1877

Július 1.

- A Közmunka- és Közlekedési Minisztérium új jelzési utasítás bevezetését rendeli el a hazai vasutaknál. Ezzel az előző, 1872 óta érvényben lévő utasítás hatálya megszűnik.
- A MÁV menetkedvezményt ad a csoportokban utazó munkásoknak, ha számuk eléri a 30 főt. Ez a rendelkezés az aratómunkásokra is vonatkozik. A menetdíj a IV. kocsiosztály használata esetén személyenként és kilométerenként egy krajcár volt.

Július 5. A kormány törvényjavaslatot tesz a határőrvidék területén építendő vasútra vonatkozóan. ➠

Július 25. A Zágrábi Kereskedelmi Kamara rendkívüli ülésén tiltakozik a magyar kormány által kidolgozott határőrvidéki vasút vonalvezetése ellen, mert azt nem tartja Horvátország érdekeinek megfelelőnek. A kamara Mollináry tábornok vasúti terve mellett foglal állást.

Július.

- A MÁV módosítja a vasúti forgalmi szolgálat hivatalnokainak egyenruhaszabályzatát. Az egyenruha részei: sötétkék daróckőpeny, szürke nadrág, sötétkék zubbony aranyjelvénnyel és sapka. Az egyenruhákat egy cég készíti, árát 12 havi részletben vonja le a vasút.
- A magyarországi vasutak nyilvánosságra hozzák, hogy milyen tárgyakat kívánnak bemutatni az 1878. évi Párizsi Világkiállításon. A MÁV a Károlyváros–Fiume vonal terveit, Banovits Kajetán védőjelzőjét, Pohl Ottó váltószerkezetét, Bedő Andor tachiméterét; az Osztrák Államvaspálya Társulat a ratkonyai alagút építését és a vasaljas felépítményét; a Kassa–Oderbergi Vasút Társaság a Mosty alagút és több vashíd építését; a többi vasútvonal műtárgy és épület terveit állítja ki.

Augusztus.

- A MÁV Igazgatóság közzé teszi az egészségügyi szervezetének beszámolóját. Eszerint a MÁV egészségügyi szervezete 32 pályaorvosi szakaszra oszlott, amelyben dr. Grósz Lajos főorvos vezetésével 33 orvos működik.
- Több hazai vasúttársaság fegyelmi bizottság felállítását tervezi. A Déli Vasútnál ez az intézmény már hat éve sikeresen működik.

Szeptember 15. A Bátaszék–Dombóvár–Zákányi (Duna–Drávai) Vasút négy pályaőr alkalmazására ír ki pályázatot. Évi 230 Ft fizetést jelöl meg, valamint lakás- és egyenruhaellátást. Alkalmazási feltétel: kötelező a magyar nyelv ismerete. A pályázók közül a kiszolgált katona altisztek előnyben részesülnek.

Szeptember 20. Az Ács állomás melletti útátjárón súlyos baleset történik. Az útátjáróhoz közeledő uradalmi fogat kocsisa fogadott a kocsira felvett utasaival, hogy át tud még menni a mellettük haladó vonat előtt. A kocsis a már leeresztett sorompó mellett hajt a vágányra, ahol a vonattal összeütközik. Három utas szörnyethal, a kocsis csak könnyebben sérül meg.

Szeptember. Ács György a „Vasút" című újságban javaslatot tesz Vasúti nevelőintézet alapítására Budapesten. Ennek lenne feladata, hogy az iskoláktól távol lévő helyeken szolgálatot teljesítő vasúti alkalmazottak gyermekei is tudjanak magasabb szintű iskolai tanulmányokat folytatni.

Október 15. Ettől a naptól kezdve új gyorsvonatpár közlekedik Budapest–Bécs–Berlin között. Menetideje: 17 óra. (Ma a forgalom a Budapest–Prága–Berlin útvonalat veszi igénybe, a menetidő pár perc híján 12 óra.)

Október 22. Megnyitják a Budapest-Ferencváros pályaudvart.

Október 23.

- A Magyar Északkeleti Vasút közzéteszi alkalmazottai betegsegélyező egyletének 1876. évi működésére vonatkozó adatait. Az egyletnek akkor 4484 tagja volt, akik közül 2468 fő vett igénybe valamilyen egészségügyi szolgáltatást. Az egészségügyi szolgálatban 20 orvos működött. Az egylet bevétele 45 ezer Ft, kiadása 14 ezer Ft.
- A hazai vasúttársaságok megegyeznek a Dél-Németországba szállítandó gabona kedvezményes fuvardíjában.
- A vasúttársaságok elvetik a Prágai Ipari és Kereskedelmi Kamarának a gabona zsáknélküli, ömlesztett szállítására tett javaslatát, mert ehhez új típusú kocsikat kellene gyártani, illetve a régieket átalakítani, ezen felül az állomásokon külön tárolókat létesíteni, sőt mindez meghosszabbítaná 6–8 órával a rakodást is.

Augusztus 8. A Központi Vasúti és Közlekedési Közlönyben cikk jelenik meg a panaszkönyvek havi ellenőrzéséről. ➡

- Megnyílik a budapesti összekötő vasút első, 10 km-es szakasza, amely a Sertéshizlalóhoz és a Marhavásártérhez vezetett. Ugyanekkor kezdi meg működését Budapest-Kelenföld állomás is. Az összekötő vágány felépítményét 6,5 m hosszú, 32,5 kg/m-es, „b” jelű vassinekből alakították ki. 1890-es években megkezdték a felépítmény cseréjét 33,25, majd 34,5 kg/m-es, „c” jelű acélsínekkel.
- Megindul a forgalom a déli összekötő Duna-hídon. ➡

Október 30. Átadják rendeltetésének az osztrák Államvaspálya Társulat új budapesti pályaudvarának új felvételi épületét. ➡

Október. Súlyos baleset kézihajtánnyal Ágfalva–Brennbergbánya között. ➡

November 20. Megtárgyalja a MÁV a keleti vonala számára szükséges faanyagok szállításához beadott pályázatokat.

Kedvező üzleti eredmények

Vasút	*Bevétel*	*Kiadás*	*Nyereség*
	(ezer Ft-ban)		
MÁV	7700	4800	2700
Első Erdélyi Vasút	1400	1200	200
Tiszavidéki Vasút	6200	3100	3100
Kassa–Oderbergi Vasút (összes vonal)	3600	2600	1000
Déli Vasút (összes vonal)	36 400	14 200	22 200
Magyar Északkeleti Vasút	2600	2000	600
Magyar Nyugoti Vasút	1500	1300	200
Alföld–Fiumei Vasút	1800	1100	700
Osztrák Államvaspálya Társulat	32 300	13 700	18 600
Arad–temesvári Vasút	206	186	20
Arad–körösvidéki Vasút	113	72	41
Első Magyar Gácsországi Vasút	704	936	232 (veszteség)
Pécs–Barcsi Vasút	620	290	330
Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút	350	195	155
Vágvölgyi Vasút	600	390	210

Menetsebesség

Az 1867. évi kiegyezés után a hazai vasutak működése az 1867. évi XVI. tc. értelmében továbbra is az 1851-ben, a Ferenc József császár által jóváhagyott Vasút-üzleti rendtartáson alapult.

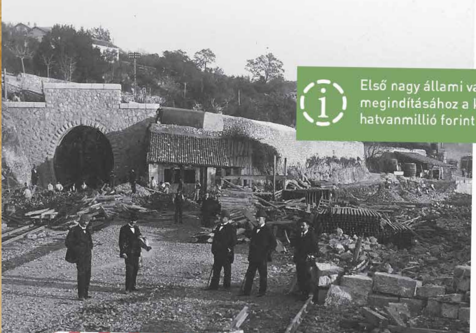
Ezen rendtartás meghatározta a személyszállító- és a tehervonatok (53 km/h, illetve 37 km/h) megengedett legnagyobb sebességét. Erre vonatkozólag a rendtartás 6. §-a kimondta: *„(...) az államkormány fenntartja magának ezen legnagyobb menetsebességet szabályozó intézkedéseket, vagy egyáltalán, vagy valamely pályára nézve megváltoztatni, ha ily változást a szerzett tapasztalatok a felépitmény szerkezetében, s a gépészetben tett haladások, ugy bizonyos mozdonyok minősége tanácsosnak és kivánatoknak tüntetné fel.(...)"*

Az 1851 óta eltelt időszak alatt létrejött fejlesztésekkel mind a pálya, mind a járművek szempontjából lehetségessé vált a megengedett legnagyobb menetsebesség növelése, amit jól tükröz az 1878-ban kiadott új Vasút-üzleti rendtartás menetsebességekre vonatkozó előírása: *„A menetrend-könyvekben ki kell tüntetve lenni a különböző vonatok minden egyes pályarészen megengedhető legnagyobb menetsebességének s az ennek megfelelő legrövidebb menetidőnek, továbbá az egyes hiányos pályarészek alkalmazandó lassitott menet mérvének, és végre ha a mozdonynak nem a vonat elején, vagy megforditott állásban kellene haladni.*

Törvényszerüleg a legkedvezőbb körülmények között sem szabad a személyvonatoknak óránként 80 és a tehervonatoknak óránként 40 kilométernél nagyobb sebességgel közlekedni.

