

A vasút története Magyarországon

Kisteleki Mihály

Tisztelt Hölgyeim és Uraim, tisztelt konferencia!

Előadásom címe olyan hatalmas ismeretanyagot takar, melynek legalább megközelítő bemutatása több napot venne igénybe, így erre nem vállalkozom. Engedjék meg, hogy a magyar vasút elmúlt, több mint másfél évszázados történetéből elsősorban néhány olyan időszakra fókuszáljak, amelyek a napjainkban igen nagy kihívásokkal harcoló vasút számára különleges tanulságokkal szolgálhatnak.

1./ Vasúti infrastruktúra.

1. 1./ A vasút kezdetei, a fővonalak kiépítése.

A XVIII. század végén hazánk általános gazdasági fejlettsége, így a közlekedés állapota tekintetében jelentősen elmaradt Európa nyugati országaitól, ami a belföldi-, de még inkább a külkereskedelmi áruforgalmat is akadályozta. A jórészt kiépítetlen közutak,- amelyek az Alföldön télen, de sáros időben egyéb évszakokban is járhatatlanokká váltak,- jelentős akadályai voltak a gazdasági fejlődésnek. A vízi utaknak nem volt számottevő jelentőségük, kivéve a hidak hiánya miatti átkelő hajózást. A folyókon, így például a Dunán csak lefelé lehetett hajózni és csak nappal. A kézi erővel hajtott kompot személy- és áruszállításra egyaránt használták, de ezek is csak tavasztól ősziig álltak az átkelni vágyók rendelkezésére. A gőzhajózás,- noha a gőz erejét először a hajózásban használták Magyarországon,- csak a XIX. század második felében kezdett elterjedni.

Köztudott tény, hogy az első gőzvontatású vasútvonal Pest és Vác között 1846. július 15-én nyílt meg, a Pest-Bécs vasútvonal első szakaszaként. 1847-ben már a Pest- Szolnok közötti vonalszakaszon is megindult a gőzvontatású közlekedés, melynek szolnoki végállomása akkor a Tisza-parton volt, kialakítva az első „intermodális” vasút-hajó közlekedési csomópontot.

A vasútépítés ezután váltakozó ütemben haladt tovább, de a legfontosabb fővonalak kiépítése a század második harmadában megtörtént. Gróf Széchenyi István elévülhetetlen érdemei mellett meg kell említeni Gróf Mikó Imre, az 1867-es kiegyezés utáni első közmunka- és közlekedési miniszter eredményeit is, aki ugyancsak kidolgozott egy vasúthálózati tervet. Mikó Imre nevéhez fűződik a Magyar Királyi Államvasutak (MÁV) létrehozása is 1868-ban, különböző magánvasutak államosítása útján.

1. 2./ A „hév” törvény és következményei, a mellékvonalak jelenlegi helyzete.

A XIX. század utolsó negyedében Magyarországon dinamikus vasútépítés bontakozott ki, az addigra már jórészt kiépült fővonalai hálózat kiegészítése céljából, elsősorban a helyi érdekek kielégítése érdekében. Az akkori Magyarország területén az első világháború kezdetéig közel 200 helyiérdekű vasúttársaság alakult, összesen mintegy 13 ezer kilométer vonalhosszúsággal. Jellemző hazánk akkori fejlődési ütemére, hogy a köznyelvben „vicinális” vasutaknak nevezett, nevükben is „hév” megnevezést használó vonalak az 1880. évi XXX. törvénycikk alapján épültek, - a fővonalaknál gazdaságosabban és egyszerűbben,- tehát a teljes hálózat kiépítése mintegy három évtized alatt realizálódott. Ennek az időszaknak kitűnő ismertetését adják Kubinszky Mihály, Nagy Tamás és Turóczy László „Ez a vonat elment” című könyvükben. A szerzők hatalmas munkát végeztek, amikor a kötetben tételesen 184 helyiérdekű vasúttal foglalkoztak, részletesen ismertetve az egyes

vasúttársaságok megalakulásának körülményeit, időpontját, az általuk üzemeltett vasútvonalak megnyitásának időpontjait, jellegzetességeit, esteleges átalakításukat, sorsukat az ország területének 1920-ban történő megcsonkítása után.

A Szerzők a hatalmas tárgyi adatgyűjtő munka mellett a kötetben rámutattak néhány igen fontos tanulságra, amelyek a XIX. század végi vasútépítés kitűnő szervezettségét bizonyítják, és amelyek a mai vasútmegőrző „harcban” is hasznosíthatók. Ezek közül a legfontosabbak:

A helyiérdekű vasutak elsősorban az addig vasúttal meg nem közelíthető területek feltárását szolgálták, kiépítésükben az állam és a bankok mellett a helyben érdekelt pénzügyi források is bevonásra kerültek. A közlekedési kormányzat a már említett 1880. évi XXX. törvénycikkkel biztosította a mai szóhasználatnál mellékvonalinak nevezett hálózat olcsóbb kiépítési lehetőségét, kisebb terhelésre méretezett alépítménnyel, kisebb sebességgel, az éjszakai üzem elhagyásával, a biztonsági rendszabályok egyszerűsítésével. Jelenleg napirenden van, éppen a kisebb forgalmú mellékvonali hálózat „megmentése”, a mai igényekhez igazítása céljából egy fordított folyamat, a régi önálló helyiérdekű vasutak magasabb szintű újra élesztése.

Az arra alkalmas mellékvonal-csoportokból önálló „térégi vasutak”, de lehetőleg „térégi közlekedési szövetségek” kialakítása látszik szükségesnek, többségi állami tulajdonban, az érintett önkormányzatok és helyi vállalatok tőkéjének fokozatos bevonásával. Ezek hatékonyabban tudják racionalizálni a vasutat, és a helyi igényekhez illesztik a közösségi közlekedési munkamegosztást. A térégi vasutak gazdálkodásának alapja a teljes önállóság lenne, amely részvénytársasági formában valósulhatna meg. Szükség van a MÁV és a térégi vasutak együttműködésére, de elengedhetetlen a térégi vasutat megillető bevételek realizálása, és az, hogy a két fél csak a teljesített konkrét szolgáltatások alapján számoljon el egymással.

A térégi vasutak olcsóbb működésének egyik forrása lehet, hogy a 200-400 főt foglalkoztató cégek irányítása jóval áttekinthetőbb,

mint a nagy MÁV-é, amelynek bonyolult és drága szervezeti rendszerétől a társaságok mentesek, és annak költségét nem kell viselniük.

A mai körülmények között kialakítandó „helyi érdekű vasutak” gazdaságos működésének az alapja, hogy a viszonylag mérsékelt sebesség és a kisebb forgalom a biztonság megtartása mellett markáns technológiai egyszerűsítéseket tenne lehetővé. A könnyítések révén is jelentős munkaerő takarítható meg, - ezeket átgondolt műszaki és forgalmi utasításokban kell megjeleníteni, de további lehetőségeket az új technikai eszközök kínálnak. Egységes mellékvonali biztosító berendezési szemlélet és műszaki rendszer szükséges, amelynek elemei a:

- Rugós váltók alkalmazása,
- Egyszerűsített biztosító berendezések telepítése,
- Rádiós forgalomirányítás,
- Műholdas adatátvitel és jármű/vonat azonosítás.

