az üzletigazgatóság vezetésével Thaly Emil igazgatói minőségben lett megbízva.

Vasúti és Közlekedési Közlöny 1882. október 20. (13. évfolyam 125. szám p. 764. ADT)

A budapest-pécsi vasut megnyitása napjával személyek, úti podgyász s kutyák, továbbá gyors és teherárú, hullák, járművek s élő állatokra általános helyi díjszabás fog életbe lépni, melynek példányai 1882. október hó 25-étől a budapest-pécsi vasut építészeti főfelügyelőségénél Deák utca 3. sz., továbbá Pécsen az üzletigazgatóságnál s a pálya megnyitása után minden állomáson kaphatók lesznek.

Az üzletigazgatóság.



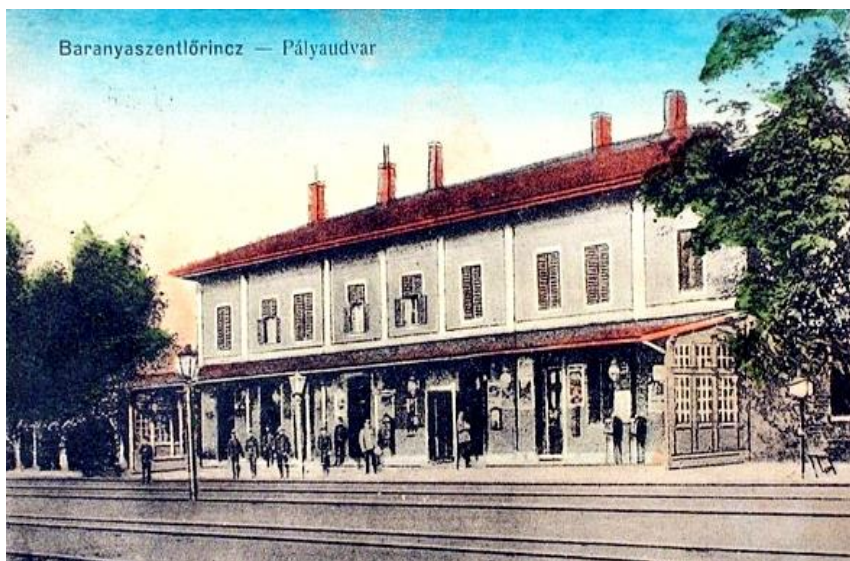
Bükkösd vasútállomás.
(Forrás: vasutallomasok.hu)

Vasúti és Közlekedési Közlöny 1882. október 27. (13. évfolyam 128. szám p. 774. ADT)

A budapest-pécsi vasuton, a megnyitás napjától kezdve további intézkedésig naponta mindkét irányban két-két vegyes vonat fog közlekedni, és pedig Budapestről: a 302. számú vegyes vonat indul (Iosonci pályaudvar) reggel 8 óra 16 perczkor, érkezik Üszögre esti 6 óra

7 perczkor és a 312. számú vegyes vonat indul esti 9 óra 16 perczkor, érkezik Üszögre reggel 8 óra 39 perczkor. Üszögről: a 301. számú vegyes vonat indul d. e. 10 óra 57 perczkor, érkezik Budapestre esti 8 óra 48 perczkor és a 311. számú vegyes vonat indul esti 6 óra 43 perczkor, érkezik Budapestre reggel 6 óra 10 perczkor. – Az ujdombovár-dombovári összekötő vonalon naponta két illetőleg három vegyesvonat, s pedig Új-Dombovárról d. u. 2 óra 55 percz és reggeli 5 óra 11 perczkor, Dombovárról d. u. 1 óra 20 perczkor, 2 óra 33 percz és esti 10 óra 6 perczkor fog indulni, s 5 percczel később Dombovára, illetőleg Új-Dombovára érkezni.

Csatlakozások lesznek Dombováron: 301. sz. vonat a duna-drávai vasut 12. sz. vonatához Kanizsáról és Fiuméből, a 302. sz. vonat ugyanannak 11. sz. vonatához Kanizsára és Fiuméba, a 311. sz. vonat ugyanannak 14. számú vonatához Kanizsáról és a 312. sz. vonat ugyanannak a 13. számú vonatához Kanizsára; Szent-Lőrinczen: a 301. sz. vonat a pécs-barcsi vasut 2. sz. vonatához Kanizsáról, a 302. és 312. sz. vonatok a pécs-barcsi vasut 1. illetőleg 11. sz. vonatához Barcsra és Kanizsára. Üszögön: a 301. és 311. sz. vonatok a mohács-pécsi vasut 11. illetőleg 1. sz. vonatához Mohácsról és Eszékről és a 302. és 312. sz. vonatok ugyanannak 12. illetve 2. sz. vonatához Mohácsra és Eszékre.



