

Kedves Megjelentek!

Tisztelt Hölgyeim és Uraim!

Szeretettel köszöntöm Önöket a Vasúttörténeti Alapítvány Fotókiállításának megnyitóján.

A Bécs–Bruck közötti vasút **1846**-ban történő megépítése után a további építést illetően előrelépés csak **1853** után történt. A *gloggnitzi vasúttársaság* ekkor az államnak átadott vasutakért, mintegy kárpótlásul, engedélyt nyert a Bruck – Győr – Újszöny közti vasút kiépítésére.

A győriek a vasutat elsősorban a közvetítő kereskedelmi érdekek szolgálatába kívánták állítani. A vasúttársasághoz intézett levelükben kijelentették, hogy a vasút akkor lesz kedvező a városra nézve, ha a vasútállomás a hajóállomáshoz közel épül fel, s a két fontos kereskedelmi csomópontot vasút köti össze. Ebben az esetben a város a féltve őrzött vásártér egy részének ingyenes átengedésére is hajlandónak mutatkozott. Ez rendkívül nagy engedményt jelentett, ha figyelembe vesszük, hogy egy-egy országos vásár alkalmával 5–6000 db vágómarhát hajtottak fel a győri vásártérre, s emellett még tekintélyes volt a ló- és a sertéseladás is.

A gloggnitzi vasúttársaságtól 1855-ben az *Osztrák–magyar Államvasút-társaság* vette meg a jelzett vasutat, melyet rövid idő alatt befejezett. **1855.**december 24-én átadták a forgalomnak a Bruck–Győr, majd 1856-ban a **Győr–Újszöny** közti vonalat. Miután a vasúttársaság a szárnyvonal kiépítésére nem vállalkozott, a város ingyen nem adott területet a vásártérből. A Bécs–Győr vasút kiépítésével Győr a nyugatra irányuló közvetítő kereskedelem utolsó átrakodó állomása lett. A Győrbe hajón szállított termény itt vasútra került. A Győr–Újszöny 37 km hosszú vasútvonalat **1856.**augusztus 10-én adták át (ÁVT).

A Kelenföld - Újszõny vasútvonal üzembevétele **1884. július 15-én** történt meg. (MÁV) Utóbbi szakasznak oka elsõsorban a fejlõdõ tatabányaiszénmedence vasúti kapcsolatának létrehozása, másodsorban konkurenciát teremteni a Duna bal partján 1848-ban Bécsig kiépített Pest-Vác-Nyitra-Pozsony vonalnak.

A hazai hálózatban elfoglalt fontos szerepe ellenére helyi érdekû vonalvezetéssel épült meg. A Gerecse és a Vértes közötti szûk ívekkel és nagy emelkedõkkel tarkított szakasz miatt több ideig tartott a menetidõ Bécsig, mint a 15 km-rel hosszabb 70-es vonalon és Pozsonyon keresztül.

#### o **A vasútvonal villamosítása**

Dr. Kandó Kálmán eredményei alapján a MÁV elhatározta, hogy az új Kandó-rendszerrel villamosítja a Budapest-Hegyeshalom vasúti fõvonalat. A döntést a szakmai megfontolásokon túl nyilván az is befolyásolta, hogy a trianoni békeszerzõdés után már ez a vonal kötötte össze Budapestet Béccsel és így Nyugat-Európával is, ezért abban az idõben Magyarország legfontosabb vasútvonalának számított. A beruházással együtt elkezdõdtek az elsõ nyomvonal korrekciók is.

A villamosításához Kandó két mozdonytípust tervezett, amelyek villamos berendezései azonosak voltak, csak egyes jármûszerkezeti részek változtak az eltérõ tehervonati hajtókerékméret különbözõsége miatt. Fázisváltó a különleges berendezésnél Kandó egyfázisú transzformátort, egyfázisú szinkronmotort és többfázisú szinkrongenerátort egyesített egyetlen gépben. A munkavezeték 16 kV feszültségû, 50 periódusú, egyfázisú áramát többfázisú kis feszültségûvé alakította az indukciós hajtómotor számára. A mozdonynak négy szinkron sebességfokozata volt: 24,2; 50; 75 és 100 km/h.

