

TARTALOM

Béres Barna – Köszöntő	1
Duma György, Gyurity Mátyás, Hiros Károly A Déli összekötő vasúti Duna-híd (6. rész) A hídfelszerkezet és az alépítmények kiviteli terveinek készítése	2
Apró Márton – A 80a vasútvonal korszerűsítése Rákos–Hatvan állomások között	7
Fonyó Sándor – Megszűnt főnökségek (5. rész) Veszprémi Pályafenntartási Főnökség	17
Dr. Horváth Attila – Adalékok és megválaszolatlan kérdések a Szeretfalva–Déda-vasútvonal építésének történetéhez	24
Hortobágyi Frigyes – 160 éves a Székesfehérvár–Uj-Szőny (Komárom)-vasútvonal	30

INDEX

Barna Béres – Greeting	1
György Duma, Mátyás Gyurity, Károly Hiros The Southern linking railway Danube bridge (Part 6) Preparation of construction plan of bridge superstructure and substructures	2
Márton Apró – Modernisation of 80a railway line between Rákos–Hatvan railway stations	7
Sándor Fonyó – Terminated offices (Part 5) Railway Division of Veszprém	17
Dr. Attila Horváth – Additives and unanswered questions to the history of the construction of Szeretfalva–Déda railway line	24
Frigyes Hortobágyi – Székesfehérvár–Uj-Szőny (Komárom) railway line is 160 years old	30

Tisztelt Munkatársaim, kedves Olvasók!

Nagy megtiszteltetés számomra, hogy a *Sínek Világa* szakmai folyóirat első oldalán köszönthetem a kedves olvasókat. Mindig őszinte csodálattal és kíváncsisággal tekintettem a műszaki szakmák, azon belül a pályalétesítmény irányába, annak ellenére, hogy a szakmai pályafutásom jelentős részét a forgalmi szakterületen töltöttem. A *Sínek Világa* lelkes olvasójaként és a kötöttpályás közlekedés iránt elkötelezett munkavállalóként is büszkeséggel tölt el mindaz, amit a technológiai fejlődések útján a vasút nyújtott a világnak. A vasút fenntarthatósága érdekében mindig olyan infrastruktúrát kellett építeni, amely kielégíti a tömegáru-szállítás által támasztott igénybevételeket, mégis versenyképes eljutási időket tud nyújtani a személyszállítás területén. A szolgáltatásainkhoz nélkülözhetetlen pályaelemek, az alépítmények, felépítmények, töltések, bevágások, hidak és alagutak óriási technikai evolúción mentek keresztül az elmúlt közel két évszázadban, ezért ezek alapos ismerete igazi tudományággá nőtte ki magát. A közlekedés során a biztonság minden körülmények között a legfontosabb, minden más megelőző minőségi követelmény. A vasút ebből a szempontból a közlekedési ágak között előkelő helyen áll, és jelentősen megelőzi a közúti ágazatot. Fontos szempont a sebesség, valamint a kényelem, az utazás közbeni komfortérzetet is. Ezeket a célokat a vasútépítés és a -karbantartás területét is átszövő innovatív gondolkodásmód és a jelen kor sajátosságából adódóan a fejlődéssel együtt járó digitalizáció segíti. A modern vasutat ma már nem csupán a gépesítés, a műszaki technológia jellemzi, hanem az információ megszerzése, birtoklása, feldolgozása kerül egyre jobban előtérbe. Láthatjuk ezt a folyamatot a pályadiagnosztika térnyerésén, vagyis ma már nem elég csak „vasútban” gondolkodnunk, hanem az úgynevezett SMART Rail-technológiák lehetőségeit kihasználva, az intelligens vasúti hálózatok kialakítására kell törekednünk. Ezen célok eléréséhez jól képzett szakemberekre van szükség, a szakmai tudást pedig mindig meg kell osztani, közre kell adni, annak érdekében, hogy az egyéni tudásból hasznos vállalati tudásbázis épüljön fel. A *Sínek Világa* olyan kitűnő táptalajt nyújt mindehhez, ahol egyszerre jól megférnek a történelmi hagyományaink tiszteletéért bemutatandó vasútvonalakat, pályaelemeket és a legmodernebb technológiákat megismertető innovatív cikksorozatok. A lap olvasásához mindenkinek kívánok jó egészséget és kellemes időtöltést!

Béres Barna
pályavasúti főigazgató

A Déli összekötő vasúti Duna-híd (6. rész)

A hídfelszerkezet és az alépítmények kiviteli terveinek készítése

A Budapest Fejlesztési Központ (BFK) és a NIF Nemzeti Infrastruktúrafejlesztő Zrt. együttműködésében megvalósuló Déli körvasút fejlesztésének célja, hogy a vasút a városi közösségi közlekedés szerves részévé váljon és az agglomerációból több elővárosi vonat tudjon Budapestre jönni. A sűrűbb járatoknak és az új városi megállóhelyeknek köszönhetően a vasút versenyképesebbé válhat a fővárosi közlekedésben, ezáltal csökkenhetnek Budapesten a dugók és az autózásból adódó levegőszennyezettség is. Megfelelő kapacitású vasúti vonalszakasz kiépítésével csökkenthetők a menetidők.



Duma György

ügyvezető igazgató
MSc Kft.

✉ dgy@mschu.hu

☎ (20) 951-22-63



Gyurity Mátyás

műszaki igazgató
MSc Kft.

✉ gyurity@mschu.hu

☎ (20) 955-37-18



Hiros Károly

irodavezető
Speciálterv Kft.

✉ hiros.karoly@specialterv.hu

☎ (30) 563-90-82

A beruházás első üteme a Déli összekötő vasúti Duna-híd építése, amely a MÁV 1. számú vasútvonal Ferencváros-Kelenföld vonalszakaszának kulcsfontosságú pálya-műtárgya.

A Duna-híd a hazánkat átszelő nemzetközi TEN-T „mediterrán folyosó”, „Rajna–Duna-folyosó” és a „keleti/kelet-mediterrán folyosó” egyetlen lényegi keresztezési pontja, jelentőségét a nagyfolyami átkelés tényéből fakadó összekötő szerepén túl az adja, hogy több európai közlekedési folyosó, a nemzetközi és belvárosi személyközlekedés, valamint az európai és távolsági teherforgalom metszéspontjában található. A hídon átvezetett vasúti pálya Magyarország legnagyobb forgalmú vasúti pályaszakasza.

A NIF Zrt. (mint építtető) által kiírt „Déli összekötő vasúti Duna-híd korszerűsítése, kiviteli tervek készítése és kivitelezési munkák elvégzése” tárgyú közbeszerzési eljárás nyertes ajánlattevője a Duna Aszfalt Kft., amelynek megbízásából a Főmterv–Kontúr Csoport tervezői

konzorcium végzi a projekt tervezési feladatait. Ezen belül a konzorciumvezetői feladatokat a Főmterv Zrt., a szakági főtervezői feladatokat az MSc Kft. látja el. Szerkezeti szakági tervezők: Főmterv Zrt., MSc Kft., Speciálterv Kft.

A felszerkezet tervezése

Mivel a kiemelt forgalmi jelentőségű hidak átépítése nem oldható meg forgalom alóli kizárással, az új szerkezetek megépítése csak egy harmadik híd előzetes megépítését követően történhet.

A három hídfelszerkezetes kialakítás illeszkedik a távlati, a Nemzeti Közlekedési Stratégia (2014) által meghatározott Budapest–Ferencváros–Budapest–Kelenföld közötti háromvágányúsítás terveihez is.

A projekt keretében a meglévő pillérek és területbiztosítás felhasználásával elkészül egy teljesen új felszerkezet (az I. felszerkezet) a híd északi oldalán, a Rákóczi híd és a vasúti híd között. A meglévő két felszerkezet (a II. és III. felszerkezet)

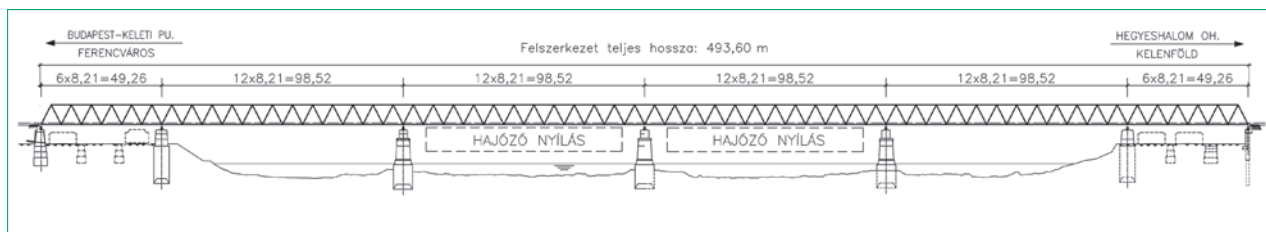
átépítése az új I. szerkezet forgalomba adása után történik. A tervezett ütemezés biztosítja – rövid egyvágányú időszakok mellett – a kétvágányú kapacitás folyamatos fenntartását a vasúti forgalom számára az új építésű szerkezeteken az európai átjárhatósági feltételek (TSI-ÁME) teljesülése mellett.

A tervezési feladat tehát adott volt: fenti körülmények figyelembevétele mellett gazdaságosan megépíthető és üzemeltethető, de eközben magas üzembiztonsági szintet biztosító, a környezetébe harmonikusan illeszkedő, zaj- és rezgésvédelmi szempontból is megfelelő vasúti Duna-hídat kellett tervezni.

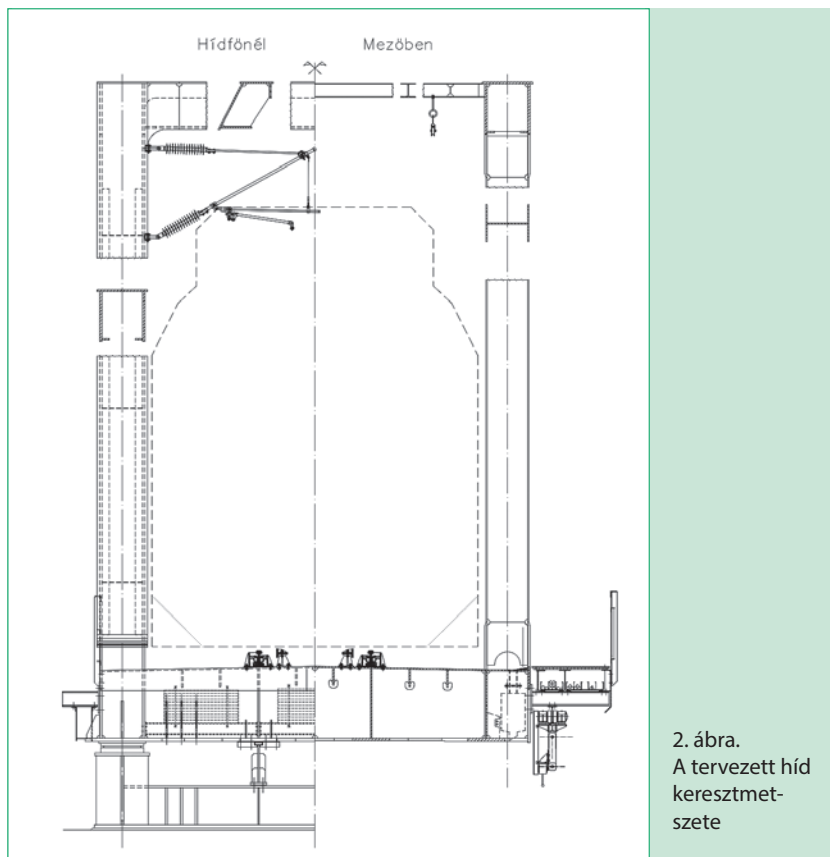
A tervek az Eurocode szabványsorozat alapján, a VHSZ H.1.2–H.1.6. utasításnak megfelelően készültek, LM 71, SW0, SW2 jelű hasznos teher és $\alpha=1,21$ rendeltetési tényező figyelembevételével.

A híd tervezési sebessége $v=160$ km/h, a vasúti pálya tervezési sebessége $v=120$ km/h.

A meglévő, megmaradó alépítmények



1. ábra. Az új híd oldalnézete



2. ábra.
A tervezett híd
keresztmet-
szete

elhelyezkedése alapvetően meghatározta a felszerkezet támaszkiosztását, emellett azonban kézenfekvő volt a jelenlegi rakparti felszerkezetek közbenső támaszainak felszámolása és ezáltal tágasabb parti nyílások létrehozása a Rákóczi híd támaszkiosztási adataival összhangban.

Ily módon körvonalazódott négy meder és két parti nyílással összesen hatnyílású, folytatódó felszerkezet képe. Az új hídszerkezetek tervezett támaszkiosztása ennek megfelelően 49,26 m+4×98,52 m+49,26 m, ami 493,60 m-es teljes felszerkezetehosszt eredményezett (1. ábra).

A tervezési diszpozíció három vágány átvezetését írta elő a Duna felett, a vasúti forgalom legalább két vágányon való építéskori fenntartásával. Ebből adódóan

három azonos kialakítású, de szerkezetileg önálló iker felszerkezet tervezése a feladat.

A három korszerű, ortotróp pályalemez felszerkezet tehát egyforma kialakítású (2. ábra), hatnyílású, párhuzamos övű, folytatódó többszárú rácsos főtartós acélszerkezet, szimmetrikus háromszög rácsoszással [1–3]. A főtartók felső öveit a főtartó hatásnak kevésbé alárendelt „K” alakú rácsos támasztja ki egymáshoz. A főtartók tengelytávolsága 5200 mm, hálózati magassága 8000 mm.

A pályaszerkezetet kereszt- és hosszartókkal, valamint hosszbordákkal merevített, korszerű kialakítású ortotróp pályalemez alkotja. A szerkezeti magasság 1230 mm. A csapadékvíz megfelelő elvezetésére a pályalemez keresztirányban tetőszelvényű, 2%-os kereszttezéssel. A medernyi-

lásokban cserélhető szűrőbetétrel ellátott egyedi víznyelők, a parti nyílásokban pedig csapadékvíz-csatornára kötött, két oldalon végigfutó gyűjtőcsatornák készülnek.

A hegesztett felszerkezet acélanyag minősége S355. Egy-egy felszerkezet teljes acélszükséglete mintegy 2800 tonna, ebből a vasúti terhet viselő fő tartószerkezet tömege megközelítően 2400 t (4,85 t/m).

A teljes acélszerkezet az előírásoknak megfelelő, korszerű korrózióvédő bevonatrendszerrel kap.

Mindhárom felszerkezeten egyoldali, 100 cm névleges szélességű, diszkrét megvilágítással ellátott üzemi járda épül. Az üzemi járdák járófelülete kompozit műanyag járdalapokból készül. Az I. és II. felszerkezet parti nyílása és az ezt követő modernnyílás feletti üzemi járda külső oldalán zajvédő falat alakítanak ki.

A hídfelüyeleti munka elősegítését és kisebb karbantartási, javítási feladatok elvégzését mindhárom felszerkezet medernyílásaiban, felszerkezetenként egymástól függetlenül használható vizsgálókocsik szolgálják.

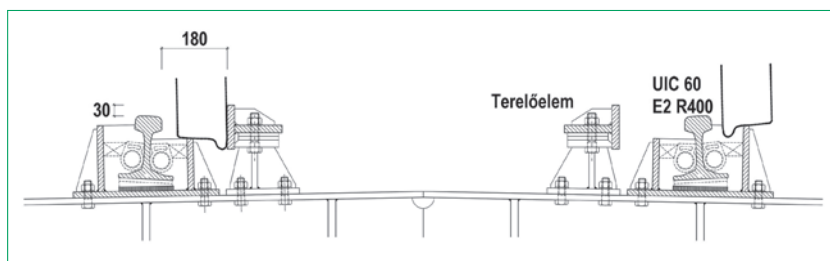
A villamos felsővezeték tartószerkezetét a híd teherhordó szerkezeti elemeibe integrálva tervezték meg. A MÁV üzemi vezetékai a járda járószintje alatt elhelyezett kábelcsatornában futnak, kábeltálcába helyezve. A déli oldali (III.) felszerkezeten hajózási jelzéseket szerelnek fel. A hídfelüyelet korszerűsítése, valamint a hídtartó szerkezet viselkedésének állandó megfigyelésére a hídon monitoringrendszer épül ki.

Az építéstechnológiai tervek szerint a vízi úton helyszínre érkező nagy elemes gyártási hídegységeket vízről emelik a helyükre, majd a teljes felszerkezet összeállítását a helyszíni illesztések elkészítésével ér véget.

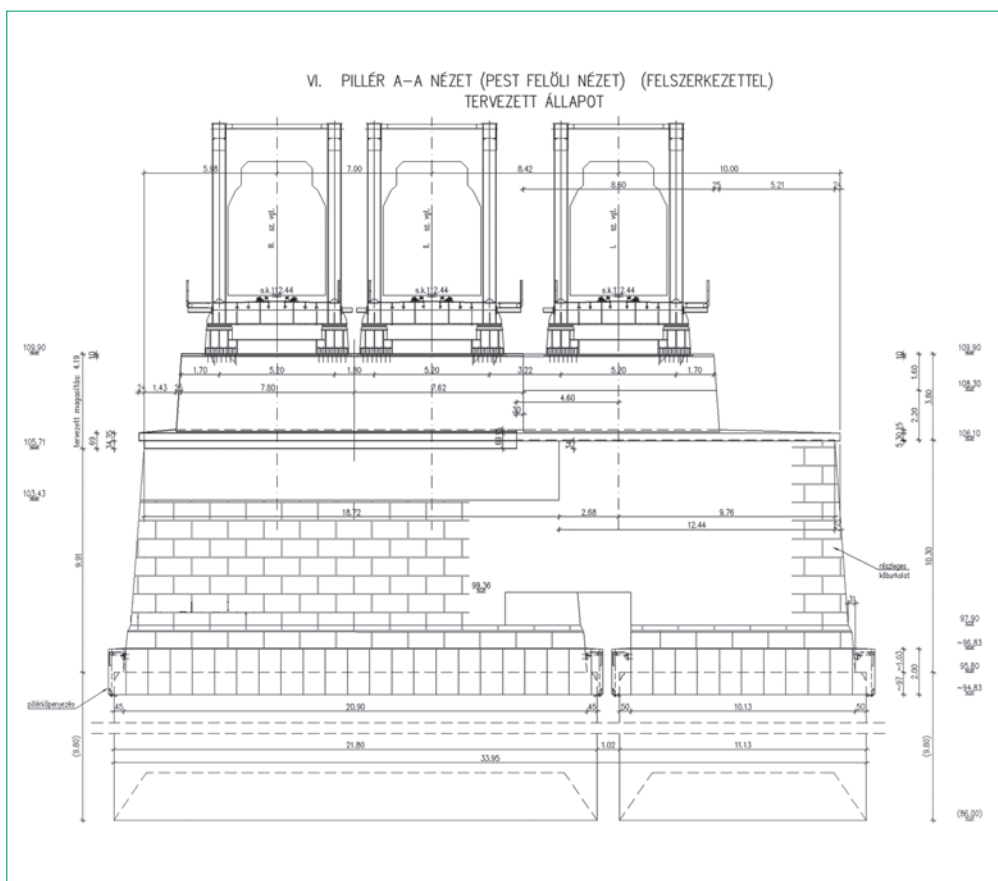
Vasúti felépítmény

A MÁV Zrt. jóváhagyásával az új hídszerkezetekre folyamatos, rugalmas ágyazású, hosszvályús vasúti felépítmény épül, UIC 60 E2 R400 HT rendszerű sínekkel (3. ábra).

A híd alaprajzilag egyenes, a felszerkezetek egymással és a Rákóczi híddal párhuzamosak. A vasúti felépítmény elméleti hossz-szelvénye a hídon vízszintes. A hídnálásokban a vasúti pálya túl-emelése a méretezési teher 40%-a, így a vonatok a hídra lépve közel vízszintes pályán haladnak majd.



3. ábra. Vasúti felépítmény siklott kerékpárral



4. ábra.
A Déli összekötő
vasúti Duna-híd
közbenő pillérei
közül a VI. támasz
a tervezett három
felszerkezettel

Sarurendszer, hídfő- és pályacsatlakozás

A hídsaruk elrendezése hagyományos. Korszerű gömbsiüveg saruk kerülnek beépítésre. A híd fix sarui a budai oldali (X.) hídfőn helyezkednek el, a fékező- és indítóerők itt adódnak át az alépítményekre. A két szélső nyílás adottságként kialakult aránya miatt az esetlegesen fellépő hídvég-felemelkedés megakadályozására, a

Duma György (1958) okleveles építőmérnök. 1982-ben szerezte mérnöki diplomáját, ezt követően 1996-ig az UVATERV tervezőmérnöke. 1996-tól 2012-ig az MSc Kft. műszaki igazgatóhelyettese, 2012-től az MSc Kft. ügyvezető igazgatója. A MAGÉSZ elnökségi tagja. Szakmai tevékenysége elsősorban acél- és vasbeton szerkezetű közúti hidak, vasúti hidak, támfalak és aluljárók tervezésére, illetve tervezésének irányítására terjed ki. Jelentősebb tervezési munkái: simontornyai vasúti Sió-híd, M0 Északi Nagy-Duna-ág-híd acélszerkezetének tenderterve, Budapest Szabadság híd acélszerkezetének tenderterve.

hídvégeknél acél ellensúlyok beépítését és speciális lekötőszervezeteket is terveztünk.

A saruszerkezetek az alépítmények felső részén beépülő acél sarugerendákra fekszenek fel.

A hídvegeknél a szakmai körökben már ismert bordás kiegyenlítőlemezek épülnek, korszerű szintetikus keresztaljjal felszerelve. Különös figyelemmel történt a híd és a folyó pályaszakasz közötti rugalmas átmenet megtervezése.

A síndilatációs készülékek mindkét hídvégnél a hídhöz csatlakozó pályaszakaszon épülnek be. Mivel a híd hőmérséklet-változásból származó dilatációs mozgása a pesti oldali hídvégen (I. hídfő) játszódik le, ezért itt nagy nyitású dilatációs készülék beépítését tervezzük (mozgástartomány: +305 mm, -225 mm).

Az alépítmények tervezése

Meglévő támaszok

A meglévő hid pillérjeinek alapozása pneumatikus úton készült, acélszerkezetű keszonjukat betonnal töltötték ki. A keszont franciabetonnal töltötték ki, nagyméretű kövek és földnedves beton felhasználására. A felmenő fal egymással szervesen össze-

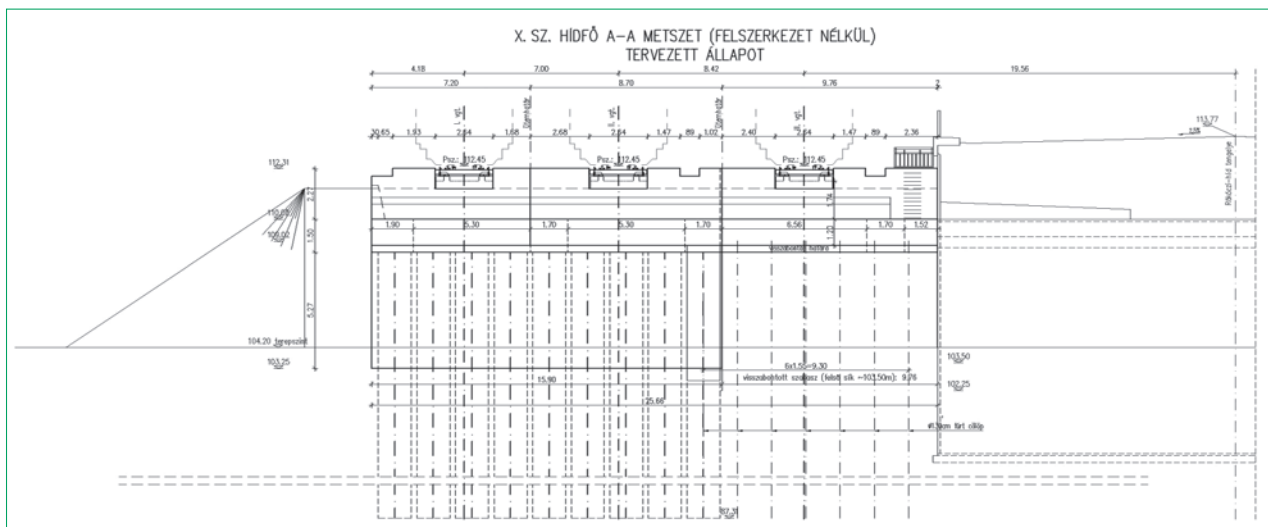
épített franciabeton belső mag és faragott terméskő burkolat.

A pillérek északi részének alapja a délitől különállóan szintén acélszerkezetű keszonnal készült és keszonját, francia- (úsztatott) betonnal töltötték ki. Csak a két parti pillért és a két hídfőt készítették szádfalas alapozással.

Tervezett beavatkozások

Az I. hídfőnél a saru alatti térdfallal kialakított szerkezeti gerenda vasalását a hídfő mögötti teherre méreteztük. A függőleges terhekre a teljesen feltámaszkodó szerkezeti gerenda a beton nyomásával áll ellen. A nagy nyomóerőnek kitett acél saruzsámoly/sarugerendák alatti részekben erősített vasalással terveztük. A szerkezeti gerenda és az alépítmény között keletkező vízszintes (elsősorban a fékező- és gyorsítóerőből keletkező) csúsztatóerők hatását a meglévő alépítményen befűrt, beragasztott tuskékkal ellensúlyoztuk.

- A szerkezeti gerenda alatti külpontos nyomásra a meglévő alépítményt (mint falazatot) ellenőriztük, mészkő falazat feltételezésével. Hasonlóan ellenőriztük a beton alaptestet a külpontos nyomóerőre.



5. ábra. A X. hídő a vágányokkal és a bordás kiegyenlítőlemezekkel

- A hídfőnél, megközelítőleg 1,0 m-rel a terepszint alatt, a maximális igénybevétel helyén ellenőriztük a szerkezetek stabilitását (elcsúszás-kiborulás).
 - Az alapozást az elkészített VEM-modell talajfeszültség-számítása alapján ellenőriztük és adtuk meg a talajfeszültséget az állandó terhek hatására is.
 - A IV–VIII. közbenső támaszokra a II. és III. vágány alatt, az I. vágány alatt már meglévő vasbeton szerkezeti gerendával megegyező magasságú gerenda épül, ezzel biztosítva, hogy az aléptítmény magassága megfelelő szintre kerüljön az új felszerkezetek fogadásához (4. ábra). A sarukról átadódó terheket, a C35-ös betonból készült, a meglévő aléptítményre támaszkodó szerkezeti gerenda támasztja alá.
- A szerkezeti gerenda elcsúszását be-

fűrt, beragasztott tüskékkel akadályoztuk meg, hasonlóan, mint az I. hídfőnél.

- A szerkezeti gerenda alatti külpontos nyomásra a meglévő aléptítményt falazatként ellenőriztük. Hasonlóan ellenőriztük a betonból épített keszont külpontos nyomóerőre.
- A közbenső támaszoknál, vastagságváltásnál és az aléptítmény alsó síkján, a maximális igénybevétel helyén ellenőriztük a szerkezetet stabilitásra (elcsúszás-kiborulás).
- A támaszok alatti alapozást az elkészített VEM-modell talajfeszültség-számítása alapján ellenőriztük és adtuk meg az egyes támaszok alatt a talajfeszültséget az állandó terhek hatására is.