Szentlőrinc vasútállomás.
(Forrás: vasutallomasok.hu)

Vasúti és Közlekedési Közlöny 1882. október 29. (13. évfolyam 129. szám p. 780. ADT)

A budapest-pécsi vonalon a jövő hó első napjaiban fog az előzetes helyi szemle s nyomban reá a műtan-rendőri bejárás megtartatni, s ekként a vasut maga előreláthatólag a jövő hó közepe táján a közforgalom számára átadatni.

Vasúti és Közlekedési Közlöny 1882. november 05. (13. évfolyam 132. szám p. 796. ADT)

A budapest-pécsi vasut engedélyeseinek kérelme folyamán a közmunka- és közlekedési m. k. miniszter úr a nevezett vasutvonal műtan-rendőri bejárását Vörös László miniszteri titkár vezetése alatt elrendelte.

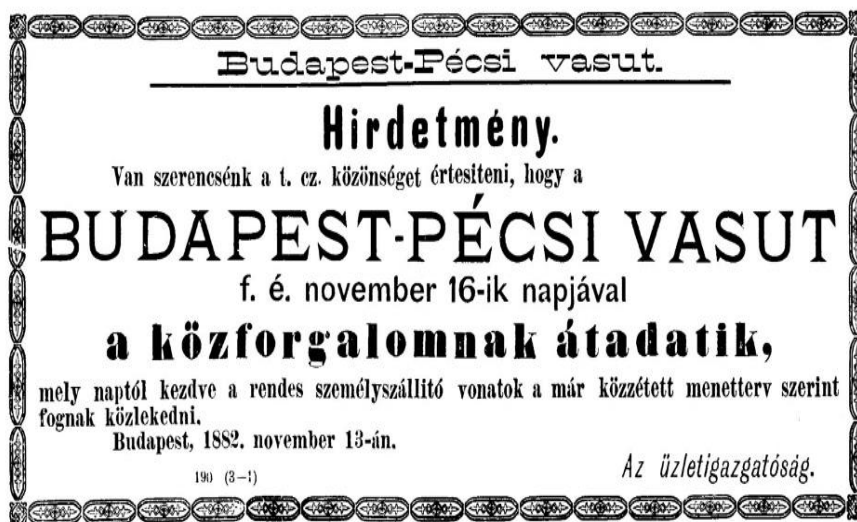
A bejárás, melynél a műszaki tanács részéről Szumrák Pál kir. orsz. középítészeti felügyelő, a m. k. vasuti főfelügyelőség képviselőjében Köri Antal felügyelő, továbbá Budapest sz. kir. főváros, Pest-, Pilis-, Solt-, Kis-Kun-, Fehér-, Tolna- és Baranya vármegyék közigazgatási bizottságainak küldöttei s végre a vasut engedélyeseinek képviselői veendnek részt, f. hó 10-én a budapest-kelenföldi állomáson kezdetik meg s előreláthatólag három napon át folytatva, Szent-Lőrinczen az új vasut végállomásán fejeztetik be.

A bizottság vezetője fel van hatalmazva, hogy a pálya megfelelő jókarban léte s a próbamenet sikerülte esetén a vasutvonal közforgalomba helyezésére az engedélyt a bejárás befejezése után nyomban a helyszínén élő szóval megadja.

Az engedélyesek értesülésünk szerint f. hó 15-én tervezik a vasutat ünnepélyesen megnyitni.

Vasúti és Közlekedési Közlöny 1882. november 15. (13. évfolyam 136. szám p. 818. ADT)

A budapest-pécsi vasut műtan-rendőri bejárása, háromnapi beható megvizsgálás után e hó 12-én befejeztetvén, annak eredménye alapján a bizottság elnöke Vörös László közmunka- és közlekedésügyi ministeri titkár a vasut üzletbe helyezésére az engedélyt előszóval megadta, minek folytán a vonal ünnepélyes megnyitása e hó 25-én fog megtartatni, 16-án pedig azon a rendszeres forgalom megkezdetni.



