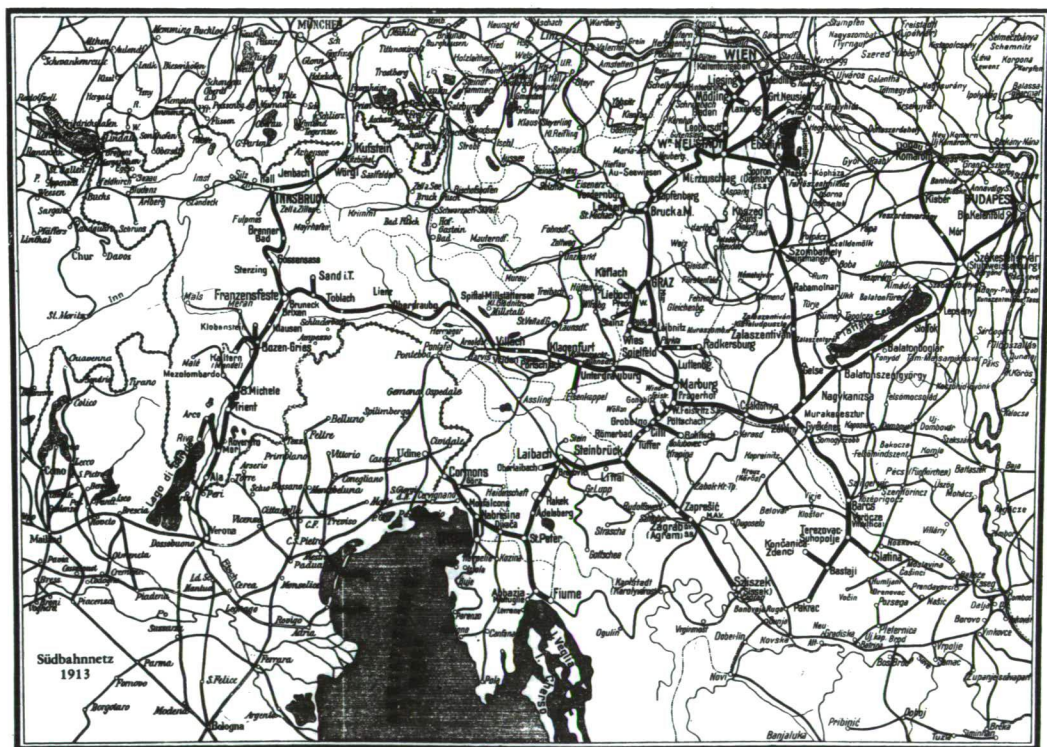


Nagy Tamás

A Déli Vasút rövid története

A Cs. k. szabadalmazott Déli Vaspálya Társaság (k. k. privilegierte Südbahn-Gesellschaft, rövidítése: SB/DV) az Osztrák–Magyar Monarchia legnagyobb magánvasút-társasága, ily módon legnagyobb magánvállalkozása volt. Amint azt térképünkön láthatjuk, kétezer-kétszázharmincnyé kilométeres vonalhálózata a közép- és kelet-ausztriai, valamint nyugat-magyarországi területeket kötötte össze egymással és az Adriai-tengerrel. Ezen kiemelkedő jelentőségű vonalak révén a Déli Vasút rendkívül fontos részét képezte a Monarchia gazdasági életének. Ezt a tényt a magyar közlekedéstörténet „mávista” szemlélete¹ előszeretettel a felejtés lomtárába söpörte, miközben Ausztriában a Südbahn jól ismert fogalom –, és nem csupán a vasútbarátok körében.² Mindezek figyelembevételével célszerűnek tűnik a Déli Vasút heted-fél évtizedes történetével közelebbi ismeretséget kötni!



A Déli Vasút vonalhálózata az Osztrák–Magyar Monarchiában

Általánosan elfogadott vélemény, hogy az utókor számára egy vasúttársaságnak sokkal inkább az alapítása és vonalainak építése az érdekes, nem pedig a már kialakult vasúti üzem. Nos, az 1858. november 10-én alapított, december 9-én Ferenc József által szentesített és 1859. január 1-jével ténylegesen működő „Cs. k. szabadalmazott Déli Államvasút, Lombard-Velencei és Központi Itáliai Vasúttársaság” különösen gazdag előtörténettel büszkélkedhetett. (Kimondhatatlanul hosszú nevének rövidítésére kezdettől fogva a „déli vasút” kifejezést használták.³)

