

Lányi Ernő

A síneken

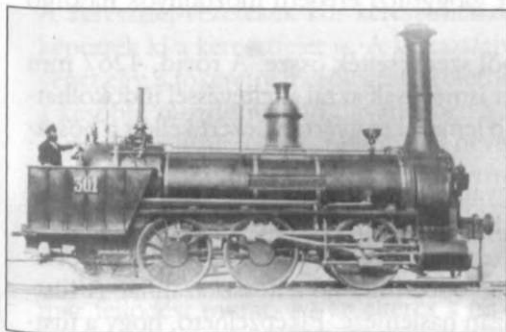
## A magyar magánvasutak és mozdonyaik (3.)\*

### 2. A Magyar Középponti Vasút és mozdonyai

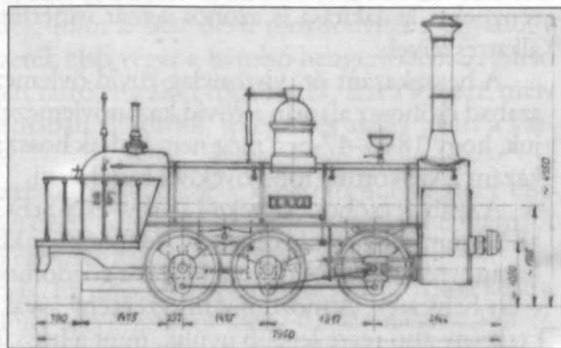
2.7 Mint láttuk, a Magyar Középponti Vasút forgalmát kezdetben 2A-n2-jellegű mozdonyokkal indította meg, majd fokozatosan áttért a két kapcsolt-tengelyű mozdonyok használatára. A vonatok terhelése – elegysúlya – ugyanis fokozatosan növekedett, s így – különösen a vegyes-, ill. tehervonatok továbbítását – már nem lehetett a régi, gyengébb mozdonyokkal megoldani. 1847-ben négy darab három kapcsolt tengelyű mozdonyt vásárolt a Wien–Raaber (Wien–Gloggnitzer) Bahn bécsi (Haswell) mozdonygyárától. E négy mozdony az alábbi volt:

Név	MKpV	DKÁV	StEG	StEG 1865	Gyártó cég	Gyári szám	Gyártás éve
Erős	25	57	300	Kat IIIf 706		60	1847
Érsek-Újvár	26	58	301	Kat IIIf 707	G. M. F. Wien	61	1847
Tisza	28	59	303	Kat IIIf 709		62	1847
Duna	27	60	302	Kat IIIf 708		63	1847

E mozdonyok közül rendelkezésünkre áll a StEG gyári jellegrajza (Type 7) és a StEG 301 pályaszámú, de még az Érsek-Újvár nevet is viselő mozdony ugyancsak gyári fényképe, amely a jellegrajzzal történő összehasonlítás alapján nagy vonalaiban megtartotta eredeti külalakját, csupán a kúpos – valószínűleg Klein-féle szikrafogós – kémény helyett hengeres kéményt kapott, egy a kémény tetején elhelyezett kisebb szikrafogóval.



A STEG 301 PÁLYASZÁMÚ ÉRSEK-ÚJVÁR NEVŰ MOZDONYA (KORÁBBAN MKpV 26 PSZ.)



A STEG TYPE 7 JELLEGRAJZA

\* A nagy terjedelmű kézirat címrendszerét a következők szerint módosítjuk, hogy az folyóiratban megjelenve is jól áttekinthető legyen: a keretes cím tartalmazza a mű- és a fejezet címét. A műcím (*A magyar magánvasutak és mozdonyaik*) után zárójelben közöljük, hogy a folyóirati folytatás hányadik részénél járunk (3.); a fejezetcímét a kézirat felosztása szerint, – de a vasúttársaságot és mozdonyait nem különválasztva – sorszámozzuk (2. *A Magyar Középponti Vasút és mozdonyai*). Szerző a történeti áttekintést mozdonymsaládonként végzi, ezek szerint számozzuk a szövegegységeket. Így most a sorozat az MKpV 2.7 számú *Erős*-családjával folytatódik. Kérjük a Kedves Olvasót, hogy saját példányaiban visszamenőleg is így tagolja a már megjelent részeket. A szerk.

Ez a négy tehervonati mozdony volt az első C-jellegű mozdonytípus Magyarországon. Adataikat az alábbi táblázat tartalmazza:

Eddig fellelt műszaki adataik	Egység	Littrow	Vajkai	StEG
Rostélyfelület	m <sup>2</sup>	1,3	1,33	1,39
Tűzcsövek száma	db	182	182	182
Tűzcsövek szabad hossza	mm	4267	4293	4267
Tűzcsövek külső átmérője	mm	52	52	52
Tűzcsövek fűtőfelülete	m <sup>2</sup>	126,5	-	129,2
Tűzszekrény fűtőfelülete	m <sup>2</sup>	7,5	6,14	-
Összes fűtőfelület	m <sup>2</sup>	134,6	136,27	135,9
Kazántengely magasság	mm	-	-	-
Kazánnyomás	atm	6,3	6,25	6,0
Kapcsolt kerek átmérője	mm	1264	1264	1422
Gőzhenger átmérője	mm	421	421	442
Lököt	mm	632	632	579
Hajtórúd hossza	mm	-	-	-
Az üres mozdony súlya	t	27,7	25,8	24,64
Szolgálati- ill. tapadósúly	t	30,2	29,1	28,0
Teljes hossz	mm	-	-	7960
Szélső tengelytáv	mm	3215	3295	3292

\* A hosszmeretek szerkocsi nélkül értendők.

A kazán felépítésében megegyezik a korábbiakban már ismertett *Béts* kazánjával, s csak méreteiben tér el, így ennek részletesebb ismertetésére nem kell kitérnünk. Az állókazán mélyen lenyúlik az utolsó kapcsolt kerékpár tengelye mögött, s így kellően alá nem támasztott tömeget képez. Ajtófalának és mennyezetének, valamint a benne elhelyezett tűzszekrénynek a kialakítása is azonos a már ismertett gloggnitzi eredetű mozdonyok hasonló alkatrészeivel.

A hosszkazánt öt, viszonylag rövid övlemezből szegecselték össze. A rövid, 4267 mm szabad csőhossz alapján a rövid kazánövlemezeket ismét csak azzal a feltevéssel indokolhatjuk, hogy 1846-47-ben még nem tudtak hosszabb lemezeket gyártani, ezért kellett a hosszkazánt a szokottnál több övekből kialakítani.

