

éves a tiszafüredi Kiss Pál Múzeum. Szolnok, 1987.). Valami méltatlan is van abban, hogy az ország egyik legrégebbi múzeumát nem alapítójáról, az egyébként is kiváló Tariczky Endréről nevezték el, hanem a bihariórszegi görög–macedón kereskedő származású 1848–49-es tábornokról, Kiss Pálról (1809–1867). Félreértés ne essék, a különben is eléggé elfeledett Kiss Pálról minden körülmények között meg kell, meg kellett emlékezni Tiszafüreden, de talán nem a múzeumot kellett volna elnevezni róla (*Vadász István: Kiss Pál az 1848/49-es forradalom és szabadságharc tábornoka. Honismeret 1998. 3. 69–75. old.*). 1952-ben, amikor az öreg és hányatott életű múzeumot a Lipcsey-család műemlék kúriájában helyezték el, el is nevezték. 1952-ben nem igen neveztek el papról egyetlen intézményt sem. Tiszafüred sem volt kivétel, a tiszafüredi múzeumból sem lehetett Tariczky Endre Múzeum. Lett tehát a tiszafüredi, Örvényi úti temetőben nyugvó Kiss Pál után: Kiss Pál Múzeum. Újabb fejlemény a tiszafüredi múzeum névadásában az, hogy azt az utcát, amelyben a Kiss Pál Múzeum áll, Tariczky-sétánynak nevezték el.

Bizony, kegyelettel kell gondolnunk a múzeumalapító, kiváló régész Tariczky Endrere, Tiszafüred oly hosszú időn át volt plébánosára is.

Dankó Imre

Dunaszentgyörgyi Tolnay Lajos (1837–1918), a MÁV első elnöke

Méltó tiszteletadás egy iskola centenáriumán! Történetének legfontosabb évfordulóit ünnepelte az utóbbi időben egy 3600 lakosú Pest megyei község, Inárcs. 1996 májusában Fodor István honvédelmi államtitkár nyitotta meg a falu történetének tárgyi emlékeit, írásos dokumentumait a bronzkortól napjainkig bemutató honismereti kiállítást, mely a millettcentenáriumi rendezvényeket koordináló országos bizottság vezetője szerint anyagában leggazdagabb, igényes kivitelével és szakmai színvonalával is kiemelkedő tárlata volt a térségnek. Könyvismertetőjében hasonlóan értékelte Asztalos István ny. múzeumigazgató, a Pest megyei Monográfiabizottság megalapítója és akkori elnöke azt a kétkötetes helytörténeti tanulmányt is, melyet ugyancsak a honfoglalás 1100. és a község első írásos említésének 730. évfordulója tiszteletére jelentetett meg a községi önkormányzat.



1997 szeptember végén a község ennél is nagyobb rendezvénysorozat színhelye volt. Ekkor tartották a „centenáriumi iskolanapokat”, melynek keretében az intézmény megnyitásának 100. évfordulóján méltó és maradandó értékű emléket állítottak az alapító, Tolnay Lajos emlékének, akinek a 15 éves háború óta pusztai állapotban szunnyadó Inárcs újratelepítését köszönheti. Az 27-i díszünnepségen az általános iskola (és az iskolautca) felvette Tolnay Lajos nevét, ami az önkormányzattól kapott iskolazászlón, bronzba vésett portréja pedig az aulában felavatott márványtáblán látható. Báthory Zoltán, a kultusztárca helyettes államtitkára a jeles évfordulót, Bajnai Gábor, a MÁV RT főosztályvezetője az alapító közlekedéstörténeti jelentőségét, Asztalos István Az Inárcsi Tolnay Lajos Általános Iskola centenáriumi évkönyvét méltatta, s emléktáblát avattak a vasútállomáson is. Az ünnepség keretében dr. Krenkó József polgármester jelentette be, hogy az önkormányzat Tolnay Lajos érdemeit posztumusz díszpolgári címmel ismerte el, melynek jelképét, Kampfl József kisplasztikáját a család

nevében a névadó dédunokája, Tolnay Lajos Ybl-díjas építész vette át, s ekkor adták ki a Kurucz Imre által készített első Tolnay Emlékermeket is az iskolai munkát támogató személyiségeknek. Nagy sikere volt egyebek között az iskola- és vasúttörténeti kiállításnak, melyhez az eredeti dokumentumokat a Tolnay család, a tárgyi emlékeket a Közlekedéstörténeti Múzeum bocsátotta a község rendelkezésére; a helytörténeti vetélkedőnek, melynek műsorvezetője Geszler Dorottya, az MTV műsorvezetője volt; a családi sportnapnak és az évforduló tiszteletére rendezett megyei szavalóversenynek is.