Ha mindezeket a szempontokat elemezzük, megállapítható, hogy az idézett kötet szerzői milyen hatalmas segítséget nyújtanak a mai vasútfejlesztők számára az ötnegyed évszázaddal ezelőtti hasonló tevékenység bemutatásával.

Az eltelt bő évszázadban az akkor megépített vonalak egy része követni tudta a változó igényeket, tudtak fejlődni sebesség és szállítási technológia területén, így ezek ma is fontos részesei a magyar közlekedési hálózatnak. Néhány példa:

„Sztálinváros”- Rétszilas

Godisa- Komló

Tatabánya- Oroszlány

Aszód-Vác,

Dunaföldvár-Paks, stb.

Természetesen egy jelentős részük mára már megszüntetésre került, helyüket átvette a rohamosan fejlődő közúti közlekedés.

Minden esetre a megtartandó hálózatról való határozott döntés egyre sürgetőbb, elsősorban a megmaradó hálózat tudatos rehabilitálása érdekében!

Néhány szó a keskeny nyomközű hálózatról:

- Magyarországon a kisvasúti hálózat kiépítése az 1870-es években kezdődött elsősorban a mezőgazdasági termények, a fa, az építőanyagok és a bányatermékek szállítására. A személyszállítás eleinte csak a termeléshez kötődő hivatásforgalmat szolgálta.
- A két világháború között is jelentősen bővült a kisvasúti rendszer, általában különálló hálózatok épültek, eltérő (500 és 1000 mm között változó) nyomtávval.
- 1948-ban 2470 km mezei és gazdasági, 2000 km bánya-, 700 km erdei és 150 km iparvasutat vettek nyilvántartásba. Csak a Börzsönyben a teljes kiépítettség idején 170 km erdei vasút működött!
- Az 1950-es években a pályákat szabványosították, különálló hálózatokat kötöttek össze, új vonalakat is építettek, így korábban elzárt falvakat is bekapcsoltak az ország vérkeringésébe.
- Az 1960-as években váltotta fel a vasút-központú szemléletet az úthálózat és általában a közúti közlekedés fejlesztésének elsőbbsége. Ekkor a „Csanádi-féle” közlekedéspolitikai koncepció következtében mintegy 1700 kilométer normál nyomközű mellékvonalat is megszüntettek és egyidejűleg megindult a kisvasutak hanyatlása (is).
- 1980 és 1990 között a keskeny nyomközű vasutakon csaknem teljesen megszűnt a teherszállítás, idegenforgalmi, turisztikai jelentőségük ekkor került előtérbe.
- Jelenleg 11 erdőgazdasági tulajdonú, 1 önkormányzati és két, a Kisvasutak Baráti Köre által üzemeltetett kisvasút található Magyarországon. Az egyes vonalak kihasználtsága, a forgalom rendszeressége, műszaki állapota jelentősen eltér egymástól.

1. 3./ A magyar vasúti infrastruktúra mai helyzete.

A fajlagos vasúti hálózatsűrűséggel Európában még mindig élenjárunk, a 4-5. helyet foglaljuk el (a névleges hálózat-hossz 7600 km), bár ma már a hálózat jelentős részén nincs forgalom, az elmúlt évek vasút-megszüntetési törekvéseinek eredményeképpen. A hálózat egy részének kiépítése a 19. században a mocsaras, árvizes, közúton járhatatlan nagyterjedésű mezőgazdasági területek szükségyszerű, jól átgondolt velejárója volt (mint Hollandiában a sűrű csatorna-hálózat). Az áru eljutási ideje nem számított, a kiépítés emiatt kis sebességekre orientált volt (és emiatt olcsó). Ugyanakkor ezek a tulajdonságok is jelentős mértékben hozzájárulnak a mai mellékvonali hálózat egy részének piacképtelenségéhez! A mai vasúti infrastruktúra, sűrűsége mellett jelentős hiányosságokkal rendelkezik:

- A hálózatnak csak 14,9 %-a kétvágányú.
- A hálózatnak csak 35,2 %-a villamosított.
- Ma a hálózat 45-50%-án lassújel van (az eredeti alacsony kiépítési sebességhez képest!). Ez az arány évről-évre változik, de inkább romlik.
- Az egyvágányú szakaszokon igen sok helyen megszűntek a keresztezési lehetőségek (állomások megszüntetése, vagy „csak” elnéptelentése).

Összességében a magyar vasúti hálózat sűrű, de viszonylag kis kapacitású és lassú közlekedésre alkalmas. A 160 km/h sebességre megfelelő szakaszok hossza minimális, 120 km/h-ra mintegy 1000 km alkalmas a jelenlegi 7600 km hosszú hálózathoz. Ennek javítása, a jogos társadalmi igényeknek megfelelő szintre hozása több évtizedes feladat lenne.

Érdemes-e harcolni a mai magyar vasút megújulásáért, a meglévő teljes hálózat megtartásáért, korszerűsítéséért? Hosszú távon mindenképpen, hiszen a vasút előnyei a közúthoz képest

közismertek: energiatakarékosság, megújuló energiaforrások felhasználási lehetősége (rohamosan fogy a fosszilis energia), kisebb területfoglalás és a meglévő hálózat nem igényel újabb területeket, nagyobb biztonság, kisebb járulékos (externális) költségek. Mindezek az előnyök természetesen hosszú távú közlekedéspolitikai gondolkodást igényelnek, hiszen a rövidtávú „fiskális” szemlélet a közúti közlekedés hatalmas adótartalmát helyezi előtérbe!

2./ Vasúti járművek. A magyar vasúti járműgyártó ipar kezdetei, felfutása és hanyatlása.

2. 1. /A gőzvontatás, gőzmozdonyok.

A magyar gőzvontatású vasút 1846-ban, belga mozdonygyárban, amerikai konstrukció alapján készült mozdonyokkal indult. Már 1846-ban további mozdonyokat rendeltek, a Bécs-Gloggnitz-i Vasút műhelyétől angol vasutak szerkesztési elvei alapján készült járműveket. Ugyancsak bécsi gyárak készítették az első teherkocsikat is, de már 1845-ben megkezdődött a hazai személy- és teherkocsi gyártás a Magyar Középponti Vasút Pesti főműhelyében.

A Pest-Vác között közlekedő gőzvontatású vasút személykocsijait (a megnyitásra 34 kocsi készült el) ebben a műhelyben amerikai tervek alapján készítették. Érdekes megemlíteni, hogy az új vasútvonalon induláskor négytengelyes, forgóvázas, fából készült szekrényű, termes személykocsik közlekedtek. A szolnoki vonal kiszolgálásához 1847-ben azonos paraméterekkel rendelkező osztrák gyártmányú kocsikat is rendeltek.

A következő két évtizedben hazai és külföldi (elsősorban osztrák és német) gyárakból szereztek be a hazai vasúttársaságok személy- és teherkocsikat, de a mozdonyok ebben az időben még külföldről kerültek a magyar vasútvonalakra.

A hazai vasúti síngyártás 1866-ban kezdődött, szinte egy időben a bánáti aninai vasgyárban és a felvidéki zólyombreznói hengerműben.