A szabad csőhossz értéke Littrow és a StEG gyári jellegrajz szerint egyezik, csak Vajkai ad 26 mm-rel nagyobb értéket. A különbség kb. 1 bécsi hüvelyk (Wiener Zoll). A középső kazánövre a szokásos méretű és alakú gözdómot szereltek, az első kazánövön pedig töltőtől-csért helyeztek. A mozdony füstszekrény jóval nagyobb átmérőjű a hosszkazánál. A füstszekrény alsó része lejjebb nyúlik, mint a hosszkazán haslemeze. Elképzelhető, hogy a füstszekrény vagy elliptikus, vagy – ami valószínűbb – excentrikus a hosszkazánal, azaz tengelyük nem esett egy vonalba. A füstszekrényt elől kétszárnyú füstszekrényajtó zárta le, felső részére hengeres alakú kéményt szereltek. Ennek kiviteléről, ill. feltételezhető alakításairól már szóltunk.

Az állókazánon közvetlen terhelésű, a gözdómban rugómérleges biztonsági szelepet helyeztek el. A gözdómból a kazán belsejében végighaladó főgőzcső a füstszekrény közepe táján halad ki a külső oldalra, s a kiömlőcsővel közös burkolat alatt éri el a tolattyúszekrényt. A szabályzó, a *Béts* nevű mozdony leírásakor már ismertett kivitel szerint a hosszkazán belsejében végig húzódó, tengelye körül elfordítható rudazattal működtethető.

A három forrásmunka adatai a fűtőfelületek megadásában nem egyeznek teljesen, azonban a megadott értékek oly közel esnek egymáshoz, hogy szinte interpolálással meg lehetne

közelíteni az átlagos értékeket, azonban természetesen nem biztos, hogy az így kapott értékek felelnének meg az eredetieknek.

A mozdony főkerete ugyanolyan egyszerű kivitelű volt, mint az eddig már ismertetett mozdonyoké. Két vastagabb és szélesebb lemezcsík mint főkeretlemez, erre rászegve az ágytok-villák lemezei. Az ágyvezetékek kivágásai párhuzamos szélűek voltak, ezek szerint az utánállításhoz még nem a később általánosan szokásos ékkel történő beállítást alkalmaztak, hanem valószínűleg melléklemekkel, különböző betétekkel oldották meg a tengelyek beállítását. A főkeretre hátul vízszintesen fölhelyezett vastagabb lemez volt a vezérállás padozata, amire még a hideg ellen védő-faburkolatot is tettek. A vezetőállás síkjánál valamivel följebb, – tehát nem az előbbivel egy síkban – futóhid húzódott a mozdony két oldalán a be- és kiömlőcsövek burkolatáig. A vezérállást rácsos korlát vette körül, mint a MKpV többi mozdonyánál. A mozdony elején megtaláljuk a szokásos módon elhelyezett vonó- és ütközőkészülékeket.

A mozdony hengerére megadott adatok ismét elég nagy eltérést mutatnak. Littrow és Vajkai 421 mm-ben, a StEG gyári jellegrajz pedig 448 mm értékkel. a löketet az előbbi források 632 ill. 579 mm értékkel adják meg. Ezek az eltérő értékek vagy a hüvelyk–mm átszámítások eltéréséből keletkeztek, vagy egyéb eltérő korábbi forrásmunkák adataiból. Ha elfogadjuk a Littrow által megadott adatokat, a mozdony gépezeti vonóereje

$$Z_{\text{gép}} = \frac{421^2 \times 632}{126,4} \times 0,85 \times 6,3 = 4171 \text{ kg,}$$

a 30,2 t tapadósúlyból számítva  $Z_{\text{adh}} = 0,16 \times 30,2 = 4832 \text{ kg.}$

A vízszintes elhelyezésű hengerekből a dugattyúrúdon valamint a keresztfejen át a dugattyú a mozdony középső kerékpárját mozgatja. A dugattyúrúd elől nem átmenő kivitelű. A keresztfej-vezetékek kör keresztmetszetűek, mint a *Béts* nevű mozdonynál s ugyanúgy képezték ki a keresztfejet is. A keresztfejvezeték első végét a hátsó hengerfödélhez, hátsó végét egy, a főkeretre merőlegesen fölérősített tartólemezhez rögzítették. Ezt a lemezt, mely a későbbi mozdonyokon ugyanebben a formában előfordul, jellegzetes alakja miatt a vasutas köznyelv általában „bógó”-nek nevezte.

A mozdony hajtórúdja kör keresztmetszetű, ugyanakkor a kapcsolórúdnak a két első kerékpár közé eső szakasza lapos keresztmetszetű, a hátsó viszont kör keresztmetszetű. A rúdfejek zártak, és az utánállítást rögzíthető ékek segítségével történik.

Itt kell kitérnünk a mozdony rugózására is. Ez ugyanis az eddigi megoldásokhoz képest már fejlődést mutat. Ez az eltérés a mozdony szerkezetéből természetesen be kellett, hogy következzen. A MKpV egy- ill. két kapcsolt tengelyű mozdonyainak ugyanis minden kerékpár felett, egymástól független hordrugói voltak. A - C-01 Littrow-jelzetű mozdonyok első kapcsolt kerékpárjának lemezes hordrugója a csapágy fölött nyert elhelyezést, melynek fűgvasai a főkeretre csuklósan támaszkodtak.

A második és harmadik kapcsolt kerékpár csapágái közé egy kétkarú emelőt – himbát – iktattak. Az ágytokok közvetlen erre a himbára támaszkodtak csuklós csatlakozással. A kétoldali himbák középvonalában tengely vezetett át, erre a tengelyre támaszkodott ugyancsak kétoldalt egy-egy lemezes hordrugó, melynek légvasai viszont főkeretre vitték át a terhelést. A himbának és a hordrugónak ilyen közös tengelyen történő elhelyezését valószínűleg a helyszűke indokolta. Ez a korai megoldás közvetlen elődje a későbbiekben általában alkalmazott rugó-himba megoldásnak.

