

A 2000-es években Magyarországon egy több irányból szerveződő mozgalom indult el azzal a céllal, hogy a magyar nemzet értékeit összegyűjtse, értéktárakba rendezze. Ezzel biztosítva annak megfelelő védelmét és nyilvántartását, valamint az utókor számára történő megőrzését. Ezen törekvés hatására született meg végül a magyar nemzeti értékekről és a hungarikumokról szóló 2012. évi XXX. törvény.

A hungarikum mozgalom legfontosabb alapelve, hogy minden közösségnek vannak értékei. A legkisebbnek is. A helyi közösség saját maga dönthet arról is, hogy milyen dolgokat helyez el az értéktárába. Ez nagy lehetőség, ugyanakkor nagy felelősség is.

A törvény és a végrehajtási rendelet csak egyfajta útmutatást, lehetőséget ad az értékek kiválasztásáról. Az értéktárba kerülhet minden olyan dolog, amelyet a helyiek értéknek tartanak és az értéktárba jelölik.

A nemzeti értékpiramis első lépcsőfokát a települési önkormányzatok adják, amelyek fakultatív feladatként megalakíthatják Települési Értéktár Bizottságaikat. Ezek a bizottságok elkészítik a településen fellelhető nemzeti értékek adatainak gyűjteményét. Feladatuk meglátni egy-egy helyi közösség speciális másságainak értékeit, láthatóvá, értékévé tenni mások számára is.

Biatorbágy Város Önkormányzata csatlakozott a magyar nemzeti értékek és a hungarikumok gondozásáról szóló Kormányrendelet felhívásához. 2013. novemberében megalakult a Biatorbágyi Értéktár Bizottság. Tagjai társadalmi megbízatásként, tiszteletdíj nélkül végzik munkájukat.

A bizottság feladata a biatorbágyi értékek felkutatása, dokumentálása, rendszerezése és archiválása, ezek népszerűsítése és a jövő nemzedékekkel történő megismertetése, illetve ezek felterjesztése a megyei és országos értéktárakba.

Az így létrejött Biatorbágyi Értéktár egy lajstrom, a Biatorbágyon fellelhető értékek gyűjteménye. Egy országos törvény által szabályozott rendszerben kutatható anyag.

Nemcsak a közismert, országos jelentőségű dolgok, a pozitív részletek kerülhetnek az értéktárba. **Három részlettel** kívánom bemutatni a Biatorbágyi Értéktár munkáját, és ezzel Biatorbágyot. Az első, főként csak az adott szakterület számára ismert részlet, a második egy rekordszámokat mutató tragikus esemény, a harmadiknál pedig egy tragikus történet reklámértékét felhasználva híjuk fel a figyelmet jelentős értékeinkre.

A Tétény–Sóskúti-fennsík – az egykori Torbágy-erdő nyugati pereme –: a Madárszirt, a Csízgegy-árok és a Nyakaskő környéke geológiailag jelentős hely. A felső-miocén időszak legvégén, mintegy 5-8 millió éve egy olyan bennszülött faunával rendelkező beltó (a Pannon-beltó) alakult itt ki, amely a világ geológusai szerint egyedülálló.