A kezdethez méltó a folytatás. Az idén is megkoszorúzták Tolnay Kerepesi úti temetőben lévő, Fadrusz-szoborral megjelölt sírját, a tanév végén tartott *Tolnay Napokon* pedig felavatták Polyák Ferenc, a Népművészet Mestere által tölgybe faragott emlékoszlopot, melynek talapzatáról egy család, csúcsáról Tolnay portréja tekint ránk.

Ki volt Tolnay Lajos? – e reprezentatív községi programsorozat főszereplője, vetődik fel a kérdés. Nevét Inárcson eddig csak az öregek tartották számon, a helyi kiadványok és az Inárcsi Hírmondó tudósításai óta azonban egyre többen ismerik. De vajon szerte e hazában tudják-e azt, hogy ki is volt ő? A válasz lehangoló! A tízkötetes Magyarország története meg sem említi nevét, s nem pótolja a hiányt a Magyar Életrajzi Lexikon, Révai Nagy Lexikona vagy Kempelen Béla almanachja sem. Ezek ugyanis csak egy kisebb olvasóréteghez jutnak el, akár a vasúti szaklapok és kiadványok, melyekben nagynéha felbukkan Tolnay Lajos neve. Pedig ma is igaznak érezzük Miklós Imre 60 éve megjelent vasúttörténeti munkájának sorait: *„Amerre egykor a szárnyaskerék népe őrt állt az utazó és szállító közönség élete és öngyona felett, amerre dübörögtek a büszke acélparipák, mindenütt igaz szeretettel és hódolattal gondoltak minden idők legnagyobb tudású, legmelegebb szívű MÁV-elnöke: Tolnay Lajosra.”* Nem azért, mert ő ült elsőként a MÁV elnöki székében, hanem azért, mert a MÁV akkor nőtte ki magát európai szintű szervetvé, amikor ő ült abban a székben. Azért, mert e tisztség hatalmat s tekintélyt csak jelképileg adott neki, a tekintélyt munkájával és tehetségével ő maga vívta ki magának és a MÁV-nak is! Tolnay Lajos mérnöki és elnöki munkássága maradandó értékekben öltött testet, s pályáját akár szakmai/mérnöki, akár szervezői/politikai, akár hazafiúi szempontból vesszük szemügyre, fejünk egyaránt meg kell hajtani előtte! Ezt igazolják az általa tervezett és épített vasutak; hogy egy *„kis állampályából nagy és tekintélyes államvasutat varázsolta”*; bár *„életlen anyagokkal foglalkozott, ...az anyag alsóbbrendűségének a lelket soha, egyetlen percre sem rendelte alá... [mert] rendíthetetlenül hitt az erkölcs íratlan törvényeinek isteni eredetében”*.

Tolnay családja a Vas megyei kisnemességből emelkedett ki, és számos jelentős személyiséggel ajándékozta meg a hazát. A dunaszentgyörgyi előnevet viselő Tolnayak Györgyöt tekintik ősüknek, aki 1643. július 6-án III. Ferdinándtól kapott armálist. (A címer pajzsán kék mezőben zöld halmon fehér oszlop áll, felette lebegő arany csillaggal és feléje ugró ezüst egyszarvúval, mely növekvőleg a kék-arany, vörös-ezüst takaróval borított pajzs felett a sisakdíszben ismétlődik meg.) A XVIII. sz. elején élt István családjából először Sándort (1748–1818) ismerte meg a világ: a pesti egyetem tanára- s az állatorvosi főiskola első igazgatójaként. A testvére, Ádám ágából származó János a herceg Batthyány-, azonos nevű fia (1813–1849) a hg. Coburg család jószágigazgatója volt. Lajos az ő és iglói Szontagh Erzsébet házasságából Pesten született 1837. május 31-én, egy évvel az első hazai vasúttársaságokat megalapozó 1836. évi XXV. tc. szentesítése után. Kilencéves korában nyílt meg az első gőzvonatású Pest-Vác közötti 33 km-es szakasza (1846. július 11.) és akkor kezdte meg működését a (később Politechnikummá, majd Műegyetemmé szervezett) pesti József Ipartanoda is, melynek a pesti evangélikus főgimnáziumban 1853. szeptember 24-én megszerzett érettségije után ő is hallgatója lett. Tanulmányait 1857-ben kénytelen volt megszakítani, mert behívták katonának. 1859. április 29-július 11. között részt vett az olasz–osztrák háborúban, ahol egy műszaki alakulatban hidak, műtárgyak építésénél kamatoztatta tudását. Őrmesteri rangban leszerelve visszatért az egyetemre s befejezte tanulmányait. Pályáját a diploma megszerzése után, 1862-ben a Magyar Északi Vasúttársaság vasúttervező-, építő- és szervező mérnökeként kezdte, ahol közreműködött a majdani első MÁV-vonal, a Pest–Hatvan közötti vasúti összeköttetés megtervezésében és kiépítésében. 1865-től a Kassa–Oderbergi Vasúttársaság főmérnöki feladatait látta el, 1870-től pedig a Duna–Dráva Vasúttársaság hívta meg építési igazgatónak.