Eltekintettünk a pillértest-hajó ütközés lokális hatásainak a vizsgálatától, mert korábban egy esetleges komoly ütközés esetére már beépítettek ütközőként funkcionáló vasbeton elemeket. (Tervező: MSc Kft. Projektmegnevezés: DÖVDH Pillérerősítés és medervédelem, II. ütem. Tervszám: MSc Kft. 8000/1. Tervkészítés időpontja: 2012. április.) Ez a műszaki megoldás tökéletesen megfelel a rendkívüli terhek okozta esetleges hatásoknak, a pillérek gazdaságos megővására. Meg kell jegyezni, hogy azon hajóütközések még a rendkívüli terhek között is ritkák, amelyek komoly sérülésekhez, azaz a vasbeton gallér cseréjéhez vezetnek.

A X. hídfő II. és III. vágány alatti tömbjének elbontását és 15,44 m-rel hátrébb a három felszerkezet fogadására megfelelő szélességű, új cölöpfalas hídfő építését tervezzük, amely bekötővasalással csatlakozik az I. vágány alatt korábban megépített cöl-

ölpfalas vasbeton szerkezethez. A cölöpök 1,50 m átmérőjűek. A cölöpfal nyílás felőli oldalán, a terepszint alól 50 cm-rel indítva, teljes magasságban, minimum 10 cm vastag vasalt löttbeton felületkiegyenlítést terveztünk, amelynek hálósálasását a cölöpökbe befűrt, beragasztott tüskék segítségével, a cölöpökkel együtt dolgoztatásával végeztük.

A hídfő építését több fázisban, a felszerkezetek építésével összehangoltan kell végrehajtani, mivel a vasúti forgalom minden esetben két vágányon fenntartandó.

A számításban kiemelten ellenőriztük a vasbeton szerkezeteket (összefogó gerendák, cölöpök) a hídfőn és a hídfő mögött átadódó terhelésekre, különös tekintettel arra, hogy a három új felszerkezet fix saruja ezen a támaszon lesz, így a vontatási és fékezőerők ezen a támaszon adódnak át.

Amennyiben a tervezés során egyes épí-

Gyurity Mátyás (1967) okleveles építőmérnök. 1992-ben szerzett diplomát a Zágrábi Tudományegyetem Építőmérnöki Karán. Tervezői pályafutását az UVATERV Híd- és Szerkezettervező Irodáján kezdte, ahol kiváló tanítómestereitől sajátíthatta el a szakma alapjait. 1996-tól az MSc Kft. önálló tervezőmérnöke, 2000-től szakági főmérnöke, jelenleg műszaki igazgató. Szakmai tevékenysége elsősorban acél- és vasbeton szerkezetű vasúti és közúti hidak tervezésére, illetve ezek tervezésének irányítására terjed ki. 2016-ban Feketeházy János-díjban részesült, 2019-ben a vasúti hidak magas színvonalú tervezéséért a Vasúti Hidak Alapítvány szakmai díjával tüntette ki.

Hiros Károly (1978) okleveles építőmérnök. 2004-ben végzett a Budapesti Műszaki Egyetemen és azóta a Speciálterv Kft.-nél dolgozik, jelenleg a Speciálterv Kft. mélyépítési irodájának vezetője. Részt vett a Gellért téri metróállomás, a Tópark autópálya-csomópont, a Zalalövői völgyhíd, a szombathelyi Csaba utcai felüljáró, a bajai Türr István-csatorna feletti gyalogoshíd, a hatvani Zagyva feletti gyalogoshíd tervezésében. Tervezett műtárgyakat az M3, M7, M31, M6-M0, M6, M60, M35, M4 gyorsforgalmi utakra és autópályákra, valamint a Dél-Balaton, a Kelenföld-Pusztaszabolcs, Gyoma-Békéscsaba, Pilisvörösvár-Esztergom vasútvonalakra.

tési fázisokat vizsgálva mértékadó helyzetbe került egy szerkezet, úgy az ellenőrzést ennek figyelembevételével a fázisokban kialakuló terhelésekre is elvégeztük.

A hídfőnél a VEM-modell segítségével a cölöpök mértékadó terheinek vizsgálatával ellenőriztük az alapozást.

Elvégzendő beavatkozások az alépítményeken

Az I. jelű hídfő szerkezeti gerendája a hídfő felett lejátszódó szerkezeti mozgások miatt az új szerkezeteknek nem megfelelő, ezért a szerkezeti gerenda visszabontásával és a bordás kiegyenlítőlemez fogadására alkalmas új térdfal beépítésével terveztük annak újjáépítését.

A X. hídfőnek a végleges nyílás oldali sík felülete két szélén és a felszerkezetek közötti szakaszokon 10 cm-re kiugratott 2,00 m széles áloszlopokkal (lizénával) megszakított. Az így kapott homlokzat olyan hatást kelt, mintha a szerkezeti gerendát négy oszlop támasztaná meg.

A csatlakozó cölöpfalas szakasz szerkezeti gerendája ezért visszabontandó, és új térdfallal újjáépítendő. Az új cölöpfalas hídfő is ugyanolyan keresztmetszetű szerkezeti gerendát kap. A szerkezeti gerendák

térfalának vállkialakítását itt is a bordás kiegyenlítőlemez figyelembevételével terveztük (5. ábra). A meglévő, csatlakozó kiegyenlítőlemez elbontandó. A térdfalban, az I. felszerkezet északi oldali járdájában elhelyezett kábelek és vezetékek számára lefedett átvezető nyílást terveztünk. A Rákóczi híd melletti, vasúttal párhuzamos cölöpfal cölöpösszefogó gerendája „Z” alakú, a hídnylás felé eső cölöpök és a háttöltésben lévő cölöpök felső síkja között a cölöpösszefogó gerenda 4,20 m magasságot hidal át. A hosszirányú igénybevételek miatt itt háromszög alakú vasbeton kiékelés készül a meglévő cölöpösszefogó és a meglévő térdfal között.

A X. hídfő mögötti rézsű töltését hosszirányban a hídfő cölöpfala és a déli oldalon készülő burkolt rézsűkúp támasztja meg.

Összefoglalás

A kiviteli tervek elkészültek, a helyszíni munkálatok zajlanak, az acélszerkezet gyártása és az úsztatási egységek összeszerelése gőzerővel folyik. Az I. felszerkezet ütemterv szerinti helyszíni szerelési munkálatai hamarosan megkezdődnek. A Déli összekötő vasúti Duna-híd rekonstrukciója látványos fázisába fordul. ◀

Summary

The winner tenderer of the public procurement of „Modernization of the Southern linking railway Danube bridge, preparation of construction plans and execution of the works” written out by NIF Zrt., (as the Purchaser) is Duna Aszfalt Kft., on behalf of which the Főmterv–Kontúr Group designing consortium executes the planning tasks of the project. Inside this the consortium leader tasks are provided by Főmterv Zrt., and MSc Kft. provides the professional chief-designer tasks. Structural professional designers are: Főmterv Zrt., MSc Kft., Speciálterv Kft.

Irodalomjegyzék

[1] Solymossy Imre: Az Északi vasúti Duna-híd tervezése. *Sínek Világa* 2009; különszám: 9-13. o.

[2] Gyurity Mátyás: Gondolatok a hidak esztétikájáról.

Sínek Világa 2016;5:19-23.

[3] Gyurity Mátyás: Vasúti acélhidak tervezésének elmúlt két évtizede. *Magész-Acélszerkezetek* 2016;2:36-41.

Visszatekintés régi írásainkra

60 évvel ezelőtt írtuk

„Budapesten 1960. június 15–21. között konferenciát rendeztek a házagnélküli felépítmény kérdéseinek megvitatására.” A konferencián elhangzott előadásokról cikket olvashatunk a *Sínek Világa* 1960 júniusában megjelent III. évfolyam 3. számában.

50 évvel ezelőtt írtuk

„Új alagút épül Godisa és Abaliget között.” Az alagút építési munkáiról szóló cikk a *Sínek Világa* 1970 júliusában megjelent XIII. évfolyam 3. számában olvasható. Érdekességként megemlítjük, hogy az új alagút megépítésével két völgyhídon és egy régi alagútban megszűnt a vasúti forgalom.

40 évvel ezelőtt írtuk

„A KTE Vasútépítési és Pályafenntartási szakosztálya 1980. augusztus 29-én és 30-án rendezte meg az V. Pályafenntartási Konferenciát. A konferencián előadást tartott Kummer István, dr. Kerkápol

Endre, dr. Horváth Ferenc, Pammer László, dr. Vaszary Pál, dr. Unyi Béla” – olvasható a *Sínek Világa* 1980 júniusában megjelent XIII. évfolyam 3. számában. A kiváló szakemberekre és előadókra, akik már sajnos nem lehetnek közöttünk, tisztelettel emlékezünk.

30 évvel ezelőtt írtuk

„A szeretfalva–dédai vasútépítés gyorsasága és kivitelezési módja mai ismereteink mellett is elgondolkodtató. Két év alatt 48 km új vasutat építettek, rendkívül kedvezőtlen terepviszonyok mellett, kézi erővel, talicskával és kordéval” – olvasható a *Sínek Világa* 1990 júniusában megjelent XXXIII. évfolyam 3. számában.

20 évvel ezelőtt írtuk

„A millennium jubileumi évében – több évtizedes erőfeszítések eredményeképpen – megszületett a Magyar Nemzeti Vasúti Gyűjtemény (Vasúti Emlékpark). A parkban vasúti járművek rendkívül értékes gyűjteményén kívül a vasúti épí-

tészet és a vasútépítés, valamint a távközlési és biztosítóberendezési technika objektumai, továbbá vasúti ereklyék és fényképek kiállítása is megtekinthető” – olvasható a *Sínek Világa* 2000 júniusában megjelent XLIII. évfolyam 3. számában.

10 éve írtuk

„Gróf Széchenyi István, a legnagyobb magyar életéről és a közéletre, az ország fejlődésére gyakorolt hatásáról sok adat, tény, ismeret áll rendelkezésünkre. Lehetetlen vállalkozás lenne teljes életútjának, munkásságának, eredményeinek ismertetése. Minden idegszálával, minden gondolatával küzdött hazája felemelkedéséért. Kiváló műszaki érzékével, szárnyaló fantáziájával az akkori modern technikát hozta Magyarországra. Tudta, felismerte, hogy a fejlődés a jövő útja. Széchenyi csendben, folyamatos tanulás-sal és kemény munkával építkezett” – olvasható Széchenyi István halálának 150. évfordulójára írt cikkben, ami megjelent a *Sínek Világa* 2010. júniusi, LII. évfolyam 3. számában.



A 80a vasútvonal korszerűsítése Rákos–Hatvan állomások között

Apró Márton

szakaszmérnök

Máv Zrt.

Pályafenntartási Főnökség

Ferencváros

✉ apro.marton@mav.hu

☎ (1) 511-6792

A 80-as számú vasútvonal Rákos (kiz.)–Hatvan (kiz.) szakaszán, az évekig tartó előkészítést követően, 2018 elején kezdődtek meg a korszerűsítési munkálatok. A pálya teljes átépítése az érintett 53 kilométer hosszon jelenleg is zajlik, befejezése 2020 végére várható. A beruházás kiterjed a teljes állomási és nyíltvonalis részre. Átépül a vágányhálózat, a felsővezetéki hálózat, a biztosítóberendezések, a műtárgyak nagy része, megújul a vízelvezető rendszer, új, korszerű, akadálymentesen megközelíthető peronok várják az utazóközönséget, egyes forgalmas útátjárókat közúti felüljárók váltanak ki, új megállóhely épül Budapesten, új szolgálati helyek létesülnek, valamint a tervek szerint 160 km/h sebességgel is közlekedhetünk majd Aszód és Hatvan „A” elágazás között.

Előzmények

A 80-as számú vasútvonal Budapest–Hatvan közötti szakasza (1. ábra) 1862–1867 között épült. A vasútvonal hazánk északi részét kapcsolja be az ország vasúti vérkeringésébe. Budapestet számos nagyvárossal köti közvetlenül vagy közvetett módon össze (például Miskolc, Eger, Nyíregyháza, Kassa), továbbá alternatívát jelent a teherfuvarozás terén Budapest és

Záhony között, szervesen kapcsolódva a 6-os számú vasúti árufuvarozási folyosóhoz, a mediterrán korridorhoz.

A vasútvonal fejlesztése a fentiek miatt nemcsak nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházás, hanem nemzetközi érdek is. Ezt mutatja, hogy a Rákos–Hatvan-vasútvonal átépítésének finanszírozása javarészt új EU-s költségvetési forrás, az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz (Connecting Europe Facility

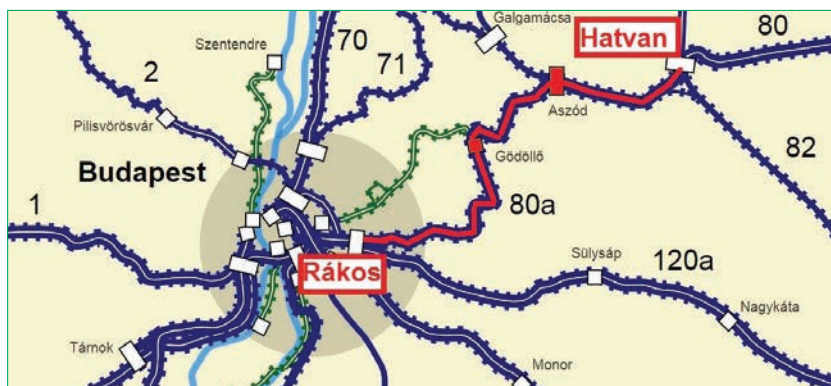
– CEF) és kis részben az Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program (IKOP) finanszírozásából valósul meg [1].

A Rákos–Hatvan-vonalrész a főváros elővárosi személyszállításában kiemelt szerepet játszik. A budapesti elővárosi közlekedést vizsgálva, a kétvágányú pályákat figyelembe véve, a 80-as számú vasútvonal azon szakaszok egyike, amelyeken a legrégebben történt átépítés, így megvalósítása időszerű volt.

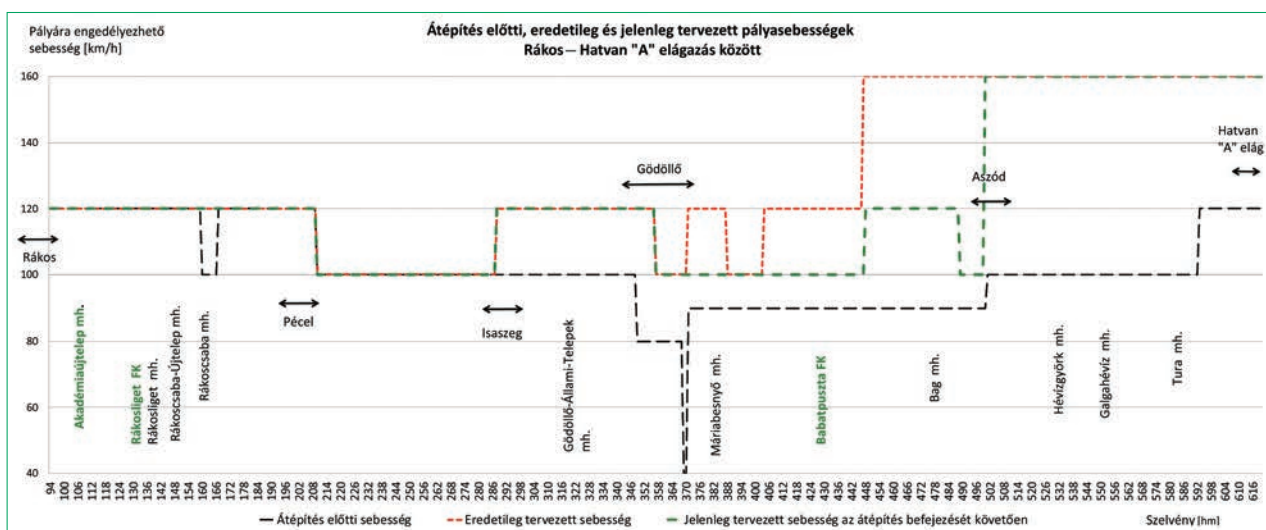
Hosszú előkészítési procedúrát és a tervek többszöri módosítását követően 2018 elején kezdődhetett meg a tényleges munka. Az engedélyezési terveket a MÁV Zrt. 2012-ben hagyta jóvá, az építési engedélyt 2015 végén adta ki a hatóság. A számított mérnökár a vonalkorszerűsítésre szánt keretet előzetesen jelentősen túllépte, ezért a műszaki tartalom folyamatosan csökkent, hogy a rendelkezésre álló keretösszeget a projekt ne lépje túl.

A Nemzeti Infrastruktúrafejlesztő Zrt. (NIF Zrt.) beruházásában történő jelenlegi vonalkorszerűsítés három párhuzamosan futó projekt keretében valósul meg. A Rákos (kiz.)–Gödöllő (kiz.) közti vonalrész (94+00–345+65 hektóméter szelvények között) a Strabag Vasútépítő Kft. és Belfry PE Kft. együttműködésében létrehozott SB-RÁKOS 2017 Konzorcium építi át 61 milliárd 999 millió Ft értékben („A” projekt), a Gödöllő (bez.)–Hatvan (kiz.) közti szakasz felújítása (345+65–618+32 hm sz.) a Swietelsky Vasúttechnika Kft. kivitelezésében készül mintegy 65 milliárd 26 millió Ft-nyi összegért („B” projekt). Rákos (kiz.)–Hatvan (kiz.) vonatkozásában az új biztosítóberendezést a Thales két vállalata építi ki 23 milliárd 559 millió forintért („C” projekt). A mérnöki és független műszaki ellenőri tevékenységet az ECO-TEC-VHU Konzorcium végzi [2].

A 80-as számú vasútvonal átépítésben érintett szakasza Rákoscsaba megállóhely végéig Budapest belterületén halad, majd



1. ábra. A 80a számú vasútvonal



2. ábra. A pályára engedélyezett sebességek alakulása

Péceltől Domonyvölgyig a Gödöllő-domboságot szeli át, utána Hatvanig java-
részét síkvidéki pályán halad. A dombvidé-
ki jelleg miatti geometriai kötöttségek az
átépítés előtt nem tették lehetővé több he-
lyen sem a 120 km/h pályasebesség alkal-
mazását, Pécel–Gödöllő között 100 km/h,
Gödöllő–Aszód között 90 km/h állandó
lassúmenet volt érvényben, helyenként
pedig ideiglenes lassújelek nehezítették a
vonatforgalmat. Az átépítés kezdetekor a
két vágányban 28 helyen mintegy 11 km-
nyi ideiglenes lassúmenet növelte a me-
netidőt.

A Rákosszentmihály–Hatvan közötti teljes vonal-
részén, számos helyen alépítményi hiba
miatt kellett a sebességet csökkenteni,
amelyek jellemzően a megoldatlan vízel-
vezetés miatt alakultak ki. Egyes részeken
(például Budapest XVII. kerületének
környékén, Pécel állomáson vagy Gödöl-
lő–Aszód között) nagyobb esőzések után
nemegyszer kisebb-nagyobb hosszban
állt a víz vagy a sár a vágányban, ami után
a helyreállítás szükségessége többször fel-
borította az adott évi karbantartási terve-
ket.

A mostani átépítést megelőző 25-30 év-
ben nagyobb volumenű fejlesztés az adott
vonalon nem történt. A legutolsó teljes
átépítés 1990-ben Pécel–Isaszeg állomás-
közben történt, ami akkor Magyarország
első 60 kg/fm sínekkel rendelkező állomá-
skája lett. A vonal többi része jellem-
zően a 70-80-as években épült utoljára át.

Az eredeti vasúti pálya jellemzően 54
kg/fm sínrendszerű felépítménnyel épült
(kivéve a Pécel–Isaszeg állomásközt, ahol
60-as rendszerű sínnek voltak) hézag nélküli

kivitelben, LM-LX aljakon 1:20 síndőlés-
sel. Az állomásokon jellemzően – néhány
kivételtől eltekintve – 54 rendszerű kité-
rők várták az átépítést, több újonnan be-
épített betonaltas kitérőt lehetett találni,
de nagyon sok talpfás is maradt a vágá-
nyokban. A vonalrészén a peronok sk+15
és sk+30 magasságúak voltak.

Műszaki paraméterek

A jelenleg is zajló beruházás az alábbi mű-
szaki tartalommal valósul meg:

- Az engedélyezett tengelyterhelést 210 kN-ról 225 kN-ra emelik a teljes vonal-
szakaszon.
- A teljes vonalrészén már megtörtént a

vágányok cseréje, új alépítménnyel, új
felépítmény építésével. A nyíltvonal
és átmenő fővágányok 60 kg/fm sín-
rendszerű felépítménnyel újultak meg
új anyagból, a vonatfogadó és egyéb
vágányok jellemzően használt anyagból
épültek át 54 és 60 kg/fm sínekkel. Je-
lentősebb ívkorrekciót ugyan több hely-
re is terveztek, de végül csak Tura–Hat-
van között valósult meg.

- Az állomási kitérők jellemzően új 60-as
rendszerű betonaltas kitérők lettek (vo-
natfogadó vágányokba néhány esetben
új 54-es rendszerű betonaltas kitérők
kerültek), amelyek váltófűtéssel lesznek
ellátva.
- Az állomások és megállóhelyek peronjai



3. ábra. PM 1000 URM munkagép Pécel–Isaszeg között (Fotó: Jäger Dávid)

1. táblázat. Az alkalmazott pályaeépítési technológiák

Állomás, állomásköz	Alépipítvány	Felépítvány
Rákos–Pécel (94+00–192+63)	földmunkagépes technológia	földmunkagépes technológia
Pécel (192+63–213+28)	földmunkagépes technológia	földmunkagépes technológia
Pécel–Isaszeg (213+28–283+43)	213+28–239+60 földmunkagépes technológia 239+60–270+35 nagygépes átépítés (PM 1000 URM) 270+35–283+43 földmunkagépes technológia	213+28–239+60 földmunkagépes technológia 239+60–270+35 nagygépes átépítés (SMD-80) 270+35–283+43 földmunkagépes technológia
Isaszeg (283+43–303+82)	földmunkagépes technológia	földmunkagépes technológia
Isaszeg–Gödöllő (303+82–345+65)	nagygépes átépítés (PM 1000 URM)	nagygépes átépítés (SMD-80)
Gödöllő (345+65–382+75)	alépipítvány bontása, építése földmunkás technológiával	átmenő fővágányok elbontása nagygépes technológiával (SMD-80) többi vágány bontása kézi kisgépes technológiával felépítvány építése kézi kisgépes technológiával
Gödöllő–Aszód (382+75–488+75)	nagygépes alépipítvány-javítás bal vágányban a 389+60–479+00 szelvények között nagygépes alépipítvány-javítás a jobb vágányban a 382+75–479+00 és a 483+00–488+75 szelvények között többi szakaszon földmunkás technológia	nagygépes átépítés (SMD-80)
Aszód (488+75–520+00)	földmunkagépes technológia	földmunkagépes technológia (felépítvány bontása részben SMD-80 géppel)
Aszód–Hatvan „A” elágazás (520+00–618+32)	Aszód–Tura (520+00–575+76): alépipítvány-javításos technológia mindkét vágányon (PM 1000 URM) Tura mh. (korábban állomás) (575+76–592+00): földmunkás alépipítványbontás és -építés Tura–Hatvan „A” elágazás (592+00–618+32): földmunkás alépipítványbontás és -építés	Aszód–Tura (520+00–575+76): nagygépes együttemű felépítványcsere SMD-80-nal Tura mh. (korábban állomás) (575+76–592+00): kézi kisgépes vágánybontás és -építés Tura–Hatvan „A” elágazás (592+00–618+32): kétütemű nagygépes vágánybontás, majd -építés (SMD-80, SUZ-350)

akadálymentesítettek és sk+55 magasságúak.

- Rákosliget forgalmi kitérő és Babatpuszta forgalmi kitérők épültek Rákos–Pécel, valamint Gödöllő–Aszód állomásközben, ami a forgalomlebonnyítás számára kulcsfontosságú könnyítés lesz.
- Forgalmas közúti átjárók szűnnek meg (öt csoport), amelyeket felüljárók váltanak ki.
- Akadémiaújtelep néven új megállóhely létesül (eredeti tervekben Városszéletelep szerepelt).
- A vízelvezető rendszer átépítése a teljes vonalrészre érinti, továbbá a műtárgyak jelentős része is átépül.
- Zajárnyékoló falakat telepítenek (korábban nem volt a vonalrészben).
- Biztosítóberendezés, a felsővezetési és távközlési hálózat teljesen kicserélődik.
- A felvételi épületek átépülnek, új P+R és B+R parkolók létesülnek, és az állomási elő- és utasterek is megújulnak.
- Az átépítés végeztével a pályasebességet több helyen lehet majd emelni (például Gödöllő–Aszód állomásközben). Az eredeti engedélyezési terveken még Aszód állomás áthelyezése szerepelt, ami lehetővé tette volna már Domonylvölgytől Hatvanig a 160 km/h bevezetését, azon-

ban az állomás új helyen való kialakításának várható magas építési költségei miatt (az új helyszínre kerülés költséges talajvízszint-süllyesztést igényelt volna) az állomás végül helyben épült át. Végeredményét tekintve csak Aszód állomástól Hatvan „A” elágazásig várható emelt sebességű pálya, többek között a Tura utáni ívkorrekciónak is köszönhetően (és természetesen az új biztosítóberendezés kiépítését követően). A 2. ábra mutatja az átépítés előtti, az eredetileg tervezett és az átépítés után várható pályára engedélyezett sebességeket állomásköztökre és szelvényekre lebontva.

Alépipítvány

A geotechnikai terveket a FUGRO Consult Kft. készítette. Az alépipítványt illetően a várható kiépítési sebesség és előzetes talajmintavétel eredményei (CPT-szondázás, vágatolás), valamint a várható technológia határozta meg a szükséges beavatkozás mértékét.

Az előzetes feltárások a vizsgált szakaszon változatos képet mutattak. Egyes helyeken agyag, iszapos agyag (például Pécel–Isaszeg, Tura–Hatvan), míg másutt iszapos homok, kavicsos homok (például

Gödöllő–Aszód) fordult elő gyakrabban az alépipítvány alatti rétegekben.

A D.11 Alépipítványi Utasításban foglaltak szerint $v = 160$ km/h tervezési sebességnél a védőréteg felső síkjánál $E_2 = 100$ MPa, $v = 100$ – 120 km/h tervezési sebességnél $E_2 = 80$ MPa teherbírási modulus értéknek kell megfelelni. A földmunkagépes technológiával átépített vágányrészek 40–50 cm vastagságú talajstabilizációval, valamint SZK1 réteg beépítésével, a nagygépes technológiával épített helyeken változó rétegvastagságú SZK1, SZK2 és georács, geotextília rétegek beépítésével alakították ki a megfelelő tömörségi értékeket, a kívánt teherbírást.

A nagygépes technológiával végzett átépítést PM 1000 URM típusú alépipítvány-javító géplánccal végezték (3. ábra). Több helyen a keresztező műtárgyak átépítésének szükségessége miatt kellett földmunkagépes technológiát alkalmazni, valamint jellemzően az állomások is így épültek át.

Felépítvány

A nagygépes technológiával épült szakaszokon SMD 80 (a Tura utáni ívkorrekciónál SUZ 350) átépítő gépek végezték



4. ábra. Pécel páratlan oldalon beépülő kitérője (Fotó: Apró Márton)

a vágány felújítását, de több helyen földmunkagépes technológiát alkalmaztak a kivitelezők. Összesen mintegy 115 km vágány építést végeztek el.

Az 1. táblázat mutatja, hogy az egyes helyszíneken milyen technológiát használtak az alépítmény és felépítmény esetében.

