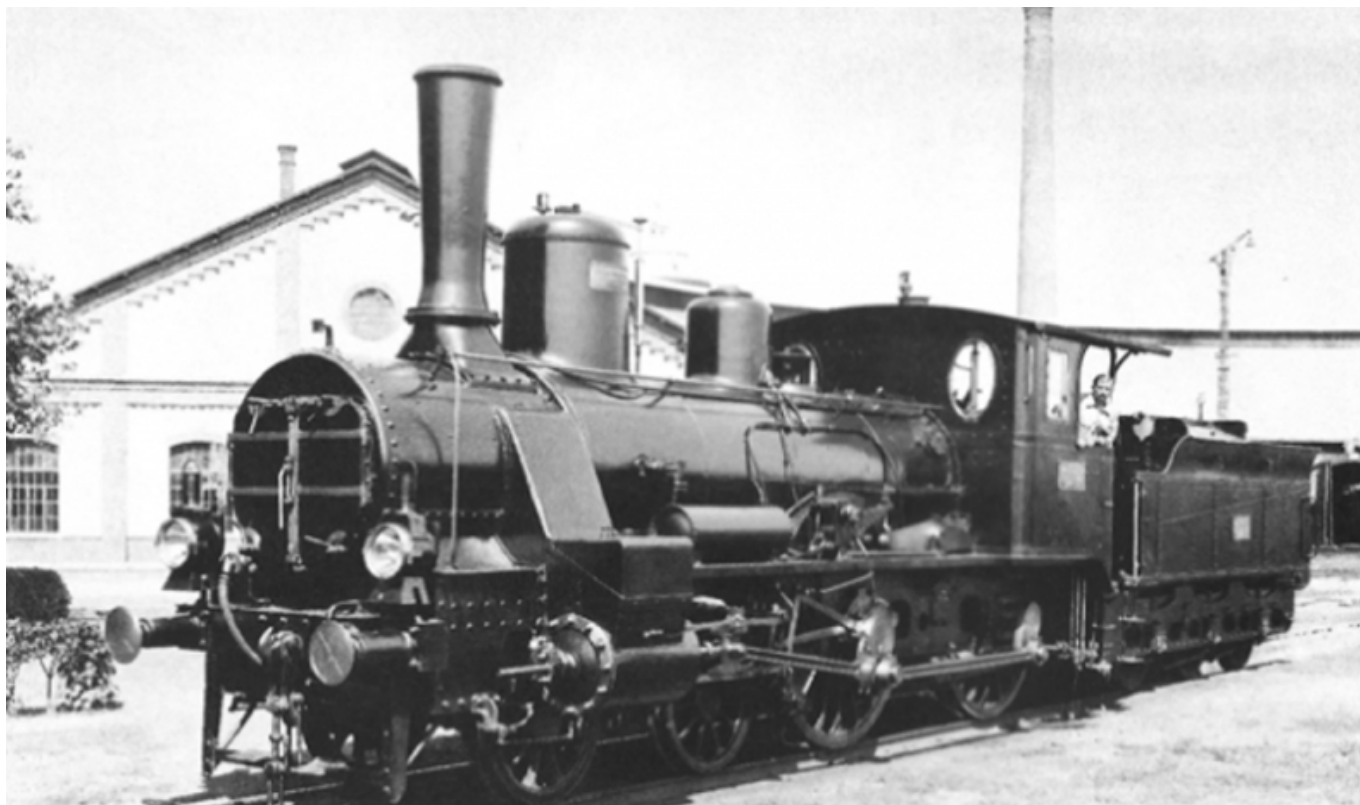


A 150-es vonal 140 éve

A Budapestet Kelebiával összekötő 150-es vasútvonal hosszú múltra tekint vissza, és a történelem viharai nem vonultak el felette észrevétlenül. Itt volt már az ideje, hogy újra kiderüljön az ég a vonal felett!