Hirdetmény a megnyitásról.

(Forrás: Vasúti és Közlekedési Közlöny 1882. november 15. (13. évf. 136.sz. p. 824. ADT))

Budapest-pécsi vasut.					
MENETTERV.					
Érvényes a pálya-megnyitás napjától továbbá intézkedésig.					
Távolság (Kilométer)	Budapest-dombóvár űszögi irány				
	Állomások	vegyes vonatok			
		302. sz. 312. sz.		I., II. és III. o. kocsik.	
		óra	p.	óra	p.
—	Budapest (ferenczv.) ind.	8	32	9	33
—	" Kelenföld "	8	49	9	48
5.0	Budafok megálló "	9	—	10	01
6.4	" állomás "	9	05	10	11
18.5	Érd "	9	32	10	46
33.4	Ercsi "	10	09	11	34
48.7	Adony-Szabolcs "	10	41	12	15
62.3	Sárosp "	11	15	12	59
78.8	Sárbogárd "	11	52	1	44
97.0	Simontornya "	12	36	2	36
109.3	Pinczehely "	1	03	3	06
119.4	Hidegkut-Gyöng "	1	24	3	28
129.9	Szakály-Högyész "	1	48	3	59
141.3	Kur-Csibrák "	2	12	4	25
149.0	Döbrököz "	2	30	4	46
169.3	Uj-Dombóvár (érk.)	2	50	5	06
172.8	Sásd (ind.)	3	10	5	23
187.2	Abaliget "	3	39	5	58
196.2	Bükksád "	4	14	6	41
206.0	Szt.-Lőrincz "	4	35	7	04
224.8	Pécs (érk.)	4	57	7	26
229.7	Űszög (ind.)	5	35	8	11
	" (érk.)	5	55	8	25
	" (érk.)	6	04	8	39

Távolság (Kilométer)	Űszög-dombóvár-budapesti irány				
	Állomások	vegyes vonatok			
		301. sz. 311. sz.		I., II. és III. o. kocsik.	
		óra	p.	óra	p.
—	Űszög ind.	10	57	6	43
4.9	Pécs (érk.)	11	07	6	55
23.7	Szt.-Lőrincz (ind.)	11	28	7	16
33.5	Bükksád "	12	09	7	58
42.5	Abaliget "	12	33	8	31
56.9	Sásd "	12	55	8	56
70.4	Uj-Dombóvár (érk.)	1	25	9	28
80.7	Döbrököz (ind.)	1	53	9	56
88.4	Kur-Csibrák "	2	07	10	16
99.8	Szakály-Högyész "	2	31	10	41
110.3	Hidegkut-Gyöng "	2	48	11	—
120.4	Pinczehely "	2	59	11	33
132.7	Simontornya "	3	16	11	56
150.9	Sárbogárd "	3	38	12	21
167.4	Sárosp "	4	—	12	21
181.0	Adony-Szabolcs "	4	31	12	57
196.3	Ercsi "	4	51	1	48
211.2	Érd "	5	11	2	39
223.3	Budafok állomás "	5	20	3	16
224.7	" megálló "	6	57	4	04
229.7	Budapest-Kelenföld "	7	31	4	47
—	" (ferenczv. ér.)	7	56	5	20
	" (érk.)	8	01	5	26
	" (érk.)	8	18	5	43
	" (érk.)	8	36	5	56

Menetternv a budapest-pécsi új vasútra.

(Forrás: Pécsi Figyelő 1882. november 4. (10. évf. 44. sz. p. 177. ADT))

Fővárosi Lapok 1882. november 16. (263. szám p. 1640. ADT)

A budapest-pécsi vasutat tegnap nyitották meg. Reggel nyolc órakor indult el az első vonat a magyar államvasutak pályaudvarából, hol szakférfiakból és kiváló fővárosi polgárokból, valamint bécsi vendégekből álló válogatott társaság gyűlt össze.

Az utazásban részt vettek: gróf Andrassy Aladár, Pallavicini Ede örgróf, Gerlőczy Károly alpolgármester, gróf Dessewffy Aurél, Harkányi Frigyes, Wiener lovag (Bécsből), gróf Károlyi Sándor, Ullmann gőzhajótársasági igazgató, Kriszt János törvényszéki elnök, dr. Takács Lajos, Ribáry Sándor és Thaly Emil, az új vasut igazgatója.