A teljes vonalszakasz átépítésre került: a nyíltvonal és átmenő fővágányok felépítménye új 60 rendszerű EN 13674-1:2011 szabványban rögzített E2 (UIC 60) sínekből L4 jelű vasbeton aljon 1:40 síndőléssel, SKL14 sínleerősítéssel, 60 cm aljtávolsággal, 35 cm hatékony ágyzatvastagsággal épült meg. Az $R < 3000$ m sugarú ívekben a külső

2. táblázat. Beépített kitérők rendszere és mennyisége

Kitérő típusa	Kitérő mennyisége
B60 1800	3 csoport
B60 800	18 csoport (ebből 1 csoport ívesített)
B60 XI	45 csoport (ebből 10 csoport egyedi vagy ívesített)
B60 XIII	3 csoport
B54 XI	5 csoport
B54 XIII	3 csoport

sínszálakba edzett fejű sínek kerültek, $R < 1000$ m sugarú ívekben sínkenő be rendezések épülnek be.

A vonatfogadó vágányok felépítménye jellemzően az eredeti pályából kikerülő 54-es vagy 60-as rendszerű használt anyagból épült át. 54-es rendszerű felépítmény használt LM (néhány helyen aljapucsszükségessége miatt új LM-S típusú) aljakból 60 cm aljtávolsággal, 1:20 síndőléssel, geós sínleerősítéssel, a 60-as rendszerű felépítmény használt LW aljakból, 1:20 síndőléssel, 60 cm aljtávolsággal, SKL1 sínleerősítéssel lett kialakítva. Néhány helyen aljapucsszükségessége miatt új L4 típusú aljak lettek beépítve, ezekre a helyekre az eltérő síndőlés miatt átmeneti L5 típusú aljak teszik lehetővé a síndőlés kifuttatását.

A 60 kg/m rendszerű minimum 880 N/mm² szakítószilárdságú síneket önjáró hegesztőgéppel kellett összehegeszteni, a kitérők és a záróhegesztések AT-hegesztéssel készültek el. 2018 és 2019 végén, a hidegebb időjárás miatt, több helyen a semleges hőmérsékleti zóna alsó ha-

tára alatt lehetett csak a záróhegesztéseket végrehajtani, mivel sínfeszítést a 60-as rendszerű síneknél az ívekben nem lehetett végezni. Tavasszal, a melegebb idő beköszönte előtt a sínfeszültség feloldásával kellett biztosítani a kivitelezőknek (az üzemeltető felügyeletével) a semleges hőmérsékleti zónába tartozó értéket, amely minden esetben sikeres volt.

Kitérők

A beruházás során, az állomásokon az új forgalmi kitérőknél, valamint Rákos-Pécel között a részben megépülő harmadik vágányban, összesen 77 csoport új kitérő épült be (4. ábra). Kitérőépítés háromféle technológiával történt:

- előszerelt kitérő szállítása VAMAV-gyárból és Kirow darus beépítése;
- munkaterületi munkapadon lekötött, majd Kirow daruval történő beépítése;
- helyben lekötött kitérő beépítése.

A kitérők többsége B60 rendszerű kitérő (B60 XI, B60 1800, B60 800), de épült be új B54 XI és B54 XIII rendszerű is. Ezek a kitérők spherolock zárszerkezetűek, a nagy sugarú kitérők hidrolink közlőművel vannak felszerelve. A kitérőkhöz váltófűtést is kiépítettek, valamint az új biztosítóberendezésben a foglaltságérzékelés tengelyszámlálókkal fog történni, ezért szigetelt illesztések a kitérők környékén nem lesznek. A kitérők a Rákos-Pécel közötti harmadik vágányban fekvő két csoport kivételével központi állításúak.

A beépített kitérők rendszerét és mennyiségét a 2. táblázat mutatja.

Műtárgyak

A vonalszakasz átépítése a műtárgyakat jelentősen érintette. Az alábbi műtárgyak építési, átépítési vagy felújítási munkáit végezték (néhány esetben még végzik) el a kivitelezők:

- egy felsőpályás, gerinclemezes, 15,55 m támaszközű acélhíd átépítése (Galgapatak);



5. ábra. A Galgapatak felsőpályás acélhídja (Fotó: Apró Márton)



6. ábra. Rákosliget megállóhely a júniusi nagy esőzés után (Fotó: Apró Márton)



7. ábra. Gödöllői nagybevágás (Fotó: Apró Márton)

- egy vasbeton tartóbetétes 17,10 m nyílású híd építése (Emse patak, ívkorrekciónál);
- hat gyalogos-aluljáró építése, egy felújítása;
- egy gyalogos-felüljáró építése (Bag megállóhely);
- öt közúti felüljáró építése (amely forgalmas közúti útátjárót vált ki, kettő Budapest XVII. kerületében, egy Pécel, egy Isaszeg és egy Gödöllő területén), egy felújítása;
- 22 új kerethíd építése, négy átépítése és 13 felújítása;
- hat teknőhíd átépítése (közte Máriabesnyő megállóhely gyalogos-aluljárója), két teknőhíd felújítása;
- egy lemezhid építése;
- három Con/Span technológiával előregyártott betonelemekből álló „álívhid” (Pécel–Isaszeg között);
- egy új átereszt építése, egy átépítése, 18 felújítása;
- egy boltozat felújítása.

A fenti felsorolásból kitűnik, hogy összesen 88 műtárgy építését, átépítését, felújítását érinti a beruházás. A legtöbb új műtárgy Pécel–Isaszeg között épül.

A műtárgyak közül a 489+11 szelvényben Aszód állomás előtt átépülő, Galga patakot keresztező felsőpályás acélhid tekinthető érdekesebbnek, ugyanis a vasúti pálya átmeneti ívben fekszik. (AIEj: 488+85, bal vágány: AIEb: 488+89). Az átmeneti ívben lévő vízszintes eltolódások és a túlemelés változását Pandrol VIPA SP

közvetlen leerősítésű rendszerrel lehetett biztosítani, összesen vágányonként 52-52 darabot kellett felhasználni, a hídfőkön a csatlakozó hat-hat darab műanyag aljakra Pandrol NARROW VIDA SP rendszerű sínsek kerültek (5. ábra). A bal vágányban 2–11 mm, a jobb vágányban 4–14 mm közötti túlemelésváltozást kellett kialakítani. A túlemelés biztosítása különböző vastagságú (1-2-3-5-10 mm) alátétlemez megfelelő kombinálásával (például 7 mm túlemeléshez 1 darab 2 mm és 1 darab 5 mm vastagságú alátétlemez szükséges).

Tura–Hatvan között a meglévő hóvédművet elbontották, és helyette egy magasabb, nagyobb szelvényű állandó hóvédművet alakítottak ki a hófúvásveszélyes szakaszon, a 602+05–616+04 szelvények között.

Vízvezetés

A vízvezető rendszer a teljes vonalszakaszon megújul. Az eredeti pályában lévő szivárgók jelentős része feliszapolódott, több helyen telítődtek az árkok, földárkok tűntek el a növényzet miatt. Néhány meglévő, jól funkcionáló burkolt árok, valamint szivárgó kivételével a teljes részen új árkok, szivárgók épültek. Az útátjárók vízvezetése jellemzően felépítményi szivárgók beépítésével oldódik meg az állomási vágányok víztelenítéséhez hasonlóan, az oldalperonos megállóhelyeken a nagy tengelyben épült szivárgó.

A vízvezetés kiépítése folyamatosan történik, a 2020. júniusi nagy esőzések egyes helyeken a már átépített pályát sem kímélték (6. ábra). A 130–165-ös szelvények közötti részen gyakorlatilag a vasút környéke a vízgyűjtő területe Budapest XVII. kerületében a környező utcákról levonuló csapadékvíznek, ami a vasút alatt átvezetve a Rákos patakba tart. A megoldatlan vízvezetés már korábban is sok nehézséget okozott, és bár új árkok, átereszek épülnek, a nagy esőzések utáni állapotot látva bebizonyosodott, hogy a rendkívüli csapadékos időjárás az üzemeltetés során továbbra is nehézséget jelent. A kivitelezőnek és az önkormányzatnak is lépéseket kell tennie azért, hogy az idei évben és a jövőben se fordulhasson elő, hogy a csapadékvíz az utcákról közvetlenül a vasútra folyjon. Ez ügyben több közös bejárás történt, az önkormányzatnál is folyamatban van a vízrendezés, remélhetőleg a vasút számára megnyugtató megoldás

3. táblázat. A vágányok átépítése okán szükséges nagyobb forgalomkizárások, „A” projekt

Időszak	Helyszín
2018.03.01.–2018.04.15.	Isaszeg–Gödöllő bal vágány alépitmény-átépítése
2018.04.16.–2018.05.31.	Isaszeg–Gödöllő jobb vágány alépitmény-átépítése
2018.06.01.–2018.06.13.	Rákos–Pécel bal vágány átépítése 94+00–97+60 szelvények között, Rákosliget forgalmi kitérő. 2, 1 számú kitérő beépítése
2018.06.14.–2018.06.30.	Rákos–Pécel jobb vágány átépítése 94+00–97+60 szelvény között, Rákosliget 4, 3 számú forgalmi kitérő beépítése
2018.07.07-től	Rákosliget FK (forgalmi kitérő) minden irányban használhatók
2018.07.07.–2018.09.15.	Rákosliget FK–Pécel bal vágány átépítése teljes állomásközben, Pécel 2-es számú kitérő beépítése
2018.09.16.–2018.11.30.	Rákosliget FK–Pécel jobb vágány átépítése teljes állomásközben, Pécel 4-es számú kitérő beépítése
2018.12.01.–2019.02.04.	Pécel állomáson I., II., VI. vágányok bontása, ideiglenes peron építése
2019.02.04.–2019.12.07.	Pécel–Gödöllő(–Aszód) közötti vágány átépítése teljes kizárásban Pécel–Isaszeg, Isaszeg állomás, Currus iparvágány, valamint Isaszeg–Gödöllő közötti vágány átépítése
2019.03.11.–2019.05.26.	Rákos–Rákosliget FK bal vágány átépítése, ezzel Rákos–Pécel között a vágányzat két-két csoport útátjárót leszámítva teljesen átépült
2019.07.01.–2019.12.07.	öt alkalommal végzett a kivitelező hosszabb kizárást, perontető-, zajvédőfal-építés céljából

születik, és az ügy nyugvópontra kerülhet. A tartós eredmény érdekében az árkok karbantartására ezen a területen a MÁV Zrt. és az önkormányzat részéről továbbra is folyamatosan fokozott figyelmet kell fordítani.

A gödöllői nagy bevágásban, a felszíni vizek elvezetésén kívül, a nagybevágási részsű felszín alatti víztelenítését is meg kellett oldani (7. ábra). A talajvízszint csökkentését a MÁV-nál korábban még nem alkalmazott eljárással, az úgynevezett csápos ejtőkutas gravitációs szivárgórendszer alkalmazásával lehetett elérni. Az ejtőkutak 10–14 m mély függőleges kavicsölöpök, amelyek feladata a különböző talajrétegekben lévő talajvíz összegyűjtése és bevezetése a kavicsoszlopokat alul összekötő, 210 m hosszon irányított fúrással beépített mélyszivárgóba.

Vasút-közút keresztezések

A beruházás a vonalszakaszon lévő összes útátjárót érintette. Öt csoport közúti útátjárót közúti felüljáró vált ki, az útátjárók zöme átépült, több gyalogosátjáró is létesül, több helyen a peronok elején és végén is lesz gyalogosátjáróra lehetőség, néhány mezőgazdasági átjáró pedig megszűnik.

Összesen 12 közúti átjáró és három gyalogosátjáró átépítése történik meg, 13 gyalogos- és négy üzemi átjáró kerül be a rendszerbe, amelyek – az üzemi átjárók kivételével – biztosítottak lesznek. A megújult átjárók gumielemes STRAIL vagy PedestRAIL burkolatúak T szegélybor-

dával. Az átjárók akadálymentesítettek, amelyeket rámpákkal, korlátokkal oldanak meg.

Zaj- és rezgésvédelem

A települések mentén, az érintett önkormányzatokkal egyeztetve, zajárnyékoló falak épültek a vasút okozta zajártalmak csökkentése érdekében. A falak jellemzően mindkét oldalon cementkötésű faarpríték borítású („fabeton”) átlátszatlan zajárnyékoló falelemekből állnak, de néhány állomás és megállóhely közelében átlátszó zajárnyékoló falak is épültek. A teljes átépítés alatt lévő szakaszon összesen mintegy 28 km-nyi zajárnyékoló fal épül.

Rezgésvédelmet az aljakra rögzített különböző típusú aljapucokkal kellett biztosítani, aszerint, hogy 5, 10 vagy 15 dB rezgéscsökkenés volt előirányozva. Az átépített vonalszakasz 10,5 km-es hosszában épültek be aljapucsal felszerelt aljak.

Építési fázisok

A projekt optimális esetben négy-öt évnyi kivitelezési időt igényelt volna, azonban az előkészítés elhúzódása miatt kevesebb, mint három év alatt kell az 53 km-nyi kétvágányú pályát állomásokkal, új felsővezetékkel, új biztosítóberendezéssel stb. megépíteni (3. és 4. táblázat).

A teljes kizárásos vágányzár után 2020-ban az „A” projekt keretén belül 10 alkalommal tervezett a kivitelező hosszabb, legalább 100 órát meghaladó vágányzarat, ezekben a szükséges sínfeszültség-feloldá-

sokat már elvégezték, és további útátjárókat szüntetnek meg, amelyeket közúti felüljárók váltanak ki. A perontetők, zajvédő falak, valamint a végleges vízelvezető rendszer idén elkészül. Ez év végéig még szinte folyamatosan lesznek éjszakai vágányzárak Rákos és Gödöllő között.

A vasúti pálya Rákos és Hatvan „A” elágazás között gyakorlatilag elkészült, kiegészítő munkák maradtak: peron-, perontető-építés, vízelvezető rendszer építésének befejezése, Babatpuszta FK kitérőinek kitérő irányú üzembe helyezése.

Állomások, állomásközpontok felújítása, új szolgálati helyek létesítése

Rákos–Pécel között Rákosliget forgalmi kitérő néven (Rákosliget megállóhely elé) új szolgálati hely létesült 2018 júniusában. A négy csoport B60 800 rendszerű kitérő beépítésével 80 km/h sebességgel lehet kitérő irányban közlekedni. Rákosliget FK megléte lehetővé tette a teljes átépítés alatt a Budapesttől Pécelig való vonatközlekedést, valamint a vonal is kevésbé lesz érzékeny egy esetleges zavarereeményre.

Rákosliget FK-t eredetileg négy helyett hat csoportkitérővel tervezték, ugyanis az engedélyezési tervekben eredetileg szerepelt egy harmadik vágány megépítése Rákosig. Ez a harmadik vágány javarészt a meglévő Egyesült Vegyiművek vontatóvágányának nyomvonalán haladt volna, használt 54 rendszerű felépítménnyel kiépítve. Végül a Rákos–Rákosliget közötti harmadik vágány teljes kiépítése kikerült a tervek közül, csak egy része valósult meg, azzal a szem-

4. táblázat. A „B” projekt főbb mérföldkövei, nagyobb forgalomkizárással járó munkái

Időszak	Helyszín
2018.03.28.–2018.05.19.	Aszód–Tura jobb vágány átépítése, Hévizgyörk, Galgahévíz megálló peronjainak építése
2018.05.19.–2018.07.21.	Aszód–Tura állomáson a bal vágány átépítése, Hévizgyörk, Galgahévíz állomáson peronok építése
2018.06.01.–2018.07.08.	Gödöllő állomáson ideiglenes átjáró építése, meglévő útátjáró bontása (07.07/07.08-án), kezdőpont felől IV–XI. vágányok bontása
2018.07.08.–2018.09.03.	közüti felüljáró pillérjének építése, vágányzár végén bal átmenő fővágány helyreállítása
2018.07.21.–2018.08.15.	Tura–Hatvan állomásközből 605 szelvény és Hatvan „A” elágazás közötti szakasz átépítése, X/11. számú kitérő beépítése
2018.08.16.–2018.08.21.	Hatvan „A” elágazásnál X/12. számú kitérő beépítése
2018.08.16.–2018.09.09.	Tura–Hatvan állomásközből 606 szelvény és Hatvan „A” elágazás közötti szakasz átépítése
2018.09.03.–2019.02.04.	Gödöllő állomás XIII., XIV., XXI. és XXII. vágányainak bontása
2018.09.09.–2018.09.30.	Tura állomás vágányainak bontása (kivéve II. vágány), ivkorrekcióban földmunka végzése, műtárgyépítés kezdete Emse pataknál
2018.10.01.–2018.12.08.	Aszód I. és II. vágányok részleges bontása, ideiglenes peron építése, Tura állomáson bal vágány építése, peronépítés, valamint régi II. vágány mellett ideiglenes peronépítés
2018.12.08.–2019.02.04.	forgalomkorlátozással járó vágányzár nem volt
2019.02.04.–2019.12.07.	Gödöllő (bez.)–Hatvan „A” elágazás (kiz.) között az ivkorrekció melletti vágány, valamint Tura átmenő fővágányokban fekvő négy csoport kitérőjét kivéve a teljes vágányzat átépült, Babatpuszta FK szolgálati hely megépült, a kitérőket egyenes irányban lezárva helyezik ideiglenes forgalomba
2020.04.14.–2020.05.12.	Tura 11-es és 1-es számú kitérő bontása, ivkorrekció bekötése a bal vágányba az 590–606-os szelvények között
2020.05.13.–2020.06.19.	Tura 5-ös és 3-as számú kitérő bontása, ivkorrekció bekötése a jobb vágányba 590–606-os szelvények között

lélettel, hogy a jövőben lehetőség legyen a megépítésére az eredeti elképzelés szerint. Jelen projekt keretében a vontatóvágányt a 120+00 szelvényig visszabontották, a 102+80–117+52 szelvények között pedig átépült használt 54 rendszerű felépítménnyel és alépítmény-felújítással.

A HSI ipartelep kiszolgálására új B/1 számú B54 XI rendszerű kitérő épült be a 117+46 szelvényben. Az újonnan létesülő Akadémiaújttelep megállóhelynél ivkorrekcióval oldották meg, hogy a bal vágány, valamint a harmadik vágány között elférjen a szigetperon. A NIF Zrt. a Kőbánya

felső (bez.)–Rákos–Rákosliget FK (bez.) vasúti vonalszakasz fejlesztésének vizsgálatáról már tanulmánytervet készített, ami mutatja, hogy a harmadik vágány megépítésének lehetőségét nem vették le a napirendről.

Pécel állomáson az eredeti hat vágány helyett négy maradt, a két szélső, az I. és IV. vágányok lettek az átmenő fővágányok, a II. és III. megelőző vágány lett. Három peront építettek, amelyek aluljárón keresztül közelíthetők meg. Több ívesített kitérő is beépült, valamint a páratlan oldalon a 11-es számú kitérő annak ellenére lett B60 800 rendszerű, hogy a II. vágány végig 40 km/h pályasebességű. A négyvágányú állomáson 14 csoportkitérő épült be. Üzemeltetés során nehézség lesz, hogy a speciális kitérők alkatrészei általában szintén egyediek, így egy-egy alkatrész esetleges váratlan meghibásodása (például törés) okozhat meglepetést, fejtorást, ugyanis nem valószínű, hogy lesznek ilyen alkatrészek ÜB (üzembiztonsági) készleten vagy más pályafenntartási szakaszok anyag tároló helyein.

Pécel–Isaszeg állomásközt átépítése sok vitát generált, ugyanis 1990-ben épült át utoljára, ráadásul 60 kg/fm rendszerű



8. ábra. Hídépítés Pécel–Isaszeg között a 218+45 szelvényben (Fotó: Apró Márton)



9. ábra. Gödöllő állomás átépítése (Fotó: Török Gergely)



10. ábra. Hatvan „A” elágazás (Fotó: Apró Márton)

felépítménnyel. Eleinte csak lokális beavatkozásokat terveztek, azonban végül a teljes állomásköz átépült. Az átépítés előtti utolsó örvényáramos mérés alapján a 7,7 km hosszú állomásközben minimum 100 darab 120 m hosszú sín cseréje vált szükségessé, amelyet az átépítés elmaradása esetén rövid időn belül amúgy is végre kellett volna hajtani. Ezenfelül több műtárgy is veszélyesen omladozott (például a 218-as és 230-as szelvényben), ezt alátámasztja az is, hogy ebben az állomásközben kellett a legtöbb (10) műtárgyat átépíteni (8. ábra). A 230+90 szelvényben lévő kerethíd oldalfala teljesen szétrepedt, így a csapadékvíz folyamatosan szivárgott az alépítménybe, amelynek következtében idővel újra és újra elsárosodott a vágány, hiába került sor ágyazatcserére több alkalommal is. Alépítményhibára visszavezethető fekszinhibát szinte a teljes állomásközben lehetett találni.

Az eredeti tervekben az állomásközben lévő mindkét útátjárót közúti felüljáró váltotta volna ki, végül csak az Isaszeghez közeli 275-ös útátjáró szűnik meg.

Isaszeg állomáson öt vágány helyett mindössze három maradt, a II. és III. vágányok átmenő fővágányok lettek, az I. vágány jobb megelőzővágány lett. Oldalrakodó épült, amely a IV. csonkavágányon biztosítja a HM Currus kiszolgálásához szükséges rakodást. A HM Currus saját célú vágánya az átépítést megelőzően Isaszeg–Gödöllő jobb vágányában lévő kitérőből ágazott ki. Az átépítést követően új helyzet állt elő, a saját célú vágány kiszolgálása közvetlenül Isaszegről történhet, a 11-es számú kitérőből történő kiágazással. Érdekes, hogy a pályafenntartási sza-

kaszhatár és egyben főnökségi határ is Isaszeg állomás végpontjánál található, ezáltal a HM Currus saját célú vágányhálózata Budapest Észak Pályafenntartási Főnökségtől átkerül Ferencváros Pályafenntartási Főnökséghez (és egyben Aszód-tól Rákos Pályafenntartási Szakasz állagába).

Isaszeg–Gödöllő állomásközben – a fentebb írtakat ismételve – kikerült a nyíltvonali kiágazás, a 100 km/h állandó lassúmenet az átépítés befejeztével 120 km/h lesz a pályasebesség. Gödöllő Állami Telepek megállóhely átépült sk+55 magasságú peronnal.

Gödöllő állomáson a vágányhálózat jelentősen redukálódott, a rakodóvágányok, csonkavágányok megszűntek. A 17 vágányból mindössze hét vágány és a HÉV-összekötő vágány maradt meg. A II. és V. vágányok lettek az átmenő fővágányok, az I. és VI. vágányból megelőzővágányok létesültek, a Gödöllőig közlekedő ingavonatok a III. és IV. csonkavágányra érkehetnek (9. ábra). A Pft. részére egy rakodóvágány épült burkolt rakterülettel. A projekt részeként a HÉV-végállomás is átépült, a HÉV peronjai a nagyvasúti állomáshoz közelebb kerültek. A korábbi gyalogos-felüljáró megszűnt, a peronok már aluljárón keresztül érhetők el. Gödöllő állomás páratlan végének áthelyezésével megszűnt a korábban sok karbantartási munkát igénylő kettős vágánykapcsolat, így az állomás páratlan vége a 361-es szelvény környékéről kijebb toldódott: A 378–381-es szelvények közé négy csoport B60 800 rendszerű kitérő beépítésével a teljes állomás is hosszabb lett.

Gödöllő–Aszód közötti, eredetileg 13,8 km hosszú állomásközben a két meg-

állóhely (Máriabesnyő, Bag) és a geometriai kötöttségek miatt meglévő 90 km/h állandó sebességkorlátozás miatt is égető szükség volt az állomásköz fejlesztésére. Az állomásközben bekövetkezett zavar esemény jelentős vonatkéseket generált, amely szélsőséges esetben egy egész országrész menetrendjét boríthatta fel. Miniket, üzemeltetőket érintő további hátrány származott abból, hogy csak nagyon minimális vágányzári idővel lehetett kiutalt menetvonalak zavartatása nélkül munkát végezniük.

A Gödöllő–Aszód közti nehézségek enyhítésére új forgalmi kitérő beépítése, Gödöllő páratlan végének áthelyezése, valamint a pályasebesség emelése megoldást fog jelenteni. Babatpuszta forgalmi kitérő a 426–428 szelvények közé került, négy csoport B60 XI rendszerű kitérő épült be, amelyeket egyelőre még csak egyenes irányban helyeztek forgalomba.

A pályasebesség növelése miatt a menetidő jelentősen csökken, az átépítés előtt a teljes állomásközre érvényes 90 km/h állandó lassúmenet lassította a forgalmat. A sebességkorlátozás várható feloldását követően a 448–488-as szelvények között 120 km/h-val, a többi részen a geometriai kötöttségek miatt 100 km/h-val lehet majd közlekedni.

Aszód állomáson is jelentősen csökkent a vágányszám, a 18 vágányból 10 maradt meg, ebből hat csonkavágány, amiből három vágány ráadásul nem épült át. A III. és IV. átmenő fővágányok már 160 km/h sebességre lesznek alkalmasak, a II. és V. vágányok épültek ki megelőzővágánynak, a II. vágány egyben a 78-as számú vasútvonal átmenő fővágánya, az I. vágány



11. ábra.
Tura–Hatvan-
ívkorrekció
(Fotó: Apró
Márton)



12. ábra. Pécel állomás felvételi
épületének felújítása
(Fotó: Török Gergely)

pedig vonatindító csonkvágánya. Az állomáson jelentős talajvízszint-csökkenést igénylő új gyalogos-aluljáró épült, és a buszpályaudvar is megújult a beruházás keretében.

Aszód–Hatvan „A” elágazás állomásköz az átépítést megelőzően nem létezett (10. ábra), Tura állomás megállóhelyé váló „lefokozása” miatt jöhetett létre. A teljes állomásköz 160 km/h sebességre alkalmas lesz, ami miatt talán nem lesz akkora érvágás, hogy Turán nem marad vágánykapcsolat, vagyis Aszód és Hatvan „A” elágazás között mintegy 12 km-en keresztül nem lesz kitérő. Három megállóhely lesz az állomásközben (Galgahévíz, Hévízgyörk és Tura), amelyeknél új Sk+55 magasságú peron épült. Tura megállóhelyen buszforduló építése is a projekt része volt. Az egyetlen nagyobb ívkorrekció ebben az állomásközben történt az egész projekt során, Tura után 590–606-os szelvények között R=1750 m sugarú ív épült a korábban meglévő R=900 m sugarú ív helyett (11. ábra).

A projekt határa a 618+32 szelvény (régi szelvényezés szerint 619+81) lett végül, pedig a korábbi tervek a Hatvan „A” és „B” elágazás átépítését is érintették volna a köztes vágányokkal, így az ottani kitérők és a 620-as szelvényben lévő út-átjáró is megújult volna. Ezek elmaradása miatt várhatóan egy ideig még biztosan érvényben maradnak a korábban bevezetett ideiglenes lassúmenetek.

Távközlési, erőáramú és biztosítóberendezési létesítmények

A távközlési, erőáramú és biztosítóberendezési (TEB) létesítmények a teljes vonalrészén megújulnak.

Új biztosítóberendezés kiépítése miatt a pálya vonatkozásában is változás tör-

ténik, ugyanis a foglaltságérzékelést tengelyszámolókkal biztosítják. A tervezett berendezésnek biztosítani kell az EVM 120 mozdonnyfedélzeti berendezéshez szükséges 75 Hz-es jelfeladást, emiatt a jelzőknél továbbra is maradnak szigetelt illesztések. A vasútvonal átépítésével a vágányok tolatóvágányutas elektronikus biztosítóberendezést kapnak.

A biztosítóberendezés telepítésével az ETCS L2 rendszer is kiépül, a vágányokba emiatt balizokat kell telepíteni. Az új biztosítóberendezés jelenleg Isaszeg állomás és Isaszeg–Gödöllő között üzemel már, többi helyen folyamatban van a kiépítése.