Az első hazai építésű normál nyomtávolságú gőzmozdony terveit még az osztrák Siegl gyár készítette, sőt a gyártás is ott kezdődött 1869-ben, de 1873-ban ezt a típust hazánkban is elkezdték gyártani. A III. osztályú (későbbi MÁV 335 sorozatú) mozdonyból összesen 152 darab készült a hazai vasúttársaságok részére. A sorozat egy példányát 1985-ben felújították. Az 1970-ben a bécsi Siegl gyárban készült 269 pályaszámú mozdony ma a világ egyik legöregebb működő gőzmozdonya, amely a Magyar Vasúttörténeti Parkban található! A MÁV Gépgyár első, saját tervezésű gőzmozdonya 1878-ban készült.



1. ábra: 269 pályaszámú gőzmozdony

A sok évtizedes, sikeres hazai gőzmozdonygyártás 1959-ben fejeződött be. A 375, 1032 pályaszámú gőzmozdony volt az utolsó, a 7573-ik a gépgyárban (ekkor MÁVAG) készült ilyen jármű. Ez a mozdony is üzemképes, ugyancsak a Vasúttörténeti Park büszkesége.



2. ábra: 375, 1032 pályaszámú gőzmozdony

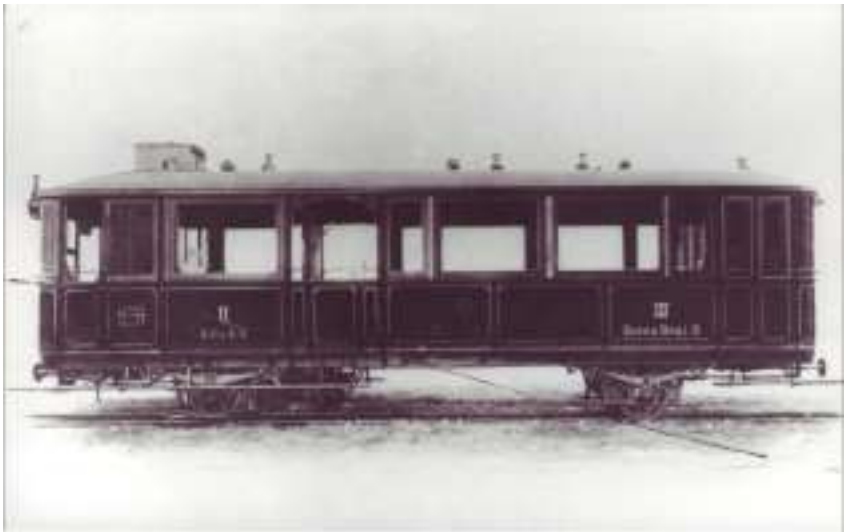
A magyar vasúton a gőzvontatás 1902-ig teljesen egyeduralkodó, az 1960-as évekig gyakorlatilag meghatározó szerepkört töltött be. A gőzmozdonyok 1965-től fokozatosan csökkent feladatokat láttak el (1963-ban jelent meg a V43 és az M 61 mozdonysorozat, majd 1965-től álltak üzembe az M62 sorozatú mozdonyok), majd az üzemből történő teljes kivonásuk 1985-ben fejeződött be.

2. 2./ Motorkocsik, dízel és villamos mozdonyok.

A vasúti közlekedés feladata a személy- és áruszállítás haszonnal! Az első vasutak profitorientált magánvasutak voltak, tehát a költségek csökkentése evidencia volt. A vasúti közlekedés kezdeti szakaszában a lóvontatást felváltó sikeres, de igen drága (legjobb esetben 5% hatásfokú) gőzmozdonynál a minél nagyobb vonategység volt a gazdaságos, de a feladat ezt nem mindig tette szükségessé és lehetővé.

Mellékvonali közlekedés.

Elsősorban a kisebb forgalmú mellékvonalakon vezették be a költségcsökkentés jegyében a gőzvontatású vegyesvonatokat, ezek azonban az utasok szempontjából rövid idő alatt elfogadhatatlan szolgáltatást eredményeztek. A vegyesvonatok helyett a gőz-, majd belsőégésű motoros önjáró motorkocsik a 20. század elején (1902. ACSEV, majd 1903. MÁV) pályára léptek, mert a mellékvonalakon a kis befogadóképességű személyvonat már akkor egyértelmű feladat volt. Azt is érdemes megfigyelni, hogy az akkori hazai járműgyártó ipar milyen gyorsan reagált a kihívásra. Az első 3 évben Weitzer János aradi vagongyára, a Ganz és a győri Magyar Vagon és Gépgyár is megjelent az új járműtípussal a magyar vasúti mellékvonalakon.



3. ábra: ACSEV motorkocsi.



4. ábra: BC motorkocsi

A mellékvonalakon a motorkocsis üzem a mai napig jól szolgálja a jelentkező személyszállítási igényeket, ezen a területen az üzemeltetett járművek folyamatosan összhangban vannak a személyszállítási szolgáltatás üzleti koncepciójával. A 20. század elején a hazai járműgyártó ipar pontosan meg tudott felelni a vasút ez irányú igényeinek.

A magyar járműgyártás későbbi szereplése ezen a területen vegyes megítélést érdemel, mivel már az MD motorvonat sem felelt meg az eredeti kiírásnak (eredetileg 150 darab motor+pót+vezérlőkocsi összeállításra vonatkozott a MÁV 1967-es ajánlatkérése). A Bz motorkocsik beszerzése idején ugyancsak a hazai ipar volt az elsőként felkért szállító, de sajnos akkor már itthon nem volt elfogadható megoldás az adott feladatra.



5. ábra: MD motorvonat.

Külön kiemelést érdemel az utóbbi 3 évtized meghatározó mellékvonali járművének szerepe. A Bz sorozatú,- az akkori Csehszlovákiában, Studenkában gyártott,- kéttengelyes mellékvonali motorkocsik 1977. és 1984. között álltak forgalomba, gyakorlatilag azonos szerkezeti felépítésű mellékkocsikkal, egytől hat kocsiig terjedő rugalmas szerelvény-összeállítási lehetőséggel. Azóta ezek a járművek már a teljes mellékvonali hálózat személyszállítását ellátják. **Olcsó üzemükkel, viszonylag egyszerű, valamelyest javított utastéri berendezésükkel nagymértékben hozzájárultak a hazai kisforgalmú személyszállítás fenntarthatóságához.**

Fővonalai közlekedés.

A fővonalai személyszállításban a mozdonyos vontatáshoz képest mennyiségileg csak kisebb jelentőségű motorvonat/motorkocsi fejlesztés valósult meg az 1930-as évektől kezdődően. A gőzvontatás gazdaságosabb kiváltását szolgálták a 30-astól az 50-es évekig gyártott fő/mellékvonalai „vontató” motorkocsik, amelyek az Árpád kivételével elsősorban továbbra is személykocsikat továbbbítottak a kisebb befogadó-képességet igénylő vonatoknál, főként a gyorsvonati szolgálatban. Itt jelentkezett először jelentős motivációként a volt Ganz-gyár ebbéli sikeressége és az exporthoz szükséges hazai referencia igénye is.



