

BME előadás, 2015.10.14. Diákhöz elmondandó szövegek

1. Dia:

Tisztelettel és Szeretettel köszöntök mindenkit! Engedjék meg, hogy bemutatkozzam. A nevem Kovács Ákos, végzettségemet tekintve infrastruktúra-építő mérnök vagyok, érdeklődési és tevékenységi körömben ezen a viszonylag jól behatárolt területen belül is különösképpen a vasúti pályák tervezése, építése és fenntartása tartozik.

Ennek megfelelően korábbi tanulmányaim lezárásaként a 23-as számú vasútvonal rehabilitációjának engedélyezési szintnek megfelelő részletességű terveit készítettem el diplomamunkaként. Ez később a KTE tervpályázatán I. helyezést ért el, ez az oka annak, hogy ma itt lehetek és megszólalhatok Önök előtt.

Mielőtt belefognék a mondanivalómba újtárra indítok a hallgatóság soraiban egy több mint 126 esztendőes antik dokumentumot melyhez hasonlóval úgy vélem a jelen lévők többségének még nem sikerült ilyen közelségből találkozni. Akit érdekel nyugodtan tanulmányozza ezt a gyönyörű ívbe hajlított papírra kézzel készített színes helyszínrajzot. Fizikai állapota okán viszont mindenkit fokozott óvatosságra kérem a tanulmányozása és a továbbadása során. A dokumentum a Magyar Királyi Államvasutak által megálmodott eredeti vonalvezetést ábrázolja. Ennek rekonstrukciója ma már nem lehetséges ugyanis Lendva és Hosszúfalu több helyen beépülte az elmúlt 70 évben funkció nélkül álló alépitményt. Az általam készített tervcsomag ettől teljesen eltérő nyomvonalat ábrázol ezért a dokumentum birtokosaként sem vádolhat senki plagizálással ☺.

Az általam készített tervcsomag meglehetősen terebélyes anyag tele rajzokkal, számításokkal és előismeretek nélkül nehezen emészthető műszaki leírással. A most rendelkezésre álló időnek akár a 100-szorosát is ki tudnám meríteni egy ezzel kapcsolatos előadás alkalmával. Éppen ezért engedjék meg, hogy a jelen körülmények között a nehezen kezelhető helyszínrajzok, hossz-szelvények, mintakeresztmetszelvények, mennyiségyszámítások, költségbecslések, költség-haszon elemzések helyett inkább egy színesebb és könnyebben emészthető előadással a munkám alanyát, a 23-as számú vasútvonalat hozzam közelebb Önökhöz bemutatva múltját, elemezve jelen állapotát és felvázolva azon jövőképét melyet az elkészült munkám továbbfejlesztése hozhat meg a vasútvonal és használói számára. Úgyhogy a terveim bemutatása helyett most a régivel együtt inkább azokat is körbeadom meg szemlélésre és ha valakinek az előadás vagy a rövid meg szemlélés felkeltette az érdeklődését annak nagyon szívesen biztosítok egy pdf. formátumú példányt egyeztetést követően.

Aki bemutatkozó beszédem alatt figyelmesen szemügyre vette a Címdiát, korábbi előismeretek híján is érezte, hogy egy olyan vasútvonalról van szó melynek a középső szakaszából hiányzik egy bizonyos hosszúságú szakasz. Ha valaki foglalkozott már valaha

Magyarország vonalas infrastruktúra hálózatával abban rögtön ébredhet egy olyan gondolat, hogy nem egyedi esetről van szó, sőt igazából ez a fajta hiányosság sajnos tömegjelenségnek nevezhető különösen a vasútvonalak esetében. A kiváltó ok pedig az összes esetben azonos. Ez is elő fog kerülni az előadásomban amely a 23-as vonal születésével indul.

2. Dia:

Először is egyértelműsítsük térbeli elhelyezkedését. A képen Magyarország vasúthálózata látható fénykorában, mikor is kiterjedése és sűrűsége csúcspontján állt, az I. Világháború előestéjén. Ebben a hálózatban, ebben a pillanatban töltött be ekkor már 24 éve rendkívül fontos szerepet a vizsgált szakasz.

3. dia:

Tehát 1890-ben Helyi Érdekű vasútként építették. Ekkor az Osztrák-Magyar Monarchia korszakát élte a Magyar társadalom. A béke idejében az Ország gazdasági konjunktúrába lépett, ám ebből egyes területei nem egyformán voltak képesek profitálni. Az Ország akkori vezetése jó érzékkel ismerte fel, hogy a század vívmánya, a vasút gazdasági fellendülést és ipari telepítő tényezőt jelent az egyes térségek számára. Ezért igyekeztek bekapcsolni az összes térséget a gazdasági "vérkeringésbe". A képen a Zalai Helyi Érdekű vasút megvalósulásának 2 nagy pártfogóját láthatjuk. Baross Gábor Közlekedési és Postaügyi Miniszter vasút iránta örök tisztelete és szeretete miatt később a "Vasminiszter" nevet kapta az utókortól. Mellette Szapáry Gyula aki a forgalomba helyezés idején az Ország miniszterelnöke volt.

