

175 éves a magyar vasút

Tisztelettel köszöntöm a Vasútgépészet olvasóit. A 2021. év nekünk, vasutasoknak a 175 éves magyar vasút ünnepének éve, amelyet sajnos eddig a pandémiás helyzet tesz szokatlanná. Nagyon remélem a hagyományos jelenlétes ünnepekre az év második felében sort keríthetünk. Addig be kell érünk az online és a papíralapú ünnepeléssel.

Idézzük fel a 175 év kezdetét.

A Budapest-Vác vasútvonalon 175 éve, 1846. július 15-én nyílt meg az első gőzvontatású magyar vasútvonal. A megnyitóról a korabeli sajtó ekként számolt be:

„Ezen a napon délutáni 3 órákor rendkívüli mozgás támadt Pest városában. A nép ezernyi csoportjai a pályaudvar [Pesti indóház] felé nyomultak, hol a sorkatonaság és a polgári őrsereg díszes egyenruhában tisztelgett, a főnemesek és királyi hivatalnokok fényes hintóikban, az uracsok sebes kocsikban vágtatva érkeztek, mert négy órára ki volt tűzve az első magyar gőzmozdonyos vasút ünnepélyes felavatása. Megérkezett a fenséges József nádor is főhercegi egész családjával, mire a meghívottak helyet foglaltak hét olly nagyszerű waggonba, mellyekbe könnyen mintegy 350 személy lehetett; azután a virágokkal koszorúzott és zászlókkal díszített két gőzmozdony »Buda és Pest« egyet nyerítének, vagy is sivitának, és az udvari kocsi hét waggonnal megindult a sokaság bámulatára, melly alig kiabálhatott egy két »éljent« örömeiben, annyira meg volt a látvány sajtószzerű rendkívülisége által lepetve – olvashatjuk a Budapesti Hírlap 1846. július 23-án megjelent számában. A két egymás elé fogott gőzmozdony a nyolc vasúti kocsival ötvenkilenc perc alatt tette meg a

Pest és Vác közötti 33,6 kilométer távolságot.»

A vasúttársaság hirdetménye szerint: Pestről Vácra reggel nyolc órákor, délután háromkor és este háromnegyed hétkor indult vonat, Vácra pedig reggel hatkor, fél tizenkettőkor és este fél hatkor. Vasárnap és ünnepnapokon még egy vonatpár járt oda és vissza.

1847-ben megnyitották a Pest-Szolnok közötti vasútvonalat is. A statisztikák szerint 1848-ra az Osztrák Császárságban már 1700 km vasútvonal épült meg, míg Magyarországon csak 240 km. Európában a magyar volt az ötödik gőzvontatású vasút, amelyik megkezdte hódítását. A Budapest – Vác közötti 33,6 km volt a kezdet, amelyet sok-sok új vágánykilométer megépítése követett. A kiegyezés 1867. év végére a hazai vasúthálózat hossza elérte a 2341 kilométert. (évente átlag 111 km új vasútvonal épült).

Az első világháború kezdetére a történelmi Magyarországon 21 200 km vasúthálózatból 18 933 km volt a MÁV kezelésében (44,3% állami tulajdon, 55,7% állami kezelésű magántulajdon). A pályaeépítéssel egy időben közel 1500 vasútállomás is felépült, továbbá a történelmi Magyarország területén 1600 km keskeny nyomtávolságú vasútvonal is létesült. Azaz évente átlagban 433 km új vasútvonallal lett gazdagabb Magyarország.

A gőzvontatású vasút tehát 1846-ban kezdte meg magyarországi hódítását. A vasút első két gőzmozdonyát, a „Budát” és a „Pestet” egy belgiumi cég készítette. A 17,2 tonnás gőzgépeket szétszedett állapotban hajón szállították Pestre, ahol a vasút műhelyében összeszerelték.

A kortárs költő, Petőfi Sándor így lelkendezett:

„Száz vasutat, ezeret!

Csináljatok, csináljatok!”

Elődeink megfogadták Petőfi tanácsát, és a magyar vasút gyorsan nőtt, a 20. század fordulójára, Európa, sőt a világ fejlett vasútjai közé tartozott.

Ma is büszkén gondolunk vissza arra, hogy az első világháború előtti években a magyar vasút fejlettségét, pontosságát és szolgáltatási színvonalát tekintve Európa legjobbjai közé számított.

Az elmúlt 175 év igen gazdag a magyar vasút járműveiben, tárgyi emlékeiben is. A múlt század közepéig a gőzvontatású volt a meghatározó szerep. Erről egy online konferencián halhattunk előadásokat. A konferencián elhangzottak közzétételét tervezzük. A március 24-én megtartott „Magyar gőzmozdonyok, avagy „Akit a mozdony füstje megcsapott” című konferencia bevezetőjét a MÁV nyugalmazott gépész igazgatójától Kisteleki Mihálytól hallhattuk, akinek a magyar vasút tárgyi emlékeinek megőrzésében kiemelkedő szerepe van. A következő írás e konferencián Kisteleki Mihály által elmondott bevezetőnek a szerkesztett változata. A március 24-i konferencia több előadásának közreadását is tervezzük.

A MÁV 175 évéhez kapcsolódik a magyar vasúti járműgyártás meghatározó szereplőjének „A Ganz és MÁVAG előd- és utódvállalatok tevékenysége a 175 éves magyar vasutak szolgálatában” című írás. Lapunk hasábjain a magyar vasutat vontató és vontatott járművel ellátó hazai ipar több mint 150 évét Süveges László a Ganz Motor Kft tanácsadó főmérnöke eleveníti fel.

Mind két írást a többivel együtt kiténtető figyelmébe ajánlom a Tisztelt Olvasónak!

*Kovács Károly
főszerkesztő*