A felsővezeték, térvilágítás és energiaellátási hálózat is teljesen átépült, a régi oszlopokat és objektumokat elbontották és újakat telepítettek a helyükre.

A távközlési rendszert figyelembe véve az állomásokon és megállóhelyeken

- hangos utastájékoztató, vizuális utastájékoztató, órahálózat,
- információs oszlopok,
- videomegfigyelő rendszer,
- a MÁV-START Zrt. saját biztonsági rendszere a pénztárban,
- az üzemi épületek vagyonvédelmi és biztonságtechnikai rendszere épül ki külön szerződés keretében.

Felvételi épületek

A beruházás során, a vonalrészén az alábbi szolgálati helyek állomási és üzemi épületei újulnak meg, épülnek át:

- Rákosliget megállóhely régi – használaton kívüli – felvételi épületét biztosítóberendezési üzemi épületté építik át. (Rákosliget forgalmi kitérő biztosítóberendezés jelfogó helyisége lesz.)
- Rákoscaba-Ujtelep megállóhelyen a

régi, használaton kívüli felvételi épületet elbontják.

- Rákoscaba megállóhelyen a régi felvételi épület – amelyben lakások találhatók – megmaradt, a régi rakodót elbontották.
- Pécel állomás felvételi épületét felújították, az emeleten lévő lakások helyén biztosítóberendezés részére alakítanak ki helyiségeket. A meglévő biztosítóberendezés üzemi épületét elbontották (12. ábra).
- Isaszeg állomás felvételi épületét felújítják, a régi rakodóépületeket, valamint néhány lakóépületet elbontanak. A biztosítóberendezés üzemi épületét az új berendezés igényeinek megfelelően átalakítják.
- Gödöllő állomás régi felvételi épületét elbontották, helyére új épül, amely a jövőben csak az utasok kiszolgálását fogja végezni. A forgalmi szolgálat új – biztosítóberendezéssel közös – üzemi épületbe költözik át. Az állomáson összesen 20 épületet bontottak el a beruházás során.
- Máriabesnyő megállóhely műemlék jellegű felvételi épülete felújításra kerül.
- Bag állomáson a korábbi felvételi épület elbontása után, a bevágási részü korona-



13. ábra. Aszód Pft. és biztosítóberendezési szakasz épülete
(Fotó: Bencsik András)

szintjén, a peron elején új felvételi épületet alakítanak ki.

- Aszód állomáson a felvételi épületet újjáépítik, a réginek csak a szerkezete marad meg. A biztosítóberendezés számára is alakítanak ki helyiségeket. Aszódon a Pft. és biztosítóberendezési szakasz számára is új épületet építenek (13. ábra).
- Hévízgyörkön a régi – használaton kívüli – felvételi épületet elbontották, esőbeálló épült helyette.
- Tura egykori állomás felvételi épületét elbontásra tervezték, azonban az önkormányzat bejelentette igényét az újrahazsírásra, így végül megmaradt, a felújításra nem került sor.

Megoldásra váró és hátralevő feladatok

A cikk írásakor a projekt még folyamatban van, a vágányok ideiglenesen lettek forgalomba helyezve, a tervezett beruházás nagy része megvalósult, azonban még sok kisebb munka hátravan, és néhány helyen javítást kell a kivitelezőknek elvégezni.

A Pécel–Aszód közötti rész 2019. év végi ideiglenes forgalomba helyezése óta a legtöbb forgalmi zavart Isaszeg–Gödöllő állomásközben lévő sorompók okozták, ezen belül is a leginkább problémás a 344+05 szelvényben lévő gyalogos- és kerékpárátjáró (AS344) sorompója. Hetente több alkalommal keletkezik több-kevesebb időre zavar, ezzel jelentős késéseket okozva. A vonatforgalom zavarmentes lebonyolítása szempontjából mindenképpen orvosolni kell ezt a problémát. A tavalyi év végi ideiglenes forgalomba helyezése óta 2020. június 30-ig 70 alkalommal szerepelt a diszpécseri rendszerben a sorom-

pó meghibásodása. Hivatalosan elfogadott magyarázat egyelőre nincs a sorozatos problémákra. Ami biztosan állítható, hogy a biztosítóberendezés és a villamos vontatójármű kölcsönhatásának elégtelensége okozza a bajokat. A legutóbbi időszak tapasztalatai alapján a meleg időjárás is rontja a rendszer üzembiztonságát.

Babátpuszta forgalmi kitérő kitérőit 2019. december 7-én, a teljes kizárásos vágányzárat követően csak egyenes irányban lehetett ideiglenesen forgalomba helyezni, ami azóta is érvényes, ugyanis az áramellátásuk nem épült ki. A MÁV Zrt. az ELMŰ-vel kötött szerződést ez ügyben, azonban az ELMŰ a szerződést felbontotta, és nem építi ki a kitérők „megtáplálását” biztosító rendszert. Megoldás lehet felsővezetéki oszloptranzformátorból nyerni az áramot, azonban ezzel kapcsolatban még nem született megállapodás. Mindenképpen fontos lenne gyors döntést hozni, hogy a forgalmi kitérő a funkcióját mihamarabb elláthassa.

További megoldásra váró feladatok, illetve a cikk írásakor még befejezetlen munkák:

- Vízvezető rendszer készítése folyamatban van, sok helyen megépültek az árkok, azonban a 2020. júniusi esőzések – mint azt már korábban írtam – több helyen igazolták, hogy a vízvezető rendszer építésének befejezése az egyik legsürgetőbb, mivel az addig jól elvégzett munkát teheti tönkre a vágányokra, peronokra zúduló csapadékvíz.
- Néhány helyszínen peronburkolat javítása szükséges.
- Rákoscaba, Pécel és Isaszeg közelében épülő közúti felüljárók még nem készültek el, mielőbb elkészül, a közúti útátjárók megszüntetésre kerülnek.
- Gyalogosátjárók és a hozzá vezető járdák, korlátok megépítése.
- Akadémiaújtelep megállóhely befejezése.
- Felvételi épületek, üzemi épületek befejezése, Aszód Pft. és biztosítóberendezési szakasz épületeinek befejezése, állomási előterek átépítése.
- P+R parkolók befejezése.
- Zajárnyékoló falak építésének befejezése.
- Biztosítóberendezés kiépítése a teljes szakaszon folyamatban. Néhány esetben (például gyalogosátjáróknál, egyes P+R parkolóknál, zajárnyékoló falaknál vagy vízvezető árkoknál) a végleges állapotot csak a biztosítóberendezés építési

munkálatai befejezése után lehet kialakítani.

- Végleges pályasebesség bevezetése. Az ideiglenes forgalomba helyezések a korábban érvényben lévő hatóságilag elrendelt állandó lassúmenetekkel történt meg (például Isaszeg–Gödöllő között 100 km/h, Gödöllő–Aszód között 90 km/h), műszaki átadás után a Nemzeti Közlekedési Hatóság ezeket a korlátozásokat a használatba vételi engedéllyel fogja feloldani, amennyiben a mérési eredmények, valamint a tanúsítványok igazolják, hogy a pálya alkalmas a kívánt sebességre.

Sok még a teendő, és van jó néhány dolog, ami javításra, pótlásra, kiegészítésre szorul. Úgy gondolom, hogy különösen az „A” és „B” projektben részt vevők eddig sikerrel vették a nehezített körülmények okozta akadályokat. Remélhetően továbbra is megoldások születnek az esetlegesen felmerülő nehézségekre, és a munkák befejezése nemcsak hivatalosan, hanem gyakorlatilag is sikeresen zárul majd minden átépítésben érintett résztvevő számára. «

Irodalomjegyzék

- [1] A Rákos (kiz.)–Hatvan (kiz.) beruházás engedélyezési, és kiviteli tervei,
[2] <http://iho.hu/hir/kezdomdik-a-80a-felujitasa-180104>

Apró Márton (1986, Miskolc) 2009-ben a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem Építőmérnöki Karán végzett közlekedési létesítmények szakirányon. Ugyanabban az évben a MÁV Budapest Kelet Alosztályon (jelenleg Ferencváros Pályafenntartási Főnökség) helyezkedett el mérnökyakornokként, először térinformatikai felmérésvezető, majd a Rákos Pályafenntartási Szakasz szakaszmérnöke lett. 2015-ben a Budapesti Műszaki Egyetemen közlekedési gazdasági szakmérnöki diplomát szerzett. 2015 óta pályás balesetvizsgálói szakértő.

Summary

After the preparation works, lasting for several years on Rákos (excluded)–Hatvan (excluded) section of railway line No. 80 the modernization works started in the beginning of 2018. The whole reconstruction on the affected 53 km long section is running also at present, its completion is expectable by the end of 2020. The investment extends for the whole parts of stations and open lines. The track network, overhead line network, signalling and the main part of engineering structures are reconstructed, the drainage system is renewed, new up-to-date platforms, reachable unobstructedly, are waiting for the passengers. Certain busy level crossings are exchanged for road overpasses. A new halt is constructed in Budapest, new official places are established, and according to the plans, we will be able to travel by the speed of 160 km/h between Aszód and Hatvan „A” branching.



Megszűnt főnökségek

(5. rész)*

Veszprémi Pályafenntartási Főnökség

Fonyó Sándor

PL vezetőmérnök

MÁV Zrt. Pályafenntartási

Főnökség, Szombathely

✉ fonyo.sandor@mav.hu

☎ (30) 203-6483

A Veszprémi Pályafenntartási Főnökség fennállása alatt folyamatos változásokon ment keresztül. Neve az idők folyamán többször is változott. Megalakulásakor az Osztálymérnökség, később Pályafenntartási Főnökség, Pályagazdálkodási Főnökség, majd ismét az Osztálymérnökség nevet kapta. A Szombathelyi Üzletvezetőség (később Igazgatóság) területén a Zalaegerszegi és a Veszprémi Főnökség működött egy székhellyel, azzal, hogy a veszprémi a megalakulásakor ideiglenesen Enyingen székel. A veszprémi osztálymérnökség megalakulása 1896. augusztus 11-én történt, a Győr–Jutas (Veszprém)–Újdombóvár HÉV-vasútvonal–Győrszabadhegy–Bakony-szentlászló-vonalszakasz megnyitásakor.

A millenniumi ünnepségekhez kapcsolódóan az országos építkezések egyharmada a Dunántúlon volt, ami több száz km vasutat jelentett. Ehhez kapcsolódott a Győr–Jutas–Újdombóvár HÉV-vasútvo-

nal is, amelynek építéskor a vasúti pálya mellett a Cuha patak híd közelében épült, millenniumi emlékművel emlékeztek meg a jeles eseményről.

A Győrszabadhegy–Jutas- (Veszprém-

külső) vonal jelentőségét növelte, hogy a Győr–Kis-Czelli- (Celldömölk) vasútvonal Győrszabadhegy állomásán ágazik ki és a Székesfehérvár–Kis-Czelli- (Celldömölk) vasútvonal Jutas állomásában csatlakozik. Ezzel a vonallal kötötték össze az egykori Magyar Nyugati Vasút két fővonalát.

Az osztálymérnökség központjának Veszprémet jelölték ki.

Veszprém állomás a Magyar Nyugati Vasút állomásaként épült 1872-ben, a Győr–Veszprém–Újdombóvár HÉV-vonal csatlakozásakor. 1895. június 2-án Veszprémet Jutasra változtatták, és a Jutas állomásnév 1929. március 24-ig megmaradt. Ezt követően egy országgyűlési képviselő közbenjárásának köszönhetően – aki megígérte választóinak, hogy lesz Veszprémnek fővonalai állomása – Veszprém-külső pályaudvarra változott. A Veszprém–Alsóörs-vasútvonal megszüntetése után, 1972. május 28-tól ismét Veszprém állomás.

A Győr–Veszprém–Újdombóvár HÉV-vonal Jutas-„Veszprém város” szárnyvonalat 1896-ban helyezték üzembe. Innen indult később – 1909-től – az Alsóörsig tartó, Veszprémet Balatonnal összekötő vasútvonal, amelynek megszüntetését 1968-ban rendelték el. „Veszprém város” vasútállomás elnevezést 1898-ig használták, majd ez a vasútállomás a Veszprém nevet kapta (1. ábra). 1972 után szerepe megszűnt, de az épületet nem bontották el. Ma a Balaton Plaza mellett található. A korabeli veszprémi térképeken Jutas (később „Veszprém-külső”) állomás nem is szerepel, annyira kívül esett a városon (több kilométerre északra) (2. ábra).

Az osztálymérnökség székhelye ideiglenesen 1896. augusztus 11-től december 16-ig Enyingen volt. Az osztálymérnökség épületét Jutas–Veszprém-szárnyvonal veszprémi („Veszprém város”) felvételi



1. ábra. Veszprém állomás felvételi épület 1910 körül

*A 2020/1. számban Kiss Sándornak a Megszűnt főnökségek sorozat Zalaegerszegi Pályafenntartási Főnökség című írása a sorozatnak nem a 3., hanem helyesen 4. része. A hibáért szíves elnézésüket kérjük!

épületétől 200 m-re építették a Rózsa utcában, ami kisebb-nagyobb átalakításokkal volt a főnökség központja (3. és 4. ábra). Annak ellenére is itt maradhatott a belváros közelében a főnökség központja, hogy 1972 után már csak a korábbi „Veszprém külső” elnevezésű vasútállomás üzemelt. Az épületről, sajnos, csak 1925-ben készült tervek maradtak, azok is nagyon rossz minőségű fénymásolatokban (5. ábra).

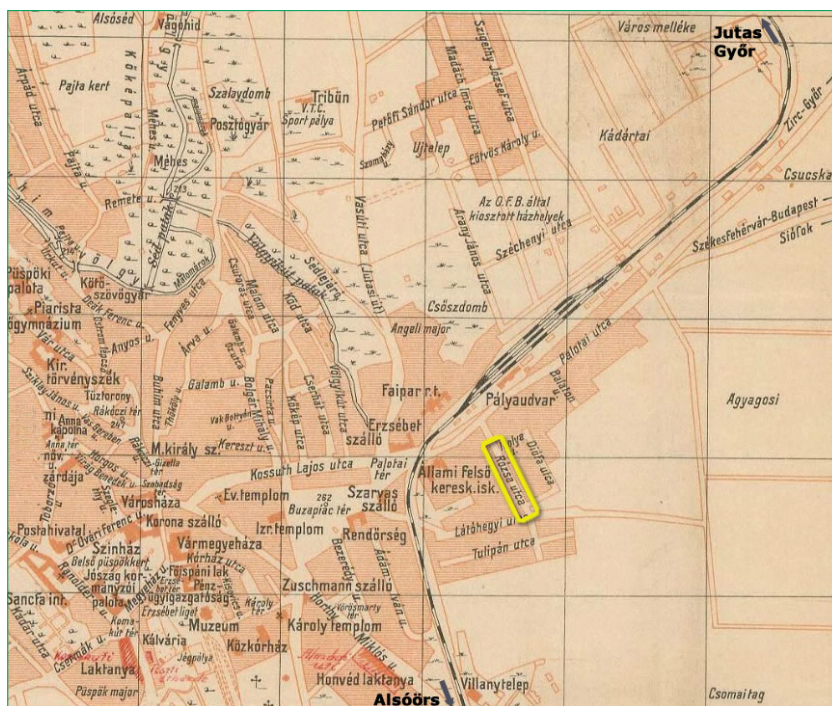
Az osztálymérnökség megalakulásakor a Győrszabadhegy–Jutas-, Jutas–Veszprém város-, Hajmáskér–Lepsény-, Lepsény–Tamási-, Tamási–Újdombóvár-vonalak tartoztak hozzá, 186,74 km hosszban.

Az osztálymérnökséget 1913. augusztus 1-jén kettéosztották, az egyik felét az újonnan létesített enyingi Osztálymérnökséghez csatolták, a Hajmáskér–Lepsény- a Lepsény–Tamási- és Tamási–Újdombóvár-vonalszakaszokkal. A Lepsény–Tamási- és Tamási–Újdombóvár-vonalszakasz 1920. április 1-jétől a Pécsi Üzletvezetőséghez került.

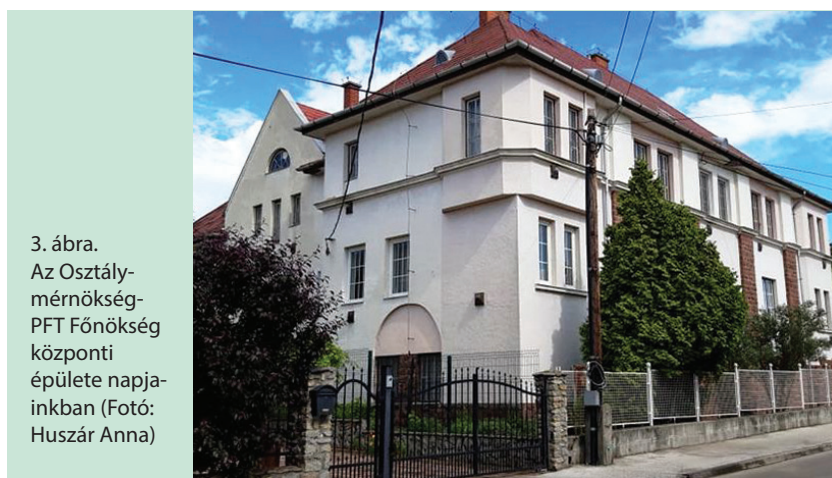
A Veszprémi Osztálymérnökség vonalhalózata ekkor: Győrszabadhegy–Jutas, Jutas–Veszprém, Veszprém–26. számú órházi elágazás, Sándormajor kitérő: 92,564 km.

1939. június 28-ától újabb változás következett, a Győrszabadhegy–Jutas-vonalból a Győrszabadhegy–Veszprémvarsány-szakasz a Pápai Osztálymérnökséghez került.

Így a Veszprémi Osztálymérnökség vonalai ettől az időponttól a Veszprémvarsány–Jutas, Jutas–Veszprém, Veszprém–26. számú órházi elágazás, Székesfehérvár–Boba, összesen 176,030 km hosszban.



2. ábra. Korabeli Veszprém-térkép



3. ábra.
Az Osztály-
mérnökség-
PFT Főnökség
központi
épülete napja-
inkban (Fotó:
Huszár Anna)



4. ábra. Veszprém állomás helyszínrajza 1941-ben az osztálymérnökség épületével

Az osztálymérnökség vonalhálózatában 1945. július 7-én ismét változtatás volt. Az új vonalhálózat: Veszprémvarsány–Veszprém, Veszprém–26. számú őrház elágazás, Szabadbattyán–Alsóörs, Székesfehérvár–Szentgál, 173,3 km hosszúsággal.

Az osztálymérnökség hálózata 1949-ben a Mór–Pusztavám- (10,6 km) és a Zirc–Dudarbánya- (7,4 km) vonalak üzembe helyezésével növekedett, és az osztálymérnökséghez csatolták a Székesfehérvár–Kisbér-vonalszakaszt (46,6 km), így a vonalhálózata 237,9 km lett.

1950. július 1-jén a vonalhálózatban nagy változás történt. Idecsatolták a Szentgál–Celldömölk-vonalszakaszt, ugyanakkor a Székesfehérvári Osztályfőnökségnek átadta a Székesfehérvár–Kisbér- és Mór–Pusztavám-vonalakat. A vonalhossz így 304,8 km-re módosult.

Vonalai ekkor: Székesfehérvár–Celldömölk, Veszprém–Veszprémvarsány, Veszprém–Alsóörs 26. számú őrházi elágazás, Szabadbattyán–Tapolca, Tapolca–Zalahaláp, Zirc–Dudarbánya.

1950 decemberében a Dombóvári Osztálymérnökségtől átvette a Hajmáskér–Lepsény-vonalat, a vonal hossza ekkor 334,2 km-re változott.

1957-ben a vonalhálózatban ismét változás történt. Vonalai ekkor Székesfehérvár–Celldömölk-, Hajmáskér–Lepsény-, Szabadbattyán–Alsóörs-, Veszprém–Káptalanfűred-, Veszprém–Eplény-, Ajka–Felsőcsinger-, Ajka–Halimba-vasútvonalak voltak (6. ábra).

1969-ben megszűnt a Veszprém–Káptalanfűred-vonal forgalma, és megszűnt Veszprém mai állomása (egykori Jutas állomás) és Káptalanfűred állomások közötti vasútvonal. A káptalanfűredi vonal Alsóörs–Meggyespuszta-szakaszát 1969. december 31-én, Meggyespuszta–Veszprém-külső-szakaszát 1972. március 31-én bontották el. A vonalak megszüntetése előtt, 1969-ben a főnökség népes csapata a 7. ábrán látható. A Szabadbattyán–Alsóörs-vonalszakasz a Tapolcai PFT főnökséghez került.

1975-ben a Padragkút–Halimba- és az Ajka–Köleskepe-vonalszakaszokat elbontották.

1977. január 1-jén Szombathelyen megalakult az Épület- és Hídfenntartási Főnökség, ennek következtében a Szombathelyi PFT főnökség vonalhálózatát felosztották. A Veszprém PFT főnökséghez került a Györszabadhegy–Veszprém-vonalból a Veszprémvarsány–Veszprém-vo-



5. ábra. Osztálymérnökségi épület homlokzata 1925-ben



6. ábra. A főnökség hálózata 1957-ben (zöld színnel jelölve)



7. ábra.
A főnökség
központi
dolgozói
1969 őszén
(Fotó: Horváth
Tiborné)

nalszakasz, valamint Zirc–Dudarbánya-vonal.

1993-ban megszüntették a Tapolcai PFT főnökséget, vonalhálózatának nagy részét a Veszprémi PFT főnökséghez csatolták. A Pápai PFT főnökséghez visszakerült a Györszabadhegy–Veszprém-vonalból a

Veszprémvarsány–Veszprém-vonalszakasz és a Zirc–Dudarbánya-vonal (8. ábra).

A veszprémi főnökség vonalai ekkor: Székesfehérvár–Celldömölk, Hajmáskér–Lepsény, Szabadbattyán–Tapolca, Tapolca–Balatonszentgyörgy, Boba–Tapolca, Tapolca–Zalahaláp, Uza–Uzsabánya, Aj-

ka-Felsőcsinger, Balatonszentgyörgy-Sármellék, Ajka-Padrag-altáró, a vonalak összes hossza 353,0 km volt.

2004.01.01.–2004.12.31-ig a főnökség neve újra Osztálymérnökség lett.

Vonalai: Győr–Celldömölk, Győrszabadhegy–Veszprém, Zirc–Dudarbánya, Kisbér–Pápa, Pápa–Csorna, Porpác–Hegyeshalom, Székesfehérvár–Celldömölk, Hajmáskér–Lepsény, Szabadbattyán–Tapolca, Ajka–Felsőcsinger, Ajka–Padrag-altáró.

A főnökség területe, nagysága sokat változott ide-oda csatolásokkal, de a gerincét a Székesfehérvár–Celldömölk-vasútvonal adta. A vonalon lévő iparterületek adták az igazgatóság területén az elszállítandó áruk zömét.

A főnökségünk az új technológiák, berendezések alkalmazásában élen járt: Ajka állomáson szovjet típusú biztosítóberendezést alkalmaztak 1968-ban, és Veszprém állomáson alkalmaztak először Sentab csövet szennyvízcsatorna védőműtárgyként 1972-ben.

A MÁV Hídépítési Főnökség kivitelezésében a vasbeton kerethíd pálya alatti átsajtolása történt 1977-ben Pétfürdő–Hajmáskér állomások között a 327+10 szelvénybe dr. Nemeskéri Kiss Géza tervei és irányítása alapján. Erről több szakfolyóiratban is cikkek jelentek meg.

A Székesfehérvár–Celldömölk-vonal Sárréten keresztül vezető vonalszakasza a Székesfehérvár–Váralota közötti szakasz. A vágány alatt rendkívül rossz teherbírású tőzeg és mészszipa található különböző vastagságokban. A Sárszentmihály–Csór–Nádasdlaány állomások között 1987–1989-ben szakaszokat jelöltek ki nagymodell-kísérletekhez, az akkori nyomvonalról 80 m távolságra. A kísérletben hat vállalat vett részt, és különböző műszaki megoldásokkal, technológiákkal vonultak fel. A cél a vasúti alépítmény optimális alapozásának megvizsgálása volt, a többi között az erőművi pernye vasútépítési alkalmazásával. A vizsgálatokat a MÁVTI és BME talajmechanikai tanszéke végezte. A vizsgálatok eredményeként a franki cölöpözés bizonyult a legjobb megoldásnak. A töltésalapozás 1990-ben kezdődött, de sajnos többször is megtorpant pénzügyi gondok miatt. A teljes töltés 1997-re készült el. Az állomásközt 1999. július 20-án adták át a forgalom részére.

A Pétfürdő–Hajmáskér állomások között a 279+58 hm szelvényben lévő 8. számú főközlekedési út négy nyomúsítása



8. ábra. A főnökség hálózata 1993-ban (kék színnel jelölve)



9. ábra.
A 8. számú
út felüljárója
a 279+87
szelvényben
(Fotó: Fonyó
Sándor)



10. ábra.
A főnökség
központi
dolgozói
1983-ban
Mikics Róbert
búcsúztatóján

miatt szükségessé vált egy új közúti felüljáró építése. A híd terveit Reviczky János készítette. Az elkészült műtárgy és pálya-korrekció a 9. ábrán látható.

Így került sor a 270–301 hm szelvények között új nyomvonalon a vasúti pálya megépítésére, 160 km/h sebességre alkalmas paraméterekkel. A közel 3 km hosszú szakasz, a 283–288 szelvények között a

földmű mélyalapozása vibró-kavics cölöp eljárással történt (*Sínek Világa* 2000/1. szám). A mélyalapozás fölé kétrétegű georács és hagyományos falépítmény készült helyi murvából.

Jómagam 1975. július 14-én kerültem technikusként a főnökség ajkai pályamesteri szakaszára. Akkor a pályamesteri szakaszhoz az Ajka–Devecser közötti rö-

vid nyílt vonal, talpfás, 48-as rendszerű hézagnélküli vágány és Ajka állomáshoz kapcsolódó Ajka–Felsőcsinger-, Ajka–Padrag–Halimba-vonalak és Ajka erőmű iparvágány, Ajka szénosztályozó, Ajka üveggyár, Ajka timföldgyár iparvágányok, valamint a Felsőcsinger–Úrkút keskeny nyomtávú gazdasági vasút tartozott, pályamester *Hefler Jenő*, a szakasz vonalkezelője *Mikes Ernő* volt.

A főnökség vezetője *Kovács Tihamér*, vezetőmérnök *Károlyi János* volt. A főnökség igazgatósági vonalbiztosa 27 éven keresztül, 1983. július 1-jéig *Mikics Róbert* volt (10. ábra).

A főnökségen szakaszmérnök volt ekkor *Stubán Dezső*, *Forró István*, vonalkezelők: *Garai Zoltán*, *Hernádi Gyula*, *Sikos Dezső* és *Mikes Ernő* voltak. Anyagcsoportban: *Kovács László*, *Lipták Mihály*, *Ábrahám Emil*, gépügyes *Kovács Zoltán*, műszaki rajzoló *Kremó Éva*, iparvágányos *Bérces István*, oktatótiszt *Major Elemér* dolgoztak, a személyzeti csoportban: *Vörös József* (személyzeti vezető), *Udvardi Lászlóné*, *Kiss Judit* voltak. A bérccsoportba akkor minden szakasznak volt egy bérszámfejtője, név szerint *Vörös Józsefné* számviteli vezető, *Berecki Gyuláné*, *Kercső Balázsné*, *Horváth Mária*.