A Habsburg Monarchia vasúti összeköttetését az Adriával Ausztriában és Magyarországon egyaránt, már a reformkorban rendkívül fontos és sürgős lépésnek tartották. Az útirány és a célállomás kérdésében az osztrák és a magyar álláspont már közel sem volt ennyire azonos. Az osztrákok a legrövidebb úton: osztrák területen, Wiener Neustadton, Grazon és Laibachon (*ma: Ljubljana*) át Triesztbe akartak eljutni; és a Magyarországról az Adria felé vezetendő vaspályákat is erre a fővonalra szándékoztak felfűzni. Hazánk számára a trieszti kereskedelem a birodalmon belüli vámhatárok miatt hátrányos volt; Kossuthék Fiumében szerettek volna tengerre szállani, természetesen közvetlen összeköttetéssel.⁴ Az egyetlen „köztes” megoldást ki más, mint Széchenyi nyújtotta, aki látókörébe vonva az alpeseket és az „Ausztriával egybeházasított állapotunkat”, egy – az ausztriainál kedvezőbb fekvésű nyugat-dunántúli tájon át vezetendő – alternatív Bécs–Trieszt vonalat tervezett.⁵ A reformkor nagy vasúti vitáját is a negyvennyolcas forradalom és az utána következő osztrák önkényuralom zárta le. Ausztria végül csak 1857 nyarára készült el déli vasútjával, amely iratlan anyagi és emberi áldozatok árán ugyan,⁶ de Karl von Ghega zseniális terveinek köszönhetően, mégis csak a Semmeringen és a szlovéniai karszton át vezetett. Magyarország tengeri összeköttetése egyre késett, ám 1856-ban néhány lelkes konzervatív reformer – megbékélve Trieszttel, hiszen belátták, hogy a belső vámhatárok eltörlésével⁷ már nem kimondottan Fiume elérése a legfontosabb cél –, megalapította a Ferencz József Császár Keleti Vasúttársaságot (rövidítése: KFJOB). Csodák csodájára, a sok-sok halogatás után, a KFJOB már a következő évben építkezni kezdett, hogy nagyszabású vonalhálózati tervét (Buda és Nyugat-Dunántúl összeköttetése Kanizsán át az osztrák déli vasúttal és Eszéken át a későbbiekben Zimonymál Belgráddal és a Balkánnal) – megvalósítsa. Aztán a következő évben a jó szándékú magyar arisztokraták háta mögött eladták a vasútjukat! 1858-ban ugyanis a párizsi Rothschild-bankház kereste fel a birodalmi kormányt valamennyi már megépített és tervezett déli vasútvonal és az ezekhez tartozó transzverzális vonalak megvásárlásának szándékával.

Azaz a:

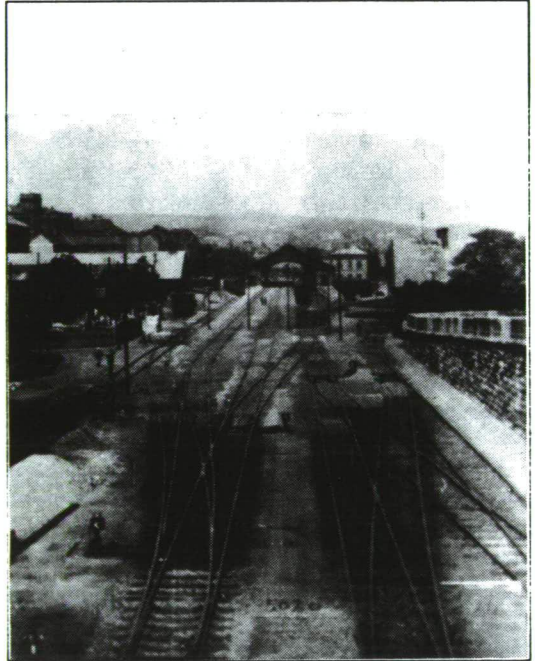
- Déli Állam-, Lombard-Velencei és Közép-Itáliai Vasúttársaság (Bécs–Trieszt és észak-olasz vasútvonalak);
- Tiroli Államvasút (Innsbruck–Kufstein, Verona–Bozen [*Bolzano*] már megépített; Bozen–Franzensfeste [*Fortezza*] –Innsbruck tervezett vasútvonalak);
- Karintiai Vasúttársaság (Marburg [*Maribor*] –Klagenfurt–Franzensfeste tervezett átlós fővonal);
- Ferencz József Császár Keleti Vasúttársaság már korábban említett, építés alatt álló vasútjai kerültek így egy vasúttársaság irányítása alá.⁸