A C-01 mozdonyok vezérművét a kereten belül helyezték el. A tolattyúszekrények elhelyezése „a jellegrajz szerint” a hengerek belső oldalán, függőleges volt. A körhagyókat a középső, tehát a hajtó kerékpár tengelyére szerelték. A lengőív függvása a lengőívet alsó csapszegénél függesztette föl. A kormánygerendélyt a főkeretre ágyazták. A lengettyű állítókart hátrafelé meghosszabbították, s végére beállítható ellensúlyt helyeztek, hogy a tolattyúrúd hosszabbító, valamint a kulissza súlyát ellensúlyozzák. A kormány vonórudat a hosszakán jobboldalán kívül a futóhíd síkja fölött vízszintes vonalban vezették el. A kormányemelttyű a szokásos megoldású, fogazott íven rögzíthető kivitelű. A homokszekrényt a gerendély mögött, a futóhíd alá helyezték. A homokot előremenetben a hajtókerékpár elé szórták.

Az eddig elmondottak alapján arra a következtetésre juthatunk, hogy ez a négy mozdony, mely Magyarországon a négy első háromtengelyes tehervonati mozdony volt, jóval megelőzte a későbbiekben folyamatos műszaki fejlesztést. Ha ugyanis a mozdony adataiból rekonstruált főbb adatokat, tehát elsősorban a gépezet ill. tapadási vonóerőt összehasonlítjuk a MÁV 1869-től forgalomba állított III. oszt. (335 sor.), vagy az 1888 óta forgalomba hozott III. oszt. (326 sor.) mozdonyainak adataival, megállapíthatjuk, hogy az *Erős*-család korához képest túlméretezettnek látszik, s a korabeli, viszonylag könnyebb teher- és vegyesvonatok továbbításánál teljesítményüket nem lehetett kellőképpen kihasználni, így üzemeltetésük bizonyos fokig gazdaságtalan volt.

\* \* \*

**2.8** A Magyar Középponti Vasút 1848 elején két darab 1B-n2-jellegű mozdonyt szerez be, ezúttal is a Wien–Raaber (Wien–Gloggnitzer) Bahn mozdonygyártól, ezek:

Név	MKpV	DKÁV	StEG	StEG 1865	Gyártó cég	Gyári szám	Gyártás éve
Nagykörös	21	31	310	Kat Ille 340	Haswell	90	1848
Villám	29	32	311	Kat Ille 341-2101	(Wien)	91	1848

Erről a mozdonyról nem maradt fenn fénykép. Főbb adatait azonban Littrow az 1B-31 jelzetű mozdonyok közt megadja, ennek alapján e mozdonyokat azonosra vehetjük a StEG mozdonygyár 11. típusú mozdonyaival.

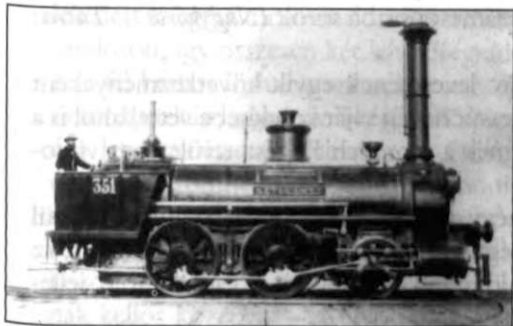
Az 1848. évi szabadságharc eseményei miatt a MKpV több mozdonyt már nem rendelt ill. ha esetleg rendelt is, átvételükre már nem kerülhetett sor. A Középponti Vasút utódja, a Délkeleti Államvasút (DKÁV) 1850-ben újabb 1B-jellegű mozdonyokat rendelt a StEG bécsi mozdonygyártól, s ezeket a gyár le is szállította.

A két újabb mozdony:

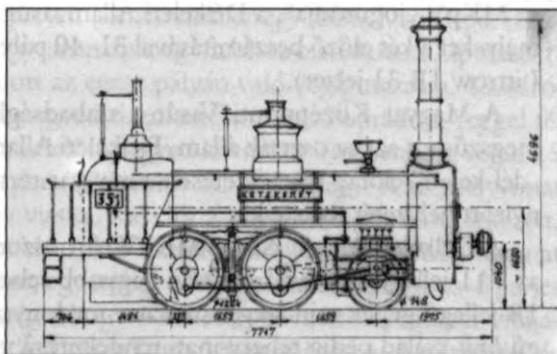
Név	DKÁV	StEG	StEG 1865	Gyártó cég	Gyári szám	Gyártás éve
Arad	33	350	Kat Ille 342	Haswell	121	1850
Ketskemét	34	351	Kat Ille 343	(Wien)	122	1850

A 351 pályaszámú *Ketskemét* nevű mozdonyról fényképünk is van a 33. oldalon.

Amint a – fotó és rajz után közölt – összehasonlító táblázatból kitűnik, a két forrás adatai közel állnak egymáshoz, s köztük lényegesebb eltérés csak a tűzcsövek szabad hosszának megadásában észlelhető. Itt azonban talán inkább a mozdonygyár által a típus jellegrajzához tartozó adatokat kell elfogadnunk.



A STEG 350 PÁLYASZÁMÚ KETSKEMÉT NEVŰ MOZDONYA (KORÁBBAN DKÁV 33 PSZ.)



A DKÁV 33 PÁLYASZÁMÚ KETSKEMÉT NEVŰ MOZDONYA

Fontosabb műszaki adatok	Egység	Littrow	StEG
Rostélyfelület	m <sup>2</sup>	1,1	1,16
Tüzcsovek száma	db	148	148
Tüzcsovek külső átmérője	mm	52	52
Tüzcsovek szabad hossza	mm	3220	4083
Tüzcsovek fűtőfelülete	m <sup>2</sup>	100,0	100,09
Tüzszekrény fűtőfelülete	m <sup>2</sup>	6,0	6,0
Összes fűtőfelület	m <sup>2</sup>	106,0	06,54
Kazántengely magassága	mm	-	-
Gőznyomás	atm	6,3	5,5
Kapcsolt kerek átmérője	mm	1264	1264
Futókerek átmérője	mm	948	948
Gőzhenger átmérője	mm	395	400
Lökét	mm	580	579
Az üres mozdony súlya	t	24,0	-
Szolgálati súly	t	29,0	28,0
Tapadósúly	t	17,0	24,7
A mozdony teljes hossza	mm	-	7717
Szélső tengelytáv	mm	3320	3318

Kerékátmérőjüket tekintve a mozdonyok vegyes vagy tehervonati mozdonyoknak tekinthetők. Hengereik méretei megegyeznek a korábban beszerzett mozdonyok hengereinek méreteivel, s kisebb átmérőjű kapcsolt kerékpárjaik figyelembe vételével gépezeti vonóerejük

$$Z_{\text{gép}} = \frac{305^2 \times 680}{1264} \times 0,85 \times 6,3 = 3830 \text{ kg,}$$

17 tonnás tapadósúlyukból számított vonóerejük pedig

$$Z_{\text{adh}} = 0,16 \times 17 = 2720 \text{ kg,}$$

ami arra utal, hogy a gép induláskor könnyen „megköszörült”.

