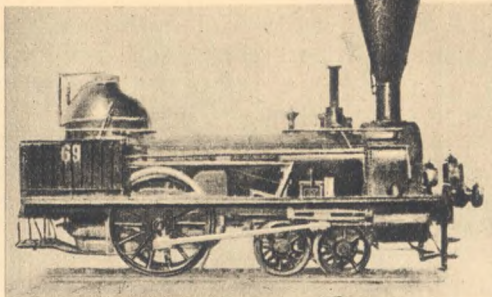
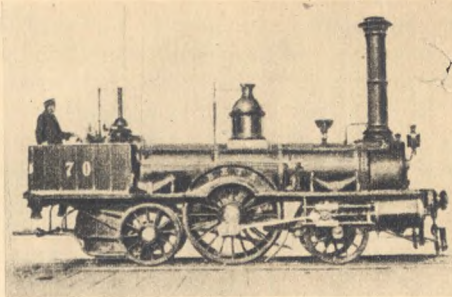




Az első magyar gőzmozdony 1845-ben épült.



1845—46 közt épült magyar mozdonyok.



A SZÁZTIZÉVES MAGYAR VASUT

Aránylag kevesen tudják azt, hogy hazánk első vasutját 1827-ben nyitották meg.

Ebben az időben Odmer salzburgi sóbányaigazgató lebegővasutal akarta összekötni Pestet Szolnokkal. Bizottság alakult erre a célra és báró Wenckheim József elnöke, valamint József nádor buzgó támogatása mellett elhatározták, hogy Szolnokig ugyan nem, de Pesttől Kőbányáig kísérletképpen megépítik a bányaigazgató vasutját. 1827 júniusában éppen nagyvásár volt Pesten, amikor a lebegővasut elkészült. Az első megrakott kocsik elindulásakor azonban a felső gerendák nem bírták el a súlyt és leszakadtak, azért, mert a tartóoszlopokat egymástól tulságosan távol állították fel. A szükséges javítások elvégzése után Szent István napján József nádor jelenlétében nyitották meg ünnepélyesen a lebegővasutal. Hat kocsit 300 mázsával terheltek meg és Kőbányáról egyetlen ló vontatta be őket Pestre. Ehhez a teherhez azután négy másik kocsit is kapcsoltak, benne 68 teljes felszerelésű katonával: ezt meg két ló húzta el könnyen. A lebegővasut mégsem vált be, mert oly tökéletlenül építették meg, hogy javításának és karbantartásának költségei az egész bevételt felemésztették. A vállalat tehát 1828 márciusában kénytelen volt felszámolni. Vele a magyar vasutépítés ügye is hosszú időre lezárult. A nemzet erejét politikai harcok foglalták le.

Amikor aztán az 1832/36. évi pozsonyi diéta 13. vasutvonal építését szavazta meg, ismét foglalkozni kezdtek a vasut gondolatával. Ebben az időben a maradi közvélemény mindig csak a lóvontatású vasutról

álmodozott, talán azért is, mert Ausztriában szintén ilyen lóvasutakat építettek. Nemzetgazdasági okokat is felhoztak mellette, mondván: „Ha a Középponti Vasut lóerőre lesz berendezve, ehhez magyar ló és magyar vas lesz használható, tehát az ezekért kiadott pénz bentmarad az országban, míg ellenben a bécsyőri vasut gőzerőre tervezetvén, a sinekért és gépekért a pénz külföldre vitetik ki.”

1840-ben a Pozsonyból Szentgyörgyre vezető 14 km-es vasutvonal lóüzemmel nyílt meg. Ezt hat évvel később Nagyszombatig hosszabbították meg és lóvontatással működött mintegy harmincöt esztendőn keresztül.

Az első magyar gőzüzemű vasutat 1846 július 15-én nyitották meg Pest és Vác között, mely ünnepélyességgel. Az első magyar mozdony kicsinyített mását a budapesti közlekedési múzeum őrzi. A Nagy Testvérek cég építette, „Derü” volt a neve. Akkoriban ugyanis a mozdonyok éppen úgy nevet kaptak, mint a hajók. A Magyar Középponti Vasut első személykocsija négytengelyű és forgó alvázas, fedett kocsi volt. Tévesen tartják magyarnak az egyik német vasutársaság kezdetleges nyitott, kéttengelyű személykocsiját.