Magyarországon általános felháborodással fogadták a tervet, de a Ferencz József Császár Keleti Vasút vezetősége – a magyar igazgatósági tagok ellenállása, majd lemondása ellenére – megszavazta a fúziót. Széchenyi 1858. október 14-én keltezett drámai erejű levelében próbálta megtartani Gróf Zichy Edmundot a magyar vasútügy számára. „*Én mindig aggódtam a Ferencz József (keleti) Vaspálya tekintetében, melynek tulajdonkép Te vagy a nemzője, ápoló-*

ja, nevelője, ... most elhagynád gyermekedet?"⁹ Mindhiába. A Pesti Napló november 4-i, csütörtöki számának második oldalán közölte Széchenyi levelét, azonban a cenzor – értesülve annak tartalmáról –, egy kivétellel a napilap összes nyomdából kikerült példányát bezúzatta. Azt az egy darabot Török János szerkesztő mentette meg, és így napjainkig az Országos Széchenyi Könyvtár muzeális sorozatának egyik féltve őrzött kincse.¹⁰ (Hat nappal később, 1858. november 10-én, a bécsi Zene Egylet nagytermében a KFJOB-t is beolvasztották a már említett hosszú nevű „déli” vasúttársaságba, amely 3133 kilométeres vonalhálózatával (amelyből 1396 km a már megépített, 1105 km az épülőfélben lévő és 632 km a későbbre tervezett vasút) a Habsburg Monarchia messze legnagyobb magánvasúttá vált.¹¹ Az első életképesnek bizonyult magyar vasútervet felemészttette a külföldi tőke, és az annak ígézetében táncoló osztrák kormányzat közlekedési politikája.¹²

Olaszország egységesülésével a Déli Vasút elvesztette észak-itáliai vonalait, így azt a 841 km-es szakaszt is, amelyet még 1864-ben Piemontban vásárolt, és amellyel forgalmi területe akkor Budától a francia határig ért. Hosszas tárgyalások után az olasz kormány az 1875. november 17-én megkötött bázeli konvencióban évenkénti részletekben fizetendő 752 millió svájci frankért megvásárolta a Déli Vasúttól a területére eső vonalakat.¹³ Ezek leválása után a társaság maradék része az 1876. augusztus 9-én megtartott rendkívüli közgyűlésen a Déli Vaspálya Társaság nevet vette fel.¹⁴

Magyar ellenszenv-tüntetések ide vagy oda, a társaság néhány éven belül (némi módosításokkal ugyan) megépítette a KFJOB-tól örökölt magyarországi hálózatot. 1860. március 31-én érkezett meg Fehérvárra Újszónyról az első tehervonat (80 km); majd alig egy évvel később a „budai pályaföről” is elindult az első szerelvény, hogy Kanizsán (221 km), Pragerhofon (*Pragersko*, 330 km) át Triesztbe érve, 50 000 mérő kukorica rakományát a Bibby and Son nevű angol firma saját hajóin Liverpoolba szállítsa.¹⁵ 1862-ben Zágrábot és a Száva–Kulpa torkolatánál fekvő fontos kereskedelmi várost, Sziszeket (*Sisak*), kötötték össze az osztrák déli vasúttal Steinbrücknél (*Zidani most*, 126 km). Széchenyiék nagy terve, a nyugat-dunántúli vasútvonal csak 1865-ben valósult meg: szeptember 21-én nyitották meg a 165 km hosszú Sopron–Nagykanizsa vonalat. Ezzel (és a már két évtizeddel korábban elkészült Wiener Neustadt–Sopron szakasszal) a nyugat-dunántúli megyéket összekötötték Béccsel és a tengeri kereskedelemmel. A vonalnak azonban nem épült semmiféle folytatása Eszék felé, ahogy azt arisztokrata vasutasaink korábban tervezték, csak egy kisebb jelentőségű, helyi érdekű meghosszabbítása három évvel később a Dráva-parti Barcsra (71 km). A magyar kormány kívánságára



Az 1930-as évek elején készített felvétel még az eredeti facsarnokot ábrázolja Buda-DV pályaudvaron. (fotó: Lányi Ernő)

