



DR. CSIBA JÓZSEF

okleveles gépészmérnök
c. egyetemi docens, BME
igazgató, MÁV Zrt. VMMSzK

**100 éves a
Vác–Veresegyház–Budapest vasútvonal**
(Megemlékezés a VBG Helyi Érdekű Villamos Vasútról)

Összefoglaló

Magyarország első nagyvasúti villamosított vonala 100 évvel ezelőtt nyílt meg. Az összefoglaló tanulmány bemutatja a vasút előtörténete után a különböző vontatási módok járműveit, a sajátságokat, valamint az újra-villamosítást és körülményeit.

Dr.-Ing. József Csiba
Dipl.-Ing. Maschinenbau
Honorarprofessor der TU Budapest
Direktor - MÁV Zrt. VMMSzK

100 Jahre Eisenbahnstrecke Vác–Veresegyház–Budapest (Erinnerung an die Elektrische Lokalbahn VBG)

Kurzfassung

Vor 100 Jahren hat man die erste elektrische Vollbahnstrecke in Ungarn eröffnet. Die zusammenfassende Studie behandelt nach der Vorgeschichte der Bahn die Fahrzeuge der verschiedenen Traktionsarten, die Eigentümlichkeiten sowie die erneute Elektrifizierung und ihre Umstände.

József Csiba
Msc. engineer
Associate professor
Director
MÁV Zrt. VMMSzK

The 100 years old
Vác–Veresegyház–Budapest-route
(Comemoration of VBG, Local
Commuter Tramway)

Summary

The first hungarian electrified large railway had opened 100 yrs ago in Hungary. The study presents a summary of the history of railways in, the various vehicles of traction modes, the specificities as well as the reelectrification and its circumstances.

A Vác–Veresegyház–Budapest–Gödöllő Helyiérdekű Villamosvasút történetét annak rendkívüli esemény gazdagsága miatt a következő főbb fejezetekben praktikus tárgyalni:

- a vasútvonal építési gondolatának felmerülésétől a megnyitásig,
- vasútvonal üzeme a megnyitástól annak a II. világháború eseményei miatti kényszerszüneteltetéséig,
- a gőz- és dízelüzem (ebbe a korszakba tartozik a Gödöllő–Veresegyház közötti összeköttetés megszüntetése),
- ismét villamos üzemű a csonkított vasútvonal.

I. A vasútvonal megnyitásáig

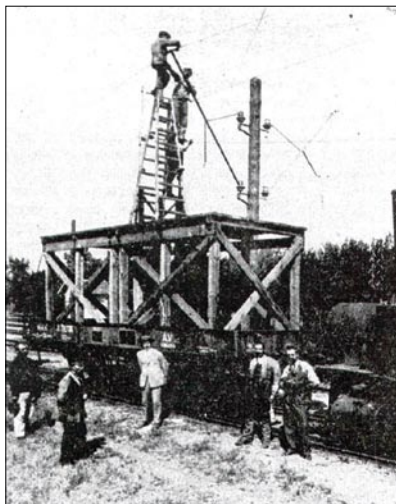
Az ország első villamosított vasútja az 1911. szeptember 2-án megnyitott Vác–Veresegyház–Budapest–Gödöllő Helyiérdekű Vasút. A vasútvonal

létesítésével kapcsolatos első gondolatok – még ha nem is villamosított üzemmel – 15 éves múltira tekintenek vissza. E 15 év meglehetősen szövevényes, teli ellentmondásokkal és természetesen nyílt és burkolt érdekellentétekkel.

A vasúttal kapcsolatos első kezdeményezés 1891 nyarán (1891. július 22.) született, amikor is a lovagi címmel bíró *Hübner Ferenc* mérnök előmunkálati engedélyt kért és kapott a magyar királyi kereskedelemügyi minisztertől egy Budapest és Veresegyház közötti helyiérdekű vasút létesítésére. *Hübner Ferenc* – bár a munkák folytak – a vasút végpontjának módosítását többször is kérte, 1893-ban Veresegyház helyett Kis-Szent-Miklósra (e helység neve először Örszentmiklósról, majd a megvalósult vasútvonal Örszentmiklós–Vácbotyán állomás nevéből

mai Örbottyánra változott), 1895-ben pedig Rátóton (ma: Vácra) át Vác–Hartyánig (ma: Váchartyán) kérte a vonal meghosszabbítást. [1] Bár már 1895-ben elfogadásra került egy olyan javaslat miszerint az új vonal Vácra érintse a Budapest–Marc-hegy-i vonalat, de ezzel még koránt sem lett lezárta a vonalvezetés. Csak néhány kiragadott példa a variánsokból [1]:

- üzemmód: eredetileg villamos, majd Budapest és Fót között villamos, számos vonalvariánsban gőzvontatás, Vác és Szada között villamosvontatás, Veresegyház–Gödöllő között villamosvontatás (Hajós Menyhért, 1903);
- pesti végpont: Budapest–Rákos-palotai Közúti Villamos Vasút Rt., Budapest–Csömöri Közúti Vasút, Budapest Keleti pu.;
- Budapest–Miskolc és Buda-



1. ábra Felsővezeték szerelés a veresi vonalon 1910-ben

Abbildung 1. 1910 – Fahrleitungsmontage auf der Strecke Veresegyháza

Figure 1. Repairing the overhead wire on Veresegyház route in 1910.

pest–Érsekújvár–Pozsony–Bécs fővonalak közötti kapcsolat – lehetőségek: Gödöllő–Veresegyház–Vác, Aszód–Vác, Hatvan–Vác.

1898-1899-ben ugyan feloszlott a *Hübner Ferenc* és *Kurz Alajos* által Rákospalota–Fót–Veresegyház–Vác vonalvezetéssel tervezett villamos üzemű helyi érdekű vasút megvalósulására létrejött konzorcium, de a

következő évben, 1900-ban a helyi érdekű vasút témájában színrelépő *Blaskovich Elemér* nézsai földbirtokos új összeköttetéseket is nevesített. Így:

- Rétság–Felsőpetény–Alsópetény–Nézsá–Csővár–Alsópenz–Felsőpenz–Rád–Duka–Vác–Hartyán–Váczrátót–Őrszentmiklós–Veresegyház–Fót–Rákospalota–Újpest,
- Duka–Vác,
- Rákospalota–Újpest–Fót–Mogyoród–Veresegyház–Szada–Gödöllő–Vác,
- Alag-lóversenyter (szárnyvonal),
- Duka–Rád–Pencz közötti szárnyvonal.

1903-tól *Blaskovich Elemér Hajós Menyhért* földbirtokossal fogott össze, gyakorlatilag a később megvalósult vasút mielőbbi megépítésére *Hajós Menyhért* hatásának tudható be a gőzmozdonyos üzem elvetése. 1906-tól a vasút megvalósítására létrejött érdekeltséget *Gosztonyi Tibor* cs. K. kamarás földbirtokos vezeti. [2]

A Vasúti és Közlekedési Közlöny 1908. június 3-i szám *Kossuth Ferenc* kereskedelemügyi magyar királyi miniszter aláírásával közölte a törvényjavaslatot „a vác – budapest – gödöllői helyi érdekű villamos vasút engedélyezéséről”. A javaslatot

az országgyűlés 1908. július 22-én tárgyalta és elfogadta azt. A törvényt az Országos Törvénytárban 1908. július 28-án lett kihirdetve.

A konkrét építkezések 1909. tavaszán indultak. Az 1911. szeptember elsejére tervezett átadások illetve megnyitások kismértékben késtek. A Rákospalota–Újpest–Gödöllővonalon az üzem felvételére 1911. szeptember 2-án, a Gödöllő–Veresegyház–Vác vonalszakaszon pedig október 3-án került sor.

2. A VBG Helyi Érdekű Villamos Vasút üze me 1945-ig

A Vác–Budapest–Veresegyház–Gödöllő (VBG) Helyi Érdekű Villamos Vasút megnyitásakor Rákospalota–Újpest és Vác állomás közötti 40 km hossza, mintegy közepén lévő Veresegyház állomásra ágazik ki a 10,4 km hosszú vonalrész. A pálya meglehetősen hullámos, legnagyobb emelkedései 15%-esek, melyek a vonal mintegy 1/5 részét teszik. Legkisebb sugara 300 m, legnagyobb tengelynyomása 12 t, a vonatok maximális sebessége 50 km/h, tengelyszáma 32. [3]

A MÁV által kezelt villamosított vonal kezdetben, megnyitásakor a 10 kV 15 3/4 Hz-s jellemzőjű áramellátását az Istvántelki Főműhely közvetlen szomszédságában létesített „villamos centrálé”, a vasút vállalkozója a Phöbus villamos Rt. biztosította. „A villamos centrálében előállított egyfázisú 15 periódusú váltakozó áram 10 000 volt feszültséggel kerül a munkavezetékbe.” [4] Később, 1924-ben a hálózati veszteségek csökkentésére a vonali feszültségek 10 kV-ról 12 kV-ra emelkedtek, ekkor a hálózati frekvencia 18 3/4 Hz-re módosult. [5] 1940-től változatlan vonali feszültség mellett a frekvencia 16 2/3 Hz lett.

