

9. NAPIREND

Ikt. szám: 63-82/2020.

ELŐTERJESZTÉS

Inárcs Nagyközségi Önkormányzat Képviselő-testületének

2020. szeptember 30-án 16⁰⁰ órai kezdettel tartandó nyilvános ülésére

- Tárgy:** Az Inárcsi Települési Értéktár Bizottság előterjesztésének, Tolnay Lajos életművének az Inárcsi Települési Értéktári, valamint a Pest megyei Értéktári felvételére vonatkozó javaslat megtárgyalása
- Előterjesztő:** Hirt Erika az Inárcsi Települési Értéktár Bizottság titkára
- Előterjesztés készítője:** Czagányi László
- Előterjesztés tartalma:** Határozati javaslat
- Szavazás módja:** Egyszerű többség
- Megtárgyalja:** Integrált Hatáskörű Bizottság, Pénzügyi és Gazdasági Bizottság

Törvényességi szempontból ellenőriztem:


dr. Göndör Akos
jegyző



ELŐTERJESZTÉS

Inárcs Nagyközség Önkormányzata Képviselő-testületének

2020. szeptember 30-i ülésére

Tárgy: Döntés Tolnay Lajos életművének Inárcs Települési Értéktárba, valamint a Pest Megyei Értéktárba történő felvételről

Tolnay Lajos életműve szorosan összeforr Inárcs történelmével. A tudományos igényességgel készült írás, az életművét bemutató mű Czagányi László kiváló írói és szerkesztői munkáját dicséri. Egyedülálló tartalmú, vasúttörténeti szempontból is forrásértékű munka. Tolnay Lajos, iskolánk névadója, településünk gazdasági és oktatásügyi fejlődésének meghatározó alakja. Életútján keresztül nyomon követhető nemcsak községünk fejlődése, de az ország és a régió vasúttörténetének meghatározó szakasza is. Tolnay Lajos életművének jelentőségét jelzi az is, hogy azt az Inárcsi Séták térben és időben című 5. soron következő számában kívánjuk a település Önkormányzata és a PIK Egyesület támogatásával megjelentetni. (Erre vonatkozóan a Képviselőtestület 2019.12.11-én döntött 196/2019 (XII.11) számú KT határozatában.)

Mindezeket figyelembe véve Inárcs nagyközség Települési Értéktár Bizottsága 2/2020 (03.04.) számú határozatával elfogadta a Tolnay Lajos-életmű Inárcs nagyközség Települési Értéktárba történő felvételét. A 3/2020.(03.04) számú határozatával javasolta a Tolnay Lajos életmű Pest Megyei és Országos Értéktárba történő felvételét

A megjelenés előtt álló Inárcsi séták legújabb kiadása Tolnay Lajos életművét méltóvá teszi arra, hogy az Inárcsi Települési Értéktárba, valamint Pest Megye és az Országos Értéktárba is felvételt nyerjen.

Kérem a Tisztelt Képviselő-testületet, hogy a napirend megvitatását követően az alábbi határozati javaslatot elfogadni szíveskedjen.

Határozati javaslat:

1. Inárcs Nagyközség Önkormányzat Képviselő-testülete támogatja az Inárcsi települési Értéktár Bizottság 2/2020 (03.04) számú határozatát, javasolja a Tolnay Lajos Életmű Inárcsi Települési Értéktárba történő felvételét.

2. Inárcs Nagyközség Önkormányzat Képviselő-testülete támogatja az Inárcsi települési Értéktár Bizottság 3/2020 (03.04) számú határozatát, javasolja a Tolnay Lajos Életmű Pest Megyei Értéktárba , valamint az Országos Értéktárba történő felvételét.

Inárcs, 2020.szeptember 25.

Hirt Erika s.k.
előterjesztő

A határozati javaslat a törvényességi
előírásoknak megfelel.



JEGYZŐKÖNYVI KIVONAT

Inárcs Nagyközségi Önkormányzat Képviselő-testületének
2019. december 11. napján 16⁰⁰ órai kezdettel megtartott
ülése jegyzőkönyvéből

Napirend:5. pontja

Téma: A Polgárok Inárcs Községért Egyesület kérelmének megtárgyalása

Kihagyva a kihagyandók.

Inárcs Nagyközségi Önkormányzat Képviselő-testülete 7 igen szavazattal, nem szavazat és tartózkodás nélkül a következő határozatot hozza:

**Inárcs Nagyközségi Önkormányzat Képviselő-testületének 196/2019. (XII. 11.) Kt.
határozati javaslata**

Inárcs Nagyközségi Önkormányzat Képviselő-testülete a Polgárok Inárcs Községért Egyesület kérelmét támogatja, hozzájárul az Inárcsi Séták 5. kiadványának megjelentetéséhez 600 példányszámban, az Önkormányzat az ezzel járó 353.022.-Ft összeget a 2020. évi költségvetésébe betervezi.

Felelős: dr. Gál Imre polgármester

Határidő: azonnal

kmf.

dr. Gál Imre s.k.
polgármester

dr. Göndör Ákos s.k.
jegyző

A kiadmány hitelesítve:


önkormányzati ügyintéző
2020 SZEP 24
Inárcs,



Inárcs Nagyközségi Önkormányzat Települési Értéktár Bizottságától
Inárcs

Inárcs Nagyközség Képviselő-testülete részére
2365 Inárcs
Rákóczi út 4.

Javaslat

Dunaszentgyörgyi Tolnay Lajos életművének

Inárcs nagyközség Települési Értéktárába ,

valamint Pest Megye Értéktárába történő felvételére

Készítette: Czagányi László

..... (aláírás)

2365 Inárcs 2020. február 28.

I. A JAVASLATTEVŐ ADATAI

1. A javaslatot benyújtó (személy/intézmény/szervezet/vállalkozás) neve:

Czagányi László

2. A javaslatot benyújtó személy vagy a kapcsolattartó személy adatai:

Név: **Czagányi László**

Levelezési cím: **2365 Inárcs, Széchenyi út 26.**

Telefonszám: **0630/680-1510**

E-mail cím: **czaganyilaszlo46@gmail.com**

II. A HELYI ÉRTÉK ADATAI

1.) A helyi érték megnevezése: **országos, megyei és helytörténeti jelentőségű személyiség életműve**

2.) A helyi érték szakterületenkénti kategóriák szerinti besorolása:

- | | | |
|---|--|--|
| <input type="checkbox"/> agrár- és élelmiszergazdaság | <input type="checkbox"/> egészség és életmód | <input type="checkbox"/> épített környezet |
| <input type="checkbox"/> ipari és műszaki megoldások | <input checked="" type="checkbox"/> kulturális örökség | <input type="checkbox"/> sport |
| <input type="checkbox"/> természeti környezet | <input type="checkbox"/> turizmus | |

3.) A helyi érték fellelhetőségének helye:

Czagányi László: Inárcs története I-II. (Inárcs, 1975);

Az inárcsi általános iskola centenáriumi évkönyve,
Inárcs, 1997.

4. *Értéktár megnevezése, amelybe a helyi érték felvételét kezdeményezik*

- | | | | |
|--|-------------------------------------|--|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> települési | <input type="checkbox"/> tájegységi | <input checked="" type="checkbox"/> megyei | <input type="checkbox"/> külföldi magyarság |
| | | | <input checked="" type="checkbox"/> országos |

5.) *A helyi érték rövid, szöveges bemutatása, egyedi jellemzőinek és történetének leírása*

Ajánlások

az Inárcsi séták térben és időben című sorozat 5. számához

Az Inárcsi séták legújabb, immár ötödik száma méltó folytatása a sorozatnak, amely ismét Czagányi László kiváló írói és szerkesztői munkáját dicséri. Tolnay Lajos, iskolánk

névadója, településünk gazdasági és oktatásügyi fejlődésének meghatározó alakja. Az ő életművét bemutató kiadványt büszkén ajánlom a település valamennyi, helytörténet iránt érdeklődő lakójának figyelmébe, hiszen Tolnay Lajos életpályája szorosan összeforr Inárcs történelmével. Életútján keresztül nyomon követhető nemcsak községünk fejlődése, de az ország és a régió vasúttörténetének meghatározó szakasza is. Az Inárcsi séták legújabb kiadása Tolnay Lajos életművét méltóvá teszi arra, hogy az Inárcsi értéktárba, valamint a Pest megyei és az országos értéktárba is felvételt nyerjen.

Dr. Gál Imre polgármester

A Polgárok Inárcs Községért Egyesület alapító okiratában megfogalmazott céljai között szerepel a hagyományörzés is. Nagy öröm és egyben megtiszteltetés is számunkra, hogy egyesületünk immár második alkalommal támogatja településünk történelmi, kulturális és egyéb értékeit bemutató „Inárcsi séták térben és időben” című kiadvány megjelenését. A szerzőtől, Czagányi Lászlótól egy hiánypótló rangos tanulmányt ismerhetünk meg, hiszen Tolnay Lajos életműve szorosan kötődik településünk újkori történelméhez, életét és munkásságát megismerve egy olyan embert ismerhetünk meg, aki minden inárcsi polgár számára példaképként állhat. E sorokat olvasva értjük meg igazán, mennyire büszkék lehetünk arra, hogy Tolnay Lajos munkásságának egy része a mi falunkhoz, Inárcshoz kötődik!

(Polgárok Inárcs Községért Egyesület)

Tudományos igényességgel, alaposággal készült mű, amely élvezetes olvasmány is. Egyedülálló tartalmú, vasúttörténeti szempontból is forrásértékű munka. Mindezeket figyelembe véve Inárcs nagyközség Települési Értéktár Bizottsága 2/2020 (03.04.) számú határozatával elfogadta a Tolnay Lajos-életmű Inárcs nagyközség Települési Értéktárba történő felvételét. A 3/2020.(03.04) számú határozatával javasolta a Tolnay Lajos életmű Pest Megyei és Országos Értéktárba történő felvételét.

Inárcs nagyközség Települési Értéktár Bizottsága

Czagányi László:
TOLNAY LAJOS ÉLETMŰVE

TOLNAY LAJOS [*1837. máj. 31. †1918. ápr. 21.] olyan történelmi személyiség, akinek életműve nem csupán Inárcs nagyközség, hanem Pest megye értéktárában is rangos helyet foglalhat el, sőt az országos értéktárban is méltó helye lenne. A MÁV első elnökgazgatójaként ugyanis kiemelkedő eredményeket ért el, melyet azóta sem sikerült túlhaladnia senkinek, és Pest megyét is az ő fejlesztési koncepciója szerint hálózzák be a fontosabb vasútvonalak. Ez utóbbiak egyike, a Budapest–Lajosmizse helyiérdekű vonal kiépítése már pályája második szakaszában zajlott le, mely után Inárcspusztán telepedett meg, és alkotott helyi értéktárba illő tetteket. Az ezt követő bő évtized végül a közélet magas tisztségeit és az elismeréseket hozta meg számára. Nem véletlenül írta róla vasúttörténeti munkájában Miklós Imre, hogy „Amerre egykor a szárnyaskerek népe őrt állt az utazó és szállító közönség élete és vagyona felett, ...mindenütt igaz szeretettel és hódolattal gondoltak minden idők legnagyobb tudású, legmelegebb szívű MÁV-elnökére: Tolnay Lajosra”. Ő volt ugyanis az, aki egy „kis állampályából nagy és tekintélyes államvasutat varázsolt”, és aki Széchenyi eszméit követve „rendíthetetlenül hitt az erkölcs íratlan törvényeinek isteni eredetében”¹

CSALÁDJA a Vas megyei nemességből kiemelkedő, dunaszentgyörgyi előnevet viselő Tolnayak Nagycsömötén voltak birtokosok. Ősök, Tolnay György 1643. július 6-án III. Ferdinándtól kapott armálist.² (Címerpajzsán kék mezőben zöld halmon fehér oszlop áll, felette lebegő aranycsillaggal és feléje ugró (a sisakkorona fölött növekvően megjelenő) egyszarvúval, oldalt kék–arany és vörös–ezüst takaróval).³ A családból először Tolnay Sándor [*1748 †1818] emelkedett ki, mint a pesti egyetem tanára, az állatorvosi főiskola megalapítója.⁴ Lajos nagyapja (I.) János [*1768 †1840] táblabíró, a hg. Batthyány-, édesapja, (II.) János (*1802. †1849) a hg. Coburg-uradalom jószágigazgatója volt. Tolnay Lajos az ő és iglói Szontagh Erzsébet házasságából 1837. május 31-én született. Az első hazai vasút Pest–Vác közötti 33 km-es szakaszának megnyitásakor kilencéves volt még. Ebben az évben kezdte működését Pesten a (később Politechnikummá, majd Műegyetemmé szervezett) József Ipartanoda is, ahol mérnöki tanulmányokat folytatott.

¹ Miklós 1937. 239.

² A címeres nemeslevél eredetije Tolnay Lajos építész tulajdonában.

³ Kempelen 1931, X:366–368.

⁴ Karasszon, 1988, 189.

TANULMÁNYAI

A 12 éves korában édesapját elvesztő ifjú a pesti evangélikusok tanodájában tanult. Az érettségi bizonyítvány megszerzése után a József Ipartanoda hallgatója lett, azonban 1857-ben behívták katonának. Az olasz–osztrák háborúban hidak, műtárgyak építésén dolgozott, őrmesteri rangban szerelt le, majd a Műegyetemen folytatta félbehagyott tanulmányait. A diploma megszerzése után, 1862-ben a Pest–Losonc-, illetve a Magyar Északi Vasút tervező, építő és szervező mérnökeként vett részt az első MÁV-vonal, a Pest–Hatvan közötti összeköttetés kiépítésében. Rá egy évre, 1863. december 5-én feleségül vette Krajcsovits Kornéliát (*1841 †1913). Házasságukból öt gyermek született: Kornél (*1865 †1936), később a MÁV utolsó elnöke, Ida (*1868 †1937), Lajos (*1873 †1933), majdan országgyűlési képviselő, Pál (*1875 †1952) és Alice (*1876 †1936). Kivételes képességű apjuk karrierje eközben meredeken emelkedett felfelé: 1865-től már a Kassa–Oderbergi Vasúttársaság főmérnöke, 1870-től pedig a Duna–Dráva Vasúttársaság építési igazgatója volt.