A pályamesteri szakaszok a Székesfehérvár–Celldömölk-vonalon: Várpalotán kettő (az egyik fővonal, a másik iparvágányos), Hajmáskéren, Veszprémben magasépítményes és pályás szakaszok, Városlőd–Kislődön, Ajkán és Bobán. A Hajmáskér–Lepsény-vonalon, Berhidán és Balatonfőkajáron volt pályamesteri szakasz.

Veszprémben volt a székhelye a Gépített Mozgó Pályamesteri Szakasznak (GMPSZ), Xp besorolású zöld vasúti vagonokkal.

Meg kell említeni a dolgozók között *dr. Vaszary Pált* is, aki 1956 augusztusától 1971. augusztus végéig volt a veszprémi pályafenntartási főnökség dolgozója. A főnökségről indult szakmai munkássága, ami elsősorban a kisiklással, jármű és pálya kölcsönhatásával, a vasúti pályaromlással, a vágánygeometriával foglalkozott. 1960-ban a szakaszán, Polgárdinál egy személyvonat kocsija kisiklott, a balesetet vizsgáló bizottság az ő és a pályamestere felelősségét állapította meg, de a vezérigazgatósági tárgyaláson sikeresen bizonyította, hogy a vasúti kocsi hibája volt a kisiklás oka. Őt és a pályamestert, *Csek Károlyt* felmentették. Kidolgozta a vágánymérés, vágányszabályozás egymásra

11. ábra.
A főnökség
központi
dolgozói
1999 őszén



12. ábra.
A Veszprémi
Pályagazdál-
kodási Főnök-
ség bajnok
csapata (Fotó:
Károlyi János)



épülő relatív eljárását, rendszerét. Szakmai munkáját 1970-ben Jáky-díjjal ismerték el. 1971-ben eredményesen pályázott a Budapesten induló Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola vasútépítési tanszékén meghirdetett adjunktusi állásra.

1977-ben a főiskola Győrbe költözött. 1984-ben egyik kezdeményezője volt, hogy az akkori Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskolát *Széchenyi Istvánról* nevezzék el, amely 2002-ben kapott egyetemi rangot.

2001-ig dolgozott a főiskolán adjunktusként, majd docensként és tanárként. Oktatói munkáját főiskolai díjjal ismerték el. Elindította a futástechnikai konferenciák sorozatát, főiskolai szintre emelte a pályafenntartás oktatását, 1975-ben doktorált, 1986-ban kandidátusi tudományos fokozatot szerzett a Magyar Tudományos Akadémián. 30 évig oktatott és folytatta szakértői, illetve tudományos munkáját a főiskolán. 2001-ben vonult nyugdíjba. Tudományos munkássága keretében mintegy hetven szakcikket, könyvet, jegyzetet írt. 2008-ban munkásságát Baross Gábor-díjjal jutalmazták.

Kovács Tihamér pályafenntartási főnök 1988. december 31-én nyugdíjba vonult, utána *Károlyi János* került a főnökség élére, vezetőmérnöki megbízást a zirci főpályamester, *Horváth László* kapta. A főnökség dolgozói a 11. ábrán láthatók, a kép 1999 őszén készült.

Ugyanebben az időszakban készült a 12. ábrán látható fényképfelvétel, amin a pályavasúti labdarugó-bajnokság győztes csapata látható. A MÁV Rt. Kispályás Labdarúgó Kupát a székesfehérvári döntőn 1998-ban a Veszprém PGF csapata nyerte.

A főnökségnek ekkor a tözegetes, mészsízos talajon lévő Sárszentmihály-Csór–Nádasdladány, Hajmáskér–Veszprém állomások közötti vonalszakasz okozta a legtöbb gondot.

A Hajmáskér–Lepsény-vonal „egyszerűsített” felépítménycserélését a 22. Számú Állami Építőipari Vállalat (ÁÉV) végezte. A „c” felépítmény cserélése történt meg ekkor használt 48-as rendszerű felépítményre, sajnos, ez a felépítmény üzemel jelenleg is. Csajág–Lepsény állomások között a GMPSZ végezte a felépít-

Fonyó Sándor középiskolai tanulmányait Budapesten, az Út- és Vasútipítési Szakközépiskolában (később Kvassay Jenő Szakközépiskola) 1971–1975-ben végezte. 1975 óta a MÁV pályafenntartási szolgálatánál dolgozik. A Veszprémi Pályafenntartási Főnökségnél 1988 októberéig technikus, hidász vonalkezelő, 1988-ban a győri KTMF Közlekedésépítési Intézet közlekedésépítési szakán végzett. 1988 októberétől szakasz-mérnök, 2009. április 1-jétől pedig a Szombathelyi Területi Központ Pályalétesítmenyi Osztály, Pályafenntartási Alosztály Sávári Hidász Szakasz-mérnökség vezetője. 2015. január 1-jétől a Pályavasúti Területi Igazgatóság Szombathely, Pályafenntartási Főnökség Szombathely hidász szakasz-mérnöke. 2020. május 1-jétől PL vezető-mérnök. Vasúti hídszakértő mérnök, vasúti hidász műszaki ellenőr, felelős műszaki vezető, a Magyar Mérnöki Kamara tagja, a veszprémi szervezet közlekedési tagozatának tagja.

ménycserét azzal a különbséggel, hogy az aljak új vasbeton aljak voltak.

A főnökség területén két térségben, Várpalotán és Ajkán volt kiterjedt iparvágányhálózat: Várpalota állomáshoz kapcsolódva a péti nitrogénművek új és régi gyára, a várpalotai szénbányák S. I. akna és cseri rakodó, inotai hőerőmű, inotai timföldgyár. Az iparvágányok hossza elérte a 40 km-t. Ajka állomásból ágaztak ki az úgynevezett bányavasutak, itt a felsőcsingeri és alsócsingeri szénbányák a halimbai, nyirádi bauxitbányák. A timföldgyárból naponta két szerelvény timföldet szállítottak a Szovjetunióba. A két állomás nagy teherforgalmat bonyolított le.

Az osztálymérnökök, PFT-főnökök, vezetőmérnökök (a teljesség igénye nélkül) az 1–3. táblázatban olvashatók.

A pályagazdálkodási főnökség szakasz-mérnökei az 1998. évi állapotnak megfelelően a 13. ábrán láthatók.

2003-ban két évre a pályagazdálkodási főnökségekből ismét osztálymérnökségek lettek. 2003 végén megszűnt a Pápai Osztálymérnökség, amely területének egy része a Veszprémi Osztálymérnökséghez került.

Osztálymérnökség vezetője: *Károlyi János*, vezetőmérnök: *Zuggó Csaba*.

A pályamesteri szakaszok vonalai és székhelyei több esetben változtak.

1. táblázat. Osztálymérnökök, PFT-főnökök, vezetőmérnökök 1896-tól 1952-ig

Név	Időszak
Mettelka Frigyes	1896.08.–1905.09.
Langfelder Bertalan mérnök	1905.09.–1911.01.
Skalka János főmérnök	1911.01.–1911.04.
Erdős Béla mérnök	1911.06.–1915.04.
Roskovetz József	1921.09.–1934.07.
Csikvári (Roskovetz) József	1934.07.–1936.
Encsei Dörner Sándor	1936
Schönaigner Krieger Imre okleveles mérnök	1937.01.01.–1942.06. és 1944.09.09.–1944.12.
Szörényi Vilmos főmérnök	1942.06.–1944.05.01. és 1944.12.–1946.04.
Hutás János tanácsos	1946.04.–1948.12.
Bázár Elemér műszaki tanácsos; igazgatóhelyettesnek nevezték ki Szombathelyen	1948.12.–1949.08.
Laborc János	1949.08.–1951.06.
Rontó Béla	1951.07.–1952.

2. táblázat. Pályafenntartási főnökségek PFT-főnökei, vezetőmérnökei 1952-től

PFT-főnök	Időszak	Vezetőmérnök	Időszak
Rontó Béla	1952–1954.04.	Hutás János	1952–1954
Kiss József	1954.05.–1971.	Kovács Lajos	1955–1963
Ragányi József	1971–1973.08.31.	Ragányi József	1963–1971
Kovács Tihamér	1973.09.03.–1988.12.31.	Kovács Tihamér	1971–1973
Károlyi János	1989.01.01.–1993.05.01.	Károlyi János	1973–1988
		Horváth László	1989–1993

3. táblázat. Pályagazdálkodási főnökségek vezetői 1993-tól

PGF-vezető	Időszak	Vezetőmérnökök	Időszak
Károlyi János	1993.05.01.–2003.05.01.	Horváth László	1993–1996
		Zuggó Csaba	1996-tól

13. ábra.

A Veszprém Pályagazdálkodási Főnökség szakasz-mérnökei 1998-ban



Pályamesteri szakaszok:
Sárszentmihály (1960 márciusában megszűnt) pályamesterei voltak: *Debreceni József, Németh Sándor, Farkas István, László Károly, Gergely József, Budai Gyula.*
Várpalota: *Gárdosi Gyula, Szűcs Miklós, Ekler József, Zsolnai Gyula, Horváth László.*

Pétfürdő, 1947–1960: *Pintér Sándor, Csuti István.*

Hajmáskér, 1977.04.01-ig: *Nagy Elemér, Finta Béla, Hargitai István, Firisz József, Sóvári János, Szeberényi János.*

Veszprém, 1972-ig: *Somos Pál, Király Sándor.*

Veszprém-külső (Jutas): *Virág József, Mészáros Dénes, Mai Ferenc, Borka Gyula, Kocsis József, Fazekas Gyula.*

Veszprém, 1972-től: *Király Sándor, Horváth László.*

Városlőd-Kislőd, 1977.04.01-ig: *Mikes Ernő, Zsolnai Gyula, Szabó Gyula, Szabó István.*

Ajka: *Tóth Lajos, Kecskés László, Heffler Jenő, Lendvai Ferenc.*

Boba, 1977.04.01-ig: *Bánkorsós Béla.*

Balatonfőkajár, 1977.04.01-ig: *Benedeki József.*

Berhida, 1977.04.01-ig: *Balogh Ernő.*

1977.04.01-én megalakultak a főpályamesteri szakaszok:

Várpalotai főpályamester: *Ekler József* 1984.08.01-ig, utána *Cser Tibor*. Pályamesterek: *Cser Tibor* 1984.08.01-ig, *Szeberényi János, Balogh Ernő, Benedeki József, Gergely József, Zsolnai Gyula.*

Veszprémben 1977.04.01.–1978.11.01-ig, utána Zirc főpályamestere: *Horváth László*, pályamesterek: *Kovács Kálmán, Tátrai József, Heffler Jenő.*

Zircen 1978.11.01-től 1988.12.31-ig főpályamester: *Horváth László*. Pályamesterek: *Kovács Kálmán, Tátrai József, Heffler Jenő.*

1989.01.01-től főpályamester: *Heffler Jenő*. Pályamesterek: *Horváth László, Farsang Róbert.*

Ajka főpályamestere *Szabó István, Róth János, Kecskés László, Böröcz Sándor.*

Veszprém GMPSZ: *Polgár József, Sóvári János.*

1993-ban a pályagazdálkodási főnökségek megalakulása után:

Várpalota főpályamestere: *Cser Tibor*. Pályamesterek: *Szeberényi János, Sevinger István, Szabó Gyula, Rába Árpád.*

Ajka főpályamestere: *Böröcz Sándor*. Pályamesterek: *Tóth Tamás, Buzás Gábor, Németh Sándor.*

Balatonfüred főpályamestere: *Polgár József*. Pályamesterek: *Kuti Zoltán, Tóth Imre, Nagy Lajos, Budai Zoltán.*

Tapolca főpályamestere: *Szabó Sándor*. Pályamesterek: *Kanics István, Bartók László, Bujtor Ferenc, Simon Károly.*

2000-ben Várpalota főpályamestere: *Cser Tibor*. Pályamesterek: *Szeberényi János, Sevinger István, Verebélyi Antal.*

Ajka főpályamestere: *Böröcz Sándor*. Pályamesterek: *Buzás Gábor, Németh Sándor.*

Balatonfüred főpályamestere 2001.12.31-ig: *Polgár József*, utána *Budai Zoltán*. Pályamesterek: *Kuti Zoltán, Tóth Imre, Nagy Lajos.*



14. ábra. A gépesített mozgó pályamesteri szakasz szerelvénye Várpalota állomáson az 1960-as évek végén

Tapolca főpályamestere: *Szabó Sándor*. Pályamesterek: *Simon Károly, Antal Zoltán, Bartók László.*

2004-ben az osztálymérnökség főpályamesteri szakaszai:

Várpalota főpályamestere: *Cser Tibor*. Pályamesterek: *Sevinger István, Verebélyi Antal.*

Ajka főpályamestere: *Böröcz Sándor*. Pályamesterek: *Buzás Gábor, Németh Sándor.*

Balatonfüred főpályamestere: *Budai Zoltán*. Pályamesterek: *Kuti Zoltán, Tóth Imre, Berta Attila.*

Veszprémvarsány főpályamestere: *Radányi Károly*. Pályamesterek: *Petröcz Sándor, Horváth László, Farsang Róbert.*

Pápa főpályamestere: *László István*. Pályamesterek: *Józsa Zoltán, Mészáros Géza, Kálé Szilárd, Károlyi János.*

Csorna főpályamestere: *Hanczmann Károly*. Pályamesterek: *Tóth Péter, Baranyai Péter.*

Sárvár főpályamestere: *Németh Péter*. Pályamester: *Pintér Istvánné.*

A pályafenntartási főnökségen az országban másodikként 1961-ben alakult meg a gépesített mozgó pályamesteri szakasz (GMPSZ). A GMPSZ közel 30 évig „bocipullmanból” átalakított úgynevezett zöld kocsikkal járta a főnökség vonalait és végezte el a nagyobb karbantartási és felújítási munkákat. Az 1980-as évek közepétől költözött utolsó helyére, Veszprém felvételi épületétől a városközpont felé mintegy 200 méterre, ahol 1993-ban felszámolták. Ezt követően létszámát szervezetileg a várpalotai főpályamesteri szakaszhoz helyezték át. A GMPSZ várpalotai állomáshelye a 14. ábrán látható.

2005 tavaszán, *Károlyi János* osztálymérnökség-vezető nyugdíjba vonulásával egy időben véglegesen megszűnt Veszprém

rémben az osztálymérnökség. Ezután a szombathelyi területen már csak egy „főnökség” maradt Szombathelyen. 2005-től különböző elnevezésű alosztály elnevezéssel, mára újra pályafenntartási főnökség elnevezéssel.

A Szombathelyi Pályafenntartási Főnökség munkatársai tisztelettel emlékeznek az egykori Veszprémi PFT minden dolgozójára, vezetőire. Napi munkánkat az ő tudásukat is hasznosítva igyekszünk úgy végezni, hogy méltók legyünk elődeink 1896–2005 közötti, 109 éves helytállásához. ◀

Irodalomjegyzék

[1] Pammer László: *A vasútépítés és fenntartás 150 éve Északnyugat-Magyarországon 1846-1996.*

MÁV Rt., 1996.

[2] Dr. Horváth Ferenc: *A Magyar vasútépítési és fenntartási szervezetének története (1827-2004) II. kötet (1945-2004).* MÁV Rt.

Vezérigazgatóság, 2005.

[3] Rege Béla: *Sentab csövek alkalmazása vasúti védőműtárgyként. Sínek Világa, 1973/2, 60.o.*

[4] Rege Béla: *Vasúti átereszt építése SENTAB csőelemekből. Mélyépítéstudományi szemle, 1974/10, 474-479.o.*

[5] Vaszary Balázs: *Dr. Vaszary Pál 90 éves. Balatonfüredi Napló, 2014.3. szám.*

[6] Dr. Nemeskéri Kiss Géza: *A hazai beton és vasbeton vasúti hidak építése a kezdetektől 1985-ig. Vasbetonépítés 2005/2*

Summary

In our series about terminated offices now we present Veszprém Track Maintenance Office which was established on 11th August 1896 at the opening of Győr–Jutas (Veszprém) – Újdombóvár suburban (HÉV) railway line – Győrszabadhegy–Bakonyszentlászló line section. The Office went through continuous changes during its existence. In the course of time its name changed several times. At its establishment, it received the name of Engineering Division, later its name was Track Maintenance Office, then Track Management Office, then again Engineering Division.



Adalékok és megválaszolatlan kérdések a Szeretfalva–Déda-vasútvonal építésének történetéhez*

Dr. Horváth Attila

tanszékvezető

Nemzeti Közszolgálati Egyetem

A politikai elit és a közvélemény öröme az 1940. augusztus 30-án aláírt második bécsi döntést követően nem volt teljes, mert a Budapest–Kolozsvár–Sepsiszentgyörgy-vasútvonal Apahida és Nyárádtő közötti szakasza Románia területén maradt. Ez volt az úgynevezett Göring-has vagy Göring-zsák. Székelyföld vasúti összeköttetés nélkül maradt, ezért például ellátási és katonai szempontból veszélyes helyzet alakult ki. Nem volt más megoldás, mint új vasútvonalat építeni. A szerző tanulmányában összefoglalja a Szeretfalva–Déda-vasútvonal kijelölésének fontosabb, politikai, katonai és műszaki vonatkozásait.

A második bécsi döntés hatása az észak-erdélyi vasúthálózatra

Az első világháború kitöréséig a vasútépítés „hőskora” gyakorlatilag Magyarországon is befejeződött. A 100 éve aláírt trianoni békeszerződés a magyar vasúti hálózatot is súlyosan érintette, mert egy organikusan kiépített hálózat szerkezetét módosították mesterségesen. Mivel teljes területi revízióról nem beszélhetünk, az első bécsi döntéssel 1938 őszén kezdődő terület-visszacatolásokkal

nem állt helyre a korábban egységes magyar vasúti hálózat. Állami beavatkozásra volt szükség a korábban megszakított vasútvonalakon a forgalom helyreállítása érdekében, illetve a MÁV Szeretfalva és Déda között egy új vasútvonal építésére kényszerült. Erre azért volt szükség, mert 80 évvel ezelőtt, 1940. augusztus 30-án a bécsi Belvedere palotában kihirdetett második bécsi döntés vasúti közlekedési szempontok helyett a német gazdasági érdekeket vette figyelembe (1. ábra).



1. ábra. Magyarország térképe a bécsi döntések után, 1941-ben

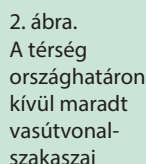
A feszült magyar-román viszony megoldása: a második bécsi döntés

A Magyar Királyi Honvédség 1939 márciusában, a kedvező nemzetközi helyzetet kihasználva, megszállta a trianoni békeszerződéssel elcsatolt Kárpátalját. Ezt követően az amúgy is feszült magyar-román viszony tovább romlott. 1940. május végétől a határ mindkét oldalán ismételt számottevő csapatmozgás kezdődött. A magyar kormány 1940. június 27-én olyan határozatot hozott, hogy amennyiben Románia teljesíti a Szovjetunió ultimátumát, vagyis átadja Besszarabiát és Észak-Bukovinát, akkor érvényt szerez a magyar területi követeléseknek. Augusztus elejére a két ország közötti politikai feszültség szinte tapinthatóvá vált, és a katonai felvonulás már olyan méreteket öltött, hogy a háború kitörésének veszélye reálisá vált.

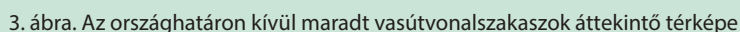
A vitás kérdések rendezése érdekében 1940. augusztus 16-án Turnu-Severinben (Szörényvárotnak) kezdődő tárgyalások augusztus 24-én zátonyra futottak és megszakadtak.

Augusztus végére Magyarország a román-magyar határ közelében összevont három hadsereget és közvetlenül a fővezérség alá rendelt alakulatokat, több mint 550 ezer katonát. Ezzel szemben a magyar felderítési adatok szerint a román hadsereg Erdélyben 16 gyaloghadosztályt, 2,5 lovashadosztályt, 3 hegyi, 1 gépkocsizó és erődandárt vonultatott fel Erdélyben. A kétoldalú tárgyalások kudarca után a háború kitörése elkerülhetetlennek látszott. Ezt támasztja alá az is, hogy Werth Henrik gyalogsági tábornok, a Honvéd Vezérkar főnöke 1940. augusztus 23-án délután kiadta az irányelveit a Románia elleni támadó hadműveletek megindítására. A kiadott parancsoknak megfelelően a magyar csapatok augusztus 27-ére már elfoglalták a kijelölt megindulási körleteiket, amikor

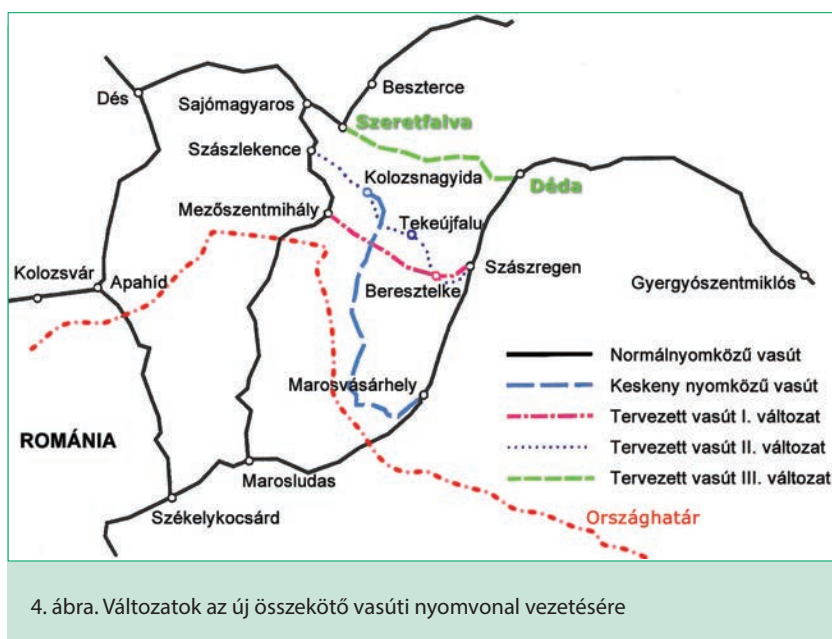
*A cikk a Hadmérnök VI. évfolyam 4. számában azonos címmel megjelent írás, képekkel, térképekkel kiegészített, szerkesztett változata.



A Torda környéki gázlelő helyekkel kapcsolatban is hasonló szempontok érvényesültek. A döntőbíróági ítélet meghozatalánál a „döntőbírák” a német gazdasági



A megszakított vonalszakaszon – a nemzetközi szerződésen alapuló – az úgynevezett rendes vasúti forgalom is csak nehezen, különleges rendszabályok hatálybaléptetése mellett indult el [3].



A vasúti szállítókapa­citás korlátozott lehetőségei miatt 1940. november elejétől, vagyis a Magyarországon át Romániába irányuló német csapat- és anyagszállítás negyedik hetében a megszakított vonalat is igénybe kellett venni az átmenő katonai forgalom lebonyolítása érdekében. A német hadvezetés ezt a vonalat használhatta is, az úgynevezett tancsapatok átszállítása után a Görögország és a Szovjetunió elleni felvonulás során. A szállítások ütemét, a meglevő engedélyek és a jó szerve­zettség ellenére, nyilvánvalóan csökkentette, hogy a megszakított vonalon a német katonavonatok irányítását a magyar katonai vasúti hatóságoktól az illetékes román szervek vették át [4].

Döntés vasútvonal építéséről

A Magyar Királyi Honvédség az 1940. szeptember 2-ai román-magyar bizottsági tárgyalásokon kötött megállapodásnak megfelelően szeptember 5-én kezdte meg a bevonulást Észak-Erdély területére. A bevonulásban a korábban felvonultatott magyar haderő kijelölt alakulatai vettek részt. Az időközben megkezdett leszerelések miatt a csökkentett létszámú hadsereg a bevonulást Észak-Erdélybe szeptember 13-án fejezte be. A katonai bevonulást követően a visszacsatolt észak-erdélyi területeket be kellett kapcsolni az anyaország politikai, közigazgatási, gazdasági, kulturális életébe. Ez rendkívül bonyolult szervezési munkát igényelt. A magyar kormányzat a katonai megszállást követően kiemelt feladatként kezelte a megfelelő

közlekedési kapcsolat kialakítását az anyaországgal.

Mivel a román területen átmenő vasúti forgalom nem jelenthetett megnyugtató megoldást, így más lehetőség nem maradt, mint egy új normálnyomtávolságú vasútvonal építése. A vasútépítést gróf Teleki Pál miniszterelnök szívügyének tekintette, és helyszíni szemlélés jelentések alapján személyesen vett részt a nyomvonal kijelölésében. A vonal kijelölése érdekében a helyszíni bejárást Horthy Miklós kormányzó fia, Horthy István, a MÁV elnöke mellett Álgay-Hubert Pál, a Kereskedelem- és Közlekedésügyi Minisztérium államtitkára vezették. Az új vonal nyomvonalára három változatot vettek számításba. Az első két változat alapját Sajómagyaros–Marosludas-vasútvonal a második bécsi döntés következtében szakvonallá alakult Sajómagyaros–Mezőszentmihály vonal­szakasza képezte. Az első variáns szerint Mezőszentmihály állomást kellett volna összekötni Szászregennel vagy Marosvásárhellyel. A második variáció szerint a meglevő keskeny nyomtávú vonalak átépítésével Szászlekenye–Kolozsnagyida–Szászregen között épült volna meg az új vonal.

Építési szempontból harmadik változat volt a legnehezebb, vagyis a Kolozsvár–Dés–Beszterce-mellékvonal összekötése a székely körvasúttal. Ennek megvalósítása érdekében azonban Szeretfalva állomásról kiindulva új vonalat kellett építeni 48 km hosszban Déda felé, a székely körvasútig, amit csak igen nehéz terepviszonyok között volt lehetséges végrehajtani [5].

Annak ellenére, hogy az építészeti szempontok és gazdaságossági megfontolások a harmadik változat ellen szóltak, mégis a Szeretfalva állomásról kiinduló vonal építése mellett döntöttek (4. ábra). Ezen a vonalon ugyanis a szállítási távolság és a menetidő Sepsiszentgyörgy felé lerövidült.

A katonai stratégiai szempontok is emellett a vonal létesítése mellett szóltak, ugyanis Magyarország határa Románia felé túlságosan közel esett az első két javaslat szerinti vonalhoz. Ez katonai, politikai és közlekedési aspektusból vizsgálva újabb veszélyeket hordozott magában. Az első világháború tapasztalatai igazolták és ezt alátámasztották a második világháború addigi eseményei is, hogy a határokkal párhuzamosan vagy azok közelében „futó” vasútvonalakat szinte lehetetlen védeni.

A magyar kormány figyelemre méltó gyorsasággal döntött a vasútvonal építéséről. A vasútépítés történetével foglalkozó tanulmányok abban azonban tévednek, hogy az új vonal létesítéséről szóló határozatot a második bécsi döntést követően néhány nap alatt, vagy más források szerint már szeptember 4-én meghozták. Erre a magyar kormányzati szerveknek és a vasúti hatóságoknak egyszerűen nem volt módja, mert a katonai bevonulás is csak szeptember 5-én kezdődött el. A román csapatok és közigazgatási szervek egy-egy területet a román-magyar vegyes bizottsági tárgyalásokon jóváhagyott ütemterv alapján ürítették ki, és a magyar csapatok ezt követően vonultak be. A román közigazgatási és katonai hatóságok által ellenőrzött területen, a tervezett vasútvonal körzetében egy magyar minisztériumi államtitkárnak, illetve a MÁV elnökének – főként a kormányzó fiának – szemleútja a magyar csapatok érkezése előtt okot szolgáltatott volna a két ország közötti háborúra. Ezt pedig egyik fél sem engedhette már meg magának, mert az augusztus végi bécsi négyoldalú külügyminis­ter­i tárgyalások során Ribbentrop német külügyminiszter figyelmeztette a két országot arra, hogy a tengelyhatalmak a két ország közötti esetleges fegyveres konfliktus kiszélesedését minden eszközzel megakadályozzák.