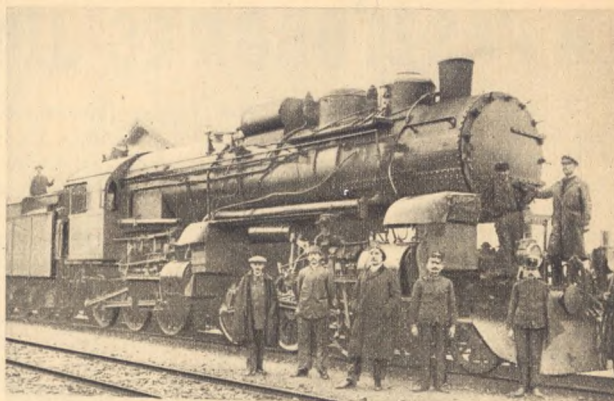
Érdeemes ideiktatnunk a Budapesti Híradó 1846 július 23-i számának beszámolóját a pest-váci gőzvasut megnyitásáról:

„Elvégre Magyarország évlapjaiba is iktathatjuk egy oly ünnep megünneplését, melyről eddig csak olvastunk. A civilizáció legújabb fejleménye Hunnia fővárosának is nyújtja azon élvezetet, melynek majd minden európai főváros már egy idő óta örvend és kikocsikáztatá egy

csodaszzerű gőzelőfogattal a meghívottak százát egyszerre, a pamlagok kényelmes ölen, villámi, azaz vasúti sebességgel, t. i. 50 és néhány perc alatt Vác városába, hová eddig a pestiek csak egyenként, vagy legfeljebb párosan, vakító homokfelhőkön keresztül és a legszilajabb magyar ló félnapi megizzasztásával, gyönyör nélküli és unalomteljes utazással érhettek. 1846. évi július 15-én délután 3 órakor rendkívüli mozgás támadt Pest városában. A nép ezernyi csoportjai a pályaudvar felé nyomultak, hol a sorkatonaság és a polgári örsereg díszes egyenruhában tisztelgett; a főnemesség és a királyi hivatalnokok fényes hintókbán, az urcsok sebes tiltburykban vágatva érkeztek, mert 4 órára volt kitűzve az első gőzmozdonyos vasut ünnepélyes inaugurációja, mely annyszor hirdetve volt, de most egyszer teljessébe ment. Alig szemléltük meg a csínos és legnagyobb kényelemhez alkalmazott, nagyszerű, 58 személyt befogadó waggonokat és a legfényesebb díszszel burtozozott udvari kocsit, alig rázták meg kezeiket az ország minden részéből összesereglett vendégek: megérkezett a fényes udvar is főhercegi családjával, mire a meghívottak helyet foglaltak hét olyan nagyszerű waggonban, melyekbe könnyen 350 személy férhetett, azután virágokkal koszorúzott és zászlókkal díszített gőzmozdony, „Buda és Pest” egyet nyertének vagy sivitának és az udvari kocsit megindult hét waggonnal a sokaság bámulatára, a mely alig kiabálhatott egy-két „éljen”-t örömben, annyira meg volt a látvány sajátzerű rendkívülisége által lepetve. Alig tünt el szemeink elől az utolsó pesti néző, már is a palotaiak és főhiak állanak



A MÁV gyorsvonata a 80-as évekből.



A MÁV gyorsvonati hegyipálya-mozdonya, Európa egyik legerősebb lokomotívja.

előttünk, kikhez tán távolabb helységekbeli lakosok is valának vegyítve, mert hintókat és kocsikat lehetett látni a pálya egész hosszában, (mely éppen nem kietlen vidéken vonul el, minthogy egyfelől a budai hegyek, másfelől egy kellemes rónaság változékonyasága díszlik) és 25 percznyi utazás után a dunakeszi állomáson megállunk, hol fával a tenderek és vízzel a katlanok láttatnak el, mire ismét elindulunk és Göd mellett elröpkülvén, 24 percznyi utazás után a mozsarak harsogása között Váczon leszálltunk... honnan visszamentünk nagyobb gyorsasággal Pestre, hol tömérdek nép várá visszaérkeztünk, mely távollétünkben a pályaudvar és a kocsik megtekintésére bebocsáttatott, most pedig alkonyatkor a városba visszavándorolt."