Az előirt legrövidebb menetidőnél gyorsabban haladni nem szabad, sőt késedelem esetében is csak akkor szabad a késedelmet helyrehozni, hogy ha a pálya, az épitmények és a forgalmi eszközök állapota a gyorsabb menetet megengedik.

Ezen szabály alól egyetlen kivételt a bizottsági próbamenetek képeznek, melyek a megengedett legnagyobb menetsebességnél sebesebben is közlekedhetnek."



***Alagútépítés a fiumei állomáshoz csatlakozó tengerparti vonalszakaszon. A Brajdica körüli beruházások a fiumei vasútállomás és a tengeri kikötő közötti faáru gyorsabb átrakodását célozták** (fotók: a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum gyűjteményéből)*

A z állami vasútépítéseket 1872-től a MÁV felügyelte, illetve ellenőrizte a kivitelezők munkáját. Felvidéki szlovák építőmunkások falazták a vasúti épületeket, székely asszonyok napi nyolcvan–száz krajcárért dolgoztak a földmunkások keze alá, alföldi kubikusok törték, lapátolták és talicskázták a földet. A vasútépítési munkák legnagyobb részét a töltések és bevágások elkészítése jelentette.

Első nagy állami vasútépítési munkáinak megindításához a kormány 1868-ban hatvanmillió forint kölcsönt vett fel.

A vasútépítés előmunka-szükséglete esetenként olyan nagy volt, hogy az építkezéseket a munkaerőhiány lassította.

Az állami vasútépítkezéseket a XIX. század végéig a MÁV inkább adminisztrálja, kevésbé dokumentálja.

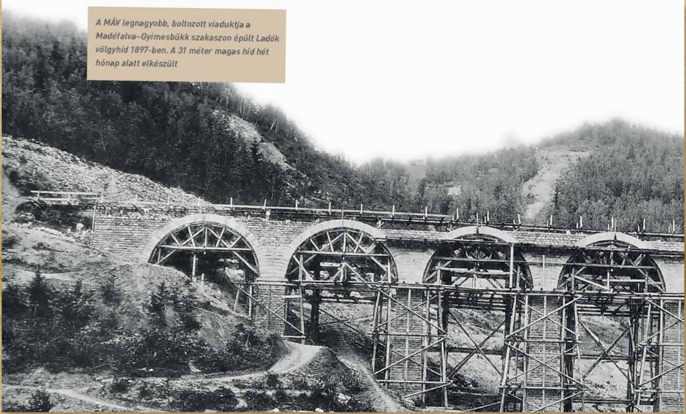
Első nagy állami vasútépítési munkáinak megindításához a kormány 1868-ban hatvanmillió forint kölcsönt vett fel, és ebből a MÁV az államosított salgótarjáni vonal rendbehozásán kívül a Felvidéken és a Dráva–Száva-közén Horvátországban épített vasútvonalakat.

Folytatta a salgótarjáni és megkezdte a hatvan–miskolci, a hatvan–szolnoki és délen a zákány–zágrábi, illetve fiumei vonalak építését. Ezt a három, összesen 580 kilométer hosszú vasútvonalat 1870 és 1873 között helyezte üzembe a Magyar Államvasút.

Horvátországban volt még a MÁV-nak egy másik említésre méltó építkezése. Ez nemcsak a MÁV, de minden valószínűség szerint Európa legrövidebb idő alatt elkészített vasútja címet érdemelte ki: a déli határőrvidéki vasút Dálja és Bród közötti 96 kilométeres szakaszáról van szó. Az építkezést a magyar parlament állami költségre 1877-ben rendelte el, a Balkánon kialakult politikai helyzet miatt.

A munkát egyszerre több szakaszon indították be, és a földmunkák elkészültével tíz szakaszon egy időben folyt a felépítmény fektetése. Húsz nap alatt 102

Hatvan, személyzeti laktanya. A vasútvonalak kiépítésével párhuzamosan elkészültek a MÁV-dolgozók szociális létesítményei is



A MÁV legnagyobb, boltozott viaduktja a Madéfalva–Gyimesbükk szakaszon épült Ladók völgyhíd 1897-ben. A 31 méter magas híd hét hónap alatt elkészült

BUDAPEST VONZÁSÁBAN

Mindez elsősorban annak volt köszönhető, hogy a törvény tele volt tőkebefektetésre ösztönző elemekkel – állami hozzájárulás, kevésbé szigorú szabályok, olcsó vasúti építőanyagok biztosítása, helyi közmunka stb. –, ezért aztán kis túlzással csak az nem kezdett helyiérdekű vasút építésébe, aki már egy másik építésébe belevágott.

A HÉV-láz a rohamléptékben fejlődő Budapestet sem kerülte el, bár a téma iránt a legnagyobb érdeklődést nem egy frissen alakuló kis cég, hanem a lóvasutak révén, a tömegközlekésben szinte monopolhelyzetben lévő Budapesti Közúti Vaspálya Társaság (BKVT) mutatta. Már 1882-ben arról döntöttek közgyűlésükön, hogy érdekeltté teszik magukat a helyiérdekű vasút építésben is, három-négy évvel később már több építési engedély is a birtokukban volt. Mégis úgy alakult, hogy az első fővárosi helyiérdekű vasutat nem ők, hanem egy hozzájuk képest jelentéktelen társaság, a Budapest–Szent-Lőrinci Helyi Érdekű Vasút Rt. indította. Az elsősorban teherszállítási céllal megépült keskeny nyomtávú HÉV a külső Üllői úton, a ferencvárosi teherpályaudvar és a pestszentlőrinci téglagyár közötti 8,1 kilométeres pályán indult meg 1887. április 12-én, így pár hónappal megelőzte a BKVT soroksári vonalának megnyitását, amire csak augusztus 7-én került sor.

Ennek ellenére ez utóbbi dátum a budapesti HÉV hivatalos születésnapja, ami elsősorban azzal indokolható, hogy a lőrinci vasút 1900-ban nemcsak normál nyomtávúvá változott, de villamossá is, és ez ma sincs másképp, a 50-es villamos közlekedik ezen a vonalon. Ugyancsak az augusztus 7-i dátum létjogosultságát erősíti, hogy a BKVT a lóvasút mellett egy éven belül a fővárosi helyiérdekű vasúti közlekedésnek is a kulcsszereplőjévé vált: a soroksári vonalat 1887. november 24-én már Dunaharasztiig hosszabbították meg; 1888. július 20-án a Keleti (akkor még Központi) pályaudvar és Cinkota között nyitottak újabb vonalat, majd egy hónap múlva, augusztus 17-én, Filatorigát és Szentendre között. Igazából ma is e három vonal képezi a fővárosi HÉV-közlekedés alapját, ráadásul e három vonal 1889-től Budapesti Helyi Érdekű Vasutak Rt. (BHÉV) néven, valamennyi önállósághoz is jutott a BKVT leányvállalataként.

A teljességhez tartozik, hogy a fővárosban 1888 után is sorra születtek helyiérdekű vasutak (például Budapest–Lajosmizse, 1889; Budapest–Esztergom–Almásfüzitő, 1895; Budapest–Budafok, 1899), amelyeket – akárcsak országszerte – kisebb társaságok üzemeltettek, de e változatosság, amit okkal nevezhetünk a helyiérdekű vasutak korának, az I. világháborút követően örökre véget ért. A vonalak egy része másik országba került, az „itthon maradt" HÉV-ek pedig javarészt a MÁV birtokába. És igaz ugyan, hogy köznyelv továbbra is a vicinális szóval illette ezeket a vonatokat, a hivatalos vasúti nyelv már a mellék-, illetve a szárnyvonal szavakat favorizálta. Így esett, hogy az 1920-as évek végére a helyiérdekű vasút kifejezés leginkább Budapesten és környékén volt „érvényes", főleg annak köszönhetően, hogy a BHÉV önálló vállalatként tulajdonképpen „benne ragadt" ebben a hagyományban.

Az első vasúti híd a Dunán

Az 1860-as évek végére Budapesten már három nagy fejpályaudvar működött: az Osztrák Államvasút Társaság (röviden OÁVT) indóháza, a mai Nyugati pályaudvar, a Magyar Királyi Államvasutak losonci pályaudvara (Józsefvárosi pályaudvar) és a Déli Vasút budai pályaudvara (Déli pályaudvar). Az egymástól független vasúttársaságok pályaudvarait nem kötötte össze vágány, erre a társaságok részéről igény sem merült fel.