13 ÉV A MÁV ÉLÉN

A Magyar Királyi Államvasutak (MÁV) „születési bizonyítványának azt az 1869. június 30-án megkötött szerződését tartják (bár csak október 31-én rendelték el a név használatát), melynek alapján a Magyar Északi Vasúttársaság Pesttől Salgótarjánig, majd Józsefvárosig üzemelő szakaszát az 1867. évi XIII. tc. alapján megvásárolták. Az állami vasútépítkezések irányításában az 1868-ban alakult M. Kir. Vasútépítési Igazgatóságnak volt fontos szerepe. Az igazgatóság „A” osztálya irányította és ellenőrizte az összes vonal építését, a vágányok, állomások és műtárgyak kialakítását, ill. tervezési munkálatait. Eredményei láttán Tolnayt harmincnégy éves korában, 1871 májusában a Vasútépítészeti Igazgatóság vezetőjévé, 1872-ben pedig a MÁV Igazgatóság vezetőjévé nevezték ki (mely az üzletigazgatóságot irányító szervezettel történő egyesítéssel jött létre). Tolnay Lajos ily módon 1872. július 1-jétől 1885. december 12-ig a MÁV első elnökigazgatójaként töltött be meghatározó szerepet a MÁV fejlesztésében és irányításában.⁵

Az ő vezetésével zajlott le az addig osztrák befolyás alatt álló államvasutak nemzeti szempontok szerint történő újjászervezése és magyar jellegének kialakítása. Működése a hazai vasútfejlesztés mindaddig leggazdagabb időszaka volt, melynek során az államosított vasútvonal hossza ötszörösére növekedett! Ekkor épültek meg a főváros

⁵ Kovács 1994, 36; Miklós 1937, 240–241; Kántor 1993, 66–67.

országos központtá fejlesztésében fontos szerepet játszó Budapest–Zimony és Budapest–Győr vonalak, ekkor fejeződtek be az északi vonalakon végzett építkezések, és ekkor vette kezdetét a Szerbiával és Romániával való vasúti összeköttetés megteremtése. Nevéhez fűződik a vasúti üzem korszerűsítése is: 1874-ben új tarifarendszert, majd szolgálati- és illetmény szabályzatot vezetett be, létrehozták a MÁV Északi Főműhelyét, az 1870-ben létesített MÁVAG-ot új gépek és vagonok gyártására rendezték be, s megkezdődött a hazai mozdonygyártás is.

A MÁV KORSZAKOS FEJLŐDÉSE

Hivatalba lépésekor a MÁV-nak csak 400 km vasútvonala volt, az állami kamatgaranciákkal épült szubvencióos magánvonalakat pedig az osztrák államvasút igyekezett befolyása alá vonni. Tizenhárom éves elnökigazgatói működése alatt megkezdte ezek egyesítését és államosítását, miközben 30 vonalon mintegy 1.700 km vasúti pályát (rajta hidakat, viaduktokat, pályaudvarokat, járműjavítókat) építtetett, a MÁV vonalait pedig mintegy 2000 km-re növelte. Mindezek alapján okkal nevezték az 1872–1885 közötti időszakot a MÁV „Tolnay-korszakának”. Tolnay nem az állami pályák magánkézbe adásával, hanem a – közpénzek támogatásával, olykor korrupciógyanús módszerekkel – gomba módjára szaporodó magánvállalkozások állami centralizációjával alapozta meg a magyar vasút jövőjét, melynek látványos fejlődésével szerte Európában kivívta az elismerést.

Három és fél év alatt az ő vezetésével fejezték be az Északi Vasúttól átvett Salgótarján–Ruttká között rendkívül nehéz terepen futó 189 km-es vasúti pálya építését. Elgondolni is nehéz, hogyan készült el ilyen rövid idő alatt (1873) a vasút Károlyvárostól (Karlstadt, Karlovac) Adriáig (Fiume) tartó 176 km-es vonala. A hatalmas földmunkák mellett tudniillik nehéz, hegyi viszonyok között egy 4.200 méteres szakaszon 15 alagutat kellett fúrni, 5 nagy hidat és 3 viaduktot építeni. De ezt a korabeli technikai feltételek között is megoldották, akár a Brassótól az országhatárig vezető, hasonlóan nehéz 25 km-es erdélyi szakasz kiépítését. Ugyancsak rekordidő (75 nap alatt) készült el a Dálja–Brod közel 100 km-es szakasz, továbbá a Budapest–Szabadka–Zimony vasút.

Az újvidéki vasúti híd megépítését (1882–1883) és a Budapest–Bécs közötti vasúti összeköttetés megteremtését is itt kell megemlítenünk. A déli határőrvidék vasútja a MÁV történetének legrövidebb idő alatt kialakított vonala volt. A pályaépítések között végül a Budapest–Szabadka–Zimony vonalon a szerb határig vezető (szárnyvonalak nélkül 346 km-es) vasutat emeljük ki, amit a szerbiai vasúthoz történő csatlakoztatás miatt szoros határidőben kellett elvégezni. Ez a szárnyvonalakkal együtt 475 km-es vasút

az első kapavágástól a forgalom beindulásáig csupán két és fél év alatt épült fel, ami a mai technikai viszonyok mellett is elképzelhetetlennek tűnik.

A KELETI PÁLYAUDVAR

Tolnay vasútfejlesztő koncepciójának eredményeképp tehát a Felvidékről, Ausztriából, Erdélyből, a Délvidéktől és az Adriától a fővárosba tartó vasútvonalak Budapesten is ekkor nyerték el máig jellemző arcukat. Jelentős alkotásai közé tartozik a fővárosban az első dunai összekötő vasút híd megépítése és átadása (1877. október 23.), a körvasút építésének megkezdése és a Keleti pályaudvar megépítése is.⁶ A Rochlitz Gyula tervei alapján készült pályaudvart 1884. augusztus 16-án avatták fel. A keresztperonos alaprajzú, kétoldali felvételi szárnyal épült, 1891-ig Középponti pályaudvarnak nevezett „fejpályaudvar” a maga idejében Közép-Európa egyik legkorszerűbb létesítménye volt, melynek 13 vontató és indítóvágányából 4 vezetett a csarnokba. Művészi igényű megoldásai között megemlítendő, hogy homlokzatát a gőzgép és a gőzmozdony feltalálói: Watt és Stephenson szobra, pénztárcsarnokát márványoszlopok, valamint Lotz Károly és Than Mór freskói díszítik.⁷

A pályaudvart eredetileg a mai Nagykörút–Rákóczi út kereszteződése táján tervezték. A talajviszonyok miatt viszont (hisz a környékén akkor még vadkacsára vadásztak, s nemrég a Nagykörút hajózható csatornává alakítására is tervek születtek) a pesti oldal talajszerkezeti adottságai ezt csak a jelenlegi helyén tették lehetővé. Az alapozás megkezdésekor derült ki, hogy a felszín alatt rendkívül laza és itt is vizenyős a talaj, ezért több ezer sűrűn levert vastag fenyőcölöppel kellett megerősíteni az épületkomplexum teljes területét. Noha a pályaudvar – a kisajátításokkal, talajjavítással és felszereléssel együtt – 4.880.000 (ebből maga az indóház 2.400.000, az alapozás pedig 330.000) forintba került, ellenfelei a MÁV-elnök félreállítása érdekében ezt is megpróbálták felhasználni.⁸

A TOLNAY–BAROSS KONFLIKTUS

A feszültség háttérében a meredek karrierjének küszöbére érő liberális vetélytárs (az 1875-ben országgyűlési képviselővé választott, 1883-ban államtitkárrá kinevezett) Baross Gábor (*1848 †1892), a majdani „vasminiszter” tőle eltérő koncepciója és ambíciói álltak. A tények ugyan Tolnayt igazolták (s a facölöpökön álló pályaudvar pl. azóta is állja a sok száz szerelvény rohamát), de a sajtó nap mint nap új ötletekkel korbácsolta a

⁶ Miklós 1937. 242–243; Kántor 1993, 68. és Kovács 1994, 39–39. táblázatai.

⁷ Berza 1993, I:658–659.

⁸ Miklós 1930:3.

közhangulatot, jóllehet Tolnay mindet megcáfolta, és egyik sem állta ki az igazság próbáját. A történeteket jól érzékeltetik a „Bolond Istók” karikatúrái is. Az egyik Tolnay mint mozdonyvezető gázolja el a síneken bős bika képében támadó Baross. A sorozat végén viszont a „tótszerecsen” gázolja halára kubikostalicskájával a magára maradt Tolnayt. A Baross által keresztül vitt átszervezés szerint a MÁV-elnök ezután a közlekedésin kívül a pénzügyi tárcának is jelentéstételi kötelezettséggel tartozott, a MÁV vezetését pedig négy igazgató között osztotta meg, ami lényegében bábfigura szerepére kárhóztatta Tolnayt. Ezt nyilván nem vállalhatta, ezért Tisza Kálmántól kért kihallgatást. Miután azonban a miniszterelnök az 1878-as országgyűlés óta lekötelezettje volt Barossnak (aki nehéz helyzetében akkor támogatta), ő nem állt ki mellette. Tolnay erre benyújtotta lemondását br. Kemény Gábor miniszternek, és leköszönt a MÁV éléről.⁹ Kemény – bár marasztalni próbálta őt – ezt elfogadta, így 1885. december 13-án nevetségesen alacsony összeggel (évi 19.000 forintos fizetésével szemben 3.000 Ft-tal) nyugdíjba vonult.¹⁰

Baross átszervezési javaslata azonban, mely a MÁV-elnök nyugdíjazásához vezetett, nem váltotta be a hozzáfűzött reményeket. Vagyis Tolnay álláspontjának helyességét támogatta, s „felfogását később az idők s különösen a háborús évek tanulságai sokban igazolták”.¹¹ Ezt Baross is kénytelen volt belátni, így rendelkezéseit egy év múlva visszavonatta. Maradt tehát az 1884. április 1-jén életbeléptetett rendszer, de Tolnay Lajos és vezérkara nélkül. Ekkor választotta Tolnayt elnökké a Magyar Mérnök- és Építész Egylet, melynek 1872-től alapító tagja és alelnöke volt. Ezt 1891-ig látta el, 1889—1894 között pedig az Országos Magyar Gazdasági Egyesület alelnöki tisztét bízták rá.¹²

ÚJ UTAKON

A történeteknek nem csupán hazai visszhangja volt nagy. Tudását és tapasztalatait ismerve külföldön is magas állásokat kínáltak fel neki, a németek például a Kaiser Ferdinánd-Nordbahn (Északi Vasúttársaság) igazgatóságát ajánlották fel számára. Tolnayt ugyan megrendítette az eljárás, ahogy félreállították, ezt mégsem fogadta el, s tehetségét hazája javára kívánta kamatoztatni. Pályája újabb fordulópontját jelentette az 1887-es országgyűlési választás, amelyen a Szabadelvű Párt színeiben Budapest IX. kerületének képviselőjévé választották.

⁹ Miklós 1940, 6:2; 4/3; Kántor 1993. 2:69.

¹⁰ Miklós 1940:4. A Bolond Istók c. élclap kivágásai néhai Kántor László gyűjteményében.

¹¹ Közlöny, 1918, LII. 19:161.

¹² Miklós 1940, 6:3.

Mint pénzügyi, gazdasági, közlekedésügyi hozzászólásai, javaslatai és tanácsai mutatják, Tolnay a törvényhozásban is a tőle megszokott aktivitással vett részt. Tisztségét a vasút ügyének támogatására is felhasználta. A fontos ipari központtá fejlődő Ferencvárost három cikluson át (1887–1896) képviselte.¹³ Közgazdasági tudása, valamint belga és francia pénzügyi körökkel való kapcsolatai révén „a külföldi tőkét több hazai ipari vállalkozás részére sikerült megnyernie, s ezzel a hazai munkaalkalmak számát szaporította”.¹⁴

Ezt követően a Budapest–Lajosmizse helyi érdekű vasút építésében kamatoztatta tudását, mely Pest megye újabb, a Dabasi járásnak pedig első vasútvonala volt. A hasonnevű részvénytársaságnak a közmunka és közlekedésügyi miniszter 1888. február 24-én adta ki a 8214 számú engedélyokmányt. Eszerint az rt. 1.400.000 Ft építési tőkével indult. Névleges építési tőkéje 1.700.000 Ft volt, mely 680.000 Ft törzs- és 1.020.000 Ft elsőbbségi részvényből állt, s az 1880:XXXI. tc. szerint adókedvezményt élvezett. A vonal építési (ill. üzleti) hossza 63.400 km volt. A társulat igazgatóságának élén gr. Szapáry István elnök és Földváry Mihály alelnök, Serényi Samu titkár állt, tizenkét tagja között pedig Tolnay Lajos és sógora Krajcsovits Lajos (Dabasról Csajághy Béla, Konkoly-Thege József, Kakucsról pedig ifj. Liebner József) is helyet kapott.

A társaság nagy aktivitással látott munkához, így a vasút Lajosmizséig tartó szakaszát rá egy évre, 1889. július 8-án át is adták a forgalomnak.¹⁵ 1896-ra készült el a szintén helyi érdekű Tiszaug-Kecskemét közötti vasút is, a két vonalat pedig 1905. január 15-én összekötötték egymással. Az így kialakuló 129 km-es vasút már túllépett a helyi érdekű kategórián, s rendszeres személy- és teherszállítást tett lehetővé.¹⁶ A Kakucshoz tartozó Inárcpusztán nyílt meg az Inárcs-Kakucs vasútállomás, melyben távirda és postahivatal is működött, a későbbi telepítések után pedig Inárcsi szőlők néven megállóhelyet is létesítettek.¹⁷

AZ INÁRCSI FÖLDBIRTOKOS

A vasútépítés és a filoxéra hatására a vasút mentén a korábbi 20–60 koronáról kat. holdanként 800–1000 koronára ugrott a homoki földek ára, és a Dabasi járásban 20–25.000 kat. hold terület cserélt gazdát.¹⁸ A föld ársióját a filoxéramentes homoktalajok is növelték, ami Tolnay

¹³ Kántor 1993, 2: 69–70.

¹⁴ Közlöny, 1918, LII. 19:161.

