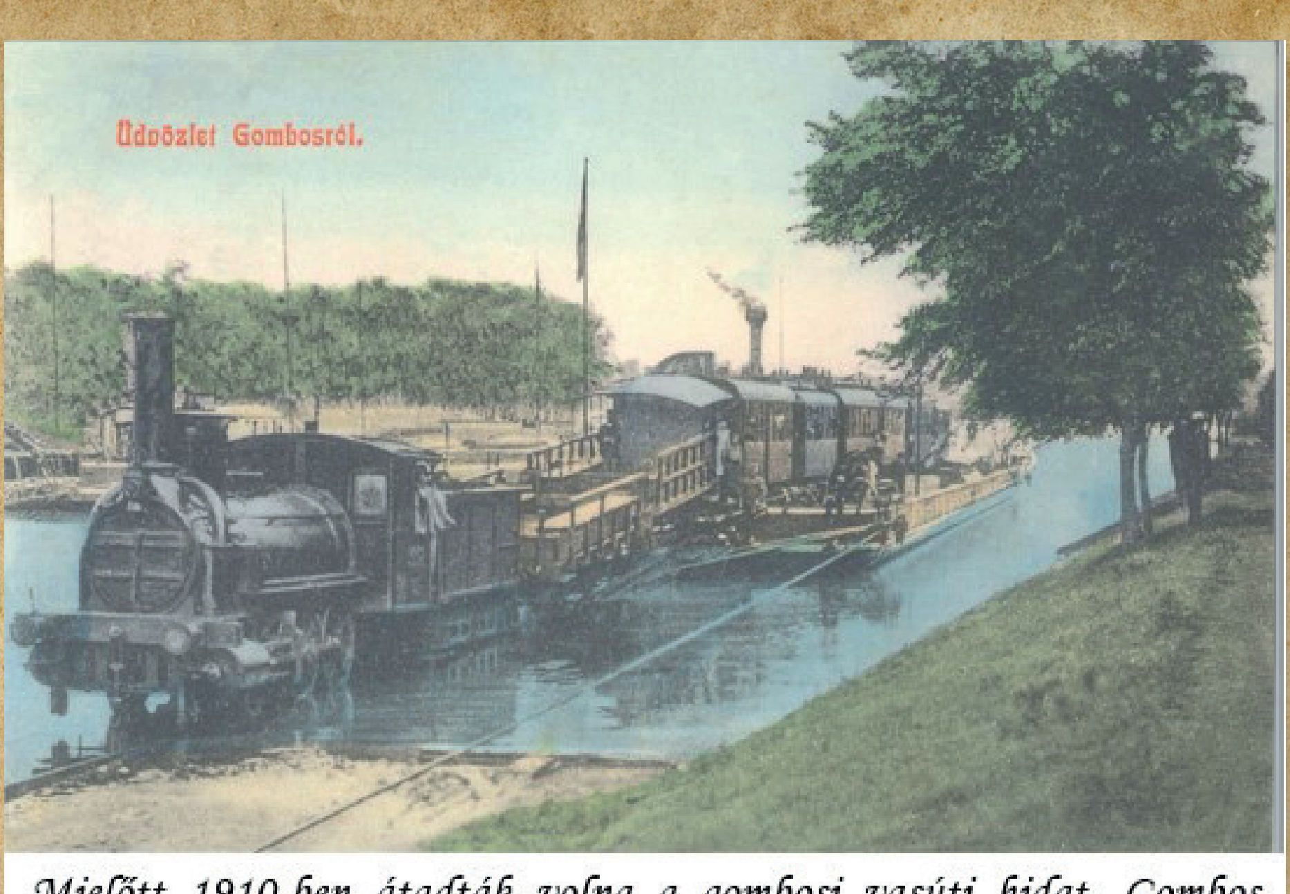


Mielőtt 1910-ben átadták volna a gombosi vasúti hidat, Gombos (Bogojevo) és Erdőd között egy hatalmas, 63 méter hosszú és 9 méter széles vasúti gőzkomp szállította az utasokat és az árukat a Dunán át. A komp egyszerre 6–8 vasúti kocsit tudott átvinni a túlpartra. Érdekesség, hogy a szerelvényt vontató mozdony sosem szállt fel a kompra: a kocsikat a parton álló külön mozdonyok tolták fel a fedélzetre, majd húzták le a célállomáson.

ERZSÉBET ÁRAM ALATT

Négy nappal azután, hogy átadták a Dunaharasztiig tartó vonalszakaszt, Budapesten valóságos csoda történt a Nyugati pályaudvarnál: egy újonnan alakult közlekedési társaság, a Budapesti Városi Villamosvasút (BVV, később Budapesti Városi Villamosvasút Vállalat – BVVV) a Teréz körúton elindított az új csodát, a villamost a Király utcáig. Az akkor még kísérleti, amúgy zöld színű járművek az elkövetkező években meghódították a fővárost, így teremtve konkurenciát a lóvasút miatt egyeduralkodó BKVT-nek. Az 1890-es évtized közepére nyilvánvalóvá vált, hogy a versenyt lovakkal megnyerni nem lehet, így a BKVT is fokozatosan átállt a villamosüzemre, 1898-tól már a vágóhídi HÉV-állomásokhoz is villamosok vitték az utasokat.

Ezek után nem csoda, hogy a társaságnál hamarosan a HÉV-vonalak villamosítása is napirendre került. A BHÉV 1905. március 1-jén kapta meg a miniszteri engedélyt az Erzsébetfalváig tartó szakasz „áramvonalasítására", ami azt is jelenthette volna, a HÉV-et elnevezik villamosnak, ugyanis az áramellátást a BKVT 400 V feszültségű táplálási rendszere biztosította ugyanúgy, mint a pesti villamosokét, ráadásul az első hat Ganz gyártotta 2X50 lóerős kocsi, ami az 1906. április 10-i megnyitó után forgalomba állt, csupán színében tért el a fővárosi járművekétől.

A villamosítás ezután nem Soroksár, hanem Erzsébetfalva belseje felé vette az irányt. A BHÉV 4,2 kilométeres, a települést átszelő körforgalmi szárnyvonalat létesített, amit 1907. június 7-én adtak át.

