

# Az első magyar vasútvonal

1846. július 15-én nyílt meg Pest és Vác között az első magyar vasútvonal. Története nem mentes a visszaélésektől, de érett tőkétől sem.



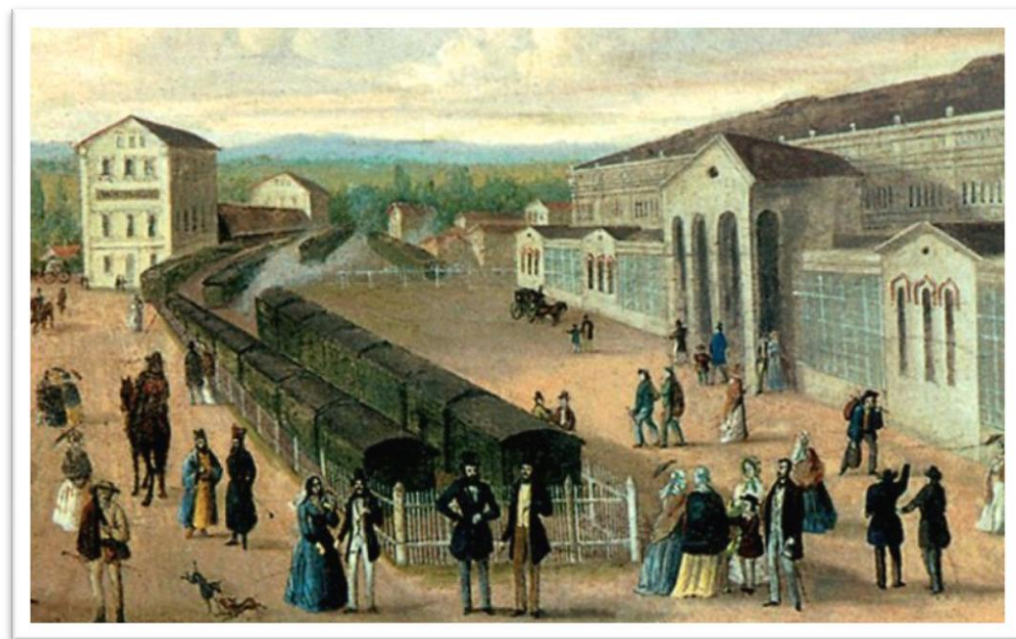
A bányavidékeken - így Magyarországon is - már a 17. századtól fából készült nyompályán haladtak a csillék. A fapályát a 18. században vasszerkezetekkel erősítették meg, majd vaspályával váltották fel. A világ első kötőtpályás személyszállító járata az 1803-ban Londonban indult lóvasút volt, majd 1825-ben ugyancsak Angliában megnyílt a világ első vasútvonala, amelyen a George Stephenson által tökéletesített gőzmozdony vontatta a kocsikat. Erről a magyar közönség is értesült, a Bécsben megjelenő Magyar Kurír ugyanis azt írta: „Valami Stephenson nevű anglus oly masinát fundált ki, mellyet füsttel és forró vízzel hajtának. Higgye aki akarja”.

## Nem jött be az első hazai lóvasút

Az elmaradott közlekedési viszonyok felszámolására az 1825-27-es reformországgyűlés bizottságot küldött ki, az 1831-re elkészült jelentés a vasútról (ductus ferrei) is említést tett. Addigra már az első magyarországi lóvasút is megépült, sőt meg is szűnt: 1827-ben nyitották meg a Pest és Kőbánya közti 7,6 kilométeres pályát, de a lóvontatású lebegővasút olcsó puhafából készült pályája nem bírta a terhelést, forgalma sem igen volt, és a vállalkozás csődbe ment - számolt be korábban az MTI.

