

Az első magyar vasútvonal születése

1846. július 15-én megnyílt Magyarország első vasútvonala, a pálya ma is összeköttetést ad Budapest és Vác között. Az akkori Pest és Vác közötti 33 kilométeres úton 59 perc volt a menetidő, amiben a Dunakeszi állomáson tartott 10 perces pihenő is benne volt. Pestről a „Buda” és „Pest”, Vácról pedig a „Hungária” és „Pannónia” húzta a forgóvázás személykocsikat.

Az első állomás

A korabeli váci vasútállomás ma is jó állapotban áll a pályaudvar épületével szemben. A pesti épületből lett a mai, Gustave Eiffel által tervezett Nyugati pályaudvar. Ezt az első vasútvonalat gyorsan követte a többi, a Pest-Szolnok vasút megépítése, hogy aztán a neoabszolutizmus, majd a dualizmus idején folytatott építkezések nyomán a sínek a századfordulóra behálózzák a teljes történelmi Magyarországot.



A Nyugati pályaudvar elődje

Stephenson gépe

A vasút óriási sikerét a gőzgép feltalálása alapozta meg, amiből aztán megalkották a gőzmozdonyt. Az első jól működő mozdonyt Richard Trevithick (1773–1833) építette, és 1804-ben öt teherkocsit és 16 utast vontatott el vele. De az igazi, minden mozdonyok őse George Stephenson nevéhez fűződik. Ő 17 féle mozdonyt épített, 1825-ben a Locomotion No. 1 nevű gépezetével nyílt meg az első közvasút Stockton és Darlington között.

Ahogy a gőzgép a vasút is az ipari forradalom terméke. A vasút alapját jelentő sínpart és a talpfát az ércbányákban alkalmazták először, ez lett annak idején továbbgondolva és vált belőle emberi szállításra alkalmas jármű. A vonatokat eleinte lóval vontatták – ez volt a lóvasút. Magyarországon Kőbányán építettek először ilyet 1827-ben. Egy évig működött, majd érdeklődés hiányában kivonták a forgalomból.

A Duna jobb és bal partja

Stephenson vasútja után megállíthatatlanul szaporodtak Európában a vasútvonalak. Talán nem csak praktikussága miatt, hanem presztízskérdést is csináltak az ügyből – a korral haladni kell. Ennek nyomán 1832-36-os rendi országgyűlésen törvényt alkottak az első vasútvonal megépítéséről, mely a Pest-Buda és Bécs közötti közlekedést tette volna egyszerűbbé. A vonal megépítésért báró Sina György és Ullmann Móríc

között folyt ádáz küzdelem. A nyertes személye meghatározta a vasút nyomvonalát. Sina báró a Duna jobb oldalán, míg Ullmann egy baloldalon futó nyomvonalat szeretett volna. Ebből ki is derül, hogy ki nyerte meg a koncessziót.



Ullmann Mór - részlet Barabás Miklós portréjából

A döntés megszületett, az első szakasz Pest és a tőle 33 kilométeres távolságban fekvő Vác között valósult meg. A porosz Karl Friedrich Zimpel két éven belül elkészítette az építkezés terveit, anyagi viták miatt azonban hamarosan távozott az országból, így a munka néhány éves késést szenvedett. A Helytartótanács 1844 januárjában hagyta jóvá az építkezés terveit.