4. dia:

Az ábra tökéletesen igazolja az infrastruktúra elem HÉV jellegét. Látszik, hogy a vonalvezetés megtervezésekor a Göcsej, a Hetés, A Muravidék és a Muraköz településeinek minél hatékonyabb "felfűzése" volt a cél, nem pedig a legrövidebb és legegyszerűbb módon keresztül vágni Zala vármegyén. A vármegye akkori vezetése egyébként "saját" vasútjának álmodta meg az Ukk-ot Csáktornyával összekötő 119 km hosszúságú hálózati elemet.

5. dia:

Nehéz a mai korban felfogni mit is jelentett ez akkoriban az érintett térség lakosságának. A legjobban talán úgy lehetne érzékeltetni, hogy egy település számára akkoriban egy állomás annyit jelentett mint ma egy nemzetközi forgalomba csatolt repülőtér.

Mikor hosszas előkészítés után a megvalósulás ténye biztossá vált, akkor a Vármegye vezetése a kivitelezés kezdőpillanatára ünnepélyes lépést készített elő. Ezüstkapat készítettek

mellyel Svastits Benő főispán az első kapavágást ünnepélyes keretek között végezte. Később az alkalomnak emléket állítottak azzal, hogy a kapába a következő szöveget gravírozták:

"Ezzel a kapával végezte az 1. vágást Svastits Benő főispán az Ukk-Csáktornya HÉV építéskor Zala vármegye gazdaságának és művelődésének fejlesztése okán".

A forgalomba helyezés napján az ünnepi különvonat személyzetén tudta a Vasminisztert is akit Lendván és Zalaegerszegen is páratlan ünnepséggel vártak. Ezekről az eseményekről néhány szép pillanatot örökítenek meg a dián látható fényképek.

6. dia:

Megindult a forgalom és szinte azonnal éreztetni is kezdte pozitív hatásait a vasút a települések és lakóik számára. Sajnos azonban a felvirágzás időszaka csupán 30 év volt. Magyarország vesztésként került ki a Világháborúból és 1920-ban területei kétharmadát elcsatolták, köztük a Muravidéket és a Muraközt is a Szerb-Horvát-Szlovén királyság számára.

7. dia:

Az új határok meghúzásakor a győztesek nem a földrajzi, sokkal inkább a vasúti adottságok figyelembe vételével jártak el. Az ábrán tökéletesen látszik, hogy a trianoni határoknak semmi más célja nem volt csupán az, hogy leválasszák Magyarországról a hálózatépítés során gondosan és ésszerűen kialakított vasúti körgyűrűt és az azon fekvő nagy vasúti csomópontjait ezzel nyomorítva meg az ország gazdaságát és mobilitását.

8. dia:

A kiváló közlekedési szakemberek által tervezett és a közlekedés fontosságát felismerő politikai elit által támogatva létrehozott hálózatot teljesen tönkretették az új határok, hiszen az ésszerűen, valós igényekre támaszkodóan meghatározott kapcsolatokat szinte mindenütt az új határok tették tönkre. A vonalak mindenhol az országhatárokbba ütköztek mielőtt a közlekedő szerelvény elérhette volna az ésszerű végállomásként szolgáló nagyobb települést, közlekedési csomópontot, erre az Antant szinte beteges precizitással odafigyelt. Ráadásul a külföldre csatolt szakaszokat is az esetek többségében 2 másik országot elválasztó határ szelt ketté, ezzel a feldarabolással az optimális funkció teljes elvesztése jelentkezett.

9. dia:

Ezen az ábrán látható az Országos jelenség megnyilvánulása a vizsgált szakaszon. Csupán a rend kedvéért az ábrákon a narancssárga az 1920-as, a lila pedig az 1991-es határokat ábrázolja.

A vonal tehát kettészakadt szimbolikusan. A Szerb-Horvát-Szlovén államnak pedig első lépései között szerepelt a fa aljak feltépése, a sínek kiborítása és az ágyazat szétöntése egy közel 1 km hosszú szakaszon a Kebele árterében húzódó magas töltésen Hosszúfalutól északra. Ezzel a lépéssel létrehozva az szétszakítás fizikai megtestesülését.

10. dia:

21 éven keresztül konzerválódott az új állapot. Ezt követően a Világpolitika kedvező alakulása következtében Magyarország visszacsatolta a Muravidéket és a Muraközt. A Magyar csapatok 1941.04.16 napján érték el a térség központját Alsólendvát, ahol kitörő örömmel fogadták őket.

11. dia:

A honvédek Csáktornya felé menet azzal a borzasztó látvánnyal szembesültek, hogy a visszavonuló Jugoszláv hadsereg műszaki alakulatai felrobbantották és a Murába rogyasztották azt a csodálatos rácsos szerkezetet amit 51 évvel korábban a Resiczai vasgyárban készítettek és amely a Magyar vasútépítés történelmében első ízben nyugodott betonpillérekre.

