



Budapestre vonatkozó újságcikk

Osztrákországi

385.5

Szerző:

Cím:

*A pest-váci vasút
centenárium*

Forrás:

Pesti Hírlap

Pz.
(Hely)

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

Hely

Idő

Személy

Helyszám

Amikor „villám-, azaz vasuti sebességgel” elindult a „gőzelőfogatos” első magyar vasuti vonat

A pest-váci vasút centenáriuma

Igen, száz éves lesz a magyar vasút. A Máv. készül megünnepelni centenáriumát annak az emlékeztetreméltó eseménynek, hogy megnyílt a forgalom a legelső gőzüzemű vasutvonalnak, a pest—pozsonyinak, pest—váci szakaszán. A Máv., mint a *Pesti Hírlapban* olvastuk, maradandó emléket akar állítani a magyar vasut százéves fennállásának azzal, hogy diszes munkába gyűjti össze a magyar vasut történetének minden megelhető anyagát. Hajh, de a vasutaink keletkezésére és működésük kezdetére vonatkozó adatok nagyrészt megsemmisültek — panaszoja a Máv. is —, úgyhogy a magyar vasut hőskorára vonatkozó történeti értékű adatokat csak hiányosan lehet megtalálni. Volt erről mit mondania *Miklós Imrének*, a magyar vasutasság történetirójának, ki hét évvel ezelőtt megjelent nagyszabású művében gazdag és becses anyagot tárt fel a magyar vasutak történetére vonatkozólag is.

Az első magyar vasuti mozdony, a „Buda”

A pest—váci vonal sok nehézség lelküzdése s a Bécsben egymás ellen csatázó két vasuti érdekelttség harcának elintézése után a legelső magyar vasuti törvény, az 1836: XXV. törvény cikk rendelkezése alapján 1846 júliusára mégis elkészült. Állt már akkor Pesten Magyarország első pályaudvara, a mai nyugati pályaudvar helyén s homlokzatával azon is tul, a mai Jókai-utcáig terjedő nagy „indóház”. A Magyar Középponti Vasutársaság — ez volt a pest—pozsonyi vonal engedélyese — építtette

meg már 1844-ben. Állt 1877-ig, amikor a nagykorut építése miatt bontották le. Vigan pőfögött már a vonal próbajáratainak a „Buda”, mely Magyarország első vasuti mozdonya volt, s nem sok idővel azután jelentek meg a színen mozdony-testvérei: a „Pest”, a „Debrecen” és a „Poson” is. Fel van jegyezve, hogy mind a négynek kázánvizsgálatát *Jedlik Ányos*, a pesti egyetem tanára, a dinamó-elv felfedezője végezte. Személyvonatu mozdony volt mind a négy, darabjukért 20.150 forintot fizettek Cockerill J. és társa belgiumi, seraingli erőműgyárának.

Széchenyi lapja a megnyitás ünnepéről

Július 15-én mult kilencvennyolc éve és 1946 júliusában lesz száz esztendeje, hogy megnyitották az első magyar gőzüzemű vasut pest—váci vonalát.

„Nagy napot éltünk” — írta *Széchenyi István* lapja, a *Jelenkor*, a határkövet jelentő esemény után megjelent számában. „Az annyi vajadás közt végre elkészült pest—váci vonal nyitott meg diszes ünnepéllal. Délután négy órakor érkezett az indóház csarnokába nádorunk fenséges családjával s néhány perc után a két mozdonygéppel („Buda” és „Pest”) ellátott kocsi vonat mintegy harmadfélszáz meghívottal utnak indult. A váci ut fasorozata, az udvar előcsarnoka ’s a ’töltés’ melletti völgy tömve volt nézőkkel, a’ nép tarka hulláma emelé a jelenet külső nagyságát, de a részvétihány, a’ szemlélők hideg némasága nem kölcsönzött e’ nagy-szerű vállalatnak — vagy helyeseb-

ben mondva — ünnepélynek életet. Mi vártuk, hogy a’ pillanatot, miért annyi vágy, annyi óhajítás sóvárgásnak, mihez oly nyereséges jövő kapcsolódik most, midőn az idő élvezni engedé, az öröm ’s a’ remények teljesülése fölötti tudat oly hangon üdvözlendi, mely tulterjed a’ hegyeken ’s túl a’ rónák végtelenén! Csalódtunk. A’ katlan tüzelt, a’ kémény sűrű gomolyokban emelé a’ barna füstoszlopot, a gőzösnek keletmetlen sípolása átsüvölté a’ tért, melyet embertömeg lepott ’s melyen túl nagy város ifjusága teljes erejében szemléte az ünnepet; a’ kerek forogni ’s vele az egész kocsi-fűzér indulni kezdett oly kebelvidító méltósággal, minőt az ész és mesterség e’ magasztos találmánya csak előidézhett...