A Duna jobb és bal partján kiépült vasútvonalakat egybekapcsoló körvasút déli szakaszának egy Duna-hídon át történő vezetését már az 1860-as évek végén tanulmányozták. Az összekötő vasút és a híd terveinek kidolgozásával a Magyar Királyi Államvasutak Vasútépítészeti Igazgatóságát bízták meg.

A magyar Országgyűlés az 1872. évi IX. törvénycikkben rendelte el a budapesti összekötő vasút és a vasúti híd építését. A műtárgy végül a DV Újbuda (ma: Kelenföld) és a MÁV Kőbánya (ma: Kőbánya felső) állomásai között létesített kapcsolatot, az újonnan megépült Ferencváros állomással együtt.

A vasúti híd kivitelezési munkáira a szerződést 1873. május 31-én kötötték meg, a befejezési határidőt 1874. szeptember 30-ra tűzték ki. A kivitelező francia vállalat, a Filleul-Brohy az építtetővel történt egyeztetés után anyagtakarékossági okokból módosította a híd terveit. A híd tervezőjének kiléte kétséges, nagy valószínűség szerint a korszak több vasúti hídját tervező Feketeházy János volt, de – a feladat nagyságára való tekintettel – a MÁV több mérnöke, köztük Rochlitz Gyula is részt vehetett a munkában.

A hídszerkezet 1875. szeptember végére készült el, a próbaterhelésre 1876 januárjában került sor – miután a vasúti pálya építése késett, mozdonyok és teherkocsik nélkül. A próbaterhelést nyílásonként 1021 tonnányi vasúti sínszál felhordásával oldották meg, a maradó alakváltozások megfigyeléséhez a terhet négy napig hagyták a hídon. Az előírásnak megfelelt hídszerkezetet a csatlakozó vasúti pályával egy időben, 1877. október 23-án adták át a forgalomnak, a Lánchíd és a Margit híd után Budapest harmadik hídjaként.

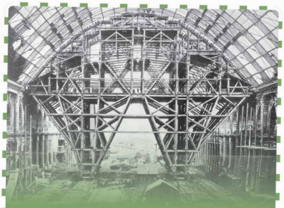
A MÁV Központi pályaudvara

Hazánkban az 1860-as évek második felétől egyre sürübben adtak át a forgalomnak újabb és újabb vasútvonalakat. Az ország különböző részeiben épülő vasútvonalak nagymértékben növelték a Pestre irányuló forgalmat is. Jelentősen növekedett a Losonczi pályaudvar forgalma is, olyan mértékben, hogy az állomás sem a személy-, sem az áruforgalom támasztotta követelményeknek nem tudott megfelelni. A képviselőház az 1868. december 5-i ülésen megbízta a Közmunka- és Közlekedési Minisztériumot, hogy Budapest összekötő vasútja és az azzal kapcsolatos pályaudvarok tárgyában tegyen jelentést és javaslatot. Az elkészült jelentés szerint az új pályaudvar – amelyet később központinak neveztek el – csak a MÁV vonalait gyűjtené magába.

Az új pályaudvar építési munkálatainak megkezdését 1871-re tervezték, befejezését pedig 1874-re. Az 1870-es évek elején bekövetkezett gazdasági válság miatt a „Központi indóház" építését csak 1881-ben kezdték meg. A feltöltött és vizenyős talaj miatt a talajszint feletti munkák csak 1883 tavaszán kezdődtek. Az épület ugyanezen év őszén került tető alá. Kemény Gábor közmunka- és közlekedési miniszter a pályaudvar mütanrendőri átadását 1884. augusztus 12-re tűzte ki. Az építők sikeres munkáját bizonyította, hogy augusztus 17-én, vasárnap reggel 6 óra 10 perckor – az előző napon felavatott pályaudvarra – beérkezett az első vonat a zimonyi személy, és 10 perccel később pedig indult az első vonat a ruttkai gyors.

A Központi pályaudvar felvételi épületét Rochlitz Gyula, vasszerkezetet Feketeházy János tervezte, akik szép példát adtak az építész és a mérnök együttműködésére. Rochlitz Gyulát feltehetően ösztönözték a korabeli nagyvárosi pályaudvarok. A Központi pályaudvar felvételi épülete föként a szokatlan homlokoldali nagy üvegezett nyílása és annak kerete emlékeztet az 1869–1871 között felépült berlini Lehrter pályaudvar épületére. A hasonlatosság arra utal, hogy Rochlitz munkája megkezdése előtt tanulmányozta a hasonló feladatú külföldi alkotásokat. A pályaudvar – elrendezésével, korszerű felszerelésével és reprezentatív megjelenésével – az 1880-as években *világvárossá fejlődő Budapest egyik nagy alkotása*, de ezen túl nemzeti ügy is. Az osztrákok által épített Pesti pályaudvar mögött semmivel sem maradt el, söt korszerűségében túl is haladta. Joggal irták róla később, hogy az ország önmagába vetett hitének tudatos kifejezöje volt. Mutatja ezt az a nagy diadalív, amellyel a csarnok lezárása a mai Rákóczi útnak képezi befejezését. Az épület ornamentikája az allegóriák szép csoportozata: *Neptun* és *Vulkán* között egy női alak gőzölgő edényt és fogaskereket emel magasba. A 20 méter széles kapuzattól jobbra-balra levő falnyílásokban *Watt* és *Stephenson* szobrai állanak. A kapuzaton elhelyezett szobrok, amelyek a bányászat, ipar, földművelés és kereskedelem jellegzetes alakjait ábrázolják, valamint a *Than Mór* és *Lotz Károly* által készített nagy műértékű freskók is kifejezték, hogy az *új Központi pályaudvar* milyen fontos az ország életében.

Szerkezetileg különösen az 549,6 t súlyú, vonóvasas, íves, 42 m fesztávolságú, 180 m hosszú vas *csarnok-fedélszerkezet*



A beruházás műszaki szempontból legizgalmasabb fejezete, a vonatfogadó csarnok 42 méter fesztávolságú, kis híján 180 méter hosszú, vasszerkezetű tetőzetének szerelésére 1884-ben került sor (fotó: Indóház-archív)

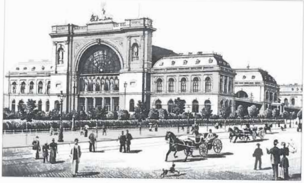
A Magyar Államvasutak legnagyobb pályaudvarának építéséről sajnálatos módon csak elvétve maradtak fent rajzok, fényképek.

Az alapos dokumentációról nemcsak az állam és a MÁV feledkezett el, a beruházás jelentőségét valószínűleg az illusztrált sajtó sem ismerte fel. A Keleti – eredetileg a Magyar Királyi Államvasutak (központi) pályaudvara – egy nagyszabású program részeként létesült: a fővárosi összekötő vasút és a hozzá kapcsolódó létesítmények utolsó láncszeme volt. Épületét Rochlitz Gyula, a csarnok acélszerkezetét Feketeházy János tervezte.

Az épületet Kéler Napoleon építési nagyvállalkozó kivitelezte. Az építőmesteri munkákat Ulrich Ármin építész főmérnök, Rochlitz helyettese és Speidl Bódog út- és vasútépítő mérnök, a MÁV Igazgatóság felépítményi osztályának későbbi vezetője koordinálta.

A Keleti pályaudvart vonatfogadó csarnoka és felvételi épületrészei közötti példamutató architektonikus összhang, művészi dekorációi (freskók, szobrok) emelik ki a kor nagyberuházásai közül.

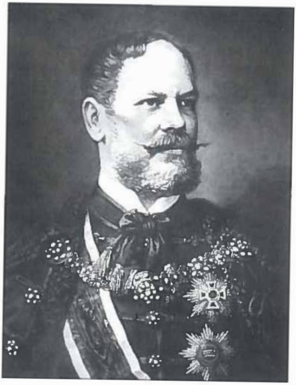
Az 1881–1884 között zajló kivitelezés igazi zöldmezős beruházás volt. A vizenyős talajviszonyok miatt a pályaudvar épületét – a Velencében jól ismert megoldáshoz hasonlóan – körülbelül háromezer, a Kárpátokban kivágott, egyenként 15 méteres cölöpfára helyezték.