¹⁵ Vasúti Közlöny 8. sz. Budapest–Lajosmizse helyi. érd. vasút

¹⁶ Borovszky 1910, II:181.

¹⁷ Pándy 2014, 15.

¹⁸ Borovszky 1910, II:45–46, 97–100.

figyelmét sem kerülte el. Arra, hogy Inárcs már vasútépítés előtt megtetszett neki, a Budapesti Hírlap egyik 1887-es tudósításából is következtethetünk. Ebben azt írták, hogy az ifjúság alsódabasi kaszinóban tartott multságán Inárcsról Tolnay Lajosné és leánya, Tolnay Ida is megjelent.¹⁹ Amikor aztán a vele hivatalos kapcsolatban lévő Weisz József értékesítette inárcspusztai 1115 kat. holdas ingatlanát, Tolnay Lajos is döntésre szánta el magát.²⁰ Rövid idő alatt, az adatok összevetése szerint 1894–95 körül megvásárolta Weisz József, Zrumeckzy Kálmán (Zrumeckzy Dezső *Inárcs, 1883. aug. 27 †Budapest, 1917. jan. 31. építész–grafikus²¹ édesapja) és mások birtokát. Így Rötzer Antal alsóinárcs-csikosi birtokos 1457 kat. holdas ingatlana mellett 1895-ben már övé volt a legnagyobb, 2596 kat. holdas birtok, amit jelentékeny gazdasággá fejlesztett. Az eddig külterjesen használt legelőkből 1200 holdat szántóvá alakított, amelyen gabonát és dohányt is termesztett. 62 holdon létesített kertet, amelyen gyümölcsöst telepített, 30 holddal pedig megkezdte a szőlő telepítését.²² Modern (lokomobil, járgány, cséplőszekrény, henger, trieur, vetőgép stb.) gépekkel felszerelt majorjában az állattenyésztést is megkezdte, s hamarosan 361 sertést, 314 szarvasmarhát és 50 lovat tartott.

Bár az Ybl Miklós tervei szerint 1872–74 közt épült budapesti Odescalchi-palotában bérelt emeleti lakását (ma: Budapest, Bródy Sándor u. 14. és Puskin u. 24.) megtartotta, inárcsi birtokának centrumában egy parkkal övezett kétszintes modern eklektikus kúriát építtetett.²³ A Korb Flóris és Giergl Kálmán tervei²⁴ alapján a korabeli eklektika jegyében épült, művészi megoldásaival messze kiemelkedő kúria 1898-ra készült el, ahova hamarosan a Tolnay család is beköltözött.²⁵ A kúriával szemközt (intézője: Nedelkó Tamás számára) intézőlakot és majorsági centrumot, tőle északra félkörben tucatnyi négylakásos cselédházat, cselédei gyermekeinek pedig iskolát alapított. Ehhez szőlőjéből 1 m. hold földet díjmentesen az államnak adományozott, amelyen egy tanítólakásból és tanteremből álló iskolát építtetett (ez jelenleg az általános iskola és óvoda konyhája). A tankerületi felügyelőséggel 1895-ben kezdődő levelezés szerint az állami elemi népiskola 1897 szeptemberében nyílt meg 63 mindennapi (6–12 éves) és 24

¹⁹ Az alsó-dabasi fiatalok... Budapesti Hírlap 1887. szept. 7. 246:7.

²⁰ BOROSS 1893. Kakucs címszó. Weisz és Tolnay kapcsolatáról dédunokája, Tolnay Lajos építész tájékoztatása.

²¹ Czagányi 2003, 25–28.

²² Gazdacímtár 1897. Kakucs címszónál.

²³ Vidéki úrilak terve, Építő Ipar 1896. márc. 18. sz.

²⁴ Gerle 2010, 67–68..

²⁵ Tolnay Lajos (*1933. nov. 28. †1018) Ybl-díjjal, 1995-ben M. Köztársaság Érdemrend arany fokozatával kitüntetett építész (hősünk dédunokája), közlése és dokumentumai alapján.

ismétlő iskolára kötelezett tanulóval.²⁶ Tolnay az iskola éves költségeit is fedezte, emellett a kakucsi iskolabővítéseket és az újhartyáni plébániatemplomot is támogatta.²⁷

Inárcs nagyközség mint falualapító elődjére tekint rá. Hálából az iskolaalapítás 100. évfordulóján, 1997-ben róla nevezte el a községi általános iskolát és az új iskola utcáját, s elsőként őt fogadta (posztumusz) díszpolgárává. Az iskola előtt állította fel Polyák Ferenc fafaragó művész emlékoszlopát, a kúriájával szemközti téren Kampfl József bronzba öntött Tolnay-szobrát, s arcmását a Tolnay Lajos-díj plakettjén is megörökítette.

A KÖZÉLET ÉS AZ ELISMERÉSEK CSÚCSÁN

A MÁV elnökgazgatói székében Tolnay Lajos olyan eredményeket produkált, amivel már eddig is számos hazai és külföldi elismerést kapott. Egyebek közt 1878-ban a közmunka- és közlekedési miniszter előterjesztése alapján I. Ferenc József miniszteri tanácsosi címmel, 1880-ban pedig a Vaskoronarend lovagkeresztjével tüntette ki. Külföldi kitüntetései között említhetjük a francia Becsületrend lovagkeresztjét és azt, hogy 1881-ben megválasztották a Német Vasútegylet műszaki bizottsága elnökének. Ugyanebben az évben az uralkodó a Lipót-rend lovagkeresztjét adományozta neki. A déli határok mentén végzett munkájáért is magas kitüntetésekert kapott: Szerbia a Takovo rend II. osztályú keresztjével, a román uralkodó a Román Királyi Koronarend közép és tiszti keresztjével ismerte el.²⁸

„Az 1904. évi vasutassztrájk lezajlása után a közbizalom megtisztelő hívására, hajlott kora ellenére, a vasutas szövetség elnökének hálátlan szerepére vállalkozott, csakhogy tekintélyének és tudásának latba vetésével az ellentétek kiegyenlítésén munkálkodhasson. Személyes befolyásával sikerült is a kormánynál a vasutasok részére... sok kedvezményt biztosítani, s tapintatával a háborgó lelkeket lecsillapítania.”²⁹

Inárcsi évei és építkezései 1906-ig tartottak, mely után birtokát (a Magyar Telepítő- és Hitelbank útján) eladta és visszatért fővárosi lakásukba. A Székesfővárosi Közmunkák Tanácsa, amelynek alapító tagja volt, ekkor három évre alelnökévé választotta. A szervezet eredetileg gr. Andrássy Gyula miniszterelnökkel az élén, dr. Tisza Lajos alelnök irányításával működött. Az elnöki tisztet 1870 óta először 1913-ban töltötték be, amikor Tolnay Lajost bízták meg vele. Magas tisztéről 1914-ben, 77 éves

²⁶ Czagányi 1995, I:362-363.

²⁷ Czagányi 2010, I.

²⁸ Tolnay Lajos építész: a Tolnay család genealógiája, III. tábla adatai.

²⁹ Közlöny, 1918, LII. 19:161.

korában köszönt le. Elnökévé választotta a Szentkorona Országainak Vasutas Szövetsége is.

Alma matere, az 1871-től egyetemi szintre emelt József Ipartanoda 1910-ben az elsők között ismerte el tiszteletbeli doktori címmel. Ugyanebben az évben I. Ferenc József valóságos belső titkos tanácsosi címmel jutalmazta, a háború kitörésekor, 77 éves korában pedig az 1859-ben őrmesteri rangban leszerelt Tolnay Lajos mérnök vezérőrnagyi rangot kapott. Az, hogy a MÁV a háborús viszonyok között is jól teljesítette feladatát, hajdani elnökgazgatói koncepciójának, továbbá Kornél fiának köszönhető, ugyanis amíg ő az első, Kornél az utolsó elnökként állt a MÁV élén 1914. január 22-től 1918. november 7-ig.³⁰

Feleségét Tolnay Lajos öt évvel élte túl. A háború idején visszavonultan élt. Kiemelkedő eredményekben gazdag pálya után, 1918. április 21-én, 81 éves korában fejezte be életét. Holttestét a Nemzeti Múzeum csarnokában ravatalozták fel, ahol nem kisebb személyiségek, mint II. Rákóczi Ferenc, Kossuth Lajos és Bem József hazahozott hamvai fogadták néhány órára a nemzet hódolatát. Tisztelőinek tömegei tőle is itt vettek búcsút, majd a Kerepesi (Fiumei) úti temetőbe kísérték. A 45/7/20-as sírba, felesége mellé temették, mely fölött Fadrusz János (ma már repkénnyel zöldbe font) szobra áll.³¹ Sírhelye 2004-ben védettséget kapott.³² Gazdag pályafutását nekrológiájában részletesen ismertette a Magyar Mérnök és Építészegylet közlönye, megemlítve az 1917. június 29-én lezajlott Országos Mérnökgyűlést is, melynek díszelnökségét ruházták rá, ahol utoljára hallhatták a nyilvánosság előtt. Közreadták Kájlinger Mihálynak az egylet és Baumgartner Henriknek a Ganz Danubius s a Ganz Villamossági Társaság nevében ravatalánál elmondott gyászbeszédét is.³³ Tolnay Lajos azok közé a ritka egyéniségek közé tartozott, akinek pályáját már életében lexikonok örökítették meg, mint például 1884-ben a Magyar Lexikon és 1901-ben a Magyar írók élete és munkái.³⁴

TOLNAY LAJOS ÉLETMŰVE méltó a Pest megyei, az országos és az inárcsi községi értéktári felvételére egyaránt. Az a tizenhárom év ugyanis, amikor a magyar államvasutak nemzetközileg is elismert kiépítésén – később a főváros fejlesztésén – dolgozott, mint rövid értékelésünk is igazolja, utolérhetetlen produktumokat eredményezett, amellyel „a MÁV történetében korszakot alkotott”.

³⁰ Kovács 1994. 50–51: Dunaszentgyörgyi Tolnay Kornél (*1865 †1936).

³¹ Miklós 1940 6:3.

³² Tolnay Lajos építész iratai.

³³ Közlöny, 1918, LII. 19:161.

³⁴ Magyar Lexikon XV, 1884, 388, Szinnyei 1901, 252.

A vasút sugáralakban Budapestre tartó fővonalai Pest megyét is átszelték. Ezzel bekapcsolták a gyorsan fejlődő ország vérkeringésébe, a beruházások pedig ezrével adtak munkalehetőséget annak a szegényparaszti rétegnek, mely évtizedek óta a jobbágyszabócska veszteségként tengette életét. Erre tett pontot a Budapest–Lajosmizse (egyelőre) helyi érdekű vonal kiépítése, mely a Dabasi járást emelte ki öröklött elmaradottságából.

Életművének harmadik szakasza az inárcsi birtokszerzés volt, mely gazdaságszervező, iskolaépítő és működtető tevékenysége révén hihetetlen gyors fejlődés küszöbére érkezett. Fél évszázad alatt a település így behozta azokat a hátrányokat, melyeket a 15 éves háború óta cipelt magával. Munkássága idején és a nyomdokain haladó utódok törekvései révén 1945-re önálló községgé vált, mely egy újabb fél évszázad után városi rangra aspiráló, kertvárosias színezetű, összközműves nagyközséggé nőtte ki magát. Tolnay Lajos inárcsi műve tehát méltán foglalhatja el helyét a községi értéktárban. Életművének nagyobb részét országos ügyeknek szentelte, s ezalatt olyan értékeket alkotott, melynek alapján a Pest megyei és az országos értéktári felvételre is méltónak tartjuk, s annak elismerését javasoljuk.

FORRÁSOK

Berza László főszerk.

1993, Budapest lexikon I–II; Budapest

Boross Károly

1893, Magyarország földbirtokosai, Budapest

Borovszky Samu szerk.

1910, Pest-Pilis-Solt-Kiskun vármegye I–II, Budapest

Budapesti Hírlap

|1887. szept. 7. Az alsó-dabasi fiatalság mulatságáról, 246. sz., Budapest

Czagányi László

1995, Inárcs története (1263–1993) I–II. (I. k. Kulcsár Gabriella régészeti tanulmányával),
Inárcs

1997, Iskolánk alapítója Tolnay Lajos, Az Inárcsi Tolnay Lajos Általános Iskola centenáriumi
évkönyve, Inárcs

2003, 50 éves a Zrumeckzy Dezső Művelődési Ház és Könyvtár, Inárcs

2007, Az iskolaalapító Tolnay Lajos vasútépítő munkássága; A 110 éves Tolnay Lajos
Általános Iskola évkönyve (1997–2007), Inárcs

2020, Újhartyáni monográfia. Újhartyán története a legrégebbi időktől a várossá alakulásig, I-II;
kiadás alatt álló kézirat, Újhartyán

2018, Tolnay Lajos, In: Nemzeti évfordulóink, 35, főszerk. Estók János, szerk. Gazda István,
Budapest

Gazdacím-tár

1897, A Magyar Korona Országainak mezőgazdasági statisztikája 11. Az 1895. évi
összeírás, Budapest

Gerle János

2010, Korb Flóris, Giergl Kálmán; Az építészet mesterei, Budapest

Kántor László

| 1993, Tolnay Lajos, a MÁV első elnöke; Sínek Világa, 2:62–70; Budapest

Karasszon Dénes dr.

1988, Kétszáz éves a hazai állatorvosi felsőoktatás, Orvosi Hetilap, Budapest, 189–191.

Kempelen Béla

1931, Magyar nemes családok, I–XI; Budapest

Kovács László dr. szerk.

1994, Akik a Magyar Államvasutakat 125 éven át vezették, Budapest

Közlöny

1918, A Magyar Mérnök-és Építészeti-Egylet Közlönye, 52. évfolyam, Budapest

Magyar Lexikon

1884, Magyar Lexikon XV. *Planetoidok–Sopor*, Budapest

Miklós Imre

1937, A magyar vasutasság oknyomozó történelme, Budapest

1940, Ki volt Tolnay Lajos? 1–6; Vasutas Szövetkezeti Értesítő

Pándy Tamás

2014, A lajosmizsei vasútvonal 125 éves története, Budapest

Szinnyei József

1901, Magyar írók élete és munkái, Budapest

Vidéki úrilak terve, Építő Ipar 1896. márc. 18. sz.