## Vita a Duna jobb és bal partjáról

Amikor 1830-ban a Liverpool-Manchester gőzüzemű vasútvonal gazdaságos üzemeltetéséről is befutottak a hírek, egyértelművé vált, hogy a gőzmozdony és a vaspálya együttes alkalmazása a jövő. A diéta 1836-ban törvényt hozott „az Ország köz-javát és kereskedését gyarapító magányos vállalatokról”, amely kedvezményeket biztosított a vasútépítő társaságoknak, és 12+1 fővonalat jelölt ki. Ezt követően heves vita alakult ki arról, hogy az első helyen szereplő Pest-Bécs vasút a Duna jobb vagy bal partján épüljön-e meg.



Az indítóállomás Forrás: OSZK

A görög származású Sina György bankár által vezetett, a Helytartótanács támogatását élvező pénzcsoport a Duna jobb partján Bécs-Győr vonalat tervezett, az országgyűlés által is támogatott magyar vállalkozók Ullmann Móric vezetésével bal parti vonalat képzeltek el. A vitát végül az 1840-41-es ausztriai pénzügyi válság döntötte el, ami miatt a Sina-csoport visszalépésre kényszerült. Ullmannék ekkor új engedélyt kértek, a régi részben ló-, részben gőzvonatás helyett immár mindenütt gőzüzemre. Az 1843-44. évi országgyűlés megadta a Magyar Középponti Vasúttársaságnak a kért kamatbiztosítást, amelyet V. Ferdinánd magyar király ugyan nem hagyott jóvá, ezért törvénybe nem iktatták, de a társaság az engedélyt megkapta.

### Visszaélések az első szakaszon

A Pest-Bécs vasút első, Vácig tartó szakaszán az első kapavágást 1844. augusztus 2-án tették meg Pest város plébánosának a munkára áldást kívánó fohászával. A terveket a német Karl Friedrich Zimpel készítette, a kivitelezést honfitársa, August Wilhelm Beyse hadmérnök irányította, a munkák ellenőrzését Zichy Ferenc gróf vezette. Az építkezés nem volt mentes a visszaélésektől, és a szélmalomharcba belefáradt Beyse egy év múlva visszalépett, helyét Lacher Károly vette át.

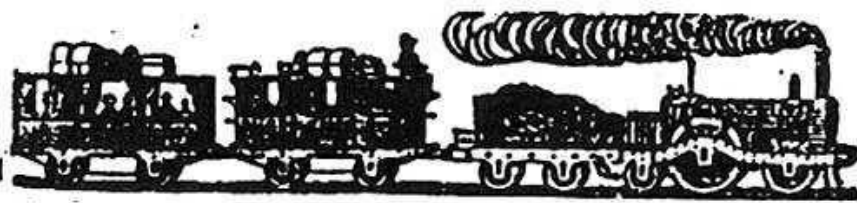
### Hatalmas siker

A Pest-Rákospalota közti szakasz próbamenetét 1845. november 10-én tartották, majd 1846. július 15-én József nádornak és családjának részvételével ünnepélyesen megnyitották a Pest és Vác közti teljes pályát. A Buda és Pest nevű mozdonyok délután háromkor vitték nyolc kocsival Vácra a meghívott 250 személyt, a 33,6 kilométeres utat 10 perc dunakeszi tartózkodással 59 perc alatt tették meg. A közbenső településeken mindenütt nagy ovációval fogadták a szerelvényt, de Vácra hatalmas tűzvész látványára érkeztek: égett a város, és a nagy riadalom elrontotta az ünneplést. A vonal felavatásával Magyarország Európában tizenegyedikként lépett be a gőzüzemű vasúttal rendelkező országok sorába.

### 50-60 lóerővel dolgoztak

A kor műszaki színvonalának megfelelő gőzmozdonyokat Belgiumból, a Cockerill cégtől szereztek be, azok szétszerelve, hajón érkeztek Pestre. Teljesítményük 50-60 lóerő, tömegük 10,9 tonna, átlagsebességük óránként 42 kilométer volt, ezekhez még abban az évben német és osztrák mozdonyokat is vásároltak. A négytengelyű, forgóvázás kocsik befogadóképessége 30-60 fő, tömegük 10-12 tonna, hosszuk 10,4 méter volt. Az üveg nélküli ablakokat leereszthető bőrfüggönyökkel látták el, a világítást mécses és olajlámpa, a fűtést meleg vizes palackok szolgáltatták. Az 1435 milliméter nyomtávú pálya 5,5 méter hosszú kovácsoltvas sínjeit tölgyfa talpfákra fektették.

