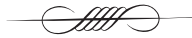


NAGY TAMÁS
nohab008@gmail.com
tanár (Bárdos László Gimnázium)

Egy tragikus és egy ünnepélyes vasúti utazás 1916 telén



— *A Tragical and Ceremonial Travel in 1916* —

Abstract During the winter of 1916, two significant railway events became the centre of wartime public attention. First, one of the express trains returning from Vienna to Hungary from the funeral of the emperor Franz Joseph who had deceased at the age of 86 crashed frontally into a slow passenger train carrying mostly soldiers near Budapest, at the station of Herceghalom. This accident, which was one of the most severe in the Hungarian railway history, 72 people died and more than 100 were wounded. Some weeks later, Charles IV travelled on the other Vienna–Budapest line, through Bratislava, to the Hungarian capital so that his coronation could take place according to medieval practice. Because of the festivities considerable delays were expected, but thanks to the expertise of Charles Neugebauer, railway engineer of the Hungarian Railways (MÁV), the new king’s train arrived in time at the decorated Western Train Station in Budapest.

Keywords accident, railway, coronation, Austro–Hungarian Monarchy

DOI 10.14232/belv.2015.4.6 <http://dx.doi.org/10.14232/belv.2015.4.6>

Cikkre való hivatkozás / How to cite this article: Nagy Tamás (2015): Egy tragikus és egy ünnepélyes vasúti utazás 1916 telén. *Belvedere Meridionale* 27. évf. 4. sz. 89–96. pp

ISSN 1419-0222 (print) ISSN 2064-5929 (online, pdf)

(Creative Commons) Nevezd meg! – Így add tovább! 4.0 (CC BY-SA 4.0)
(Creative Commons) Attribution-ShareAlike 4.0 International (CC BY-SA 4.0)



A boldog békeidőkben a főrangok természetesen vasúton utaztak, és az egyes állami és magántársaságok mindenkor a legjobb járműveiket adták az udvari utazásokhoz. Így történt mindez a történelmi Magyarország vaspályáin is. Amikor 1916 decemberében IV. Károly trónra lépett, az ünneplő tömegből valószínűleg kevesen gondolták, hogy ez lesz az utolsó magyarországi királykoronázás.

Az illusztris eseményre, amelyhez hasonló – a szó szoros értelmében – emberemlékezet óta nem történt hazánkban, 1916. december utolsó napjaiban, Budapesten készülődtek. Az idős korban örök nyugovóra tért Ferenc József koronázására több mint negyvennyolc évvel korábban, egy meleg, nyári napon, 1868. június 8-án került sor, így annak már csak nagyon kevés résztvevője láthatott újra ilyen pompás eseményt. Sok százezren érkeztek a fővárosba vidékről, a többiek között – frontról szabadságra hazatért két testvérbátyjával együtt – jelen sorok szerzőjének tizenkét éves korú nagymamája is.

Hadiállapotban

Bár pompázatos ünnepélyre készültek, de fényben és rangban olcsóbb és takarékosabb ceremóniára, mint fél évszázaddal korábban, hiszen a birodalom már harmadik éve az emberiség addigi történetének legszörnyűbb háborújában küzdött bátor helyállással. Néhány hónapja, 1916. augusztus 27-én éppen Románia támadta hátba addigi szövetségését, mert Oroszország sikeres Bruszilov-offenzívája után attól félt, hogy a Monarchia pravoszláv népeit minden oroszok cárja fogja „felszabadítani” – az ezért a jótéteményért járó területekkel együtt... Ugyancsak fonots szempont lehetett, hogy az orosz „gőzhenger” megállítása a végső-kig igénybevette a Monarchia haderejét. A román offenzíva lendülete – a kezdeti nyomasztó túlerő ellenére¹ – hamar megtört. Majd a