MELLÉKLETEK

1. A Tolnay család címeres nemeslevele (eredetije a család tulajdonában)
2. Édesapja, Tolnay János portréja (családi olajfestmény másolata)
3. Édesanyja, iglói Szontágh Erzsébet (családi olajfestmény másolata)
4. A Pest–Vác első magyar vasú megnyitója, 1846 (internet-fotó)
5. Tolnay Lajos középiskolai bizonyítványa (Tolnay Lajos építész által a Tolnay Lajos Ált. Iskolának ajándékozott eredeti példány)
6. Tolnay Lajos műegyetemi bizonyítványa (családi tulajdon, másolat)
7. Tolnay Lajos portréja (családi olajfestmény másolata)
- 7.8 Tolnay Lajosné Kracsovits Kornélia (családi olajfestmény másolata)
9. A Kassa-Oderbergi vasút építése (internet)
10. Az Erdélyi Vasút építése (internet)
11. A Fiume-vonal építése (internet)
12. A Pest–Buda összekötő híd építése (internet)
13. A Keleti pályaudvar a 20. sz. elején (internet)
14. Tolnay Lajos portréja és aláírása Miklós Imre művében
15. A Tolnay család lakóháza az Odescalchi-palotában (internet)
16. Tolnay Lajos országgyűlési képviselő korában (családi olajfestmény másolata)
17. Az Inárcs-Kakucs vasútállomás (Tolnay Lajos negatív lemezén)

18. Korabeli mozdony (internet)
19. Az inárcsi Tolnay-kúria eredeti látványterve
20. A kúria 1900 körül készített fényképe (családi fotó)
21. Az Inárcs-Kakucs vasútállomás egy 20. század eleji képeslapon
22. Kamfl József Tolnay-szobra az kúria közelében.
23. I. Ferenc József valóságos belső titkos tanácsnoki kinevezése Tolnay Lajos számára
(eredetije a családi dokumentumok között)
- 24–25. Tolnay Lajos díszdoktori oklevele (eredetije a családi dokumentumok között)
26. Az idős Tolnay Lajos képe Würbel Ferenc metszetén (internet)
27. Tiszteletadás a Nemzeti Múzeum csarnokában felravatalozott Tolnay Lajos koporsójánál
(egykorú újságcikk fénymásolata)
28. Tolnay Lajos arcmása az inárcsi Tolnay Lajos emlékérmén.

6.) Indoklás az értéktárba történő felvétel mellett:

Támogató nyilatkozat
„Tolnay Lajos életműve”
Pest Megye Értéktárába történő felvételéhez

Tolnay Lajos (1837-1918) mérnök, miniszteri tanácsos, a Magyar Államvasutak első elnökgazgatója, országgyűlési képviselő neve természetesen elsősorban a hazai vasúttörténet, közlekedéstörténet iránt érdeklődők számára cseng ismerősen. Rendkívüli teljesítmények jellemzik életpályáját, melyek a saját korában is meghozták az elismeréseket itthon és külföldön egyaránt. Kinevezéseit, pozícióit, kitüntetéseit meghaladóan is figyelemreméltó, hogy a lexikonszerkesztők már életében szócikkben méltatták kivételes képességeit és érdemeit. (Pl.: Magyar Lexikon XV. kötet, Budapest, 1884; Pallas Nagy Lexikona XVI. kötet, Budapest, 1897.)

Halálakor a napilapokon túl még a különböző gazdasági, ágazati lapok is jelentős terjedelemben írtak róla. A lapszerkesztők nyilvánvalóan fontosnak tartották a méltó nekrológot, a búcsúást a mérnöki kar kiválóságától, a kivételes pálya igényes bemutatását és összegzését. Országos jelentőségű ügyekben gondolkothattak és válogathattak, készíthettek lajstromot, melyek között számos egyébként szintén időtálló jelentős teljesítmény elsikkadt. Bátran e körbe sorolhatjuk Tolnay Lajos inárcsi településszervező és iskolaalapító tevékenységét, de a Budapest-Lajosmizse helyi érdekű vasútvonal létrehozásában játszott szerepét is. Ez utóbbit szervező érdektársaságban Tolnay Lajos inárcsi földbirtokosként működött közre, tudásával-tapasztalatával a hozzáértés terén volt kiemelkedő a neve. Benne találták meg azt a szakembert, aki a műszaki bejárásokon nagy tekintélyével, a legmagasabb szakszerűség szintjén képviselte a részvénytársaság érdekeit.

A MÁV első embereként végrehajtotta az addig osztrák befolyás alatt álló államvasutak nemzeti szempontok szerint történő újjászervezését és magyar jellegének kialakítását. Működése a hazai vasútfejlesztés leggazdagabb időszaka volt, melynek során az államosított vasútvonal hossza ötszöröse lett. A sugáralakban Budapestre tartó fővonalak Pest vármegyét is átszelték, bekapcsolva a gyorsan fejlődő ország vérkeringésébe, a beruházások révén ezáltal adva munkalehetőséget a megye szegényparaszti rétegének. A Budapest-Lajosmizse helyi érdekű vonal kiépítése pedig a Dabasi járást emelte ki több nemzedéknyi öröklött elmaradottságából.

Az inárcsi birtokszerezést követő gazdaságszervező, iskolaépítő és működtető tevékenysége révén felgyorsult a település fejlődése: fél évszázad alatt behozta azokat a hátrányokat, melyeket a 15 éves háború óta cipelt magával. Munkássága következtében és a nyomdokain haladó utódok törekvései révén Inárcs 1945-re önálló községgé vált, majd egy újabb fél évszázad után városi rangra aspiráló, kertvárosias jellegű, összközműves nagyközséggé nőtte ki magát. Tolnay Lajos emlékét Inárcson évtizedek óta méltóan ápolják, nevét iskola, utca, emléktábla és emlékérem, emlékoszlop, posztumusz díszpolgári cím őrzi, alakját szoborba formázták. A folyamat meghatározóan a javaslatot összeállító Czágányi László helytörténész személyéhez kötődik, aki számos környező település monográfiájának készítőjeként jól ismert Pest megyében, s akinek a neve egyúttal a megalapozottság és tartalom tekintetében minőségi garanciát is jelent.

Mindezek alapján alaposnak és indokoltnak tartom a javaslatot, ezért támogatom „Tolnay Lajos életműve” Pest Megye Értéktárába történő felvételét. Egyetértve az indítvánnyal, az országos értéktári felvétel kezdeményezését is megfontolásra javaslom.

Dabas, 2020. március 4.

Valentyik Ferenc
Valentyik Ferenc
helytörténész Dabas

7.) A helyi értékkel kapcsolatos információt megjelenítő források listája (bibliográfia, honlapok, multimédiás források):

FORRÁSOK

Berza László főszerk.

1993, Budapest lexikon I–II; Budapest

Boross Károly

1893, Magyarország földbirtokosai, Budapest

Borovszky Samu szerk.

1910, Pest-Pilis-Solt-Kiskun vármegye I–II, Budapest

Budapesti Hírlap

|1887. szept. 7. Az alsó-dabasi fiatalság multságáról, 246. sz., Budapest

Czagányi László

1995, Inárcs története (1263–1993) I–II. (I. k. Kulcsár Gabriella régészeti tanulmányával), Inárcs

1997, Iskolánk alapítója Tolnay Lajos, Az Inárcsi Tolnay Lajos Általános Iskola centenáriumi évkönyve, Inárcs

2003, 50 éves a Zrumecky Dezső Művelődési Ház és Könyvtár, Inárcs

2007, Az iskolaalapító Tolnay Lajos vasútépítő munkássága; A 110 éves Tolnay Lajos Általános Iskola évkönyve (1997–2007), Inárcs

2020, Újhartyáni monográfia. Újhartyán története a legrégebbi időktől a várossá alakulásig, I–II; kiadás alatt álló kézirat, Újhartyán

2018, Tolnay Lajos, In: Nemzeti évfordulóink, 35, főszerk. Estók János, szerk. Gazda István, Budapest

Gazdacímtár

1897, A Magyar Korona Országainak mezőgazdasági statisztikája 11. Az 1895. évi összeírás, Budapest

Gerle János

2010, Korb Flóris, Giergl Kálmán; Az építészet mesterei, Budapest

Kántor László

|1993, Tolnay Lajos, a MÁV első elnöke; Sínek Világa, 2:62–70; Budapest

Karasszon Dénes dr.

1988, Kétszáz éves a hazai állatorvosi felsőoktatás, Orvosi Hetilap, Budapest, 189–191.

Kempelen Béla

1931, Magyar nemes családok, I–XI; Budapest

Kovács László dr. szerk.

1994, Akik a Magyar Államvasutakat 125 éven át vezették, Budapest

Közlöny

1918, A Magyar Mérnök-és Építészeti-Egylet Közlönye, 52. évfolyam, Budapest

Magyar Lexikon

1884, Magyar Lexikon XV. *Planetoidok–Sopor*, Budapest

Miklós Imre

1937, A magyar vasutasság oknyomozó történelme, Budapest

1940, Ki volt Tolnay Lajos? 1–6; Vasutas Szövetkezeti Értesítő

Pándy Tamás

2014, A lajosmizsei vasútvonal 125 éves története, Budapest

Szinnyei József

1901, Magyar írók élete és munkái, Budapest

Vidéki úrilak terve, Építő Ipar 1896. márc. 18. sz.

8. *A helyi érték hivatalos weboldalának címe:*

Hivatalos weboldal nincs, de Tolnay Lajos értéktári előterjesztésének anyaga megtalálható, az Inárcsi Települési Értéktár Bizottság nyílt facebook csoportjának dokumentumai között .

link: <https://www.facebook.com/photo/?fbid=3496311953712683&set=p.3496311953712683>

MELLÉKLETEK

1.) *Az értéktárba felvételre javasolt helyi érték fényképe vagy audiovizuális-dokumentációja*

Inárcsi séták térben és időben kiadvány 5., Tolnay Lajos életművét bemutató számának nyomdai anyagának másolata (pdf csatolmány)

2.) *A magyar nemzeti értékekről és a hungarikumokról szóló 2012. évi XXX. törvény 1. § (1) bekezdés j) pontjának való megfelelést valószínűsítő dokumentumok, támogató és ajánló levelek*

Valentyik Ferenc támogató nyilatkozata

**Támogató nyilatkozat
„Tolnay Lajos életműve”
Pest Megye Értéktárába történő felvételéhez**

Tolnay Lajos (1837-1918) mérnök, miniszteri tanácsos, a Magyar Államvasutak első elnökgazgatója, országgyűlési képviselő neve természetszerűleg elsősorban a hazai vasúttörténet, közlekedéstörténet iránt érdeklődők számára cseng ismerősen. Rendkívüli teljesítmények jellemzik életpályáját, melyek a saját korában is meghozták az elismeréseket itthon és külföldön egyaránt. Kinevezéseit, pozícióit, kitüntetéseit meghaladóan is figyelemreméltó, hogy a lexikonszerkesztők már életében szócikkben méltatták kivételes képességeit és érdemeit. (Pl.: Magyar Lexikon XV. kötet, Budapest, 1884; Pallas Nagy Lexikona XVI. kötet, Budapest, 1897.)

Halálakor a napilapokon túl még a különböző gazdasági, ágazati lapok is jelentős terjedelemben írtak róla. A lapszerkesztők nyilvánvalóan fontosnak tartották a méltó nekrológot, a búcsúzást a mérnöki kar kiválóságától, a kivételes pálya igényes bemutatását és összegzését. Országos jelentőségű ügyekben gondolkodhattak és válogathattak, készíthettek lajstromot, melyek között számos egyébként szintén időtálló jelentős teljesítmény elsikkadt. Bátran e körbe sorolhatjuk Tolnay Lajos inárcsi településszervező és iskolaalapító tevékenységét, de a Budapest-Lajosmizse helyi érdekű vasútvonal létrehozásában játszott szerepét is. Ez utóbbit szervező érdektársaságban Tolnay Lajos inárcsi földbirtokosként működött közre, tudásával-tapasztalatával a hozzáértés terén volt kiemelkedő a neve. Benne találták meg azt a szakembert, aki a műszaki bejárásokon nagy tekintéllyel, a legmagasabb szakszerűség szintjén képviselte a részvénytársaság érdekeit.

A MÁV első embereként végrehajtotta az addig osztrák befolyás alatt álló államvasutak nemzeti szempontok szerint történő újjászervezését és magyar jellegének kialakítását. Működése a hazai vasútfejlesztés leggazdagabb időszakává vált, melynek során az államosított vasútvonal hossza ötszörösére nőtt. A sugáralakban Budapestre tartó fővonalak Pest vármegyét is átszelték, bekapcsolva a gyorsan fejlődő ország vérkeringésébe, a beruházások révén ezrével adva munkalehetőséget a megye szegényparaszti rétegének. A Budapest-Lajosmizse helyi érdekű vonal kiépítése pedig a Dabasi járást emelte ki több nemzedéknyi öröklött elmaradottságából.

Az inárcsi birtokszereztést követő gazdaságszervező, iskolaépítő és működtető tevékenysége révén felgyorsult a település fejlődése: fél évszázad alatt behozta azokat a hátrányokat, melyeket a 15 éves háború óta cipelt magával. Munkássága következtében és a nyomdokain haladó utódok törekvései révén Inárcs 1945-re önálló községgé vált, majd egy újabb fél évszázad után városi rangra aspiráló, kertvárosias jellegű, összközműves nagyközséggé nőtte ki magát. Tolnay Lajos emlékéét Inárcson évtizedek óta méltóan ápolják, nevét iskola, utca, emléktábla és emlékérem, emlékoszlop, posztumusz díszpolgári cím őrzi, alakját szoborba formázták. A folyamat meghatározóan a javaslatot összeállító Czagányi László helytörténész személyéhez kötődik, aki számos környező település monográfiájának készítőjeként jól ismert Pest megyében, s akinek a neve egyúttal a megalapozottság és tartalom tekintetében minőségi garanciát is jelent.

Míndezek alapján alaposnak és indokoltnak tartom a javaslatot, ezért támogatom „Tolnay Lajos életműve” Pest Megye Értéktárába történő felvételét. Egyetértve az indítvánnyal, az országos értéktári felvétel kezdeményezését is megfontolásra javaslom.