2.1. A járművekről és az üzetről

A személyszállítási feladatok megoldásához 11 db a Schmechowban működő Ringhoffer Gyár és a Győri



2. ábra A már villamosított Veresegyház állomás 1911-ben

Abbildung 2. Der schon elektrifizierte Bahnhof Veresegyháza im Jahre 1911

Figure 2. The electrified station of Veresegyház in 1911.

Magyar Vaggon és Gépgyár együttműködésében épült motorkocsikat, valamint 8 db Győrben épült motormellék-kocsit állítottak üzembe. A motorkocsik pályaszámai ACa 07201-07211 (1911), ACa vill 400-410 (1925), ACa vill 485-495 (1928), a mellékkocsiké AC 03501-03504 (1911), AC 44000-44003 (1925), Cx 59057-59060 (1928) és CF 04001-04002 (1911), CFx 59200-59201 (1928) voltak. Az 50 km/h legnagyobb engedélyezett sebességű motorvonatok I. o. ülőhelyeinek száma 20, a III. o. (CF) járművek pedig 20 ülőhelyesek voltak. Az alapvetően a teherforgalom lebonyolítására 4 B'B' tengelyberendezésű 40 km/h legnagyobb engedélyezett sebességű EM1-EM4 (később 51 001-004 és V51 001-004) pályaszámú Prága-Schmichowban épült tehervonati mozdonyok a váci vonalon 70 km/h sebességnél 210 t-s, 40 km/h-nál 160 t-s, a gödöllőin pedig max. 30 km/h sebességnél 120 t-s vonatokat tudtak továbbítani.

A motorkocsikat 1932-től távvezérlő berendezésekkel szerelték fel. A szerelvények összeállítása kezdetben a váci vonalon 2M + 2P vagy egy mozdony és 6 kocsis, a gödöllőin pedig 1M + 1P volt.

A növekvő forgalom miatt 1928-ban BCx 44010-44016 pályaszámokkal a Ganz-gyárban épült egyes (II. és III. o.) osztályú kocsikat helyeztek üzembe. Az új járművek csak ideiglenesen csökkentették a zsúfoltságot, ugyanis „... a forgalom 1911 óta Pest körül erős letelepedési folyamat indult meg. E vonal forgalma is annyira megnövekedett, hogy a teljes menetrend szerint közlekedő vonalakon reggel, délután és este fűrtökben lógnak az emberek. Nem újdonság e vonalon az ütközön, a lépcsőn való utazás. A villamos járműpark csúcsterhelést bonyolít le ma rendes terhelésként. Előfordul, hogy Cx Bx kocsiból 90-100 ember száll ki. E terhelések már a kocsi részére is túlterhelést jelentenek. Ez a tény és a pálya gyenge állapota az 50 km/ó

sebességgel közlekedő kocsiknál gyakran rugótörést is okoz.” [6]

A nagy zsúfoltság, illetve a járműhiány miatt járműveket főműhelyi szintű karbantartásra nem tudtak leállítani, de sokszor még a Vácon lévő motorszínben sem tudták az előírásokban rögzítetteket betartani, a 6 havi revíziók rendre elmaradtak. Az új járművek beszerzésére a vasút műszaki szakemberei a forrást a meglévő szerződés új alapokra Bánhida mellett elsősorban a „3.4 fill/kwo egység áránál a Phöbusnál 8-9 fillért fizetünk... Új szerződésre olcsóbb áramra kellene kényszeríteni a Phöbust és ez esetben a vontatójárművek szükségszerű növelése és a vonalak erősebb kiterhelése kifizetődő volna.” [6] A II. világháború eseményei következtében kényszerű üzemszünet következett be. 1944 őszén egy német katonai szállítmány túlméretes rakománya (pontonhíd elemei) Gödöllő és Vác között megpreparálták a felsővezeték tartóoszlopait. A bombázások miatt akadozott az áramellátás. A vonat elmenetele után még egy katonai vonat közlekedett, majd a német hadsereg egy talpfaszagató géppel tette használhatatlanná a pályát, a váltókat pedig

felrobbantották. [7] 1944. december 8-án Veresegyházról 12:30-kor közlekedett az utolsó személyvonat Rákospalota-Újpestre.