¹ Erőviszonyok a támadás kezdetén: román: 232 000

császári és királyi hadsereg a meggyőző német segítséggel ellentámadásba ment át, és Ferenc József halálával egy időben átkeltek a Kárpátokon, majd egy hét elteltével, december 6-án bevették Bukarestet is. Az osztrák–magyar és német erőkből álló csoportosítás August von Mackensen vezérezredessel az élen sikeres hadműveleteivel 1917 végére kikényszerítette a román fegyverszünetet. A balkáni sikerek 1916 végére a Monarchia addigi legkedvezőbb hadi állapotát eredményezték, ennek megfelelően Tisza István magyar miniszterelnök különbékét ajánlott a legyőzött Szerbia és Románia számára, de ezt a még mindig teljes győzelemben reménykedő osztrák katonai körök elutasították.² A háború okozta nyomasztó, nehéz gazdasági és társadalmi légkörben, a borongós, sötét tében csak szerényebb koronázási ünnepélyekről lehetett szó, bár az is igaz, hogy a veszteségekkel járó fájdalmak és az életnívót ért súlyos korlátozások idején a Monarchia lojális társadalmi rétege egyenesen megkívánta a hűségüket legitimáló, méltó koronázási aktusokat.

Rossz ómen, rossz előjel

A magyar vasúttörténet legsúlyosabb balesete előzte meg az értékes emberi tulajdonságokkal bíró fiatal trónörökös, Habsburg IV. (Ausztriában I.) Károly trónra lépését. Ferenc József komor, méltó gyászszertartását november 30-án, Bécsben rendezték meg. Az eseményre főleg hivatalos személyek, katonatisztek és -növédek érkeztek hazánkából, akik este külön- és menetrend szerinti vonatokkal utaztak haza. Az Ostbahnhofról (a Déli Vasút szomszédságába épített államvasúti Keleti pályaudvar) 19 óra 20 perckor Budapest felé induló 3 számú gyorsvonat december 1-jén 0 óra 24 perckor Herceghalom állomás végponti

fő, 840 löveg; Osztrák–Magyar Monarchia: 34 000 fő, 76 löveg. GALÁNTAI 2000. 298.; JULIER 1933.

² GALÁNTAI 2000. 297–301.

váltóközvetében frontálisan összeütközött az 1308 számú gráci személyvonatba sorozott személykocsikkal. Hetvenkét utas a roncsok között lelte halálát, száznolcvan megsérültek. Az áldozatok között volt Thallóczy Lajos történész, a megszállt Szerbia polgári kormányzója. A szörnyű katasztrófa még az aggasztó katonai helyzetnél is erősebben demoralizálta a közvéleményt. Károly öccsével, Miksa herceggel két díszes koszorút küldetett a baleset színhelyére: egyet Thallóczy akadémiai ravalóra és egyet a közáldozatok emlékére.

A vasúti katasztrófa körülményei

A magyar vasúttörténet legsúlyosabb balesete többszörös emberi mulasztás miatt következett be. A túlterhelt és túlsúfolt esti gyorsvonatot Bécsben kettéosztották. A balesetet okozó „halálvonat” indult elsőként, tetemes késéssel, ám Komáromban Hazay Samu honvédelmi miniszter hálókocsijának kisorozása miatt a másik vonat megelőzte.³ Mivel a gyorsvonatnak Komáromtól nem volt megállása, blokk távolságra haladtak tovább Budapest-Keleti felé. A fővonal már akkor kétvágányú volt, baljáratú közlekedéssel. Az akkori Herceghalom állomás háromvágányos volt, a mai felvételi épülettől keletre, az iparvágány által meghúzott ív mentén. A szintén túlsúfolt gráci személyvonatnak a harmadik – bal, átmenő – vágányra kellett volna érkeznie, a bécsi gyorsoknak a második – jobb, átmenő – vágányon áthaladnia. Utasvédelmi céllal Müller Vendel állomásfelügyelő a második vágányra fogadta a szintén kétórás késéssel érkező személyvonatot – az első vágányon mozdony nélküli tehervonati szerelvény tartózkodott –, majd az első gyorsvonatrész kitérő állású, harmadik vágányon történt áthaladása után menesztette azt. Úgy hitte, hogy a két „szaladós” vonat között a tizenkilenc kocsis személyvonat rendben kihalad az állomásból. A jelzőket és váltókat ennek megfelelően állították, de a kitérő állásra utaló előjelzőt

³ LOVAS 1995. 93.