Rostélyfelületük jóval kisebb, mint elődjük 1,5 m<sup>2</sup>-es rostélyfelülete volt, azonban – mint korábban említettük – ez az 1,5 m<sup>2</sup>-es érték kérdéses, és valószínűbb a Vajkai ill a StEG-jellegrajz által megadott 1,1–1,16 m<sup>2</sup>-es érték.

E mozdonytípus további beszerzését megakadályozta a magyar szabadságharc és az ezt követő politikai és gazdasági helyzet, de – amint majd később látni fogjuk – 1850–51-ben

az MKpV „jogutódja”, a Délkeleti Államvasút további nyolc hasonló mozdonyt szerez be, melyeket a két előző beszámításával 31–40 pályaszámcsoportha sorolt (*Nagykőrös ... Tátra*: Littrow 1B-31 jelzet).

A Magyar Középponti Vasút a szabadságharc leverésének egyik következményeként megszűnt, s azt az osztrák állam, Délkeleti Államvasút néven saját kezelésébe vette, ahol is a „dél-keleti” előtag természetesen a magyar térségnek a monarchia egész területéhez viszonyított helyzetét fejezte ki.

A Délkeleti Államvasút az MKpV-től huszonnégy mozdonyt vett állagába, melyek közül az 1A1-jellegű *Béts* határozottan nagyobb sebességű vonatok vontatására volt alkalmas, az 1B-jellegű gépek mint vegyesvonati mozdonyok jöhettek számításba, a négy darab C-jellegű *Erős*-család pedig tehervonati rendeltetésű volt.

A Cs. K. Osztrák Délkeleti Államvasút (K. k. Österreichische Südöstliche Staatsbahn) vezetését *Köb Kajetán* vette át. Az „új” vasút rövid időszakra kiterjedő működése során vonalaira új, nálunk korábban ismeretlen mozdonytípusok kerültek, kivétel nélkül valamennyi 1B-n2-jelleggel. Ezek ismertetését következő fejezetünk tárgyalja.

(folytatása következik)

Nagy Tamás

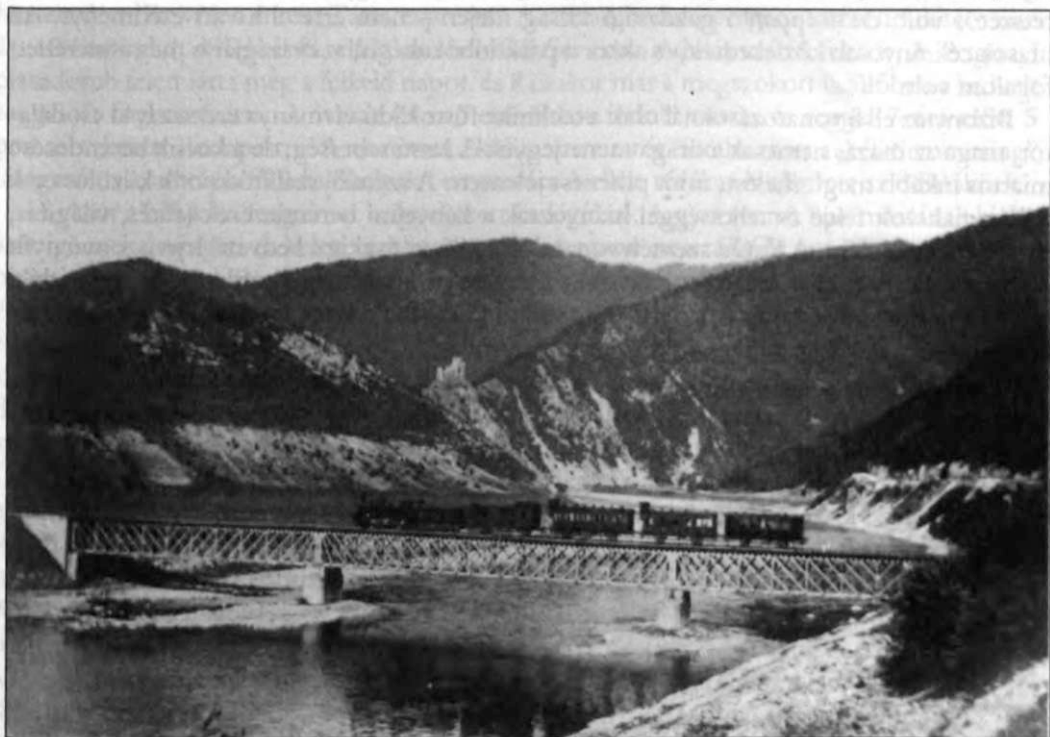
## Történeti utazás a Kassa–Oderbergi Vasút járatain<sup>1</sup>

A Kassa–Eperjes vonal 1870. évi átadásakor az abaúji megyeszékhelyen lakók számára már nem volt ismeretlen a vasúti közlekedés: egy évtizede már annak, hogy a Tiszavidéki Vasút vonataival a korábbi postakocsizásnál lényegesen gyorsabban eljuthattak az ország más tájaira. Az utazási szándékot azonban véletlenül se hasonlítsuk össze későbbi vagy mai dimenziókkal: az átlagpolgár számára a vasút drága volt és lassú, és az osztrák birodalmi közlekedés-politikának köszönhetően 1870-ig az egész Alföldet körbe kellett utaznia azon merész kassai, eperjesi vagy miskolci kereskedőnek, akinek mondjuk Pesten akadt halaszthatatlan elintéznivalója.<sup>2</sup> Kassa és Eperjes között egy vegyesvonatpárt<sup>3</sup> állítottak forgalomba, és ez az akkori idők forgalmi igényeit tökéletesen kielégítette.