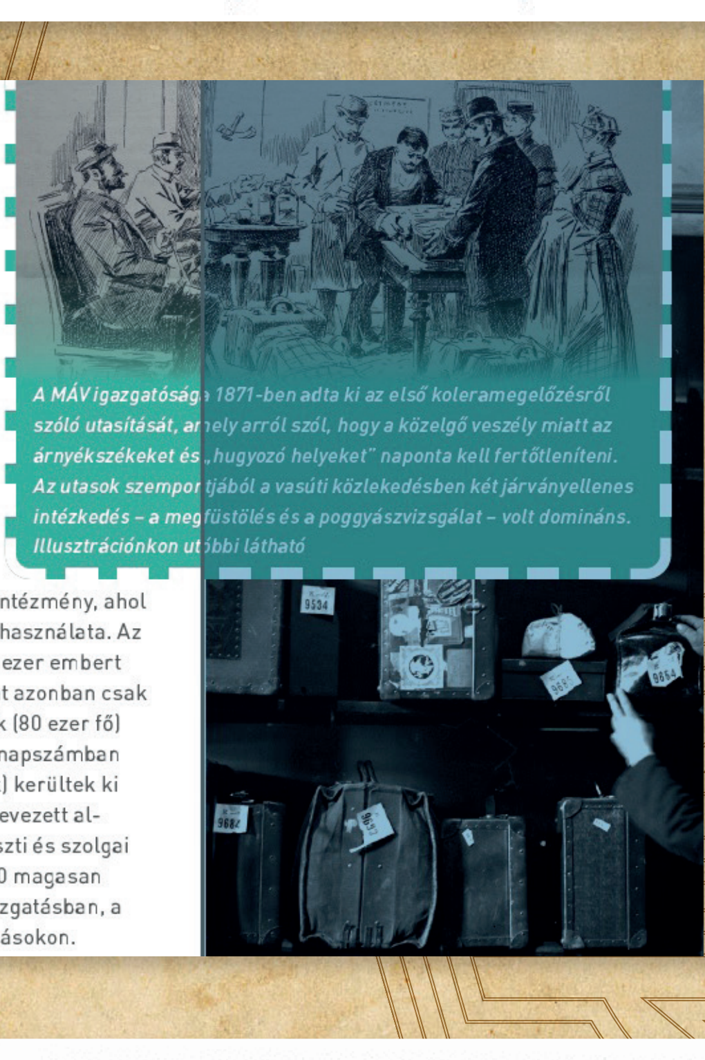
Két évvel később már Soroksár, Templom térig ért a fővonal is, ezt 1909. augusztus 2-án adták át. Egy évig ideiglenes jelleggel 500 V tápfeszültség hajtotta a járműveket, míg 1910-ben új áramfejlesztőt, és -átalakítót építettek Soroksáron, ettől kezdve 1000 V lett az új vontatási feszültség, ami nagyobb teljesítményű, jelentősebb járművek közlekedését tette lehetővé – immár Dunaharasztiig. A BHÉV az új feltételek figyelembevételével rendelt a kistarcsai Gép- és Vasútfelszerelési Gyártól huszonkilenc motorkocsit, melyeknek teljesítménye 2X75 lóerő volt. Forgalomba helyezésük után a korábbi Ganz motorkocsikat pótkocsivá alakították át.

A XIX. század második felében a szabadidős utazások szokása divatos jelenség. Ennek ellenére nincs tömegturizmus. A szabadidős utazásokat a MÁV kétféle – mérsékelt áron közlekedő – vonattípus bevezetésével igyekezett kielégíteni. Nyári munkaszüneti napokon úgynevezett „kéjvonatokat", mai szóhasználattal: kirándulóvonatokat indítottak a nagyobb városokból a környékbeli kirándulóhelyekre. Miért kéjvonat?

A kéjutazás jelentése: utazás passzióból, szórakozásból. Másfajta kéjről tehát szó sem volt. A kéjvonatok olcsóbbak voltak, mint a normál személyvonatok, első osztályú vagonokat viszont nem tartalmaztak. Ilyen kéjvonatok jártak például Budapestről Gödöllőre vagy Temesvárról Stájerlak-Aninára. Az egynapos kéjvonatozás mellett egyedi megrendelésre – külső, turisztikai vállalkozók kockázatára – a MÁV különvonatokat is indított.

A különvonatok résztvevői leggyakrabban zarándoklaton, búcsújáráson vagy a fővárosi Szent István-napi ünnepségeken vettek részt.

A MÁV születésétől hangsúlyozottan nemzeti intézmény, ahol 1872-től kötelező az állam hivatalos nyelvének a használata. Az első világháború előestéjén a vasúttársaság 150 ezer embert foglalkoztatott. Irigyelt életszínvonallal, nyugdíjat azonban csak az évi fizetéssel kinevezett állandó alkalmazottak (80 ezer fő) kaptak. A többiekből (gyakornokok, napidíjasok, napszámban dolgozó pályamunkások, műhelyi szakmunkások) kerültek ki idővel a kinevezett státuszú alkalmazottak. A kinevezett alkalmazottakat hivatalnoki (azaz tisztviselői), altiszti és szolgai kategóriákra osztották. 1913-ban körülbelül 9500 magasan képzett vasúti tisztviselő dolgozott a központi igazgatásban, a pályaudvarokon, fűtőházakban és nagyobb állomásokon.



A MÁV igazgatósága 1871-ben adta ki az első koleramegelőzésről szóló utasítását, amely arról szól, hogy a közelgő veszély miatt az árnyékszékeket és „hugyozó helyeket" naponta kell fertőtleníteni. Az utasok szempontjából a vasúti közlekedésben két járványellenes intézkedés – a megfüstölés és a poggyászvizsgálat – volt domináns. Illusztrációnkon utóbbi látható

A Budapest-Keleti pályaudvar. személyzete az állomás 50 éves jubileumán

A békeszerződés hatása a magyar vasutakra és a közép-európai közlekedésre

„A magyar vasutak vonalhálózata a világháború kitörése előtti utolsó békeévben 22 627 km hosszúságú volt. Ebből Trianon után kereken csak 8200 km maradt.

A békeszerződés ezt a kis hálózatot is olyan igazságtalanul szétszabdalta, hogy valamennyi fővonal apróbb darabokra szakadt, aminek következtében évszázadokon át szervesen összetartozó országrészek szétestek.

A trianoni határvonalak 49 vasúti vonalat metszettek át, amelyekből 7 kisebb-nagyobb középállomáson, 42 pedig nyílt pályán ért véget. A régi hálózaton csak 6 vámkezelésre berendezett határállomásra volt szükség, most 33 határponton kell erre berendezkedni.

Az utódállamok nem törődve a természetes útirányokkal, kerülő úton terelik el az átmenő forgalmat, ami Közép-Európa közlekedésének racionális rendjével ellenkezik. Ez a mesterséges elterelés drágává teszi a szállítást, megnehezíti az árucserét, nemcsak Magyarország, de Európa, illetve a világgazdasági életben hátrányos helyzetet teremt és károkat okoz.

A békeszerződés révén a legszebb és a legkorszerűbb személykocsik és lokomotívok jutottak idegen kézre és csak roncsok, ablak és berendezés nélküli személykocsik maradtak meg.

A magyar vasutak vonalberendezése és felszerelése a világháború előtti időkben olyan volt, hogy az ország közgazdasági szükségleteinek és a nemzetközi forgalom követelményeinek a legteljesebb mértékben eleget tudott tenni.

Így az államvasutak személyforgalma, amely az 1914. évi május 1-jén érvényes menetrend szerint, Csonka-Magyarország jelenlegi területére vonatkoztatva, napi 83 940 vonatkilométer volt, fokozatosan csökkent és volt idő, amikor ennek 8%-ára is lesüllyedt. Ugyanígy volt az áruszállítással is, amely részben az utódállamok elzárkózása, részben az itthoni elsorvadt gazdasági helyzet és az emiatt bekövetkezett általános elszegényedés következtében a minimumra redukálódott."

Részlet *Egy halálraítélt nemzet* c. kiadványból. Kiadta a Magyarság c. napilap, 1929-ban.

1919

Január 4. A Magyarországról elszakított Erdély vasútjait és mintegy hatszáz ottrekedt MÁV-gőzmozdonyt átvesz a román vasút.

Január 6. Elhunyt Ludvigh Gyula, aki több mint 22 éven át volt a MÁV elnöke. Saját kezével vetett véget életének.

Április 23. A román csapatok a debreceni MÁV-műhely gépeinek, berendezéseinek nagy részét leszerelték, és a kivonulásukkor (1920 márciusában) elvitték.

Június 6. A MÁV vonalain megszűnik a polgári áruforgalom. A korlátozás 1920. május 18-ig fennmarad.

Június. A román csapatok visszavonulásuk alkalmával hat vasúti Tisza-hidat rongálnak meg vagy robbantanak fel.

A záhonyi, a tokaji, a tiszafüredi, a miskolci, a szolnoki és a csongrádi hidakat csak 1920 után állította helyre az államvasút.

Szeptember 26. A román zsákmányolás befejezése az antant tábornoki bizottság utasítására; 1919. augusztus 4. és szeptember 26. között a románok 1275 mozdonyt, 1611 személykocsit, 594 kalauzkocsit és 14 452 teherkocsit szállítottak el a megszállt Duna–Tisza közéről és a Dunántúlról.

