

Ekkor élhettek az érintettek szóbeli panasszal, melyet a helyszínen rögtön elbíráltak. Ezen az aktuson már a szomszédos község képviselői, sőt megyehatár menti községek esetében a szomszédos vármegye képviselői is részt vettek.

A bevallási — tulajdonképpen összeírási, mérési és bevallási — táblázatokat azután könyvalkba foglalták, melyet az elgondolás szerint a falu bírója vagy plebánusa őrzött volna. A bevallási táblázatok alapján még különféle kivonatokat és összesítéseket is készítettek.

Ezek a földmérési és összeírási munkarészek azok, amelyek töredékes vagy többé-kevésbé teljes formában a szerencsés helytörténet-kutatók által egyes településeinkről a levéltárakban fellelhetők.

*Dr. Strenk Tamás*

## Az első gőzvasút Magyarországon

A múlt század első évtizedeiben az egész világ ipari forradalmát indította el a gőzgép feltalálása, amelyre George Stephenson tette fel a koronát, a vasút megvalósításával. Most már több mint másfél százada, hogy Stephenson 1825. szeptember 27-én elindította első személyszállító gőzvasútját Stockton és Darlington között. Ám ez a vonat még csak afféle bemutató próbajarat volt, mert a menetrendszerű forgalom csak öt évvel később, 1830-ban indult meg Liverpool és Manchester között. A saját műhelyében készült mozdony óránként húsz kilométeres sebességgel haladt, de ez csodálatra méltó teljesítmény volt a lövontatású postakocsikhoz képest. Lovak ritkán tudtak 20 km-es gyorsasággal utazókocsikat vonatni, amellett elfáradtak, váltani kellett őket. A mozdony pedig fáradhatatlanul, hatalmas terhet volt képes szinte szünet nélkül vonatni.

Az angliai sikerek után a kontinensen is megkezdődött a vasútépítés. 1835-ben Belgiumban, ugyanabban az évben Bajorországban Nürnberg és Fürth között indult meg a gőzüzemű vasút. Oroszországban 1837-ben Petropavlovszk és Carskoje Selo között nyitották meg a 27 km-es vonalat, 1524 mm-es nyomtávon.

A személy- és teherszállítás új távlatokat nyitott meg a világ előtt. Minden művelt államban lázas tempóban kezdtek a vasútépítéshez. A kezdeti idegenkedés után előbb szenzáció, majd sikk, végül nélkülözhetetlen szükségyszerűség lett a vasút. Az emberek, népek egymáshoz való közeledését, megismerését mozdította elő, hiszen nagy távolságok is gyorsan és kényelmesen elérhetőek voltak. Az állati erővel fuvarozók és a hajósok csaknem mindenütt tiltakoztak a vasútépítés ellen. A jövedelmüket féltették.

Magyarországon a vasút megszületését tíz évvel előzte meg az 1836-os pozsonyi országgyűlésen a közlekedési törvény. Előrelátó törvény volt, de megvalósítására még várni kellett. Mint más haladó eszméknek, a vasútépítésnek is Széchenyi volt a mozgatója. Széchenyi a Magyar Királyi Helytartó Tanácsban a közlekedési osztályt vezette és azon keresztül szorgalmazta a magyarországi vasútépítést. Az 1840. január 25-i országgyűlésen javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről című tervezetében négy főirányban: Pest—Pozsony—Bécs; Pest—Székesfehérvár—Károlyváros—Fiume; Pest—Szolnok—Arad—Temesvár; Pest—Miskolc—Kassa kívánta a magyar vasutakat kiépíteni. Ez a javaslat akkor időszerű volt, mert a Helytartó Tanács már megkötötte a szerződést a Magyar Középponti Vasúttársasággal a Duna-balparti vasút építésére. A vasút első szakaszát Vácig tervezték, hogy azután Érsekújvár, Pozsonyon keresztül Bécsig meghosszabbítsák. Még csak terv volt a magyar vasutak építése, de ellenzője már akadt. Még az egyéb kérdésekben oly reális Deák Ferenc is tiltakozott, amikor Pest vármegye 1840. december 6-i közgyűlésén ezeket mondta: „Én azt hiszem, hogy a Debrecen és Pest közötti vonalra nézve alig van valószínűség az a Rende között, aki velem együtt . . . álomnak nem tartaná azt, hogy itt valaha vasút létezhesék”.