Bár a Honvédek felszabadították Csáktornyát és a Muraközt sajnos a híddal történtek miatt a vasúti üzem nem állhatott vissza az 1920 előtti eredeti formájába.

12. dia:

Viszont a helyreállítási munkák a Kebele mentén szinte azonnal az ünnepség után megkezdődtek és 1941.10.6-án, az Aradi vértanúk napján hatalmas ünnepség keretében újraindult a vonatforgalom Zalaegerszeg és Lendva között.

Sajnálatos módon a külpolitika és a hadiszerencse ismét kedvezőtlen fordulatot vett. Magyarország ismét vesztesként jött ki a háborúból és visszacsatolt területeit újra, ezúttal azonban végérvényesen elvesztette. A trianoni határok visszatérésével a visszaépített szakaszt ismét elpusztították, majd 1947-ben teljesen szétrombolták a Rédics-Lendva állomásköz al- és felépítményeit egyaránt.

13. dia:

70 év telt el, és azóta a térségben rengeteg politikai változás következett be. Jugoszlávia felbomlása és ezzel egyidejűleg az önálló Szlovén és Horvát államok megszületése 1991-ben már 3 felé vágja a vonalat, ugyanakkor mára ezen államok mindegyike az Európai Unió tagja

ahol az államhatárok inkább csak szimbolikus jelentőséggel bírnak a tagállamok között. Rehabilitáció mégsem történt.

14. dia:

Sajnálatos módon a beavatkozás nem azért marad el mert a 23-as számú vasút nélkül is a kor és a helyzet követelményeinek megfelelő a közösségi közlekedés állapota a régióban.

A 102 km hosszúságú Magyar-Szlovén határszakaszon egyetlen ponton van a 2000-es év óta tömegközlekedési határmetszés, mégpedig Bajánsenye és Őrihodos között napi 4 pár vonat közlekedésében megtestesülve.

Szerencsére a közelmúltban számos operatív program indult melyek felismerik, hogy tarthatatlan a jelenlegi állapot miszerint a történelmi Zala vármegye egykori területei, Muravidék és Zala megye között egyáltalán nincs tömegközlekedési kapcsolat.

15. dia:

Muravidék szíve Lendva, a szlovéniai Magyarság központja, ahol a lakosság nagyobb része a mai napig Magyar származású. A tervek szerint a közeljövőben Magyar főkonzulátus létesül a községben a szentgotthárdi Szlovén főkonzulátus mintájára, ami tovább növeli fontosságát nemzeti kérdésekben. Az itt élő kisebbségnek szüksége volna szorosabb kapcsolatra az Anyaországgal. A tömegközlekedés helyreállítása lehetővé tenné a szomszédos Zala megközelíthetőségét, valamint más síkon gondolkodva biztosíthatná a nemzeti közösség központjának (Magyarok esetében ez Budapest) megközelíthetőségét az 1 napon belüli megfordulás megvalósításával mely ma egyre inkább fontos szemponttá válik az európai közlekedési életben.

16. dia:

Úgy gondolom az vita tárgyát nem képezheti egy pillanatig sem, hogy tömegközlekedési határmetszésre szükség van a térségben. Az viszont jogosan merülhet fel bárki részéről kérdés gyanánt, hogy közúti vagy vasúti formában valósuljon e meg a közeljövőben.

17. dia:

A következőkben az egyes közlekedési ágazatok néhány fontos tulajdonságát figyelembe véve kísérek meg a nyitva hagyott kérdés kapcsán a kötöttpályás közlekedés mellett érvelni.

Az ábrán látható, hogy az EU számára oly fontos környezetvédelmi szempontot figyelembe véve a kötöttpályás közlekedés a közútihoz képest lényegesen kedvezőbb széndioxid kibocsátást produkálva kínál környezetbarát és fenntartható közlekedési formát.

18. dia:

A diagram az EU tagállamok 16 éves közlekedési adatait felhasználva vázolja fel, hogy Európában jelenleg a vasút toronymagasan a leginkább környezetbarát közlekedési forma.

19. dia:

Az oszlopdiaagram jól illusztrálja, hogy míg személyszállítás esetén a vonatok és a buszok energiafelhasználása szinte teljesen megegyező addig azonos távolság megtételekor a közúti energiafelhasználása több mint 13-szorosa a vasútnak, vagyis a vasút 13-szor energiatakarékosabb a közútnál az áruszállítási szektort figyelembe véve

20 dia:

Az összes szempont közül talán a legfontosabb a gazdasági és a környezetvédelmi érveket is maga mögé utasítva a felhasználók biztonságának kérdése. Az ábrán látható 3 dimenziós oszlopdiaagram ezzel kapcsolatosan azt érzékelteti, hogy azonos közlekedési hosszra vetítve a közúti nehézárművekkel elkövetett balesetek száma 33-szorosa, a személyautóval regisztrált balesetek száma pedig 88-szorosa a vasútinak. Ez alapján megállapítható, hogy a vasút a leginkább biztonságos közlekedési forma az összes közül.