6. ábra: Árpád motorkocsi.



7. ábra: Árpád motorkocsi.



8. ábra: ABb motorkocsi.



9. ábra: Bb motorkocsi.

Ezek a járművek a szárnyvonalak, illetve a fővonali kis vonatok járművei voltak, korlátozott darabszámban.

Itt kell megemlíteni, hogy a hazai dízel motorvonat beszerzések képezték az alapját a hazai vasúti járműgyártás ekkoriban kezdődő világsikerének. A GANZ gyár a harmincas évektől kedve évtizedeken keresztül kötötte a sikeresebbnél sikeresebb szerződéseket a világ számos vasútjával különféle motorvonatok szállítására a hazai referencia alapján. Ez a piaci terület Európát, Dél-Amerikát (Brazília, Argentína, Uruguay, stb.) majd később afrikai országokat (Egyiptom, Tunézia) is jelentette. A második világháború után dízel mozdonyokkal, villamos motorvonatokkal is bővült a hazai ipar (ekkor már GANZ-MÁVAG) export területe. Villamos motorvonatokat szállítottak többek között az akkori Jugoszláviába, Tunéziába, sőt Új-Zélandba is. A dízel mozdonyok piaca még Kelet Ázsiára is kiterjedt. A legnagyobb vásárló természetesen az akkori Szovjetunió volt, több száz motorvonat szériákkal. A járművek jelentős része még ma is közlekedik a világ számos táján.

A villamosítás kezdetei.

A Budapest-Hegyeshalom vasútvonal 1932-1934 közötti villamosítása igen nagy lépés volt a hazai vasúttörténetben, mert a világon elsőként itt valósult meg az országos villamosenergia-hálózatra épített, 50 periódusú váltakozó áramú vasúti vontatás. Kandó Kálmán és az akkori Ganz-gyár munkatársai által kidolgozott rendszer később az egész világon elterjedt, de az ekkor rendelkezésre álló technikai eszközökkel az aszinkron motoros mozdonyok kialakítása még igen nagy nehézségekbe ütközött. A további vonalak villamosítása,- pénzhiány és a második világháború miatt,- csak az 50-es években folytatódott, újabb hazai fejlesztésű mozdony konstrukciókkal.

A hazai fővonali nagy személyvonatok az 1950-es évektől a 80-as évekig mozdonyos vontatással közlekedtek sok kocsival és lehetőleg ritkán. A szocialista vasút elsősorban az áruszállításra koncentrált (132 millió tonna/év!), a tényleg meglévő kapacitási gondokat a személyszállító vonatok darabszámának bekorlátozásával kezelte. A személyszállítási feladatok inkább szükséges rosszként megítélésére jellemző elszólás volt, amikor valamilyen szolgáltatás-javítás utas szám növekedéssel járt: „Magunkra húztuk az utast”. Akkoriban 250 millió volt az évi utas mennyiség, 2007-ben már csak 146 millió. A szolgáltatási feladatot is meghatározó alapelv volt ebben az időben: „A vasút feladata a nagytömegű áru- és személyszállítás megoldása”. Ebben a mondatban a feladatok sorrendje is fontos!

Mozdonyok.

A XX. század 60-as éveiben az egyre növekvő áruszállítási feladatokkal a gőzvontatás már nem tudta maradéktalanul ellátni. A magyar vasút részben a további vonalvillamosítással, részben nagy teljesítményű dízel mozdonyok üzembe állításával tudta,- meglehetősen sok nehézséggel,- kezelni a helyzetet. A

vonalvillamosítás üteme korlátozott volt, de mégis ez a fejlesztés hozta a megoldást a legnagyobb forgalmú fővonalakon. Ehhez új mozdonyokat kellett beszerezni, és ez a kényszer vezetett a magyar vasút és a magyar járműgyártó ipar egyik legnagyobb közös sikeréhez, a V43 sorozatú villamos mozdonyhoz. A MÁV világszerte az elsők között vásárolt félvezető egyenirányítós mozdonyt, utólag is igazolva ez által az 50 periódusú villamos vontatás mellett a 30-as években hozott döntés helyességét és megteremtve e rendszer továbbfejlesztésének alapját. Az első 7 mozdonyt 1963-64-ben egy európai munkaközösség gyártotta, a 8.-tól kezdve (1965-től 1982-ig) a hazai ipar,- licenz vásárlás útján,- folytatta a gyártást. Összesen 378 darab mozdony készült a mozdonytípusból, amelyből mintegy 300 darab ma is forgalomban van. Volt időszak, amikor a MÁV szállítási feladatainak 65-70 %-át ezek a mozdonyok látták el.



10. ábra: V43 sorozatú villamos mozdony

A hazai dízel mozdony gyártás elsősorban a viszonylag kis teljesítményű tolató-és mellékvonali feladatokra alkalmas mozdonyok területén ért el eredményeket. Ezek közül is kiemelkedően sikeres volt (az ugyancsak ma is nagy darabszámban még közlekedő) M44 sorozatú tolatómozdony. Az első ilyen jármű 1956-ban készült. Ezzel a mozdonnyal a hazai ipar ugyancsak jelentős export sikereket ért el



11. ábra: M44 sorozatú dízel mozdony

Nagyteljesítményű fővonalai dízel mozdonyok beszerzésére is azonnali igény volt a 60-as évek elején. Mivel a hazai ipar ezzel nem tudott szolgálni, először 20 darab svéd gyártmányú NOHAB mozdony jelent meg 1963-ban a MÁV vonalain. Az amerikai fejlesztésű motorral és erőátviteli berendezéssel rendelkező, kiforrott konstrukciójú, a vonatok gőzfűtésére alkalmas, más vasutak számára is nagy sorozatban gyártott mozdonyok nagy

sikert arattak a magyar vasúti vonalakon. Közelmúltban történt selejtezésük után is a vasútbarátok kedvencei.

A folytatást természetesen akkoriban a szocialista iparra kellett építeni. 1965-től közel 300 darab M62 sorozatú dízelmozdony érkezett a Szovjetunióból. Ezek a járművek évtizedekig hordozták a magyar vasúti teherszállítás terheit a dízel üzemű vonalakon. Jelentős részük,- részben „remotorizálva”,- még ma is részt vesz a forgalomban. Érdekes megemlíteni, hogy ezek a mozdonyok egyben az esetleges szovjet szállítások egységmozdonyainak szerepét is betöltötték volna. Összesen több ezer ilyen egyforma jármű dolgozott az „anyaországban”, és a szocialista államok vasúthálózatán.



12. ábra: M62sorozatú dízel mozdony

Villamos motorvonatok

A motorvonatok beszerzésének kezdeményezése a villamos vontatásnál is elindult a 70-es évek második felében. A magyar ipar (jelen esetben a Ganz- MÁVAG) tudott gyártani megfelelő minőségű személykocsikat, 120/160, majd később 200 km/h sebességre alkalmas forgóvázakat és a Ganz Villamossági Művek vállalkozott a váltakozó áramú aszinkron motoros, egyenirányítóval, áram- inverterrel ellátott villamos berendezés legyártására.