A Minisztertanács a második bécsi döntés után, a határozattal összefüggésben, a vasúti közlekedéssel kapcsolatos kérdésekkel először 1940. szeptember 25-én foglalkozott. Ezen a kormányülésen született döntés arról, hogy az állam 1 200 000 pen-



5. ábra.
Mateosz-
tehergépkocsi

gővel támogatja a trianoni békeszerződés miatt korábban megszüntetett zsákvonalon a vasúti forgalom újraindítását. A második bécsi döntés után a trianoni határ mentén, öt megszakított vonalszakaszon 40 km hosszban kellett újra megteremteni a vasúti közlekedés feltételeit [6]. További kutatásoknak kell választ adni arra a kérdésre, hogy mikor és miért jelölték ki valójában a végleges nyomvonalat. A neves földrajztudós, *Fodor Ferenc, gróf Teleki Pál* közvetlen munkatársa és első kiemelkedő életrajzírója szerint a miniszterelnök a visszacsatolt Észak-Erdélybe szeptember 7-én utazott először [7]. *Fodor Ferenc* szerint a miniszterelnök az új vonalépítéssel és a vasútvonal nyomvonalának kijelölésének kérdéseivel 1940. szeptember 20-án kezdődő szemleútján foglalkozott [8]. A Minisztertanács 1940. szeptember 25-én tartott ülésén Székelyföld vasúti összeköttetésének kérdését csak érintőlegesen tárgyalta. Az ülésen *Varga József*, a Kereskedelem- és Közlekedésügyi Minisztérium vezetésével megbízott iparügyi miniszter arról tájékoztatta a kormányt, hogy a megépítendő vasútvonal költségigényét csak a helyszíni viszonyok teljes ismeretében, az általános tervek elkészülte után lehetséges kialakítani [9].

Az új vonal létesítéséről és a várható költségkeretről a Minisztertanács csak 1940. október 4-én határozott. A kormány az építésre 28 millió, a Szeretfalva–Dés-vasútvonal „elsőrangúsítására” 5,5 millió pengőt irányzott elő [10]. Ezen az ülésen a Kereskedelem- és Közlekedésügyi Minisztérium még mindig nem a megvalósult vasútépítésre kapott felhatalmazást. Ugyanis a Minisztertanács ekkor egy 8 km-es vasútvonal építését tárgyalta Szeretfalva és Magyaró vasútállomások között. Azt a kérdést, hogy miért döntöttek a vasúti pálya 8-km-es meghosszabbí-

tásáról, csak további kutatások után lehet megválaszolni. Hamar kiderült, hogy a nehéz terepviszonyok miatt az első számvetések szerinti 28 millió pengő kevésnek bizonyul, így a beruházás költségkeretét többször emelték. Az új vonal építése végül is 72 millió pengő pénzügyi ráfordítást igényelt [11].

A vasútépítés és Székelyföld ellátása érdekében folyó közúti szállítások

A megfelelő közlekedési kapcsolat kiépítését az anyaország és Észak-Erdély között megnehezítette az erdélyi úthálózat elhanyagolt állapota is. A kijelölt vasútvonal építésének előkészítésére, valamint a Székelyföld felé irányuló áru- és személyforgalom lebonyolítására rendelkezésre álló közutak alkalmatlanok voltak. Ezért a Bethlen–Szeretfalva–Teke–Szászrégen közötti, 78 km hosszúságú gödörkavics-pályás útszakaszt alkalmassá kellett tenni az ország főútvonalainak napi átlagát messze meghaladó gépkocsiforgalomra. Az átvételt követően az útépítési munkálatok szinte azonnal megkezdődtek, és hetek alatt hengerelt makadám útpályát építettek, ezzel is javítva a gépjárműforgalom biztonságát [12].

A közvetlen vasúti összeköttetés hiánya miatt veszélybe került Székelyföld közellátása is. A személy- és áruforgalmat Beszterce és Szászrégen vasútállomások között közúton lehetett megszervezni. A magyar kormány úgy ítélte meg, hogy Székelyföld téli ellátását csak akkor lehet biztonságosan megoldani, ha a szállítások irányítását, megszervezését a hadsereg katonai közlekedési hatóságai végzik [13].

A szállítandó anyagi készletek előteremtésével és a raktározás megszervezésével összefüggő feladatok elvégzését a katonai közigazgatási szervekre bízták.

A szállítások lebonyolításának irányítását a Beszterce települt 3. Számú Központi Szállításvezetőségi Kirendeltség végezte. A korabeli nyilvántartások szerint 1940. november 15. és 1940. december 15. között a személyek és a jelentős mennyiségű áru továbbítása 250 darab 3 tonnás katonai, 87 darab 2,5-3 tonnás Mateosz- (Magyar Teherfuvarozók Országos Szövetsége) tehergépkocsit (5. ábra), valamint a MÁV-tól 70-100 gépkocsit, illetve autóbust igényelt [14]. A szállításban részt vevő Mateosz-gépkocsik fuvardíját a MÁV fizette ki. A szállítást végző gépjárművezetők naponkénti foglalkoztatásban voltak érdekeltek, mert a gépkocsi meghibásodásakor a javítás idejére nem fizettek átalányt [15]. A honvédségi gépkocsioszlopok és a Mateosz-gépjárművek alapvetően árut, míg a MÁVaut-gépkocsik személyeket szállítottak. A szállítási helyzetet az is bonyolította, hogy a MÁVaut tehergépjárműveit alkalmassá kellett tenni személyszállításra [15]. A szállításokat a közlekedési feltételek javulásával 1941. január 15-tel a Kereskedelem- és Közlekedésügyi Minisztérium által kijelölt polgári bizottság vette át. Ez azt jelentette, hogy 1941. január második felében a 3. Számú Központi Szállításvezetőségi Kirendeltséget és a honvédségi gépkocsioszlopokat fokozatosan kivonták [16]. Ezt követően az ellátási szállításokat a polgári hatóságok vették át.

A korabeli közlekedési viszonyokat jól szemlélteti az is, hogy a Szeretfalva–Dédavonal építésének várható időszükséglete miatt, a szállítási gondok enyhítése érdekében, a Marosvásárhely–Kolozsnagyida keskeny nyomtávolságú vonal azonnali meghosszabbítását határozták el Szászlekenecig. A hadsereg kijelölt vasútépítő alakulatainak munkájának köszönhetően az 1940. október 1-jén elkezdett építést gyorsan befejezték és a keskeny nyomtávolságú vonalszakaszt 1940. december 15-én megnyitották a forgalomnak [17].

Építési munkálatok

A vasútépítési tapasztalatokat a Kereskedelem- és Közlekedésügyi Minisztérium jelentése, illetve a kiváló vasúttörténész, *Horváth Ferenc* már hivatkozott munkája részletesen ismerteti. Ezért csak az építkezés néhány jellemzőjére hívom fel a figyelmet. A vasútépítés tervezése és előkészítése már 1940 őszén elkezdődött. Mivel a kijelölt térségről megfelelő térképek nem

Dr. Horváth Attila (1963). 1985-ben a Zalka Máté Katonai Műszaki Főiskolán védte meg diplomáját és hadtáp tiszt, általános üzemgazdász képzettséget szerzett. 1993-ban a Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem elvégzése után, hadművelti-harcászati képesítésű anyagi-technikai (logisztika) tisztként a Magyar Honvédség századparancsnoka. 1993–1996 között a Magyar Tudományos Akadémia tudományos továbbképzésén vett részt. 1996-tól a Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem Vezetés- és Szervezéstudományi Kar, Logisztikai Tanszéken egyetemi tanársegéd, 1998-tól docens. 2001-ben az egyetem Bolyai János Katonai Műszaki Főiskolai Kar, Közlekedésmérnöki Tanszék tanszékvezető egyetemi docense. Munkája ezt követően az oktatáshoz és a tudományos kutatómunkához köthető. Fő kutatási témái: a honvédelmi érdek érvényesítése a közlekedéspolitikában, a terrorizmus lehetséges célpontjai, az ellátási lánc biztonsága. Ezekben a témákban számos cikke és tanulmánya jelent meg különböző szakfolyóiratokban. 2019-ben megkapta a Magyar Hadtudományi Társaság Tanárky Sándor-Díját.

6. ábra.
Vasúti töltés-
építés döntő-
állványokról
Szeretfalva-
Déda között



7. ábra.
Alagútbolto-
zat aláfalazása



álltak rendelkezésre, ezért a tervezéshez Magyarországon először légi felvételeket használtak fel [18]. A nyomvonal kijelölése is nagyon gyorsan történt, a mérnökök és a földmérők 1941 januárjában kezdtek hozzá az ezzel kapcsolatos munkálatokhoz [19]. A tervezőmunka és építkezés közigazgatási engedélyezésének eljárása még

be sem fejeződött, amikor az építőanyagok felhalmozása, a terep- és egyéb munkálatok elkezdődtek.

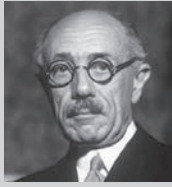
A munkálatokat az ország vezető mérnökei irányították. Az építkezésen „csúcsideszakban” megközelítőleg 30 ezer munkás dolgozott, a teljes időtartam alatt átlagosan naponta 16 ezer ember munkájára volt szükség. Az építkezés nagyságrendje vasútépítészeti szempontból

is jelentős. Az építési anyagok hiánya és a csúszós mezősgyei talaj megnehezítette az építők munkáját. Az új vonalon 2 850 000 m³ földet emeltek ki, négy állomást és három megállóhelyet építettek (6. ábra). A vasúti szempontból rendkívül nagy számú, 225 m szintkülönbség és a domborzati viszonyok miatt két alagutat is kellett építeni 496 m és 938 m hosszban (7. ábra).



8. ábra.
A M. Kir. Kereskede-
lem- és Közlekedés-
ügyi Minisztérium
kiadmánya az ünne-
pélyes átadásra

A vizsgált időszak kiemelkedő szereplői



Gróf Teleki Pál (Budapest, 1879–Budapest, 1941)

Neves geográfus, egyetemi tanár. A két világháború közötti magyar politikai élet egyik meghatározó alakja. A miniszterelnöki posztot kétszer töltötte be. Először 1920. július 19. és 1921. április 14. között vezette a kormányt. Az első királypuccs után távozni kényszerült a posztjáról. 1941. február 16-tól ismét miniszterelnök lett. 1941. április 3-án öngyilkosságot követett el, mert ellenezte Magyarország részvételét Jugoszlávia lerohanásában.



Horthy István (Pola, 1904–Illovszkoje, 1942)

Horthy Miklós kormányzó fia. 1928-ban a Műegyetemen gépészmérnöki diplomát szerzett. 1938–1940 között a MÁVAG vezérigazgatója. 1940. június 1-jétől a MÁV Igazgatóság elnöki tiszteletét töltötte be. 1942. február 19-től kormányzóhelyettes. Nem támogatta Magyarország részvételét a németek oldalán a második világháborúban. 1942. augusztus 20-án a 2. magyar hadsereg repülő főhadnagyként halálos balesetet szenvedett.



Álgay-Hubert Pál (Szeged, 1894–Budapest, 1945)

1918-ban építőmérnöki diplomát szerzett, 1924-ben műszaki doktorrá avatták. 1927-től a Kereskedelemügyi Minisztériumban dolgozott. 1937–1942-ben a Kereskedelemügyi és Közlekedési Minisztérium államtitkára. Szakmai tevékenysége elismeréseként a Magyar Mérnök- és Építési Egylet Hollán Ernő-díjjal tüntette ki. Nevéhez fűződik a budapesti Boráros híd (ma Petőfi híd) tervezése.

Az új vonalon 1942. november elején már olyan tehervonatok is közlekedtek, amelyek Székelyföld ellátását szolgálták. A Szeretfalva–Déda-vasútvonalat a közforgalom számára *Horthy Miklós* kormányzó 1942. december 5-én nyitotta meg (8. ábra). Beszédében előrevetítette Magyarország második világháborús tragédiáját és megemlékezett arról, hogy az ünnepélyes átadást az építésről és a nyompályáról döntő vezetők közül sem *gróf Teleki Pál* miniszterelnök, sem *Horthy István* kormányzóhelyettes nem érhetette meg. A Szeretfalva–Déda-vasútvonal építése, a műszaki tanulságokon túl, jó példát szolgáltat arra, hogy a politikai vezetésnek milyen szempontokat kell érvényesíteni egy váratlan közlekedési zavar elhárítása érdekében, valamint arra nézve is, hogyan kell biztosítani egy nagy beruházás megvalósításához szükséges társadalmi támogatást. ◀

Irodalomjegyzék

- [1] Horváth Csaba: *A második bécsi döntés és katonai jelentősége. Egyetemi jegyzet.* Budapest: Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem; 2001. 41. p.
- [2] Szavári Attila: *Magyar berendezkedés Észak-Erdélyben (1940. szeptember–1941. április)* című munkájának pdf változata. Stúdium; p. 272–303. URL cím: <http://www.adatbank.ro/htrnl/cim.pdf950.pdf>
- [3] Majdán János: *A magyar határ két oldalán (1918–1996).* Modernizáció-vasút-

társadalom. Tanulmányok a vasútépítések hatásáról a XIX–XX. században. Pécs: ISZE Integral Kiadó Kft.; p. 153–162.

[4] Horváth Attila: *A Magyar Királyi Honvédség szállító szolgálatának működési elvei és annak gyakorlati kérdései (1922–1941). Kandidátusi értekezés.* Budapest: 1997. p. 252.

[5] *A Szeretfalva–Déda vasút 1941–1942.* Budapest: Magyar Királyi Kereskedelem- és Közlekedési Minisztérium; 1943. 1.0

[6] Horváth Ferenc: *A MÁV utolsó nagy vasútépítési munkája Szeretfalva–Déda között 1940–1942-ben. Vasúthistória évkönyv, 1998.* Budapest: MÁV Rt. Vezérigazgatóság; 1998. p. 104–147.

[6] *Magyar Országos Levéltár (a továbbiakban MOL): K-27. A Minisztertanácsi jegyzőkönyvek másolata. 1940. szeptember 25.*

[7] Fodor Ferenc: *Teleki Pál.* Budapest: Mike és Társai Antikvárium; 2001. p. 218.

[8] Fodor Ferenc: *Teleki Pál.* Budapest: Mike és Társai Antikvárium; 2001. p. 220–222.

[9] MOL: K-27. *A Minisztertanácsi jegyzőkönyvek másolata. 1940. szeptember 25.*

[10] MOL: K-27. *A minisztertanácsi jegyzőkönyvek másolata. 1940. október 4.*

[11] Ablonczy Balázs: *A visszatért Erdély 1940–1944.* Budapest: Jaffa Kiadó; 2011. p. 177.

[12] Tóth László: *Magyarország közútjainak története.* Budapest: Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium; 1995. p. 113.

[13] Horváth Attila: i.m. 251. o.

[14] *Hadtörténelmi Levéltár (a továbbiakban HL.) HM. Eln. III. Csoportfőnökség. 65.030/1940.*

[15] HL. HM. Ein. III. Csoportfőnökség. 66.571/1940.

[15] HL. Vkf. Ein. VJJ1. 0.5.849/1940.

[16] HL. HM. Ein. III. Csoportfőnökség. 6.607/1941.

[17] Zakariás Zoltán: *Honvéd vasútépítők. Kiadási hely és év nélküli. Székér Információs Rt.; p. 100.*

[18] Horváth Ferenc: i.m. 108. p.

[19] Ablonczy Balázs: i.m. 178. p.

Summary

In 1940 according to Second Vienna Award Hungary received back North Transylvania. The political elite and general public pleasure was not complete because of Budapest-Nagyvárad-Kolozsvár-Sepsiszentgyörgy section of railway line between Apahida and Nyárádrtó remained in Romania. This was so-called Goring's abdomen or Goring's sack. The Székely land left railway connection, so military and public point of view situation was very dangerous. There was no other solution that to build a new railway line on Hungarian territory. The author issues a brief study designation of Szeretfalva–Déda railway line is more important political, military and technical aspects.



160 éves a Székesfehérvár–Uj- -Szöny (Komárom)- -vasútvonal

Hortobágyi Frigyes*

nyugalmazott
mérnök-főtanácsos
☎ (70) 375-9780

A cikk egyik legrégebbi vasútvonalunk történetét mutatja be. A Fejér megyei főispán 1858. május 21-én ismertette Székesfehérvár városával, hogy a „Kereskedelmi Minisztérium” és a hadi főkormányzó által is jóváhagyott vasút vonalvezetése e várostól Mohán, Csurgón, Bodajkon, Sárkányon, Kis-Béren, Ászáron, Tárkányon, Bábolnán, Nagy-Igmádon át Szönyig fog vezetni. Ezt követően az építkezés megkezdődött.

A vasútvonal kialakulásának előzményei

Az 1836. XXV. törvénycikk alatt bejegyzett első magyar vasúti törvény 13 vasútvonal építését irányozta elő. Az 1839-ben létrehozott, de csak az 1844-ben elfogadott alapító okirattal törvényesített Magyar Középponti Vasúttársaság az 1-es számú vasútvonal építésével kezdte tevékenységét, amelyet az 1848/1849-es szabadságharc leverését követően az Osztrák Államvasút Társaság fejezett be. A vonal építési szakaszai és forgalomba helyezési időpontjaik az alábbiak voltak:

Bécs–Gensendorf^{**}: 1839.

Pest–Vác: 1846. 07. 15.

Gensendorf–Marchegg: 1847.

Pozsony–Marchegg oh.: 1848. 08. 20.

Vác–Párkány: 1850. 12. 16.

Párkány–Pozsony: 1851. 04. 06.

Pest–Szolnok: 1847. 09. 01.

Az Osztrák Államvasút Társaság Cegléd-től Szegeden és Temesváron át a dél-erdélyi bányák felé „vették az irányt”:

Cegléd–Félegyháza: 1853. 09. 03. (DKÁV)

Félegyháza–Szeged: 1854. 03. 04. (DKÁV)

Szolnoktól a Tiszántúlon a Tisza Vidéki Vasút (TVV) építette vonalait 1856-tól

Debrecen, Nyíregyháza, Miskolc, Kassa, illetve Arad és Nagyvárad irányába.

Vasút és erődítmény

Komárom a Duna bal partján fekvő ezeréves magyar város. Többek közt Jókai Mór (1825–1904) neves írónk szülővárosa. Vele átellenben, a Duna jobb partján Szöny település feküdt, egyike a legrégebbi Magyarország területén lévő településeknek. Már a történelem előtti korban, a kő- és bronzkorszakban is lakott hely volt, fontos katonai szerepvállalással. Az osztrák kormány a szabadságharc leverését követően a Duna vízi forgalmát ellenőrző, Bécszet védő katonai bázist épített ki a már sok száz éves erődítmény felújításával, bővítésével. A hajóhad a kedvezőbb fekvésű Komáromban állomásozott, míg a javítóbázis a szőnyi oldalon épült ki. A két oldal közötti forgalom Révvel történt. Az átkelés eszköze a Dunán és a Tiszán még ma is használatos vízi jármű, a komp

volt. A kompátkelés fő bázisa a komáromi oldalon volt, innen ered a Rév-Komárom megnevezés.

A mindkét oldalon kiépített katonai erődrendszer ezeréves színes múlttal bír. Meg kell említeni, hogy az 1848/1849-es szabadságharc során, csak az aradi vértanúk kivégzése után, volt kénytelen kapitulálni Klapka György várkapitány az osztrák haderő előtt.

A vár átadása, majd megerősítése után, a vasút térhódításával az osztrák kormány valószínűleg azért építette vasútvonalát Bécs–Győr (1855. 12. 14.), majd Győr–Uj-Szöny között (1856. 08. 10), hogy az erőd könnyebben, gyorsabban megközelíthető legyen.

Az 1848/1849-es szabadságharc leverése után az osztrák tábornoki kar és a nyugat-dunántúli tőkével rendelkező nagybirtokosok vasútvonal-építési terveket „szövegettek”.

A Pesti Napló 1855. december 6-ai számában a következő olvasható: „Bétsből vesszük a hírt, miként hazánk főnemességének több tagja társulatot alakított, mely a győri vasútnak a török határszélig vitelére vállalkozik. E nagyszerű vállalat engedélyének megnyerésére a szükséges lépések megtették. ...A munkába veendő Nándorfehérvár – stanbuli vasút építésével egy időben kezdenék meg a hosszú vonal két végén az építést, s hazánk, s a birodalmi főváros folytonos és közvetlen összeköttetésbe lépne a kelet legfontosabb piacával.”

A Pesti Napló 1855. december 13-ai számából: „Nemrég azon tudósítást közöltük, miszerint a leggazdagabb magyar mágnások-

K. K. priv. Kaiser Franz Joseph-Orientbahn.

1. ábra. A Császári-Királyi Ferencz József Keleti Magán Vasúttársaság terveinek címlapfelirata

*A szerző életrajza megtalálható a Sínek Világa 2011/2-es számában, valamint a sínekvilaga.hu Mérnökportrék oldalon.

**Gensendorf a „Ferdinánd császár Északi Vasútvonal” közbenső állomása a Bécs–Krakkó-vasútvonalon.

ból bizottmány alakult, hogy egy részvénytársulatot hozzon létre egy Győrből a török határszélre vezető vaspálya építésére. Biztos tudósítás szerint ma ezen szerződés az említett urak által aláíratott. ...Tegnap délbén az alapító bizottmány küldöttségének szerencséje volt Ő császári-királyi Apostoli Főlsége által rendkívüli kegyességgel fogadtatni, s miután a részvénytársulat tökéletesen megalakult, szabad leend talán a pályát »Ferencz József Császár Keleti Pályának« nevezni.”

A vasútvonal építése

Az események felgyorsultak, és gróf Zichy Edmundot választották meg elnökül a társaság definitív megalakulásáig.

Báró Sina Simon (görög származású bécsi bankár) kezdeményezése alapján 1856. március 5-én létrehozták a Császári-Királyi Ferencz József Keleti Magán Vasúttársaságot, németül: „Kaiserliche und königliche privilegierte kaiser Franz Josef Orientbn Gesellschaft”.

Építési terveik címlapján az 1. ábra szerint jelent meg.

Programjuk alapján 1856. április 12-én született meg az előzetes építési engedély. Az engedélyben szereplő vonalak építését követően 1870-től 99 évi üzemeltetési engedélyt kapott a vasúttársaság.

Az építési engedélyt a „bécsi császári-királyi kereskedelmi minisztérium” 1856. augusztus 26-án kelt, 3226. számú rendeletében adta ki, amelyet öfelsége Ferencz József császár 1856. október 6-án kelt aláírásával „szentesített”.

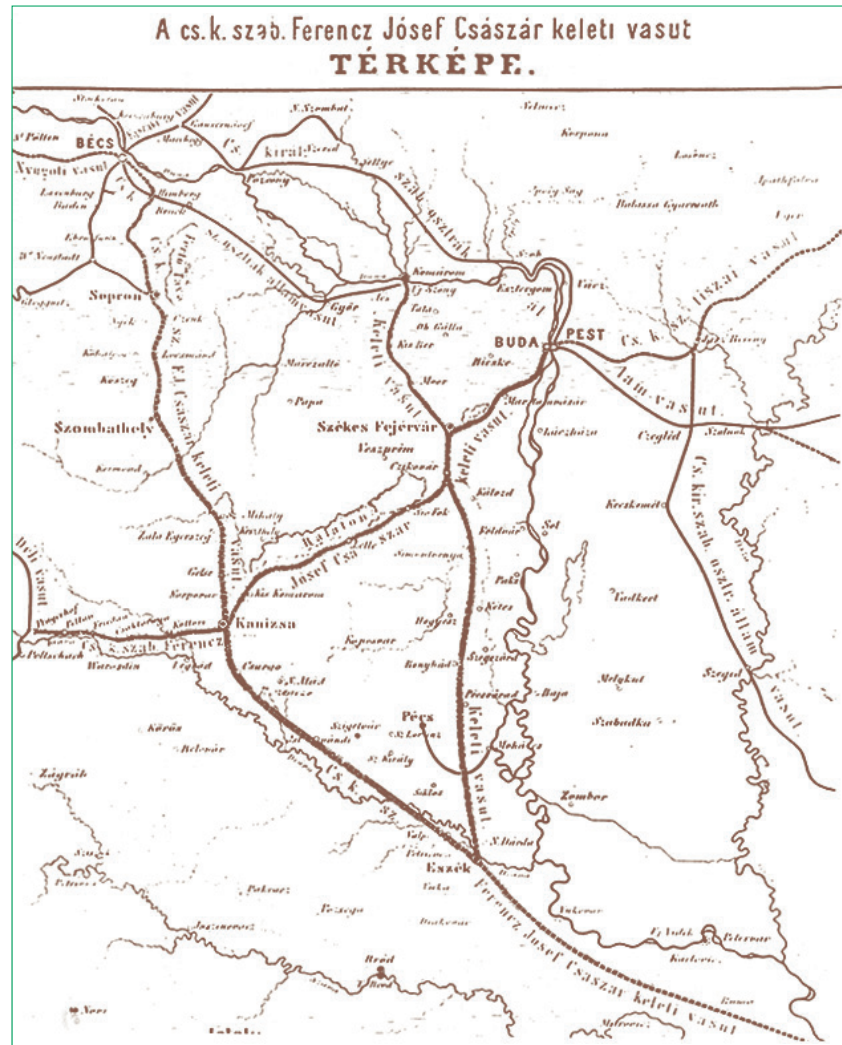
Építési terveik összefoglaló térképe a 2. ábrán látható.

A kiadott építési engedély birtokában megkezdheték a szükséges anyagok, eszközök versenytárgyaláson való beszerzését, a munkálatok kivitelezését. Az építési ügyeket a német származású Karl von Etzel hadmérnök vezette. A terveket, alapító okiratokat tartalmazó önhengert a Buda–Ofen pályaudvar területén helyezték el, amelyet a Déli pályaudvar átépítése során 1974. június 27-én találtak meg véletlenül! Azóta ismert e fenti térkép és az önhenger tartalma.

Vasútvonalaink történetét illetően ez az egyetlen ismert alapítólevél.

A vasúttársaság eredményesen tevékenykedhetett, mivel az osztrák területen levő vasútvonalak építésében érdekelt bankárok csoportja szemet vetett rájuk társaságukba való beolvasztási céllal.

1858 szeptemberében a bécsi tőzsdén



2. ábra. A vasútvonal térképe

jelentős árfolyamesés volt, de érdekeséggé az ismertetett vasútvonal értékpapírai „jó áron mozogtak”. A bankárok ügyeskedésén a vasúttársaság vezetői átláttak és a bekebelezéstől félvén, részvénytársaikat eladták a rájuk leselkedőknek. Megnyílt az út Európa akkori legnagyobb vállalkozásához.

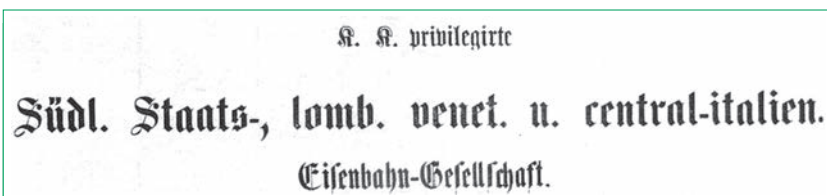
1858. november 10-én a bécsi Zenei egyetem nagytermében tartott rendkívüli közgyűlésen a Keleti Vasútnak fuzionálni kellett öt osztrák, már unióban levő vasúttársasággal. 1858. december 11-étől a társaság új neve: Császári és Királyi Magán Déli-Állami, Lombard-Velencei és Középolaszországi Vasúttársaság, Németül: „Kaiserliche und königliche privilegierte Südliche Staats, Lombardisch-Venetianische und Centralitalienische Eisenbahn Gessellschaft”.