Október 11. A Kereskedelemügyi Minisztérium a MÁV élére kormánybiztost állít.

December 24. A MÁV-nál visszaállítják a külön betegsegélyező pénztárt.

A MÁV 1920-ban megkezdte a fővárosban tervezett új rendező pályaudvar földmunkáját a Kén utca és a Gubacsi út között. A legtöbb eredményt a MÁV ezekben az években a lakásépítések területén ért el. Ez azért is fontos volt, mert az elszakított területekről menekültek lakáshoz való juttatása nagy gondot jelentett nemcsak az országnak, hanem a MÁV-nak is. Évekig egy-egy állomás mellékvágányán félreállított vagonokban laktak a menekültek. Létszámukra jellemző, hogy 1920 októberében 4387 vasúti vagont foglaltak el, és még 1922 augusztusában is 2245 teherkocsiban voltak vagonlakók. Egészen 1927-ig vették igénybe a menekültek vasúti vagonokat. Ez késztette a MÁV-ot arra, hogy 1920-ban a nehéz gazdasági viszonyok ellenére nagy lakásépítési munkába kezdjen. Ennek során Budapesten (Podmaniczky utca, Gyáli út) 271, vidéken (Szegeden, Miskolcon, Salgótarjánban, Pécsett) 116 lakást épített alkalmazottai, nem utolsósorban az elszakított területekről menekült vasutasok elhelyezésére.

Az első világháború utáni csökkenő személyforgalom arra kényszerítette a MÁV-ot, hogy újra foglalkozzon – elsősorban a kis forgalmú vonalakon – a motorkocsis üzem bevezetésének gondolatával. A felvételen látható BCamot 310 pályaszámú benzinmechanikus motorkocsit a MÁV Istvántelki Főműhely és a MÁVAG közösen gyártotta. Később a Ganz-gyártmányú BCmot és BCymot sorozatú motorkocsik beszerzésével elindult a motorkocsiüzem, amelynek fellegvára a szentesi motorkocsiközpont volt

Vasutasok névmagyarosítása

1926. évtől kezdődően a MÁV Hivatalos Lap több ízben közölt felhívást a vasutasok névmagyarosítása érdekében, kifejezve, hogy azok a vasutasok, akik magyarérzelműek, azoknak neve is legyen magyar. Ez a mozgalom Magyarországon tulajdonképpen elkezdődött már az első világháború előtt és a két világháború közötti években a trianoni országcsonkítás hatására országosan megerősödött. Érződött ez a MÁV vezetésénél is a Hivatalos Lap felhívásain keresztül, amelyekben szorgalmazták a vasutasok névmagyarosítását. A névmagyarosítás önkéntes volt, csak néhány esetben volt fellelhető a szolgálati főnöki kényszer.

A Hivatalos Lap nemcsak a névmagyarosítás végrehajtásának előírásait ismertette, hanem időnként azon vasutasok neveit is, akik magyarosították nevüket. Összesen több ezer nevet közölt a lap és egy-egy alkalommal 50–200 név is megtalálható volt. (Az 1930. évi 25. szám például 91 magyarosított nevet közölt.) A névmagyarosítók között egyaránt voltak hivatali vezetők és munkások, mérnökök, pályamesterek, mozdonyvezetők, iparosok. Érdemes a névváltoztatások között néhány nevet említeni: Hönsch–Karvázy, Huth–Hutás, Knopf–Kapuvári, Lingsh–Lőcsei, Jörg–Tereskey, Minarik–Minári, Greilinger–Gáborján, Greininger–Gajári. A névmagyarosítók között elterjedt gyakorlat volt, hogy édesanyjuk magyar nemesi családnevét vették fel.

1922

Január 20. A Déli Vasút hirdetményekben ismerteti az utazóközönséggel a vasúttársaság által foglalkoztatott hordárok feladatait. Az utaspoggyászt elismervény ellenében kell átadni. A pályaudvar területén kívül a poggyászszállításért a vasút felelősséget nem vállal.

Január 21. dr. Senn Ottót, a MÁV későbbi elnökét, a Kassa–Oderbergi Vasút Társaság eddigi igazgató-helyettesét MÁV igazgató-helyettessé és az Igazgatóság Kereskedelmi Főosztályának helyettes vezetőjévé nevezik ki. Nevéhez fűződik a kereskedelmi szemlélet meghonosítása a MÁV-nál.

Február 21. Az utóbbi hónapokban bekövetkezett vasúti balesetek számának növekedése miatt Kelety Dénes elnök felhívást intéz a vasutassághoz a szolgálati kötelességük lelkiismeretes teljesítésére. Hangsúlyozta, hogy a MÁV vezetése tisztában van a vasutasok megélhetési gondjaival, ez azonban nem lehet akadálya a fegyelmezett munkának.

Február 28. A MÁV elnöke elismerését fejezi ki azon vonalakon szolgálatot teljesítő vasutasok felé, ahol a téli hóviharok alkalmával keletkezett akadályokat kemény munkával, gyorsan elhárították és felvették a forgalmat.

Március 11. A kereskedelmi miniszter kiterjeszti a menekültek által elfoglalt vasúti kocsik kiürítésével, a vagonlakók és bútoraik elhelyezésével foglalkozó bizottság hatáskörét.

Április 22. A MÁV Igazgatóság szorgalmazza az elszakított területekről menekültek által lakás céljaira elfoglalt vagonok kiürítését. (Különböző állomásokon ekkor még 3–4 ezren teherkocsiban laktak a menekültek.) A menekültek bútorai számára különböző raktárakban biztosítottak helyet.

Május 20. A kereskedelemügyi miniszter elrendeli „az általános villamosítás céljaira kiszemelt Kandó-féle fázisváltós mozdony a Budapest-Nyugati pályaudvar–Dunakeszi-Alag közötti vonalszakaszon az Államvasutak üzemében gyakorlatilag kipróbáltassék".

Május. Életbe lép az első világháború utáni első éves menetrend, amely 1923 május végéig volt érvényben.

Június 10.

- A Vasúti és Hajózási Klub pénzdíjas pályázatot hirdet vasúti tanulmányok kidolgozására.
- A MÁV Igazgatóság a fokozódó infláció miatt elrendeli a MÁV anyaglajstromban megadott árak 100-szoros szorzóval való figyelembe vételét. Augusztus 18-án a szorzószámot már 150–200-ban állapították meg.

Június 16. A kereskedelemügyi miniszter: Walkó Lajos.

A KÉK LUXUSVONAT

A 1920-as években a budapesti HÉV-vonalak közül minden tekintetben a gödöllői járt a legjobban. Cinkotáig szinte teljes egészében felparcellázták a területet, elsősorban az alsó-középosztálybeli hivatalnokréteg költözött ide, a jómódúak pedig nyaralókat építettek. A gödöllői kastély vonzerejének köszönhetően a kirándulóforgalom is fellendült, mindent összeadva itt volt a legnagyobb fizetőképes kereslet a HÉV iránt. 1929-ben az utasszám (majdnem 9 millió) ezen a vonalon volt legmagasabb, nem véletlen tehát, hogy a legkorszerűbb beruházásokat is itt eszközölte a BHÉV. 1930-tól a cinkotai áramfejlesztő telepet megszüntették, helyette üzembe helyezték az első Brown–Boveri rendszerű higanygőzös áramátalakítót. Ekkor már a háromfázisú váltakozó áramot a Budapest Székesfővárosi Elektromos Művek biztosította, az átalakításra pedig azért volt szükség, mert a vontatáshoz 1100-1200 volt feszültségű egyenáram szükségeltetett. A pályát is korszerűsítették, sőt itt alkalmazták először az ún. sínhegesztést (1931-1933 között 3052 alkalommal), ami a sínszálak illesztését és a vágánykapcsolások kialakítását könnyítette meg.