A MÁV Központi pályaudvara Budapesten

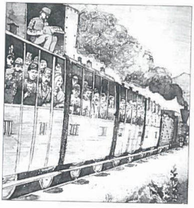
Vasúti Tisztképző Tanfolyam

Megjelent a Vasúti Tisztképző Tanfolyam Igazgatóságának hirdetése, amelyben közlik, hogy 1887. szeptember 1-jén kezdődik meg a képzés a tanfolyamon. A tanfolyam célja és feladata azon egyének elméleti kiképzése, akik a vasúti vállalatoknál a forgalmi és kereskedelmi szolgálatban mint hivatalnokok kívánnak alkalmazást nyerni. A tanfolyamon kilenc kötelező tantárgy van: vasúti technológia, távirda-, forgalmi-, kereskedelmi szolgálat, vasúti földrajz, vasútügy története, vasúti jog, kereskedelmi számtan, vasúti áruismeret. Nem kötelező két tantárgy: a német és a francia nyelv. Az oktatás heti 30 óra, délután 3-tól este 8-ig tartják az oktatásokat. A tanfolyam hallgatói lehetnek: nyilvános és rendes, magán – nyilvános, rendkívüli tanulók. A beiratási és tandíj 70 Ft, a képesítő vizsgadíj 10 Ft. A tanfolyamra való felvétel feltételei: 18. életév betöltése, érettségi képesítés, magyar nyelv ismerete, magyar állampolgárság, testi és szellemi alkalmasság.



Baross Gábor (1848–1892) 1886. december 29-től 1889. június 15-ig t közmunka és közlekedési miniszter, 1889. június 15-től 1892. május 9-ig kereskedelemügyi miniszterként irányítja a közlekedésügyet. Baross Gábor neve fogalommá vált az idők során. Nevét sem kell említeni, elég csak annyit mondani: „vasminiszter"

A zónadíjszabás



1889 előtt a magyarországi vasutakon viszonylag kevesen utaztak, mert a menetjegyek rendkívül sokba kerültek. A személyszállítás veszteséges üzletág volt. 1889-ben napirendre tűzték a vasúti személyszállítás díjszabásának reformját az ún. zónadíjszabás bevezetésével.

A zónadíjszabás meghatározott díjövezetekre zónákra osztotta az utazási távolságokat. A legrövidebb távolságot 5 km-ben, a leghosszabbat 225 km-ben maximálták. Összesen 16 vonalszakaszt, azaz zónát állapitottak meg. A legnagyobb mértékben a 25 km-nél rövidebb és a 225 km-nél hosszabb (ún. végtelen zóna) vasúti utazások esetében csökkent a menetjegyek ára. 225 km felett mindegy

A MÁV építészete

Bethlenháza-Klicsova (ma: Bethausen, Románia) HÉV III. osztályú felvételi épülete (fotó: Fortepan)

A Magyarországon működő magánvasút-társaságok szinte mindegyike kialakította a fentieknek megfelelő, önálló építészeti arculatát. A magánvasutak államosítása után a Magyar Királyi Államvasutak, a többi vasúttársasághoz hasonlóan, folytatta az indóházak és egyéb létesítményei típustervek szerinti megvalósítását.

---

volt, mekkora távolságú a vasúti utazás, egyforma menetjegyárakat állapítottak meg. Emiatt ugyanannyiba került Kolozsvárról (400 km) felutazni Budapestre, mint Brassóból (731 km). Egy Budapest Fiume közötti utazás ugyanannyiba került, mintha valaki csak Csurgóig utazott. A 25 km-nél rövidebb távolságú vasúti utazás különösen alacsony jegyáraival az egymás mellett lévő települések közötti forgalmat kívánták élénkíteni. Budapesten való átutazáskor a távolság számítása megszakadt és Budapestről újra kezdődött. Erre azért volt szükség, hogy a jegyárak csökkentéséből ne Bécs húzzon hasznot.

Baross a zónatarifát ismertető minisztertanácsi beszámolójában bevallotta, hogy a reform pénzügyi hatásait nem lehet előre kiszámítani, és nem kizárt az első években a bevételek csökkenése. A zónatarifát a bizonytalan pénzügyi kihatásai miatt

A zónadíjszabás bevezetésével jelentősen megnövekedett az utasok száma.
A korabeli sajtóban megjelent karikatúra a vasúti utazás kényelmetlenségéről

vezették be augusztus elsejétől, hogy az esetleges veszteség az éves költségvetést ne veszélyeztethesse.

A zónadíjszabás azonban rövid határidő alatt rendkívül népszerű lett, és bevezetésének az utazási kedvre való jótékony hatását jól mutatja, hogy amíg 1888-ban 14 millió utas, addig 1890-ben 29 millió utas utazott a hazai vasutakon. Megnövekedett a Budapestre irányuló belső idegenforgalom, és valóra vált Baross Gábor mondása: „Azt akarom, hogy a brassói ténsasszony is Budapestre jöjjön kalapot venni!" Fellendült a vasúti járművek gyártása is, mert egyre több vasúti kocsira, gőzmozdonyra lett szükség. Baross számára a zóna nagy népszerűséget hozott.

Megjelenik az utazás és a mozgásszabadság életélménye

Állami vasúthálózat

A XIX. század utolsó évtizedére az ország fővárosából, Budapestről a négy égtáj felé ágazó vasútvonalak már állami hálózatként működnek. Megszűnik a magánvasút-építkezések súlyos pénzügyi bonyodalmakat és hatalmas kamatterheket okozó túlsúlya, megszilárdulnak az üzletvezetőségek és megerősödik a vezetés hierarchiája. Nem mellesleg, az 1888-as évhez képest 1892-re az utazók száma is megháromszorozódik, immáron 28 milliónyian veszik igénybe az államvasút vonatait.

A nagy magánvasúti társaságoknak az 1880-as években lezajló államosításaival megerősödött a magyar állam befolyása az ország valamennyi fő közlekedési folyosójára. Magyarország közlekedéspolitikájában Baross Gábor miniszteri tevékenysége (1886–1892) jelent fordulópontot. A közlekedésügy dinamikus fejlődését az igazgatás szakszerűsége és kiszámíthatósága, a tervszerűség és a racionális kormányzás alapozza meg. A századforduló éveire Magyarország közlekedési rendszere és működése eléri azt az összetettséget, amelyet oly sokan megálmodtak. A kor közlekedéspolitikája immáron tudatosan kihasználja a vasútnak, mint a legmodernebb infrastrukturális hálózatnak a hatásait.

Magyarország legnagyobb, de technológiailag fejletlen infrastrukturális hálózatának, a közutaknak a lefokozott jelentőségét az is mutatja, hogy a városok urbanizációjában a vasút, a vasútállomás szerepe ekkor még sokkal erősebb, mint a közutaké. Az 1890-es évtizedtől az emberek tömegeinek életélménye a vasúti utazás és a vasút nyújtotta mozgásszabadság. A korszakban a vasút és az utazóközönség közötti konfliktusok nem a vasút működési problémáiból, elégtelen szolgáltatásaiból fakadnak, okuk egyszerűen az emberi természet.
A gyorsvonatokon két, a személyvonatokon három kocsiosztály volt. A személyvonatok vegyes publikumú III. osztálya állandóan zsúfolt. A várótermek sokszor elegáns, gondozott helyek. A vonatindulásra a váróteremben várakozó közönséget a kapus szólítja fel a beszállásra. Az utasnak a vonatszemélyzet jelöli ki az ülőhelyét.

A vasút áthatja az élet legkülönbözőbb szféráit. Vendéglőkben zónapörköltet szolgálnak fel (a kisebb, olcsóbb adagok elnevezése utalás a zónatarifára). Gyermekjátékok készülnek mozdonyokkal, a mozifilmek izgalmas témája a fékezhetetlenül száguldó lokomotív.

sebességét. A táj térképpé válik. Nem látja a részleteket, nem érzi a szelet, az esőt, nem szagolja a földek illatát. A XX. század elejére a vasút sebessége határozza meg az élet ütemét. A vonat szállítja az információt: 1899-től kezdve a hírlapokat a vonat érkezése után a többi postai küldeménytől elkülönítve, azonnal kézbesítik. A vidéki templomórákat is a vasúthoz igazítják, amikor 1891-ben a vasúti közlekedés egyszerűsítése érdekében bevezetik a közép-európai időzónát (1891 előtt a magyarországi vasutak a budapesti helyi időt, az ausztriai vasutak pedig a prágai helyi időt használták). A hivatalok is egymás után állnak át erre az időre.

A XX. század elején jelentős munkálatokra kerül sor az elhanyagolt állapotban államosított magánvasúti pályák korszerűsítése érdekében. Elsősorban a fővárosban és körzetében létesítenek második vágányokat, és gyarapítják a járműállományt, sorra születnek a magyar vasút kiváló szerkezetű gőzmozdonyai.

A századfordulót megelőző és követő békeidők gazdasági és társadalmi fejlődését a „nagy háború" töri derékba – a vesztett háborút a vasút, a MÁV is megsínyli; a magyar vasúthálózat 22 869 kilométeres hossza 1920-ra 8705 kilométerre csökken…

A XX. század elejére a vasút sebessége határozza meg az élet ütemét.