A vonat a magyar államvasutak hat elegáns, egymással közlekedő első osztályú kocsijából állt. A pályaudvartól az első állomás Ferencváros, innen a nagy összekötő vonalon s az összekötő hídon át Kelenföldre robogott a vonat, honnan a közvágóhíd telepét, a szárnyvasutak állomásai, a malmok, a kőbányai gyárak s az óriási elevátor változatos, érdekes képet nyújtottak. Kelenföldről a saját mozdonyával haladt tovább a vonat s majd Budafokra, aztán Érdre, Ercsibe s a többi állomásokra ért, egész Pécsig. A vendégeket mindenütt szívélyesen s nagy érdeklődéssel fogadták.

Pécsi Figyelő 1882. december 30. (10. évfolyam 52. szám p. 211. ADT)

A budapest-pécsi vasuti vonatok meseszerű késedelme az egész Dunántúl, de maholnap már világszerte jogosult guny tárgyává lesz. – Egy ismerősünk panaszolja, hogy a napokban Kaposvárról jöve Pécsre, a dombovári csatlakozásnál kilencz órát kellett várni a Pécsről érkező vonatra és esteli 5 óra helyett, másnap reggeli 3 órakor érkezett Pécsre. Egy székesfehérvári lapban, a „Szabadságban” ezeket olvastuk: T. szerkesztő Ur! A budapest-pécsi vonatok órákig elmaradnak, annyira, hogy a biztos csatlakozás nincs meg a „duna-drávai” (fiumei) vonattal. Az utas elindul Budapestről azon reményben, hogy délután fél öt órakor Kaposvárott lesz, és sokszor másnap reggel ér oda, mert a dombovári vonat bevárni nem bírván az új vasut vonatát, ott hagyja az érkező utasokat. Egy kaposvári utas közelebb a déli vonattal elindult a főváros felé, hogy esti 9 óra körül oda ér és meglátta Budapestet másnap reggel 4 órakor! Itt pedig a bérkocsi bevárni nem tudván a vonatot, az utasok podgyászaikkal gyalog hordozkodnak be a József- vagy Ferencz-városba. Vagy a pálya nem biztos (de akkor mért nyitották meg?) vagy a személyzet kevés (de mért nem szaporítják?) vagy mind a kettőben a hiba. A fővárosi lapokat megint a kanizsai kerülő uton kapják Kaposvárott, mert míg az új vonaton odaér, az újság komáromi naptárrá vált! Az utasok ott hagyják az új vasutat és inkább a nagy kerülőn, Zákány-Kanizsa-Sz.-Fehérvár felé utaznak a fővárosba. A felindulás és zugolódás nagy.

Székesfehérvár, 1882. decz. 15.

Tisztelettel egy utazó.



**Pécs első vasúti indóháza. (1898-ig működött)
(Forrás: pecsma.hu)**

Magyar Vasúti Évkönyv 1882. (p. 55. ADT)

... 1881. évi XLVI. t.-cz. a budapest-pécsi I. rendű vasut kiépítéséről.

(Sentesítést nyert 1881. évi május hó 31-én, kihirdettetett az országgyűlés mindkét házában 1881. évi június hó 1-én.)

1. §. A m. kir. államvasutak budapest-kelenföldi állomásától kiinduló s Dombováron át a Pécs melletti Szent-Lőrinczig vezető I. rendű gőzmozdonyú vasút kiépítése tárgyában előterjesztett engedély okmány a törvényhozás által jóváhagyatván becikkelyeztetik.

2. §. E törvény kihirdetése napján lép életbe, s végrehajtásával a m. kir. közmunka- és közlekedésügyi és a pénzügyminister bízhatnak meg.

A budapest-pécsi vasút építése ezen t.-cz., s illetőleg az azzal becikkelyezett engedélyokmány alapján 1881. évi szeptember hó 13-án megkezdetvén, 14 hónap alatt befejeztetett s a pálya 1882. évi november hó 16-án a nyilvános közforgalomnak átadatott.

Magyar Vasúti Évkönyv 1882. (p. 702. ADT)

1882. év folyamán a következő vonalak nyitattak meg:

II. Budapest-pécsi vasut.

Budapest-Kelenföld – Szent-Lőrincz

205.292 km.

Uj-Dombovár – Dombovár

1.203 km.