A 190 km hosszú **Budapest-Hegyeshalom vasútvonal** villamosításának részeként helyezték üzembe 1930-ban a **Bánhidai Erõmûvet**, amely egyebek között a vontatás villamosenergia-szükségletét is biztosította a 100 kV

feszültségű Budapest-Bánhida-Horvátkimle vonalvezetésű távvezetékre kapcsolt **Torbágy**, Bánhida, Nagyszentjános és Horvátkimle transzformátorállomásokon keresztül. Azért, hogy az egyfázisú terhelés a háromfázisú energiaellátó rendszerre egyenletesen legyen elosztva, a munkavezetékét négy, egymástól elszigetelt szakaszra bontották, mindegyiket külön táplálással.

Két állomás a távvezeték azonos fázisára, a másik kettő pedig a két további fázisra kapcsolódott.

Komáromig 1932-ben, Hegyeshalomig 1933-ban került felsővezeték a pálya fölé. (A Kandó-féle 16 kilovoltos feszültségről a ma használatos 25 kilovoltra 1971. július 27-én állították át a vonalat.)

A villamosítás befejezése után 29 darab V40-es személyvonati és három V60-as tehervonati, Kandó Kálmán tervezte GANZ villamos mozdonyt állítottak szolgálatba.

#### ○ **A biatorbágyivölgyhidak**

Az **eredeti egyvágányú viadukt** a Pest megyei Torbágy (ma: Biatorbágy) község határában a Fűzes-patak völgyét hidalja át és közutak átvezetését is szolgálta az 1883-84. években épült Bp. Kelenföld - Újszöny (Komárom) vasútvonal alatt. Az első híd 2×40,6 m támaszközű, hegeszvas anyagú, többszörös rácsozatú felsőpályás acélszerkezet volt. Az egyetlen pillér és a két hídfő cölöpalapozással, beton felmenőfalakkal, terméskő burkolattal készült.

1903-ban a kellő teherbírás hiánya miatt megerősítésre szorult.

1933-ban ezt a hídszerkezetet kicserélték. Az új áthidalás eredetileg a pályakorrekció során feleslegessé vált baroki völgyhíd felszerkezete volt. Ez két, egyenként 40,0 m támaszközű, párhuzamos övű, süllyesztett pályás folytacél anyagú hídszerkezet volt. A MÁVAG kivitelezésében készült műtárgyat 1934. május 14-én helyezték forgalomba.

**A párhuzamos második híd építése a bal vágány fektetésekor, 1898-ban vált szükségessé.** A két hídfő tulajdonképpen maga is  $2 \times 10,0$  m nyílású boltozat; a Budapest felőli hídfő és a közbelső pillér cölöpalapozású, a másik hídfő síkalapon áll. Az áthidaló szerkezet diósgyőri folytácél anyagú, kétszer kéttámaszú párhuzamos övű, oszlopos rácsozatú süllyesztettpályás szerkezet. A MÁVAG építette hidat 1898. december 20-án adták át a forgalomnak.

#### o **A biatorbágyi merénylet**

1931. szeptember 13-án, nem sokkal éjfél után, Biatorbágyon a völgyszakadékon átívelő viadukt a pokol kapujává vált. A Keleti pályaudvarról 23 óra 30 perckor indult bécsi gyors előtt a hídfőnél szeptember 13-ra virradó éjszakán, 0 óra 20 perckor felrobbantották a síneket.

A detonáció éppen akkor történt, amikor odaért a Bécsbe tartó nemzetközi gyorsvonat. A gőzmozdony, a szerkocsi és az első hat kocsi a huszonhat méteres mélységbe zuhant, s a szerelvény roncsai között 22 ember lelte halálát, 17-en súlyosan megsebesültek.

Arendőrség és a vasút illetékesei példamutató gyorsasággal jelentek meg a helyszínen. Perceken belül érkeztek meg az orvosok és a mentők is, hogy sok súlyos sérült életét megmentésék. Az első hivatalos jelentés még aznap elkészült gróf Károlyi Gyula miniszterelnök számára. Ez a helyszín alapos, bár nem mindenben kellő szakértelemmel elvégzett vizsgálatáról tanúskodik. A dokumentum a jobb sínszál belső felére helyezett „robbantóaknát” említ, melyet többszörös nyomásra időzítettek, és a szerelvény harmadik vagy negyedik kocsija alatt robbanhatott fel. A kisiklási nyomok is ezt látszottak alátámasztani.

A helyszínen pokolgépet találtak és egy levelet, amelyből arra következtettek, hogy a robbantás a kommunisták műve volt.