Kiváló szakmai eredményei alapján hamarosan új feladat várt rá a Magyar Államvasutak kiépítése és munkájának megszervezése terén. A MÁV elnevezés használatát csak 1869. október 31-én rendelték el, a Magyar Királyi Államvasutak „születési bizonyítványának” az 1868. június 30-án megkötött szerződést tartják, amellyel az 1867. évi XIII. tc. felhatalmazásával a Magyar Északi Vasúttársaság Pest és Salgótarján között már üzemelő vonalát megvásárolták. Ekkor kezdte meg működését a Magyar Kir. Államvasutak Üzletigazgatósága is. Az ily módon létrejött magyar állami vasút igencsak nehéz helyzetben volt. Továbbra is a régi vezetők irányították, jóllehet még a magyar nyelvet sem ismerték. A valóságos „vasútépítési láz” vállalkozásait eleddig gyakorta kísérték botrányok, csődök és csalások, másfelől a pozícióit veszélyben érző magánvasutak a még gyenge lábakon álló államvasút megsemmisítésére törekedtek. A problémák láttán az országgyűlés 1871-ben egy átfogó koncepció kidolgozásával bízta meg a kormányt, s Gorove István miniszter Tolnay Lajost állította az Országos Vasútépítészeti Igazgatóság élére. Az 1868-ban létesült igazgatóság hatáskörébe tartozott az állami vasútépítkezések (vasútvonalak, vágányok, állomás- és más épületek, műtárgyak, al- és felépítmények) tervezése, munkálatainak irányítása és ellenőrzése. A 34 éves mérnök emellett nem kisebb feladatot kapott, mint az említett parlamenti határozat államvasutakra vonatkozó részének kidolgozását. Tolnay, írja kitűnő elemzésében Kántor László, ekkor vált az államvasúti rendszer elkötelezettjévé. Széchenyi nyomdokain haladva azt vallotta, hogy „a vasúti közlekedés fő irányai (nemzetközi kapcsolatai) az állam kezében legyenek”. Az új igazgató rövid idő alatt rendezte a rábízott szervezet dolgait. Az igazgatóságot megerősítette, és kötelezővé tette a magyar nyelv használatát, bár német kollégáival e téren kellő türelmet tanúsított. Eredményei alapján a kormány 1872. február 16-án kinevezte a MÁV igazgató tanácsosává, az államvasutak üzleti igazgatóságának ideiglenes vezetőjévé, és megbízta az „államvasút okszerű vezetésére és szervezésére” vonatkozó javaslatok kidolgozásával. Indítványát az igazgatótanács és a minisztérium elfogadta. Augusztus 1-jétől megszüntették a vasútépítészeti igazgatóságot; az összes államköltségen épülő vasút ügyeit összевonták az üzletigazgatóságéval, és létrehozták a magyar kir. államvasutak igazgatóságát (igazgatóvá Tolnay Lajost nevezték ki); a magánvasutak ügyeit pedig az új vasúti felügyelőség vette át.