21. dia:

Ha pedig már szóba került a biztonság kérdése, úgy érzem muszáj ejtenem néhány szót arról, hogy a 23-as számú vasútvonal e téren is mennyire különleges. A 49 km hosszúságú Zalaegerszeg-Rédcics vonalon az egyszerűsített korszerűsítés keretében kísérleti jelleggel úgynevezett MERÁFI (MEllékvonali RÁdiós Forgalom Irányítás) rendszert vezettek be költségtakarékosság céljából. A MÁV hálózatában mindösszesen 2 példa létezik erre az egyedi és a vártnál is jobb eredményeket hozó biztosító berendezési és kommunikációs rendszerre, az egyik a Zalaegerszeg-Rédcics, míg a másik a 121-es számú Újszeged - Kétegyháza vonalon Békés megyében.

A MERÁFI lényege, hogy csupán állomástávolságú közlekedést enged melyet vonali-állomási személyzet nélkül egyetlen állomáson dolgozó vonali, forgalmi menetirányítóval bonyolít. A szerelvények állomási be- és kihaladását a vonat személyzete és a menetirányító Rádióon keresztül és írásbeli rendelkezések útján egyeztetik ezzel kiváltva az állomásokról a forgalmi szolgálattevő munkáját.

A váltóállító személyzet mellőzését pedig a MEFI és MERÁFI vonalakon alkalmazott úgynevezett rúgós váltók teszik lehetővé az üzem során az egyes váltókörzetekben fixen be

vannak állítva és csupán egy pillanat erejéig az áthaladó szerelvény kerekei állítják át utat biztosítva ezzel a közlekedő vonatnak a tovahaladáshoz. Ezt a műveletet nevezik szabályos váltó felvágásnak. Ezen járműmozgások során a váltók jelzéseképe nem követi a csúcspín mozgását.

Amennyiben a vonat személyzete a rúgós váltót tartósan más állásba kívánja állítani, úgy a váltó súlykörtéjének átbillentéséhez fel kell oldania a kitérő zárszerkezetét. Az ehhez szükséges kulcs az aktuális állomás kulcsszekrényéből vételezhető a főkulcs behelyezése és elfordítása után. A főkulcs pedig a vonali menetirányítótól vehető fel.

A MERÁFI egy rendkívül speciális és nagyon hatékony rendszer mely felkészült személyzettel gazdaságosan képes akár jelentős forgalmú vonalak biztonságos közlekedését is lehetővé tenni.

Az összeköttetés pedig egy eddig páratlan feladatot produkálna. Meglévő MERÁFI rendszerbe új építésű pályaszakasz integrálásának végrehajtását. Elvi akadály nincs a Rédics-Lendva állomásköz Zalaegerszeg-Rédics rendszerbe illesztésének. Rédics állomás páros oldali váltóköri területében egy kijárat jelző telepítése, a 86-os számú főút útátjárójának fedezése kulcsszekrényrel és állomásközi érzékelővel valamint visszajelentést lehetővé tevő kábelezés elhelyezésével tartozik az elvégzendő feladatok közé.

22. dia:

Az előző diákon felsorakoztatott érvek alapján egyértelmű, hogy ha egy adott időpillanatban egy üzemelő vasútvonalon és egy vele azonos rendeltetésű közúton vesszük figyelembe megegyező nagyságú utas- és árumennyiség továbbításához szükséges ráfordításokat és káros anyag kibocsátásokat valamint a szállítmányra leselkedő veszélyeket akkor a vasút sokkal jobb mutatókat produkál.

Jelen példában viszont a vasúti pálya hiánya árnyalja a képet, hiszen a közúti kapcsolatok száma megnőtt, műszaki állapotuk pedig jelentősen javult a térségben az elmúlt időszakban, így belátható, hogy a busz közlekedéshez például elég lenne csupán a járművet biztosítani míg vasút esetében az első személyvonat elindulásáig még rengeteg a tennivaló.

Muszáj beigazolni tehát, hogy a vasúti kapcsolat helyreállítása megtérülő befektetésként kezelhető és hosszútávon gondolkodva megéri a ráfordításokat. A következőkben bemutatom azokat a szektorokat ahol az újrainduló kötőpályás közlekedés jó eséllyel hatékonyan funkcionálhat.

Az ábrán a SETA (South East Transport Axis) korridor látszik 2 fő tengelyével. Ez az adriai kikötőket a Baltikummal összekötő közlekedési folyosó. Az egykori Zala vármegye területén a vasútvonal éppen a folyosó mértani középpontjában 2 tengelye között félúton helyezkedik el.