A leglátványosabb változást azonban az új járművek megjelenése jelentette. 1929-ben jelent meg a színen a Ganz-Danubius gyártotta három 4X110 lóerős, M VII-es jelzésű motorkocsi, illetve a hozzájuk tartozó hat személyvagon, amelyek – talán ezzel is érzékeltetve, hogy más minőséget testesítenek meg – kék–vajszínű fényezéssel álltak forgalomba. A kimondottan elegáns, kilenc méteres vonatoknak az átlagosnál jóval nagyobb utasterük volt, hatvannégy ülőhely volt bennük kocsinként. Ugyanekkor három korszerű L VI jelzésű mozdony is érkezett a tehrszállítás elősegítésére. Ezek voltak a BHÉV első négytengelyes és acélvázas mozdonyai.

A felsoroltakhoz képest jelentéktelen változás, a jövőre nézve azonban sorsdöntő lépés volt, hogy a zuglói családi házas negyed kialakulásához kapcsolódóan a BHÉV – egyelőre csak a rákosszentmihályi vonatok részére – 1932. szeptember 15-én Fehér út, kertváros néven megállóhelyet létesített az akkor teljesen beépítetlen Örs vezér terén.

A nagy jelentőségű lépések sorozatából is kiemelkedik a Budapest–Bécs közötti vasútvonal magyarországi szakaszának villamosítása. A két főváros közötti vasúti kapcsolat korszerűsítésének történetében szinte minden megtalálható, ami egy jó sztorihoz szükséges: az országos jelentőség, a szakmai konfliktusok, a nemzetközi színvonalú innováció, az üzleti siker, és persze a hétköznapi utazási szokások átalakulása is. Ez utóbbit mutatja a két főváros közötti menetidő feltűnő csökkenése. A vasútvonal villamosítása elsőként negyven–ötven perccel lerövidítette az utat, a sínautóbuszok forgalomba állítása pedig további egy órával csökkentette az utazási időt. A villamosítás hatására nagyobb terhelésű és gyorsabb tehervonatok vitték a hazai árucikkeket Nyugat-Európa irányába.

A Budapest–Bécs vasútvonal villamosítása (1931–1933) után a vonattovábbításhoz szükséges villamos energiát a Dunántúli Villamossági Rt. Bánhidán létesített erőműve fejlesztette. Az erőmű átadásán Horthy Miklós kormányzó is megjelent. A kormányzó balján Verebélÿ László, a magyar vasút-villamosítás egyik atyja: Kandó Kálmán azon elképzelése, hogy a vasutat az ipari frekvenciás villamosenergia-rendszerből kell táplálni, találkozott Verebély villamosenergia-gazdálkodási terveivel. Előbbi megtervezte, majd fejlesztési tapasztalatok alapján módosította a villamos mozdonyt, utóbbi megépítette a villamos vonalat, így a magyarországi vasútvillamosítás során egyenrangú társak voltak (fotók: Indóház-archív)

A MÁV leggyorsabb gőzmozdonya

A MÁV 242 sorozatú áramvonalas gőzmozdonya

A MÁV vonalain először 1934-ben megjelent Árpád-típusú gyorssínautóbuszok átütő sikert arattak a nagytávolságú közlekedésben, jelentősen lecsökkentve az akkoriban még hosszú eljutási időket. A Ganz-gyár sikerét és a lehetőségeket látva a MÁVAG gyár saját kockázatára megkezdte a gyorssínautóbuszokkal versenyképes, áramvonalas, könnyű gyorsvonati gőzmozdonytípus kifejlesztését. A mozdonnyal szemben támasztott követelmények a következők voltak:

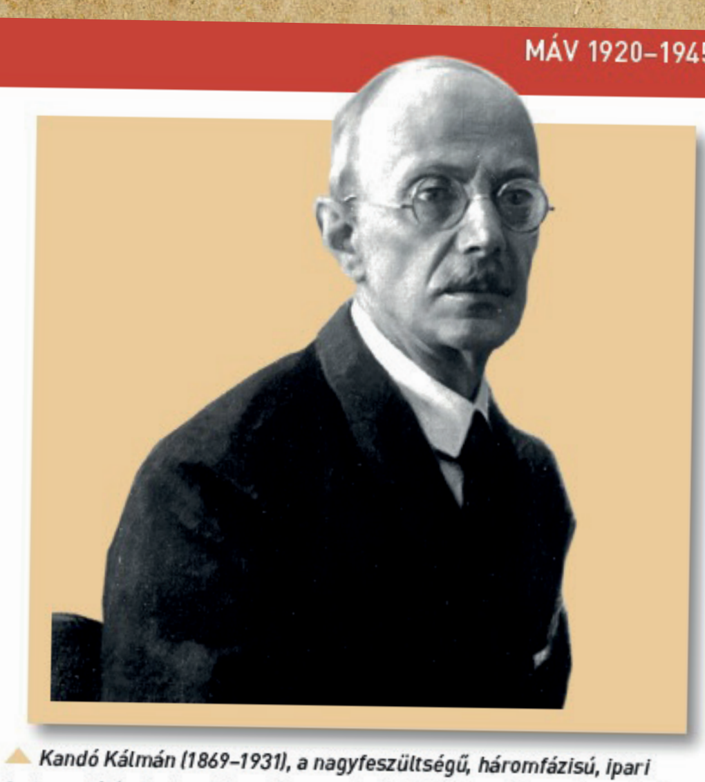
4–5 négytengelyű személykocsiból álló szerelvények továbbítása síkpályán 120 km/h sebességgel, 200–250 km hatósugár egy szénszerelésssel, gyorsvasúti fékrendszer a fővonali fékút betartására, korlátozás nélküli közlekedés mindkét mentirányban mozdonyfordítás nélkül.

Az 1936-ban elkészült 242 sorozatú mozdony 2'B2' tengelyelrendezésű, túlhevített gőzű, ikergépezetű áramvonalazott, és szertartályos volt. A különösen jól sikerült futómű a mozdony rendkívül nyugodt futását eredményezte. Jól bizonyítja ezt, hogy más sorozatú gőzmozdonyokhoz viszonyítva a 242 sorozatú mozdony egyes pályaszakaszokon 20–30 km/h-val nagyobb sebességgel közlekedhetett.

A 242,001 pályaszámú mozdony első mérőkocsis vonali próbáját 1936. július 13-án tartották meg. A próbán a vonóhorgon mért teljesítménye 775 LE (570 kW) volt. A 242,002 pályaszámú mozdonnyal Berlin–Hamburg vonalon végzett próbákon a mozdony 152 km/h legnagyobb sebességet ért el, és gyorsvasúti fékkel 110 km/h sebességről 590 m fékúton állt meg. A MÁV-nál először, a 242 sorozatú mozdonyokat nyomásmódosítós gyorsvasúti fékkel szerelték fel, amit a nagy sebességük miatt szükséges nagyobb fékhatás indokolt. A sorozatból 1937-ben és 1939-ben két-két mozdony állt szolgálatba a MÁV miskolci fűtőházánál, amelyek Budapest és Miskolc, Később Budapest és Kassa között vontatták a négy-öt kocsiból álló városközi gyorsvonatokat. A 242 sorozatú mozdonyok egyike a kocsi próbamenetén elért 167 km/h sebességével hazai sebességrekorder gőzmozdony volt.