A szabadságharc kitörését megelőző politikai bonyodalom nem kedvezett a vasutépítés ügyének s a vasut gróf Széchenyi közlekedésügyi miniszterhez fordult segítségért. A miniszter a vasut állami megváltását ajánlotta fel. Másfélévi küzdelem után, 1850 március 7-én, a válsalat 20,458.361 forint értékű 5%-os állami kötvény fejében átadta a vas-

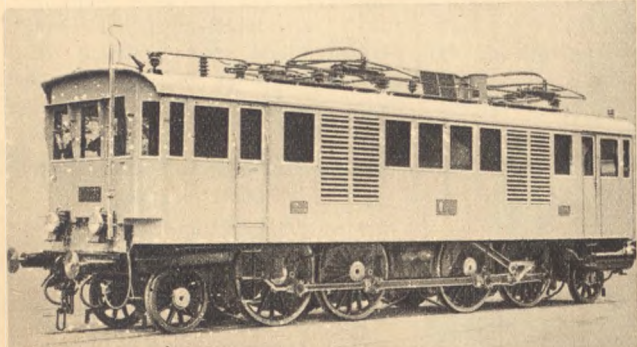
utat az osztrák kormánynak és ezzel az első magyar gőzvasut története is véget ért.

Az azóta eltelt idő alatt a vasut az egész világon óriásit fejlődött. Veszedelmes versenyt támasztott a vasutnak az időközben feltalált autó és a repülőgép. Ebben a versenyben a vasuti vállalatok különösen a vonatok sebességét kénytelenek fokozni, amivel természetszerűen a biztonsági berendezések tökéletesítése is együttjár. Néhány évtizeddel ezelőtt az óránkénti 60—80 km-es sebességgel is beérték az emberek, ma a gyorsvonatoktól már világsszerzte 120—160 km-es óránkénti átlagos menetsebességet követelnek meg. S még ez sem végleges mértéke a gyorsvonat száguldásának: napjaink mozdónyszerkesztői még nagyobb sebességre törekszenek. Nálunk még nem fokozták nagymértékűre a gyorsaságot, a mi vonataink nem versenyeznek egymással, hiszen csaknem valamennyi vonalunk a MÁV kezelésében van.

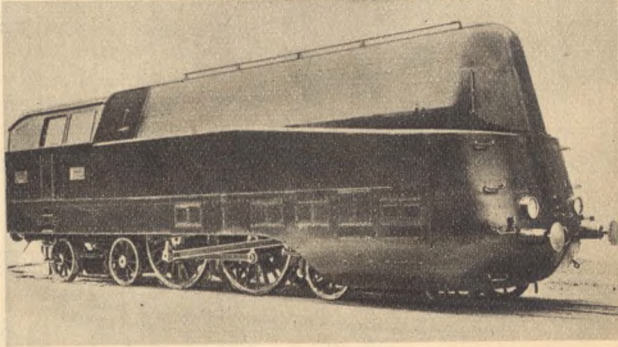
A mai vasutak már nemcsak gőzüzeműek. Sokat villamosítottak közülük és több vonalon motorosvonatok közlekednek. Így nálunk, Magyarországon is elektromos mozdonyok

húzzák már a budapest-hegyeshalmi fővonal legtöbb vonatát. Melékvonalainkon pedig már régóta egy-két kocsiból álló motorosvonatok bonyolítják le a gyéresebb forgalmat. Több fővonalunkon pedig a jólismert, Árpád-rendszerű, motoros gyorsnáautobuszok siklanak Bécs, Pécs, Szeged és Debrecen irányában.

A legújabb tervek szerint a közeljövőben lényegesen bővülni fog a villamos vontatásra berendezett vonalak száma. Így szó van róla, hogy a mátrai lignittelek felhasználásával újabb nagy teljesítőképességű villamos erőműtelep létesüljön s ennek révén mindenekelőtt a budapest—miskolci vonalon közlekedjenek villamos vontatású vonatok; a további tervek pedig a budapest—szolnoki, illetve debreceni és szegedi vonal hasonló berendezésére vonatkoznak. Mindezeknek a megvalósulásával, de különösen a vonatok sebességének jelentékeny növelésével és a főváros környéke gyors közlekedésének korszerű megoldásával csak fokozni lehetne a magyar királyi államvasutak elismert jó hírét és az ország vasuti hálózata méltó versenytársa volna a nyugati államok modern vasuti berendezéseinek.



A MÁV új villamos gyorsvonati mozdonya.



A MÁV legújabb áramvonalas gyorsvonati mozdonya.