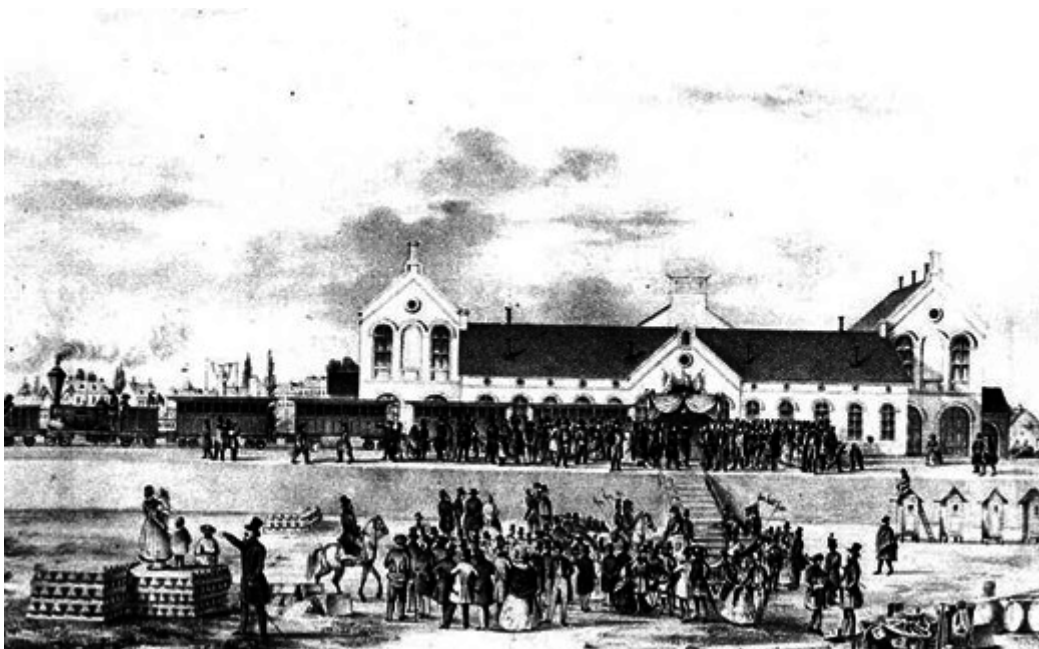
Nincs új Európa ege alatt

Az építkezés 1844. október 5-én kezdődött, mondhatni igazi európai összefogás keretében. A második főépítész a szintén porosz August Wilhelm Beyse volt. Az első magyar kötött pályát import acélból, walesi és poroszországi kohók által gyártott rudakból építették meg, a talpfákat a magyar tölgyerdők, a sínek rögzítéséhez használt csavarokat pedig Resicabánya kohói biztosították. A vasútvonal környékén épített töltést a Duna medréből nyert hordalékanyag szolgáltatta.

Hogy akkoriban sem mentek másképp a dolgok, a vasútvonal építése nem volt mentes a visszaélésektől. A főépítész ezt úgy akarta megakadályozni, hogy kisvállalkozókkal végeztette volna a munka nagy részét, azonban engedett a nagybefektetők nyomásának. Ennek nyomán elszaporodtak a sikkasztások, jelentős összegeknek veszett nyoma. August Wilhelm Beyse egy év után belefáradt a szélmalomharcba, helyét Lacher Károly vette át. Ő az utolsó 10 hónapban maradéktalanul befejezte a munkát.

Főherceg a vonaton

1845 márciusában megkezdődött az első pesti indóház építése, ami a mostani Nyugati pályaudvar elődjének tekinthető. A munka olyan jó ütemben haladt, hogy az első Belgiumból rendelt gőzmozdonyok már novemberben próbautat járt be Rákospalota és Pest közötti 10 kilométeres szakaszon. 1846 nyarára az egész vasútvonal készen lett, úgyhogy júniusban már elkezdték a személyzet kiképzését.



Ünnepélyes keretek

Elérkezett hát a nagy pillanat, 1846. július 15-én József nádor és felesége megnyitotta a 33 kilométer hosszú vonalat. Pestről a „Buda” és „Pest”, Vácról pedig a „Hungária” és „Pannónia” húzta a forgóvázás személykocsikat. A főhercegi pár ünnepélyes keretek között vonatozott Vácig. A szerelvény Dunakeszin pihent 10 percet, ezzel együtt egy órán belül Vácra érkezett. Minden a lehető legnagyobb rendben zajlott, az első lépés megtörtént, Magyarországon kitört vasútépítési láz.

Néhány érdekes adat

Az első járat délután háromkor indult, nyolc kocsi szállította a 250 meghívottat. A gőzmozdonyokat Belgiumban gyártotta a Cockerill nevű cég, szétszerelt állapotban, hajón érkeztek Pestre. A mozdonyok teljesítménye 50-60 lóerő volt, 10.9 tonnát nyomtak, átlagsebességük 42 km/h volt. Az utasokat szállító szerelvények ablakait bőrfüggöny fedte, a világítást mécsesekkel és olajlámpákkal oldották meg, télen meleg vizes palackokkal fűtöttek. A vonatozás sokáig megfizethetetlen volt az átlagemberek számára. Az utazásért az akkoriban sok előjogot élvező nemességnek is a zsebébe kellett nyúlnia. A vasút csak akkor vált igazi tömegközlekedési eszközzé, amikor 1889-ben bevezették a zónatarifákat: ekkor már 26 villamosjegy árán el lehetett jutni Pestről Bécsbe.

Képek forrása: Wikipedia