1873. június 25-én egy 57 km hosszúságú nehéz, hegyi pályával fűzte fel Fiumét, a magyar kikötővárost, St. Peter in Krain-nál (*ma: Pivka*) az osztrák déli vasút rendszerébe. Ezzel a Déli Vasút még a fiumei kereskedelem terén is előnyt élvezett a magyar állami vasúttal szemben, hiszen az – bár még ugyanazon év októberében elkészült a Károlyváros–Fiume MÁV-vonal – csak közel két évtizeddel később, a Budapest–Pécsi Vasút 1889. évi államosításával, jutott el közvetlen úton az ország szívéből a magyar kikötővárosig. (Ezen közvetlen kapocs kimunkálása végett a MÁV 1880-ban – további tízéves adómentesség fejében – megváltotta a Déli Vasút még 1865-ben épített, a maga számára kisebb jelentőségű, Zágráb–Károlyváros [52 km] vonalát.)¹⁶

Felesleges lenne tagadni, hogy a Déli Vasutat Magyarországon általános ellenszenv fogadta, és ez az ellenszenv még évtizedekig fennmaradt. A magyar közvélemény ebben az idegen vasútban – teljes joggal – az osztrák közlekedéspolitikai hű kiszolgálóját látta. Végül oldódott a közutálat, bár nem a magyar egyenruhába öltöztett, magyar nyelvre megtanított vasúti alkalmazottaknak vagy a magyar nyelven kiírt állomásneveknek köszönhetően. A Déli Vasút rendkívül jól működő, konszolidált vállalkozás volt. Teherforgalmát versenyképes áron és megbízhatóan bonyolította le; kulturált személyfuvaroztatása pedig egyenes legendássá vált. A nehéz lejtviszonyú pályákon közlekedő távolsági személy- és gyorsvonatai tiszták, kényelmesek és ami a legfontosabb: pontosak voltak. A műszaki teljesítmények és a technikai fejlesztés terén a többi magyar vasúttársaság előtt járt, és így követendő például szolgált azok számára. A magyar utazóközönséget büszkességgel töltötte el az a tudat, hogy a Déli Vasút által az osztrák közlekedési színvonalat élvezheti Magyarországon. Más részről a társaság el-



A századfordulón a székesfehérvári pályaudvar első vágányáról induló személyvonatot látunk. Érdekessége, hogy minden kocsi más típusú: az utolsó már folyosós elrendezésű, de a többi még régebbi, amelyekbe fülkénként oldalt lehetett felszállni. Sajnos, a vonat útiránya ismeretlen: lehet akár a MÁV celldömölki, akár a DV nagykanizsai személyvonata.

zászi származású vezérigazgatója, Friedrich Schüler, a modern idegenforgalom megteremtője volt. Már a karintiai vasút építéskor felmerült benne a gondolat, hogy az utasok megszakíthatnák hosszú, fáradtságos útjukat egy-két éjszakára a Dráva vadregényes völgyében. A toblachi üdülőparadicsomot nagymamáink álma: a Semmering követte, legjelentősebbnek mégis Schüler utolsó vállalkozása, az „osztrák Riviéra” bizonyult. Abbáziában 1884-ben tíz hónap alatt épült fel a Déli Vasút luxusszállodája, a Quarnero. Míg a vízparti üdülés korábban ismeretlen volt a Monarchiában, Abbáziában mind az arisztokrácia, mind a polgári rétegek köréből évről évre egyre többen képviseltették magukat. A Quarnerót a századfordulón már több mint kétszáz villa övezte; villanyvilágítás, vízvezetékrendszer és villamos vasút szolgálta a nyári üdülővendégek kényelmét.¹⁷ De a Déli Vasút a magyar üdülőkörzetek (Balaton, Velencei-tó) népszerűsítésében is fontos szerepet vállalt. Már a századfordulón is a gyorsvonatok szinte valamennyi üdülőhelyen megálltak, majd 1910 után külön gyors- és személyvonatok indultak nyaranként Budapestről a balatoni fürdőhelyekre.¹⁸

A magyar kormánnyal 1880-ban kötött egyezség után a társaság vezetői a vetélytárs szerepet az egészséges együttműködésre cserélték. Ekkor a DV külön budapesti üzemigazgatóságot állított fel, amely 1896 után a magyar vonalak felett teljes önállósággal bírt. Az adriai kereskedelmet megosztotta a MÁV-val, és vállalta néhány helyi érdekű vasút alapítását és üzemvitelét.¹⁹ Lassan nem volt olyan déli vasúti állomás, amelyről né agazott volna ki egy-egy iparvágány az adott település korszakunkban alapított, tisztesen prosperáló üzeméhez. A DV jelentős forgalmi központjaiban (Wiener Neustadt, Bruck am der Mur, Graz, Klagenfurt ill. Sopron, Szombathely, Nagykanizsa és Székesfehérvár) gombamód szaporodtak a gyárak, és a népesség – átlagosan – megháromszorozódott.²⁰