A MÁV „Tolnay-korszaka” – így nevezi a szakirodalom a vasutak fejlődésének egyik legdinamikusabb 13 éves szakaszát, amikor Tolnay Lajos állt elnökigazgatóként az államvasutak élén. Koncepciójának megfelelően az önálló nemzeti közlekedéspolitikai szempontok alapján megkezdődött az addig osztrák befolyás alatt álló magyar vasút újjászervezése. Működésének első évében Magyarországon 966 km (853 km magán- és 113 km állami) vasút épült, vagyis tetőzött az vasútépítési láz. Az ellenállással mit sem törődve Tolnay ilyen hangulatban intézkedett 1873-ban a pályafenntartási főnökségek megszüntetéséről és 19 szakaszmérnökség megszervezésével a pályafenntartás és -felügyelet megerősítéséről. Tolnay érdeme annak a (Budapest–Zimony, Budapest–Győr stb.) vasúthálózatnak a kiépítése, mely alapvető szerepet játszott Budapest országos központtá válásában, gazdasági fellendülésében. A növekvő tarifaverseny fékezése 1874-ben új tarifarendszert vezetett be, és a kocsiakományi árakra a Monarchia legalacsonyabb díjtételeit állapította meg. Tolnay programjával az 1875-től kormányra került Szabadelvű Párt, illetve Tisza Kálmán kormánya is egyetértett, s minden segítséget megadott a vasúthálózat egyesítéséhez és egységes hálózattá szervezéséhez. Így került sor pl. több ütemben a csödbe jutott magánvasutak államosítására, a kamatbiztosításos vasutak erősítésére és/vagy állami kezelésbe vételére; a beruházási hitelekkel erősített versenyvonalak építésére és 1877. október 23-án a budapesti összekötő vasút és Duna-híd megépítésére, mely a MÁV fejlődésének jelentős állomása volt. Tolnay hozta létre a MÁV Északi Főműhelyét. Az 1870-ben létesült M. Kir. Államvasutak Gép- és Kocsigyárát (a MÁVAG-ot) kifejezetten új gépek és vagonok gyártására rendezte be, a hazai mozdonygyártás megszervezésével pedig egy európai hírű új iparágat honosított meg hazánkban. Elnöksége idején több mint 30 vonalon 1700 km állami vasút épült, s az államosított vonalak hossza 2000 km fölé emelkedett. Ezzel párhuzamosan kidolgozta és bevezette a MÁV új helyzetnek megfelelő szolgálati és illetményszabályzatát, melyet Miklós szerint később „csak rontani lehetett – javítani alig.” Elnöki működésének számos olyan területe van, melyet méltatói általában külön is kiemelnek a vasúttörténeti munkákban. Közéjük tartozik a MÁV északi vonalain folyó munkák és az Adriai-tengerhez vezető vasút építésének befejezése, a szerbiai és romániai vasúti összeköttetés megteremtése, a déli határőrvidék és a

Duna jobb parti vonal építési munkálatainak megkezdése, a budapesti körvasút építésének megindulása. A magyar vasútépítés kiemelkedő szervezetségét számos rekordteljesítmény bizonyítja. A feltűnően nehéz terepviszonyok és jelentős nyomvonal-korrekciók ellenére három és fél év alatt készítették el a Magyar Északi Vasúttársaságtól befejezetlenül átvett vonal Salgótarján–Ruttka közötti 189 km hosszú szakaszát. A déli határörvidéken, a Dálja–Brod közötti 96 km-es pályát 75 nap alatt építették meg s helyezték üzembe, ami mindmáig rekordnak számít. A Pest–Zimony közötti vasutat a kapcsolódó szárnyvonalakkal együtt mindössze két és fél év alatt készítették el. Másutt a szakmai bravúrnak számító megoldások keltenek figyelmet. A Fiuméhez vezető vasút építésénél pl. rendkívüli nehézségeket kellett legyőzniük (4,2 km hosszúságban 15 alagutat, 5 hidat és 3 völgyhidat készítettek), s jelentős műszaki teljesítmény volt a Kárpátokon átvezető 25 km-es vonal megépítése is Brassó és az országhatár között. Az ő vezetősége alatt készült el az újvidéki vasúti híd (1882–1883), valósult meg a Budapest–Bécs közötti vasúti összeköttetés s a Keleti Pályaudvar üzembe helyezése is.