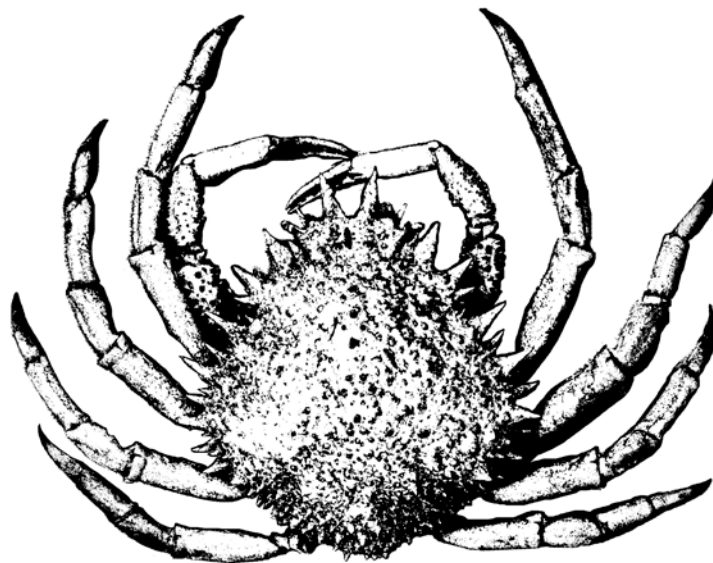
Ez látható a Csízgegy-árokban, a Nyakaskő oldalában látható rétegekben: alulról felfelé vizsgálva láthatjuk a mézshomokon heverésző, iszapfaló életmódot folytató tengeri sünöket, osztrigákat. Felfelé haladva kagyló- és csigahéjak, kőmagok kavalkádja jelenik meg, amely jelzi a tenger ide-oda mozgató, sodró hatását. A ritka tarisznyarák ollói is megtalálhatók. Tovább haladva a fésűskagylók veszik át a szerepet, a szív-kagyló mérete egyre csökken, jelezve, hogy közeledik a sótartalom-csökkenés pillanata. Éles átmenettel változik meg az ősmaradvány-tartalom, azok a fajok, amelyek nem bírták a sótartalom-változást, eltűntek. E konkian rétegek felett már felső-miocén mészkövet találunk jellegzetes félsósvízi faunájával. Ebből épül fel a Nyakaskő, a Madárszirt és a Százlépcső túlnyomó része.



A település szempontjából fontos egy fésűskagyló, a *Chlamys biaense* (*Pecten biaensis*), amelynek fossziliája a múlt században innen került elő először. A kevés és kisméretű ősmaradvány rendkívüli nemzetközi jelentőséggel bír, hiszen Kókay József jeles magyar geológusnak többek között ezen fossziliák alapján sikerült rekonstruálnia a Paratethysre ekkor jellemző ősföldrajzi képet.