Az Oderberg–Teschen vonalszakaszon ekkor már egy éve jártak a vasút vonatai. A nagy-igérkező személyforgalom céljaira itt két vegyesvonatpárt állítottak forgalomba. Az első reggel hatkor indult Oderbergből, és nyolc óra után fordult vissza Teschenből. Este hat óra előtt mindkét irányból indult egy-egy szerelvény, amelyek Karwinban keresztezték egymást. A vonatoknak Oderbergben csatlakozásuk volt Bécs és Poroszország és Galícia felé. A korabeli menetrend a vonatok rangsorolását (udvari, személy, vegyes, stb.) és számozási rendszerét is tartalmazta. Az Oderberg–Teschen irányban a páros, visszafelé a páratlan számú vonatok közlekedtek. (Az egész vasútvonal elkészülte után a számozást megfordították, és ezután a Kassa felől közlekedő vonatok kapták a páros számot. A vonatok számozási rendszerén a KsOd nem változtatott, csak a később megjelenő magasabb rangú gyorsvonatok kapták meg az alacsony vonatszámokat.) A 31 km-t a vonatok 80 perc alatt tették meg, amihez még 7 perc karwini és 3 perc dombraui tartózkodás járult. A 90 perces menettartam megfelel 20 km/h-s átlagsebességnek.

Az egész vonal elkészülte után életbe léptetett menetrendben *egy* személyvonatpár közlekedett az egész törzsvonalon. *Két* másik vegyesvonatpár egymáshoz csatlakozott Liptószentmiklóson, így összesen két lehetőség adódott az egész pályán való végigutazásra. Kassáról este fél hétkor indult a személyvonat, éjjel negyed tizenkettőkor volt Poprádon, reggel fél ötkor Ruttkán, egy órával később Zsolnán, délelőtt negyed kilenckor Teschenben, végül 15 óra 1 perces út után fél tízkor ért Oderbergbe (23 km/h-s átlagsebesség). A személyvonat délelőtt háromnegyed tízkor már indult is vissza, Kassára a következő hajnalon érkezett, menettartama még hosszabb volt, mint odafelé. A két Kassáról induló személyszállító vonat mellett még egy vegyesvonat ment Eperjesre, egy másik pedig csatlakozással Abos–Eperjes között közlekedett. (A menetrend érdekessége, hogy – a méter- és mérföldrendszer vitájának kellős közepén<sup>4</sup> – a távolságokat mindkét mértékegységben megadja. Az érkezési és indulási időknél figyelembe kellett venni, hogy 1878-ig Sziléziában az órák a prágai idő szerint jártak, ami 18 perccel hátrébb járt a Felső-Magyarországon is érvényes pesti időhöz képest. A 24 órás időmérést csak az első világháború után vezették be, addig az este 6-tól reggel 6-ig terjedő fél napot alá- vagy elhúzott vonallal különböztették meg a napközbeni időtől.)

Az 1873-évi menetrend az egy egész (3, 4 sz.) és „kétszer fél” vonat rendszerét megőrizte, de a megosztott viszonylatú vonatok csatlakoztatására ezután már Ruttkán került sor. (A liptószentmiklósi csatlakozás azt mutatja, hogy egy ideig – legalábbis a forgalom szempont-



SEMÉLYVONAT HALAD A KASSA–ODERBERGI VASÚT I. OSZT. GŐZMOZDONYÁVAL

A VÁG HÍDJÁN 1890 KÖRÜL. HÁTTÉRBE A HÍRES SZTRECSONÓI VÁR LÁTHATÓ

(UTÁNKÖZLÉS: GYÖKÉR ISTVÁN – KUBINSZKY MIHÁLY: *KÉPEK A RÉGI MAGYAR VASUTAKRÓL ÉS VONATOKRÓL.*

BP., 1991, KÖZDOK, 13. P.)

jából – a megyeszékhely törekvése érvényesült a vasúti csomóponttal szemben.<sup>5)</sup> A másik újdonság, hogy a Ruttka és Oderberg közötti pályán nem vegyes, hanem személyvonatpár közlekedett (1, 2 sz.), amelyek a MÁV északi vonalához nyújtottak csatlakozási lehetőséget. Az állomási tartózkodások csökkentésével a menettartamot is sikerült némileg megkurtítani (Kassa–Oderberg 13 óra 48 perc, 25,5 km/h átlagsebesség). A Teschen és Oderberg közötti jelentékenyebb forgalmat még egy vegyesvonatpárral és egy személyszállításra is berendezett tehervonatpárral próbálták ellátni. Az Eperjes és Kassa közötti forgalom rendszere nem változott.

Az első két év a személyszállításban nem váltotta valóra a vasút vezetőinek reményeit. Az osztrák pályát leszámítva rendkívül kevesen utaztak a vasútvonalon. Ráadásul az 1873-ban szállított 702 ezer utas a korai időszak legjobb eredménye volt. Az utasok rövid, átlagosan 30-35 km-es távolságra vették igénybe a vonatokat. (A bécsi vilákiállításra a KsOd kedvezményes árú, 14 napra érvényes „menet és térti” jegyeket forgalmazott.) A vonatok kihasználtsága nem érte el a 30%-ot, de a többi vasút sem volt rózsásabb helyzetben. A bécsi vilákiállítás bezárt, országszerte tombolt a kolera és hamarosan beütött a tőkés világ első nagy krachja. A forgalom növelése céljából a MÁV és a magyar magánvasutak összefogtak, és 1873–75 között körutazási jegyeket adtak ki.<sup>6)</sup> Az akkori vasútvonalakból 10 körutat szerveztek, amelyek közül a célnak megfelelőre a nyári időszakban kéthetes érvénytartammal és 33%-os ármérsékléssel lehetett befizetni. A KsOd négy körútban vett részt. Az ötlet tetszetős volt, de – éppen a gazdasági válság idején – nem érte el a várt eredményt. Az utasok célirányosan közlekedtek, és akkor a passzióból utazás, az országjárás még ismeretlen fogalom volt.

