

AZ ELSŐ MAGYAR VASÚTAK

Írta JÁKY JÓZSEF

Bizonyára mosolyogva olvasták a *Búvár* ézevi júniusi számának *Vidám tudomány* című rovatában olvasóink azt a kis mulatságos történetet, amely a világ első gőzüzemű vasútjának, a *liverpool—manchesteri* vasút építésének ellenőrzésére kiküldött parlamenti bizottságról szól. Ezelőtt a bizottság előtt vizsgázott a lokomotív fel találója, a nagy *Stephenson György*, amikor a derék examinátorok szinte lehetetlenül naív kérdéseire kellett a választ megadnia.

Ebben a bizottságban jelentette ki *Stephenson*, hogy az új vasúton *kétszer* olyan sebességgel fognak közlekedni, mint a gyorspostakocsikkal. Ez a kijelentése olyan nagy megdöbbenést okozott, hogy a bizottság egyes tagjai a *bedlamba*, a londoni örültek házába kívánták őt bevitetni.

— Tegyük fel, hogy a lokomotív 9—10 mérföld sebességgel fog haladni és szembejön vele egy tehen, nem lesz az egy fatális eset? — kérdezte az egyik bizottsági tag. — Mindenesre igen fatális lesz — felelte *Stephenson* — a tehenre. — Eddig a *Vidám tudomány* rovata.

A mulatságos kis történetnek azonban folytatása is van. Egy másik, igen tiszteltreméltó bizottsági tag úgy vélte, hogy az állatok meg fognak ijedni a vörösen izzó kéménytől. — Honnan tudják azok — felelte tapraesetten *Stephenson* — vajjon nincs-e a kémény vörösre festve. — Ezek a valóban szellemes feleletek az önmagá-

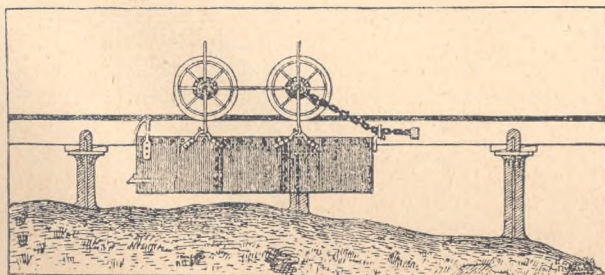
ban és dolgában biztos kedély nyugalmát tükrözik vissza és meglepők, ha tudjuk azt, hogy *Stephenson*nak úgyszólván semmi beszélőtehetsége nem volt. A parlament tagjainak ostromára és aggodalmaskodására széles northumerlandi kiejtéssel csak annyit tudott felelni — annyit mondok, Isten engem úgy segéljen, megcsinálom.

A legtöbb aggodalmat az akkor még szokatlan *sebesség* okozta. Az 1829. október 6—10-ike között a *liverpool—manchesteri* vonal *Rainhill* nevű állomásán megtartott lokomotívversenyben *Stephenson Rocket* nevű lokomotívja fölényesen győzött, amennyiben egyik menetében óránként 16 helyett 40 kilométer sebességet ért el. Ez a nap lett a gőzvasút *születésnapja* és ennek a versenynek hatása alatt a *liverpool—manchesteri* vasútnak részvényei azonnal 10 százalékkal emelkedtek.

Sokan voltak azonban azok is, akik részben munkaalkalmukat féltve, részben a nagy sebességtől irtózva, részben konzervatizmusból idegenkedtek és féltek a vaslovaktól, a lokomotívtól.

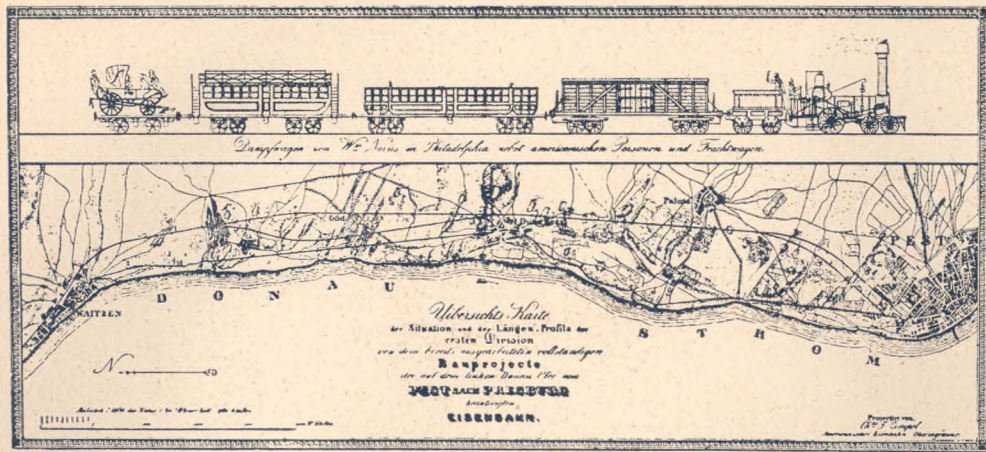
Igen hamar hitelre találtak azok a rossz-akaratú megjegyzések, hogy ahol a vaslovak járnak, a tehenek nem adnak tejet, a tyúkok nem tojnak — és hogy ne csak az asszonyok, hanem a vadászok is borzadjanak a lokomotívtól — a madarak a levegőből lepotyognak, a rókák kivesznek.