2. ÁBRA A baleset gyorsvonati mozdonya kevéssé sérült



– amint a vizsgálat később kiderítette – „nem vette vissza”. A Vida István főmozdonyvezető által vezetett bécsi gyorsvonat meghaladta az előjelzőt, majd a „megállj!” állású főjelzőt észlelve vészfékezett. A huszonegy kocsis (!) vonat sebessége érdemben alig csökkent (80-ról 76 km/óra) – a vizsgálat során bebizonyosodott, hogy a fékberendezés már a Győrből való elindulásakor sem működött megfelelően –, amikor az űrház előtti váltóközvetben belecsapódott a személyvonat középső részébe.

A hatalmas erejű összeütközés következtében a személyvonatnak öt, a gyorsvonatnak két kocsija és a kalauzkocsi összezúzódott. Az áldozatok közül hetvenen a személyvonat darabokra szakadt favázás kocsijaiban lelték halálukat, ketten a gyorsvonat utasai voltak. (Thallóczyt kívül egy tiszt i iskolás, a tizenkilenc éves szászregeni Éltető Dániel lelte halálát a gyorsvonaton, leszakadt a feje.) A száznolcvan sérült egyharmada súlyos, maradandó

dó károsodást szenvedett, egyharmada súlyos, végtagtöréses, egyharmada könnyebben sérült. A halottak nagy többsége szabadságra engedett vagy onnan visszatérő frontkatona, táborba szállítandó hadifogoly vagy környékbeli földműves, gazdálkodó, esetleg távoli rokon látogatására utazó fővárosi lakos volt. Az áldozatok azonosítására és hozzájuk tartozó testrészek összegyűjtésére a vasútállomás raktárépületét használták fel. A hozzátartozók által el nem szállított áldozatokat a biai temetőben hantolták el a MÁV költségére. A vasúttársaság később súlyos kártérítést is fizetett. A szolgáltatásban lévő vasutasok nem vagy csak könnyebben sérültek. A személyvonat mozdonya nem volt részese a balesetnek, a gyorsvonat hatalmas mozdonyának eleje kisebb mértékben, szerkocsija súlyosabban sérült.⁴

A következő napokban a mentés, a helyreállítás, a halottak azonosítása és a szigorú vizsgálat párhuzamosan zajlott a hirtelen hírhedtté vált vasútállomáson. Elsőként az erdélyi frontra tartó német utászok értek oda, és kezdték meg a mentést, majd orosz hadifoglyok bevonásával folyt tovább a munka, mire a budapesti és komáromi mentővonatok is odaértek. Tolnay Kornél vezérigazgató személyesen irányította a romeltakarítást és a pálya helyreállítását. A háborús körülmények ellenére a magyar és a világsajtó élénken foglalkozott az eseménnyel. Az új uralkodó, az ország vezetői és hazánk szövetségesei részvételét nyilvánították. A baleset a vasúti vezetőket sem kímélte: Kotányi Zsigmond forgalmi igazgató-helyettes és Ofner József budapesti üzletvezető lemondott. A parlamentben az ellenzék a vasút áldatlan viszonyait kifogásolta, és hogy miért bolygatták meg miniszteri követelésre a vonatok közlekedését Komáromban.

A szakszerű vizsgálat – amelynek során bizonyító próbát is tartottak – három komoly hibát tárt fel:

1. A kiélezett forgalmi helyzetben a blokk-távolságra haladó gyorsvonatrészek közlekedtetése már a győri forgalomirányítók részéről hibás döntés volt.

2. Az állomásfelvigyázó tévesen feltételezte, hogy az áthaladó vonatok közötti öt percben a régebbi gyártású, gyengébb teljesítményű gőzmozdonnyal a túlterhelt személyvonat időben elhagyja az állomást a ködös, párás idő miatt nedves síneken.

3. A gyorsvonat személyzete nem győződött meg a jelzésekéről, ezért a vonat késve fékezett, és a fékberendezés sem működött megfelelően.⁵

Kovács Pál vasúti mérnök, országgyűlési képviselő és Horváth Károly, a közlekedési felügyelet vezetője egyaránt úgy vélték, hogy Herceghalom állomás íves kiépítése, és a jelzők elhelyezése is hozzájárult a szerencsétlenséghez. Ambrus Zoltánnak a Nyugatban megjelent riportja – a közvélemény álláspontját felerősítve – apró részletekbe menően tárta fel, hogy a háborús viszonyok hogyan ásták alá a vasút üzembiztonságát.