A MÁV TV. osztályú, később 375 sorozatú gőzmozdonya a Magyar Királyi Állami Vasgyárak egyik legelterjedtebb mellékvonali mozdonytípusa volt; 1907-től egészen 1959-ig több eltérő alsorozatban gyártottak

(fotó: Fortepan, Czakó Ferenc gyűjteménye)

A vasúthálózat világméretű kiteljesedése hozta magával az időzónák bevezetését, a vasúti utazások hatottak a zsebórák, karórák elterjedésére, arról nem is beszélve, hogy a vasúti közlekedés új tájélménnyel kápráztatta el az embert: megajándékozta egy korábban ismeretlen mértékű sebesség átélésével, a tér és idő közötti összefüggés átalakul. A vasúttal utazó ember már pusztán szemlélődő, nem határozza meg mozgásának

1894

Február 3. A MÁV Igazgatóság rendeletet ad ki, amely szerint az állomáson menetrend szerint áthaladó vonatokat meg kell állítani, ha az állomási személyzet a kijelölt helyen (felvételi épület előtt, kijárati váltónál) nincs jelen.

Február 22. A vonatkésések behozataláért jutalmakat engedélyez a MÁV Igazgatóság.

Március 18. A MÁV Hivatalos Lapja 14 személy büntetésből való elbocsátását közölte. Vétségük: hat esetben lopás, sikkasztás, két esetben balesetokozás, négy esetben ittasság, két esetben szolgálatból való elmaradás.

Május 26. Rákos rendező pályaudvart önálló állomássá nyilvánítja a MÁV Igazgatóság.

Június 3. 46 éves korában meghal Kordina Zsigmond, a MÁV Gépgyár igazgatóhelyettese és mozdonyszerkesztési osztályának vezetője.

Szeptember 16. A MÁV Igazgatóság a kereskedelmi miniszter rendelete alapján intézkedik a fásításra alkalmas vasúti területek fával való beültetéséről. A rendelet szerint ehhez munkaprogramot kell készíteni és annak végrehajtását évente ellenőrizni.

Ez évben: A MÁV Hivatalos Lapja ritkábban közöl büntetéseket; ebből arra lehet következtetni, hogy a fegyelmi büntetések száma is kevés volt.

Az év végén a vasúthálózat hossza 13 227 kilométer.

1895

Június 23. A Kereskedelemügyi Minisztérium közzéteszi az 1894. év végi hazai vasúthálózati statisztikát. A hazai vasutak építési hossza ekkor 13 215 (ebből kétvágányú 783), üzleti hossza 13 462 kilométer. Az építési hosszból MÁV tulajdonú 7181, fővasúti társaságoké 1320, HÉV-vállalatoké 4636, közúti vasúté 78 kilométer.

Május 5. Hatályba lép a Székely vasutak (Sepsiszentgyörgy–Szászrégen között, a két szárnyvonallal) állami kiépítéséről szóló VII. törvénycikk.

Július 27. A vasúttársaság igazgatóságán értekezletet tartanak a várható gabonaforgalomról.

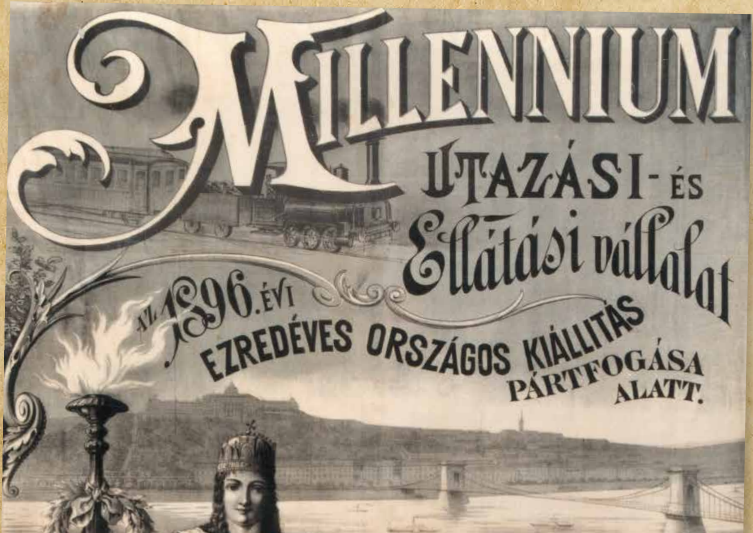
Október 15. A székelyföldi munkanélküliség enyhítése érdekében a MÁV székely munkásokat és iparosokat vesz fel budapesti és diósgyőri gyárába.

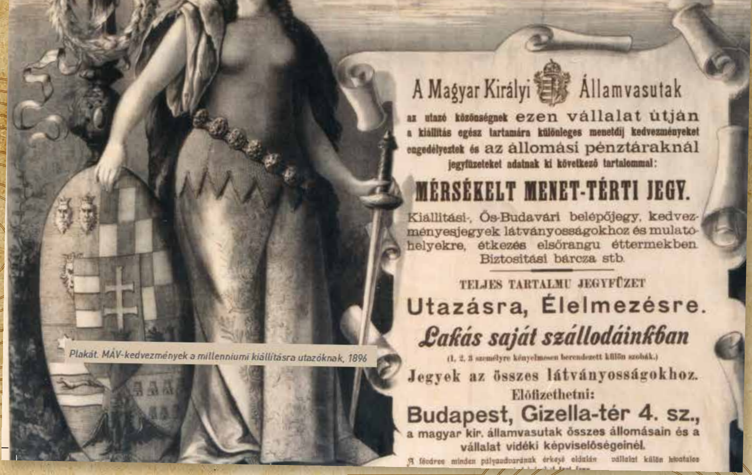
November 1. Megkezdi működését a szombathelyi MÁV Üzletvezetőség, 1075 kilométer vonalhosszal.

December 2. A MÁV mozdonybeszerzésre és műhelyépítésre 4450 ezer forint hitelt kap.

Ez évben: Budapest főváros vasúti személyforgalma az évben meghaladja a 13 milliót. Ebből a MÁV-é 9,2 millió utas. Az Államvasút fővárosi forgalma folyamatosan növekedik, az 1880. évi egymillióról 15 év alatt kis híján tízmillióra. A többi forgalmat a Déli Vasút és a HÉV-ek bonyolították le.

Az év végén a vasúthálózat hossza: 14 015 kilométer





Plakát. MÁV-kedvezmények a millenniumi kiállításra utazóknak, 1896

A Magyar Királyi Államvasutak

az utazó közönségnek ezen vállalat útján a kiállítás egész tartamára különleges menetdíj kedvezményeket engedélyeztek és az állomási pénztáraknál jegyfüzeteket adatnak ki következő tartalommal:

MÉRSÉKELT MENET-TÉRTI JEGY.

Kiállitási-, Ős-Budavári belépőjegy, kedvezményesjegyek látványosságokhoz és mulatóhelyekre, étkezés elsőrangu éttermekben. Biztositási bárcza stb.

TELJES TARTALMU JEGYFÜZET

Utazásra, Élelmezésre.

Lakás saját szállodáinkban

(1, 2, 3 személyre kényelmesen berendezett külön szobák.)

Jegyek az összes látványosságokhoz.

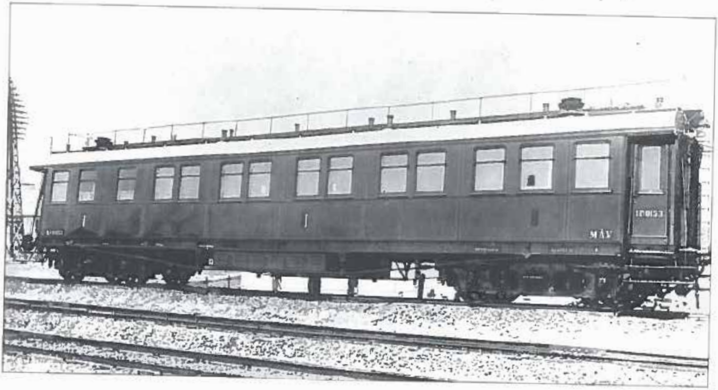
Előfizethetni:

Budapest, Gizella-tér 4. sz.,

a magyar kir. államvasutak összes állomásain és a vállalat vidéki képviselőségeinél.

A főváros minden pályaudvarának érkező oldalán vállalat külön hivatalos

A MÁV első, közforgalmú, négytengelyes gyorsvonati személykocsijai



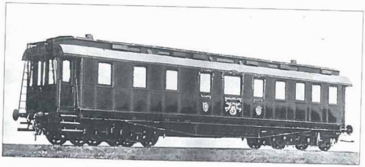
A MÁV I. osztályú, négytengelyes személykocsijai már részt vettek az 1896. évi millenniumi ünnepi forgalomban

A hazai és a külföldi vasutakon a fővonalakra megengedett sebesség növelése és a mind nagyobb utasforgalom indokolttá tette a MÁV-nál is a forgóvázas személyszállító kocsik beszerzését. A forgóvázas kocsik a két- és háromtengelyes kocsiknál nyugodtabb futásúak voltak, és megnövelt méreteik lehetővé tették az utaskényelem további növelését. A MÁV megrendelésére 1895-ben készültek el a Ganz-gyárban a menetrendszerű, belföldi és nemzetközi utasforgalom számára használatos első forgóvázas kocsik.

