

MAGYARORSZÁG ELSŐ VASÚTVONALA



Menetidő: 59 perc;

Mozdonyok neve: Buda, Pest, Hungária, Pannónia;

Végállomások: Budapest és Vác.



Átadási ünnepség

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 behálózák a teljes törvényelmi Magyarországot.

A DUNA JOBB ÉS BAL PARTJA

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**



Ullmann Mór

GYÖRGY és **ULLMANN MÓRIC** 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.

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.

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 elkezdtek a személyzet kiképzését.

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 forgóvázak 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.



Nyugati pályaudvar

JELENTŐSEBB ESEMÉNYEK

| <i>Dátum</i> | <i>Esemény</i> |
|---------------------|---------------------------------------|
| 1846. július 15. | Pest – Vác vasútvonal megnyitása |
| 1874. június 24. | Budapesti Fogaskerekű Vasút indítása |
| 1924. április 22. | MÁVAG 424-es gőzmozdonyának próbaútja |
| 1948. június 24. | Gyermekvasút átadása |

Forrás: Wikipédia