Dabas, 2020. március 4.

Valentyik Ferenc

Valentyik Ferenc
helytörténész Dabas

3.) A javaslatához csatolt saját készítésű fényképek és filmek felhasználására vonatkozó hozzájáruló nyilatkozat

INÁRCSI SÉTÁK



5.

Tolnay Lajos életműve

Inárcs, 2020

TÉRBEŒ ÉS IDŐBEŒ

Ajánlások

az Inárcsi séták térben és időben című sorozat 5. számához

Az Inárcsi séták legújabb, immár ötödik száma méltó folytatása a sorozatnak, amely ismét Czagányi László kiváló írói és szerkesztői munkáját dicséri. Tolnay Lajos, iskolánk névadója, településünk gazdasági és oktatásügyi fejlődésének meghatározó alakja. Az ő életművét bemutató kiadványt büszkén ajánlom a település valamennyi, helytörténet iránt érdeklődő lakójának figyelmébe, hiszen Tolnay Lajos életpályája szorosan összefonódik Inárcs történelmével. Életútján keresztül nyomon követhető nemcsak községünk fejlődése, de az ország és a régió vasúttörténetének meghatározó szakasza is. Az Inárcsi séták legújabb kiadása Tolnay Lajos életművét méltóvá teszi arra, hogy az Inárcsi értéktárba, valamint a Pest megyei és az országos értéktárba is felvétele nyerjen.

Dr. Gál Imre polgármester

A Polgárok Inárcs Községért Egyesület Alapítóokiratában megfogalmazott céljai között szerepel a hagyományörzés is. Nagy öröm és egyben megtiszteltetés is számunkra, hogy egyesületünk immár második alkalommal támogatja településünk történelmi, kulturális és egyéb értékeit bemutató „Inárcsi Séták Térben és Időben” című kiadvány megjelentetését.

A szerzőtől, Czagányi Lászlótól egy hiánypótló rangos tanulmányt ismerhetünk meg, hiszen Tolnay Lajos életműve szorosan kötődik településünk újkori történelméhez, életét és munkásságát megismerve egy olyan embert ismerhetünk meg, aki minden inárcsi polgár számára példaképként állhat. E sorokat olvasva értjük meg igazán, mennyire büszkék lehetünk arra, hogy Tolnay Lajos munkásságának egy része a mi községünkhöz, Inárcshoz kötődik!

(Polgárok Inárcs Községért Egyesület)

Tudományos igényességgel, alaposan készült mű, amely élvezetes olvasmány is. Egyedülálló tartalmú, vasúttörténeti szempontból is forrásértékű munka. Mindezeket figyelembe véve Inárcs nagyközség Települési Értéktár Bizottsága 2/2020 (03.04.) számú határozatával elfogadta a Tolnay Lajos-életmű Inárcs nagyközség Települési Értéktárba történő felvételét. A 3/2020.(03.04) számú határozatával javasolta a Tolnay Lajos életmű Pest Megyei és Országos Értéktárba történő felvételét.

Inárcs nagyközség Települési Értéktár Bizottsága

Czagányi László:

TOLNAY LAJOS ÉLETMŰVE

TOLNAY LAJOS [*1837. máj. 31. †1918. ápr. 21.] olyan történelmi személyiség, akinek életműve nem csupán Inárcs nagyközség, hanem Pest megye értéktárában is rangos helyet foglalhat el, sőt az országos értéktárban is méltó helye lenne. A MÁV első elnökgazgatójaként ugyanis kiemelkedő eredményeket ért el, melyet azóta sem sikerült meghaladnia senkinek, és Pest megyét is az ő fejlesztési koncepciója szerint hálózák be a fontosabb vasútvonalak. Ez utóbbiak egyike, a Budapest–Lajosmizse helyiérdekű vonal kiépítése már pályája második szakaszában zajlott le, mely után Inárcspusztán telepedett meg, s alkotott helyi értéktárba illő tetteket. Az ezt követő bő évtized végül a közélet magas tisztségeit és az elismeréseket hozta meg számára. Nem véletlenül írta róla vasúttörténeti Miklós Imre, hogy „Amerre egykor a szármaskerék népe őrt állt az utazó és szállító közönség élete és vagyona felett, ... mindenütt igaz szeretettel és hódolattal gondoltak minden idők legnagyobb tudású, legmelegebb szívű MÁV-elnökére: Tolnay Lajosra”. Ő volt ugyanis az, aki egy „kis állampályából nagy és tekintélyes államvasutat varázsolt”, és aki Széchenyi eszméit követve „rendíthetetlenül hitt az erkölcsi íratlan törvényeinek isteni eredetében”.¹

¹ Miklós 1937. 239.

CSALÁDJÁ a Vas megyei nemességből kiemelkedő, dunaszentgyörgyi előnevet viselő Tolnayak Nagycsömötén voltak birtokosok.² Őstük, Tolnay György 1643. július 6-án III. Ferdinándtól kapott armálist. (Címerpajzsán kék mezőben zöld halmon fehér oszlop áll, felette lebegő aranycsillaggal és feléje ugró (a sisakkorona fölött növekvően megjelenő) egyszarvúval, oldalt kék-arany és vörös-ezüst takaróval).³ A először Tolnay Sándor [*1748 †1818] emelkedett ki. mint a pesti egyetem tanára, az állatorvosi főiskola megalapítója.⁴ Lajos nagypapja (I.) János [*1768 †1840] táblabíró, a hg. Coburg-uradalom , édesapja, (II.) János (*1802. †1849) a hg. jóságigazgatója volt. Tolnay Lajos az ő és iglói Szontagh Erzsébet házasságából 1837. május 31-én született. Az első hazai vasút Pest–Vác km-es szakaszának megnyitásakor kilencéves volt még. Ebben az évben működését Pesten a (később Politechnikummá, majd Műegyetemmé József Ipartanoda is, ahol mérnöki tanulmányokat folytatott.



családból

Bathány-

közötti 33

kezdte

szervezett)

TANULMÁNYOK

A 12 éves korában édesapját elveszítő ifjú a pesti evangélikusok tanodájában tanult. Az érettségi bizonyítvány megszerzése után a József Ipartanodában folytatta tanulmányait, ami azonban 1857-ben megszakadt, mivel behívták katonának.

² A családban Tolnay György 1643. július 6-án kapott armálist III. Ferdinándtól.

³ Kempelen 1931, X:366–368.

⁴ Karasszon, 1988, 189.

OSKOLAI BIZONYÍTVÁNY.		
Név: ... Születési hely: ... Születési idő: ...	Tanulmányi eredmények: ... Vizsgák: ...	Tanulmányok leírása: ... Értékelés: ...
A tanuló a vizsgán jól teljesített, és az iskolai tanulmányait kitűnően végezte.		

Az olasz-osztrák háborúban hidak, műtárgyak építésén dolgozott, őrmesteri rangban szerelt le, majd a Műegyetemen folytatta félbehagyott tanulmányait. A diploma megszerzése után, 1862-ben a pest-losonci vasút, illetve a Magyar Északi Vasút tervező, építő és szervező mérnökekként vett részt az első MÁV-vonal, a Pest-Hatvan összeköttetés kiépítésében. Rá egy december 5-én feleségül vette Kornéliát (*1841 †1913). Házasságukból öt gyermek született:

†1933) majdan országgyűlési képviselő, Ida (*1868 †1936), később utolsó elnöke, Pál (*1875 †1952) és Alice (*1876 †1936). Kivételes képességű apjuk eközben meredeken emelkedett felfelé: 1865-től már a Kassa-Oderbergi Vasúttársaság 1870-től pedig a Duna-Dráva Vasúttársaság építési igazgatója volt.

13 ÉV A MÁV ÉLÉN

A Magyar Királyi Államvasutak (MÁV) „születési bizonyítványának azt az 1869. június megkötött szerződését tartják (bár csak október 31-én rendelték el a név használatát), alapján a Magyar Északi Vasúttársaság Pestől Salgótarijáig, majd Józsefvárosig üzemelő 1867. évi XIII. tc. alapján megvásárolták. Az állami vasútépítkezések irányításában az alakult M. Kir. Vasútépítési Igazgatóságnak volt fontos szerepe, melynek „A” osztálya ellenőrizte az összes vonal építését, a vágányok, állomások és műtárgyak kialakítását, ill. munkálatait.

Eredményei láttán Tolnayt harmincnyéves korában, 1871 májusában a Vasútépítészeti vezetőjévé, 1872-ben pedig a MÁV Igazgatóság vezetőjévé nevezték ki (mely

Az olasz-osztrák háborúban hidak, műtárgyak építésén dolgozott, őrmesteri rangban szerelt le, majd a Műegyetemen folytatta félbehagyott tanulmányait. A diploma megszerzése után, 1862-ben a pest-losonci vasút, illetve a Magyar Északi Vasút tervező, építő és szervező mérnökekként vett részt az első MÁV-vonal, a Pest-Hatvan összeköttetés kiépítésében. Rá egy december 5-én feleségül vette Kornéliát (*1841 †1913). Házasságukból öt gyermek született:

Salony Lajos úr pesti országhelyettes államtitkara

a kir. József-Műegyetemen Berlin az 1861 tanulmányi évben az előadásokat a vizsgakérdéseket igazán

Lajos a Lovasúrn

litégatta, és a tanulmányi év végén tartott nyilvános vizsgájában a következő osztályokat nyerte:

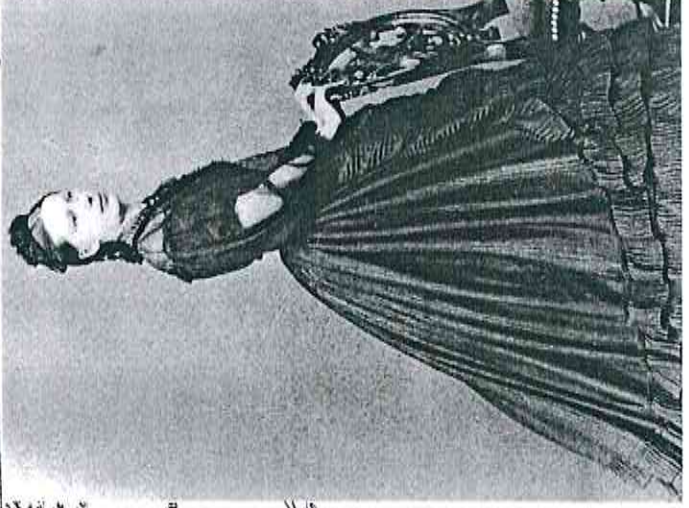
A viz. el. viz. helyettes államtitkara

az első osztályban

az első osztályban

30-án
melynek
szakaszát az
1868-ban
irányította és
tervezési

Igazgatóság



meglelő
lútk.

az üzletigazgatóságot irányító szervezettel történő egyesítéssel jött létre). Tolnay Lajos ily módon 1872. július 1-jétől 1885. december 12-ig a MÁV első elnökgazgatójaként töltött be meghatározó szerepet a MÁV fejlesztésében és irányításában.⁵

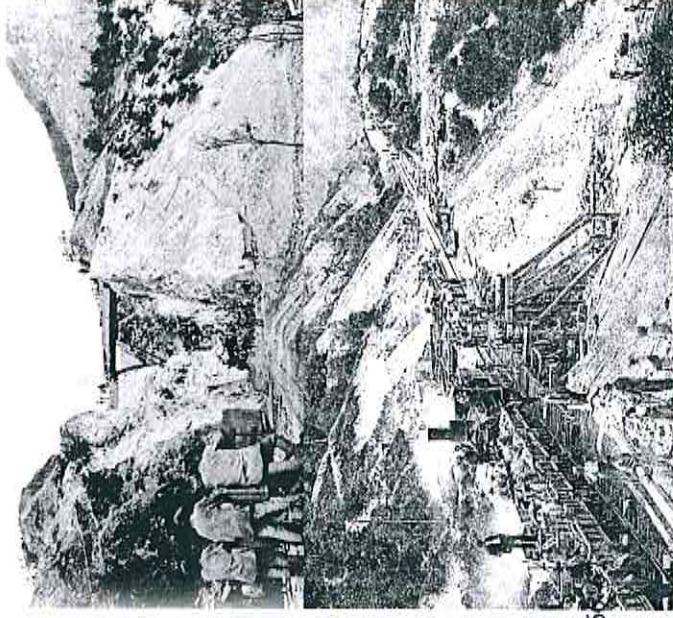
Az ő vezetésével zajlott le az addig osztrák befolyás alatt álló államvasutak nemzeti szempontok szerint történő újjászervezése és magyar jellegének kialakítása. Működése a hazai vasútfelújítás mindaddig leggazdagabb időszakává vált, melynek során az államosított vasútvonal hossza ötszörösére növekedett! Ekkor épültek meg a főváros országos központtá fejlesztésében fontos szerepet játszó Budapest–Zimony, a Budapest–Győr vonalak, ekkor fejeződtek be az északi vonalakon végzett építkezések, és ekkor vette kezdetét a Szerbiával és Romániával való vasúti összeköttetés megteremtése. Nevéhez fűződik a vasúti üzem korszerűsítése is: 1874-ben új tarifarendszert, majd szolgáltatási- és illetményszabályzatot vezetett be, létrehozták a MÁV Északi Főműhelyét, az 1870-ben létesített MÁVAG-ot új gépek és vagonok gyártására rendezték be, s megkezdődött a hazai mozdonygyártás is.