Az áldozatok emlékére hetvenkét gesztenyefát ültettek az állomás mögötti részen. A fák mára megritkultak, a vasútvonalat és az állomást az 1970-es években teljesen átépítették, de majd egy évszázad elteltével a népnyelv ma is „gesztenyésnek” nevezi ezt a területet.

Az utolsó magyar király

Habsburg Károly, az utolsó magyar király Ferenc József oldalági rokonságához tartozott. Édesapja még nem számított nagy karrierre, de Rudolf trónörökös 1889-es öngyilkossága, majd Ferenc Ferdinánd polgári házasságkötése családjának a dinasztia belüli felértékelődését okozta. Középkorú korától Károlyt a lehetséges trónörökösnek kijáró szigorú – mai felfogás szerint, mondhatjuk, embertelen – katonás szellemben nevelték. Ennek ellenére megőrizte

⁴ balesetet követő vizsgálat ismertetése a Pesti Napló és a Pesti Hírlap 1916. december–1917. februári lapszámai alapján történt.

⁵ BUSKÓ 2000. 245.



3. ÁBRA IV. Károly fogadja az érkezése alkalmából felsorakozott győri helyőrség tisztelgését az 1921. őszi második visszatérési kísérlete során ❖ A Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum gyűjteményéből

buzgó vallásosságát, és rajongásig szeretett házi tanítójától, Tormássy Artúrtól megtanulta a magyar nyelvet, megszerette a szépirodalmat. 1911-ben feleségül vette Zita bourbon–pármái hercegnőt, és rövid ideig tartó harmonikus családi életükben az első gyermek, Ottó születése után úgy következtek a kis örökösök, mint az orgonasípok. A Habsburgok jó génjei révén mind a nyolcan magas életkort értek meg.

Trónra lépte után Károly sógora, Sixtus herceg közvetítésével több kísérletet tett a békekötésre, de szándékai Franciaország vagy Németország ellenállása miatt meghiúsultak. A választójog kiszélesítése miatt különbözött össze Tisza Istvánnal, de annak lemondása után sem sikerült a birodalom magyar felének kiegyezéskori rendszerén változtatni. 1918 októberében a várható háborús vereség tudatában energikusan küzdött a Monarchia föderalisztikus átszervezéséért, de a gyors összeomlás, a baloldali pártok belső bomlasztása

és a nemzetiségek szeparatizmusa megakadályozták terveiben. Saját kézzel írott, híres eckartsauai nyilatkozatában november 13-án lemondott az államügyekben való részvételéről, és előre elfogadta Magyarország későbbi államformáját. A dokumentumot maga sohasem tekintette a trónról való lemondásnak („egy uralkodó nem mondhat le trónjáról, legfeljebb megfoszthatják attól”), ellenfelei viszont úgy értelmezték. Trónigényére hivatkozva a királyság 1920. évi helyreállítása után kétszer tett kísérletet a magyar korona visszaszerzésére. 1921. októberi második „királypuccs” során, amikor Svájcban a dénesfai kastélyig repülőgéppel, majd Sopronból vonattal utazott, sorra csatlakoztak hozzá a honvédség alakulatai. A budaörsi csatában egyetemi zászlóalj siettek Horthy hatalmának megsegítésére, majd a honfi-vér kiontásától visszariadó király megadta magát.⁶ Az antant a Portugáliához csatla-

⁶ A témához lásd ORMOS 1989.

kozó Madeira szigetére számúzta, ahol néhány hónap múlva, 1922. április 1-jén a világpusztító spanyolnátha őt is elragadta. Kurt Krenn Sankt Pölten-i püspök kezdeményezésére II. János Pál pápa 2004-ben hitéért, békepolitikájáért és szociális érzékéért IV. Károlyt boldoggá avatta.