23. dia:

Jelenleg az adriai és balti kikötők közti európai szárazföldi vasúti szállítás a régióban a 25-ös vasúton bonyolódik. Viszont a közelmúltban főleg az Őrségi vasalt talajtámfalak omladozásai miatt sok esetben került sor vágányzárakra ami az áruszállítás akadozásához vezetett. Az Őrihodos - Muraszombat szakasz vágányzárral járó karbantartási munkái pedig általában a nyári hónapokra estek az elmúlt évek ami pedig a Budapest és Koper között közlekedő Istria fűrdővonat közlekedésébe erőszakolták bele Zala megye kihagyását és Szentgotthárdon át bonyolódó közlekedését.

Az ábrán látható, táblázatból jól látszik, hogy a vasúti pálya fő tömegét adó felépítményi anyagok műszakilag indokolt fekvésideje 17-24 év között mozog. Tekintve, hogy a 25-ös vonalat 2000-ben adták át a forgalomnak az elkövetkező évektől a vágányzárral járó munkák száma várhatóan nagy mértékben emelkedni fog. Ezért úgy vélem mind a személy, mind az áruszállításban szükség van egy ésszerű alternatívára melyet a 23-as vasút kínálhat a leghatékonyabban.

24. dia:

Szlovénia önálló létezése óta több próbálkozás is történt már az összeköttetésre, sajnos eleddig mind sikertelenül. A legerősebb talán az 1998-as volt mikor a MÁV a Magyar oldalon már az alépítmény növényzetének kiirtását is elvégezte és a felépítmény építési szakmunka megindulását várta. Ekkor gazdasági szempontból a legnagyobb mozgatórugó a Nafta Petrochem és a zalaegerszegi MOL finomító petrolkémiai kapcsolatának kialakítási szándéka volt.

Azóta a Nafta Petrochem működésében nehezebb idők köszöntöttek be. A napokban is tart elhúzódó csődeljárása ami miatt a kitermelés csak csökkentett kapacitással folytatódik az előre látható közeljövőben. A nehézségek ellenére a személyforgalom újraindításának késő délutánján készített képeken is látható, hogy nagy tartálykocsi szerelvények látogatják meg cizellált üzemi iparvágány hálózatot (A képen például a Koper kikötőjéből érkező 45502 számú szerelvény). Ráadásul az új menedzsment szándékai között szerepel, hogy erősítse Kelet-európai kapcsolatait. Egy ilyen jellegű és volumenű import / export kapcsolatnak pedig leginkább a kötött-pályás közlekedés képes gazdaságos, környezetbarát / fenntartható és biztonságos hátteret adni.

Ezen túlmenően 1998 óta Zalaegerszegen a MOL megindította a gumiőrleménnyel modifikált bitumen gyártását. Ez a népszerű vegyület tartálykocsikban érkezik Szlovén és Horvát útépitések kiszolgálása céljából a délszláv államokba az újjáépülő kapcsolat segítségével.

25. dia:

Az előző dián felvázolt tartálykocsi mozgatás jelenlegi valamint az összeköttetést követő állapotban kínálkozó lehetőségeit hasonlítja össze ez a két helyszínrajz. A hálózati rajz feliratozásából is jól látszik, hogy a szerelvények kiinduló állomásaként minden esetben a NAFTA-t, rendeltetési állomásaként pedig a zalaegerszegi MOL és a százhalmobattai MOL finomítót jelöli meg.

Az ábrák jól érzékeltetik, hogy amennyiben a szerelvény a Lendva-Százhalmobatta szakaszon közlekedik úgy nincs lényeges eltérés a menetvonalak hosszában annak ellenére, hogy azok végig különböznek.

Tovább növeli az adottságok hasonlóságát, hogy mióta delta vágány vágja le a sarokforgalmat Bobánál a 25-ös és a 20-as vonalak találkozásánál azóta egyik variáció esetében sincs szükség irányváltásra ezáltal a szerelvény megbontására, kocsivizsgálóra, fékpróbára és egyéb üzemi teendőt ellátó személyzetre sem.

Az egyedüli lényeges különbség, hogy a kapcsolat helyreállítása megteremthetné a lehetőséget a Horvát vasúttársaság kihagyására, így a szerelvényeknek csak 2 országot volna szükséges érinteniük. Ez azonban a mai Európában inkább elvi mint gyakorlati szempont.

A lényeges különbség a rövidebb távon, a Lendva-Zalaegerszeg forgalomban tapasztalható. Jelenleg Lendva-Zalaegerszeg célú tartályszerelvények 120 km távolságot tesznek meg a Lendva-Muraszerdahely-Csáktornya-Kotoriba-Murakeresztúr-Nagykanizsa-Zalaszentiván-Zalaegerszeg útvonalon, ráadásul Csáktornya állomáson a deltavágány hiánya miatt irányváltásra is kényszerülnek.

A rehabilitáció lehetővé tenné, hogy irányváltás nélkül 57 km távolságot áthidalva érjenek el céljukhoz a tartályok és azok tartalma.

26. dia:

A táblázat számszerűsítve közli mindazt amiről eddig a geometriai háttérrel felhasználva beszéltem. Utolsó oszlopában a Magyar Vasúttársaság területén kalkulált árutömeg egységre vetített szállítási költségeket tartalmazza. Az összeköttetés megvalósítása kizárólag a Magyar szakaszt figyelembe véve is 25 %-os megtakarítást volna képes eredményezni és még ezen felül jelentkezne eredményként a Horvát szakasz teljes kikerülése.