A jelenlegi, Pfaff Ferenc által tervezett pécsi vasútállomás, amelyet 1898-ban adtak át.
(Forrás: vasutallomasok.hu)

Honvédségi Közlöny 1884. április 04. (11. évfolyam 12. szám p. 20. ADT)

13. A dombovári összekötő vasut:

A budapest-pécs vasut Uj-Dombovár állomása és a bátaszék-dombovár-zákányi (duna-drávai) vasut Dombovár állomásával való forgalomban a budapest-pécsi vasut javára 8 kilométer.

Magyarország tiszti cím- és névtára 1886. (p. 525. ADT)

A budapest-pécsi vasút igazgatósága:

Elnök: Andrássy Aladár gróf

Alelnök: Herz Gyula lovag

Pallavicini Ede őrgróf

Tagok: Cassián Márton lovag

Mautner Gusztáv

Nemes Vincze gróf

Perczel Dezső

Kornfeld Zsigmond

Vizsoli Gusztáv

György Endre

Lukács Antal

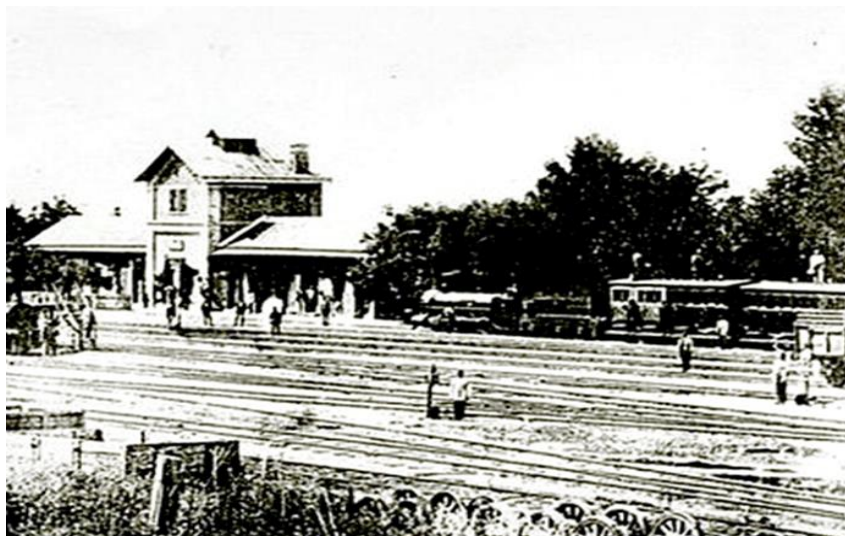
Felügyelő bizottság:

Elnök: Szokoly Gyula

Tagok: Dr. Szvetenay Miklós

Brüll Lipót

Póttag: Polyák Béla



Üszög vasútállomás. (Forrás: regipecs.blog.hu)

Gazdasági Mérnök 1886. április 18. (10. évfolyam 16. szám p. 156. ADT)

Budapest-pécsi vasut.

A budapest-pécsi vasut részvényeit április 20-ikán bocsájtják aláírás alá, még pedig a 200 frt-os részvényeket 185 frt-os árfolyamon. A kibocsátásra vonatkozólag a magyar általános hitelbank, osztrák hitelintézet és társaik a következő prospektust adták ki:

. . . . Engedélyezett vállalattól 30 éven át sem a nyilvános számadásra kötelezett vállalatok és egyletek adója, illetőleg a kereseti és általános jövedelmi pótdó, sem más bármi néven nevezendő, később ezek helyett netalán behozandó adó fizettetni nem fog.

A budapest-pécsi vasut magában foglalja:

1. a Budapestről a m. kir. államvasutak kelenföldi állomásáról kiinduló, Simontornyán és Dombóváron át Pécs mellett Szt.-Lőrinczre 206 km hosszú elsőrangú vasutat egy km hosszú szárnyvasuttal, mely amatt Dombóvárnál a duna-drávai vasuttal összeköti;
2. a budapest-pécsi vasut rétszilasi kitérőjétől kiágazó Szekszárdra vezető 56 km hosszú rendes vágányu helyi érdekű vasutat.
3. Budafok állomástól a Dunaparthoz vezető 1.3 km. hosszú szárnyvonalat.

A pécs-barcsi vasuttal engedélye tartamára, azaz 1958 évig kötött péage-szerződés által a szt.-lőrincz-pécs-üzögi 24 km. hosszú vonalra, vonatainknak közvetlenül a Pécs melletti szénbányákhoz juthatása biztosított.