A vonat menesztése indítótárcsával

MÁV 1920–1945



Kandó Kálmán (1869–1931), a nagyfeszültségű, háromfázisú, ipari frekvenciájú váltakozó áramú vontatás első alkalmazója mozdonyoknál, a fázisváltó kidolgozója, a vasút-villamosítás úttörője, a Magyar Tudományos Akadémia levelező tagja. A villamos vasúti vontatás történetének váltakozó áramú fejezete elválaszthatatlan Kandó emlékétől és munkásságától

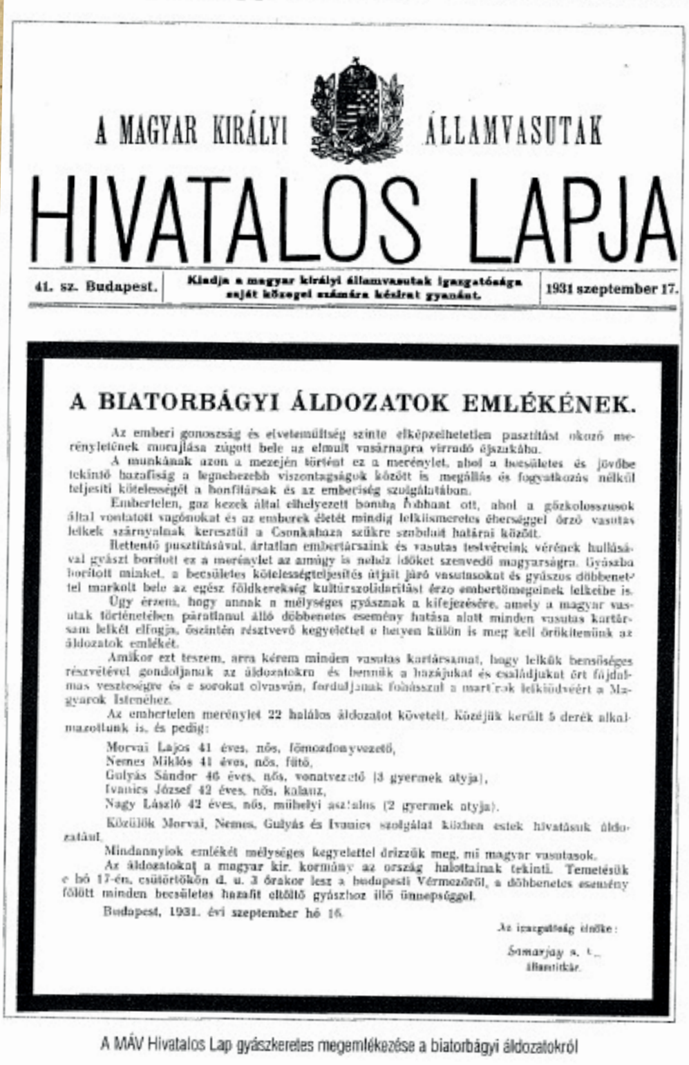
A mozdonyvezető és a fűtő emlékére nevük, a baleset helyszínének és időpontjának feltüntetésével a 424,004 pályaszámú mozdonyon emléktáblát helyeztek el. Az 1932. február 11-én délután, a Keleti pályaudvaron tartott ünnepség után, a babérgirlandokkal feldíszített gép különvonat élén Biatorbágyra közlekedett. A viadukton lépésben áthaladó szerelvényről – az áldozatok emléke előtt tisztelegve – két koszorút dobtak a mélybe. A baleset egyéves évfordulóján a Mozdonyvezetők Országos Segélyező Egyesülete székházában avatták fel a szerencsétlenül járt mozdonyszemélyzet emléktábláját. Ugyanezen a napon a Keleti pályaudvar nagy tanácstermében tartott ünnepségen a két elhunyt vonatkísérőről is megemlékeztek.

A mozdonyvezető és a fűtő emlékére nevük, a baleset helyszínének és időpontjának feltüntetésével a 424,004 pályaszámú mozdonyon emléktáblát helyeztek el.

Egy, a baleset körülményeit vizsgáló detektív és a helyszínt biztosító rendőrök (fotók: Indóház-archív)

A baleset során kismértékben sérült a viadukt szerkezete is, ezért néhány napig a vonatok egy vágányon, állomásközben közlekedtek

A magyar vasút történetének



A MAGYAR KIRÁLYI ÁLLAMVASUTAK

HIVATALOS LAPJA

41. sz. Budapest. Kiadja a magyar királyi államvasutak igazgatósága saját közegei számára készült gyanánt. 1931 szeptember 17.

A BIATORBÁGYI ÁLDOZATOK EMLÉKÉNEK.

A MÁV Hivatalos Lap gyászkeretes megemlékezése a biatorbágyi áldozatokról

A két világháború közötti évek hazai vasúti balesetei közül a legnagyobb nyilvánosságot a biatorbágyi kapott. Az 1931. szeptember 13-án éjjel 0 óra 12 perckor Matuska Szilveszter robbantásos merényletének következtében a biatorbácsi vasúti viadukton 66 km/h sebességgel áthaladó bécsi gyorsvonat 301 sor. mozdonya és hat kocsija kisiklott és lezuhant, hat kocsi a hídon maradt. A kisiklott kocsik megrongálták a híd szerkezetét is. A merényletnek 27 halálos és 17 sebesült áldozata volt, köztük négy a vasúton szolgálatot teljesítő vasutas (a mozdony vezetője, fűtője, a vonatvezető és a jegyvizsgáló) és öt hazatérő vasutas. A merényletről megállapították, hogy nem teljesen beszámítható. Életfogytiglani börtönre ítélték, 1944-ben a front közeledtével a váci börtönből szabadon engedték. További hollétéről nincsenek pontos adatok.

1932

Január 30. A MÁV pályafenntartási szolgálatnál megszűnik a pályafelvigyázói megnevezés, helyette a pályamesteri név használatát írták elő.

Március 22. Elkészült a MÁV 424 027 pályaszámú gőzmozdony, a MÁVAG ötezredik mozdonya. Műtanrendőri próbáját 1932. augusztus 21-én tartották Budapest és Vác között, az elért legnagyobb sebesség: 108 kilométer per óra.

Március 27. Az első filléres gyors elindul Pestről Szegedre. A hazai turistaforgalom fellendítésére, az utazási kedv növelésére a MÁV 75 százalékos menetdíj-mérséklésű, úgynevezett „Filléres gyors" kiránduló- és különvonatokat vezet be. Ezek a vonatok általában ünnep- és vasárnap közlekednek.

Június. A MÁV Igazgatósága vasúti alkalmazottak részére „a gépkocsiverseny elleni intézkedésekre" utasítást ad ki.

Július 1. A Déli Vasút államosításával egy időben a székesfehérvári műhely is a MÁV kezelésébe kerül.

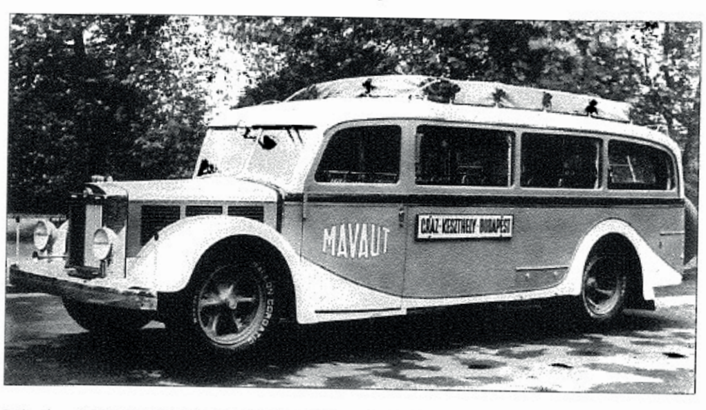
Szeptember 12. Megkezdődik a villamos vontatás Budapest-Keleti pályaudvar és Komárom között. A négy villamos mozdony rendre: V40 001, V40 002, V60 001 és V60 002.

November 7. A MÁV bevezeti teherkocsikon az UIC egyezményes jeleit.