Bónuszként pedig muszáj megemlíteni, hogy a vizsgált jeleggel bíró forgalom megélénkülése esetén a szerelvényeket lényegesen könnyebb volna a 23-as vasútvonal menetrendjébe integrálni mint a 17-es de méginkább a 25-ös esetében. Az elvégzett forgalmi szimulációk pedig egytől egyig azt igazolják, hogy a MERÁFI rendszerben a jelenlegi vonatforgalom mellett még óriási tartalék rejlik (Ezt mi sem bizonyítja jobban minthogy nem is olyan régen, 5 évvel ezelőtt még 9 pár személy és ezeken felül közlekedő faszállító vonatok átbocsátásával is megbírkózott).

27. dia:

Zala megyében található Magyarország legnagyobb kiterjedésű keskeny nyomközű erdei vasút hálózata. A Zalaerdő kezelésében álló hálózat összesített hosszúsága 109 km. Személy- és áruszállítás egyaránt bonyolódik rajta. Ez a hálózat 2 ponton, Lentiben és Csömödéren is csatlakozik a 23-as számú vasútvonalhoz ráadásul mindkét helyen vegyes forgalommal.

Annak, hogy megemlítem 3 oka is van.

Az első, hogy az összeköttetés lehetővé tenné, hogy a Szlovén és Horvát lakosság előtt is lehetőség nyíljon az erdei vasút szolgáltatásainak elérésére.

A második, hogy a Zalaerdő Zrt. számára is lehetővé válna, hogy keleti felvevő partnereihez hasonlóan a nyugatiakhoz is kötött-pályán szállítsa le azok megrendeléseit a kitermelést követően.

A harmadik talán a legsúlyosabb mind közül. A 23-as számú vasútvonal jelenleg a MÁV kategória táblázatában a B2 besorolással bír, vagyis "Egyéb Mellékvonal"-ként tartják számon. Mint ilyen rendkívül szűkösen részesül a fenntartási forrásokból és sajnálatos módon az elmúlt időben megjelent a modern kor örülete, az "anyagmentes fenntartás" gondolata is.

A pálya fenntartási munkavégzésében felhalmozódó tartozások megbosszulják magukat, a vasútvonal állapota rohamosan romlik, a sebességkorlátozások száma növekszik. Ha a folyamat így megy tovább 2025-2030 közötti időszakban a külső körülményektől függő időpontban a vörös tárcsa kihelyezése fog szükségessé válni. Ez a Zalaerdő hálózatának kötött-pályás elszigetelődéséhez és elsorvadásához is vezetne a jövőben.

A 23-as sorsát az összeköttetés új mederbe terelné hiszen Egyéb mellékvonalból (B2) nemzetközi vonallá (A2) sorolhatná melynek fenntartásában a jelenlegi forrás sokszorososa válna felhasználhatóvá.

28. dia:

A kötöttpályás közlekedés megmentése a szektorban azonnal lehetőséget teremtene a Magyar Közlöny 2015. évi 113. számában megjelent kormányrendeletben foglalt megvalósításának. Csömödér és Lenti állomások és velük Zala megye lehetnének a zászlóvivői annak az új közlekedési felfogásnak mely a keskeny nyomtávú vasútvonalakat a közösségi közlekedési hálózatba ráhordó szerepkörrel kívánja integrálni.

29. dia:

A térség nagyon erős a turizmus területén. A vendégéjszakák és vendégköltések száma jelenleg is rendkívül magas, ennek ellenére 2015-ben Lenti és Lendva is tovább szélesítette kínálati palettáját és fokozta amúgy is magas vonzerejét a turisták számára.

Lenti városban 2015. januárjában kezdődött az a 300 napos kivitelezési munkálat melynek keretein belül egy 92 szobás és 2 lakosztályos, 4 csillagos minősítésű szálloda épül a menetközben tovább bővülő fürdőkomplexum vendégeinek jobb kiszolgálása céljából.

Lendván 2015.09.02-án adták át a Vináriumot mely egy 42 magas, kehely alakú kilátó ahonnan 4 ország területeit lehet látni, tornyában helyi szőlőhegyek borait szervírozó vendéglővel.

A sok egyéb turista csalogató kínálaton túl már csupán ez a 2 fejlesztés önmagában indokoltta tehet egy kötöttpályás fejlesztést, hiszen ha valaki messziről hosszabb időre érkezik Lentibe a szállodába annak 1 nap lehet a programja, hogy meglátogassa a Vináriumot. Még ha a szállodába személygépkocsival érkezett is az illető a Vináriumba akkor sem tud ellátogatni vele csak úgy, hogy ha lemond a kóstolást nagyszerű lehetőségéről, ami beárnyékolja az élményt.