A m. kir. államvasutak igazgatóságával egyezmény kötött arra nézve, hogy a budapest-pécsi vasut személykocsijai a kelenföldi csatlakozási állomásról a budapesti összekötő vasuton keresztül közvetlenül a m. kir. államvasutak személyi pályaudvarába közlekedjenek, a mi által a pálya használata a Budapestről és ide utazó közönségre könnyebbé tétetik. A pályaudvar ezen használata a budapest-pécsi vasut által ingyen történik.

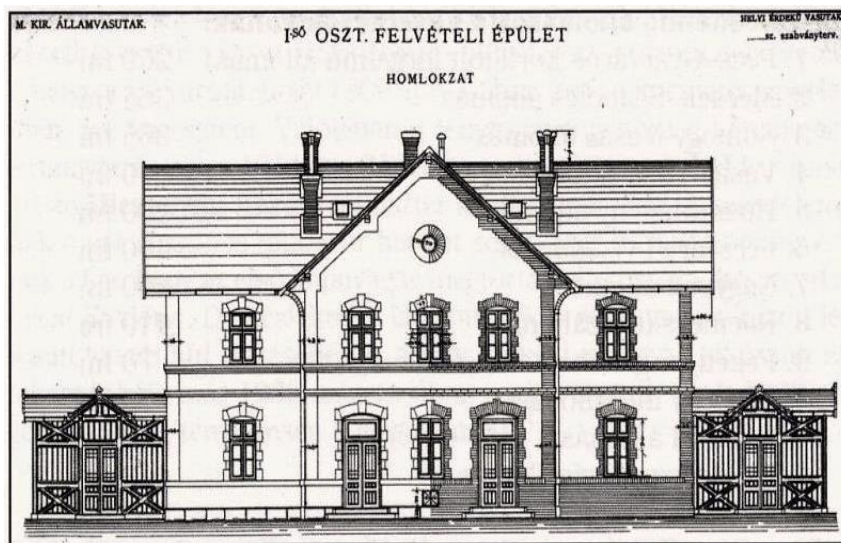
A budapest-kelenföld-dombóvári vonal üzemben tartott dombóvár-zákány-fiumei folytatással közvetlenül átmeneti vonalat képez Budapestről az adriai tengerig, ugyszintén a budapest-szt.-lőrincz-üzögi vonal a mohács-pécsi vasutnak üszög-villányi és az alföldi vasutnak villány-eszéki vonalával közvetlen összeköttetést létesít Budapestről Szlavóniába és annak fővárosába Eszékre.

A budapest-pécsi vasut a fővárosból kiindulva a sűrű népességű gabonában, állatokban és egyéb terményekben gazdag Fehér-, Tolna- és Baranyamegyéket szeli át. Kiterjedt kereskedelmi cikkek képeznek Szekszárd, Pécs és Villány híres borai. A fővonal déli végén fekszenek a duna-gőzhajózási társaság nagy kőszénbányái, melyek hivatva vannak a vonal mellett fekvő vidéket és Budapest iparát kitűnő termékeikkel ellátni.

Az első cs. kir. szab. dunagőzhajózási társulattal a pálya megnyitástól kezdve az első 12 évre kötött egyezménnyel a pécsi kőszénbányákból jelentékeny kőszénszállítás vonalunk részére biztosított.

A magyar kir. államvasutakkal és a déli vasutal az 1890 évig kötött egyezmény alapján a budapest-pécsi vasut a Budapestről Fiuméba és megfordított irányban átmenő forgalomnak 50 %-át kapja. . . .

Az összes építkezések végleges minőségben, illetőleg kő- és vasból állítottak elő, a felépítménynél a sínek aczélból, a talpfák tölgyfából készültek.



Vasúti indóház típus terve az 1800-as évekből.
(Forrás: regipecs.blog.hu)

Vasúti és Közlekedési Közlöny 1887. február 13. (18. évfolyam 18. szám p. 196. ADT)

A budapest-pécsi vasuton 1886. évi december hóban 9,453 személy és 30.214 tonna gyors és teheráru, - 483 személylyel és 5,562 tonna áruval kevesebb szállított, mint az előző év ugyanazon havában.