Az ipar lehetőségeinek és a MÁV akkori igényének összehangolása 1988-ra egy négyrészes motorvonat kialakítását tette lehetővé, amely négytengelyes motorkocsiból (amelyben a hajtóberendezés minden eleme megtalálható), 2 négytengelyes személykocsiból és egy hasonló járműszerkezeti kialakítású vezérlőkocsiból áll. A 20 darab motorvonat megjelenése igen jelentős áttörést hozott a Budapest- Vác- Szob, majd a Budapest- Veresegyház- Vác vonalakon. A szobi vonalon bevezettek egy közelítőleg ütemes menetrendet is a motorvonatok üzembe helyezésekor, de ezt a belső (és külső) ellenállás lassan felörölte.



13. ábra: BDV motorvonat.

A 90-es évek elején a motorvonat-típus korszerűsítésével (elsősorban az egyedi tengelyhajtás megvalósításával, sőt IC változat kialakításával) a motorvonat-típusból további 2 darab elővárosi és 3 IC motorvonat készült, most már 1780 kW teljesítménnyel, de a folyamat sajnos megállt a 90-es évek közepén és a villamos motorvonat beszerzés terén ismét egy évtizednyi szünet következett.



14. ábra: BVh motorvonat.



15. ábra: IC motorvonat.

Ez a kényszerű leállás és az egyéb hazai járműbeszerzések hiánya egyben a nagy hagyományokkal rendelkező hazai vasúti járműgyártás megszűnését is jelentette.

Természetesen ma is folyik Magyarországon vasúti jármű részegységek gyártása, és- elsősorban a vasúti járműjavító üzemekben,- személy- és teherkocsik átalakítása, korszerűsítése, valamint mozdonyok átalakítással járó felújítása is. A komplett mozdony és motorvonat-gyártás azonban,- remélhetőleg csak egyelőre,- a 90-es évek közepén megszűnt.

3./ A vasúti személyszállítás legújabb kihívásai, FLIRT motorvonatok beszerzése.

A XX. század 60-as, 70-es éveiben Nyugat-Európában, majd nálunk 10-15 évvel később megindult a rohamos motorizáció. Az egyéni gépkocsi-közlekedés dinamikus hatást gyakorolt a társadalmi mobilizációra. A kötetlen indulási és érkezési idő, amelyet a gépkocsi a házunk udvarában, majd célunknál a kapu előtt parkolva tesz lehetővé, soha nem látott kihívással támadja általában a közösségi, de különösen a vasúti közlekedést. Az áruszállítás is jelentősen megváltozott, csökkent a nagy tömegű áruk szállítási igénye, döntő hányadot képeznek a kis terjedelmű, de igen értékes szállítmányok, meghatározó igényné vált a gyorsaság és a pontosság.

Mit reagálhat erre a vasút, ha a közlekedési munkamegosztásban részesedését legalább tartani szeretné, sőt növelni? Nyilván **a választék bővítése és a szolgáltatás minőségének javítása lehet az egyetlen lehetséges válasz a kihívásra.**

A legtöbb sikerrel kecsegtető terület az utas szám növelése (de legalább megtartása) érdekében a nagyvárosok környékének elővárosi forgalma. Ez Magyarországon kiemelten Budapest környékén jelent nagy feladatot. A sűrűn lakott agglomerációk igen sok utazási igényt gerjesztenek, emellett a nagyvárosok bevezető útszakaszai és belső úthálózatuk telítődése megkezdődött.

Az elmúlt másfél-két évtizedben rengetegen költöztek ki a fővárosból a környéki településekre, de ezek jelentős része ma is a fővárosban dolgozik, tanul, tehát a város lélekszáma napközben alig csökkent. Ez naponta mintegy 600 000 ember ki-és beutazását jelenti, ennek mintegy hatodrészét bonyolítja a MÁV 11 elővárosi vonala. Van tehát „visszahódítandó” utas mennyiség bőven.

A járműfejlesztési cél ezért az elővárosban a gyakori, ütemes, sőt **kínálati menetrendhez illesztett járműtípus**. Két megfontolandó jelszó:

- **Ki kell nyitni a kocsját!** Ez a kínálati menetrend alapelve.
- **Kisebb vonatokkal, gyakrabban, gazdaságosabban!** Ez az ütemes menetrend jelszava.

Nyugat-Európában a hetvenes években, nálunk mintegy 10-15 évvel később lett megkerülhetetlen a váltás. **Az egyes vonalakon egymással a gyors átszállás biztosítása érdekében összehangolt (integrált) ütemes menetrend, közismert rövidítéssel ITF** megjelenése és dinamikus elterjedése a Nyugat-európai vasutakon,- a 80-as évek elejétől,- rohamosan megtörtént és jelentős üzleti sikereket hozott a vasúti személyszállításnak.

Az ITF nálunk 2004-ben jelent meg,- egy korábbi, a BDV motorvonatok megjelenéséhez köthető kísérlet után,- a Budapest-Vác és a Budapest- Veresegyház-Vác vonalakon. Kelet-Magyarországon a 2006. decemberi menetrend-változáskor lépett életbe, igen jelentős hálózat-részeket érintve. Az új, feszített, iparszerű menetrend egyrészt zavarérzékeny, másrészt a végrehajtóktól több munkát igényel, ezért bevezetésével kapcsolatban tapasztalható némi belső ellenállás.

Sajnos a vonat darabszámmal arányos pályahasználati díj jelenlegi rendszere is ellene hat az új menetrendi struktúrának

Az hazai vasúti áruszállítás egyébként sajnálatos csökkenése a korábbinál több helyet biztosított a személyszállításhoz az elővárosi forgalom által érintett vonalakon. Gyorsabbak és kisebbek lettek a tehervonatok, valamelyes menetrendszerűség is kialakult az áruszállításban, a megváltozott feladatokkal összhangban. Meghatározóak lettek az irányvonatok, csökkentek a tehervonatok rendezési feladatai.

A Budapest-környéki vasúti elővárosi infrastruktúrájának helyzete.

A MÁV 11 sugárirányú vonala jól lefedi a Budapest-környéki agglomerációs területet, kiegészítve a BKV 4 HÉV vonalával megfelelő kötőtpályás hálózatot alkot. A 11 vonalból 7 kétvágányú (1 jelenleg még csak részlegesen). A 4 egyvágányú vonalból 2 dízel üzemű. A pálya terhelhetősége mindenütt legalább 20 tonna, de az új járműveknél kívánatos a 18 tonnás terhelési határ megszabása, elsősorban pályakímélés érdekében. Az engedélyezett sebességek igen széles határok között változnak. A lajosmizsei vonal jelentős részén jelenleg 40 km/h az engedélyezett sebesség, míg a tatabányai vonalon 160 km/h sebességű szakaszok is rendelkezésre állnak. Új járműveket nyilván a távlati sebességekhez kell illeszteni, tehát a 160 km/h a megkívánt csúcssebesség. Az állomási peronok magassága is a talajszinttől a sínkorona feletti 550 mm-ig változik. A folyamatban lévő átalakítások ismeretében a járműveket 150 és 550 mm közötti peronmagasságokhoz kell illeszteni, természetesen ez csak kimozduló lépcső alkalmazásával biztosítható.