(835) (5-0)

**Vasúti-  hirdetés.**

**A' magyar középponti vasúton, folyó évi auguszt 1-jétől auguszt 31-ig, naponként a' következő rendben indulnak személyekkel a' gőzkocsik, úgymint:**

**Pestről Vácra:** reggeli  $\frac{3}{8}$ - (ünnep- és vasárnapokon délelőtti 10-) déli 3-, (ünnep- és vasárnapokon 4-) és 5 órakor.

**Vácraól Pestre:** reggeli 6-, d. e. 11-, (ünnep- és vasárnapokon d. u.  $\frac{1}{2}$  2-) esti  $\frac{1}{8}$  7 órakor (ünnep- és vasárnapokon esti  $\frac{1}{8}$  8 órakor).

**A' magyar középponti vasut igazgatósága.**

### Petőfi Vasúton

Petőfi Sándor lelkesen üdvözölte a fejlődést. „Száz vasutat, ezeret / Csináljatok, csináljatok / Hadd fussák be a világot / Mint a testet az erek” - írta Vasúton című versében. A vasútnak voltak ellenzői is, akik néhány hónap múlva köveket, érett tököket raktak a sínekre, de a vonat összetörte az akadályokat.

Az utazásért az 1836. évi törvény értelmében mindenkinek fizetnie kellett, még a nemeseknek is, és a jegy meglehetősen drága volt. A forgalmat napi három, ünnep- és vasárnap négy vonatpár bonyolította le, a pálya mentén álló kosárjelzőket pályaoőrök kezelték, de az állomások között már távírókapcsolat volt.

Az első pesti indóház (pályaudvar) az osztrák Wilhelm Paul Sprenger tervei szerint a mai Nyugati pályaudvar helyén létesült, homlokzata a Jókai utcáig húzódott. Az ötvágányos, 27×142 méteres csarnok kivitelezését Zitterbarth

Mátyás vezette. A váci állomásépületet klasszicista stílusban építették, majd 1926-ban újbarokk stílusban átépítették, ekkor nyerte el mai formáját.



A második, szolnoki vonalat egy évvel később, 1847. szeptember 1-jén adták át. 1848-ban Magyarországon összesen 243 kilométer hosszú vasúthálózat létezett, ebből 180 kilométeren folyt gőzvontatás.

A vonal mai történetéhez tartozik, hogy az idei évtől [emeletes vonatok járnak a vonalon](#), a 20 milliárd forintból megújult vasútállomást pedig két éve adták át.

(Forrás: [www.gondola.hu](http://www.gondola.hu))



### Levélben köszönte meg a vasutasok munkáját Orbán

Harminc százalékos béremelést ígért a vasutasoknak 2019-ig a miniszterelnök. Orbán Viktor erről szóló levelét Seszták Miklós nemzeti fejlesztési miniszter olvasta fel múlt szombaton Nyíregyházán, a MÁV vasutasnapi rendezvényén.

“Megkezdtük vasútvonalaink korszerűsítését, így 2022-ig összesen mintegy 900 kilométernyi vasúti pálya újulhat meg Magyarországon. Európa harmadik legsűrűbb hálózata azonban mit sem érne, ha nem lennének, akik minden egyes napon életet lehelnek ebbe a rendszerbe. Ezért 2017 és 2019 között összesen 30 százalékkal fogjuk emelni a vasúti dolgozók bérét. Én is azt szeretném, hogy vasutasnak lenni ne csak egy szép hivatás, hanem kifizetődő munka is legyen” - köszönte meg Orbán Viktor a magyar vasutasok munkáját.