Elismerés és visszavonulás. Szinte hihetetlen, de igaz: Tolnay Lajos alig 13 év alatt valószínűleg meg olyan eredményeket, melyekhez talán egy egész emberi életet is kevésnek tartanánk. Munkájáért számos magas elismerést kapott. 1878-ban a közmunka- és közlekedési miniszter előterjesztése alapján (díjmentesen) elnyerte Ferenc Józseftől a miniszteri tanácsosi címet s 1880-ban a Vaskoronarend, majd a Lipót-rend lovagkeresztjét. Nemzetközi elismerését magas román és szerb érdemrendek s a francia becsületrend lovagrendje is kifejezte, és az is, hogy 1881-ben megválasztották a német vasútegylet műszaki bizottsága elnökévé. Tolnay a versenyvonalak építése (1882–1884) idején érkezett el a csúcusra, ám a történelem egy váratlan fordulata épp ekkor törte derékba pályáját. Az ok egyszerű és banálisnak is nevezhető: lényegében az a történelmünkben nemegyszer előforduló szituáció, amikor két különböző koncepciót képviselő markáns egyéniség kerül szembe egymással a politikai küzdőterén. Ezúttal Tolnay Lajos és Baross Gábor (1848–1892): vagyis az eddigi munkásságával hatalmas eredményeket felmutató, a Magyar Királyi Államvasutakat európai méretű és színvonalú szervezetté fejlesztő MÁV-elnök a modern idők közgazdasági eszméivel felvértezett, nála fiatalabb, ám nem kevésbé markáns, dinamikus célratörő új államtitkárral – a leendő „*vasminiszterrel*”, akinek nagyra törő elképzelései voltak a vasutak fejlesztésére, és kellő ambíciói ahhoz, hogy meg is valósítsa ezeket. Az eltérő koncepciók kirajzolódása közben politikai és szakmai körökben egyre világosabbá vált, hogy előbb vagy utóbb kenyértörésre kerül sor közöttük, az államtitkár ugyanis csak a nagytekintélyű MÁV-elnök félreállása (vagy félreállítás) esetén lesz képes megvalósítani terveit. Ahhoz, hogy a közvéleménnyel el lehessen fogadtatni a döntést – Miklós szavaival: „*Tolnay elfűrészelését*” –, mint ilyenkor lenni szokott, különféle okokat kerestek. A témával foglalkozó szerzők legtöbbször megemlíti, hogy Tolnayt többen túlköltekezéssel vádolták a Keleti pályaudvar építése során. Távozásának oka mégsem az ellene folyó kampány eme érve volt, hanem az előbbiek, az adott helyzetben Tolnaynak nélkül is mennie kellett volna. A pályaudvar építésének többletköltségeire a vizenyős, laza talajszerkezet ad magyarázatot, a helyeül kijelölt terület ui. a Duna hajdani ősi ágának árterébe esett. Az épület súlya, a szerelvények mozgásával járó rezonancia miatt csak úgy tudták megakadályozni a pályaudvar megsüllyedését, hogy sok tízezer facölöpöt vertek le az épület alapjainak stabilizálására. Ez kétségtelenül jelentős, de a geológiai alapzat miatt elkerülhetetlen költségekkel járt, Tolnayt nem is tudták felelősségre vonni miatta. Másik okként Baross Gábor szakmai féltékenységét is megemlíti, hiszen Tolnay eltávolítása a MÁV éléről nagy kihívást jelentett számára. Minden este, a várható államosítások hatására Tolnay még kidolgozta a független és önálló vasút igazgatásának szervezeti rendjét, de végrehajtására már nem maradt ideje. Viszonya egyre feszültebbé vált ui. Baross Gáborral, akit a miniszter, br. Kemény Gábor 1883. március 30-án kinevezett államtitkárnak. Tolnay Lajos szerint „*a vasút nem csak üzleti vállalkozás [volt], hanem az állam fennállásának szilárd oszlopa* – írta Miklós –, melyet az anyagi és erkölcsi kihasználás korhasztó szúja nem örölhet meg állami életünk veszedelme nélkül”. Baross viszont a vasúti és forgalmi intézményeket a kereskedelem szolgálatára való eszközöknek tekintette, amelynek értéke az ország érdekeinek előmozdításában rejlik. Az eladósodott társaságok szanalása helyett a hálózat kiegészítésére vagy a fontos kereskedelmi irányokkal való összekapcsolására törekedett. Az intézkedéseivel egységessé váló vasúthálózatban az állami vasút megőrizte túlsúlyát, de a magánvasúti