A járműtípus befogadóképességének meghatározásához ismerni kell a vonalankénti utasmennyiséget (átlagban és a csúcsidőben; jelenleg és a távlatban). A tervezett vonatgyakoriság alapján határozható meg az üzembeállítandó járművek befogadóképessége, figyelembe véve a motorvonatok távvezérlési lehetőségeit is. A vonatgyakoriságot korlátozza az adott vasútvonal kapacitása, mérlegelve a MÁV budapesti sugaras vonalainak vegyes üzemét. A lehetséges gyakoriság nálunk,- a Budapest-környéki elővárosi forgalomban 20 perc (óránként 3 vonatpár részben zónázó üzemmódban) a vegyes üzemben, a kétvágányú vonalakon, de csak ha a távolsági közlekedés is összehangoltan ütemes! Egyvágányú vonalaknál még a félórás ütem is csak korlátozottan, csúcsidőben egy

irányban biztosítható. Ehhez kell a járműnagyságot igazítani a potenciális utas mennyiség ismeretében.

Hangsúlyozni kell, hogy a vonatok darabszámát jelenleg általában nem a vonali kapacitás, hanem a fejpályaudvarok bevezető szakaszainak szűk keresztmetszete korlátozza. A közeljövőben tervezett módosítások (Kelenföld-Tárnok II. vágány építése, Rákosrendező- Nyugati pályaudvar 4. vonali vágány kialakítása, Rákos- Keleti pályaudvar közötti négyvágányos kapcsolat kiépítése) sokat javíthat az elővárosi szolgáltatás gyakoriságán, és csökkentheti annak jelenlegi zavarérzékenységét.

A személyszállítás piaci sikereinek ezért a gyorsabban mozgósítható elemei:

A menetrenddel kihasználni az infrastruktúra maximumát és az ehhez a feladathoz illesztett új járműtípusokat beszerezni. Nem egyszerű járműpark-csere szükséges tehát, hanem személyszállítási koncepció-váltás.

A vasúti elővárosi személyszállítás mai jármű-igénye:

A járműfejlesztési cél az elővárosban a gyakori, ütemes, sőt kínálati menetrendhez illesztett járműtípus.

Ennek technológiai jellemzői:

- Kis alapegység (a szokásos méretek: 100-350 ülőhely) a gyakoribb közlekedés okán. Természetesen kétirányú közlekedésre alkalmas járműtípus.
- Műszaki egyszerűség és megbízhatóság.
- Nagy fajlagos teljesítmény, nagy gyorsulás és lassulás (részben a menetidő csökkentésére, részben sajnos az infrastruktúra hiányainak pótlására).
- 2, maximum 3 szerelvény gyors össze- és szétkapcsolásával a változó utazási igények gyorsan követhetők legyenek. A felső határként figyelembe

vehető hármas szinkron alkalmazása akár már 1000 ülőhelyet is jelenthet.

- Nemzetközi ajánlások figyelembe vételével meg kell határozni, hogy milyen mértékű álló/ ülő utas-arányt lehet elfogadni?

A 21. századi elővárosi utaskényelmi igények:

- Klimatizált utastér.
- Gyors utascserét biztosító, oldalanként minél több kétszárnyú, tágas ajtó.
- A mozgássérültek által is használható, környezetkímélő zárt WC.
- „Egyterű” belső kialakítás. Ezzel biztosítható az utasok kényelmes belső mozgása, nagyobb biztonsága, jobb fűtésszabályozás, valamint az utastér kamerás ellenőrzése.
- Alacsony,- illetve a peronok magasságához illesztett,- padlószint a vonat csaknem teljes hosszában, lépcsőmentes utastér. A kimozduló lépcső biztosíthatja a különböző peronmagasságok kiegyenlítését.
- Tisztább vasút-menti külső környezet. A villamos fékezéssel visszatáplált mozgási energia energiatakarékossága mellett elmarad a féktuskó-por és a fékezési zaj.
- Az egész jármű kívül-belül legyen csendesebb az eddigieknél.
- A motorvonat „több célú terében” babakocsi, kerékpár, síléc, mozgáskorlátozottak kocsija, vagy bármi egyéb csomag elhelyezhető.
- A mozgáskorlátozottak ki- és beszállását a vonat-kísérő személyzet által kezelt hidraulikus emelő teheti könnyebbé.
- A járműveken kívül és belül látható, valamint hangos tájékoztató berendezés ad kellő felvilágosítást az utazás-

közbeni tudnivalókról. Az utastájékoztatás műholdas vezérlése gyakorlatilag kiküszöböli a téves helymeghatározást.

- A járművek kívül-belül esztétikus kivitele egyben lehetővé és könnyűvé teszi a takarítást.

Mindezen szempontok figyelembe vételével döntött a MÁV új elővárosi motorvonatok beszerzéséről. 2004-ben történt meg a pályázat kiírása 30+30 darab elővárosi villamos motorvonat beszerzésére, és karbantartására. A pályázatot a svájci STADLER gyár nyerte, FLIRT fantázianevű motorvonatával. A 60. motorvonat 2010 februárjában állt üzembe, és Pusztaszabolcson kiválóan működik a gyártó cég leányvállalata által üzemeltetett karbantartó telep.

A STADLER- FLIRT motorvonat legfontosabb jellemzői.

- 74 méter hosszú, négyrészes motorvonat, 2 hajtott és 3 futó (Jacobs-rendszerű) forgóvázsal. A hajtott tengelyek terhelése teljes utas-foglaltság mellett 18 tonna. Oldalanként 6-6 kétszárnyú ajtó biztosítja a gyors utascserét.
- A járművek maximális sebessége 160 km/h.
- A motorvonatokban 200 (+11 lehajtható) ülőhely található. 3 fő/m² álló utassal számolva a teljes befogadóképesség 375 fő.
- A járműtípus minden olyan tulajdonsággal rendelkezik, ami a 21. században az elővárosi forgalomban előírás.
- A 2600 kW névleges teljesítmény a 120 tonna üres tömegű járműnél $2600/120=21,7$ kW/tonna fajlagos teljesítményt jelent (emlékezzünk a BDV motorvonatok 7,9 kW/t hasonló értékére).
- Üres állapotban 1,2 m/sec² a motorvonat legnagyobb gyorsulása, a 160 km/h sebességet 67 sec alatt éri el.

- A jármű megállásig fékezni képes villamos visszatápláló fékberendezéssel rendelkezik. A motorvonatok sínfékkel is fel vannak szerelve.



16. ábra: FLIRT motorvonat



17. ábra: FLIRT motorvonat



18. ábra: FLIRT motorvonat, belső tér



19. ábra: FLIRT motorvonat, belső tér

A kulturált, európai szintű utazási feltételek miatt a motorvonatok üzembeállítása az általuk kiszolgált elővárosi vonalakon (hétköznapi Budapest-Székesfehérvár, Budapest-Pusztaszabolcs, Budapest-Tatabánya- Győr, Budapest-Hatvan) közelítőleg 5-10%-os utas szám és bevétel növekedést eredményezett és várhatóan továbbiakat fog eredményezni.