A 100 km/h sebességre engedélyezett kocsik ütközők közötti hossza 18,2 m, a forgóvázak tengelytávolsága 2,5 m, tömegük 34 t volt. A kocsik „közép-európai" típusú forgóvázának háromszoros rugózása volt. A kocsikra Westinghouse-gyorsféket szereltek, és a kocsivégeken bőrharmonikás zárt átjárókat (Soufflet) helyeztek el.

A tetőszerkezetük magasított, ún. laternás kivitelű volt, a két oldalán szellőző-világító ablakokkal. A szellőzést fokozták a Torpedo-rendszerű elszívók. A kétféle jelleggel (IVq és IVs) épített kocsikat ellátták gőzfűtési berendezésekkel. A kocsik villamos világításuk voltak, de azokat az akkumulátortelep kimerülése esetére (töltés még nem volt!) tartalék olajvilágítással is ellátták.

A millenniumi udvari vonat

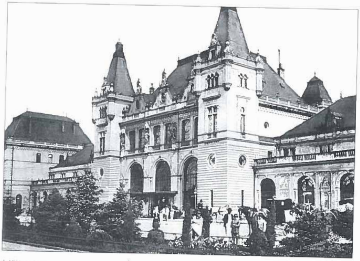


A MÁV millenniumi udvari vonatának királyi termeskocsija

A MÁV millenniumi évre való felkészülésének leglátványosabb eredményű intézkedése volt – a kereskedelmi miniszternek tett és jóváhagyott javaslata alapján – egy új, hazai gyártású magyar udvari vonat beszerzése.

A millenniumi udvari vonat megépítéséhez külön anyagi fedezetet a Kereskedelemügyi Minisztérium nem bocsátott a MÁV rendelkezésére. A kereskedelmi miniszter több, a MÁV Igazgatósághoz írt levelében is hangsúlyozta, hogy az új udvari vonat költségei benne foglaltatnak a személykocsi beszerzésére fordítható 1894. évi költség előirányzatban.

A MÁV az uralkodó, I. Ferenc József és hitvese, Erzsébet királynő, valamint kíséretük magyarországi utazásai céljára, a



A XIX. század utolsó évtizedében a MÁV megkezdte a magyar vasúti gócpontok, illetve a jelentős városok, elsősorban a megyeszékhelyek pályaudvari épületeinek átépítését, hogy a vasutat a városi ranghoz méltó középületek képviseljék. A millenniumra a MÁV Temesváron új állomásépületet adott át a rendeltetésének

1896

Április 19. A MÁV személyforgalma 1895-ben 34,3 millió utas volt, négy százalékkal több, mint az előző évben, de a bevétel csak 1,6 százalékkal növekedett.

Május 1. Az új menetrendben a MÁV luxusvonatokat közlekedtet.

Május 10. A vasúttársaság telefon-összeköttetést létesít budapesti állomásai között a várhatóan növekvő millenniumi forgalom akadálytalan lebonyolítása érdekében.

Június 18. Összesítik annak a maga nemében hatalmas személyforgalomnak az adatait, amelyet az ezredévi díszfelvonulás alkalmából a MÁV bonyolított le. Június 1. és 10. között Budapestre a Nyugati és a Keleti pályaudvarra 801 vonattal 183 ezer utas érkezett!

Augusztus 19. A MÁV Igazgatóság elrendeli, hogy a fiumei állomáson tízezer négyzetméter alapterülettel öt fabarakkot építsenek cukortárolás céljára.

Szeptember 9. A vasútitiszt-képző tanfolyam legjobb előmenetelű, szegény hallgatói (legfeljebb nyolcvan fő) havi 24 forint ösztöndíjat kapnak. A felügyelőbizottság szabályozza a képesítővizsgák rendjét.

Ez évben: A MÁV távírdaszolgálata megkezdi a galvánáramú harangberendezéseknek váltakozó áramú, azaz úgynevezett indított áramú (Gattinger-féle) működtetésre való átalakítását.

Az év végén a vasúthálózat hossza 14 968 kilométer.

A magyar vasút építésének legsikeresebb éve

1896 a millennium éve, a magyar vasút építésének legsikeresebb esztendeje, amely évnek a végén a hazai vasúthálózat hossza 14 968 km-re növekedett. Ebben az esztendőben 953 km új vasútvonalat helyeztek üzembe, ami azonban csaknem teljes egészében helyiérdekű HÉV vonal volt.

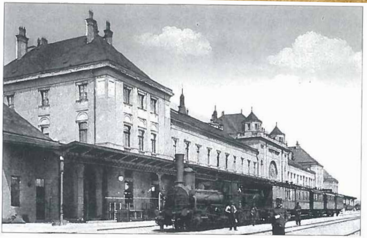
Ennek megfelelően a pályákat is 25 kg/m-nél kisebb tömegű sínekkel építették, 904 km hosszat 23,6 kg/m-es, „i" jelű sínekből. A helyiérdekű vasutak 949 km új vasútvonalat adtak át a forgalomnak, a MÁV mindössze a budapesti jobbparti körvasutat, az esztergomi HÉV vonallal összekötő szakaszt építette. Az 1896-os év mégis jelentős volt a MÁV számára, mert ekkor készült el az újpesti északi összekötő vasúti Duna-híd. A millennium évében két nagy állomáson, Debrecenben és Temesváron adtak át nagyszerű új felvételi épületet, amelyek egyformán három fő részből állottak, középütt volt a hatalmas csarnok, két oldalon a szárnyakban pedig az üzemi helyiségek, az éttermek („restik") és az emeleten a szolgálati lakások.

A HÉV társaságok közül vasútvonalat helyezett üzembe: a Nagybélicz–Bajmócz–Privigye, a Karcag–Tiszafüred, a Magyar Délkeleti, a Gyulafehérvár–Zalatna, a Kaposvár–Fonyód, a Csorba-tói fogaskerekű, a Pápa–Csorna, a Győr–Veszprém–Dombóvár, a Boldva-völgyi, a Pancsova–Petrovoselló, a Nógrád-megyei, a Fejér és Tolna megyei, a Budapest–Esztergom–Füzitő, a Kecskemét–Tiszaug, a Tiszapolgár–Nyíregyháza, a Léva–Garamberzence, a Hegyesfeketehegy–Palánka, a Komárom–Dunaszerdahely, a Temesvár–Buziás, a Zólyombreznó–Tiszolc, a Szlavóniai Drávavidéki HÉV-ek.

Az év folyamán 11 törvényjavaslatot nyújtottak be az országgyűléshez vasútvonalak engedélyezése ügyében. Ezek voltak:

- Alvincztól Nagyszebenen át a Vöröstornyi szorosban lévő határszélig,
- Temesvár–Lippa–Radna HÉV vonal,
- Viljevo–Kapelna–Noskovce HÉV vonal,
- Szeggszárd (Szekszárd – akkor így írták a város nevét) – Bátaszék HÉV vonal,
- Lonjavölgyi HÉV vonal,
- Székesfehérvár–Sárbogárd HÉV vonal,
- Szeged–Karlova HÉV vonal,
- Sopron–Pozsony és a Sérzszentmargiti szárnyvonal,
- Fertővidéki HÉV vonal,
- Tiszalök–Büdszentmihályi HÉV vonal és
- Magyar Északnyugati HÉV vonal.

Az évben a Kereskedelemügyi Minisztérium 17 vasút engedélyokmányát adta ki és függeléket csatolt nyolc engedélyokmányhoz. A kereskedelemügyi miniszter 18 vasút engedélyezését jelentette be az országgyűlésnek. A képviselőház közlekedési bizottsága 27, a pénzügyi bizottság hét esetben tett jelentést vasúti ügyekben az országgyűlésnek. Az év folyamán vasútra 177 előmunkálati engedélyt adták ki, illetve hosszabbították meg. Ezek nagy része normál nyomtávolságú HÉV vonal építésére vonatkozott, 22 volt, amely keskeny-, illetve vagylagos normál vagy keskeny nyomtávolságot jelölt meg. Villamos vontatást adtak meg 13 kérelemben, közúti vasútra vonatkozott hat, bányavasútra három, kábelvasútra egy kérelem. Egyetlen kérelemben jelölték meg a lóvontatást (Moson és Magyaróvár között). Három kérelmező hajózható csatornát szándékozott építeni.



A MÁV 1898–1899 között építette fel Pfaff Ferenc tervei alapján Pécsett a városi ranghoz illő, késő eklektikus stílusjegyekkel gazdagon díszített új állomásépületet

A MÁV első körfűtőháza

1898

Október 23. A MÁV Igazgatósága valamennyi vonalára érvényes, egyöntetű pályakocsi- és hajtányvezetői igazolványt rendszeresít.