3. A gőz- és dízelvontatás

Még tartott a II. világháború, amikor Gödöllő-Vác közötti szakasz helyreállítása megkezdődött, mivel e szakasznak a szovjet parancsnokság nagy jelentőséget tulajdonított. Bár a villamos üzem ismételt felvételére többféle terv született (Kandó-rendszer, BHÉV általi üzemátvétel stb.), de arra részben beruházásigényesség, részben járműokok miatt nem került sor. A Rákospalota-Újpest-Veresegyház közötti szakaszon, a forgalom 1946. február 16-án indult meg, majd mintegy három hónappal később Veresegyház és Vác között. A veresi vonalon a személyforgalom 375 sor. a gödöllőin 275 sor. mozdonyokkal történt. A kocsik különböző típusú 2-tengelyes személykocsik voltak, ami éppen rendelkezésre állt. Az 1950-es évek végén itt is megjelentek a vasvázásított kocsik különböző típusai. A kocsik száma Rákospalota-Újpest felé 6-10 kocsi, a gödöllői szakaszon 2 kocsi, később 4 kocsi. A Bahv kocsik számának növekedésé-



3. ábra Az újrávillamosított vonalon a V43-as mozdony vontatta Bh szerelvényekkel indult a villamos vontatás

Abbildung 3. Neustart der elektrischen Traktion auf der Strecke mit Zugkomposition Lokomotive BR V43 und Wagen der Bh-Gattung

Figure 3. The traffic started on the reelectrified route with V43 Bh trains

vel a kocsik és a vezérlőkocsik Vác és Rákospalota-Újpest/Nyugati pu. közötti viszonylatban is mind több szerelvényben/vonatban közlekedtek. A mozdonyok először 32b, majd a fővonal dízel- és villamos vontatás mind nagyobb „térnyeresévé” 424 sor. mozdonyok voltak.

A vasutakról szóló 1968. évi IV. törvény – közismert nevén a közlekedési koncepció – egyik első áldozata a VBG Gödöllő–Veresegyház közötti vonal volt, a forgalom 1970. július 1-jén szűnt meg. A vasút szerepét az autók „vették át” hivatalosan, Gödöllő belső területén volt négy vasúti megálló (Besnyői út, Alsóöreghegy, Knézits Károly utca, Blaha Lujza-fürdő) és Veresegyház állomás között azóta sincs közvetlen autóbuszos összeköttetés.

A Budapest Nyugati pu. fővonalainak (70, 100, körvasút) villamosítása után, az 1960-as évek második felétől, dízelvontatással továbbították a Vác–Nyugati között közlekedő vonatokat. A gőzvontatású vonatok csak Rákospalota-Újpestről közlekedhettek a főváros ill. a Nyugati pu. és környéke levegőjének védelmébe. Először M44 majd M41 sor. mozdonyok közlekedtek. Veresegyház város fejlődése Ivacs néven új megálló létesítését igényelte. Az új megálló átadására 1992. május 1-jén került sor.

4. A villamos üzem ismételt felvétele

1974-re a fővárosba bevezető vonalokból azok végpontjaikból az esztergomi, a lajosmizsei és a veresegyházi vonalak maradtak nem villamosítottként légszennyezési zajvédelmi, energetikai okokból fenntartási költségek csökkentése és menetidő csökkentési okokból ezen kisebb forgalmú vonalak villamosítása „örök-téma” volt a magyarországi villamosítás további kiterjesztése kapcsán.

1991 májusában az Országgyűlés elfogadta a koncesszióról szóló 1991. évi XVI. törvényt. A törvény adta új lehetőséget számba véve a MÁV 1992 nyarán a Közlekedési-, Hírközlési

és Vízügyi Minisztérium vezetőjétől levélben kérte a vasút villamosítási feladatok koncesszió keretében történő megvalósítását.

1992. december 18-án tenderfelhívás jelent meg a Balatonszentgyörgy–Murakeresztúr, a Székesfehérvár–Szombathely, a Rákospalota-Újpest–Vácraátót a Hatvan–Somoskőújfalu oh., a Szabadbatytyán–Tapolca–Keszthely vonalak koncesszióban való villamosítására.