Bizony az első vonatozásoknál csak a technika füstökádó vívmánya érdemelt ki csodálatot, maga az utazás nemcsak a drága menetjegyek és lassú sebesség, de a kocsik berendezése miatt is inkább megterhelést, mint pihenést jelentett. A személyszállító kocsik közül is csak néhánynak volt fékje és teljességgel hiányoztak a kényelmi berendezések (fűtés, világítás, mosdó, árnyékszék). A KsOd személyvonatai az 1880-as évekig a kedvező lejtviszonyú nyílt pályaszakaszokon 45 km/h-s legnagyobb sebességgel közlekedtek. (Ekkortájt a síkvidéki magyar vasutaknál sem mentek óránkénti 50 km fölé.) Bár a kor emberének tér- és időérzete, felfogása a sebességről más volt, mint kései utódaié, a 25 km/h-s átlagsebességgel közlekedő vonatokat ő is lassúnak tartotta.<sup>7)</sup> A szakemberek azonban azt is észrevették, hogy a csekély személyforgalom nemcsak a válság, járvány, lassúság és kényelmetlenség következménye. A vonatok menetrendje is rossz volt, azokat országos, nemzetközi közlekedési szempontok (postai szállítás, csatlakozás a végállomásokon) szerint szerkesztették, és nem a városi piacra utazó kiskereskedő, őstermelő vagy gazdaságába kiruccanó földbirtokos igényeit szem előtt tartva.<sup>8)</sup>

A csökkenő személyforgalom miatt 1874-ben a KsOd kassa–ruttkai vonalszakaszán megszüntette a személyvonatok közlekedését, ezután csak napi két vegyesvonatpár közlekedett. A Ruttka–Teschen szakaszon is csak a magyar kormány kívánságára, a MÁV északi vonaláról Németország felé irányuló forgalma miatt tartották fenn a személyvonatokat.<sup>9)</sup>

A későbbi években is csak MAV ruttkai jelenléte, a Budapest–Berlin forgalom céljából javították a személyszállítás színvonalán. 1877-ban a nyári szezonban – a MÁV kívánságára – kísérleti jelleggel bevezették a gyorsvonati forgalmat Ruttka és Oderberg között. A kísérlet egy évvel később állandósult: ezután napi egy gyorsvonatpár közlekedett az említett pályaszakaszon. (Az első gyorsvonatok még semmivel sem haladták meg a személyvonatok



45-50 km-es legnagyobb óránkénti sebességét. Rövidebb menetidőre csak a ritkább és rövidebb megállások révén tehetett szert.) Némi iróniával 1880-at a KsOd nagy évének nevezhetjük: nyolcévi agónia után a szállított utasok száma először haladta meg az előző évit –, igaz még ekkor is messze elmaradt a '73-as „csúcsevhez” képest. Ekkor a gyorsvonat közvetlen kocsikat továbbított Ruttkárról Kassára.

Az új évtizedben 1885 volt a fordulópont: a szállított utasok száma meghaladta az egy-milliót. (Ez a nagy budapesti kiállításnak is köszönhető.) A dekád végén két változás történt, amely döntően megváltoztatta a KsOd utaspolitikáját. Az egyik személyi volt, Ráth Péter kinevezése 1887-ben, a másik tarifális: 1889. augusztus 1-jén a KsOd is bevezette a zónadíjrendszert.<sup>10</sup> Az utasok száma az első két és fél évben (1889-91) 50%-kal nőtt. A vonatok is gyarapodtak, és a pályakorszerűsítés, valamint új kocsik és mozdonyok beszerzése révén az utazás kényelmesebbé és gyorsabbá vált. Ráth vezetése idején a KsOd-hoz helyi érdekű vasutak egész sora csatlakozott, amelyek vasúti üzemét maga a fővasút látta el. A tátrai turizmus felélesztésében a vasútigazgatónak hervadhatatlan érdemei voltak. Törekvéseinek eredményeképpen 1896-ban elkészült a KsOd saját tulajdonú fogaskerekű szárnyvasútja a Csorba tóhoz. Mánás, hivatalnok, újságíró, tüdőbeteg költő vagy polgárcsalád: évről évre egyre többen utaztak a Magas-Tátrába – a Kassa–Oderbergi Vasúton.

Az 1900. évi menetrendben a hagyományos gyorsvonat mellett már egy második, nyári gyorsvonatot (10 sz.) is találunk, amely Budapestről Miskolc–Kassa–Poprádon át Csorbáig közlekedett. Ez volt a híres „Tátra expressz” A századforduló polgára tátrai üdülésére este 10.40-kor indult a Keletiből, elfoglalta hálófülkéjét és az indulás után lefeküdt. A rozgonyi csatadomb felett látta meg a felkelő napot, és 8 órakor már a megszokott üdülőben a kedvelt reggelijét fogyaszthatta. A vonat (9 sz.) este 9-kor indult vissza, és reggel 7 óra előtt 5 perccel érkezett Budapestre. A menetrend külön útmutatót tartalmazott a „téli Semmering” látogatóinak, amely a fő üdülőhelyek bemutatása mellett túrákat is ajánlott az üdülőknél.

A vasút a helyközi forgalmat is igyekezett kielégíteni. A gyorsvonat használatának kialakult igényei a nyugati és keleti területen egyaránt *azonos napszakokra* vonatkoztak, és ezt a hosszú fővonalon semmiképpen sem lehetett *ugyanazokkal a vonatokkal* kiszolgálni. Ennek érdekében megosztották a gyorsvonat-forgalmat: a reggeli gyors (2 sz.) Kassa–Poprád között személyvonatként közlekedett, a délutáni (4 sz.) pedig Poprád után minősült személyvonattá. Ugyanígy az Oderbergből induló éjszakai gyors (5 sz.) Zsolnától, a délelőtti (1 sz.) Poprádtól degradálódott személyvonattá, a 3 sz. oderbergi személy pedig ott minősült gyorsvonattá. Viszont minden esetben lekapcsolták a 3. osztályú kocsikat az átminősítéskor, ezzel is kifejezve a gyorsvonat magasabb színvonalát. (Még ezzel a személy-gyors „egy-



MEGÉRKEZETT A TATRA EXPRESSZ POPRÁD-FELKA ALLOMASRA.  
ELEGÁNS HÖLGYEK, URAK SZÁLLNAK LE A VONATRÓL  
(KORABELI KÉPESLAP)

sítéssel" is 10 óra 25 percre csökkent a Kassa–Oderberg távolság [33,7 km/h átlagsebesség]. A gyorsvonat sebessége ekkor már meghaladta a személyvonatokét, az acélsínek lefektetésének befejeztével a gyorsvonatok nyílt vonalon 80 km-es óránkénti sebességgel közlekedhettek.)