kezdeményezések lehetőségeit is. A Tolnay által elkezdett mű ezekkel a változásokkal, ill. gazdasági életet serkentő díjpolitikával, a zónadíjszabás bevezetésével s azáltal vált teljessé, hogy a magyar államvasút elnyerte a Nyugat-Európa felé vezető legfontosabb vonalakat, ily módon „kivezette az országot gazdasági elzártságából, megnyitotta a magyar ipar és mezőgazdaság számára a külföldi piacokat”. Baross Gábor már minisztersége előtt hozzáfogott a MÁV saját elveit követő átalakításának kidolgozásához, de Tolnay intézkedéseit megakadályozni még nem tudta. Ellentéteik egyre mélyültek, témát adva az újságíróknak és az élclapok karikatúristáinak. Végül Baross javaslatára Lukács Béla képviselő egy olyan szervezeti módosítási javaslatot terjesztett a Ház elé, mely előírta, hogy a MÁV elnöke ezentúl a közlekedési tárcán kívül a pénzügyinek is jelentéstételi kötelezettséggel tartozzon, a MÁV vezetésének feladatait pedig négy igazgató között osztotta meg. Az önállóságának megszüntetését jelentő megoldást Tolnay nem fogadhatta el, Bécsbe ment és a kormányfő segítségét kérte. Tisza azonban az 1878. évi országgyűlés óta lekötöleztette volt Barossnak, aki a boszniai okkupáció ügyében rázúdult súlyos vádakkal szemben melléje állt, s most neki adott igazat. Tolnay ezért kétheti szabadságot kért, majd levelet intézett Keményhez, melyben közölte, ha a Baross által tervezett átalakítást nem változtatják meg, lemond az elnöki tisztségről. A miniszter ezt nem kis megkönnyebbüléssel tudomásul vette, és 1885. december 13-án nevenségesen alacsony összeggel, évi 3000 forinttal nyugdíjazta őt. (A lemondását kiváltó átszervezési javaslat egyébiránt nem váltotta be a hozzáfűzött reményeket, így egy év múlva visszavonták. Ez is igazolni látszik a gyanút, hogy Tolnayt igazságtalanul távolították el abból a székéből, ahol tudása legjavát nyújtotta a nemzet szolgálatában; mely pedig európai mértékkel nézve sem volt kis teljesítmény.) Annyi év eredménye után e döntés megdöbbenetű a közvéleményt és az ereje teljében lévő 48 éves férfút is, de meg nem törhette. A Magyar Mérnök és Építész Egylet, melynek 1872-től alapító tagja és alelnöke volt elnökké választotta, mely tisztségét hat évig látta el, de a német Ferdinánd Kaiser Nordbahn (északi vasúti társaság) által felajánlott elnöki tisztséget nem fogadta el. 1887-ben a IX. kerületben megválasztották országgyűlési képviselőnek. Három cikluson át, 1897-ig szolgálta a Ferencvárost, illetve tanácsaival, hozzászólásaival a képviselőház közlekedésügyi és gazdaságpolitikai munkáját, emellett részt vett a Fővárosi Közmunka Tanácsban is, ahova 1889-ben választotta meg a székesfőváros. A millennium küszöbén egy időre elhagyta a főváros zajos életét, vidéki birtokot vásárolt, de itt sem tagadta meg magát.

Tolnay Lajos inárcsi évei mindeddig elkerülték az életrajzírok figyelmét, noha az itt eltöltött (másik) 13 esztendő e falu életében is gyökeres változásokat hozott! Birtokszervező munkájával vette kezdetét a „*Kakucs község által bekebelezett Inárcs pusztán*” betelepülése, mely az általa lerakott alapokon fél évszázad alatt népes községgé fejlődött. Az 1893. évi statisztikában még hiába keressük a nevét, de 1895-re a „felsőinárcsi” birtok már az ő (a fele ekkora alsóinárcsi/csikosi rész pedig a Rötzer család) tulajdonában volt. A csaknem 300 éve külterjes állattartásra használt homokbuckás pusztát, melynek mocsarakkal szegélyezett nyugati peremét vezetett az 1889. július 8. óta működő Budapest–Lajosmizse helyi érdekű vasút, hamarosan virágzó árutermelő gazdasággá fejlesztette. Ezen a téren is rekordidő alatt produkált maradandó értékeket. A 2596 kat. holdas birtok már működése első éveiben jelentős változásokon ment keresztül. Ezt jelzi, hogy az addig domináns rét- és legelőterületből 1200 holdat töretett fel szántónak, 62 holdon kertészkedni kezdett, melyen főleg dohányt termesztett és gyümölcsöst telepített. 30 holdon megkezdte a homoki földek szőlővel való betelepítését is, melyet később ő és utódai is tovább folytattak. Majorjában ekkoriban 361 sertést és 314 szarvasmarhát tartottak. Javarésztük a 65 ekére való s a szűzföld feltörésére szolgáló igásökör volt, míg az 50 lovat a 32 szekér elé fogták, de a mezőgazdasági munkák gépesítésére is gondot fordítottak. A föld jelentős részét lokomobillal (gőzgéppel) művelték meg, és a gépparkhoz cséplőszekrény, 2–2 járgány, henger és trieur, 3–3 vetőgép, szecsavágó, 5 borona tartozott. A gazdaság központja a mai tsz-major volt, a mellé épített intézőlakkkal és a közelében lévő kétszintes, eklektikus stílusú úrilakkal, melyet szép parkkal vették körül. (Az előbbi orvosi rendelővé alakították, a kúriában pedig 1949-től szociális otthon, az előtte lévő park helyén sportpálya működik.) Eleinte 55, később több állandó gazdasági cselédet alkalmazott, akiknek tucatnyi két- és négylakásos cselédházat épített. A jellegzetes alakú épületek egy része szerencsésen átvészelt a millenniumot követő évszázad gyakran viharos eseményeit, és ma is áll. Az alkalmazottak és leteleplők számának növekedését látva