A 3. ábrán az építési tervek címlapján megjelent szöveget, a 4. ábrán a vo-

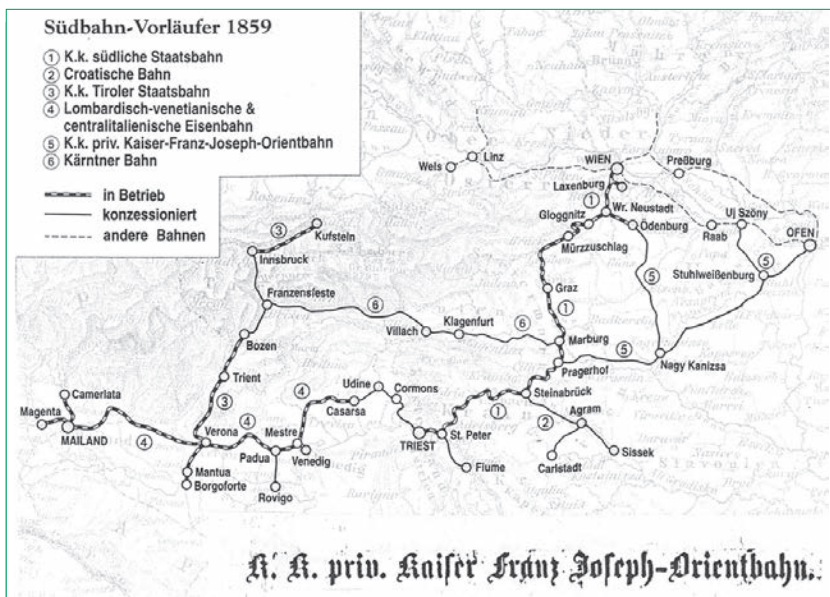
nalhálózat térképét láthatjuk. A társaság vezetésének javára írandó, hogy a volt Keleti Vasút terveit és az addig végzett munkálataikat elfogadták. A „stanbuli” (isztambuli) irány kiépítését elvetették. A munkák így a Sopron (Ödenburg)–Szombathely (Steinemanger)–Nagy-Kanizsa és az Uj-Szöny–Székesfehérvár (Stuhlweisenburg), illetve a Pragerhof–Buda (Ofen) -vonal megépítésére összpontosultak.

E rövid, de szükséges bevezető után lássuk, mi történt tárgyi vasútvonalunk építése tekintetében!

A Fejér megyei főispán 1858. május 21-én közölte a várossal, hogy a „Kereskedelmi Minisztérium” és a hadi főkormányzó által is jóváhagyott vonalvezetés e várostól Mohán, Csurgón, Bodajkon, Sárkányon, Kis-Béren, Ászáron, Tárkányon, Bábólnán, Nagy-Igmádon át Szönyig fog vezetni.



3. ábra. A Déli-Állami Vasúttársaság építési terveinek címlapfelirata



4. ábra. A vonalhálózat térképe

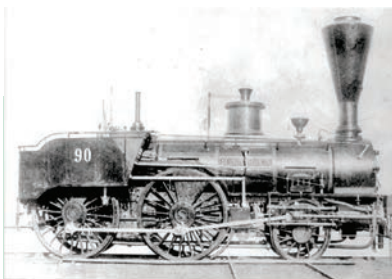
Az indóház tervrajzát 1858. május 27-én mutatták be a székesfehérvári polgármesteri hivatalban.

A vasútépítéshez a város is hozzájárult a maga erejéhez képest. Elhatározták, hogy abban az esetben, ha az indóház a város kebelében a sorompókon belül van (közúti vámsorompók), a városi tulajdonból ötven holdig terjedő földterületet ingyen használatra átengednek. Amennyiben 50 holdnál nagyobb területre volna szüksége a társulatnak, azt térítés ellenében kaphatják meg.

A város határában történő építések könnyebbítésére átengedte a város Kisfalud határánál levő kőbányáját és az úgynevezett Vadmezőn nyitott fehérkő-bányáját is ingyen használatra az építkezések bevégezéséig.

A város felajánlott kedvezményes téglás és cserépvásárlási lehetőséget is, 1000 darab téglát vagy cserépszindely után csak 45 krajcárt kellett fizetni haszonbér címén.

Ferenczy polgármester ismertette a megyei főispán 1858. július 28-ai 4585. számú leiratát, amelyben tudatja, hogy a



5. ábra. A Hatvan nevű mozdony képe

Ferencz József Keleti Vaspálya részéről a földkisajátítási megváltás barátságos úton, folyó hó 29-én fog kezdődni. Az idő sürgetése miatt a vonali munkákat azonnal meg kellett kezdeni, erről a polgármesternek kellett értesítenie a birtokosokat, egyszersmind arról is, hogy bármilyen kárunk van, azt a földmegterítési bizottmány meg fogja téríteni.

A vasúti társulat bizottmánya megjelent a választmányi ülésen és közölte: elfogadták a város feltételeit a kisajátítandó föld áráról és a töltésföld hordására vonatko-

zóan. A választmányi ülésen bejelentették, hogy a vasút részére csak a megengedett helyről hordhatják a homokot.

Idézet a Pesti Napló 1859. július 29-ei számából: „Uj-Szöny és Fehérvár között szorgalmasan dolgoznak a vasúton. A földmunka nagyjából be van végezve s több helyen már a pántokat (talpfákat) rakják. Reméljük, hogy már ez év folyamán gőzkocsin utazhatunk Bécsbe.”

1859 végére látványos eredményeket mutattak a város körül folyó munkák. Már több híd elkészült, elhordták a Dombos szigetét, feltöltötték, kialakították az állomás területét, kiemelve azt a mélyebben fekvő környezetéből. Az uj-szónyi vonalon a földmunkák már csaknem teljes egészében elkészültek, a munkáscsapatokat más munkahelyre irányították.

A vasúttársaság fehérvári és csatlakozó vonalainak építései a város iparosainak is jó, biztos munkaalkalmat jelentett. A környék építkezéseire a téglát a fehérvári téglagyár szállította.

Karl György, a téglagyár akkori bérője 150 főre gyarapította munkásszámát. Engedélyt kért a városi hatóságtól a téglagyár területén bormérő hely felállítására. Ma ez szokatlan, azonban akkor nem volt mindenütt egészséges ivóvízkiút, a bor a nehéz fizikai munkát végzőket felfrissítette.

A vasútvonal megnyitása

1860 tavaszán az újságírók április elsejére jóslták a vonal megnyitását: „Márczius 31.-én érkezett Fehérvárra a Galgóc nevű mozdonyral vontatott vonat, hozva különben külön vendégeket, többnyire vasútigazgatókat és részvényeseket. Mind mondják a teherszállításnak a hó közepén, személyszállításnak pedig május közepén fog átadni.”

A Galgóc egy négytagú mozdonycsalád tagja. Bemutatni nem tudjuk, mivel nem maradt fenn kép róla. A Somorja, Galgóc, Hatvan, Cserhát névre keresztelt gőzmozdonyok a Császári és Királyi Szabadalmazott Osztrák Államvaspálya Társulat 88, 89, 90, 91 pályaszámú mozdonyai voltak, így helyette az 5. ábrán a Hatvan nevű mozdonyt mutatjuk be. Sajnos, a látványosságaik ellenére a kor újságírói a Déli Vasút vonalainak üzembe helyezésekor egyetlen mozdonyról sem készítettek képet az utókor számára.

A sajtó május végén közölte a vonali állomások neveit és a menetrendet.

szerzett mintegy 35 kg/méter tömegű vas-sínek néhány év múlva „töredezni” kezdtek. A „sintörési hányad” magas száma miatt hat-nyolc év múltán a vasúttársaság grazi gyárában hengerelt, és a társaság VII. jelű sínjeivel került átgombolásra. Az angol eredetű és a hazai sínekről nem maradt semmi adat. A 6,64 méter hosszú VII. jelű sínek 83–93 cm aljtávval nyolc aljra voltak sínszegelve (10. ábra).

A Habsburg Birodalom katonái határvonali problémák miatt 1866-ban a poroszoktól a königgrätzi csatában súlyos vereséget szenvedtek. Az 1860-ban megalakult olasz királyság a lehetőséget kihasználva Velencében (Venézia-Venedig) Lombardia hovatartozásáról népszavazást tartottak. Az októberi bécsi békében le kellett mondaniuk porosz területeikről, majd 1867 áprilisában egy újabb bécsi békében észak-olasz területeikről. Ezeket az eseményeket követően a meggyengült Rothschild-birodalom új megnevezése: „Kaiserliche und Königliche privilegiert Südlöiche Eisenbahn gessellschaft”, azaz Császári és Királyi Szabadalmazott Déli Vaspálya Társaság névre változott, aminek vonalhálózata a 11. ábrán látható. Ez időtől datálható a köznyelvi Déli Vasút megnevezés.

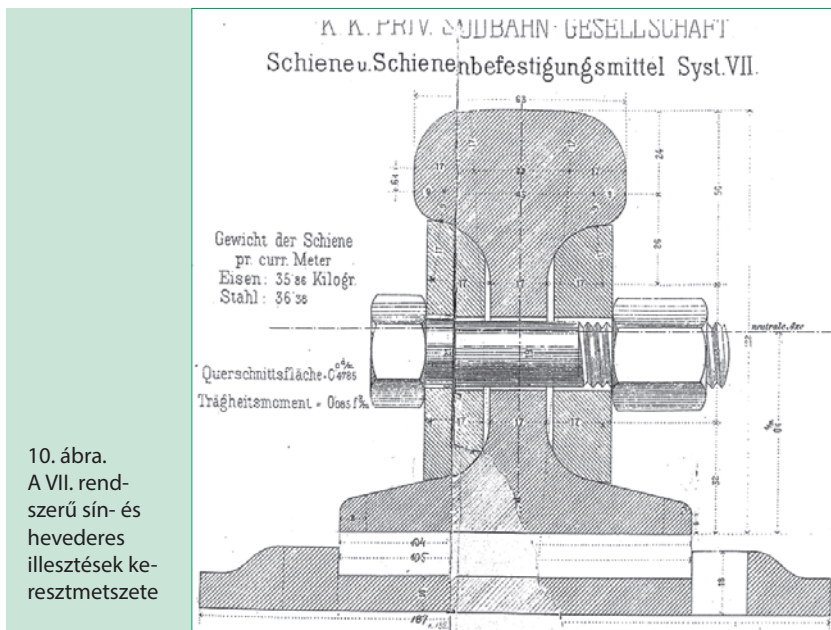
Az első évtizedek

A társaság 1869-ben befejeztnek nyilvánította a vasútépítési törekvéseit. Ezt követően az Osztrák–Magyar Monarchia kormánya üzemeltetési szerződést kötött a társasággal 1870. január 1-jétől. A szerződés úgymond utolsó pontja szerint 99 év után teljes értékű, forgalombiztos pályát kell átadni az engedélyező államnak (vagy jogutódjának). Ezen időpont határideje: 1968. december 30. volt.

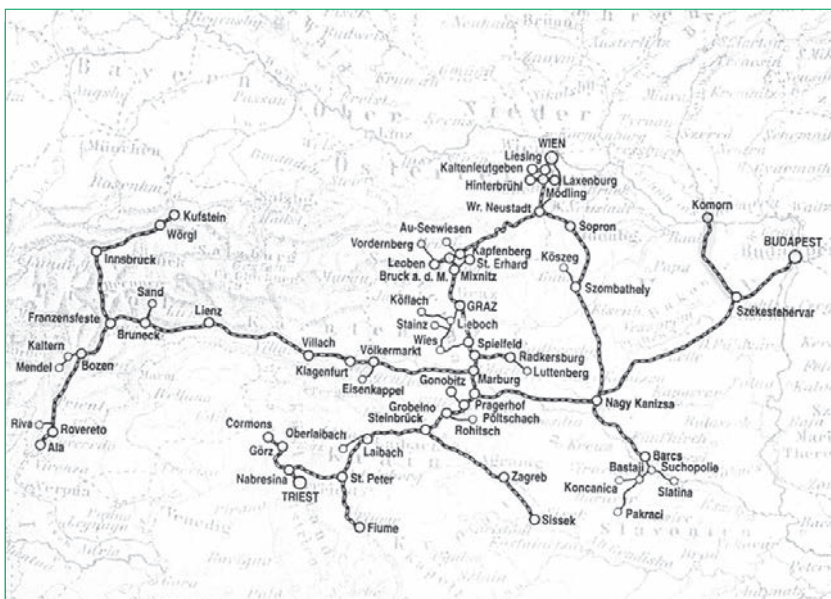
A Székesfehérvár és Vidéke című újság 1885. június 12-i számából: „Városunktól alig félórnyira eső Moha községe ritka, fényes ünnepségnek volt folyó évi június 10.-én színhelye. Összegyűltek megyénk és városunk polgárai közül, sőt még a fővárosból is többen, hogy örüljenek ama nagyszerű eredmény fölött, melyet a magyar dzsentri egyik kiváló tagja Kempelen Imre úr a mohai Ágnes forrás tulajdonosa kereskedelmi téren elért. Alig öt éve annak, hogy a mohai Ágnes forrásvíze tulajdonosának rendkívüli szorgalma következtében újlag a kereskedelmi piacra vitetett s máris olyan hírnévre tett szert, hogy nemcsak vén Európa lakossága ismeri és fogyasztja, de más világrészek la-



9. ábra.
A bodajki
fürdő napja-
inkban



10. ábra.
A VII. rend-
szerű sín- és
hevederes
illesztések ke-
resztmetszete



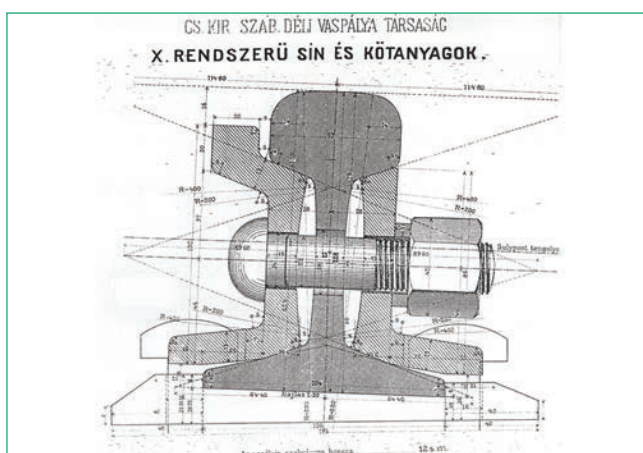
11. ábra. A Császári és Királyi Szabadalmazott Déli Vaspálya Társaság vonalhálózata

kói is. A nagymérvű fogyasztás és naponként tömegesen érkező megrendelések a mohai indóháztól az Ágnes forrásig vezető 588 méter

hosszúságú szárnyvasút építését tették szükségessé, mely tegnap nyitott meg. A megnyitási ünnepélyre kétszáznál többen voltak

2. Székesfehérvár–Komárom.									
...	650/800	8 00	...	I. Budapest D. V. I. É.	8 58	4 42	...		
...	901/916	9 17	...	É. Székesfehérvár I. I. É.	7 05	2 35	...		
12 15	5 47	5 03	...	I. Nagy-Kanisza I. I. É.	1 40	1 57	8 05	3 52	
4 16	8 27	7 43	...	É. Székesfehérvár I. I. É.	9 26	9 21	3 45	11 43	
...	4 29	2 30	...	I. Kis-Czell.	1 14	...	...	...	
...	6 44	4 29	...	V. Veszprém.	11 10	...	...	...	
...	5 55	6 30	...	Bicske.	12 31	...	...	...	
...	6 10	...	...	Sárbogárd.	10 56	4 30	...	...	
...	2 00	1 29	...	Paks.	2 33	9 23	...	...	
Sz. v.	V. v.	Sz. v.	Km.	Minden vonatonál	Sz. v.	Sz. v.	V. v.		
702	752	712		I. II. III. oszt. kocsi	711	701	751		
6 15	10 00	9 32	...	I. Székesfehérvár I. I. É.	6 54	2 27	11 09		
6 35	10 29	9 54	11	Moha.	6 35	2 11	10 47		
6 45	10 44	10 07	17	9. sz. őrház, m. h.	6 34	2 01	10 30		
6 54	11 10	10 18	22	Bodaik.	6 14	1 53	10 19		
7 10	12 00	10 27	29	Moor.	5 59	1 41	9 52		
7 28	12 38	11 01	40	Sárkány, m. h.	5 39	1 23	9 02		
7 46	1 20	11 22	48	Kisbér.	5 20	1 09	8 32		
7 56	1 34	11 35	53	Kisbér, m. h.	5 04	1 25	7 42		
8 13	2 08	11 57	64	Nagy-Igmánd.	4 41	1 24	7 11		
8 40	2 50	12 32	82	É. Komárom.	4 07	1 24	6 20		
10 16	10 49	4 18	155/122	I. Komárom.	3 14	3 55	11 46	5 50	5 14
11 07	11 28	4 57	244/216	É. Győr.	2 12	3 00	11 09	4 58	4 38
3 25	1 50	7 20	6 20	É. Bécs St. E. G.	1 00	8 50	12 30	2 16	

12. ábra.
A vasútvonal
menetrendje
1912-ben



13. ábra.
A DV X rend-
szerű sín- és
hevederes
illesztések ke-
resztmetszete

meghíva, s különvonat szállította a vendégeket Székesfehérvárról Mohára. A különvonat délelőtt 10 órakor indult városunkból és körülbelül 160 személyt vitt magával. A különvonat fél 11-kor ért Mohára, ahol a környékbeli községek küldöttei és Dócsi Jancsi zenekara a Rákóczi indulóval fogadták az érkezőket. A megérkezés után a kormány megbízottja Storch Gyula főfelügyelő, Weisz Dávid déli vasúti felügyelő vezetése mellett a szakértő községek az új pályatest felülvizsgálata végett tüzetesen bejárták a szárnyvonalat, melynek beható vizsgálata után a mohai állomás hivatalos helyiségébe visszaérve Storch Gyula konstatálván a pályának a technikai követelményének megfelelő használhatóságát, a vállalatot üdvözlő szavakat intézett Kempelenhez. Kempelen ekként átveszi a déli vasút üzemeltetését a szárnyvonalat, felkérte gróf Cziráky Béla főispánt annak hivatalos leendő megnyitására. Gróf Cziráky Béla magvas beszédet intézvén előzetesen Kempelennek, mel-

tatva számtalan érdemeit, a vasutat, mint a megye főnöke megnyitottnak nyilvánította.

A megnyitás után a vendégek az Ágnes forráshoz mentek, ahol a legelőzékenyebb házigazdának a cselédje ugyancsak kihordta az italokat s ennivalót. Bármerre mentek a vendégek, mindenütt a legszorgalmasabb figyelem vette őket körül. Ez nem volt csoda, hisz egy páratlan vendégszeretetről híres magyar ember vendégei voltak.

A mulatság még javában folyt, mikor megszólalt a jeladó kürt az elutazásra, s a társaság nagy része búcsút véve a rendkívül szívélyes házigazdától a Rákóczi indulóval tért vissza a vasúti állomáshoz. Míg a vendégek elhelyezkedtek a vasúti kocsikban azalatt előrukkoltak Barnaffy Balázs és Arakay Antal ménlovakon s egy jó darabig versenyt futottak a vonattal.

Természetes, hogy a fogadást megnyerték s az összeg a városunkban vértanúinknak emelendő szobrára lesz fordítva."

A második világháború után a telep for-

galmát megszüntették, létesítményeit elbontották. A közeli bányák biztonsága miatti karsztvízcsökkentés után a forrás elapadt. A régi nyomvonal ma is látható az akkor ültetett fasornak köszönhetően.

Uj-Szöny térségének jelentős fejlődést hozott a vasútvonal. A Duna két oldalának településeit 1892. szeptember elsején átadott Érzsébet híddal tették egy várossá, főleg az után, hogy Uj-Szöny 1894-től a Komárom nevet viselhette. Fejlődésüket az 1910. május 5-én átadott Komárom–Érsekújvár-vasútvonal tovább segítette. A vasúti fuvarleveleken a biztos iránymegnevezés: Dél-Komárom (Uj-Szöny), míg Észak-Komárom megnevezésnek kellett szerepelni.

Észak-Komárom, Ó-Komárom, Rév-Komárom ma Szlovákia városa (Komarno). A két város Komarno, Komárom) forgalmát a meglévő vasúti és közúti híd mellett egy újabb, most épülő közúti híd fogja „segíteni”.

1902-ben a 12. ábrán olvasható menetrend szerint napi három pár vonat közlekedett Székesfehérvár–Komárom között.

50 év múltán, még az első világháború kitörése előtt, a vasútvonalat átépítették DV X (tíz) 34,0 kg/méter tömegű sínrendszerre (13. ábra). Néhány hónap múlva a Szerbia ellen hadba vonuló osztrák hadsereg katonavonatai tartották meg a „műszaki átvételt”.

Az I. világháború utáni időszak

Az első világháborút lezáró Párizs közeli Versailles királyi nyaralóhely Trianon nevű palotájában 1920. június 4-én, 100 éve aláírt békeszerződés egyik következménye, hogy a Déli Vasút vonalhálózata négy ország területére szakadt. Az összesen mintegy 600 km hosszú vasútvonal 1923. márciusában egységesen a Duna-Száva-Adria Vasúttársaság (D.S.A.) megnevezést kapta az országok megnevezésével: Ausztria, Olasz Királyság, Szerb-Horvát-Szlovén Királyság és Magyar Királyság. A vonalrészeket az olaszok azonnal államosították, az osztrákok és szerbek bérbe vették, a magyar részen továbbra is a D.S.A. társaság üzemeltette 560 kilométernyi vonalhálózatát. A háborús veszteségeiket hamar kiheverték, újra nyereségesekké váltak. Dolgozóik 30-50 pengőnyi pluszjövedelmét a Magyar Királyi Államvasutak vezetői nem nézték jó szemmel, ezért elérték a kormánynál, hogy a társaság vonalhálózatát 1932. július 1-jével bérbe ve-

gyék, mivel annyi pénzük nem volt, hogy államosítsák, azaz megvegyék. A dolgozók bérét természetesen nem csökkentették, megvárták, míg a MÁV-dolgozók utolérlik a magasabb bérszínvonalat.

A bérbevételt az 1923. március 29-én Rómában aláírt „megegyezés”-ben rögzítették tették lehetővé.

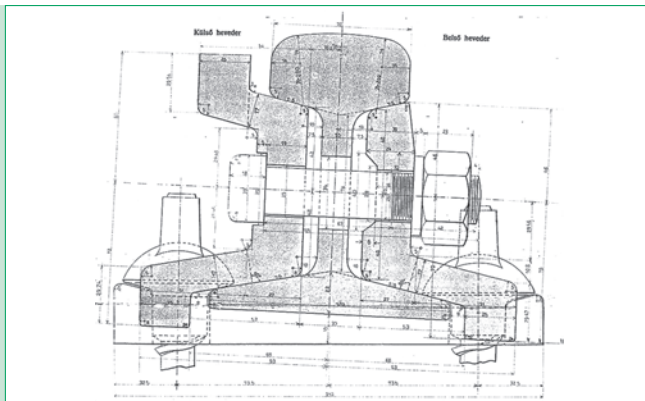
A bérbevétel törlesztési táblázatát a C függelék tartalmazta 1923–1968 közötti évekre lebontva. Ez az államok közötti szerződés jogilag oly erős volt, hogy azt a második világháború utáni 180 fokos politikai fordulat sem tudta hatályon kívül helyezni. Tehát a Rákosi- és Kádár-kormány is fizetett, mígnem a volt Déli Vasút vonalhálózata: Buda–Murakeresztúr, Székesfehérvár–Komárom, Sopron–Szombathely–Nagykanizsa, Murakeresztúr–Barcs vonalak 1968. december 30-ával a Magyar Népköztársaság tulajdonába kerültek. Ekkor ért véget Magyarország legismertebb, legváltozatosabb múltú vasúttársaságának a DV, D.S.A. vasútnak eredményes tevékenysége, amelyre a Bp. Déli, Sopron Déli állomásnevek s nem utolsósorban az Ó-Szöny és Uj-Szöny települések közötti vasútvonal Szöny–Déli (a volt 48-as őrház) táblás megállóhelynek neve emlékeztet. Vonalhálózatuk üzemeltetését azóta a Magyar Államvasutak irányítja.

A vonal sínparjai természetesen nem bírták eddig. Az első világháború hadiforgalma erősen megviselte, idő előtti elhasználódását okozta. Az 1930-as évek első éveiben a Kelenföld–Komárom közötti vonal villamosításával kapcsolatban jelentős korszerűsítés történt, az onnan kikerülő körülbelül 30 éves Góliát nevű, 42,8 kg/méter tömegű 12 méteres sínek sínvégfelújításával, fél-fél méter levágásával és háromdarabonként összehegesztve 33 méter hosszú sínmezők kialakításával (14. ábra). Hogy a vasútvonal „geopolitikailag” jó helyen fekszik-e vagy nem, döntse el mindenki a maga ismerete szerint. Az biztos, hogy 10 év múlva megint katonavonatok zakatoltak az 50-60 éves sínparókon.

A második világháború káreseményeinek felszámolása után az ország anyagi helyzete lehetővé tette a nagyszámú „sín-törési hányaddal” üzemelő vonal felépítményének újjáépítését.

A Budapesti Építési Főnökség dolgozói állomásközként 1964 és 1972 között építették meg 48,3 és 48,5 rendszerű sínekkel, LT, LM jelű betonlakkal HN-

14. ábra.
A 42,8 rendszerű sín- és hevederes illesztések keresztmetszete



kivitelenben a negyedik típusú vágányhálózatot.

Az átépített vonal forgalombiztonságára a VII., IX., X., XI., XII. számú pályamesteri szakaszok: Székesfehérvár, Mór, Bakonyrákány, Kibér és Nagyigmánd székhellyel ügyeltek a Székesfehérvár és Kibér székhelyű blokkmesteri szakaszok dolgozóival közösen.

1976. április 1-jétől a főpályamesteri szakaszok kialakítását követően már csak Mór és Kibéren volt szakaszszékhely. A vonal forgalmának jelentős csökkenését követően a pálya felügyeletét már csak a kibéri főpályamesteri szakasz dolgozói látták el.

A vonal épületei

A Déli Vasút épületeinek szabványosítását Wilhelm von Flattich (1826–1907) építésmérnök vezette be, aki a Császári és Királyi Magán Ferencz József Császár Keleti Vasút magasépítmenyi irodájának volt vezetője.

A kiemelt kategóriába (Buda, Székesfehérvár, Nagykanizsa, Zágráb és Sziszek), valamint a három osztályba sorolt tervek helyszínre adaptálását Carl Schlimp (1834–1901) építész végezte.

Az utóbbi csoportba sorolt épületek kivétel nélkül földszintesek voltak, egyszerű kivitelenben. A vonal állomásépületei:

III. osztály: Moha.

II. osztály: Bodajk, Mór, Kibér és Nagyigmánd.

A vonal forgalmának növekedése, a biztosítóberendezések (sorompók, térközörhelyek) az őrházak és megállóhelyek számának növelését igényelte. Így épült meg Fehérvárcsurgó, Ászár megállóhely, Székesfehérvár-Százárét, Csókakő megállóhely, valamint Mór és Sárkány állomások között Sövénykút megállóhely is.