Az első világháborúban a déli vasútvonalakra a szerb majd az olasz front bődületes hadiforgalma zúdult. Naponta indultak friss csapatokkal a vonatok a frontra, és tértek onnan haza sebesültekkel, miközben az áruszállítás szinte teljesen szünetelt, a polgári személyforgalmat pedig viszonylatonként egy személyvonatpárra korlátozták. A négyéves vérzivatar lezáró Párizs környéki békek az Osztrák–Magyar Monarchia azon területeit, amelyeken a Déli Vaspálya Társaság vonalai húzódtak, négy utódállam – Ausztria, Olaszország, a Szerb-Horvát-Szlovén Királyság és Magyarország – birtokába juttatták. A négyfelé vágott forgalmi területen minden fővonalat legkevesebb egyszer kettévágott egy új államhatár. Az országoként eltérő pénz- és tarifarendszer, műszaki szabványok vagy az illető államok közötti rossz politikai viszony miatt egységes működésre többé nem volt lehetőség: a Déli Vasút sorsa megpecsételődött. A békeszerződések az „Osztrák Délivaspálya-Társaság” (sic!) sorsát nagyvonalúan az illetékes államok és a társaság vezetőinek megegyezésére bízták.²¹

Bár az „utódállamok” többsége a társaság államosítását kívánta, erre a vasút engedélyokmányában rögzített határidőig (1968. december 31.) csak egy összegben fizetendő megváltással volt lehetőség.²² (Az érintett államok ezt a hatalmas összeget négy részre osztva sem tudták volna kifizetni.) Maga a társaság viszont – bár fennmaradásáért küzdött – a szétdarabolt hálózaton egységes vasútforgalmi és önálló díjszábsási jogával semmit sem kezdetett. A mindenki számára lehetetlen állapot megoldására 1921 januárjában a DV igazgatósága kérte fel az érdekelt országokat és a Népszövetség képviselőit, hogy amíg végleges megállapodásra nem jutnak, a társaság helyzetét ideiglenesen rendezzék.²³ Az 1921. február 5–11. között Bécsben folytatott tárgyalások eredményeként meg is kötötték a Régime Provisoire-t. Eszerint a társaság a vasúti üzem fenntartására az államoktól kölcsönt kérhetett, ennek fejében azok az Igazgatótanácsba országoként két-két tagot delegálhattak; további négy felügyelő tagot a

Népszövetség nevezett ki. A vasútnak minden állam területén önálló igazgatóságokat kellett létesítenie. Az ideiglenes rendezést 1923. április 1-jéig érvényesítették.²⁴

Még ebben az évben Bécsben, majd 1922-ben Velencében folytatták hónapokon át a tárgyalásokat. Immáron arról folyt a huzavona, hogy az elkerülhetetlen „állami kezelésbe vétel” esetén – tehát a vasút a társaság tulajdona marad, így megoldódik a megváltás gondja – az egyes utódállamokat a gördülő anyagból mekkora rész illesse meg; és hogy ezért a részvény- és kötvénytulajdonosoknak fizetendő évjáradékot milyen arányban fizessék. Végül 1923. március 29-én Rómában megszületett az Accord, a végleges megegyezés. Először is a vasút-vállalatot átkeresztelték: az egykori Habsburg Birodalom földrajzi viszonyait tükröző nevet a Duna–Száva–Adria Vasúttársaság (rövidítése: DSA) elnevezésre cserélték. A megegyezés 10. cikkelye oldotta meg a legtöbb fejtorést okozó problémát: „a Társaság kötelezi magát arra, hogy az érdekelt Államok mindegyikének, amelyik azt kéri, az illető Állam területén fekvő társasági vonalak üzemét ... átadja”.²⁵ A 12. cikk (2.) pontja pedig a gördülő anyag elosztásának arányát határozza meg a négy állam számára:

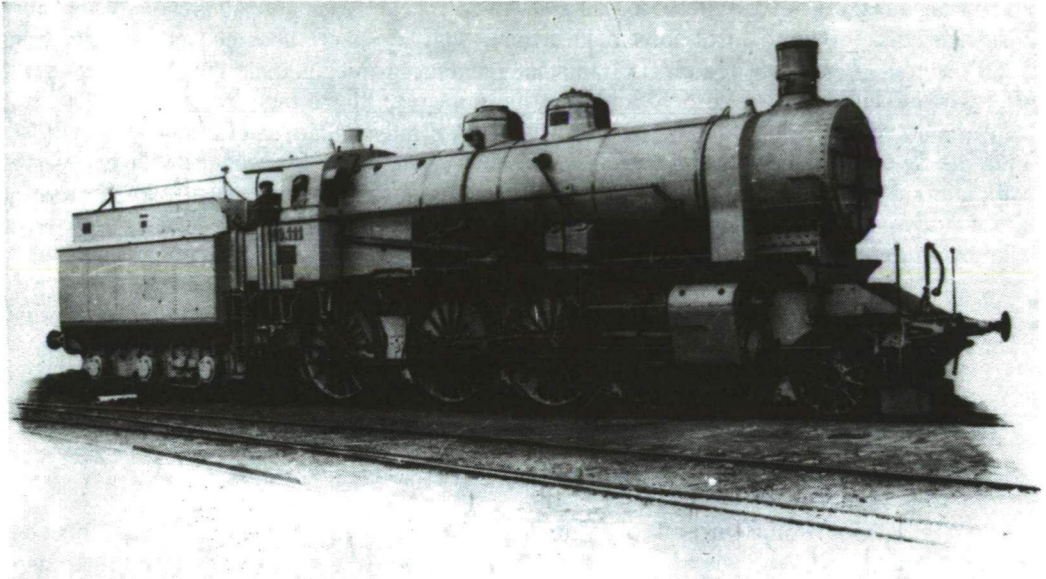
— Osztrák Köztársaság	33,8 %;
— Magyar Királyság	16,5 %;
— Olasz Királyság	24,3 %;
— Szerbek, Horvátok és Szlovének Királysága	25,1 %.

Mintha még Rómában is Trianon szelleme kísértett volna... Mert ez a Magyarország számára rendkívül hátrányos arány nem tükrözött sem területi, sem vasútforgalmi viszonyokat. Hiszen a Déli Vasút 2234 km-es hálózatából az új határok között Ausztria területén húzódott 674 km (30,3 %), Magyarországon 560,7 km (25,2 %), Olaszországban 345 km (15,5 %), a délszláv államban 640 km (28,8 %). A magyar vonalak vasútforgalmi szempontból semmivel sem voltak alacsonyabb rangúak a többi országra eső hálózatnál, sőt a DV-nek a Sopron–Nagykanizsa–Murakeresztúr vonalszakaszon a szláv korridor szállítási igényeit is teljesítenie kellett.²⁶ Viszont az olasz félnek meghatározott magas arány elkendőzte – és ezzel a szereződés szentesítette – az 1918 nyarán a Monarchiába benyomuló olasz hadsereg rekvirálásnak nevezett szabad rablását, amelynek pontos mértékét még 1923-ban is szégyelltek bevallani.²⁷ Az Accord intézkedett továbbá a tulajdonosoknak fizetendő évjáradékról (15. cikk), a személyzet átvételéről, fizetésükről és nyugdíjukról (17.), a szabadjegyekről (24.) és az államok díjszabási jogáról (18.). A 24. cikk értelmében az államnak kell vállalnia az üzleti hiány fedezését – akkor is, ha a hálózat a társaság kezelésében marad. A 27. cikkely pedig felmentette Olaszországot a bázeli konvencióban vállalt fizetési kötelezettség további teljesítése alól.

Magyarország kivételével az érintett államok hamarosan éltek az Accordban biztosított jogukkal. Hazánkban azonban még egy évtizedig robogtak a jellegzetes, olajzöld színű DSA-gőzparipák. A húszas évek elejének regressziója majd a világgazdasági válság a magyar vasutakat is siralmas helyzetbe hozta. A DSA veszteségei miatt unos-untalan tárgyaltak az állami kezelésbe vétel szükségességéről. Ez végül 1932. július 1-jei hatállyal megtörtént. Pogány Sándor vezérigazgató Kanizsán, Fehérvárott, Szombathelyen és Sopronban személyesen búcsúzott el a munkatársaktól. „Az állami kezelésbe vétel előtti napon »déli vasutasként« még egyszer összeült az állomás vagy a fűtőház személyzete csaknem mindenütt, s emlékfotó készült a forgalmi iroda vagy egy mozdony előtt.”²⁸

1986-ban, a Buda–Kanizsa vasútvonal megnyitásának 125. évfordulójára felújították a DV nevezetes 109-es sorozatának 109-es pályaszámú gőzmozdonyát, amelyik azután néhány

évig nyaranként az eredeti vonalon a „korabeli” kocsiból összeállított a *Déli Vasút gyorsvonata* elnevezésű különvonatot vontatta.