Mindezek a rosszakarató ráfogások azonban mitsem ártottak a vasútnak, mert a postai utazás kellemetlenségeivel torkig lévő utasközönség hamar felismerte a nagy sebesség előnyeit. «Az utas minden postamesternek, kalauznak és postakocsinak bolondja és annyszer kell vesztegelnie, ahányszor ezeknek a jó uraknak tetszik bort inni. Frankfurt Stuttgarttól alig 40 órányira van és ezen a rövid úton 15 órán át vesztegeltünk» írja *Börne*



A Bodmer-féle vasút kocslja

l. 2085



A pest—váci első magyar gőzüzemű vasút helyszínrajza

1821-ben a *Monographie der deutschen Postschnecke* című, a postát erősen ostromozó művében.

A szigetországban 1829-ben megszületett gőzvasút megkezdí diadalútját a kontinensen is. Németországban az első vasút 100 esztendő jubileumát tavaly, 1935-ben ünnepelte a hatalmas német vasúttársaság, a *Reichsbahn Nürnbergben*. A *Nürnberg és Fürth* között 1835-ben épített vasút esete szintén klasszikus példa a nagy sebességtől való félelemre. Az első német vasút létesítése céljából 1834-ben nürnbergi polgárok társulatot alakítottak és a bajor királytól építési engedélyt kértek. A bajor *Obermedicinal Kollegium* ebben a kérdésben I. Lajos királynak tudományos alapon nyugvó szakvéleményt adott a vasútról, amely a következőképpen szólott:

«A gyors mozgás az utasoknál kétség-telenül agybetegséget, bizonyos fajú *delirium furiosumot* kell, hogy előidézzon. Minthogy azonban lesznek utasok, akik ezzel a rettenetes veszéllyel szembeszállnak, az államnak legalább a nézőket kell megvédelmeznie, mivel a gyorsan szaladó gőzkocsi megpillantásakor ezek is ugyanabba az agybetegségbe esnek. Szükséges tehát, hogy a pályavonal, mindkét oldalon magas, sűrű deszkakerítéssel legyen ellátva».

«Bizony senkisé próféta a saját hazájában és a bajoroknak az Obermedicinal Kollegium véleményét el kellett viselniök» írja *Zelovich Kornél*: A *vasúti felépítmény* című munkájában, soha még betegségnek nem volt olyan hatása, mint ennek a gyorsaság okozta *delirium furiosumnak*, amelybe mindnyájan beleestünk s amely teljesen átalakította a világot».

A publikum gyorsan hozzászólt a sebességhez és a lokomotívvezetőtől jutalom ígértetésével követelte a sebesség foko-

zását. A mult század nyolcvanas éveiben a magyar vasutakon is még igen sok helyen figyelmeztető táblák voltak kiakasztva, hogy a vasúti személyzetnek büntetés terhe mellett nem szabad figyelembe venni az ilyen sebességemelésre irányuló követeléseket.

Az első angol és német vasutak után hazánkban is rövidesen felmerült a vasútépítésnek gondolata, sőt azt mondhatjuk, hogy *Magyarország* 1828-ban, alig három évvel a világ első közforgalmú vasútjának, a Stockton—Darlington közt 1825-ben létesített lóvasútnak megnyitása után, már közforgalmú, teherszállításra berendezett vasúttal bírt és így jóval megelőzte a nagy kultúr nemzeteket.

Ez az első Pest—Kőbánya között létesített próbavasút, mint a pest—szolnoki vasútnak József nádor által javasolt *próbaszakasza* épült meg. Ez a vasút a *Bodmer*-féle lebegő vasút mintájára épült és lényege az volt, hogy a 2—3 méter magasságú faszlopokat vízszintesen fekvő gerendák hidalják át, amelyen felső kétkerekű megtámasztással futó kocsiknak a lenyúló padozatára helyezték az árukat, a kocsik vontatása pedig a terepen haladó lóval történt. A pest—kőbányai lebegővasút a hatvani vámsorompóig vezetett és a kőbányákból és téglagyárakból követ és téglát szállított Pest város határáig. A 7-6 km hosszú pályát 1828. augusztus 20-án, Szent István napján nagy néptömeg jelenlétében József nádor adta át a forgalomnak és az első próbamenetnél hat rakott kocsit, összesen 300 mázsa súllyal egy lóval könnyen vontattak. A vasút azonban csak rövid ideig állott fenn, — József nádor óvatossága megokolt volt — mert a folytonos javítások folytán az üzemi kiadások rohamosan emelkedtek és a részvénytársaság alig egy esztendő után felszámolt. A vasút érté-

L
2085

kesíthető anyagát később a lánchíd építésénél használták fel.