Az utolsó fényűző udvari vonat

Az uralkodó családjával – közöttük Zita királynéval és a négyéves Ottó trónörökössel – december 26-án kora este személygépkocsival hagyta el otthonukat, a reichenauai Wartholz-villát. Payerbach-Reichenau állomásról a Déli Vasúton utaztak Bécsbe. Másnap reggel Schönbrunnból autóval mentek a Keleti pályaudvarra, és az udvari vonat onnan indult a keleti vasútvonalon Marcheggbe. A pozsonyi fővonal határ- és üzemváltó állomásán mozdonycsere következett: az osztrák államvasút – vélhetőleg – 310 sorozatú gépét a MÁV 301 sorozatú gőzmozdonyára cserélték. A gyorsvonati gőzgépek valóságos csúcstalálkozója – az utókor fantáziájával elképzelve – mindennapos esemény lehetett ez a forgalmas határállomáson, hiszen az 1914-ig beszerzett legnagyobb síkpálya jellegű magyar gyorsvonati gőzmozdonyok – a szépséges „Pacik” – elsődleges trakciós területe a Nyugati–Érsekújvár–Pozsony vonal volt, emellett a nagyobb terhelésű vonatokkal közlekedtek a győr–királyhidai és a Vág-völgyi galánta–zsolnai fővonalakon. Legfeljebb ilyen ünnepélyes udvari vonat gép-cseréjére ritkán került sor...

A tizenegy kocsis királyi menet a magyar millenniumi udvari vonatból és más szalonkocsikból volt összeállítva,⁷ és előző nap este szerelvénymenetként vitték a császárvárosba. IV. Károlynak a Ferenc József-féle, felesége, Zita részére az Erzsébetnek gyártott millenniumi kocsit szánták. A vonat az utolsó békebeli menetrend 103 számú „konvencionális” (menetrend szerinti) gyorsvonatának időrendjében közlekedett – a háborús években a személyforgalmat drasztikusan korlátozták –,

⁷ NEUGEBAUER 1941. 2.

tehát 10 óra 21 perckor indult a határról, 10.50-kor Pozsonyból és 14 órakor kellett a Nyugati pályaudvar csarnokába érkeznie. Előírás szerint a vasúti vezetők elfoglalták helyüket a vonaton – Tolnay Kornél, a MÁV elnök-vezérigazgatója és Décsey Lajos üzletvezető az egyik szalonkocsiban, Neugebauer Károly, a budapesti Északi Fűtőház főnöke⁸ és Winkler Ignác forgalmi igazgatóhelyettes a vezérálláson –, és hosszú sípjelzés után elindultak Budapest felé. A közhiedelemmel ellentétben a vonathoz nem csatoltak előfogatot, hanem mögötte blokk-távolságra egy tartalékmozdony haladt.

Nem lett volna szabad...

IV. Károly koronázási utazásának történetét Neugebauer Károly visszaemlékezéséből ismerjük, amely – a szerző kikötése szerint – csak halála után, 1941-ben látott napvilágot. E memoár alapján idézhetjük fel az utazás körülményeit. (A kiváló fűtőházi főnök később a MÁV gépészeti igazgatóhelyettesévé vált, 1926-ban és 1928-ban kormányzói elismerésben részesült, és a 375-ös gőzmozdonyokon az általa tervezett szikrafogót alkalmazták.) Az udvari vonatok közlekedésére vonatkozó 1891. évi szabályozás szerint azok menetsebessége 60 km/óra volt, ezt a tempót késés esetén a vonalon közlekedő leggyorsabb személyszállító vonatok sebességével lehetett meghaladni. Ez idő szerint a marcheggi vonalon a gyors- és expresszvonatok egyes szakaszokon 90/90, más szakaszokon 90/100 kilométer/órás sebességi csoporttal haladhattak. (A per jel utáni adat a késés esetén alkalmazható magasabb sebességre érvényes.) IV. Károly vonatára ezúttal 70/70 km/órás sebességet írtak elő, azaz késés esetén sem lett volna szabad gyorsabban haladni. Talán a katonai szállítások feszített menetrendi helyzete, talán a háború miatt fokozottabb

⁸ Neugebauer kiemelkedő szakmai pályafutása a közlekedési sematizmusok és vasúti évkönyvek alapján jól nyomon követhető.

mértékben igénybe vett pálya állapota, vagy az elmaradt karbantartás, esetleg a herceghalmi katasztrófa okozta az óvatosságot? – nem tudjuk. A 301 sorozatú mozdonyok sík pályán 70 km/óra esetén 660 tonna volt az engedélyezett legnagyobb terhelése, tehát a királyi szerelvény kb. 420 tonnás tömege nem jelenthetett nehézséget.

