



Budapestre vonatkozó újságcikkek

Osztályozás

385.5

Szerző: (p. l. r.)
 Cím: Száz év előtt készült az első magyar gőzmozdony
 Forrás: Esti Újság

Hely

Idő

"184/194"

Személy

Helys:

Bp.
(Hely)

1944. VII. 24.
(Idő)

(Köt. v. füz.) (Oldal)

Száz év előtt készült az első magyar gőzmozdony:

A magyar vasút centenáriuma

a DARU

Az *Esti Újság* szerdai számában jelentette, hogy a magyar vasút betöltötte fennállásának századik évfordulóját. A nevezetes évforduló alkalmából érdemesnek tartottuk felkeresni az államasutak igazgatóságának vontatási osztályát, hogy tájékozódást szerezzünk a jubiláló magyar vasút egyes rejtett adatairól.

Megkérdeztük, mikor indult meg a gőzmozdonyok gyártása Magyarországon, mert úgy tudtuk, hogy az első vasúti mozdonyokat külföldről hozták be és ezek vontatták a legelső magyar vonatokat.

Érdeklődésünkre a következő rendkívül érdekes felvilágosítást kaptuk:

— Az 1846. tavaszán megindult magyar vasúti közlekedés alapjait néhány évvel előbb, pontosan 1843-ban kezdték lerakni — mondták informátorunk. — A kor szelleme a gyors, olcsó és biztos közlekedés terén

21 év alatt tudta legyőzni nálunk a gőzvasút iránti ellen-szenvet és bizalmatlanságot,

amely minden országban, minden népnél megnyilvánult az új találmánnyal szemben. Angliában 1825-ben voltak a liverpool-manchesteri vasútvonalon az első kísérletezések, illetve ebben az évben indult meg a rendszeres forgalom a brit szigetnek ezen a legelső vasútvonalán.

Ötven perc menetidő Vácig

— Nálunk hosszas előkészületek után indult meg a rendszeres vasúti közlekedés. Ez

a pest—váci 33 kilométer hosszúságú vonal volt,

amelynek tulajdonosa az első magyar vasúttársaság, a Magyar Középponti Vasút volt. Ez a vonal 1846 tavaszán nyílt meg a közhasználat számára.

— Az első magyar gőzvasút négy mozdonyral kezdte meg működését. A gépeket a belgiumi Seraing-ban levő J. Cockerill-gyár készítette. A mai ember szemében fura, kezdetleges, játékszerűek ható gépezetek voltak ezek. Az akkori szokásnak megfelelően névvel voltak ellátva, amely élénken ragyogó sárgaréz-táblán volt olvasható, a mozdony két oldalán.

Az első négy mozdony neve Pest, Pannonia, Buda és Pozsony volt.

A szállítás után a mozdonyok annyira megtetszettek a vasúttársaságnak, hogy üzemképességük olyan minden várakozáson felüli volt, hogy azonnal újabb mozdonyokat, ezúttal nyolc darabot rendeltek a belga gépgyárból. A nyolc mozdony még 1845-ben meg is érkezett az országba. Az alacsonytestű, iromba külsejű, rövid kis mozdonyok

a megnyitáskor hét kocsi-val 50 és néhány perc alatt tették meg az utat Pest és Vác között.

A vonat első ízben 1846 július 23-án járt ezen a 33 kilométeres pályán, utasainak száma 350 volt. Utközben egyszer meg is állt, még pedig Dunakeszin, ahol a mozdony

vízét, tüzelőanyagot és fát vették fel. Az út Pesttől Dunakeszig 25 percig tartott, onnan Vácig 24 percig.

Ezután megkérdeztük, milyenek voltak ezek az első mozdonyok? — Az első magyar gőzmozdonyokon — hangzott a felelet — a

mozdonyvezető- és fűtőállást rudakból készített korlát vette körül.

A személyzet szabadon állt, tehát semmi sem védte az időjárás mostoha-ságával szemben. Később a korlát mögé védelemül vaslemez erősítettek fel. A szerkocsi is egészen alacsony volt.

Az első menet beszámolója

Az első magyar gőzvasút megnyitásáról a Budapesti Híradó 1846 július 23-iki számában közölt tudósítást. A cikk szerint

az első vasútnál nagytengelyes, forgóalvázás személykocsikat járatnak.

Egy-egy kocsi-ban 38—40 utas fért el. Az I—II. osztályú kocsiknak 12, a III. osztályúaknak 10,5 tonna volt az önsúlyuk. Az első személyvonatoknál egy-egy mozdonyra 42 tonna legmagasabb súlyterhelés jutott. Ezzel a ténnyel

a vonatok 39,5 kilométeres óránkénti sebességgel tudtak járni,

ami helyenként 60—70 kilométerre is fokozódott, tehát egészen szép teljesítményre voltak képesek.

A második mozdonyszállítmány 8 gépét Vác, Nógrád, Esztergom, Komárom, Hont, Borsod, Nyitra és Heves névre keresztelték. Ezek a mozdonyok bizonyos tekintetben eltértek az első szállításúaktól: nagyobbak lettek, hosszabbak, tengelytávolságuk is növekedett, de kisebb lett a fűtőfelület, a kazánról pedig elhagyták az úgynevezett gözdómot és helyette az állókazán felső részét képezték ki félgömbalakúra, gőzgyűjtésnek, biztosító-szeleppel. Mindegyik mozdony az akkori szokásnak megfelelően többszínűre volt festve: a füstszekrény és a kémény fekete, a kazán, a hengerek, a kezelőállás zöld, a keret barna, a kerékpárok pedig pirosak.

A Darutól a villamos mozdonyig

— És a magyar gyártású mozdonyok mikor léptek szolgálatba? — kérdeztük.

— A belgiumi származású mozdonyok mintájára csakhamar Magyarországon is készítettek vasúti mozdonyokat. A Nagy-testvérek tulajdonában levő vas- és gépgyár már néhány év múlva

forgalomba bocsátott egy Daru névre keresztelt gőzmozdonyt,

amely nagyjában megegyezett a belga mozdonyokkal felépítés, berendezés, üzemerő és külső szak tekintetében. Legfeljebb kisebb volt a Daru terjedelme, mint a belga gyár első szállítási négy gőzmozdonyáé.

Ettől kezdve

túlnyomórészben magyar gépgyárak állították elő a magyar államvasút számára a gőzmozdonyokat,

majd amikor megalapították a magyar állami vas- és gépgyárat, ez rendezkedett be az államvasutak mozdonyszükségletének fedezésére. Aránylag rövid idő alatt a magyar gépipar olyan nagyszerű munkát végzett ezen a téren, hogy számtalan külföldi vasút is sietett megrendelni nálunk mozdonyait, majd amikor a Kandó-féle villamos mozdonyok kerültek alkalmazásra az államvasutak vonalain, ezek is nagy feltűnést keltettek külföldön és szintén sok megrendelést hoztak gyáriparunknak.

A Nagy-testvérek gyártotta első, kezdetleges magyar gőzmozdonytól, a *Daru*-tól a remek villamos expresszvonati mozdonyokig hatalmas út volt. Ezt a majdnem beláthatatlan utat aránylag gyorsan, teljes sikerrel és az egész világ elismerése mellett teljesítette a magyar mozdonykészítő ipar. A százéves fordulókör nagy örömmel és elégtétellel állapítjuk ezt meg.

(p. h. r.)