A katonai műszaki szakértőre hivatkozó jelentés még nem lehetett alapos, azonban tisztességéhez kétség sem fér. A MÁV Budapesti Igazgatóságának ugyancsak szeptember 13-ára keltezett, vasúti műszaki leírás néven ismert dokumentuma már magán viseli a több szakértővel, kellő idő ráfordításával elvégzett vizsgálat jegyeit. Az első jelentésnek több dologban mond ellent: a síndarabok 140–300 méterre való szétszóródásából arra következtetnek, hogy a mindösszesen több mint 7 métert kitevő sínszakaszt valószínűleg terheletlen állapotban robbantották ki – tehát még a szerelvény érkezése előtt. A MÁV szakértői szerint a sínszálon több koncentrált robbanó töltet, vagy egyetlenegy hosszú, a sín gerincén végigvonuló töltet volt elhelyezve. Itt említik először, hogy a merénylőnek komoly robbantási és vasútüzemi szakértelemmel kellett rendelkeznie.

Az utókor sokszor méltatlanul mellőzi a torbágyicsendőrség szeptember 24-én kelt jelentését, pedig ez a helyszín igen alapos kriminalisztikai vizsgálatáról tanúskodik. Az elkövetés eszközéül (a MÁV műszaki leírását mintegy megerősítve) már egyértelműen egy ekrazittal töltött, mintegy 2 méter hosszúságú gázcsövet említettek, melynek darabjait meg is találták. Rögzítették továbbá, hogy a robbantás helyszínén 2 darab zseblámpaelemet, valamint egy másfél méteres hosszúságú, szigetelt vörösréz huzalt találtak.

A nyomozás azonban megállapította, hogy a bűncselekményt az örült Matuska Szilveszter bécsi kereskedő és gyáros követte el, aki több mint két hétig a szerencsésen megmenekült utas szerepét játszotta. Fény derült arra is, hogy ő volt a korábbi németországi, illetve ausztriai vasúti robbantás tettese is. Matuskát egy osztrák bíróság 6 évi fegyházra, majd egy magyar törvényszék

1934-ben halálra ítélte. De Ausztriában nem volt halálbüntetés, ezért az ítéletet a kiadatási egyezmény alapján életfogytiglani fegyházra változtatták. A kormány a merénylet ürügyén, 1931. szeptember 19-én bevezette a statáriumot, amit csak 1932. október 10-én oldottak fel. Ausztriai büntetésének letöltése után Matuska a váci fegyházba került, s amikor Vác 1944 végén néhány órára gazdátlan lett, a zűrzavarban kiszökött a fegyházból és eltűnt. Később meglátni vélték Csantavéren, a szülőhelyén.

1931. szeptember 12-én az ismert terrorcselekmény során a híd szerencsére csak kismértékben rongálódott meg, a sérült vágányrész helyreállítását követően 1931. október 3-án forgalomba helyezték a bal vágány hídját.

1941-ben a jobb vágányban lévő völgyhíd felszerkezetével egyidejűleg egy harmadik övrúd beépítésével megerősítették.

1944-ben a megszálló németek mindkét viaduktot előkészítették a robbantásra, azonban a szovjet csapatok gyors előrenyomulásának köszönhetően nem maradt idejük a pusztításra. A hidak 1944. december 24-én megmenekültek.

#### ○ **A második világháború után**

A második világháború a MÁV vonalain és járműállományában jelentős pusztítást végzett. A hazai gépgyártás nem győzte, ezért a feladatok ellátására több mint ötszáz, S160-as sorozatú amerikai hadimozdonyt vásároltak. Ezek lettek a 411-esek a MÁV számozása szerint. Ezt később száz, a Szovjetunióból vásárolt tehervonati mozdonnyal egészítették ki.

A háborút követően Magyarországon csak tizenkét MÁV V55 sorozatú villamos mozdonyt építettek. A MÁV V43 sorozat a magyar vasút történetében a legnagyobb darabszámú villamosmozdony-sorozat. Az első darabok Essen-ben készültek, a többi - majd háromszázhetven licencépítésű - Budapesten, a

GanzMÁVAG-ban. Szintén a Ganz MÁVAG gyártmánya a legnagyobb teljesítményű magyarmozdony a MÁV V63 sorozat.

### ○ **Napjainkban**

A MÁV-START Zrt. legújabb mozdonyai, a 1047 sorozatú, nagy teljesítményű és sebességű, nemzetközi forgalomra is alkalmas, korszerű biztonsági és vonatbefolyásoló rendszerrel felszerelt mozdonyok - közismertebb nevükön Taurusok - Siemens gyártmányúak. A személyvonati és elővárosi forgalmat pedig 2007 óta a szintén korszerű Talent és a Flirt motorvonatok bonyolítják le.