Sajnos az udvari vonat közlekedésének államvasúti forrásai a budapesti igazgatóság irattárának 1920-as évekbeli beázása miatt nem maradtak fent. Így nem állapítható meg pontosan, hogy a vonatot az 1911–14 között legyártott huszonnégy darabból melyik 301-es továbbította, és melyik volt az utánfutó mozdony. Egy gép, a 301,012 pályaszámú „Góliát” biztosan kizárható, mert az megrongálódott négy héttel korábban a herceghalmi balesetben. A mintegy tíz százalékkal nagyobb teljesítmény és a nagyjából ugyanennyivel csekélyebb tüzelőanyag-fogyasztás miatt feltételezhető, hogy a 301,501–502 pályaszámú kompaund rendszerű mozdonyokra esett a választás. A határtól Pozsony felé közeledve a gép a vonatot minden nehézség nélkül az előírt sebességre gyorsította. A Habsburgok korábbi koronázóvárosában azonban az előírt öt perc helyett a közönség elragadtatott, ünneplő fogadtatása, a fűvószenekar és a szónoklat miatt negyedórás tartózkodásra kényszerültek, ami rögtön tízperces késést eredményezett.

A vasúti vezetők számára ekkor vált világgossá, hogy az ünneplésbe fajuló megállások – amelyeket az állomási személyzeteknek az udvari vonatok közlekedése esetén szigorúan meg kellett volna akadályozni! – elkerülhetetlen késést fognak okozni. Márpedig a királyi menetnek célállomására, a Nyugatiba – az egyházi és világi főméltóságok részéről ott előkészített ünnepélyes fogadtatás miatt – feltétlenül pontosan kellett megérkeznie. Ezért Neugebauer Károly saját hatáskörében a vonatra előírt sebességcsoport helyett nagyobb tempó kifejtésére utasította a mozdonyvezetőt. A vonat további útján úgy tudta az előírt menet-

rendet tartani, hogy a menetadatok szerint az ünneplésből (Érsekújvárott, Párkányánán, Verőcén és Vácon) fakadó többlettartózkodás kb. 25-30 perc volt. Párkányánána és a Nyugati pályaudvar között a menetrend 75 km/órás átlagsebességet írt elő, és az utolsó váci megállástól magasabb sebességet a menetrendfüggelék sem tett lehetővé. (A menetidő így is 29 perc volt ezen a szakaszon, ami majd száz év múltán szinte megismételhetetlen teljesítmény!) A pályaviszonyok ismeretében Neugebauer 92 kilométer/órás sebességig engedte gyorsítani a „paripát”, és ennek következtében a nagyszerű szerelvény – a fogadásra összesereglett közönség elégedett pillantásainak kíséretében – hajszálpontosan délután két órakor begördült a az államcímeres zászlókkal feldíszített Nyugati pályaudvar csarnokának első vágányára. A peronról telefonáltak a Citadellához, ahonnan üdvölvések dördültek el.

„Mint egy kéményseprő, úgy szálltam le a mozdonyról. Horváth Károly államtitkár, a Vasúti és Hajózási Főfelügyelőség akkori főnöke nagy elismeréssel és meleg kézzorítással köszönte meg a ritka teljesítményt” – végződik az „élete legszebb emlékét” felidéző mérnök visszaemlékezése, akinek felelősségteljes döntésével a tetemes késést sikerült ledolgozni, és az érkezési ceremónia méltóságát megőrizni.

A királyi család ezt követően négy napot töltött hazánkban, és a december 30-ai koronázás estéjén hat órakor ugyanezen az útvonalon utazott haza. A visszaút értelem szerűen vasútforgalmi szempontból nem volt ennyire izgalmas, kiélezett.

A „békevágyó” király rövid, kétéves uralma idején még többször járt hazánkban, ezekben az esetekben is az udvari vonattal közlekedett. A trónjától megfosztott uralkodó helyett Horthy Miklós kormányzó vette igénybe a különleges állami szerelvényt, majd az 1945 utáni politikai kurzusok szereplői utaztak a kormányzati vonattal. A pártállam emblematikus vezetője, Kádár János volt az az utolsó politikus, akinek az utazások többségét – ha

csak lehetett – vasúton bonyolították le. Azóta – legalábbis hazánkban – gyorsabb közlekedési eszközök léptek a környezetet leginkább kímélő kötött pálya helyére, amelyet a jelenkor politikusai legfeljebb egyes vasútvonalak vagy járművek ünnepélyes rendezvényeinek protokolláris céljaira vesznek igénybe.