30. dia:

Szlovénia önállósodása óta rengeteg változás történt, pozitív és negatív kimenetelűek egyaránt. Autóutak és Autópályák megépülése a tervezési területen, határellenőrzés megszűnése, turisztikai kínálat kibővülése, Magyar kisebbségi politika növekvő érdekérvényesítő képessége és még sorolhatnám.

2014 elején azonban hirtelen kedvező fordulat következett be. Lendva, Muraszterdahely és Csáktornya kezdeményezésére, Szlovén és Horvát külügyi egyeztetések után a Szlovén és Horvát vasúttársaságok állami finanszírozással átfogó pályafelújításba kezdtek a 23-as külföldre szakított egész hosszában.

A felépítményen ágyazatcserét hajtottak végre az aljállomány jelentős hányadának cseréjével kísérve és megvalósították a hézagmentesítést is azzal, hogy a hevederes illesztések leszerelését követően hegesztéseket végeztek a sínvégek között.

31. dia:

A képen látható műtárgy a Mura híd, melynek elődjét a Jugoszlávok 1941-ben felrobbantották és amelyet 1951-ben újjáépítettek.

Az osztott képen egy 2011-es és egy 2014-es felvétel látható, mindkettő a híd felépítményt, a tartót valamint a csatlakozó pályaszakaszt ábrázolja. A különbség szemmel látható. A vasúti szakemberek a kilátásba helyezett jövőbeni közlekedés kényes pontjaként tekintettek a műtárgyra de a felújítás végeredménye sokakéval együtt az én félelmeim is eloszlatta.

A dia alsó felében vonali megállóhely mellett a folyópályában látható hasonló összehasonlítás. A különbség ebben az esetben is szembeötlő. A mérhető eredménye ennek a munkának, hogy a Muraszterdahely állomás - Murasiklós megállóhely szakaszon a

pályasebesség 20 km/h-ról 60 km/h-ra emelkedett, ezzel a kor követelményeit kielégítő közlekedési lehetőséget biztosítva a használóknak, kiknek száma jócskán meg is emelkedett.

32. dia:

A befektetés és az elvégzett munka után a két állam élvezhette is munkája gyümölcsét. 2014.12.20-án 11:24 perckor több mint 24 év után (Jugoszlávia hanyatlása és szétesése) újra vasúti személyszállító jármű futott be Lendva állomásra Csáktornya irányából, a helyiek legnagyobb örömére.

Ezt a fejlődést elsősorban Szlovénia kezdeményezte, hiszen Csáktornya és Muraszterdahely között mindvégig bonyolódott vasúti személyszállítás.

33. dia:

A jelek arra utaltak 2015 első hónapjaiban, hogy Szlovénia nem kíván itt megállni, Lendváról delegáció érkezett Zalaegerszegre és a vasúti kapcsolat gondolatát is napirendjükre tűzték a tárgyalófelek.

Továbbá Szlovénia a dián megjelenő hálózati fejlesztésekben gondolkodva Lendvát Rédiccsel és Belatincsal is összekötve emelné a vasúti csomópontok magasságába.

Hogy Szlovénia mennyire előrelátó volt a kérdésben azt mi sem bizonyítja jobban minthogy, Lendvától és Hosszúfalutól nyugatra az A5 jelű autópálya mentén a régi nyomvonalat beépülő település határában egy vasúti pálya számára elegendő szabályozási szélességet szinte teljesen érintetlenül hagytak, megőrizve ezzel a vegyes tulajdonságú közlekedési folyosó kialakításának lehetőségét.

Lendvától délre pedig a vasút és az A5 autópálya külön szintű csomópontjában kialakítottak egy jelenleg funkció nélküli nyílást a felüljáró felmenő szerkezeti között mely a majdani Lendva-Belatinc vasútvonal úrszelvényének átvezetéséhez lesz szükséges.

34. dia:

A rehabilitációban tehát a másik érdekelt fél már tett erőfeszítéseket és nem túlzás azt mondani, hogy az tavalyi naptári év végére Szlovénia és Horvátország a megelőző évek kedvező politikai változásait kihasználva létrehozott egy olyan helyzetet melyben a Rédic-Lendva állomásköz újjáépítését odaát maradéktalanul előkészítették.

2014 őszén úgy tűnt az égiek továbbra sincsenek a 23-assal. A tavalyi ősz elején nagyon régóta nem tapasztalt esőzések sújtották Zala megyét egy egyébként is meglehetősen esős és hűvös nyarat követően. A heves és intenzív csapadék több helyen megrongálta a pályában az ágyazatot és szeptemberben a Lenti-Rédcics állomásközben mely ettől függetlenül is a vonal Achilles sarka volt határozatlan időre felfüggesztették a vonatforgalmat.

Ekkor az tűnt valószínűnek, hogy a kis volumenű de feltétlenül szükséges munkát elhagyják és konzerválódik az új állapot, Rédics megszűnik a forgalom számára, elveszti ugródeszka szerepkörét és innentől fogva már 2 állomásköz választja majd el az üzemelő Magyar hálózatot Lendvától.