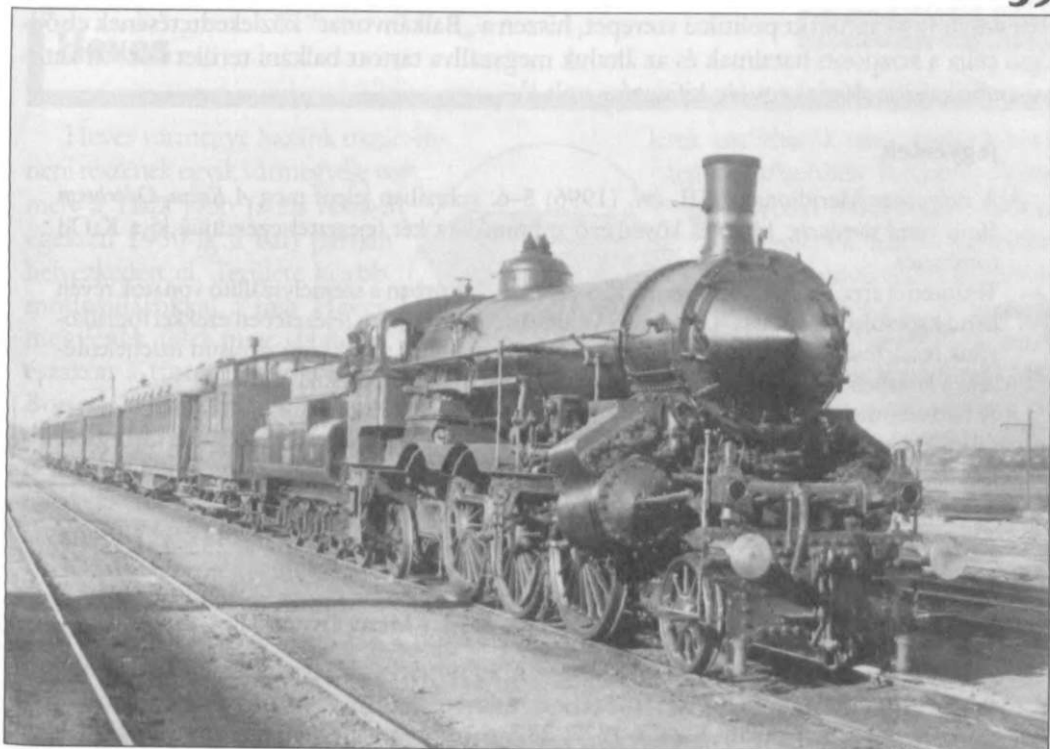
A magyar szakaszon is több vonat közlekedett, mint más magyarországi vasútvonalakon, az igazi sűrűséget mégis a sziléziai oldalon találjuk. Külön személyvonat szolgált munkábajárára a trzynietzi vaskohó és szénbányák munkásainak, külön vonat a tescheni hivatásforgalomra, és megint másik a szabad- és vasárnapi forgalomra. A 3. osztályra kedvezményes árú jegyeket lehetett váltani.

Az igazi sztárvonat mégis a Budapest–Berlin között közlekedő Orient expressz (13, 14 sz.), ami a klasszikus viszonylatú (Párizs–Bécs–Budapest–Isztambul) Orient egyik részvonata volt. Éjjel egykor indult Budapest-Nyugatiból, hét órakor hajtott Zsolnánál a KsOd-vonalra és fél tízkor ért Oderbergbe (Berlinbe pedig délután negyed hatkor). Visszafelé délután háromnegyed háromkor indult Oderbergből, ötkor volt Zsolnán és éjjel 11-kor Budapesten.

Kassa és Eperjes között a 4/3 sz. törzsvonali gyorsvonatokhoz kapcsoltnak egy gyorsvonatpár közlekedett. A vonat csak a városnak szánt gesztusként kaphatott „gyors” rangot, hiszen a rövid szakaszon csak egy-két perccel volt gyorsabb, mint a másik három (ebből kettő Orlóig közlekedő) személyvonat. Abos és Orló között még egy csatlakozó vegyesvonat is járt. A helyi érdekű vasutakon a jól bevált vegyesvonati forgalmat – napi 2-4 vonatpárral – csak elvéve „zavarta” meg néhány vonalon egy-egy magasabb rangú személyvonat. A csorbai fogaskerekű vonat 32 perc alatt ért fel 1351 méter magasan fekvő végállomására (5 km).

A századforduló után beszerzett korszerű, forgóvázak kocsik révén még kényelmesebbé vált az utazás. Ezekből az új kocsikból összeállított elegáns megjelenésű gyorsvonati szerelvényt látunk a következő oldalon Poprád-Felka állomáson. A világháború előtt kiadott utolsó menetrendben újra számos fejlődést találunk a fővonalai személyszállító forgalomban. A vonal egészen közlekedő gyorsvonatok száma háromra nőtt (1, 3, 5, 2, 4, 6 sz.), és ezáltal lehetővé vált, hogy ne kelljen ezeket személyvonattá fokozni. (Igaz, sűrűbben álltak meg, mint a századforduló idején.) A harmadik gyorsvonatot az Orient-Expresszből alakították ki. Ebben az időben, a közvetlen kocsik végtelen tárháza folytán, szinte mindenhol mindenhová el lehetett jutni, ezzel minden gyorsvonat „nemzetközivé” minősült, és így az Orient csak eredeti viszonylatában őrizte oszályon felüli jellegét. Megmaradt a Budapest-Keleti és (ekkor már csak) Poprád között közlekedő nyári gyorsvonat (1a, 2a sz.). Viszonylatának megrövidülését a tátrai vasúthálózat kiépítésének köszönhetette, mert ennek Poprád-Felka lett a gócpontja. Ezzel a gyorsvonati forgalommal a KsOd elérte személyszállítási csúcsteljesítményét. Szolgáltatásainak színvonalával csak a MÁV versenyezhetett néhány fővonalán. (A szintén híresen magas színvonalú Déli Vasút buda-pragerhofi fővonalán csak két gyorsvonatot közlekedtetett, egy harmadik, balatoni vonattal kiegészítve. Személyvonati forgalma lényegesen ritkább volt a KsOd-énál.) A délelőtti gyorsvonattal Oderbergből Kassára hét óra huszonöt percig tartott az út. Ez megfelel 48 km/h-s átlagsebességnek, pedig a vonat menetközben megállt 26 állomáson és megállóhelyen.<sup>10</sup> A gyorsvonatok mellett a személyvonatok is szaporodtak mind a magyar, de különösen az osztrák pályarészen.