A pályázatra 6 cég jelentkezett, a győztes az olasz Co.Ge.Co., S.p.A. lett. Időközben további pénzügyi és gazdaságossági vizsgálatok után csak a Balatonszentgyörgy–Murakeresztúr, Székesfehérvár–Szombathely és a Rákospalota-Újpest–Vácraátót vonalakat kívánta – egyenlőre – a MÁV villamosítani. A koncessziós szerződést 1996. december 18-án a KHVM és az időközben létrejött VIACOM Hungaria első Olasz–Magyar Vasút-villamosítási Koncessziós Rt. kötötte meg. (A részvénytársaságot a Co.Ge.Co.S.p.A. (51%), MÁV Rt. (30%), Elioplan Kft. (15%), Mogürt Transcommerce (4%) alkotta.)

Az első felsővezeteki oszlop ünnepélyes felállítása 1998. április 6-án Fóton történt meg *Sipos István* vezérigazgató jelenlétében. A 2,2 milliárd Ft-os beruházási összegből létesített villamosított hálózaton a kísérleti üzem 1999. január 30-án indult. Az ünnepélyes üzembevitelre közel egyhónapos próbaüzem után 1999. február 23-án került sor *Katona Kálmán* miniszter és *Kukely Márton* vezérigazgató jelenlétében.

Az újonnan/ismét villamosított vonalon 1999. május 21-ig a személyforgalmat V43 sorozatú mozdony vontatta ingaszervényekkel bonyolították le, a megjelölt időponttól BDV sorozatú villamos motorvonatok közlekednek, a 2008. évi menetrendváltástól ütemes menetrend szerint. A 100 éves vasút születésekor azzal, hogy villamos üzemű volt, korszakalkotó úttörő vállalkozás volt. Az alkotók világosan látták a vasút gazdasági, társadalmi szerepét, településfejlesztő hatását. A

vasút három jól elkülöníthető korszaka sajátos technikatörténeti karakterekkel bírt, bír. A járművek, az infrastruktúra és közlekedésszervezési szempontjából megújulásra váró vasútvonal közeljövőbeni újjászületésével az elővárosi közlekedésben jelentős szereppel bírhat.

Felhasznált irodalom

- [1] Ifj. Illésfalvi Péter: A Vác–Budapest–Gödöllő helyiérdekű vasút története II. rész. Az első tervek Demokrata Újság. V. évf. 1993.4.sz. 10-11.o.
- [2] Dr. Csiba József: Adalékok a Vác–Budapest–Gödöllő helyiérdekű vasút történetéhez, különös tekintettel a Veresegyház–Gödöllő vonalszakaszra. Vasúthistoria Évkönyv, 1988. KÖZDOK Budapest, 1988. 288-310. o.
- [3] Bittera Kálmán: A Vác–Budapest–Gödöllői Villamos Vasútról. Vasúti és Közlekedési Közlöny, 1928.17.sz. 44-51.p.
- [4] A Vác–Gödöllői villamos vasút földmunkálatai serényen folynak. Kazán- és Gép – Újság. 1909.VII.16., 116. o.
- [5] Takács Lajos: A Vác–Budapest–Gödöllői helyiérdekű villamos vasút története. Vezetékek Világa, 1999.1.sz. 8-10.o.
- [6] Jelentés villamos mozdonyokról és motorokocsikról szerzett tapasztalatokról. 13743/1941. IV.o. Magyar királyi Államvasutak, Budapesti Északi üzletvezetőség.
- [7] Ifj. Illésfalvi Péter: A Vác–Budapest–Gödöllő helyiérdekű vasút története. IV. rész. A virágkor. Demokrata Újság. VI. évf. 1994.2.sz. 10-11.o.

Folytatódik a budapesti elővárosi vonalhálózat villamosítása és pályafejlesztése

A Budapest Nyugati–Rákospalota–Esztergom vonal fejlesztése a jövő év elején kezdődik és 2015-ig tart. A Nemzeti Infrastruktúra-fejlesztő Zrt. az idén eredményt hirdet a Pilisvörösvár–Piliscsaba, illetve a Piliscsaba–Esztergom közötti szakaszok átépítésére kiírt pályázatokon. Mindkét tenderre öt ajánlat érkezett, a nyertessel decemberben kötne szerződést a NIF, így a fejlesztés jövő év elején elkezdődhetne. A 12, illetve 21 km hosszú vasúti szakasz felújítása a Közlekedési Operatív Program részeként valósul meg az Európai Unió 85 százalékos támogatásával. Ezek a szakaszok 2014 közepére újulnak meg, így Budapest és Esztergom között 10-15 perccel csökken a vonatok menetideje. (Forrás: NIF)