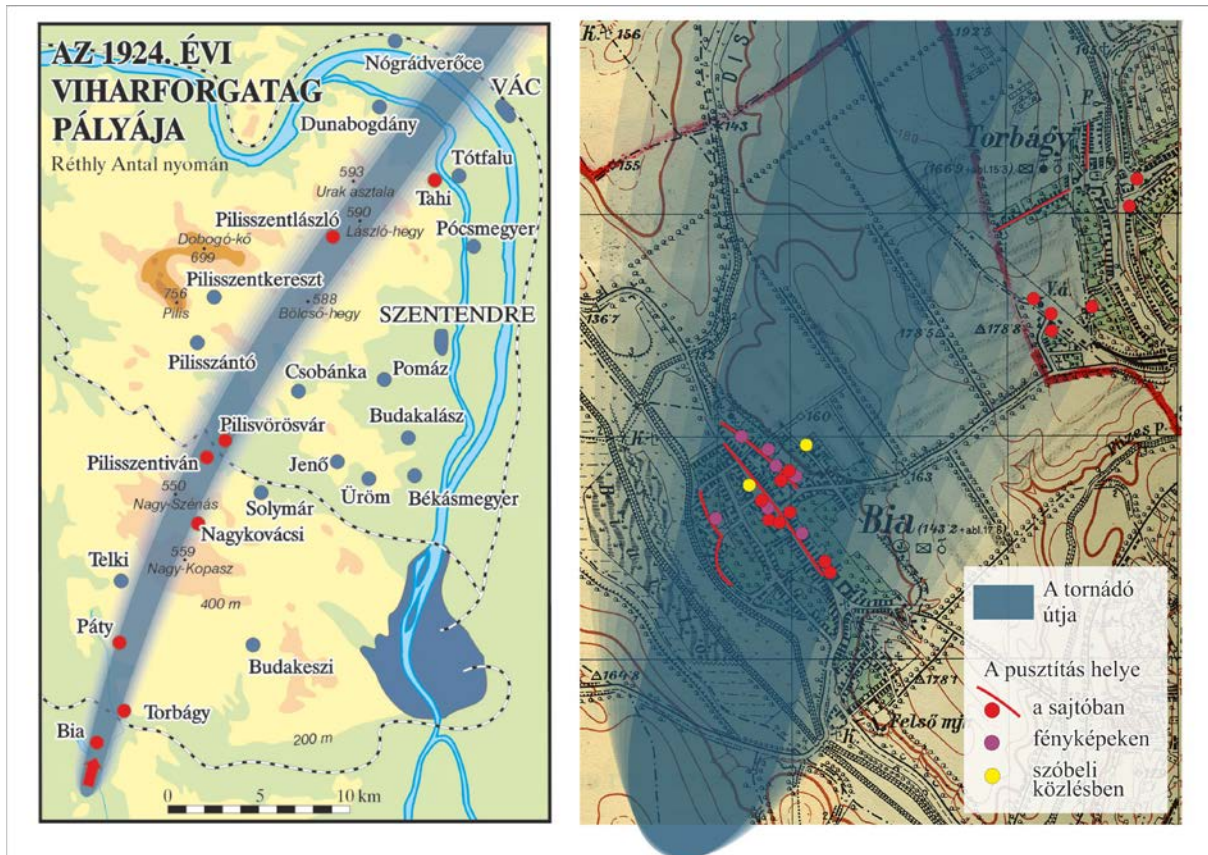


Egy másik, Biatorbágy nevét hordozó faj, a *Maja biaensis*. A tengeri pókok (*Majidae*) nevükkel ellentétben nem a szárazföldi ízeltlábú állatok, hanem a tízlábú rákok (*Decapoda*) közé tartoznak. A Földközi-tenger partjainál gyakran látható *Maja squinado* közeli rokonságába tartozott a Középső-Paratethys területéről ismert *Maja biaensis*. Ezt a fajt Müller Pál, magyar Decapoda specialista nevezte el Biatorbágy községről.



Legújabbán egy tengerisün-fosszília – mely a település nevét viseli – található meg a szakirodalomban: *Echinocardium biaense*.

Következő részben az 1924. június 13-ai eseményről szólok. Magyarország egyik legnagyobb tornádója ekkor söpört végig régiókon. A viharforgatag Bia előtt keletkezett, s Vác irányába tartó 70 km-es útja közben számos települést érintett nagy pusztítást okozva Biának, Torbágnak, s az útjába kerülő falvaknak.