E vasut bevételei a jelzett hóban 143.390 km.-ként 487, - január 1-től december 31-ig 1.541,810 km.-ként 5,235 frtot tettek s e szerint az előző év megfelelő időszakaihoz képest 13,007 km.-ként 44, - illetőleg 46,338 km.-ként 158 forinttal kevesbedtek.

Vasúti és Közlekedési Közlöny 1887. március 06. (18. évfolyam 27. szám p. 286. ADT)

Vasut-telekkönyv.

A budapesti kir törvényszék, mint központi telekkönyvi hatóság közhírré teszi, hogy a budapest-pécsi elsőrendű vasutra és a rétszilas-szegzárdi helyi érdekű vasutra, az engedélyokmány értelmében korlátolt tulajdonjog a „budapest-pécsi vasut részvénytársaság” cég alatt bejegyzett részvénytársaság javára bekebeleztetett, és hogy azzal egyidejűleg a zálogjog a társaság által az elsőbbségi kötvények kibocsátása útján

felvett 7.850,000 forint kölcsöntőke és annak 5 % kamatai erejéig, az egyes részkötvények birtokosai javára bekebelezetett. E központi telekkönyvek hatálya a f. é. márczius hó 10-én veszi kezdetét.

Vasúti és Közlekedési Közlöny 1887. március 11. (18. évfolyam 29. szám p. 303. ADT)

Budapest-pécsi vasut (288.321 km., a pécs-barcsi és a mohács-pécsi vasutakkal közös igazgatás alatt): a központi igazgatásnál 34 hivatalnok 71.507 frt és 8 szolga 3,581 frt, - összesen 42 alkalmazott 75,088 frt, - a vonal szolgálatnál 44 hivatalnok 44,805 forint és 308 szolga 121,566 frt, - összesen 352 alkalmazott 166,371 forint, - együttevve 78 hivatalnok 116,312 forint és 316 szolga 125,147 forint, - összesen 394 alkalmazott 241,459 forint összilletménnyel.



Utazóközönség az 1880-as években.
(Forrás: regipecs.blog.hu)

Budapest-Pécsi Vasúttársaság vonalának pályája:

Vonalvezetés: A budai dombos és a Mecseken átvezető részek kivételével a vasút sík vidéken halad, a legnagyobb emelkedő 7 ezrelék, kizárólag a sásdi vízvázlatzó utáni szakaszon van rövid hosszon 10 ezrelékes emelkedő. A vasútból 156 km egyenesben, 52 km

ívben, 61 km vízszintesben, 146 km emelkedőben vezet. A legkisebb ívsugár 300 méter, kivételesen 275 méter.

Alépitmény: A vasúti pálya nagyobb része sík vidéki jellegnek megfelelően alacsony töltésen fut, magasabb (20 m-es) töltés és mélyebb (15 m-es) bevágás csak az abaligeti részen készült. Ugyanezen a területen több viadukt és alagút is épült. A vasutat egy vágányra engedélyezték azzal a feltétellel, hogy ha a bruttó bevétel meghaladja a 20 ezer forintot kilométerenként, akkor meg kell építeni a második vágányt is. Az alépitmény koronaszélessége 5,2 m, a rézsű hajlása a talaj szerint változott.

Felépítmény: A vasút építésekor 8,0 m hosszú, 31,7 kg-os P jelű acélsíneket használtak, sínmezőnként kilenc talpfával alátámasztva, 97 cm-es aljtávolsággal és lengőillesztéssel. A MÁV a felépítményt a század első éveiben 12 m hosszú C jelű sínekre cserélte ki, majd még az első világháborút megelőzően, az 1910-es években 12 m hosszú, 42,8 kg-os J sínek kerültek a pályába, sínmezőnként 15 talpfával, 84 cm-es aljtávolsággal. Az építéskor tölggy és telített bükk talpfákat fektettek, az átépítések során azonban vas- és betonalkatokat is felhasználtak a vágányok alátámasztására. Az ágyazatot folyami és bányakavicsból, homokból, kötőrmelékkel képezték ki. A J rendszerű sínekre való felépítménycsere időszakában megkezdték az ágyazat zúzottkőre való kicserélését.

Műtárgyak: A vasútvonalon 264 műtárgyat létesítettek, 1023 m hosszban. Közülük 2,0 m-nél rövidebb 190 db 288,0 m nyílással, 2,0 – 10,0 m közötti 62 db 295,1 m nyílással, 10,0 – 30,0 m közötti 2 db 43,4 m nyílással, 30,0 m-nél nagyobb 8 db 396,1 m nyílással épült. Nagyobb műtárgy épült a Sió-csatornán egy 50 m-es, a Kaposon 3 db 30 m-es és egy 25 m-es híd, valamennyi vashíd.