A Budapest–Kunszentmiklós–Tass–Kelebia vasútvonal megépítéséről a kiegyezést követően született döntés, ekkor ugyanis az Osztrák-Magyar Monarchia számára felértékelődtek déli-délkeleti kapcsolatok. A vasútvonalat 1882-ben adták át Budapest és Szabadka között, így a 150-es vonal 2022-ben ünnepelte 140. születésnapját. A vonal Belgrádig 1884-re épült ki.

Az átadást követően utasforgalma rendkívül dinamikus fejlődött, ezért az átbocsátóképessége növelése érdekében már az 1910-es évek elején tervezték a 2. vágány megépítését. Ezt végül Ferencváros és Kiskunlacháza között üzembe is helyezték, illetve Kunszentmiklós–Tassig is helyére került az új vágány, azonban az I. világháborút lezáró trianoni békeszerződés a fővonalat Kelebia és Szabadka között elvágta.



[1] A MÁV 220-as gőzmozdonya a kelebiai vasút vonalán is közlekedett (forrás: Mezei István: MÁV vontatójármű album 1868–1993. MÁV Vezérigazgatóság, 1993)

A határváltozás és a két ország közötti ellentétek miatt a kelebiai vasút forgalma jelentősen visszaesett. A vesztes háborút követően a vonal forgalmának növekedése még távlatban sem volt várható, így az infláció, a MÁV katasztrofális pénzügyi helyzete, valamint a felépítmányi anyag hiánya következtében a 2. vágányt felbontották, hogy más vonalakon felhasználhassák, mert ott nagyobb szükség volt rájuk.

Az egyvágányúvá vált vasútvonal sorsa ezt követően sem fordult jobbra: utolsó felújítására az 1960-as években került sor, az utolsó fél évszázadban azonban állapota folyamatosan romlott.

Ezt mi sem bizonyítja jobban, mint az a tény, hogy ugyan a vonal eredetileg 100 km/h-s sebességnek megfelelő paraméterek szerint épült, de az alépítmény, az ágyazat és a sínek elhasználódott állapota miatt a jelenleg

folyamatban lévő korszerűsítés megkezdése előtt már csak pár kilométeren lehetett ezzel a sebességgel közlekedni. Ekkorra a vonal mintegy kilencven százalékán már sebességkorlátozások voltak érvényben, mértékük 80, 60, 40, 20 vagy 10 km/h között változott. Mindez hosszabb menetidőt, a pályakapacitás jelentős mértékű csökkenését is jelentette. A személyvonatok menetidő megnövekedése elsősorban az utazókat érintette, azonban ez kedvezőtlen hatással volt az áruszállító vonatok átbocsátó képességére, hiszen a vasúti hálózaton elsődlegesen a személyforgalmat szükséges biztosítani, a teherforgalom a fennmaradó időablakot használhatja fel.



[2]

Kelebia vasútállomás a két világháború között (forrás: hungaricana.hu)



[3]

Kelebia vasútállomás a két világháború között (forrás: hungaricana.hu)

A 150-es vonal fejlesztése a rendszerváltás óta a legnagyobb vasútépítési beruházás, hiszen egyvágányú vasútvonal



teljes hosszban történő elbontására és komplett kétvágányúsítására évtizedek óta nem volt példa. Az elindult fejlesztés az egy évszázaddal ezelőtti megkezdett munka befejezésének is tekinthető, amire a kormányzati szerepvállalás, a MÁV-val megkötött támogatási szerződés és a kínai Eximbank által biztosított hitelszerződés ad lehetőséget.

A 150-es vasútvonal felújításával régi adósságunkat törlesztjük.

Forrás: <https://www.mavcsoport.hu/bube/150-es-vonal-140-eve>

Hivatkozások

[1] <https://budapestbelgrad.hu/wp-content/uploads/2022/12/Becs.jpg> [2] <https://budapestbelgrad.hu/wp-content/uploads/2022/12/Becs-1.jpg> [3] <https://budapestbelgrad.hu/wp-content/uploads/2022/12/Becs-2.jpg>