A DSA (ex DV) technikai csúcsteljesítménye a 109-es sorozat utolsó négy darabja (110–113 psz.) volt. Századunk első évtizedében Ernst Prossy osztrák mérnök által tervezett típus annyira bevált, hogy amikor a húszas évek végén a DSA-nak nagyobb gyorsulóképességű mozdonyra volt szüksége új sorozat tervezése helyett, ezt építették át. A fotó akkor készült, amikor a mozdí kigördült a magyar gépgyár udvarára, a megszokott olajzöld festés előtt itt még fémszürkében pompázik.

Jegyzetek

1. Magyarországon a Déli Vasút történetéről – saját szakdolgozatunkat most nem számítva – csupán néhány cikk, ismeretterjesztő kiadvány készült – valamely egykori vonalának jubileuma alkalmából. Ezek közül Lányi Ernő, Lovas Gyula és Kubinszky Mihály műveit ajánljuk alább kedves olvasóink figyelmébe. Kis hazánk kietlen vasúttörténete nyomasztóan MÁV-orientált, amelyet magyarázhatunk ugyan később kialakult, napjainkig megmaradt nagyságrendekkel, de a múlt figyelembe vételével semmiképpen. Jószerivel Képegy Árpád kötete (*A magyar vasútügy története, 1908*) óta senki sem akadt, aki a magánvasúttársaságok történetét jelentőségüknek megfelelően értékelte volna. Zelovich Kornél szösszenete (*A magyar vasutak története, 1925*) után Miklós Imre patetikus és semmitmondó összefoglalása (*A magyar vasutasság oknyomozó történelme, 1937*) a „mávista szemlélet” klasszikusa. Sajnos, a helyzet a *Vasúthistoria Évkönyvek* megjelenésével sem javult. Elvéve egy-egy tanulmány taglalja csupán valamelyik társasági vasút (így a DV) történetének kisebb fejezetét.
2. Ausztriában J. O. Slezak kiadója számos, a Déli Vasút történetét is tárgyaló, művet publikált, de ezek elsősorban mozdonytörténettel, és a Monarchia magyar részével kevésbé foglalkoznak. (*Stockklauser: Dampftrieb in Alt-Österreich, 1979; Pawlik-Slezak: Südbahn Lokomotiven, 1987*). 1994 karácsonyi ajándékként jelent meg horribilis áron a *Die Südbahn und ihre Vorläufer* (A Déli Vasút és elődjei, Wien, Bohmann Verlag, szerk.: Herbert Dietrich), amelyet

akár monográfiának is tekinthetnénk, ha az osztrák szerkesztő és szerzők munkája akár csak megközelítené a magyar szerzőtársak tanulmányainak színvonalát.