A Mecsek hegységben két völgyhíd épült, a kovácsszénájai teljes hossza 84,7 méter, 2x34,3 méter nyitású vasszerkezetekkel és kőboltozattal, 19,1 méter magasságban hidalta át a völgyet. A husztóti viadukt teljes hossza 121,0 méter, 3x34,3 méteres vasszerkezetből és kőboltozatból állt, magassága a völgy felett 18,6 méter volt. Mindkét völgyhíd 300 méter sugarú ívben és 10 %-os emelkedőben haladt.

Alagutak: A vasút Mecsek hegységben épült szakaszán épült a 200,5 m hosszú abaligeti alagút, agyagpala rétegben. Angol építési rendszer szerint képezték ki, falvastagsága a vállban 0,80...1,10 méter, a boltozat a zárkónál 0,60...0,80 méter között változott, teljes hosszában kifalazták, 160 méter hosszban fenékboltozatot is kellett létesíteni. A vasút korszerűsítésekor vonalkorrekciót hajtottak végre és három új alagút épült.

Állomások: A vasútvonalon 22 állomást és megállóhelyet létesítettek, közülük a nagyobbak (Pusztaszabolcs, Sárbogárd, Rétszilas és Dombóvár) többvágányos állomások voltak.

A vasútvonal Kelenföldön csatlakozott a győri és székesfehérvári, Dombóváron a zákányi és bátaszéki, Baranyaszentlőrincen a barcsi és pécsi vonalakhoz.

A vonalat 1889-ben államosították.

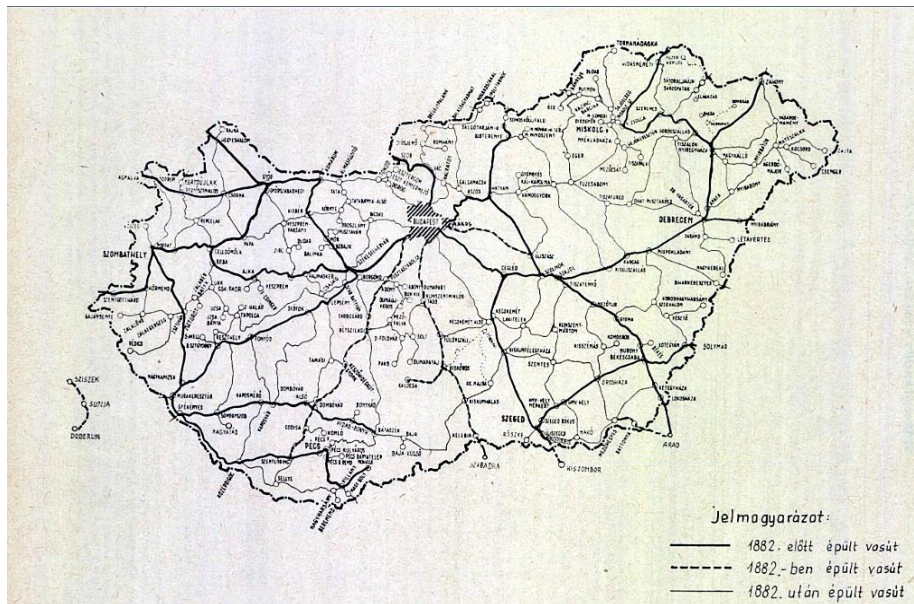
(Forrás: kosanyo.hu)



**A budapest-pécsi és a bátaszék-zákányi (duna-drávai) vonalak találkozása Dombóváron.
Kettős vasúti híd a Kapos folyón.
(Forrás: DRSzN fb. csoport)**



**Korabeli vasútépítés. (Illusztráció)
(Forrás: DRSzN fb. csoport)**



Vasúti térkép.
(Forrás: Vasúti és Közlekedési Közlöny)

Az összeállítás nagyobb részben az Arcanum Digitális Tudománytár (ADT) oldalain fellelhető anyagokból készült.

Hivatkozások a cikkek mellett.

Összeállította: Vati László Dombóvár, 2022. augusztus 30.

Az összeállítás részben vagy egészben szabadon felhasználható az összeállítóra való hivatkozás után.