Október 25.

- A MÁV Igazgatóság utasítja az állomásait az új termésű tengeri (kukorica) soron kívüli berakására és elszállítására.
- A MÁV Igazgatóság rendelkezést ad ki a svájci kocsikötelékhez tartozó teherkocsik gyors visszaküldésére.

Október 28. A MÁV Igazgatóság közli, hogy a fiumei vonalon a Skrád és Delnice közötti töltéscsúszást helyreállították, a vonatok ismét akadály nélkül közlekedhetnek.

November 1. A MÁV Igazgatóság szigorú rendeletben hívja fel a figyelmet a teherkocsik kíméletes kezelésére.

November 5. A MÁV Igazgatóság szabályozza a kéményseprők szabad utazási lehetőségeit. Az engedélyt az osztálymérnökök adják ki.

November 10.

- Megalakul Hegedüs Sándor, akkori kereskedelemügyi miniszter és Ludvigh Gyula MÁV elnök-igazgató vezetésével a Vasúti és Hajózási Club, amely a következő évtizedekben a hazai vasutasság legtekintélyesebb egyesületévé vált. A Club a VI. kerületi Csengery utca 68. sz. palotájában élénk társadalmi és művelődési élet folyik, gazdag könyvtára, olvasó- és játékterme kellemes otthont ad a szórakozni és művelődni vágyó vasutasságnak. ➡
- Vasúti baleset Nógrádkövesd és Becske között, amelyben öten meghalnak.

November 12.

- A MÁV Igazgatóság szabályozza a kiküldetés, áthelyezés, szolgálati felmondás és elbocsátás esetén a szabadjegyek és díjmentes szállítási engedélyek kiadhatóságának feltételeit.
- A MÁV Hivatalos Lapja ismerteti az uralkodó 50. éves jubileuma alkalmából alapított jubileumi és díszérem elismerésének feltételeit.

November 17.

- A Szamosvölgyi HÉV meglévő vonalának folytatásaként megépíti a Beszterce–Borgóbeszterce közötti 30 km hosszú vonalát. Vonalhálózata ezzel a szakasszal 238 km-re növekedik. A felépítményt 9,0 m hosszú, 23,6 kg/m-es, „i" jelű acélsínekből alakították ki. A társaság saját vonalain kívül több, a körzetben létesült csatlakozó HÉV-vonalat is üzemeltetett.
- A vasútállomásokról összegyűjtött és leszerelt jelzőharangokat templomok, iskolák, jótékonysági intézmények megvásárolhatják – írja a Vasút c. lap.
- Megindul a menetrendszerű forgalom a Segesvár–Szentágotai HÉV 49 km hosszú, 760 mm nyomtávolságú vonalán, Segesvár és Szentágota között. ➡

November 20.

- Leleplezik Baross Gábor szobrát, Széchy Antal szobrászművész alkotását a Budapest-Keleti pályaudvar előtt.
- A Vasúti és Közlekedési Közlöny cikke a kiszolgált katonai altiszteknek fokozottabb mérvű alkalmazásáról a közlekedési vállalatoknál: „*Hazafiui és emberbaráti tettet fognak tehát intézeteink végezni, de önmagukon is segiteni, ha a cs. és kir. közös hadügyi és a m. kir. honvédelmi ministerium által kiállitott igazolványokkal ellátott és ott nyilvántartott ily egyéneket fogadnak szolgálatukba, mert igy idővel az eddiginél jobb, kötelességtudóbb, ambitiosusabb és fegyelmezettebb szolgai és altiszti személyzet fölött fognak rendelkezni, mint eddig, a mi viszont a közönségnek is csak előnyére lesz.*"

November 22. Megnyílik a Bicske–Székesfehérvár–Sárbogárdi HÉV társaság korábban épített vonalának folytatása Bicske és Székesfehérvár (49 km) között. A társaság teljes vonalhossza így 80 km-re növekedik. A vonal felépítményét 9,0 m hosszú, 23,6 kg/m-es, „i" jelű acélsínekből készítették. A vasútvonalon csak a Vértes hegység oldalán átvezető szakaszán kellett jelentős földmunkát végezni.

November 24.

- A MÁV Igazgatóság engedélyezi, hogy szolgálati érdekből a távírda- és pályafelvigyázók a gyorsvonatokon III. kocsiosztály hiányában a kalauzkocsiban utazhassanak.
- A Vasúti és Közlekedési Közlöny írja, hogy november 20-tól büfékocsikat közlekedtetnek a MÁV néhány vonalán: „*A magyar kir. államvasutak az utazó közönség kényelmére 2 nagy és 2 kis I-ső osztályu fülkén kivül, konyhával és étteremmel ellátott ugynevezett buffetkocsikat szereztek be, melyekben ételek és italok fognak kiszolgáltatni a nemzetközi hálókocsi-társulat által. (…) A buffetkocsik éttermét nem csak az I. hanem a II. osztályu utasok is használhatják.*"

November 25. Elkészül Bánátban a Torontáli HÉV társaság vonalhálózatának utolsó szakasza Szécsény–Számos–Alibunár (46 km) és Számos–Antalfalva között (20 km). Ezzel az építkezéssel a társaság vonalhálózatának hossza: közel 230 km. A vonal felépítményét 9,0 m hosszú, 23,6 kg/m-es, „i" jelű acélsínekből építették.

November. Ebben a hónapban Fiumébe mintegy 1000 kocsirakomány mennyiségű hazai őrlésű lisztet szállítottak vasúton.

December 3. Az 1900. évi Párizsi Világkiállítás megtekintésének megkönnyítése érdekében a francia cég által épített 3000 személyes szállodában 16 havi részletben befizethető kedvezményt nyújt a MÁV budapesti menetjegyirodája.

1900

Az 1890-es évek második felében Újdombóvár (ma: Dombóvár) már a Dél-Dunántúlnak mind a személy-, mind az áruszállítás szempontjából fontos vasúti csomópontja. Az 1870-es évek vége utáni vasútállamosítások és a MÁV tarifapolitikája kedvező hatású volt a forgalom növekedésére. A megnövekedett forgalom lebonyolításához több és nagyobb teljesítményű gőzmozdonyra volt szükség. Ezek karbantartása, szénnel és vízzel való ellátása a két magán vasúttársaság által létesített fűtőházakkal mind több gondot okozott. Kedvezőtlen volt az is, hogy mindkét fűtőházban a mozdonyok ki- és bejárásakor forgalmi vágányokat kellett keresztezni. Az előbbiek miatt szükségessé vált a fűtőházi létesítmények bővítése, egy kedvezőbb elhelyezésű és nagyobb számú mozdony-álláshellyel bíró fűtőház építése. Az új fűtőház helyét a Budapest–Pécs, Dombóvár–Zákány és az Ó-Dombóvárt (ma: Dombóvár-alsó) Újdombóvárral (ma: Dombóvár) összekötő vonalak közötti területen jelölték ki. Az elhelyezésnél – a gőzmozdonyok nagy vízigénye miatt – fontos szempont volt a Kapos folyó közelsége. A fűtőház mozdonyszín épületének tervezésekor – először a MÁV-nál – a körgyűrű cikk alakú („körfűtőház") formát választották, amely a századfordulón a legkorszerűbbnek számított. Ennek az alaknak előnye volt, hogy az egyik mozdonyt a másik mozdony zavarása nélkül lehetett mozgatni. Hátránya volt viszont az, hogy a mozdonyszínbe csak a fordítókorongon keresztül lehetett bejárni.

A mozdonyszín nyeregtetős épületét 1897-ben kezdték építe,ni és 1898-ban adták át rendeltetésének. Az épület 15 vágányos volt, 16,6 m szabad hosszúságú vizsgálócsatornával. 1912-ben a fűtőházat további hét vágánnyal bővítették. A mozdonyszín minden vágányát ellátták füstelvezető csővel és tetőszellőzővel. Az épületet a vágányközben elhelyezett kályhákkal fűtötték. Minden második vágányközben vízvételezési lehetőség volt. A kapukba és a vágányvégek falazatába beépített ablakok lehetővé tették a mozdonyszín jó belső megvilágítását. A mozdonyok emeléséhez az épületben 60 t teherbírású, kézi működtetésű négy emelőből álló ún. csoportemelőt helyeztek el.

A MÁV újdombóvári fűtőháza

Február 1. A Budapest–Budafoki HÉV vonalán a Fehérvári út közelében a nagy ködben két szerelvény összeütközik. A balesetnél négy életveszélyes, kilenc súlyos és több könnyebb sérülés következik be.

Február 3. A MÁV Igazgatóság figyelmezteti az állomásokat, hogy a nyomtatványokat csak a szükséglet szerint és ne „pazarló módon" rendeljék meg.

Február.