A budavári koronázás

A középkori hagyomány szerint a magyar királyokat az esztergomi püspök Fehérvárott koronázta meg a Szent Koronával. A Habsburg-uralkodók többségét – ha egyáltalán fejükre került a korona – Pozsonyban avatták magyar királlyá. Hosszú idő után Ferenc József 1867. évi koronázásával lett a több részből álló szertartás helyszíne Pest-Buda. IV. Károly trónra léptekor a ceremónia a negyvennyolc évvel korábbi rendet követte, de ehhez már nem lehetett lezárni az egész belvárost, így az eseményeket a királyi vár területére korlátozták. Az alkotmányt elfogadó hitlevél átadása és aláírása után december 29-én a koronázás főpróbáját tartották meg, közben a koronát és a többi jelvényt az uralkodóra igazították, és azokat a koronaőrök a Várból a Mátyás-templom Lorettói-kápolnájába vitték át. Az országgyűlés ideiglenesen nádorhelyettessé választotta Tisza István miniszterelnököt, aki másnap, harmincadikán a Mátyás-templomban Csernoch János esztergomi érsekkel az uralkodó fejére illesztette a koronát. A Szentháromság-szobor előtt Károly esküt tett az alkotmányra, amelyet – a történelemben először – a magyar himnusz követett. Az összes vármegye földjéből a Szent György téren emelték a koronázási dombot, ahol a négy kardvágással a király fogadalmat tett az ország megvédésére. A díszleteket fiatal építészek – Györgyi Dénes, Kós Károly, Lechner Jenő és Pogány Móric – tervezték. A koronázás több volt, mint archaizáló, színes rituálé. A koronázási esküvel Tiszáék egy levegőben lógó birodalmi átszervezés esetére kívánták a magyar állam egységét megőrizni. *

FELHASZNÁLT IRODALOM

Forrás

NEUGEBAUER KÁROLY: Emlékek vasúti szolgálatomból. *Magyar Vasút és Közlekedés* 1941. augusztus 20. 2–3.

Nyomatott irodalom

- A korabeli napi- és hetilapok: Érdekes Újság, Magyar Hírlap, Pesti Napló, Pesti Hírlap, Tolnai Világlapja, Vasárnapi Újság, Vasúti és Hajózási Hetilap. OSZK Hírlapok és folyóiratok gyűjteménye.
- AMBRUS ZOLTÁN (1916): Háborús jegyzetek – Vasutasok. *Nyugat* 9. évf. 24. sz.
- BUSKÓ ANDRÁS (1991): *Megemlékezés az 1916. évi herceghalmi balesetről*. Kézirat.
- BUSKÓ ANDRÁS (2002): *Közfeltűnést kiváltó balesetek a Budapest–Hegyeshalom vasútvonalon*. /Vasúthistoria Évkönyv 2000/ Budapest. 243–245.
- FRISNYÁK ZSUZA (2000): *Fejezetek az udvari és a kormányzati utazások történetéből*. /Vasúthistoria könyvek/ Budapest.
- GALÁNTAI JÓZSEF (2000) *Az I. világháború*. Budapest, Korona.
- HORVÁTH FERENC (1995): *Hazai és külföldi vasúti balesetek*. /Vasúthistoria könyvek/ Budapest, 1995.
- JULIER FERENC (1933): *1914–1918. A világháború magyar szemmel*. Budapest, Magyar Szemle Társaság.
- Korabeli menetrendkönyvek, kézi hossz-szelvények.
- MIKLÓS IMRE (1937): *A magyar vasutasság oknyomozó történelme*. Vác, 1937.
- ORMOS MÁRIA (1989): „*Soha, amíg élek!*”. Az utolsó koronás Habsburg puccskísérletei 1921-ben: Pécs, Baranya Megyei Könyvtár.
- SZÁSZ ZOLTÁN (2004): Habsburg Károly életútja. A főherceg és császár- király bécsi világa. *História* 26. évf. 10. sz. 8–17.
- WODIANER BÉLA ANTAL (szerk.) (1917): *Magyar vasúti szaknaptár*. Közlekedési almanach és sematizmus. Budapest.