A Kassa–Eperjes vonalon napi 7 közvetlen vonatpár a két város közötti addigi legsűrűbb forgalmat jelentette. A derítőleg ható gyorsvonat megszűnt, helyét a törzsvonali gyorsokhoz csatlakozó személyvonatok vették át. (Az azonnali csatlakozás még gyorsabb is volt, mintha



AZ IMÉNT LÁTOTT GYORSONAT KÉT ÉVTIZEDDEL KÉSŐBBI UTÓDJÁT LÁTJUK MEGINT CSAK POPRÁD-FELKA ALLOMÁSON EZEN A KÉPEN. RUTTKA FELŐL ÉRKEZETT, ÉS INDUL TOVÁBB KASSÁRA. A GYÖNYÖRŐ, VADONATÚJ I<sup>p</sup> OSZT. GŐZMOZDONY SZINTÉN ÚJ BESZERZÉSŰ FORGÓVÁZAS KOCSIKAT VONTAT (A BUDAPESTI KÖZLEKEDÉSI MÚZEUM GYŰJTEMÉNYÉBŐL)

az oderbergi gyorsvonat vitt volna közvetlen kocsikat.) A galíciai személyforgalom Orló és Zwardon felé egyaránt jelentéktelen maradt. A helyi érdekű vasutak növekvő személyforgalmával összhangban a naponta közlekedő vegyes- és személyvonatpárok száma 5-8-ra emelkedett. A Magas-Tátra üdülőforgalmának ellátásában a Csorba-tói fogaskerekű vasút, a tát-rai villamos HÉV és a tátromnici HÉV egyaránt sűrű nyári menetrenddel (napi 9-12 vonatpár) jeleskedett.

A Kassa–Oderbergi Vasút legendásan jó minőségű személyforgalmát rendkívüli megterheltségű vasútvonalon bonyolította le. Törzsvonalán 1910 körül 24 óra alatt egy irányban 76, 1914-ben 84 „expedíciót” indított. Ezzel a világ legnagyobb forgalmú vasútvonalai közé tartozott.<sup>11</sup>

1914 után az elegáns gyorsvonatok helyett a KsOd vonalán is katonavonatok közlekedtek. A polgári forgalmat kocsi-, mozdony- esetleg szénhiány vagy egyszerűen a zsúfoltság miatt újabb és újabb korlátozások érték. Az inflációval a tarifák is vérszesen emelkedtek. 1915-ben a központi államok vasútjai tettek még egy kísérletet a békebeli személyforgalom felélesztésére. Így szervezték meg az egykori berlini Orient expressz utódját, a „Balkánvonatot”. Az illetékes vasutak legkorszerűbb járműveiből kiállított szerelvények a Berlin–Drezda–Bécs és Berlin–Breslau–Oderberg–Zsolna útvonalakon jutottak el Budapestre, és a magyar fővárosban egyesítve indultak tovább Belgrádon át Isztambulba. Egy nemzet-

közi vonat így kaphatott politikai szerepet, hiszen a „Balkánvonat” közlekedtetésének elsődleges célja a központi hatalmak és az általuk megszállva tartott balkáni terület közötti katonai-politikai-ideológiai egység kifejezése volt.<sup>12</sup>

### Jegyzetek

- <sup>1</sup> A Belvedere Meridionale VIII. évf. (1996) 5–6. számában jelent meg *A Kassa–Oderbergi Vasút rövid története*. Most és következő számunkban két fejezettel egészítjük ki a KsOd történetét.  
Tekintettel arra, hogy a külső szemlélő a vasúttal elsősorban a személyszállító vonatok révén kerül kapcsolatba, a Kassa–Oderbergi Vasút történetének jelen fejezetében ezekkel foglalkozunk részletesebben. A korabeli vonatok megismeréséhez a szakajtó, a vasúti üzletjelentések, a korabeli menetrendek és levéltári adatok szolgálnak forrásul.
- <sup>2</sup> A hatvan–miskolci közvetlen MÁV-vonal 1870. január 9-én készült el. TOMINAC JÓZSEF: *(A) Magyar Szent Korona országainak vasúttjai (1845–1873)*. Bp., 1905, Klösz György és fiai, 10. p.
- <sup>3</sup> MOL Közm. és Közl. Min. K 172. 348./1870. 5938.
- <sup>4</sup> Központi és Vasúti Közlekedési Közlöny [*a továbbiakban: KVKK.*] 1872. 233–234. p.
- <sup>5</sup> Lásd az 1871, 1873. évi menetrendeket.
- <sup>6</sup> KVKK 1873. 247. p.; *MÁV Almanach 1994*. Szerk.: Mezei István. [Bp., 1995.] MÁV Vig., 7. p.
- <sup>7</sup> KVKK 1877. 105. p.
- <sup>8</sup> A KsOd-dal kapcsolatban: KVKK 1877. 287. p., de a szaklap ezzel a kérdéssel éveken át foglalkozott.
- <sup>9</sup> A Kassa–Oderbergi Vasút üzletjelentése(i) (1874). Budapesti Közlekedési Múzeum könyvtára.
- <sup>10</sup> UDVARHELYI DÉNES: Baross Gábor emlékezete. In *Vasúthistória Évkönyv 1993*. Szerk.: Mezei István. Bp., 1993, KÖZDOK, 39. p.
- <sup>11</sup> Ez a tempó, figyelembe véve a pálya hegyvidéki jellegét, és azt, hogy a KsOd a legnagyobb forgalmú, legjobban igénybe vett vasútvonal volt Magyarországon, rendkívül figyelemreméltó. A MÁV síkvidéki marcheggi mintavonalán 67,4; míg a Déli Vasút a szintén kedvező lejtviszonyú Buda–Pragerhof fővonalán 52,8 km/h-s átlagsebességgel járatta gyorsvonatait. Ugyanakkor a MÁV hegyvidéki hatvan–ruttkai pályáján 43,8; míg a zágráb–fiumei vonalon 45,3 km/h-s sebességet ért el a KsOd-énál lényegesen ritkábban megálló gyorsvonataival.
- <sup>11</sup> WILLHEIM GUSZTÁV: A Kassa–Oderbergi Vasút átadása. In *Magyar Mérnök és Építész Egylet évkönyve, 1921*, 82. p.
- <sup>12</sup> Közl. Múz. Arch. 6/1. 281/73.; LOVAS GYULA – TÓTH SÁNDOR: *Az Orient-Expressz*. Bp., 1992, KÖZDOK; a „Balkánvonat” szép fotója a Zsolnától délre eső Ricsó állomáson: Mihály Kubinszky: *Dampf in der Puszta*. Wien, 1978, Verlag J. O. Slezak, 22. p.