szükségét érezte annak, hogy a cselédyerekek számára iskolát alapítson. Ennek érdekében új kúriájában már inárcsi birtokszervezés kezdetén, 1895-ben megkereste őt Halász Jenő szolgabíró, ui. 63 minden napi és 24 ismétlőiskolás korú tankötelest írta össze a pusztán. Tolnay jegyzőkönyvileg elismerte, hogy „az iskolaállítás elsősorban a birtokos érdeke és kötelessége”, ezért erre a célra hajlandó egy egyholdas ingatlan szőlőjéből kiszakítani, és azon saját költségén egy 10x5 öles házat építeni, mely a „*törvényes kívánalmaknak megfelelő tantermen kívül két szobából, konyha és szükséges mellékhelyiségekből álló lakást is tartalmaz*”. Az iskola egy év alatt felépült (ma ebben van a napközi konyhája), és a „*pusztainárcsi állami elemi iskolában*” 1897 őszén Szegszárdy Árpád vezetésével elkezdődhetett a tanítás. A falu és az iskola alapjait tehát feleségével, Krajcsovits Kornéliával (1841–1913) együtt Tolnay Lajos vetette meg. 1906 körül (főleg 100–500 holdas szőlőbirtokok céljára) az inárcsi birtokot kiparcellázták, így az itteni működésük alatt megtelepedett félezer „*öslakos*” száma 1945-ig megháromszorozódott. Inárcs így vált ismét önálló községgé, mely napjainkra egy modern közművekkel jól ellátott, urbanizálódó, fejlődő községe az M5-ös mentén sorjázó településeknek.

A vasútépítő, faluszerző, iskolaalapító Tolnay Lajos 1906 után tehát visszatért a fővárosba. Három évig Székesfővárosi Közmunkák Tanácsa alelnöke volt, majd 1913-ban elnökké is megválasztották (1870, azaz 43 év után ez volt az első alkalom, hogy a tisztelet betöltötték, ui. e szervezet eredetileg gr. Andrássy Gyula miniszterelnökkel az élen, gr. Tisza Lajos alelnök irányításával működött). Magas tisztjéről 77 éves korában, 1914-ben köszönt le. Elnökké választotta a Szentkorona Országainak Vasutas Szövetsége is. Iskolája, az 1871-től egyetemi szintre emelt egykori ipartanoda az első közt őt ismerte el tiszteletbeli doktori címmel. Szintén 1910-ben kapta meg az uralkodótól a valóságos belső titkos tanácsosi méltóságot, a háború kitörésekor, 77 éves korában pedig (az 1859-ben őrmesteri sarzsival leszerelt) Tolnay Lajos mérnök-vezérőrnagyi rangot kapott. Családjának számos tagja kötötte össze sorát a vasúttal. Két testvére: János (1841–1904) és Sámuel (1842–1907) a MÁV főfelügyelője volt, s 1898-tól e beosztásban dolgozott Kornél fia is, míg Lajos országgyűlési képviselőként kísérhette figyelemmel a magyar közlekedésügy sorsát. Az unokák közt a kiváló tudású mérnök, Lajos is a MÁV vezető tisztségeiben dolgozott, 1945 után ő állt a MÁV Építési és Pályafenntartási „D” ügyosztálya élén. Kiemelkedő munkásságát 1948-ban (az első közt) ismerték el a Magyar Köztársaság Érdemrend arany fokozatával. Ha nem következnek be az ismert fordulatok, alighanem ő lett volna a harmadik MÁV-elnök a családban. Ámde egy koncepció ügyben (melynek során Varga László, a MÁV akkori vezetőjét kivégezték) az ÁVH őt is letartóztatta. Ártatlanul bebörtönözték, s a vasúthoz a törvénytelen ségek megszűnése után, a Kádár-korszakban sem engedték vissza. Sajátos fintora a sorsnak, hogy a történelmi Magyarországon először Tolnay Lajos, utóljára pedig fia, Kornél (1865–1936) állt a MÁV élén. Neki abban volt jelentős szerepe, hogy elnöksége (1914. jan. 22–1918. nov. 7.), vagyis a háború idején a vasút meg tudott felelni feladatának. Követte atyját abban is, hogy vasúti pályafutását szintén lemondással fejezte be.