Összességében megállapítható, hogy a 60 darab STALDER-gyártmányú FLIRT típusú elővárosi villamos motorvonat beszerzése a MÁV legsikeresebb, közelmúltban lebonyolított projektjének tekinthető. Ezek a motorvonatok saját kategóriájukban ma a legkorszerűbb, legújabb járművek Európában! Az utasok megelégedettsége, az utas szám növekedése igazolta, hogy jól megválasztott, az infrastruktúra adottságaihoz is kellően illesztett eszközökkel, és a járművekkel harmonizáló személyszállítási technológiával el lehet érni a hazai elővárosi vasúti közlekedés megújítását.

A „Magyar Közlekedés” című szaklap 2010. április 28-i számában található adatok is igazolják a törekvés helyességét:

„A 2009. évben a KSH adatai szerint a helyközi vasúti személyszállítási teljesítmények 142 656 ezer utasfőt, illetve 8030 millió utaskilométert tettek ki. Ezek az értékek 2, 0%-al, illetve 3,2%-al kisebbek a 2008. év teljesítményeinél.”

Ugyanakkor: „A személyszállításon belül 2009-ben növekedett a vasút részesedése, utasfőben mérve 21,8 %-ot, utaskilométerben mérve pedig 32,4 %-ot tett ki, szemben a 2008. évi 21,0 és 31,9%-al.” „Mindez annak a következménye, hogy a vasúti személyszállítási teljesítmények kisebb mértékben csökkentek, mint a személyszállítási ágazat összteljesítménye. Az utaskilométerben mért teljesítményeket tekintve a vasút volt az egyetlen közlekedési mód, mely 2009-ben növelni tudta a részesedését.”

4./ Vasúttörténeti tevékenység és annak eredményei.

Ha valaki ma felkeresi Zugló és Angyalföld határán, 12 hektáron elterülő Magyar Vasúttörténeti Parkot, az időjárástól és az évszaktól függően több, vagy kevesebb, de mindig lelkes látogatókkal találkozhat. A szépen gondozott, színes növényzetű parkban szoborszerűen kiállított, sok esetben mozgó, közlekedő historikus értékű vasúti járművek és egyéb vasúti emlékek igen sokféle látogatót vonzanak. Esetenként rendezvények, kisebb-nagyobb konferenciák, sőt esküvői ünnepségek is színesítik a programot. Visszatekintve az igen fiatal intézmény kitalálóinak, tervezőinek, lelkes támogatóinak eredeti céljaira, megállapíthatjuk, hogy a 2000. év nyarán, az **ezredéves ünnepségek keretében megnyitott intézmény ma azt nyújtja, amit alkotói eredetileg is kigondoltak.**

A gondolat,- korábbi kezdeményezések nyomán,- a **MÁV História Bizottságának korai ülésein fogalmazódott meg** lelkes, szakértő és tenni is akaró vasútbarátok körében. Mi tehát ez a grémium és mivel foglalkozik?

- A MÁV História Bizottságát 1984 nyarán hozta létre rendeletével dr. Bajusz Rezső, a MÁV akkori vezérigazgatója a vasút történelmi értékeinek és emlékeinek rendszerezése és megőrzése céljából. A vasutat szerető és az értékmentő munkában részt venni kívánó szakemberek (vasutasok és nem vasutasok) azóta is folyamatosan végzik ezt a tevékenységet, jelenleg 4 albizottságban (vasúttörténeti, műemléki, jármű és infrastruktúra albizottságok működnek). A Bizottság elsősorban tanácsadó, döntés-előkészítő és szervezőmunkát végez, sem jog-, sem hatáskörrel nem rendelkezik. A „legnagyobb dologidőben” mintegy 100 fő vett részt a MÁV História Bizottságának munkájában, de jelenleg is 60-70 főre tehető az albizottságok tevékenységében rendszeresen részt vállalók száma, akik anyagi ellenszolgáltatás nélkül, szakmájuk és a vasút

iránti elkötelezettségtől vezérelve végzik ezt az érdekes és nem mindig elismert munkát.

- **Az első években dinamikusan haladt (a jelenleginél szerencsésebb anyagi helyzetben) a még fellelhető járművek egy arra érdemes részének üzemképessé tétele és azok bemutatása.** A kezdeti időszakban a felújított, történelmi értékű járművek különvonat jellegű „nosztalgia”-üzemeltetése a MÁV nehezkesebb, a közforgalomra koncentráló személyszállítási apparátusának szinte megoldhatatlan feladatot okozott. **Ezért alapította a vasút,- nem utolsó sorban a História Bizottság kezdeményezésére,- 1992-ben a MÁV Nosztalgia kft-t,** mely, - hazai előzmények nélkül,- sikeresen kialakította a nagy értékű historikus járművek üzemeltetési rendszerét, komplex idegenforgalmi tevékenységgel kiegészítve. A nemzetközi mértékkel mérve is sikeres „historia-üzem” a MÁV és általában a magyar „vasútügy” fontos imázs-javító tényezője. A kft. később elvállalta a Magyar Vasúttörténeti Park üzemeltetését, fejlesztését és a gőzmozdonyok javítását is, így teljes értékű bázisává és stabil háttérévé vált a vasúttörténeti tevékenységnek.
- Az elmúlt 26 év alatt a História Bizottság legfontosabb eredményei a következők:
 - **minden történelmi értékkel rendelkező jármű, épület, a vasúti infrastruktúra elemét képező szerkezeti elem felderítése, regisztrálása, szükséges védettségének biztosítása gyakorlatilag megtörtént.** Ritka kivételek természetesen előfordulhatnak, mindazonáltal a felderítettség mértéke 95% felettinnek mondható! **A MÁV adminisztrációjába (pl. Selejtezési utasítás) is bekerült a rendszer!**

- a rendelkezésre álló szerény anyagi keretek határain belül **a legértékesebb tárgyi emlékek felújítása, a lehetséges esetekben üzemképessé tétele** fokozatosan megtörtént,
- **sikerült kialakítani a felújított történelmi értékű járművek „nosztalgia-üzemeltetésének” műszaki és forgalom-technikai feltétel rendszerét,**
- az előző pontokhoz **meg kellett határozni a fontossági sorrendet,** ezt azonban mindig az aktuális lehetőségekhez kellett igazítani (pl. esedékes jubileumok, éppen fellelhető szponzorok, stb.),
- **az arra érdemes vasúti épületek felújításánál meghatározóak voltak a műemléki szempontok.** Ennek alapja a MÁV Műemléki Szabályzata, melynek kidolgozásában a História Bizottság tagjai jelentős szerepet vállaltak,
- **a historikus járművek és infrastrukturális berendezések „szoborszerű” kiállítása-** az ország különböző vasútállomásain és azok környezetében- a lehetőségekhez képest **rendszerezésre került,**
- **Mindezt a Magyar Közlekedési Múzeummal szorosan együttműködve!**
- **a História Bizottságnak meghatározó szerepe volt a Magyar Vasúttörténeti Park előkészítésében, helyének kiválasztásában, tervezésében, koncepciójának megfogalmazásában, a kiállított exponátumok kiválasztásában és rendszerezésében, a parkban lévő és a szoborszerűen kiállított tárgyak és berendezések „dinamikus” (időben folyamatosan a park javára változó arányú) összhangjának biztosításában. A parkban,- az egyéb vasúttörténeti emlékek mellett, - mintegy 100 jármű található (ezek mintegy harmadrésze üzemképes és alkalmanként részt vesz a nosztalgia-forgalomban). A gyűjtemény ma a világ egyik legjelentősebb ilyen intézménye.**

A Vasúttörténeti Park helyszínének kiválasztása.