3. Lovas Gyula: 125 éves a Buda–Kanizsa vasútvonal. [Bp.], kiadja: a MÁV Vezérigazgatóság Tájékoztatói Főosztálya, Bp., é. n. [1986.]
4. Az adriai vasút ügyének remek ismertetését Gergely András követte el: Egy gazdaságpolitikai alternatíva a reformkorban: a fiumei vasút. Értékezesek a történeti tudományok köréből. Új sorozat 98. kötet, Bp., Akadémiai Kiadó, 1982.
5. Lásd az 1836. évi XXV. tc. (Az első magyar vasúti törvény) h. pontját. A lehetőséget 1842 januárjában Sopron városatyái újították fel, azonban a Széchenyi vezette küldöttség a nádorhoz és a vármegye felségfolyamodványa egyaránt eredménytelennek bizonyult. 1845–46-ban Széchenyi a Sopron–Bécsújhelyi Vasút elnökeként a nyugat-dunántúli vonalnak az ország belseje, Kanizsa felé történő vezetését javasolta, hogy az Ausztriában ne tűnjön a semmeringi vonal vetélytársának. *Barkóczy Jolán: A sopron–kanizsai vasút dokumentuma.* in: A Közlekedési Múzeum évkönyve, 1983–84, 553. o.
6. A 600 kilométer hosszú vonal tizenhat éven át épült (1841–57). A teljes vonal befektetett építési tőkéje meghaladta a 40 millió aranyforintot. Csak a Gloggnitz–Semmering közötti harminc kilométeres szakasz – amely az Alpok keleti hágóján át vezetett – építése öt évet igényelt (1849–54). Hatszáz munkás az életével fizetett a semmeringi „csodaútert”. *Magyar vasúti évkönyv.* Szerk.: Vörös László. I. évf. (1878), 378–403. o., *Czére Béla: A vasút története.* Bp., Corvina, 1989, 94. o.
7. Gergely i. m. 156. o.
8. Geschichte der Eisenbahnen der österreichischen–ungarischen Monarchie I. Szerk.: Hermann Strach, Wien–Teschen–Leipzig, 1898, 330–332. o. A vasúttársaságok megnevezésénél az egyszerűség végett csak a magyar neveket használtuk, néhol azokat is rövidítve.
9. Gróf Széchenyi István levelei. 1. kötet. Összegyűjtötte és jegyzetekkel ellátta: Majláth Béla. Bp., Athenaeum, 1889. 711. o.
10. Dienes Istvánné: Közút, Lánchíd, vasút. in: Széchenyi és kora. Szerk.: Éri István. Bp., kiadja: a Tájak – Korok – Múzeumok Egyesület, 1991. 162–164. o.
11. Pawlik, Hans-Peter – Slezak, Josef Otto: Südbahn-Lokomotiven. Wien, Verlag J. O. Slezak, 1987. 15. o.
12. Lovas Gyula: A Cs. k. szabadalmazott Ferencz József Császár Keleti Vasúttársaság. in: Vasúthistória Évkönyv 1988. Szerk.: Mezei István. Bp., KÖZDOK, 1988. 283–286. o.
13. Képesy Árpád: A magyar vasúttügy története. Bp., Wodianer, 1908. 51. o.
14. Magyar Vasúti Évkönyv 1878 (Az első magyar vasúttörténeti sorozat első kiadványa.) Szerk.: Vörös László. Bp., kiadja: Mihók Sándor, 1878. 398–402. o.
15. Vasárnapi Újság, 1861. május 5.
16. Tominac József: (A) Magyar Szent Korona országainak vasútjai (1845–1904). Bp., kiadja: Klösz Gy. és fia, 1905. A magyar hálózat megépítéséről tájékoztató továbbá: Lányi Ernő: A magyar magánvasutak és mozdonyaik (kézirat), 22–23. o.
17. Reden, Alexander Sixtus von: Az Osztrák–Magyar Monarchia. Salzburg–Bp., Széchenyi Kiadó, 1989. 185. o.
18. Österreichisches und Ungarisches Kursbuch 1914. Nachdruck der Fahrpläne von Ungarn und Bosnien. Wien, Verlag J. O. Slezak, é. n.
19. Lásd Lovasnak a 2. jegyzetben i. m. és Kubinszky Mihály: 100 éves a Sopron–Nagykanizsa vasútvonal. in: Közlekedési közlöny, Bp., 1966/3. sz., 46. o.

20. Nagy Tamás: A Déli Vasút magyarországi vonalainak története. Szakdolgozat a JGyTF Történettudományi Tanszékén, Szeged, 1994. 17. o.
21. Lásd a st. germain-i békeszerződés 320. és a trianoni 304. cikkelyét. 1921. évi XXXIII. tc. in: Magyar Törvénytar, 1920. évi törvénycikkek. Jegyzetekkel ellátta: Térffy Gyula. Bp., Franklin, 1921. 310. o.
22. Fináczy Béla: A Déli Vasúti kérdés. in: Vasúti és közlekedési közlöny (*a továbbiakban: VKK*), 1921/43. szám, 227–228. o.
23. VKK, 1921/26. sz., 137. o.
24. VKK, 1921/22. sz., 113. o.
25. 1923. évi XXXVI. tc. Magyar Törvénytar, 1923. évi törvénycikkek. Bp., Franklin, 1924. 231. o.
26. Lásd az 1921. évi XXXIII. tc. (A Trianonban kötött békeszerződés) 306. cikkelyét. Adatai a 21. jegyzetben.
27. Die Südbahn und ihre Vorläufer, 177–179. o.
28. Lásd a 3. jegyzetet.



„Megy a gőzös, megy a gőzös...” A DV kanizsai személyvonata a századfordulón Budapest-Kelenföld állomásról jár ki. Élén a kis édest, a társaság egyik legjobban bevált mozdonyát, a 17c sorozat egyik tagját láthatjuk.