A MÁV KORSZAKOS FEJLŐDÉSE

Hivatalba lépésekor a MÁV-nak csak 400 km vasútvonala volt, az állami kamatgaranciákkal épült szubvenciók magánvonalakat pedig az osztrák államvasút igekezett befolyása alá vonni. Tizenhárom éves elnökgazgatói működése alatt megkezdte ezek egyesítését és államosítását, miközben 30 vonalon viaduktokat, pályaudvarokat, járműjavítókat építtetett, a növelte. Mindezek alapján okkal nevezték az 1872–1885 korszakának⁶. Tolnay nem az állami pályák magánkézbe támogatásával, olykor korrupciógyanús módszerekkel – magánvállalkozások állami centralizációjával alapozta



mintegy 1.700 km vasúti pályát (rajta hidakat, MÁV vonalait pedig mintegy 2000 km-re közötti időszakot a MÁV „Tolnay-adásával, hanem a – közpénzek gomba módjára szaporodó



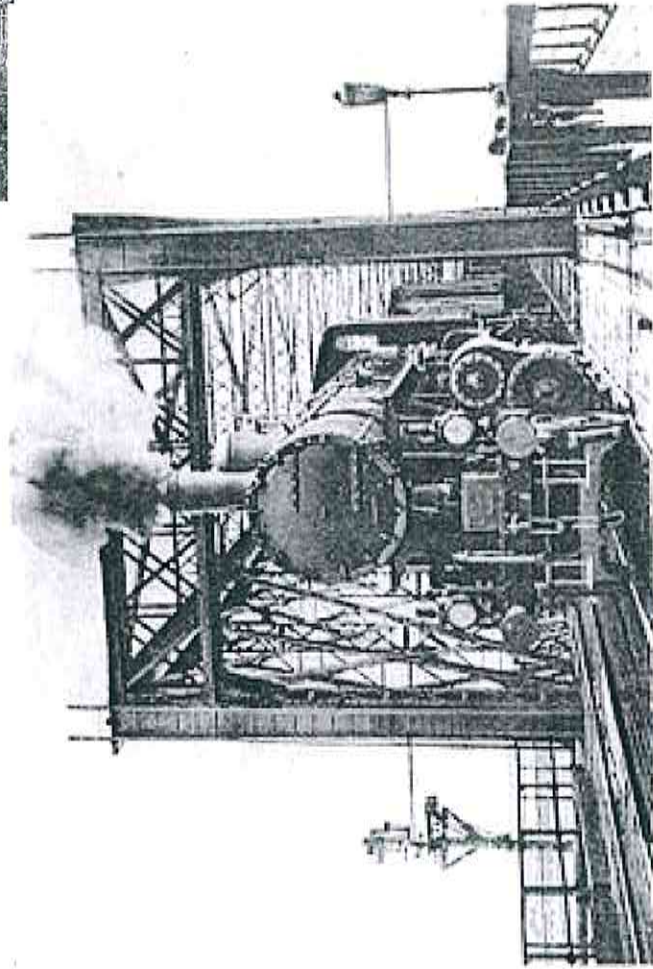
⁵ Kovács 1994, 36; Miklós 1937, 240–241; Kántor 1993, 66

meg a magyar vasút jövőjét, melynek látványos fejlődésével szerte Európában kivívta az elismerést.

Három és fél év alatt az ő vezetésével fejezték be az Északi Vasúttól átvett Salgótarján–Ruttka között rendkívül nehéz terepen futó 189 km-es vasúti pálya építését. Elgondolni is nehéz, hogyan készült el ilyen rövid idő alatt (1873) a vasút Károlyvárostól (Karlstadt, Karlovac) az Adriáig (Fiume) tartó 176 km-es vonala. A hatalmas földmunkák mellett tudniillik nehéz, hegyi viszonyok között egy 4.200 méteres szakaszon 15 alagutat kellett fúrni, 5 nagy hidat



és 3 viaduktot építeni. De ezt a korabeli technikai országhatárig vezető, hasonlóan nehéz 25 km-es erdélyi el a Dálja–Brod közel 100 km-es szakasz, nem kevésbé együttesen 475 km-es vonala, amit két és fél év alatt És az újvidéki vasúti híd megépítését (1882–1883) és a



feltételek között is megoldották, akár a Brassótól az szakasz kiépítését. Ugyancsak rekordidő (75 nap alatt) készült a Budapest–Szabadka–Zimony vasút szárnyvonalakkal valószínűleg meg-

Budapest–Bécs közötti vasúti összeköttetés megteremtését is

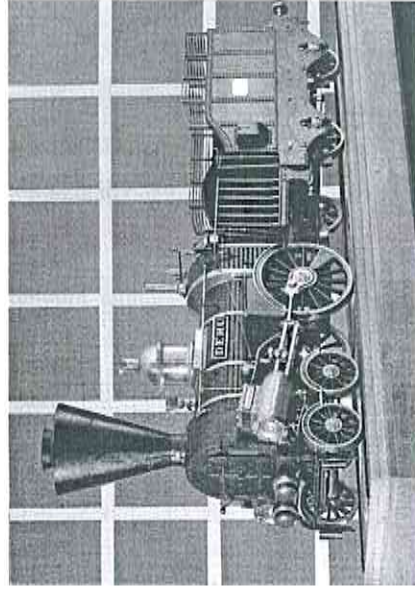
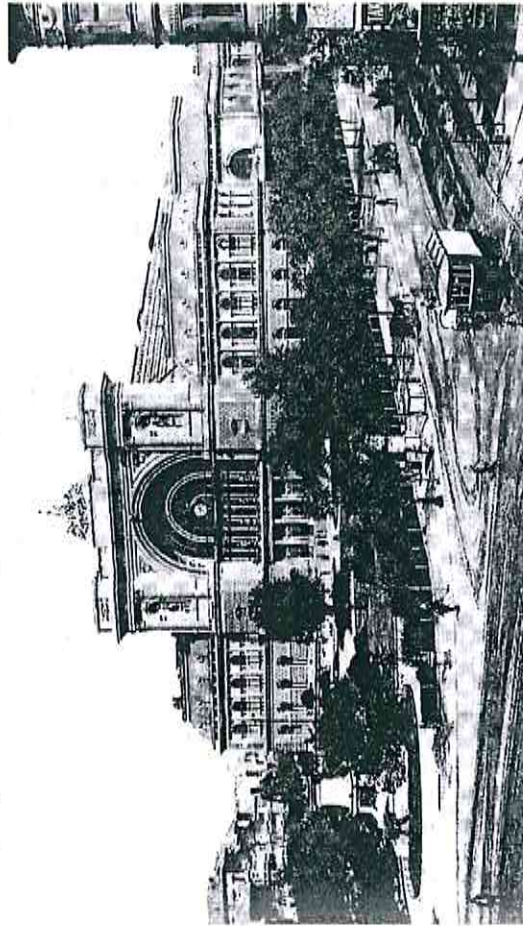
meg kell említenünk. A déli határvidék vasútja tehát a MÁV történetének mindmáig legrövidebb idő alatt kialakított vonala volt. A pályaeépítések között végül a Budapest–Szabadka–Zimony vonalon a szerb határig vezető (szárnyvonalak nélkül 346 km-es) vasutat emeljük ki, amit a szerbiai vasúthoz történő csatlakoztatás miatt szoros határidőben kellett elvégezni. Ez a (mint említettük, összesen 475 km-es) vasút az első kapavágástól a forgalom beindulásáig csupán két és fél év alatt épült fel, ami a mai technikai viszonyok mellett is elképzelhetetlennek tűnik.

A KELETI PÁLYAUDVAR

Tolnay vasútfejlesztő koncepciójának eredményeképp tehát a Felvidékről, Ausztriából, Erdélyből, a Délvidéktől és az Adriától a fővárosba tartó vasútvonalak Budapesten is ekkor nyerték el máig jellemző arculatukat.

Jelentős alkotásai közé tartozik a fővárosban az első dunai összekötő vasút híd megépítése és átadása (1877. október 23.), a körvasút építésének megkezdése és a Keleti pályaudvar megépítése is.⁶ A Rochlitz Gyula tervei alapján készült pályaudvart 1884. augusztus 16-án avatták fel. A keresztperonos alaprajzú, kétoldali felvételi szárnyal épült, 1891-ig Középponti pályaudvarnak nevezett „főpályaudvar” a maga idejében Közép-Európa egyik legkorszerűbb létesítménye volt, melynek 13 vontató és indítóvágányából 4 vezetett a csarmokba. Művészi igényű megoldásai között megemlítendő, hogy homlokzatát a gőzgép és a gőzmozdony feltalálói: Watt és Stephenson szobra, pénzárcsarnokát márványoszlopok, Lotz Károly és Than Mór freskói díszítik.⁷

A pályaudvart eredetileg a mai Nagykörút–Rákóczi út kereszteződése táján tervezték. A talajviszonyok miatt viszont (hisz a környékén még vadkacsára vadásztak, s nemrég a Nagykörút hajózható csatornává alakítására is terveket készítettek) a pesti oldal talajszerkezeti adottságai csak a jelenlegi helyén tették lehetővé a pályaudvar megépítését. Az alapozás megkezdésekor derült ki, hogy a felszín alatt olyan laza és itt is vízenyős a talaj, hogy több ezer sűrűn levert vastag fenyőcölöppel kellett megerősíteni az épületkomplexum teljes területét. Noha a pályaudvar – a kisajátításokkal, talajjavítással és felszereléssel együtt – 4.880 ezer (ebből maga az indóház 2.400 ezer, az alapozás pedig 330 ezer) forintba került, ellenfelei a MÁV-félreállítás is megpróbálták



A TOLNAY-BAROSS KONFLIKTUS

A feszültség háttérében a meredek karrierjének küszöbére érő liberális vetélytárs (az 1875-országyűlési képviselővé választott, 1883-ban államtitkárrá kinevezett) Baross Gábor †1892), a majdani „vasminiszter” tőle eltérő koncepciója és ambíciói álltak.

⁶ Ld. Kovács 1994, 39–39. táblázatait és Miklós 1937. 242–243; Kántor 1993, 68.

⁷ Berza 1993, I:658–659.

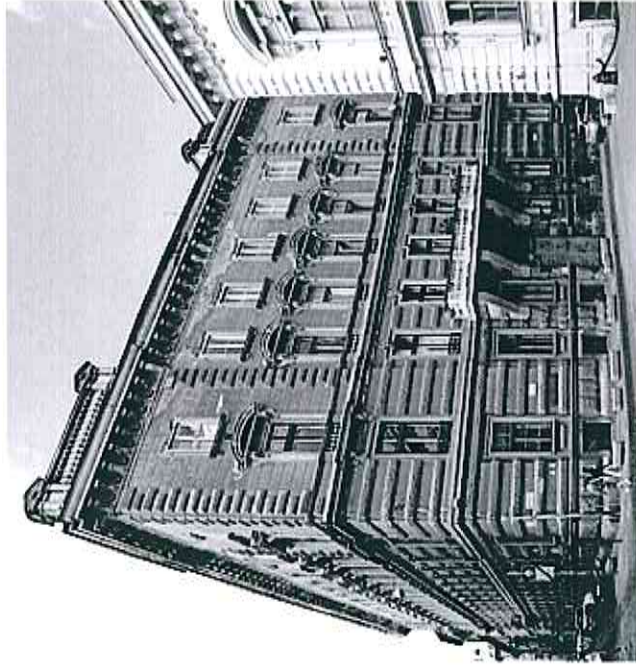
⁸ Miklós 1930:3.

A tények ugyan Tolnayt igazolták (s a facölöpökön álló pályaudvar pl. azóta is állja a sok száz szerelvény rohamát), de a sajtó nap, mint nap új ötletekkel korbácsolta a közhangulatot, jóllehet Tolnay mindet megcáfolta, és egyik sem állta ki az igazság próbáját. A történeteket jól érzékeltetik a „Bolond Istók” karikatúrái is. Az egyikben Tolnay mint mozdonyvezető gázolja el a sineken bőszi bika képében támadó Baross. A sorozat végén viszont a „tótsercesen” gázolja halára kubikostalicskájával a magára maradt Tolnayt. A Baross által keresztül vitt átszervezés szerint a MÁV-elnök ezután a

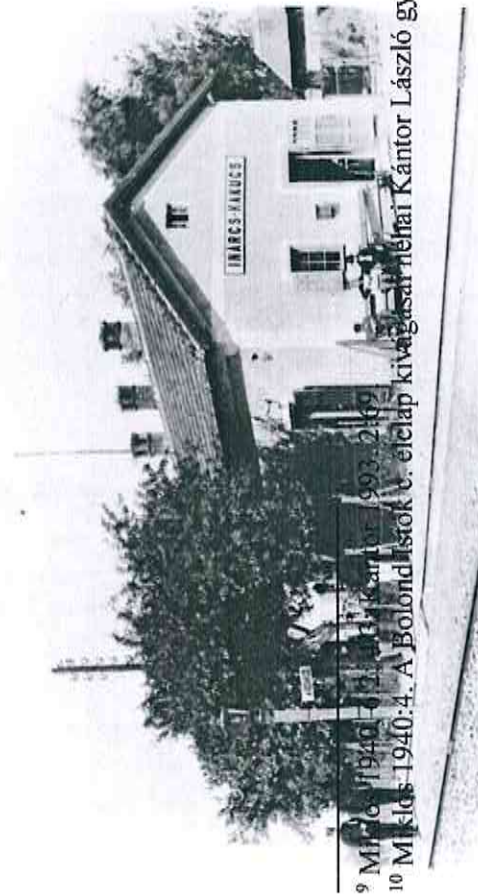
kívül a pénzügyi tárcának is jelentéstételi kötelezettséggel tartozott, a MÁV vezetését pedig között osztotta meg, ami lényegében bábfigura kárhozta volna Tolnayt. Ezt nyilván nem ezért Tisza Kálmántól kért kihallgatást. Miután miniszterelnök az 1878-as országgyűlés óta volt Barosznak (aki nehéz helyzetében akkor őt sem állt ki mellette. Tolnay erre benyújtotta lemondását br. Kemény Gábor miniszternek, és leköszönt a Kemény – bár marasztalni próbálta őt – ezt elfogadta, így 1885. december 13-án

nevettségesen alacsony összeggel (évi 19.000 forintos fizetésével szemben 3.000 Ft-tal) nyugdíjba vonult.⁹

Baross átszervezési javaslata azonban, mely Tolnay nyugdíjazásához vezetett, nem váltotta be a hozzáfűzött reményeket. Vagyis Tolnayt igazolta, amit Baross is kénytelen volt belátni, így egy év múlva visszavonatta. Maradt tehát az 1884. április 1-jén életbeléptetett rendszer, de Tolnay Lajos és vezérkara nélkül.



négy igazgató szerepére vállalhata, azonban a lekötelezettje támogatta), ő MÁV éléről.⁹



⁹ Művelődés, 1940. 6. 13. sz. Karikaturák, 993. 2. tábla

¹⁰ Művelődés, 1940. 4. A Bolond Istók u. etelap kivágásai néhai Kántor László gyűjteményében.