Már a kezdetek idején is működött a „skanzen-albizottság”, amely az összegyűjtött emlékek méltó kiállítási helyének kiválasztásával és előkészítésével foglalkozott. Ma már történelmi jelentőségű, de érdemes,- a teljesség igénye nélkül,- felsorolni a lehetségesnek tartott helyszíneket:

- Ó-Szolnok állomás és környezete,
- Solnok vontatási telep széntere,
- Vízafogó állomás,
- Eger személypályaudvar,
- Józsefváros- pályaudvar,
- Istvántelki főműhely,
- Budapest-Dunapart teherpályaudvar,
- Budapest-Kelenföld pályaudvar.

Legerősebben és a leghosszabb ideig Ó-Szolnok tartotta magát, hiszen ott mindmáig áll az 1847-ben létesült Pest-Szolnok vasútvonal akkori végállomása és eredeti felvételi épülete. A felvételi épület műemléki felújítása időközben megtörtént, sajnos mind a mai napig nem sikerült hasznos és méltó funkciót találni számára. Jellemző elődeink racionális gondolkodására, hogy ez az eredeti vasútvonal az akkor nagyfontosságú Tisza-parti hajóállomáshoz csatlakozott, kialakítva ezzel az első hazai intermodális közlekedési csomópontot.

Igen sok határozat, döntés írásos emléke tanúsítja, hogy sokan komolyan gondolták a skanzen Ó-szolnoki létrehozását, azonban a permanens pénzhiány és talán az igazi akarat hiánya toltá az időben egyre távolabb a terv megvalósulását. **Ma már elmondhatjuk, hogy a viszonylag kis terület, valamint Budapest jelentős távolsága a jelenleginél kedvezőtlenebb megoldást eredményezett volna.**

A kérdés végül a lehető legjobb módon rendeződött, amikor 1996-ban feladat nélkül maradt a volt Északi-fűtőház, amely 1909. és 1911. között épült a Nyugati pályaudvaron dolgozó gőzmozdonyok kiszolgálására. Hosszú élete során Közép-Európa egyik legnagyobb gőzmozdony-karbantartó és üzemeltető intézményévé nőtte ki magát, fénykorában mintegy 200 mozdonyt szolgált ki. Egy jelentős időszakban Hámán Kató nevét is viselte. A névadó „hősnő” egy ideig ebben az intézményben dolgozott. A második világháborúban a két körcikk- fűtőház közül a kisebbik bombatámadás következtében elpusztult, ma csak szabadtéri vágányhálózata és fordítókorongja áll rendelkezésre. Az idők haladásával dízel, majd villamos mozdonyok kiszolgálása lett a karbantartó-bázis feladata, végül a tevékenység racionalizálása miatt lassan feleslegessé vált, így megnyílt a lehetőség múzeummá alakítására.

A park kialakításának előkészületei, és megnyitása

1997-ben született MÁV vezérigazgatói döntés arról, hogy: „A Skanzen az Északi Vontatási Főnökség területén lesz megvalósítva”.

1999. november 22. nagy napja volt a születőfélben lévő skanzennek: Katona Kálmán miniszter ünnepélyes keretek között,- nagy meghívott vendégsereg jelenlétében,- ekkor helyezte el a születő Vasúttörténeti Park alapkövét.

Ekkor azt is bejelentette, hogy az új intézmény ünnepélyes megnyitására hazánk európai állammá alakulásának 1000. jubileumi évében, július 14-én, az 50. Vasutasnapon kerül sor. Ez ünnepélyes körülmények között, éppen 10 évvel ezelőtt valóban megtörtént.

A park infrastruktúrájának kialakítását követően kerülhetett sor a vasúttörténeti emlékek telepítésére. Itt kell azonban szólnunk a kiállításra kerülő tárgyak felújítóiról, a kiváló vasút- és ipari emlék-szerető és tisztelő szakemberekről, akik országszerte nagy

lelkesedéssel és büszkeséggel végezték el a Park benépesítésének munkáit.

A MÁV História Bizottság legfontosabbnak tartott további tennivalói.

Mottó: Nincs befejezett múzeum!

- **A Park infrastruktúrájának továbbfejlesztése** (facsnok, szerelde, a gőzmozdony javítás áttelepítése, kerti vasút tovább-építése, lóvasúti vágány-hálózat kiépítése, stb.) és a kiállított berendezések folyamatos karbantartásának biztosítása. A kerti vasút elsősorban a fiatal látogatók számára nyújt további vonzó szórakozási lehetőséget. Az első szakasz kiemelkedő sikere sürgeti a pálya továbbépítését és a járműpark bővítését. A gőzmozdonyjavítás Istvántelekről történő áttelepítése,- célszerűen a „szerelde” felújítandó épületébe,- teljessé tehetné a historikus vasútüzemi kínálatot, mintegy „látvány-javítási” kínálatot is nyújtva a látogatók számára.
- **A még felújításra váró járművek, berendezések megőrzése, lehetőség szerinti ütemű megjavítása.** Igen nagy gondot jelent a megőrzött, de még fel nem újított járművek (sajnos sok esetben csak roncsok) állagának biztosítása. Ehhez **szponzorok toborzása és pályázati támogatások megnyerése.**
- Az országban **szoborszerűen kiállított emlékek állagának folyamatos biztosítása.**
- **A nosztalgia-üzem és kiemelten a gőzmozdony-üzem hosszú távú feltételrendszerének kialakítása** nemzetközi együttműködéssel. Ezt egyre nehezebb kellő biztonsággal megoldani, mert a gőzmozdonyhoz értő szakemberek öregedése és a technológiai háttér leépülése egyre gyorsuló és visszafordíthatatlan folyamat.

- **A Magyar Vasúttörténeti Park üzemeltetési egyensúlyának folyamatos biztosítása** (a szorosan vett múzeumi szempontok érvényesítése, összhangban az „interaktív” jelleggel és a fenntartáshoz nélkülözhetetlen üzleti alapon szervezett rendezvényekkel, stb.) Ez valóban nem múzeum, de nem is „Disneyland”! A két szélsőség közötti helyes arány biztosítása folyamatos, napi feladat.

A Magyar Vasúttörténeti Park kiemelt missziója a 2010-ben immár **164 éves magyar vasút és a hazai vasúti ipar korábbi sikereinek bemutatása.** A História Bizottság vasúttörténeti albizottsága közreműködésével és irányításával, többek között ezt a területet foglalja össze a hazai vasúttörténeti szakirodalom, amely az európai vasutak között is kiemelkedő értékű. Ennek segítségével lehet áttekinteni a több, mint másfél évszázados magyar vasúttörténetet, amelyből néhány,- általam fontosnak ítélt,- fejezet kiemelésével kívántam előadásomban tisztelt hallgatóimnak rövid áttekintést felvázolni.

Köszönöm a figyelmet.

Budapest, 2010. május

Kisteleki Mihály