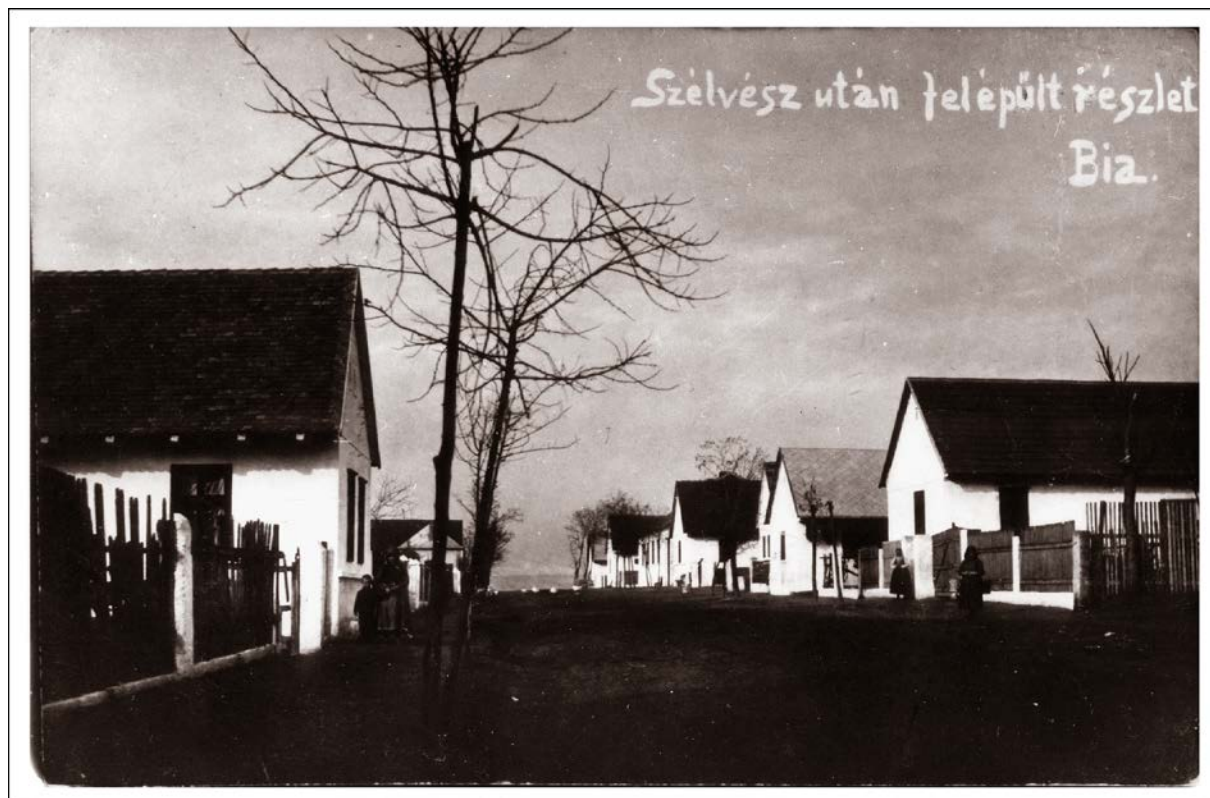


Idézet a korabeli írásokból: *Bia: 65 ház teteje, 33 háznak a félteteje, 23 háznak a tetőfedő anyaga elpusztult; 96 ház kisebb-nagyobb mértékben megrongálódott; 4 ház romba dőlt. Torbágy: romba döntött és lakhatatlanná tett házak száma 20. Kisebb-nagyobb mértékben összesen 196 ház rongálódott meg.*

Ez volt Magyarország legnagyobb ismert tornádója. Szélsébsége a Bia és Páty közötti szakaszon legalább 87–104 m/s volt, középértékben kifejezve: 95,5 m/s” (343,8 km/h), és biztosan nem haladta meg a 172 m/s értéket. Ez a szélsébség a Fujita-skálán F4-kategóriájú tornádót jelent. A viharforgatag erőssége a pusztítások alapján is meghaladta az F3-at.

Számítások alapján a légnyomásérték legalább 50 mm-rel csökkent, de szélsőértéken akár a 675 mm-es légnyomásérték alá is eshetett a ciklon magyában. Hazánkban ez a legalacsonyabb ismert légnyomásérték.

E rekordszámokat mutató történet kínálja, hogy emléket állítsunk neki, mely akár turisztikai állomáshelyként is vonzza az erre kíváncsi érdeklődőket.



A harmadik részben egy tragikus eseményt felhasználva hívom fel a figyelmet technikatörténeti érdekességekre. Az 1931. évi merényletnek köszönhetően vált országosan ismertté a biatorbágyi Viadukt. Pedig sokkal inkább érdemelne hírnevet a vasútépítés nagy korszakában betöltött szerepe miatt. A fővárost Nyugat-Európával összekötő vasútvonal – melynek része Biatorbágy is – számos kiemelkedő történeti, technikatörténeti részlettel bír. Hazánk jelenlegi területének legnagyobb acélszerkezetű vasúti völgyhídjai, műemléki védettségre érdemesek lennének. Jelenleg helyi védettségük.