K. P. jegy állt a tudósítás alatt, *Királyi Pál* jegye, ki utóbbi 1848-ban maga vette át *Helmezy Mihály*tól a lap szerkesztését.

A gyorsaság csodája: Pesttől Vácig ötven és egy-néhány perc alatt

Kevesebb fenntartással örvendezett a nap eseményén a konzervatívok lapjának, a *Budapesti Híradó*-nak tudósítója:

„Elvégre Magyarország évlapjaiban is iktatjuk egy oly ünnep megünnepelését, milyenről eddig csak olvastunk. A civilizáció legujabb fejleménye Hunnia fővárosának is nyújtá azon élvezetet, melynek majd minden európai főváros már egy idő óta örvend és kikocsikáztatá egy csodaszerű gőzelőfogattal a meghívottak százait, egyszerre a pamlagok kényes ölen, villám-, azaz vasuti sebességgel, t. i. ötven és egy-néhány perc alatt Vác városába, hová eddig a pestiek csak egyenkint, legfőllebb párosan,

vakító homokfelhőkön keresztül és a legszilajabb magyar ló félnapi megizzasztásával, gyönyörnélküli és

unalomteljes utazással érhettek. 1846 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 őrség diszes egyenruhában tisztelgett, a főnemesség és a királyi hivatalnokok fényes hín-tóikban vágtatva érkeztek: mert 4 órára volt kitűzve az első magyar gőzmozdonyos vasut ünnepélyes inaugurációja, mely annyiszor hirdetve volt, de most egyszer teljesedésbe ment. Alig szemléltük meg a csinos és legnagyobb kényelemhez alkalmazott nagyszerű, 58 személyt befogadó waggonokat és a legfényesebb disszel butorozott udvari kocsit, alig rázták meg kezeiket az ország minden részéből összesereglett vendégek, megérkezett a fenséges nádor főhercegi családjával, mire a meghívottak helyet foglaltak hét oly nagyszerű waggonban, melyekben könnyen 350 személy férhetett; azután virágokkal koszoruzott és zászlókkal diszitett gőzmozdony, „Buda” és „Pest” egyet nyertitének vagy sivitának és az udvari kocsi megindult hét waggonnal a sokaság bámulatára, amely alig kiabálhatott egy-két éljent örömben, annyira meg volt a látvány saját-szerű rendkívülisége által lepetve. Alig tűnt el szemünk elől az utolsó pesti néző: már is palotaiak és a főtiak állanak előttünk... és huszonöt percnyi utazás után a Dunakeszi-i átlomáson megálltunk, hol fával a ten-derek és vízzel a katlanok láttának el, mire ismét elindulnak és Göd mellett elrepülvén, innen 24 percnyi utazás után a mozsarak ropogása után Váczon leszálltunk...”

De Vácon az ünnepélyességet nem várt esemény zavarta meg. A városban félreverték a harangokat. A nádor fogadására készülő káptalan, előljáróság és nép „visszatekintvén, nagy, komor füstoszlopot látott a felhőkbe nyulni“. A nádor és mindenki a vész helyére ment. Harminc-negyven házat pusztított el a tűz ezen a napon a városban.

Beszélték, hogy a pest—váci vonal megnyitása után Petőfi is utazott nem is egyszer vonaton Vácra. Egy anekdota szerint háromszor fel- és vissza-utazott. Sokan kétségbevonták, hogy úgy lett volna, de Ferenczy Zoltán, Petőfi életírója, azt felelte erre, hogy könnyen megtörténhetett az, amiről az anekdota szólt, mert Petőfi csakugyan Pesten volt, amikor a pest—váci vonalat megnyitották. Utóbb is járt nem egyszer a váci vasuton: szüleihez ment ki, akiket házassága után Vácra helyezett el. Egy ilyen utjának emléket örökíti meg „Vasuton“ című költeménye.

A mustármag

A pest—váci vonal megnyitása áll a magyar vasuti forgalom történetének kezdőpontján. Harmincnégy kilométer volt az egész vonal hossza és Magyarország vasuti hálózata két emberöltő leforgása után, 1916-ban, 22.689 kilométerre növekedett meg. A magyar vasutak történetében az volt ez a kis vonal, ami a szent példázat szerint a mustármag, mely kisebb ugyan minden magnál, mégis terebélyes fa lesz belőle.