A vasút jelentőségét először az 1832—36-iki országgyűlés követeli érzik át és 1836-ban a XXV. tc.-kel megszületik az első magyar vasúti törvény, melynek jelentőségét különösen az adja meg, hogy ebben a törvényben, melyben először szerepel a *vasút* szó is, határozottan körvonalazva van, teljes kártalanítás mellett, a *kisajátítási jog* elve.

Ezeknek az országgyűlési tárgyalásoknak hatása alatt Pozsonyban 1836-ban nagykereskedőkből és vidéki nagybirtokosokból álló társulat alakul, amely mozgalmat indít a báró Rotschild által Bécsből—Bochniába vezető vasútvonalhoz való csatlakozásra, illetve Pozsony és Nagyszombat városoknak vasúttal való összekötésére. Az *első magyar pozsony—nagyszombati vasút* az építési engedélyt 1839-ben kapja kézhez és az építést még ez évben megkezdik. Az egyvágányú vasút hossza: 49,5 km volt és a vontatás lőüzemű. A pálya tölgyfából készült hosszgerendákból állott, amelyre 60 mm széles és 13 mm magas kovácsolt *lapos vasak*, mint sínek voltak leerősítve és a párhuzamos hosszgerendákat az alattuk fekvő *keresztgerendák* tartották össze. Az eredetileg három évre tervezett építés nyolc évig tartott és az egész vonalat Nagyszombatban 1846. június 3-án nyitották meg. Ez a vasút lőüzemű maradt igen sokáig, ugyanis csak 1872-ben alakították át gőzüzeműre. Kultúrhistoriai szempontból jelentőségét az adja meg, hogy ez volt hazánkban az első állandó jellegű talpvasút, de még lőüzemmel.

Abban az esztendőben, amikor a pozsony—nagyszombati lóvasút építését befejezték (1846.), nyílt meg az *első magyar gőzüzemű vasút forgalma a pest—váci vonalon*.

Ennek a vasútnak létesítését hosszas harcok előzték meg. A közvélemény felfogása egységes volt abban a kérdésben, hogy az első vasútvonalat Pest és Bécs között kívánták létesíteni, de a vonalvezetés helye már messze kiható politikai vitákat provokált. A Duna *jobbpartján* vezetendő vonalnak pénzügyi vezére Sina György báró bécsi bankár volt, míg a Duna balparti vonalat *szitányi Ullmann Móric* pesti nagykereskedő, a Pesti Kereskedelmi Banknak egyik alapítója szorgalmazta.

Az 1839—40-i országgyűlésen szenvedélyes vitákat ren-

dezett mindkét párt, hogy melyik összeköttetés a sürgősebb és indokoltabb. Az országgyűlésen a balparti vasút aratott győzelmet, ellenzői között különösen *Széchenyi István* gróf nemes alakja emelkedik ki, aki mind tárgyi, mind személyi okokból a *jobbparti vasutat* pártolta. A jobbparti vasút finanszírozója, báró Sina igen lelkes híve volt a dunai hajózásnak és vállalkozója a *Lánchíd* építésének, míg az *Ullmann-csoport* mellett állottak mindazok, akik a *Lánchíd* építését ellenzték, akik a dunai hajózásnak veszedelmes konkurrensei voltak, érthető tehát, hogy *Széchenyi* bizalmatlan volt a balparti vasúttársasággal szemben. Hosszas huzavona után a *magyar középponti vasút* (a balparti vasút) 1844-ben megkapja az engedélyt az osztrák határtól Marchegg-től Pozsonyban, *Érsekújváron*, *Vácon át Pestre* és innen *Debrecenbe vezető fővonal* és ebből *Komárom*, *Arad*, *Nagyvárad és Rakamaz* felé kiágazó *szárnyvonalak* építésére és szerződést köt a helytartótanáccsal. Ez a szerződés igen hiányos volt, mert az állami felügyeleti jogról, a megváltásról és haramlásról nem intézkedett. A munkálatokat a középponti vasút 1844-ben megkezdte, az első kapavágás Pesten 1844. augusztus 2-án történik és a vasútnak *pest—váci szakasza 1846. július 15-én István főherceg nádor jelenlétében megnyílt*.