Már 1837-ben felmerült a Győrön át Budáig vezető vasútvonal terve. A Budapest – Bécs fővonal kiépítésekor 1883–84-ben épült a jobb vágány hídja. A falazatépítést 1883-ban kezdték meg biai mészkőből. (Az előbb említett tengeri mészkőüledékekből kialakult biai kőbányák köveiből.) A Füzes-patak völgyét hidalja át 120–140 méterszélességben és 20–25 méter magasságban. A patak környékének nedves talaja miatt a hídfőket és a pillért is 700 darab 12 méter hosszúságú facölöp alapra építették. (Ekkor kiviteleztek–a ma kulturális intézményünknek, a Faluháznak helyet adó – egykori vasút-állomás felvételi épületét is.)

A vasútvonal kétvágányúsításakor, 1898-ban épült a bal vágány völgyhídja.

1931. szeptember 13-ára virradó éjjelen a másnapi búcsúra készülő falu lakossága robbanás hangjára riadt. Az egyik sínszálat kiszakító pokolgépes merényletben 22-en veszítették életüket a bécsi gyorsvonat katasztrófájában.

1931–32-ben villamosították a vasútvonalat. Ebben elvülhetetlen érdeme volt Kandó Kálmánnak és Verebély Lászlónak. Amíg Kandó megtervezte és a tapasztalatok alapján

tökéletesítette a fázis-váltós próbamozdonyt, majd a később róla elnevezett Magyar Örökség-díjas Kandó-mozdonyokat, addig Verebély energiagazdálkodási elképzeléseinek megfelelően kiharcolta a vonali próbákat, majd a Budapest–Hegyeshalom közötti fővonal villamosítását. A világon az első fővonal, ipari frekvenciájú, egyfázisú vasút-villamosítás Kandó és Verebély közös alkotása.

A vasúti fővonal villamosításakor megnőtt a vonatok menetsebessége, az ebből adódó terhelésnövekedés miatt az első híd vasszerkezete nem felelt meg a megnövekedett terhelésnek, cseréjéről döntöttek. A Bicske utáni baroki völgyhíd szerkezetét pályakorrekció miatt elbontották, s 1934-ben a biatorbágyi híd áthidalására használták fel, miután az avult hídszerkezetet egyszerűen oldalirányban kitolták.

1941-ben egy ritkán alkalmazott módszerrel erősítették meg a hidakat. Egy harmadik, íves feszítőövet szereltek fel. A harmadik öv aláfeszítése a párhuzamos övű rácsostartó erőjátékának megváltoztatásával, s nem a rácsrudak keresztmetszet-növelésével tette teherbíróbbá az eredeti szerkezetet. Ennek a szerkezeti megoldásnak további előnye volt, hogy elkészítéséhez nem volt szükség állványzatra, különösképpen nagy forgalomkorlátozásra.

1945-ben a visszavonuló németek a hidakat aláaknázták, de szerencsére a magyar híd-őrparancsnok megtévesztésként csak az alatta lévő közúti hidat robbantatta fel.

1959-ben Várkonyi Zoltán forgatott filmet a hírhedt Matuska-merényletről. 1983-ban ismét megfilmesítették.

1977-ben a vasútvonal pályakorrekciója miatt a hidakon a forgalom megszűnt, 1979-ben a teherszállítás is véget ért. A völgyhidakra a MÁV nem tartott igényt, műemléki védettség hiányában komolyan felmerült elbontásuk lehetősége. Megőrzésük érdekében a '80-as évek végén Biatorbágy Nagyközség átvette a hidakat.

1995-ben a MÁV a volt transzformátor-állomását megszüntette, az új pálya mellé építve új létesítményét. Az önkormányzat az állomás elköltöztetésekor kapott összeget az életveszélyessé vált hidak felújítására fordította. Az első híd lezárva, s a másikat sétálóútnak kialakítva éppen húsz éve adta át a gyalogos-, s kerékpáros-forgalomnak.

E harmadik részletnél nem vetítettem képeket, nézzenek meg erről a témát egy másként feldolgozó alkotást! <http://ertektar-biatorbagy.hu/viadukt-extra/>