In. osztály/203 sorozat

A századfordulón a gyorsvonatokban elterjedtek a komfortosabb, nagyobb önsúlyú, négytengelyes, forgóvázas személykocsik. A gyorsvonatok tömege ugrásszerűen megnövekedett, meghaladva az Ie. osztályú mozdonyok terhelhetőségét. Ezért jóval nagyobb teljesítményű típus beszerzéséről döntöttek. Az 1906-ban elkészült, In. osztályba sorolt típus építésekor Európa legnagyobb méretű Atlantic-mozdonya volt. Ennél alkalmazták először a századelő magyar gyorsvonati mozdonyaira jellemző kúpos füstszekrényajtó-toldatot és az ék alakú sátorhomlokot. A mozdonyt az 1906-os milánói világkiállításon nagydíjjal tüntették ki – ez volt a hazai mozdonygyártás legelismertebb időszaka. A próbák során elérték velük a 142 km/óra legnagyobb sebességet. Összesen 24 In. osztályú gőzmozdony készült 1906–1908 között, köztük a gyár kétezredik mozdonya. Az 1911-től 203 sorozatjelű típusból az első világháború után 18 maradt MÁV-állagban, de a két világháború között már csak öt üzemelt. Egy példányt a nagy sebességű személykocsik próbáihoz Fialovits Béla (1885–1968) műszaki főtanácsos, a MÁV egyik legkiemelkedőbb gőzmozdony-vontatási szakembere tervei alapján 1942-ben kéthengeres, ikertúlhevítős kivitelűre alakították át: ezzel a próbák során új hazai rekordot, 156 km/órát értek el, ezért ez lett 125 km/órával a MÁV legnagyobb sebességre engedélyezett gőzmozdonya.

A MÁVAUT megalakulása



Mivel az 1927-ben megalakult MAVART nyereséget nem termelt, a magántőke a részvénytársaságból kivált, a MÁV a MAVART üzemeit saját kezelésébe vette, és egyesítette azokat a saját önkezelési fuvarozásait végző gépkocsi-üzemével és a Magyar Postától átvett helyközi autóbuszjáratokkal. Így jött létre a MÁV Közúti Gépkocsiüzeme, a MÁVAUT, amely 1935. január 1-jén kezdte meg működését. Feladatköre abban különbözött a MAVART tevékenységétől, hogy a közhasználatú gépkocsifuvarozás terén kizárólag a helyközi személyszállításra, vagyis a helyközi autóbusz-forgalomra szorítkozott. Az árufuvarozási feladatokat a MATEOSZ végezte. A MÁV közúti személyfuvarozásán kívül a MÁVAUT látta el a Magyar Államvasutak gépkocsival végzett önkezelési fuvarozásait, a budapesti pályaudvarok között az átmenő poggyász-, expresszáruk és gyorsáruk szállítását, ezen kívül a MÁVAUT kezelte és tartotta üzemben az IBUSZ idegenforgalmi autócarjait, személygépkocsijait és gyorsárugyűjtő kocsijait. A MÁVAUT-járatok bekapcsolták a vasúttól távoleső vidékeket a forgalomba és a vasútvonalakkal általában párhuzamosan haladva pótolták a menetrendi hézagokat. Szervezete lehetővé tette az üzletszerű működést, a körülményekhez való gyors alkalmazkodást és mind a hatóságokhoz, mind az üzletfelekhez való közvetlen érintkezés felvételét. A MÁVAUT gazdaságosan működött, ezért a vállalat önmagát minden támogatás és kedvezménynyújtás nélkül tartotta fenn. Nyereségét újabb befektetésekre és járművei számának a gyarapítására fordíthatta, képes volt berendezéseinek állandó bővítésére. 1937-ben a MÁVAUT 85 útvonalon 4838 km hosszúságban tartotta fenn járatait, amelyek 830 helységet érintettek. Ebben az időszakban az autóbuszok több mint 1,7 millió utast juttattak el célállomásaikra, miközben több mint 5 millió kilométert tettek meg a vállalat járművei.

A magyar vasutak kulturális jelentősége

„Manapság nyugodtan elmondhatjuk, hogy ahol a vasúti sínszalag véget ér, ott többé-kevésbé véget ér a kultúra is. Mikor ezelőtt több mint 100 esztendővel Stephenson zseniális koncepciója vasba öntve megmozdult, ezzel a kultúra is egy új hódító és diadalútra indult. Mert a lokomotív által nemcsak arra támadt most már nagyszerű lehetőség, hogy a világ távoli sarkaiban élő kutatók, tudósok, feltalálók könnyen kicserélik egymással gondolati termékeiket, hanem arra is, hogy a kultúra eredményeit bárhol jöttek is létre azok, a különböző népek társadalmai a maguk javára fordítsák, sőt amily mértékben futottak be a vassinek ismeretlen vad világok rejtekeibe, úgy nyomult be oda a kultúra is. Minálunk a vasút jelentősége kezdettől fogva szinte kizárólag ma pedig a legnagyobb részt a magyar királyi államvasutak: MÁV nevével van összeforrva. Egyre sűrűbb hálóba vonva hazánk területét, kezdettől fogva teljesíti a MÁV a magyar kultúrának a reá eső előharcosi és terjesztési szolgálatát. De hiányos lenne ez az elismerés, ha nem kapcsolnám ide azt a megállapítást, hogy a MÁV nemcsak adott szerepénél fogva, vagyis nemcsak a közlekedés, a forgalom végzésénél fogva tényezője kultúránk, de ama külön belső tevékenységénél fogva is, amelynek célkitűzése a magyar nemzeti kultúra ápolása. Nincsen nemzeti ünnep, amelyen MÁV-egyenruhás csoport meg ne jelennék. A MÁV tagjainak lelkes testületi szelleme és a testületi szellemben a nemes szolidaritás mindnyájunk előtt ismeretes és tiszteletreméltó. S e szolidaritásnak biztosí-

A ferencvárosi vasutas-zenekar

Hangszórós utastájékoztatás Budapest-Keleti pályaudvaron

A MÁV állomásai közül Bp.-Keleti pu-on szerelték fel az első elektroakusztikus hangos utastájékoztató-berendezést. Eddig a festett menetrendi táblák, a nyomdai úton előállított menetrendi tájékoztatók, a mechanikus órák és az élőbeszéd (a vonatok indulását, érkezését az állomásokon nagyhangú, csengető kapus közölte az utasokkal, miközben csengőjét rázva bejárta az utasok által igénybe vett területeket) tájékoztatták az utazóközönséget. A MÁV ez utóbbin úgy óhajtott változtatni, hogy a nagy személyforgalmat lebonyolító állomásokon, személypályaudvarokon elektroakusztikus utastájékoztató-berendezéseket szerelt fel. Így került első lépésként a Bp. Keleti pu-ra ilyen berendezés. A Philips gyártmányú berendezést külföldről szerezte be a MÁV, amely szénmikrofonból, 50 W-os elektroncsöves erősítőből és három nagyteljesítményű tölcséres hangszóróból állt. A mikrofont a forgalmi irodában helyezték el és a forgalmi szolgálattevő kezelte.

Munkács
Beregszász
Királyháza
Szatmárnémeti
Nagybánya
Kolozsvár
Brád
Piski

Magyarország vasúthálózata az utódállamok birtokába került transzverzális vasútvonalak hiánya miatt a korban szélsőségesen fővárosközpontú.

A vasúthálózat hossza 1920-ban 8705 kilométer, míg birtokállapota a korszakban négy alkalommal változott meg jelentősen. Először 1927–29-ben, a helyiérdekű vasutak megváltásával, másodszor 1931-ben az 51, a MÁV által kezelt helyiérdekű vasút államosításakor. Harmadszor 1932-ben a Duna–Száva–Adria Vasút magyarországi hálózatának állami kezelésbe vételével, negyedszer pedig a második világháború során, a területgyarapodásokkal.