A vasútvonal üzemeltetését a Rajka–Hegyeshalom-szakaszon 2011 decemberétől a GYSEV vette át.

### ○ **A vasútvonal korszerűsítései**

A vasúti közlekedés korszerűsítése az 1960-as években kezdődött el. Ennek középpontjában eleinte a dízelprogram, majd az energiatakarékosság jegyében 1974 elejétől a KPM a vasút-villamosítást helyezte előtérbe.

- 1975–1977 között is végeztek felújításokat a vonalon. Ekkor épültek meg a Biatorbágyi, a Herceghalmi, a Bicskei, a Szárligeti, az Almásfüzitői, a Lébény-Mosonszentmiklósi és a Rajkai állomások új felvételi épületei. A sebesség növelése érdekében sok szakaszon nyomvonal-korrekciót hajtottak végre. Hosszú, nagy íveket hoztak létre.
- Az 1977. évi pályakorrekció miatt forgalmon kívül helyezték, 1979-ig még anyagvonatok közlekedtek a hídon. A híd acélszerkezete rohamos korróziónak indult, felmerült a veszélyessé vált híd lebontása is.

Szerencsére került pénz a műemlékké nyilvánított híd korrózióvédelmére, ma zöld színben pompázva, sínek nélkül gyönyörködhetünk benne.

- A faluszélen épült új vasútállomás unikumnak számított a maga idején, **PerskóGyula** tervező a töltés és a közút közötti szintkülönbség felhasználásával álmodott meg egy hullámszerű párkányú, erőteljes építményt. Nappal a monolit vasbeton, a téglák, a fa, az üveg és az azúrkék mozaikburkolat (!) egyvelege a korabeli kritika szerint: *"Az utascsarnok nagy fesztávú, tört vonalú lefedése mind az épületbelsőben, mind a külső tömegkialakításban karakteres, nagyvonalú megjelenést eredményez. A külső tömegformálás is tükrözi az utasáramlás kétszintes megoszlását, a tetőfedés tört megoldása vizuálisan felvezet a magasan fekvő peron felé."* Sajnálatos, hogy a megálmodott állomásépülettel később számos probléma adódott.
- 1978-ban villamosították a Hegyeshalom–Rajka közötti szakaszt.
- 1989-ben korszerűsítették Tatabánya állomását és új felvételi épületet emeltek. Felsőgalla állomást kihagyva átvágták a sziklás dombot és kiegyenesítették az addig helyi szűk kanyarokkal tűzdelt szakaszt. Az 1990-es években még erre közlekedtek a személyszállító vonatok. 2008 végén felszedték a Szárliget felőli kitérőt. Jelenleg Tatabánya irányából lehet elérni Felsőgallát. 2009 végén lebontották Felsőgalla állomás felsővezetékét. (Az állomás az annak északi végéből kiágazó és a város fölött lévő szénosztályozóhoz vezető iparvágány csekély teherforgalma miatt maradt meg.)



- 1994-ben folytatták a vasútvonal korszerűsítését. Ennek eredményeként 1997-től 160 km/h-s sebesség érhető el, így az utazás Bécs–Budapest között 3 órára csökkent. (*InterCity vonatok*).
- Az EU ISPA támogatásának felhasználásával folytatódik a Budapest–Hegyeshalom vasútvonal (a IV. számú páneurópai korridor része) 2002-ben megkezdett korszerűsítése. 2007 végéig közel 25 milliárd forint felhasználásával átépült a Budaörs–Biatorbágy és a Komárom–Győrszentiván vonalszakasz. A pályarekonstrukciók során UIC 60-as síneket alkalmaz a MÁV rugalmas és korszerű PandrolFastcliperősítéssel. A már 1997-ben bevezetett 140–160 km/h sebesség üzembiztos alkalmazása érdekében Kelenföld–Hegyeshalom között elektronikus vonatbefolyásoló rendszert (ETCS) szereltek fel.