Székesfehérvár állomásépülete, a köz-

tudattal ellentétben, előbb volt a komáromi vonal épülete, mint a kanizsai vonalé. A fehérvári állomási felvételi épület 1860 nyarán már üzemelt – míg a kanizsai vonal közforgalma csak 1861. április 1-jén indult meg.

A vonal közelmúltja, jelene

Bodajk állomás a bányászatnak, Kibér állomás a tatabányai vonal keresztező forgalmának és a város iparának (tégla-gyár), Nagyigmánd a Bábolna környéki mezőgazdaság virágzásának köszönhet-e fejlődését. Jelentősen növelte a vonal teherforgalmát évtizedeken keresztül a pusztavámi és a balinkai szénbányászat, a kincsbányai bauxitbányászat. Ma is működik a kincsbányai kvarchomokbánya (az üvegipar kiszolgálója).

Meg kell említeni az Ászári Keményi-tőgyár múltját: élelmiszer- és vegyészernökei Európa élmezőnyébe fejlesztették élelmiszeripari termékeiket. Az 1980-as években még jelentős volt a vonalon a személyforgalom. A személyvonatokon

Summary

The article presents the history of one of our oldest railway line. The ealdorman of Fejér county exposed to the city of Székesfehérvár on 21st May 1858 that the alignment of the railway approved by the „Ministry of trade” and also by the military governor-general will lead from this city to Szöny through Moha, Csurgó, Bodajk, Sárkány, Kis-Bér, Ászár, Tárkány, Bábolna and Nagy-Igmánd. After this, the construction started and by its accomplishment, the railway line received the operational permission from 1862 for 99 years.

kívül naponta itt közlekedett a Győr–Pécs közötti gyorsvonatpár, nyári hónapokban pedig Győrből a Balatonra is ezen a vonalon lehetett leghamarabb eljutni. A nyári hónapokban nemzetközi vonatpár is közlekedett. Az NDK-ból erre jöttek a Balatonra tartó német expresszvonatok.

Az 1990-es években erősen csökkent a személy- és teherforgalom is Székesfehérvár és Komárom között. 2009–2010 között a személyszállítás szünetelt.

2010 nyarán, a vasútvonal megnyitásának 150. évfordulóján, nosztalgiavonattal (15. ábra) indult meg újra a menetrend szerinti személyszállítás a vonalon.

Többször előfordult, hogy a hegyeshalmi vonalon történt baleset, rendkívüli esemény miatt még a nemzetközi vonatokat is Komárom–Székesfehérvár–Budapest útirányon közlekedtették. A 16. ábrán ilyen kerülő útirányon közlekedő nemzetközi vonatokat láthatunk Kisbér állomáson. A felvétel 2007-ben készült.

A 40a vasútvonal felújítása miatt az elmúlt években ismét erőteljesen megnöve-



15. ábra. Nosztalgiaszerelvény a vonal 150. évfordulóján

kedett ezúttal a teherforgalom a vonalon. A Pustaszabolcstól délre eső területekre



16. ábra. Kerülő útirányon közlekedő nemzetközi vonatok

irányuló teherforgalom kerülő útirányon Komárom–Székesfehérvár–Pustaszabolcson keresztül közlekedett.

A Komárom–Székesfehérvár közötti vasútvonal 160 éves története a végbemenő történelmi, politikai és gazdasági változások miatt sok érdekességet, az utókor számára elgondolkodtató tanulságot foglal magában. Reméljük, hogy a vonalépítés eredeti céljainak jelentős megváltozásával a ma is üzemelő vonalszakasz hosszú ideig még szerves része marad a magyar vasút hálózatának. ◀

Sajtóközlemény a projekt zárásáról

A magyar vasúti műszaki és üzemi szabályok korszerűsítésére az új előírások rendszerének megalkotása – IKOP-2.1.0-15-2018-00047 – 2020/06/16

A 2018 áprilisában megkezdődött projekt érdemi feladatainak ellátására mintegy 19 hónap állt a MAÚT, a Magyar Út- és Vasútügyi Társaság rendelkezésére. A munka alapvető célja volt, hogy a létrejövő hazai vasúti szabályozási rendszer megteremtse az Európai Unió joganyagaival és a hazai jogi szabályozás követelményeivel az összhangot, fokozottan segítse a nemzeti közlekedési infrastruktúra-fejlesztési stratégiában foglaltak megvalósítását. Szintén cél volt a szabályozási elvek, választóvonalak olyan kialakítása, amely révén egy kétszintű modell által biztosítható, hogy az adott szakmai terület alapvető követelményei, az általánosan kötelező magatartási szabályok kerüljenek jogszabályi szinten megfogalmazásra, míg a jogszabályi szintű szabályozást nem igénylő kérdések meghatározására a „legmegfelelőbb gyakorlat” elve szerint érvényesülő szabályozás és gyakorlati alkalmazás útján kerüljön sor.

A projekt jellegzetessége, hogy a szabályozási rendszer jogi és műszaki elemeinek megújítását azok összhangjának megteremtésével kellett elvégezni. Tekintettel kellett lenni az uniós jogalkotás diktálta határidőkre és a hazai törvénykezési folyamat ütemére, annak eredményeire (például a 4. Vasúti Csomag műszaki pillérének átültetése).

A jogi szakmai alapozó anyagok bemutatták és értékelték a jelenlegi nemzeti szabályozási hierarchiát, illetve kimunkálták és elemezték a vasúti műszaki szabályozás jövőbeni rendszerére vonatkozó szabályozási modelleket, alternatívákat.

A munka számszaki és tartalmi nagyságát illusztrálja, hogy a műszaki területen az átvizsgált dokumentumok oldalszáma több mint 30 ezer volt. Korszerűség szempontjából a dokumentumok 27%-a bizonyult megfelelőnek, 47%-a korszerűsítésre szorulóknak és 26%-a elavult mi-

nősítést kapott. Megszülettek az uniós bejelentésre javasolt nemzeti szabályok indoklással ellátott szövegei az infrastruktúra, az energia, az ellenőrző-irányító és jelző, a járművek alrendszerekre, valamint a vasútbiztonság területére. Elkészültek azok a miniszterrendelet-tervezetek, amelyek az OVSZ I. kötetének helyébe fognak lépni. A jogszabályi szintű szabályozást nem igénylő műszaki szabályok megalkotása 11 vasúti műszaki előírásban fogalmazódott meg. Végül elkészült az Országos vasúti szabályzat II. kötetének kiadásáról szóló, 18/1998. (VII. 3.) KHVM-rendelet módosításának tervezete, amely az uniós vasúti rendszer részét nem képező vasúti rendszerekre vonatkozik.

A projekt 2020. június 16-án, az elkészült jogi és műszaki szabályozási dokumentumoknak az Innovációs és Technológiai Minisztérium részére történő átadásával, lezárult.



Keller Pál (1926–2020)



Keller Pál 1926. július 28-án született Budapesten. 1944-ben teljesen érettségizett a Kegyesrendi gimnáziumban, majd beiratkozott a Magyar Királyi József Nádor Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetemre. Tanulmányait nem végezhette zavartalanul, mert lakásukat elpusztította egy légítámadás, ráadásul a műegyetemet decemberben Németországba költöztették. Tanáraival és diákjaival csak 1945 végén, rendkívül nehéz körülmények között térhettek vissza.

1950-ben szerzett mérnöki oklevelet, de az egyetem átszervezése miatt már a Budapesti Műszaki Egyetem Mérnöki Kar Hidépítési Tagozatán. A diploma megszerzése előtt, hallgatóként dolgozott a MÁV pályafenntartási szervezeténél.

1949-től több helyen, mint építészvezető (Budapest-Ferencváros, Érd, Dunaföldvár, Diósgyőr), majd a MÁV Hidépítési Főnökség szolgálatában fő-építészvezetőként irányította a hidak háború utáni újjáépítését. 1957-ben a MÁV Vezérigazgatóság Hídosztályának munkatársa lett, majd a Pályaépítési és -fenntartási Főosztályra helyezték.

1959-től a vasútépítési munkák gépesítésével és a kapcsolatos beruházásokkal foglalkozott. 1968-ban tevékenyen részt vett a volt jászkiséri Mezőgazdasági Gépjávitó Állomás MÁV részére történő átvételében, majd ott a főjavítások rendszerbe állításában, később a gépgyártás megindításában. Közreműködött a külföldi gyártású gépek beszerzésében. Ez idő alatt sikerült gépesíteni a vasúti pályaépítési és -fenntartási munkák zömét, üzembe állítani az új gépeket, megszervezni a hazai gépgyártást, -javítást. Minderről ötven cikke jelent meg a Sínek Világában.

Nagy tudású és kiváló szakember volt munkatársai csodálták a vasútépítési gépesítésében szerzett tudását, angol és német tárgyalóképes nyelvismeretét. Hihetetlen biztonsággal tárgyalta a világbanki vezetőkkel, és a vasútépítés és -karbantartás gépesítésével foglalkozó világcégek vezetőivel.

Később résztvevője volt a mai VAMAV Kft. (a MÁV és a Voest Alpine AG vegyesvállalat), alapítási tárgyalásainak.

A Műszaki Egyetemen, a főiskolán előadásokat tartott a vasútépítési munkák gépesítéséről és a témáról több jegyzetet, szakkönyvet írt.

Kiváló nyelvtudása révén bekapcsolódott a vasút nemzetközi szervezeteinek (UIC, ORE, OSZD) munkájába is, ahol a MÁV-ot képviselte.

1992-ben ment nyugállományba mérnök főtanácsos beosztásban. A vasúttal való kapcsolát változatlanul fenntartotta. Szakértői munkát végzett, majd rendszeresen, magas színvonalú szakmai fordításokat készített.

Széles látókörű, de végtelenül szérny, közvetlen, jó kedélyű munkatárs volt, aki mindenkinek szívesen segítette a munkáját.

Kitüntetései: Magyar Munka Érdemrend (1952), Erdemes Vasutas (1953), Eötvös Loránd-díj (1983), Aranydiploma (2000).

Keller Pál személyében olyan munkatársat veszítettünk el, akire szívesen emlékezünk, és példaképe lehet az őt követő nemzedékeknek.

Vörös József

Mátyássy Lászlóné 1949–2020



Életének 71. évében, 2020. június 8-án elhunyt Mátyássy Lászlóné, született Chiovini Mária, a Nemzeti Közlekedési Hatóság nyugalmazott vezető főtanácsosa, okleveles építőmérnök.

Mátyássy Lászlóné 1949. augusztus 25-én Kaposvárott, többgyermekes vasutas családban született. Édesapja Chiovini Róbert – akinek felmenői Olaszországból jöttek Magyarországra –, a MÁV Kaposvári Osztálymérnökségének vezetője, illetve a MÁV Kaposvári Pályafenntartási Főnökségének vezető mérnöke volt. Lánya a Budapesti Műszaki Egyetemen 1972-ben szerzett építőmérnöki diplomát. A családi vasúti hagyományokat folytatta, és első munkahelye a MÁV Hidépítési Főnökség volt, ahol a tervező-csoportban provizórium- és építéstechnológiai tervek készített. Az itt szerzett kivitelezési és tervezési tapasztalatokat a következő munkahelyén, a MÁV Tervező Intézetnél (MÁVTI) jól hasznosította, ahol számos, jelentős vasúti híd tervezésében vett részt.

1993-ban, a MÁVTI megszüntetése után hatósági munkakörben, a Közlekedési Főfelügyelet Vasúti Felügyeletnél kezdett dolgozni. Feladatát képezte a vasúti hidak létesítési, illetve használatbavételi engedélyeinek kiadása.

A hatósági munkában jól hasznosította a húszéves tervezői tapasztalatait. Munkája során az engedélyt kérő cégekkel, nagy türelemmel és megértéssel járt el. A beinduló vasúti fejlesztések a vasúti hatóságnak is sok munkát jelentettek. A rengeteg feladat mellett az egyedüli teljes munkaidőben dolgozó hídász szakember volt, ennek ellenére munkáját magas szinten végezte, egyetlen engedélyével szemben sem nyújtottak be fellebbezést. A nagyszámú engedélyezett vasúti hidak közül kiemelkedik az Újpesti vasúti Duna-híd átépítésének dokumentációja és a Déli összekötő vasúti Duna-híd harmadik szerkezetének 2002-ben kidolgozott engedélyezési terve.

A szakmai konferenciáknak rendszeres résztvevője volt. 2006-ban részt vett a H.1.2. „Vasúti hidak méretezésének általános előírásai” vasúti hídszabályzat fejezetének kidolgozásában. 2007–2013 között tagja volt a Vasúti Hidak Alapítvány Felügyelőbizottságának. Nyugdíjba vonulása után elsősorban családjának élt, négy gyermeke nagyszámú unokával örvendeztetette meg. Súlyos betegségével hosszú éveken keresztül küzdött. Hívó ember volt, az Istenbe vetett hite adott neki erőt a fájdalmas kezelések elviselésére. E sorok írója tartotta vele a kapcsolatot, utoljára 2019 karácsonyán beszélgettünk. Nagy örömmel mondta el, hogy az ünnepeket családja körében töltötte el. Ez év húsvétja alkalmából már nem tudott a telefonhoz jönni, csak a férjével tudtam beszélni.

Mátyássy Lászlónét mindenki szerette, kedves, barátságos természete, kiváló szakmai felkészültsége miatt mindenütt elismerték. Emléket nagy szeretettel őrizzük meg, a jóisten adjon neki örök nyugodalmat!

Rege Béla

Dr. Csányi László György (1944–2020)



Életének 76. évében eltávozott közülünk dr. Csányi László György, aki a vasúti beruházások nagymestere volt, szakmai életét a vasút ügyének szentelte.

1944. november 18-án született Hatvanban. Édesapja hatvani gőzmozdonyvezetőként a vasutat már gyermekkorában megszerette vele. Tanulmányait Hatvanban, az I. Sz. Általános Iskolában kezdte, majd a Bajza József Gimnáziumban folytatta. 1963-ban, sikeres felvételi után, beiratkozott a BME Építőmérnöki Kar közlekedésépítőmérnöki szakára, ahol 1968-ban szerzett közlekedésépítő mérnöki diplomát. A tudásszomj azonban nem apadt el, a BME Gazdasági Mérnöki Karon a közlekedési szakon folytatta egyetemi tanulmányait, ahol 1972-ben diplomát szerzett.

Vasutas-pályafutását 1968 júliusában kezdte meg a MÁV Budapesti Építési Főnökség bodajki építészvezetőségén. Kitűzőmérnöként dolgozott a Székesfehérvár–Komárom-vasútvonal átépítésénél. 1969-től a Hatvan–Salgótarján Pályafenntartási Főnökségben dolgozott tovább szakaszmérnöként, majd felépítményi vonalbiztos lett.

1970-ben megnősült, feleségül vette Csanádi Klára tanárnőt. 1973-ban megszületett kislánya, Krisztina.

1976-ban Budapestre költözött, és az Angyalföldi Pft. Főnökségén felügyelte a Budapest–Észtergom–Komárom-vasútvonalat. Tehetségére, szorgalmára felettesei felfigyeltek, és 1979-ben osztályvezető-helyettesi megbízást kapott a Budapesti Vasútigazgatóságon, és fardhatatlanul továbbképezte magát. 1981-ben a BME-n műszaki doktori címet szerzett. 1984-től igazságügyi műszaki szakértői tevékenységet is ellátott.

Sikeres munkája eredményeként 1983-tól a ranglétra több lépcsőjén is sikerrel teljesített: a Budapesti Vasútigazgatóság VBEO-osztályvezető, majd 1987-től a Fejlesztési Osztály vezetőjeként irányította a beruházásokat.

A MÁV Vezérigazgatóságon 1994. január 1-jétől a Pályavasúti Beruházási Irodában dolgozott irodavezetőként, emellett 1999–2001 között a magyar-szlovén új vasútvonal építésének KHM által megbízott koordinátora volt.

1994-ben sikeresen részt vett az antwerpeni szenior menedzserképzésen.

2001–2003 között ellátta a MÁV Beruházás-kezelési Igazgatóság osztályvezetői, majd műszakiigazgató-helyettesi pozícióját is.

2006-ban nyugdíjba vonult, a nyugdíjas éveiben óraadó tanárként tanított a Budapesti Műszaki Egyetemen.

Utolsó éveiben több betegségen is átesett, amiket panasz nélkül, kitartó türelemmel viselt, és mindig sikerült meggyógyulnia. Szervezete az utolsó műtét után azonban feladta a harcot: 2020. május 12-én elhunyt.

Halálával egy rendkívül udvarias, nagy tudású embert veszített el a vasutastársadalom. Mindenkor és minden helyzetben megőrizte hidegvérét, és a konfliktusos ügyekben is méltósággal, emberi módon intézte azokat. Munkatársai szerették, mert nyugalmat, kiegyensúlyozottságot sugallt.

Dr. Zsákai Tibor

Újjászületik a magyar vasúti járműgyártás

A magyar vasúti járműgyártás történetének eddigi legnagyobb vállalkozása veszi kezdetét a Dunakeszi Járműjavítóban (DJJ). A vállalat új tulajdonosai, a TMH-csoporthoz tartozó TMH International AG, valamint a Magyar Vagon Zrt. (MA-VAG), egy 1 milliárd euró (350 milliárd forint) értékű, 1300 vasúti személykocsiról szóló megrendelés nagyobbik részét hozzák Dunakeszire. 680 vasúti személykocsit gyártanak majd Dunakeszin az Egyiptomi Nemzeti Vasúttársaság részére. Ez egyedülálló lehetőséget teremt a nagy hagyományokkal rendelkező magyar vasúti járműgyártás felfuttatására. A vasút gyorsabban fejlődik a többi közlekedési módhoz képest, a vállalat ebben a növekvő szegmensben kíván jelentős nemzetközi versenyzővé válni. A magyar ipar történetének egyik legnagyobb exportprojektje révén, amelyet a TMH Hungary Kft., a TMH International AG és a Magyar Vagon Zrt. (MA-VAG) vegyesvállalata nyert meg, több száz új, magas hozzáadott értéket előállító munkahely jön létre. Magyar beszállítók kapcsolódhatnak be a globális exportértékláncba, amellyel tovább bővül a hazai export és a GDP is. Stratégiai cél, hogy a DJJ Közép-Európa egyik legnagyobb vasútijármű-gyártó és -karbantartó központjává váljon.

Újraindul a magyar vagongyártás a Dunakeszi Járműjavító bázisán

A nemzetközi vasúti piac vérkeringésébe kapcsolódik mostantól a DJJ is, ugyanis a TMH Hungary Invest Zrt. (amelynek tulajdonosai azonosak a TMH Hungary Kft. tulajdonosaival) egy most záruló tranzakció keretében megvásárolta a cég 90%-át a magyar államtól és a MÁV Zrt.-től. A külkereskedelem szempontjából kiemelkedő jelentőségű tranzakciónak tekintett ügylet eredményeként, a DJJ június 9-től új vezetés irányítása alatt és a TMH-csoport, a világ negyedik legnagyobb vasúti gördülőállomány-

gyártójának szakmai szervezetén belül működik tovább. Az orosz fél kiemelt jelentőségűnek tartja az együttműködést és nagy örömmel vesz részt a magyar nemzetgazdaság számára fontos projektben.

A vasút dinamikus fejlődés előtt áll

A vasút szerepe folyamatosan nő a többi közlekedési módhoz képest. A környezetkímélő, gyors és kényelmes tömegközlekedés és áruszállítás iránti igény növekedésével a légi és közúti közlekedésről a vasúti közlekedés felé tolódik el a fejlődés iránya, ami magával hozza az infrastruktúra, a vasúti járműpark, ezzel a vasúti járműgyártás folyamatos fejlődését világszerte. A magas szaktudást igénylő vasúti termékek és szolgáltatások nemzetközi piaca így folyamatosan bővül.

Új, növekvő számú magyar beszállítóra épülő vasúti ökoszisztéma épül

Az új tulajdonosok által tervezett beruházások révén és a TMH-csoport által átadott licencek alapján nagy-szabású technológiai transzfer valósul meg a DJJ-ben. Stratégiai cél, hogy a projekt tovább élénkítse a magyar exportot, kiemelten figyelve a beszállítói potenciállal bíró magyar kis- és középvállalatok bevonására. A TMH Hungary Kft. már megkezdte a magyar beszállítók kiválasztását, emellett pedig olyan külföldi cégeket is integrálni kíván a projektbe, amelyek Magyarországra telepítik gyártókapacitásukat és innen szállítanak a projekthez részegységeket, berendezéseket, további hazai munkahelyeket teremtve ezzel.

Közép-európai gyártó és karbantartó központtá válhat Dunakeszi

A tulajdonosváltással a DJJ a TMH-csoport, Oroszország és a FÁK-régió

piacvezető vasúti vállalata, a világ negyedik legnagyobb vasútijárműgyártó vállalatának szakmai támogatását tudhatja maga mögött. Az 5,9 milliárd euró éves árbevétellel, 100 000 alkalmazottal és 25 gyár-egységgel rendelkező TMH-csoport vezetése kiemelkedő lehetőségnek tartja a magyar vasútiipar közös fejlesztését, és ennek keretében többek között az egyiptomi vasúti projekt megvalósítását. Minderre építve a vállalat Dunakeszin kívánja létrehozni fő közép-európai vasútijárműgyártó és -karbantartó központját.

A hagyományosan erős magyar vasútiipar újra versenyképes lesz nemzetközi viszonylatban is

A magyar vasúti járműgyártás korábban nemzetközi szinten is bizonyított, magyar szerelvények közlekedtek még Egyiptomban, Argentínában és Új-Zélandon is. A TMH Hungary Kft. a magyar vasúti járműgyártás történetének eddigi legnagyobb vasúti megrendelésére támaszkodva kezdi meg a DJJ modernizációját és a komplex vasúti járműgyártás újjáélesztését. A TMH Hungary Kft. még 2018 szeptemberében nyerte el az Egyiptomi Nemzeti Vasúttársaság nemzetközi tenderét 1300 vasúti személykocsi gyártására. Ebből 680 kocsi Dunakeszin, a fennmaradó egységek pedig a TMH-csoport tveri gyárában készülnek. A megrendelés keretében összesen öt különböző típusú vasúti kocsi készül, amelyek közül két típust gyártanak Dunakeszin.

További információ:

Premier Hungary
Communications
TENDELITS András
tengelits@premiercom.hu
Tel.: +36 20 922 1405

TMH International
Isabelle TOURANCHEAU
i.tourancheau@tmhinternational.ch
Tel.: +41 79 581 75 84

100 éve épült a Galambos–Bugac közötti kisvasút

Vasúttörténeti Alapítvány
Szeged, 2020

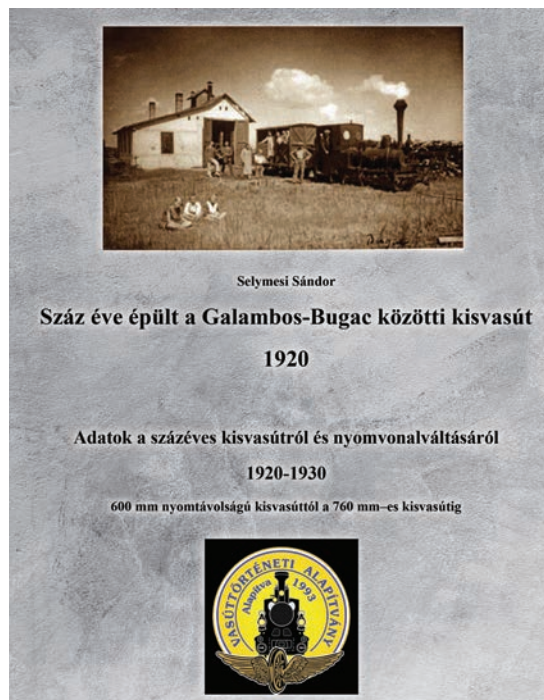
Selymes Sándor nyugdíjas vasutas írását a Vasúttörténeti Alapítvány gondozásában jelentetjük meg mintegy 100 oldalas könyv formájában. A hiánypótló könyv első része a Galambos–Bugac közötti kisvasútépítés gazdasági és társadalmi körülményeinek ismertetésével kezdődik.

1920. december 15. napján volt a közigazgatási eljárás, és rendhagyó módon már másnap megtartották a műtanrendőri bejárást, mai szóval mondva: a hatósági vizsgát. Ennek a két napnak a dokumentálása levéltárban őrzött eredeti jegyzőkönyvek feldolgozásával készült, ezért sikerült rekonstruálni egy 1920. évi kisvasúti szolgálati utasítást is. A fotókkal, térképekkel, rajzokkal gazdagon illusztrált könyv, a jegyzőkönyv előírásait követve, korabeli vasútépítési alkatrészeket, jelzőket, járműveket is ábrázol, majd összehasonlításképpen bemutatja a mai hasonló kisvasutak fontosabb eszközeit.

Az akkori 15,1 kilométeres vasúti nyomvonal megállapítása régi katonai térképek és a mai erdőtérképek felhasználásával történt, ezért sikerült egy térképen feltüntetni az 1920-ban megépített 600 mm-es kisvasút és az 1930-ig megépült 760 mm-es kisvasút nyomvonalát.

A negyedik rész a Kecskeméti Gazdasági Vasút tízéves vasútépítési eseményeivel feltárja a „nyomvonalváltás” időszakát, egészen a Galambos–Bugac közötti kisvasút megszüntetéséig.

A könyv bemutatását 2020. augusztus 8-ára tervezzük Bugacon a könyvhöz kapcsolódó program keretében.



Kérjük, megrendelését a www.sinekvilaga.hu honlapon keresztül küldje el!

Kapcsolattartó: Gyalay György
Telefon: (30) 479-7159 • gyalay.gyorgy@mav.hu

Címlapkép: Az átépült gödöllői vasútállomás a királyi váróval (Fotó: Apró Márton)

ISSN 0139-3618
www.sinekvilaga.hu

Sínek Világa
A Magyar Államvasutak Zrt. pálya és híd szakmai folyóirata
A Magyar Tudományos Művek Tára (MTMT)
által akkreditált folyóirat
Kiadja a Pályavasúti főigazgatóság,
Pályalétesítményi igazgatóság
1087 Budapest, Könyves Kálmán krt. 54–60.
www.sinekvilaga.hu

Felelős kiadó Virág István pályaműködtetési vezérigazgató-helyettes
Szerkeszti a szerkesztőbizottság
Főszerkesztő Vörös József
Főszerkesztő-helyettes Szőke Ferenc
A szerkesztőbizottság tagjai
Both Tamás, Eller Balázs, dr. Horvát Ferenc, Török Gergely, Virág István
Korrektor Ácsné Tamás Éva
Tördelő Kertes Balázs
Grafika Bíró Sándor
Nyomdai előkészítés PREFLEX 2008 Kft.
Nyomdai munkák PrintPix Kft.
Hirdetés 200 000 Ft + áfa (A/4), 100 000 Ft + áfa (A/5)
Készül 1000 példányban



World of Rails
Track and bridge professional journal of Hungarian State Railways Co.
Journal accredited by Repertory of Hungarian Scientific Works (MTMT)
Published by Infrastructure chief-directorate,
Track establishment directorate
54–60 Könyves Kálmán boulevard Budapest, Post code 1087
www.sinekvilaga.hu

Responsible publisher István Virág Track Operational Assistant Managing Director
Edited by the Editorial Committee
General Editor József Vörös
Assistant general editor Ferenc Szőke
Members of the Editorial Committee
Tamás Both, Balázs Eller, Dr. Ferenc Horvát, Gergely Török, István Virág
Corrector Éva Ácsné Tamás
DTP Balázs Kertes
Graphics Sándor Bíró
Typographical preparation Preflex 2008 Ltd.
Typographical work PrintPix Ltd.
Advertisement 200 000 HUF + VAT (A/4), 100 000 HUF + VAT (A/5)
Made in 1000 copies