Az ország gazdasági nehézségei kedvezőtlenül hatottak a vasúthálózat fejlődésére is. Negyedszáz év alatt mindössze 218 kilométer normál és 296 kilométer keskeny nyomtávú vasút épült. Az 1938–41 közötti területgyarapodások kiemelkedő eredménye a 48 kilométeres Szeretfalva–Déda vasútvonal megépítése Észak-Erdélyben. Magyarország vasúthálózata 1944 elején meghaladta a 14 ezer kilométert.

Ebben az időszakban jelentős hosszban korszerűsítették a hazai normál nyomtávolságú vasutak hálózatát. Bevezették a méterenként 44 és 48 kg-os sínrendszereket, korszerű kitérőtípusokat alkalmaztak, hosszú sínes kísérleti szakaszokat létesítettek, elterjedt a vasbeton aljak üzemszerű gyártása és felhasználása. A kor építészeti stílusában néhány nagyobb vidéki állomáson új felvételi épület létesült, míg a Balatonnál több vasúti épületet emeltek újbarokk stílusban. A műtárgyak közül a legjelentősebb a dunaföldvári közúti-vasúti Duna-híd megépítése.

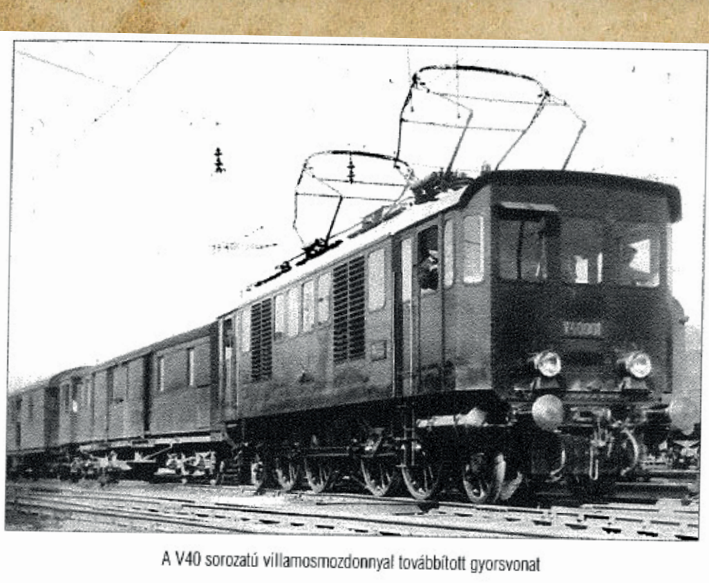
Fejlődtek a vasúti biztosítóberendezések. Egyre több állomást láttak el VES típusú elektrodinamikus biztosítóberendezéssel, 1930-tól megkezdődött a fényjelzők alkalmazása, a nyílt pályán közlekedő vonatok biztonságát a térközbiztosító berendezések növelték.

A Kandó-rendszer kipróbálására 1923-ban egy 15 kilométeres vonalszakaszt villamosítottak, és megkezdődtek a 16 kV, 50 Hz áramrendszerű fázisváltós mozdony próbái. A Budapest–Bécs vasútvonalat 1932–34 között villamosították.

A vontatásban azonban továbbra is a gőzüzem volt a meghatározó, de új típusok, köztük a MÁV 424 sorozat beszerzésével megkezdődött a mozdonyállag korszerűsítése. Bevezették a motorkocsis üzemet, az Árpád típusú gyorssínautóbuszok 1934-től közlekedtek az osztrák és a magyar főváros között – ekkor győzte le először egy járat a 264 kilométeres távolságot három órán belül. Ezzel párhuzamosan a múlt század húszas éveinek derekától a MÁV új típusú személy- és teherkocsikat állított forgalomba. Műszaki színvonaluk megfelelt a nyugat-európai kocsikénak.

A két nagy világégés között, 1937-ben a közforgalmú normál és a korlátolt közforgalmú keskeny nyomtávú vasutakon 1,7 millió utas utazott, és a vasút 390 ezer tonna árut szállított.

Az első világháború után az államvasúti hálózat 61,5 százaléka odaveszett.



A V40 sorozatú villamosmozdonnyal továbbított gyorsvonat

A MÁV Kandó-mozdonyai

A Kandó rendszer a VM5 gyári típusú (MÁV V50 sorozat) alagi próbamozdonyon jól vizsgázott és a MÁV vezetése felhatalmazást kapott a Budapest–Hegyeshalom vasútvonal villamosítására egyfázisú, 50 Hz frekvenciájú váltakozó áramú táplálással az országos energiaellátó hálózatról.

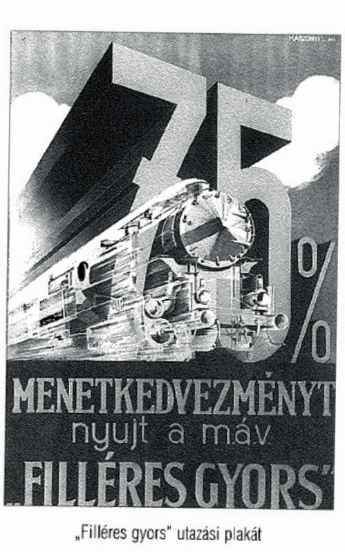
A villamos vontatási feladatok ellátására a MÁV 1931-ben két-két Kandó-rendszerű prototípus gyors és személy-, valamint tehervonati mozdonyt rendelt a Ganz és MÁVAG gyáraktól. Követelményként határozták meg, hogy a kétféle vontatási feladatra készülő mozdonyok villamos berendezései azonosak legyenek.

A gyors- és személyvonatok továbbítására megrendelt villamosmozdony 1'D1' tengelyelrendezésű, két vezetőállású vontatójármű volt, egy nagyméretű vontatómotorral és rudazathajtással. A mozdony állandó teljesítménye 2200 LE (1620 kW), engedélyezett legnagyobb sebessége 100 km/h volt. A mozdonyba szerelt csúszógyűrűs aszinkron vontatómotor pólusszámának átkapcsolásával a mozdony szinkronsebessége: 25, 50, 75 és 100 km/h volt. A vontatómotor a négy kapcsolt kerékpárt a Kandó-féle rudazattal hajtotta.

A nehéz tehervonatok továbbítására megrendelt, V60 sorozatú F-tengelyelrendezésű, a V40 sorozatúval azonos teljesítményű, 68 km/h legnagyobb sebességű mozdonyból 1932–1938 között mindössze 3 darab készült. A mozdonyok a bánhidai szénmedence bányáiból kitermelt szénnel megrakott nehéz tehervonatokat továbbították budapestre.

A két prototípus V40 sorozatú mozdonyt a MÁV 1932. augusztus 17-én vette állagba 001 és 002 pályaszámokkal. A V40 sorozatú mozdonyok a próbaüzem tapasztalatai alapján nemcsak a személyszállító, hanem a tehervonatok továbbítására is alkalmasnak bizonyultak. Ezért a MÁV elhatározta, hogy a tehervonatok továbbítására is felhasználja ezeket a mozdonyokat. A mozdonyból 1932–1941 között 29 darab készült.