De minden ellenkező vélemény ellenére 1844 augusztusában megkezdődött a váci vonal építése, és mai szemmel nézve — pedig még nem állottak rendelkezésre emberi munkát pótló gépek — meglepő gyorsasággal készült el. Ünnepélyes megnyitása 1846. július 15-én történt. A Pest—Vác távolságot, amely 33,6 km, 49 perc alatt tette meg a belga Cockeril gyártmányú és Pest névre keresztelt mozdonyal, 1430 mm-es nyomtávon. Az eddigi postakocsi, vagy más lövontatású közlekedéshez képest ez már szinte elképzelhetetlen gyorsaságú haladás volt, mert ezek a járművek 5—6 óra alatt tették meg a Pest—Vác közötti utat. A menetrendszerű szerelvényekben szalon, I—II. és III. osztályú kocsik voltak besorolva. Szalonkocsiban 1 forint 30 krajcár, első osztályon ötven, a harmadik osztályon pedig húsz krajcár volt a menetdíj Pestről Vácra. Az első magyar gőzvontatású vasutat azért vezették éppen Vácra, mert ez volt a legközelebbi város Pesthez, püspöki székhely is volt, továbbá ennek folytatásával akarták a vasutat Pozsonyig át Bécsig meghosszabbítani. Ez később meg is történt és létrejött a gyorsvonati kapcsolat a magyar és osztrák főváros között. Ez a vonal ma is létezik, de már csak Szobig jár magyar területen.

Az ünnepélyes megnyitásról a korabeli sajtó egyik lapja, a Budapesti Hirmondó így számol be: . . . Az indítás jelére a gőzmozdonyok egyet nyertének és az udvari kocsi hét vagonnal megindult a sokaság bámulatára . . . 25 percnél utazás után a dunakeszi-i állomáson megálltunk, hol jával a tenderek, vízzel a katlanok láttatnak el, mire ismét megindultunk és . . . 24 perc után mozsarak durrogása közben Vácra szálltunk . . .

<sup>1</sup>Ennek helytörténeti forrásértékéről lásd Moray Péter írását a Honismeret 1986. 4. számában (Szerk.)

A civilizáció legújabb fejleménye Hunnia fővárosának is nyújtja azon élvezeteket, melynek majd minden európai főváros már egy idő óta örvend és kikocsiztatná egy csodaszzerű gőzelőfogattal a meghívottak százeit . . . ötven és néhány perc alatt Vác városába, ahová eddig a pestiek csak . . . vakító homokfelhőkön keresztül és a legszilajabb magyar ló sanyarú megizzasztásával félnapi gyönyör nélkül és unalomteljes utazással érhettek." Ezzel a vasúttal Magyarország megindult a technikai haladás útján, hogy aztán nem sokkal később, 1848-ban, a társadalmi és politikai haladás kövesse. A következő évben a Pest—Szolnok irányú vasút építése is megkezdődött.

A szabadságharc kitörése megállította a fejlődési folyamatot, de a már megépült két vasút hamarosan a mozgalmas idők szereplője lett. A szabadságharc során Görgey és Kmetty katonák és hadianyag, ágyúk és lőszer szállítására használták a váci vasutat, amíg arra lehetőség volt. A vácihoz hasonló szerep jutott az éppen elkészült szolnoki vasútnak is, csak éppen nem katonákat, hanem a magyar kormányt és tartozékait, valamint Kossuthot és családját vitte az 1848—49-re forduló Szilveszter-éjszakán Szolnokra a Pestet elfoglaló Windischgrätz csapatai elől. A szabadságharc kitöréséig 176 km hosszúságú vasút épült meg, de a harcok idején mind a pálya, mind a felszerelés és a felépítmények súlyos károkat szenvedtek. A szabadságharc bukása után a politikailag megváltozott helyzetben — nem lévén már független magyar kormány — a vasutakat az osztrák kormány átvette és rendbe hozatta.

Kelenváry János



## A balatonfüredi temetők

## művelődéstörténeti emlékei

A Honismeret 1984. évi 4. számában a balatonarácsi temetők művelődéstörténeti emlékeit dolgoztam föl, ezúttal a balatonfüredi temetőkben nyugvó jeles személyekre szeretnék emlékezni. A falu-Füredről Aszfó felé vezető Bajcsy-Zsilinszky utca végén, a Laki-dűlő déli oldalán fekszik a református temető. A főbejáratról nem messze balra, díszes kovácsoltvas kerítés fogja közre Molnár Aladár (1839—1881), az Arácson létesített Szeretetház hajdani elnökének síremlékét. Felirata: „A népnevelés bajnokának, az első magyar Szeretetház megteremtőjének emlékére emelte Magyarország néptanítói s tanügy barátai adakozásából a Balatonfelvidéki néptanító-egylet.” Száz év után, de csak kibuggyan belőlem: emelünk-e manapság síremléket tanítóinknak?

Hol is működött a „népnevelés bajnoka”, Molnár Aladár? A Nemzeti Múzeumot és Könyvtárt alapító Széchényi Ferenc — Füreden gyógyittatván magát — 1872-ben barokk ízlésben kastélyt építtetett