A MÁV azonban meglepően hamar és határozottan reagált és elrendelte a károsult szakaszok felújítását, ezt követően pedig Novemberben újraindította a forgalmat az állomásközben.

Amire pedig talán senki sem számított az, hogy a következő év elején a MÁV 115 millió Ft-ot elkülönítve beemeli 2016-os hídprogramjába a 898+26 szelvényben található 1 m nyílású fedlapos átereszt valamint a 899+35 szelvényben elhelyezkedő 2,80 m nyílású acél hossztartós műtárgyak cseréjét, melyek miatt a Lenti-Rédics állomásközben 115 KN értékű tengelysúly korlátozás van érvényben hosszú idő óta.

A nevesített cserék lebonyolítása után lehetővé válik, hogy a hiányzó szakasz mindkét végpontjáig tetszőleges vasúti gépek közlekedhessenek vagyis az infrastruktúra tulajdonosai számára lehetővé válik, hogy már "csak" a hiányzó szakasz megépítésére koncentráljanak.

35. dia:

Nem szerettem volna aktuálpolitikával, sőt egyáltalán semmilyen politikával sem foglalkozni, ugyanakkor a migráns helyzet mostanra az életnek már erre a területére is beférkőzött ezért ez és közvetlen következményei mellett nem lehet. Magyarország a közelmúltban előzetes tájékoztatás nélkül kerítést húzott a Szlovén határra alig 3 héttel azt követően, hogy Varga Mihály és Karl Erjavec közösen avatták a Vináriumot és arról beszéltek, hogy ez egy jó szomszédság és a kapcsolatokat tovább kell erősíteni.

Magyarország felismerte a külpolitikai tévedését és visszabontotta a kerítést, Szlovénia pedig a történelem ellenére továbbra is kitart az együttműködés és a közös fejlesztések gondolata mellett. Én magam is úgy vélem, hogy nem csupán ebben a projektben de minden téren ez a helyes út. Ez a vasútvonal pedig talán az Unió számára is egyfajta üzenet lehet, hogy Magyarország nem xenofób és magába zárkózó ország, hanem igenis nyitott és együttműködő azokkal akik a társadalmi civilizálódottság és a kultúra tekintetében vele azonos szinten állnak.

36. dia:

Ez az áttekintő térkép is azt mutatja meg a szemlélő számára, hogy a migránshelyzet okozta zavar előtt Magyarország és Szlovénia, azon belül a Muravidék és Zala megye és legfőképp a társadalmi, természeti, gazdasági szempontból szerves egységet képező Hetés térsége komoly összekapcsolódásba kezdett melynek ékes bizonyítéka például a Rédics-Göntérháza út amit mára használatba is vettek és azok a további közúti összeköttetések valamint vasúti összeköttetés létrehozására irányuló gondolatok melyek feltüntetésre kerültek a dián. Itt

szeretném megjegyezni, hogy mire ezek a fejlesztési koncepciók valósággá válnak addigra Horvát ország is felvételt nyer Schengenbe és a kapcsolatok javítását abba az irányba is töretlenül folytatni szükséges egy élhetőbb Európa érdekében.

37. dia:

Mondandóm végére értem. Az előadás figyelmesebb hallgatóinak szöveget üthetett a fejébe a vasútvonal forgalomba helyezésének és a mai napnak a közelsége ami a dátumot illeti. Éppen 5 nap múlva, jövő hétfőn ünnepli 125. születésnapját a 23-as számú vasútvonal melyről ma ennyit tudtam elmondani és amelynek újraegyesítési terveivel oly sokat dolgoztam.

A jeles esemény mellett a térség vezetői és az állami infrastruktúra kezelője sem mennek el megemlékezés nélkül. A dián látható dokumentum egy nosztalgiaavonatozásra invitál melyet egy állomási ünnepség fog követni Lentiben.

A meghívó fejlécében található fénykép 1945-ben készült Lendván, a háttérben a géptől jobbra egyértelműen felismerhető a vár ami a település legnagyobb látványossága egészen a mai napig. A majd 70 éves felvétel különlegessége, hogy az utolsó olyan szerelvény van rajta megörökítve mely a MÁV üzemében személyforgalmat bonyolított a Rédics-Lendva állomásközben.

Ha valaki esetleg kedvet kapott ahhoz, hogy jövő hétfőn ellátogasson Lentibe az ünnepségre az kérem tegye meg amennyiben ideje és lehetősége van rá. Emlékezzünk együtt erre a nem mindennapi 125 évre és kívánjunk egy nyugodtabb következő 125-öt közösen.

38. dia:

Mindenkinek köszönöm szépen a megtisztelő figyelmet. Ezzel a két képpel búcsúznék melyek a tervezést megelőző geodéziai felméréseknek állítanak örök emléket Rédicsen és Lendván. Remélem hétfőn vagy egy másik közlekedéssel kapcsolatos rendezvényen hamarosan találkozunk. Viszontlátásra!