A „Filléres gyors"



„Filléres gyors" utazási plakát

Az 1930-as évek elején a hazánkban kialakult rendkívül kedvezőtlen gazdasági helyzet kihatott a MÁV személyforgalmára, ami elsősorban az elszállított belföldi és külföldi utasok számának csökkenésében mutatkozott meg. (Az első világháború után az 1920-as évek elején a MÁV mintegy 64 millió utast szállított, és az 1930-as évek elején mintegy 55 milliót.) Ebben az időszakban született meg a „Filléres gyors"-ok bevezetésének a gondolata, amivel a belföldi forgalom növekedését kívánták elérni. Ezeknek a jelentős (75%-os) utazási kedvezményt nyújtó vonatoknak a programját a MÁV állította össze és a jegyeket az IBUSZ irodái árusították. A vidéki városokba vásárokra, a tokaji szüretre, szabadtéri játékokra, versenyekre, ünnepségekre, kongresszusokra stb. közlekedő filléres vonatok rövid időn belül pártatlan népszerűségre tettek szert. Az első filléres vonat 1932. március 27-én indult el Budapestről Szegedre. A háborús viszonyok miatt e vonatok közlekedését 1940-ben beszüntették. Az utolsó ilyen vonat 1940. november 9-én indult Budapestről Kolozsvárra. A kilenc évig közlekedő 1400 filléres vonattal 1 400 000 utas utazott, tehát egy vonattal átlag 1000 utas. Ilyen arányú utasforgalom példátlan volt (az 1930-as évek közepén mintegy 65 millió utast szállított a MÁV) az hazai idegenforgalom addigi történetében, annál is inkább, mert a 3. osztályú (megfelel a mai 2. osztálynak) személykocsikban utazó, „filléres" utasoknak legalább 50%-a a társadalomnak azon rétegéből származott, amely addig hiúságból inkább otthon maradt, de 3. osztályon nem volt hajlandó utazni. Ezzel a filléres vonat azt a be nem vallott közvetett célt is szolgálta, hogy demokratizálta az utazást és csökkentette azt az idegenkedést, amelyet a középosztálynak egy része a gyorsvonat 3. osztályán való utazással szemben táplált.

Az Osztrák–Magyar Monarchia államhatalmi berendezkedése szerint Magyarország és Ausztria egymástól függetlenül alakíthatta állami közlekedéspolitikáját.

A kiegyezési tárgyalásokon az osztrák fél szerette volna elérni, hogy a vasútügyet a közös ügyek közé emelje, ám a magyarok ezzel nem értettek egyet, viszont elfogadták a vasúthálózat kiépítésében és működtetésében létező összbirodalmi, hadügyi érdeket. Így a közös hadügyminiszter ráláthatott és korlátozott beleszólást kapott a magyarországi vasúthálózattal összefüggő egyes ügyekbe.

Az 1914 és 1918 közötti első világháború – korabeli szóhasználattal: a Nagy Háború – hadi és polgári forgalmának lebonyolítása rendkívüli terheket rótt a hazai vasutakra és ezek közül is különösen a MÁV-ra. A hadiforgalmi utasítások szellemében vasúti alakulatokat állítottak fel, a hadiforgalmat irányító katonai szervezetek személyzetének egy részét ugyancsak a vasutak adták.

A katonavonatok éveken át közlekedtek, keresztül-kasul az országon, ahogy éppen a hadihelyzet megkövetelte, szállították a katonaságot és a muníciót egyik frontról a másikra. A jelentősebb hadmozdulatok (orosz áttörés, az olasz, illetve a román hadüzenet 1915–16-ban) idején több ezer katonavonatot kellett sürgősen a veszélyeztetett területekre eljuttatni. Vasútvonalanként napi átlagban 100–150 katonavonatot számolhatunk, ehhez jött még a német és osztrák hátországba irányuló magyar és balkáni gabona- és egyéb mezőgazdasági szállítmányok, ipari nyersanyagok és kőolaj; továbbá Nyugatról a balkáni szövetségeseknek szén-, fegyver- és hadianyag-szállítmányok. A polgári személy- és kereskedelmi szállításokat minimálisra korlátozták. A háború időszakában a leginkább terhelt vasútvonalak a békebeli forgalom három–négyszeresét bocsátották át.

A háború időszakában a leginkább terhelt vasútvonalak a békebeli forgalom három–négyszeresét bocsátották át.

Az első „Filléres gyors" megérkezik Szegedre. A városba érkező turisták nagy hasznot hoztak a kereskedőknek. A szegediek a MÁV-tól új menetrendet kértek: a „Filléres gyors" utasainak maradjon ideje tiszai fürdésre, kirándulásra is

Légifotó a Déli pályaudvar és az Alkotás utca környékéről, 1930. Jól kivehető a régi utasfogadó csarnok, a háttérben balra a körfűtőházzal. Az Alkotás és a Nagyenyed utca sarkán az útlezárás kiemelt eseményre, ünnepségre utal (fotó: Fortepan)

Motoros vontatás kezdete a MÁV fővonalain

Az 1930-as évek elején a MÁV-nál már jelentős volt a mellékvonalak motorosítása a Ganz-motorkocsikkal, ugyanakkor a fővonalakon Budapest–Hegyeshalom kivételével gőzvontatás volt.

A Ganz és Társa gyár a saját kockázatára, a külföldi példák nyomán a gyors eljutást és fokozott kényelmet igénylő, korlátozott számú utazóközönség kiszolgálására két négytengelyes gyorssínautóbuszt épített. A fővonali közlekedésre tervezett 220 LE (162 kW) teljesítményű, mechanikus hajtásrendszerű, 110 km/h legnagyobb sebességű, gyorssínautóbusz a légellenállás csökkentésére áramvonalas kialakítású volt.

Az üzemi kísérletek befejezése után a MÁV átvette a két gyorssínautóbuszt és továbbiakat is rendelt. Az Árpád-típusú gyorssínautóbuszok kezdetben a Budapest–Bécs között közlekedtek és a 278 km távolságot egy közbenső megállással 2 óra 58 perc menetidővel futották be. Európában mint motoros járművek elsőként vettek részt a nemzetközi forgalomban. A MÁV összesen hét Árpád-típusú gyorssínautóbuszt szerzett be, amelyeket honfoglaló vezérekről és magyar királyokról neveztek el. Ezek a járművek alapozták meg a Ganz-gyár nemzetközi hírnevét és különböző változataik számos európai és tengerentúli vasútnál teljesítettek szolgálatot.

Az Árpád-típusú gyorssínautóbuszok sikere arra ösztönözte a MÁV vezetését, hogy annak gépi berendezése felhasználásával a belföldi, könnyű gyorsvonati forgalom céljára olyan motorkocsi kifejlesztésével bízza meg a Ganz-gyárat, amely képes kettő négytengelyű kocsit 90 km/h, illetve 8 kéttengelyű személykocsit 60 km/h sebességgel vontatni. A Ganz-gyár 1934 őszére két ilyen motorkocsit épített. A kétmotoros motorkocsiba az Árpád-típusú gyorssínautóbusz gépezeti berendezését építették be és ennek megfelelően 2x220=440 LE (324 kW) volt a teljesítménye. A MÁV nagyszámú hasonló motorkocsi beszerzését tervezte, de a kettős gépezeti berendezés bonyolultsága és a fokozott karbantartási igényük miatt ettől a tervtől elállt.

A GySEV számára a Ganz-gyár 1935 és 1937-ben épített két hasonló, de egymotoros motorkocsit. A kétmotoros motorkocsinak gépezeti berendezése azonos volt az Árpád típusú gyorssínautóbuszéval.

A tábornokok tanulhatnak

„*Dolfuss* osztrák kancellár 1934. év telén hivatalos volt Budapesten. Fogadására a keleti pályaudvaron megjelentek a polgári és katonai előkelőségek. A kancellárt hozó bécsi vonat menetrendszerűen befutott a csarnok alá. *Dolfuss* kocsija a fehér krétával megjelölt helyen állt meg. *Kárpáthy* Kamilló, a honvédség főparancsnoka az osztrák kocsi elé került, észrevette a kréta-jelet, odafordult a körülötte álló tábornoki karhoz:

– Uraim, a magyar vasutasoktól pontosságot tanulhatunk."

A Vasút humora c. könyvből.

180 ÉVES A MAGYAR VASÚT