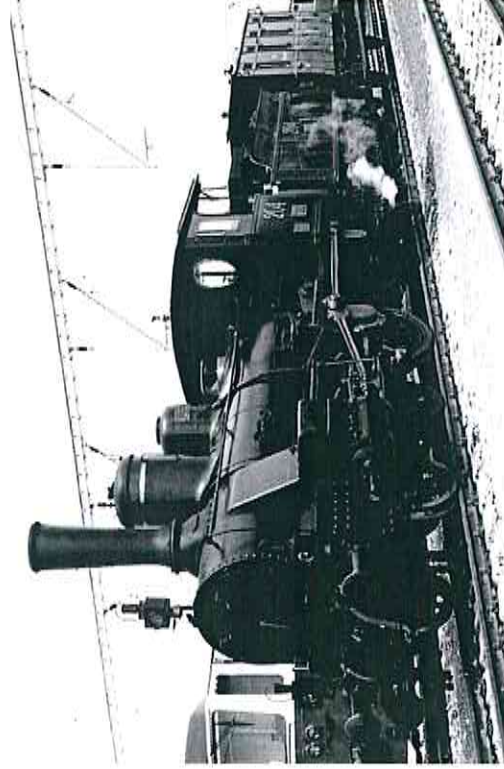
Ekkor választotta Tolnayt elnökké a Magyar Mérnök- és Építész Egylet, melynek 1872-től alapító tagja és alelnöke volt. Ezt 1891-ig látta el, 1889—1894 között pedig az Országos Magyar Gazdasági Egyesület alelnöki tisztét bízták rá.¹¹

ÚJ UTAKON

történeteknek nem csupán hazai visszhangja volt nagy. Tudását és tapasztalatait külföldön is magas állásokat kínáltak fel neki, a németek például a Kaiser Ferdinánd–Nordbahn (északi vasúttársaság) igazgatóságát ajánlották fel számára ugyan megrendítette az eljárás, ezt mégsem fogadta el, s tehettségét hazája javára kamatoztatni. Pályája újabb fordulópontját jelentette az 1887-es országgyűlési választás, amelyen a Szabadelvű Párt színeiben Budapest IX. kerületének képviselőjévé választották.

pénzügyi, gazdasági, közlekedésügyi hozzászólásai, javaslatai és tanácsai mutatják, törvényhozásban is a tőle megszokott aktivitással vett részt. Tisztségét a vasút ügyének támogatására is felhasználta. A fontos ipari központtá fejlődő Ferencvárost három cikluson át (1887–1896) képviselte.¹²

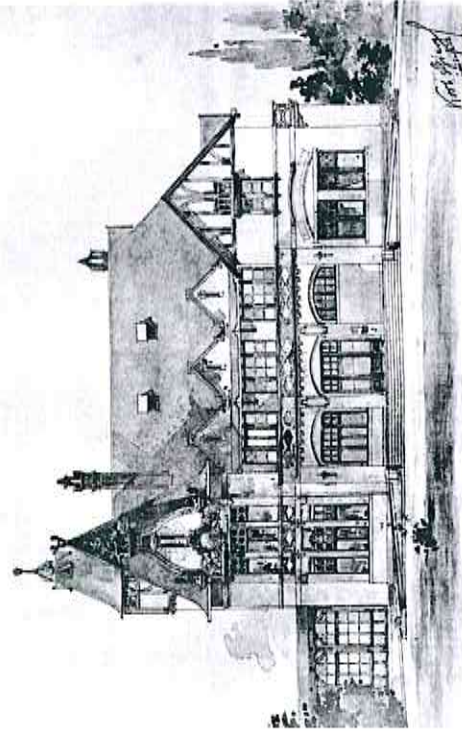
Utána a Budapest–Lajosmizse helyiérdekű vasút építésében kamatoztatta tudását, mely Pest megye újabb, a Dabasi járásnak pedig első vasútvonala volt. A hasonló



A ismerve

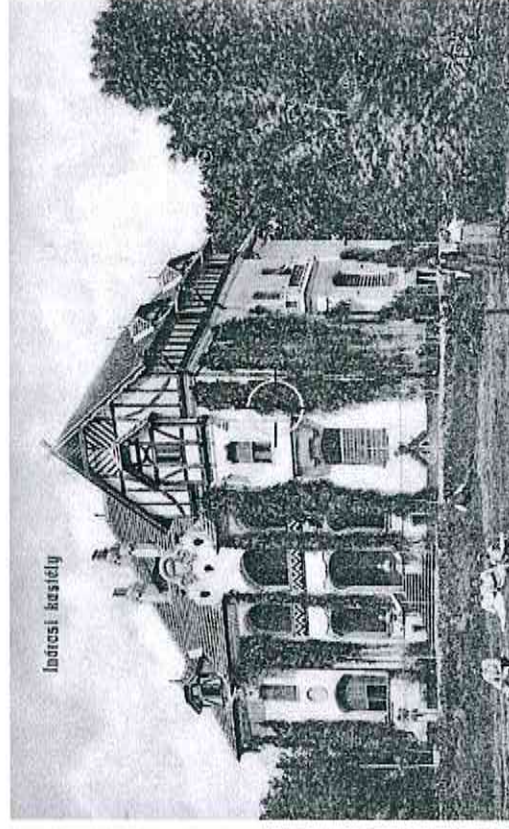
Tolnayt kívánta

Mint Tolnay a

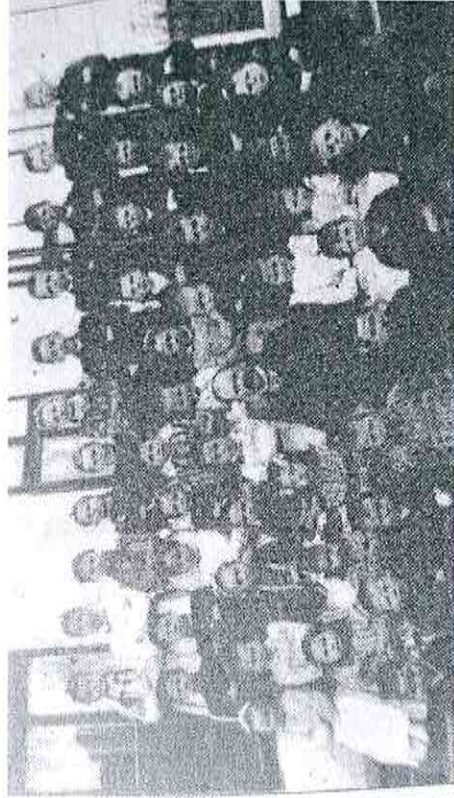


¹¹ Miklós 1940, 6:3.

¹² Kántor 1993, 2: 69–70.



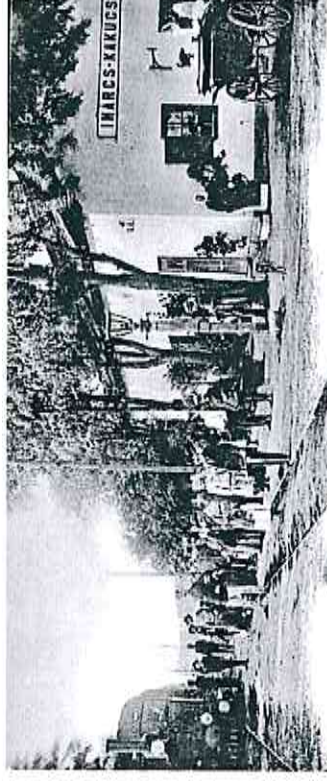
részvénytársaságnak a közmunka és közlekedésügyi miniszter 1888. február 24-én 8214 számon adta ki az engedélyokmányt. Eszerint az rt. 1.400.000 Ft építési tőkével indult. Névleges építési tőkéje 1.700.000 Ft volt, mely 680.000 Ft törzs- és 1.020.000 Ft elsőbbségi részvényből állt, s az 1880:XXXI. tc. szerint adókedvezményt élvezett. A vonal építési (ill. üzleti) hossza 63.400 km volt. A társulat igazgatóságának élén gr. Szapáry István elnök és Földváry Mihály alelnök, Serényi Samu titkár állt, tizenkét tagja között pedig Tolnay Lajos és sógora Krajcsovits Lajos (Dabáról Csajághy Béla, Konkoly-Thebe József, Kakucsról pedig ifj. Liebner József) is helyet kapott. A társaság nagy aktivitással látott munkához, így a vasút Lajosmizsére tartó szakaszát 1889. július 8-án át is adták a forgalomnak.¹³ 1896-ra készült el a szintén helyi érdekű tisztaug-kecskeméti sínpár is, a két vonalat pedig 1905. január 15-én összekötötték egymással. Az így kialakuló 129 km-es vonal már túllépett a helyi érdekű kategórián, s rendszeres személy- és teherszállítást tett lehetővé.¹⁴ A Kakucshoz tartozó Inárcspusztán nyílt meg az Inárcs-Kakucs vasútállomás, melyben távirda és postahivatal is működött, a későbbi telepítések után pedig Inárcsi szőlők néven is megállóhelyet létesítettek.



AZ INÁRCSI FÖLDBIRTOKOS

A vasút és a filoxéra hatására a vasút mentén a korábbi 20–60 koronáról kat. holdanként 800–1000 koronára ugrott a homoki földek ára, és a Dabasi járásban 20–25.000 kat. hold terület cserélt gazdát.¹⁵ A föld ázsíóját a filoxéramentes homoktalajok is növelték, ami Tolnay

figyelmét sem Amikor a vele kapcsolatban József is ért



kerülte el.
hivatalos
lévő Weisz
[Ragadja meg az
területet egy

ékesítette inárcspusztai 1115 kat. holdas ingatlanát, döntésre határozta el

Ütözőtlet Inárcs-Kakucsról! magát.¹⁶

¹³ Hájjas György diplomamunka-adatgyűjtés (RT.P1090952) Vasúti Közlöny 8. sz.

¹⁴ Borovszky 1910, II:181.

¹⁵ Borovszky 1910, II:45–46, 97–100.

¹⁶ BOROSS 1893, Kakucs címszónál. Weisz és Tolnay kapcsolatairól dédunokája, Tolnay Lajos építész tájékoztatása.

Tolnay Lajos rövid idő alatt, az adatok összevetése szerint 1895-ben megvásárolta Weisz József, Zrumeczky Kálmán (Zrumeczky Dezső *Inárcs, 1883. aug. 27 †Budapest, 1917. jan. 31. építész-grafikus¹⁷ édesapja) és mások birtokát. Így Rötzer Antal alsóinárcs-csikosi birtokos 1457 kat. holdja



mellett 1895-ben már övé volt a legnagyobb, 2596 kat. holdas birtok, amit jelentékeny gazdasággá fejlesztett. Eddig külterjes legelőkből 1200 holdat

alakított, amelyen gabonát és dohányt is 62 holdon létesített kertet, amelyen gyümölcsöst 30 holddal pedig megkezdte a szőlő telepítését.¹⁸ (lokomobil, járgány, cséplőszekrény, henger, vetőgép stb.) gépekkel felszerelt majorjában az állattenyésztést is megkezdte, s hamarosan 361 szarvasmarhát és 50 lovat tartottak.

Bár az Ybl Miklós tervei szerint 1872–74-budapesti Odescalchi-palotában bérelt pesti lakását Sándor u. 14. és Puskin u. 24.) megtartotta, birtoka centdumában egy parkkal övezett kétszintes eklektikus kúriát építtetett.¹⁹ Korb Flóris és Giergl tervei²⁰ alapján a korabeli eklektika jegyében épült,

megoldásaival messze kiemelkedő kúria 1898-ra készült el, ahova hamarosan a Tolnay család is



szántóvá

termesztett,

telepített,

Modern

trieur,

sertést, 314

ben épült

(Bródy

modern

Kálmán

művészi

¹⁷ Czagányi 2003, 25–28.

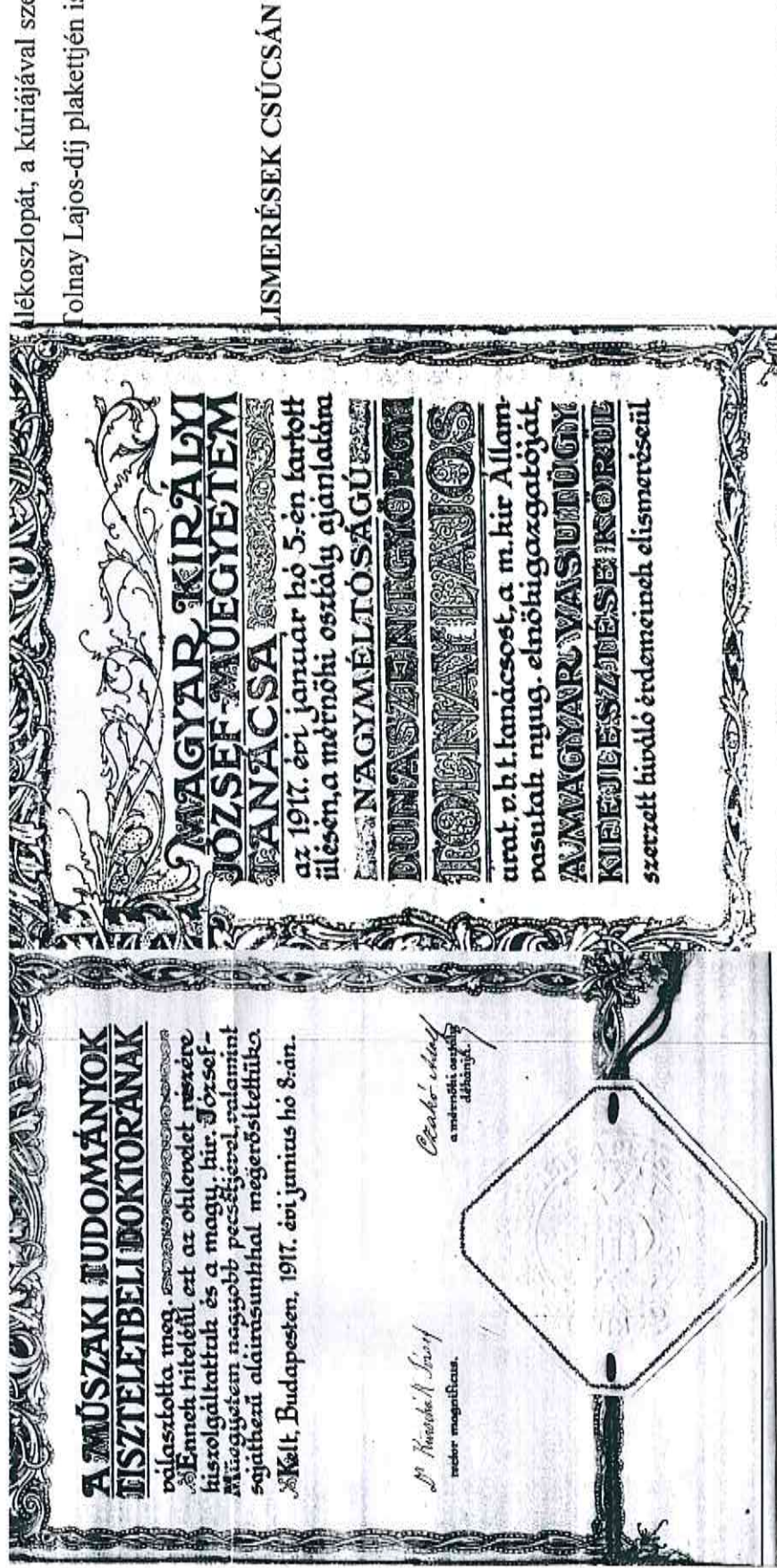
¹⁸ Gazdacímártár 1897. Kakucs címszónál.