Ennek a 33,6 km hosszú pályának vonalvezetését mutatja az egyik kép. Ennek a képnek fejlécén amerikai lokomotívt, utánakapcsolt teher- és személykocsit és végül *platform-kocsit* látunk, amelyen hintó van és benne ül a tulajdonos családjaival, hátul pedig áll az inas. Az angol vasutakon ugyanis hosszú ideig az előkelő utas éppúgy, mint a postán, a vasúton is *saját kocsijában* utazott és mikor megérkezett



A magyar középponti vasút pesti pályaudvarának megnyitó ünnepélye (1846)



Ennek:
Szárazkőbányai
2085 m gnyúl

A pest—kőbányai
lebegő vasút (1828)

a kitűzött állomásra, a további utat saját kocsiján saját lovaival tette meg.

1846. július 15-én, tehát pontosan 90 esztendővel ezelőtt közlekedett az első nyilvános vasúti vonat hazánkban és a pest—váci utat 59 perc alatt tette meg. A vasút létesítésével járó balsiker még a megnyitásra is elkísérte a vasutat. Amikor a Buda és Pest lokomotívok vontatta nyolc kocsiból álló megnyitó vonat Vádra befu-
tott, a város lángokban állott és az ünne-
pélyes fogadás helyett a megérkezőknek
a tűzvészhez kellett sietni.

Az első magyar gőzüzemű vasút rendes forgalmát július 16-án nyitotta meg és jellemző az akkori mérsékelt sebességre és a menetidők bizonytalanságára, hogy a kezdetleges menetrendek csak a nagyobb állomásokra való beérkezést állapították meg *negyedórákban* és nem, mint ma, per-
cekben. A pest—váci vonal menetrendjét
alábbi hirdetés közli:

MAGYAR KÖZÉPPONTI VASÚT

Hirdetés.

Folyó hó 15-én a magyar közép-
ponti vasút Pest és Vác közötti vonala
nyitattik meg és következő napon,
azaz folyó hó 16-án a közönséges köz-
lekedésnek adatik át, mely napon a
mindennapi személymenetek elkezdőd-
nek, és pedig:

*Pestről Palotán és Dunakeszin ke-
resztül Vádra* 8 ó. reg., 3 ó. d. u.
($\frac{1}{2}$ 4 ó. d. u. ünnep- és vasárnapokon),
 $\frac{3}{4}$ 7 estve.

*Vácról Dunakeszin és Palotán ke-
resztül Pestre* 6 ó. reg., $\frac{1}{2}$ 12 ó. d. e.,
 $\frac{1}{2}$ 6 ó. d. u. (8 óra estve ünnep- és
vasárnapokon).

Pesten, július 6-án 1846.

A magy. középponti vasúttársaság
Igazgatóságától.

A középponti vasúttársaság második
vonalát a *pest—cegléd—szolnok*it 1847. szept-
ember 1-én, a harmadik vonalat, a *mar-
chegg—pozsony*it pedig 1848. augusztus
20-án nyitották meg, úgyhogy a sopron—
határszéli vasúttal együtt a szabadságharc
esztendejében Magyarország területén a
következő vasútvonalak voltak kiépítve:

Pozsony—Nagyszombat—Szered (lóvasút)	62.7 km
Pest—Vác	33.6 «
Pest—Cegléd	69.5 «
Cegléd—Szolnok	28.6 «
Sopron—határszél.....	28.3 «
Pozsony—Marchegg	19.8 «

összesen... 242.5 km

Ezek inspirálták a szabadságharc nagy
költőjét, *Petőfit*, amikor a «*Vasúton*» című
versében (1847.) a vasút jövő fejlődését és
annak a kultúrára gyakorolt hatását jó-
solja meg:

*Száz vasutat, ezeret!
csináljatok, csináljatok!
Hadd fussák be a világot,
Mint testet az erek.*

*Ezek a föld erei,
Bennök árad a műveltség
Ezek által ömlenek szét
Az életnek nedvei!*

Ampère-pad.

Habár nagyon jól ismerjük az Atlanti-
óceán fenékviszonyait, mégis előforulhatnak
még meglepetések. Ilyen volt a legutóbbi
időben az Ampère nevű francia kábelfektető
hajónak az a mélységmérése, amelynél az
északi szélesség $35^{\circ} 5'$ és nyugati hosszúság
(Greenwichtől) $13^{\circ} 55'$ alatt 60 méter mély-
séget mért. A tenger mélysége ezen a vidé-
ken általában meghaladja a 4000 métert úgy,
hogy a hajó egy eddig ismeretlen, meredek
«gy»-et fedezett fel a portugál St. Vincent-
fok és Madeira közt. A tengeri térképeken
Ampère-pad néven fog az újonnan felfedezett
hely szerepelni.