- A kereskedelmi miniszter rendeletet bocsát ki *„a magyar vas- és gépipar pártolása érdekében."* Az iparfelügyeleti közegeknek külön is feladatává tette a miniszter, hogy azokat a gyárakat, amelyek az állam részéről anyagi támogatást, szállítást vagy állami kedvezményeket élveznek, különösen kísérjék figyelemmel abból a szempontból, hogy beszerzéseiknél a hazai ipar termékeit előnyben részesítik-e.
- A MÁV Budapest-Nyugati pályaudvarának első és második osztályú várótermeiben különböző hazai fürdőhelyeket ábrázoló festményeket helyeznek el.

Március 1.

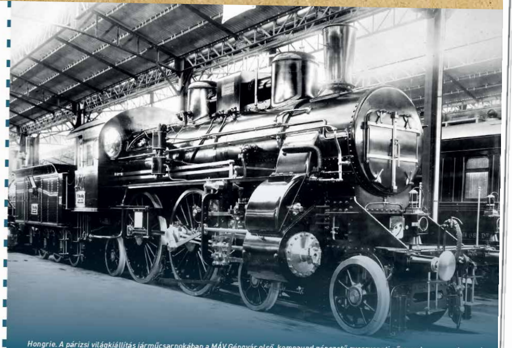
- A MÁV Igazgatóság új rendeletben szabályozza az áruforgalmi statisztika összeállításának előírásait a felmerült szabálytalanságok megszüntetése érdekében.
- A MÁV engedélyezi a posta és távírda közegek ingyenes utazását a vonalain szolgálati ügyekben.
- Életbe lép a kereskedelmi miniszter: „A magyar vasutak forgalmi eszközeinek szerkesztésére és azok terveinek felterjesztésére vonatkozó határozmányok tárgyában" c. rendelete, *„mely a fő-, mellék- és helyiérdekű vasutak forgalmi eszközeinek új beszerzésére és nagyobb mérvű átalakítására érvényes."*

Március 2. A MÁV Igazgatóság új rendeletet ad ki a pályavétségek egyöntetű bejelentése érdekében.

Március 3.

- A MÁV Igazgatóság felhívja a kocsivizsgáló és a vonatkísérő személyzetének figyelmét a hosszátjáratú kocsik közötti átjárók, az ún. souffletek előírások szerinti összekapcsolására.
- A MÁV Hivatalos Lapja közli a hazai állomásokkal, hogy a román Pénzügyminisztérium rendelete alapján cigarettapapírt Romániába bevinni tilos.

Március 7. Üzembe helyezik a MÁV a Károlyváros–Fiume vonalából Barajdicánál kiágazó és a fiumei kikötő farakodójához vezető, közel 4 km-es vonalszakaszát. Ebben a vonalban feküdt a MÁV leghosszabb (1837 m) és különleges, köralakú pályájú alagútja, amelynek be- és kijárati nyílása között 37 m szintkülönbség volt. A rövid vonalszakasz felépítményét 12 m hosszú, 34,5 kg/m-es, „c" jelű sínekből építették.


Hongrie. A párizsi világkiállítás járműcsarnokában a MÁV Gépgyár első, kompaund gépezetű gyorsvonati gőzmozdonya, amely a gyár 1500. mozdonyaként, az ötvenedik gyári típusként készült el. A masina a MÁV-nál az Im osztályjelzést és a 701 pályaszámot kapta. A később 202 sorozatú mozdony elnyerte a világkiállítás nagy aranyérmét, a Grand Prix kitüntetést. Ez volt a MÁV első 100 km/óra engedélyezett sebességű gőzmozdonya

Nem csak az Im osztályú nagyvas érdemelt elismerést: a IVd. osztály 4405 pályaszámú (422 sorozat) és az Erdélyi Bányavasút Govasdina nevű, keskeny nyomközű mozdonya is Grand Prix-t kapott. Balra egy Ganz-gyártású szalonkocsi látható

ÜDVÖZLET DOMBOVÁRRÓL.
UJ-DOMBOVÁRI ÁLLOMÁS.

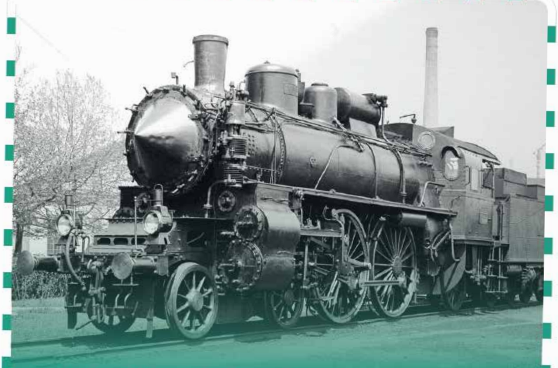
Ia. osztály/220 sorozat

A MÁV első gyorsvonatait a III. osztályú mozdonyok „testvérei", a II. osztályú (később 238 sorozatú), 1B tengelyelrendezésű személyvonati mozdonyai továbbították. Legnagyobb sebességük 55 km/óra volt, ami rövidesen kevésnek bizonyult, ráadásul ennél a sebességnél már nyugtalanul futottak. Átmeneti megoldások után a MÁV egy nagyobb teljesítményű, 90 km/óra sebességű, 2'B tengelyelrendezésű típust rendelt. Mivel a MÁV Gépgyárnak ekkor még nem volt a szerkesztésben elég tapasztalata, az új mozdonyok megépítésekor a bécsújhelyi mozdonygyár típusterveit használták fel. A MÁV Gépgyár 1881-ben készített első hat, Ia. osztályúként jelölt mozdonyát 1885-ben tíz módosított kivitelű, bécsújhelyi gyártású példány követte, majd az 1880-as években a típus könnyített változatát, az Id. osztályt (221 sorozat) rendelték nagyobb sorozatban. A vasúti pályák megerősítése után, 1890-től a MÁV hosszú füstszekrénnyel és nagyobb nyomású kazánnal további 183 Ia. osztályú mozdonyt vásárolt a MÁV Gépgyártól, valamint négy-négyet a bécsújhelyi, illetve a floridsdorfi mozdonygyártól. A MÁV egész hálózatán, úgy a sík-, mind a dombvidéki pályákon remekül bevált Ia. osztályú gőzösök a korszerűbb mozdonyok későbbi elterjedésével könnyebb gyors-, majd egyre inkább csak személyvonatokat vontattak. Az első világháború után a lecsökkent forgalom miatt a MÁV-nál maradt 220-asok nagy részét félreállították, és a típust fokozatosan, 1952-ig selejtezték.

IIIe. osztály/326 sorozat

A MÁV vonalhálózatának gyarapodása az 1880-as évekre újabb tehervonati mozdonyok beszerzését tette szükségessé. Mivel a III. osztályú gőzösök teljes mértékben beváltak, ezért azok kismértékben módosított változatának beszerzése mellett döntöttek. Az új, IIIe. osztályú mozdonyok első tíz példányát 1882-ben a berlini Wöhlert cég szállította, majd ezt követően többségük a MÁV Gépgyárban és a bécsújhelyi mozdonygyárban készült. A MÁV 1898-ig vásárolta a IIIe. osztályú mozdonyokat. Az elődjéhez hasonlóan jól sikerült típusból a vasúttársaság összesen 497-et szerzett be, így a XIX. század végére ezek lettek a magyar vasutak legjellemzőbb tehervonati mozdonyai, amelyeket hegyi pályákon személyvonatok továbbítására is felhasználtak. Az 1911-től 326 sorozatként jelölt mozdonyok közül hetet utólag Brotan-kazánnal láttak el. Amikor a fővonalak forgalmában fokozatosan korszerűbb mozdonyok váltották fel a 326-osokat, selejtezés helyett új feladatkörben kezdték a masinákat alkalmazni: az állomások kedvelt tolatómozdonyai lettek. Egyszerű szerkezetüknek és könnyű indíthatóságuknak köszönhetően erre a célra is jól megfeleltek. Tömeges selejtezésük csak az 1960-as években kezdődött, egyes példányok egészen az 1970-es évek végéig állagban maradtak.

Fotó Kiadja Reich Farkas, Siófok
Zamardi.
1905 VIII.
Edes Jájoám! Szerettem volna



Sokaknak a 203-ban épített In. osztály, a későbbi 203-as sorozat jelentette a magyar mozdonyépítés csúcsát. Hatalmas, 2100 mm átmérőjű hajtott kerekeivel, csúcsos orrával, lenyűgözően dinamikus vonalvezetésével és nem elhanyagolható 140 km/órás sebességrekordjával külhonban is elismerést váltott ki.
A nagykerekű gépet a síkvidéki, Duna bal parti vasútra tervezték, amelyen 90 km/órás alapsebességgel kellett vontatnia Európa legrangosabb gyorsvonatát, az Orient Expresszt (fotó: Fialovits Béla)

180 ÉVES
A MAGYAR VASÚT