

3. Vasúttörténet

A mellékelt *vasuttort.txt* állomány a magyarországi vasúthálózat kialakulásának kezdeteiről, a gőzvasút fénykoráról szól. A feladat megoldásához használja a *lovasut.jpg* és *mozd1846.jpg* képeket!

1. Készítsen *vasuttort.html* néven weblapot! A weboldal háttérszíne silver (#C0C0C0 kódú szín), a szöveg színe maroon (#800000 kódú szín) legyen!
2. A *vasuttort.txt* állomány szövegét jelenítse meg a weboldalon! Szükség esetén alakítsa ki és/vagy távolítsa el a felesleges bekezdéseket, és igazítsa balra a szöveget!
3. Az első bekezdés, „A vasút évszázada” legyen egyes szintű címsor, középre igazítva! A böngésző keretén megjelenő cím is ez legyen!
4. A második bekezdést a mintának megfelelően sortöréssel alakítsa ki! A hivatkozás az idézett weblapra mutasson!
5. A szöveg három fejezetet tartalmaz. A fejezetcímek: „Az első lépések”, „Kossuth és Széchenyi a közlekedésért”, „A gőzmozdony nagy korszaka”. Legyenek ezek a címek kettes szintű címsorok!
6. Az első fejezet elé írja ki a címeket, alakítsa felsorolássá és tegyen rá oldalon belüli hivatkozásokat, amelyek a megfelelő fejezetekre mutatnak!
7. A „Hazánk első valóban...” és az ezt követő bekezdést helyezze el egy kétcellás táblázat bal oldali cellájában! A másik cellába illessze be a *lovasut.jpg* képet!
8. A táblázat szélessége az ablak 100%-a, ezen belül a jobb oldali cella 300 képpont szélességű legyen! A táblázatnak se és a képnek se legyen szegélye!
9. A következő bekezdésben az „1846. július 15” és „pest–váci szakasz” szövegeket emelje ki félkövéren! Az „A vonal megnyitásakor...” bekezdés második mondatát alakítsa dőlt betűssé!
10. Az „A vonal megnyitásakor...” és az ezt követő két bekezdést helyezze el egy – az előzővel teljesen megegyező formátumú – táblázatba! A jobb oldali cellába helyezze el a *mozd1846.jpg* képet!

| |
|----------------|
| 15 pont |
|----------------|

Minta a Vasúttörténet feladathoz:

A vasút évszázada

Dr. Czére Béla: Közlekedésünk tegnap és ma
(<http://www.scitech.mtesz.hu/03czere/czere3.htm>)
írása nyomán

- Az első lépések
- Kossuth és Széchenyi a közlekedésért
- A gőzmozdony nagy korszaka

Az első lépések

A 19. századot sokan és jogosan a "vasút évszázadának" nevezték, mert a közlekedés eszközei között a vasút haladt a közlekedési forradalom élvonalában, megvalósította a legnagyobb határt: a társadalmi-gazdasági élet átforgatását.

Hazánk első valóban állandó közforgalmú lovasútja Pozsony és Nagyszombat között 1840–46-ban épült meg, Pozsony–Nagyszombati Első Magyar Vasúttársaság néven. A vasút alépítményét már úgy méretezték, hogy az később a gőzüzemű vasút felépítménye számára is alkalmas legyen. Az egyvágányú pályán a személyszállítást 16 km/h, az áruszállítást 8 km/h átlagos sebességre tervezték.

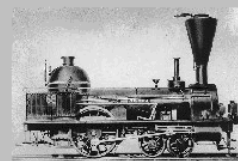
A pozsony–nagyszombati lovasút, ámbár forgalma felülmúlta az elképzeléseket, nem bizonyult rentábilis vállalkozásnak; az építés és fenntartás költségei ugyanis igen magasak voltak. Csak nehezen lehetett a bukástól megmenteni. Érdekében Kossuth Lajos is sikraszállt. A vasút 1872-ben szűnt meg mint lovasút és 1875-ben nyílt meg – gőzüzemre átépítve – Vágvölgyi Vasúttársulat néven.



Az első "igazi" gőzüzemű vasút azonban – Magyar Középponti Vasúti Társaság néven – csak **1846. július 15-én** nyitotta meg **pest–váci szakaszát**.

A vonal megnyitásakor az első vonatot a "Pest" és "Buda" nevű – társaival együtt Belgumból, a Cockerrill cégtől vásárolt – mozdonyok vontatták. *A 33,6 km hosszú utat Pestől Vácig 59 perc alatt tették meg.* Ezzel Magyarország is belépett a gőzüzemű vasúttal rendelkező országok sorába – Európában a 11. államként.

A pálya felépítménye 18 kg/fin tömegű, gombafejű, de talp nélküli, 5,5 m hosszú kovácsoltvas sínekből készült. A vasút pesti pályaudvara a mai Nyugati pályaudvar helyén épült meg, de homlokzata egészen a mai Jókai utcáig ért.



Az első belga, majd osztrák mozdonyok kazánja 6,25 bar nyomású volt, 50–60 lóerőt (kb. 38–44 kW), fejttettek ki, vezérművük Stephenson-rendszerű, tapadási súlyuk jelentős, 10,9 tonna. A beszerzett személy- és teherkocsik már nagy fejlődést mutattak, négytengelyű forgóvázas kivitelűek voltak.