- **A régi Torbágyi vasútállomás**

Az egykori Biatorbágyi vasútállomás felvételi épülete szépen felújítva áll, Faluházként funkcionál. Egykor a MÁV 1883-ban készített tervsorozatának II. osztályú típusterve alapján épült. Ekkor épült a Budapest–Kelenföld–Újszöny egyvágányú vasútvonal, sőt, az első Viadukt is a Fűzes-patak felett. Miután a vasúti nyomvonalat 1977-ben módosították, a vasúti forgalom megszűnt Biatorbágy központjában. Az épületet 1992-ben az önkormányzat kulturális intézménnyé alakította át, ahol helyet kapott a zeneiskola is, amely ma Pásztai Miklós Alapfokú Művészetoktatási Intézményként működik több helyszínen. A klasszicizáló jellegű épületet 2006-ban modern, többfunkciós nagyteremmel bővítették ki

- **Biatorbágy (bez.) – Tata (kiz.) vasútvonalszakasz fejlesztés előkészítése**

#### A beruházás előkészítés I. szakasza

A Biatorbágy (bez.) – Tata (kiz.) szakasz része a IV. számú Európai korridorinak (22. számú kiemelt TEN-T vonal). A jelenlegi projekt - a korábbi fejlesztéseket figyelembe véve - a III. ütem előkészítő fázisa. Összhangban a Bizottsági Határozatban foglaltakkal döntéselőkészítő tanulmánytervet, geodéziai és geotechnikai vizsgálatokat, teljes körű engedélyezési terveket és környezeti hatástanulmányt kellett készíteni (figyelembe véve az alkalmazni kívánt 160 km/h ill. 140 km/h tervezési sebességet).

A döntéselőkészítő tanulmányterv és a geodéziai, geotechnikai vizsgálatok elvégzése 2010.10. 30-ig befejeződött. A további feladatok befejezése 2012. december végére megtörtént.

#### A beruházás előkészítés II. szakasza

Az I. szakasz lezárása után, az építési és a környezetvédelmi engedély megszerzésével, az előkészítés II. szakasza is megkezdődhet a forrás biztosítása után. Ebben a szakaszban a kivitelezéshez szükséges kiviteli tervek készülnek el, illetve a kiviteli tenderdokumentáció és támogatási kérelem összeállítására kerül sor.

**Biatorbágy (bez.) – Tata (kiz.) vasútvonalszakasz fejlesztés kivitelezése**  
**Az előkészítési szakaszok lezárása után kezdhető meg a kivitelezési munkafázis, amint a forrás a 2014-2020-as EU költségvetési időszakban rendelkezésre áll majd.**

**A majdani kivitelezési projekt főbb műszaki paraméterei:**

Felépítmény: A nyíltvonalai vágányszakaszok és az átmenő vágányok 60-as, az állomási megelőző vágányok 54-es, a mellékvágányok 48-as rendszerűek.

Állomások kialakítása: Az állomásokon, megállóhelyeken 55 cm magas peronok épülnek. A döntéselőkészítő tanulmányterv elfogadott 3. változata alapján épülhetnek új peronaluljárók ill. kerülhetnek felújításra a régi alul-, ill. felüljárók az esélyegyenlőség biztosításával. A vonalszakasz az elővárosi közlekedés része, így az állomások és megállóhelyek körzetében (egy külön tervezési projekt végeredményeként) P+R parkolók és kerékpártárolók létesülnek.

Meg fog történni a felsővezetéki rendszer, a térvilágítás, a biztosítóberendezés és a távközlési rendszer korszerűsítése. A környezetvédelmi létesítmények a Hatástanulmányban megfogalmazottak szerint, a hatósági előírásoknak megfelelően kerülnek majd kiépítésre.

Köszönöm megtisztelő figyelmüket.

Buskó András

09. 18.,  
péntek, 17.00

Kiállítás

Ingyenes

Faluház

## FOTÓKIÁLLÍTÁS A VASÚTTÖR- TENETI ALAPÍTVÁNY GYŰJTE- MÉNYÉBŐL

A kiállítást **Buskó András** vasútépítő szak-  
mérnök nyitja meg, az egykori vasútállomás  
épületében, vagyis a mai Faluházban.

A tárlat megtekinthető október 5-ig, munkanapo-  
kon 10-18 óra között.

09. 18.,  
péntek, 18.00

Ismeretterjesztő

Ingyenes

Faluház

## VÖLGYHIDAK – ÉRTEKTÁR-KONFERENCIA

A Biatorbágyi Helyi Értéktár Bizottság  
tevékenységének áttekintése, mozaikok föl-  
villantása az eddigi kutatásokból, beszélge-  
tés Biatorbágy helytörténeti értékeiről nem  
szokványos megvilágításban. Néhány cím  
ízeltőül: Életek emlékkövei, Érték-e még az  
Ilona-malom? Matuska-extra. Előadók: az  
Értéktár Bizottság tagjai.