Tolnay Lajos életműve méltó arra, hogy számon tartsuk nemzeti nagyságaink között. A háborús években már visszavonulva élt, s a teljes összeomlás előtt, 1918. április 21-én, 81 éves korában fejezte be életét. A Nemzeti Múzeum kupolacsarnokában ravatalozták fel, ahol Rákóczi, Kossuth és Bem havai fogadták néhány órára a nemzet hódolatát. Tisztelőinek ezrei Tolnaytól is itt vettek végső búcsút, majd felesége mellett, a Kerepesi (Fiumei) úti temető 45/7. tábla 20. sorában helyezték örök nyugalomba, nem messze Deák Ferenc mauzóleumától. *„Tolnay elnöksége a MÁV történetében korszakot alkotott. Csak egyet nem lehetett eléggé csodálni, azt, hogy róla sem utcat nem neveztek el, se a vasutasság szobrot nem állított mindmáig emlékének”*; de még születésének százéves évfordulóján sem helyezték el egy emléktáblát szülőházának falán, olvashatjuk a magyar vasutasság történetéről 1937-ben megjelent kötetben. Nem tudni, hogy ezen intelmek nyomán vagy másként, de tény, hogy a 30-as években Kecskeméten, Komáromban és Inárcson is volt Tolnay utca. Az 50-es években azonban ezeket is megszüntették, s lakhelyén, az Odeschalchi palota falán, az Üllői út 19. sz. alatt ma sincs egy tábla, mely reá emlékeztetne. Születésének 150. évfordulóján életművének kutatója, Kántor László, a MÁV mérnök-főtanácsosa emlékezett meg tisztelettel róla, s a méltatás a Sínek Világában nyomtatásban is megjelent. De az 1937-ben hiányolt gesztusokból ekkor sem valósult meg több. Még sírjának tervezett megkoszorúzása is elmaradt!

Tíz év alatt nagyot változott a világ... – Tolnay életrajza egy 1994-es MÁV-kötetbe is bekerült. Talán most már mégis történni fog valami?! Erre szolgáltatott példát egy kis 3600 lakosú község. Mert ami Tolnay Lajos monumentális életművében csak egy (még lábjegyzetben sem említett) epizód volt, Inárcs történetében meghatározó jelentőségű. Ezért a nagyszabású beruházási programok mellett, megannyi gondok közepette sem feledkezhetett el a falu és az iskola megalapítójáról. Ezért érzett erkölcsi kötelességet arra, hogy a 160. születési évfordulón kifejezésre juttassa tiszteletét e történelmi nagyság iránt. Ennek jegyében nevezett el Tolnay Lajosról iskolát és utcát, ezt tudva véste márványra nevét, bronzba arcának vonásait, s mutatta be kiállításon életművének dokumentumait. Vagyis megtette mindazt, amivel a vasút és talán maga a nemzet is tartozna neki.

Czagányi László

Felhasznált irodalom

Tolnay vasúttörténeti munkásságáról bővebben *Kántor László*: Tolnay Lajos, a MÁV első elnöke (Sínek Világa, 1993/2.); *Kempelen Béla*: Magyar nemes családok, X. k. (Bp., 1931); *Kovács László dr.* szerk.: Akik a Magyar Államvasutakat 125 éven át irányították (Bp., 1994); *Miklós Imre*: A magyar vasutasság oknyomozó története (Vác, 1937); *Révai Nagy Lexikona*, XVIII. k. (Bp., 1925); Inárcsi éveiről *Czagányi László-Kulesár Gabriella*: Inárcs története I-II. k. (Inárcs, 1995) és Cz. L. szerk.: Az Inárcsi Tolnay Lajos Általános Iskola centenáriumi évkönyve, 1897–1997 (Inárcs, 1997).

Korondi Monos Tamás nemeslevele

Korond egyik régi híres embere Monos Tamás volt, a gubernium kancellári jegyzője.

Bizonyíték erre az 1742. augusztus 4-én Bécsben kiadott és Mária Terézia kézjeggyével s a nagy függőpecséttel ellátott nemesség- és címeradományozó levél (kutyabőr).

Ezt a nemeslevelet a Monos-család leszármazottai az eltelt két és fél század alatt megőrizték, mégpedig úgy, hogy „mindég a legidősebb Monos-férfiú birtokában kellett hogy legyen.”