¹⁹ Vidéki úrilak terve, Építő Ipar 1896. márc. 18. sz.

²⁰ Gerle 2010, 67–68..

kiköltözött.²¹ A kúrával szemközt intézőlakot (intézője: Nedelkó Tamás) és majorsági centrumot, tőle északra félkörben négylakásos cselédházakat, cselédei gyermekeinek pedig iskolát alapított. Ehhez szőlőjéből 1 m. hold földet díjmentesen az államnak adományozott, amelyen egy tanítólakásból és tanteremből álló iskolát építtetett (ez jelenleg az általános iskola és óvoda konyhája). A tankerületi felügyelőséggel 1895-ben kezdődő levelezés szerint az állami elemi népiskola 1897 szeptemberében nyílt meg 63 mindennapi (6–12 éves) és 24 ismétlő iskolára kötelezett tanulóval.²² Tolnay emellett a kakucsi iskolabővítéseket és az újhartyáni plébániatemplomot is támogatta.²³

Inárcs nagyközség mint falualapító elődjére tekint rá. Hálából az iskolaalapítás 100. évfordulóján, 1997-ben róla nevezte el a községi általános iskoszlopát, a kúriájával szemközti téren amplitolnay Lajos-díj plakettjén is megörökítette.



²¹ Tolnay Lajos (*1933. nov. 28. †1018) Ybl-díjjal, 1995-ben M. Köztársaság Erdemrend arany fokozatával kitüntetett építész (T. L. dedunokája), közlése és dokumentumai alapján.

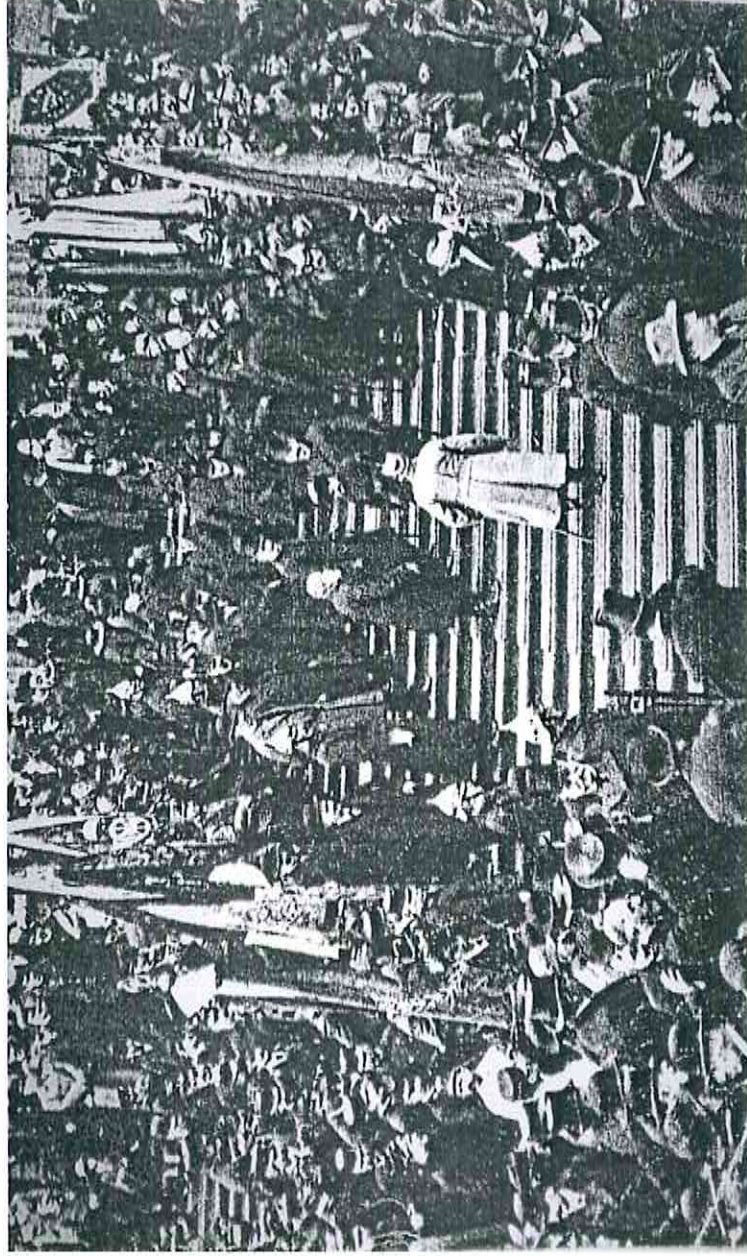
²² Czagányi 1995, I:362-363.

²³ Czagányi 2010, I.

A MÁV elnökgazgatói székében Tolnay Lajos olyan eredményeket produkált, amivel számos hazai és külföldi elismerést kapott. Egyebek közt 1878-ban a közmunka- és közlekedési miniszter előterjesztése alapján I. Ferenc Józseftől a miniszteri tanácsosi címet kapott, 1880-ban pedig a Vaskoronarend lovagkeresztjével tüntette ki. Külföldi kitüntetései között említhetjük a francia Becsületrend lovagkeresztjét és azt, hogy 1881-ben megválasztották a Német Vasútegyetlet műszaki bizottsága elnökének, s ugyanebben az évben az uralkodó a Lipót-rend lovagkeresztjét adományozta neki. A déli határok mentén végzett munkájáért is magas kitüntetésekkel jutalmazták: Szerbia a Takovo rend II. osztályú keresztjével, a román uralkodó a Román Királyi Koronarend közép és tiszti keresztjével ismerte el.²⁴

Inárcsi évei és építkezései 1906-ig tartottak, majd birtokát (a Magyar Telepítő- és Hitelbank útján) eladta és visszatért fővárosi lakásukba. A Székesfővárosi Közmunkák Tanácsa, amelynek alapító tagja volt, három évre alelnökkévé választotta. A szervezet eredetileg gr. Andrássy Gyula miniszterelnökkel az élén, dr. Tisza

irányításával működött. A elnöki először 1913-ban töltötték be, Lajost bízták meg vele. Magas ben, 77 éves korában köszönt le. választotta a Szentkorona Vasutas Szövetsége is.



Lajos alelnök

tisztet 1870 óta

amikor Tolnay

tisztjéről 1914-

Elnökkévé

Országainak

²⁴ Tolnay Lajos építész: a Tolnay család genealógiája, III. tábla.

Alma matere, az 1871-től egyetemi szintre emelt József Ipartanoda 1910-ben az elsők között őt ismerte el tiszteletbeli doktori címmel. Ugyanebben az évben I. Ferenc József valóságos belső titkos tanácsosi címmel jutalmazta, a háború kitörésekor, 77 éves korában pedig az 1859-ben őrmesteri rangban leszerelt Tolnay Lajos mérnök vezérőrnagyi rangot kapott. Az, hogy a MÁV a háborús viszonyok között is jól teljesítette feladatát, Kornél fiának köszönhető, ugyanis Lajos az első, Kornél pedig az utolsó elnökként állt a MÁV élén 1914. január 22-től 1918. november 7-ig.²⁵

Feleségét öt évvel élte túl. A háború idején visszavonultan élt. Kiemelkedő eredményekben gazdag pálya után, 1918. április 21-én, 81 éves korában fejezte be életét. Holttestét a Nemzeti Múzeum csarnokában ravatalozták fel, ahol nem kisebb személyiségek, mint I. Rákóczi Ferenc, Kossuth Lajos és Bem József hazahozott hamvai fogadták néhány órára a nemzet hódolatát. Tisztelőinek tömegei tőle is itt vettek búcsút, majd a Kerepesi (Fiumei) úti temetőbe kísérték, ahol a 45/7/20-as sírba, felesége mellé temették, mely fölött Fadrusz János (ma már repkénnyel zöldbe font) szobra áll.²⁶ Sírhelye 2004-ben védelemmel látogatható.²⁷

TOLNAY LAJOS ÉLETMŰVE

méltó a Pest megyei, az országos és az inárcsi községi értéktári felvételére egyaránt. Az a tizenhárom év ugyanis, amikor a magyar államvasutak nemzetközileg is elismert kiépítésén – később a főváros fejlesztésén – dolgozott, mint rövid értékelésünk is igazolja, utolérhetetlen produktumokat eredményezett, amellyel „a MÁV történetében korszakot alkotott”. A vasút sugáralakban Budapestre tartó fővonalai Pest megyét is átszelték. Ezzel bekapcsolták a gyorsan



²⁵ Kovács 1994. 50–51; Dunaszentgyörgyi Tolnay Kornél (*1865 †1936).

²⁶ Miklós 1940 6:3.

²⁷ Tolnay Lajos építész iratai.

fejlődő ország vérkeringésébe, a beruházások pedig ezrével adtak munkalehetőséget annak a szegényparaszti rétegnek, mely évtizedek óta a jobbágyfelszabadítás veszteseként tengette életét. Erre tett pontot a Budapest–Lajosmizse (egyelőre) helyiérdekű vonal kiépítése, mely a Dabasi járást emelte ki öröklött elmaradottságából.

Életemvének harmadik szakasza az inárcsi birtokszerzés volt, mely gazdaságszervező, iskolaépítő és -működtető tevékenysége révén hihetetlen gyors fejlődés küszöbére érkezett. Így fél évszázad alatt behozta azokat a hátrányokat, melyeket a 15 éves háború óta cipelt magával. Munkássága idején és a nyomdokain haladó utódok törekvései révén 1945-re önálló községgé vált, mely egy újabb fél évszázad után városi rangra aspiráló, kertvárosias színezetű, összközműves nagyközséggé nőtte ki magát. Tolnay Lajos inárcsi műve tehát méltán foglalhatja el helyét a községi értéktárban. Életemvének nagyobb részét országos ügyeknek szentelte, s ezalatt olyan értékeket alkotott, melynek alapján a Pest megyei és az országos értéktári felvétele is méltónak tartjuk, és annak elismerését javasoljuk.

FORRÁSOK

Berza László főszerk.

1993, Budapest lexikon I–II; Budapest

Borovszky Samu szerk.

1910, Pest-Pilis-Solt-Kiskun vármegye I–II, Budapest

Czagányi László

1995, Inárcs története (1263–1993) I–II. (I. k. Kulcsár Gabriella régészeti tanulmányával), Inárcs

1997, Iskolánk alapítója Tolnay Lajos, Az Inárcsi Tolnay Lajos Általános Iskola centenáriumi évkönyve, Inárcs

2003, 50 éves a Zrumeckzy Dezső Művelődési Ház és Könyvtár, Inárcs

2007, Az iskolaalapító Tolnay Lajos vasútépítő munkássága; A 110 éves Tolnay Lajos

Általános Iskola évkönyve (1997–2007), Inárcs

2020, Újhartyáni monográfia. Újhartyán története a legrégebb időktől a várossá alakulásig, I-II; kiadás alatt álló kézirat, Újhartyán

2118, Tolnay Lajos, In: Nemzeti évfordulóink, 35, főszerk. Estók János, szerk. Gazda István, Budapest

Gerle János

2010, Korb Flóris, Giergl Kálmán; Az építészet mesterei, Budapest

Kántor László

1993, Tolnay Lajos, a MÁV első elnöke; Sínek Világa, 2:62–70; Budapest

Karasszon Dénes dr.

1988, Kétszáz éves a hazai állatorvosi felsőoktatás, Orvosi Hetilap, Budapest, 189–191.

Kempelen Béla

1931, Magyar nemes családok, I–XI; Budapest

Kovács László dr. szerk.

1994, Akik a Magyar Államvasutakat 125 évén át vezették, Budapest

Miklós Imre

1937, A magyar vasutasság oknyomozó történelme, Budapest

1940, Ki volt Tolnay Lajos? 1–6, Vasutas Szövetkezeti Értesítő

**Képek:**

1. Az első (Pest–Vác vasút megnyitása 1946-ban
- 2-3. Az Összekötő vasúti híd építése
4. A Fiumei vasút építése
- 5-6. A Keleti Pályaudvar 1904-ben és 1912-ben
- 7-10. A MÁV néhány 19. századi mozdonya

11. Tolnay Lajos az 1880-as években
 12. Tolnayné Krajcsovits Kornélia
 13. Az inárcsi Tolnay-kúria terveinek távlati rajza
 14. Kampfl József inárcsi Tolnay-szobra
 15. Az inárcsi Tolnay-kúria egy 1900-as évek elején készült képes levelezőlapon
 16. A Tolnay Emlékérem
 17. Tolnay Lajos bronzszobrának ma álló műkő utánzata
- Würbel Ferenc litográfiája 1892 93 Lajos_Tolnay 1837 1918