

# *Hollán Ernő, a vasútépítő*

- Radvánszky Kázmér,  
okl. közlekedésépítő mérnök, főnökségvezető
- Horváth János,  
Békás község volt polgármestere, műszaki szakelőadó

MÁV Zrt.

Pályavasúti területi igazgatóság Szombathely  
Pályafenntartási Főnökség

*„Le bon sens, la logique des événements,  
le droit finissent toujours par triompher”*



A józan ész, az események logikája,  
a törvény végül mindig  
győzedelmeskedik

Hollán Ernő

Zur ungarischen Fragen 1859

# FORRADALMAK KORA

- Ipari forradalom
  - **Gőzgépek 1784**
    - (MK. 1826 Herendi Porcelánmanufaktúra)
  - Tömeggyártás 1870
  - Automatizálás 1969
  - **Digitalizáció, hálózatok**
- Vasút:
  - **1825 a világ első közforgalmú gőzüzemű vasútja Stockton -Darlington között (Locomotion No. 1 mozdony)**
  - 1832-36. évi pozsonyi országgyűlés, az első magyar vasúti törvény, 1836. évi XXV. törvénycik
  - **1846 Pest - Vác**

# A VASPÁLYA

Széchenyi István (Javaslat a magyar közlekedésügy rendezéséről-1847):

- A „vaspálya legcélszerűbb arra, hogy a nemzeti kereskedelem fölélesztésének alapjául tétessék...”
- „A magyar kereskedelem és iparfejlődés gyűlpontja Buda-Pest, ez az ország szíve,...ezt mint központot tekintve, úgy kell a fővonalakat vezetni, hogy azok hazánkat világkapcsolatba juttassák s e jótéteményt lehetőleg minden országészre árasszák”
- 1848. évi XXX tc. - 13 vonal helyett 6

A szabadságharc idején 240 km vaspályával rendelkezett az ország

Abszolutizmus éveiben (1850-1855) összesen 379 km vasút épült- központ Bécs - államvasút

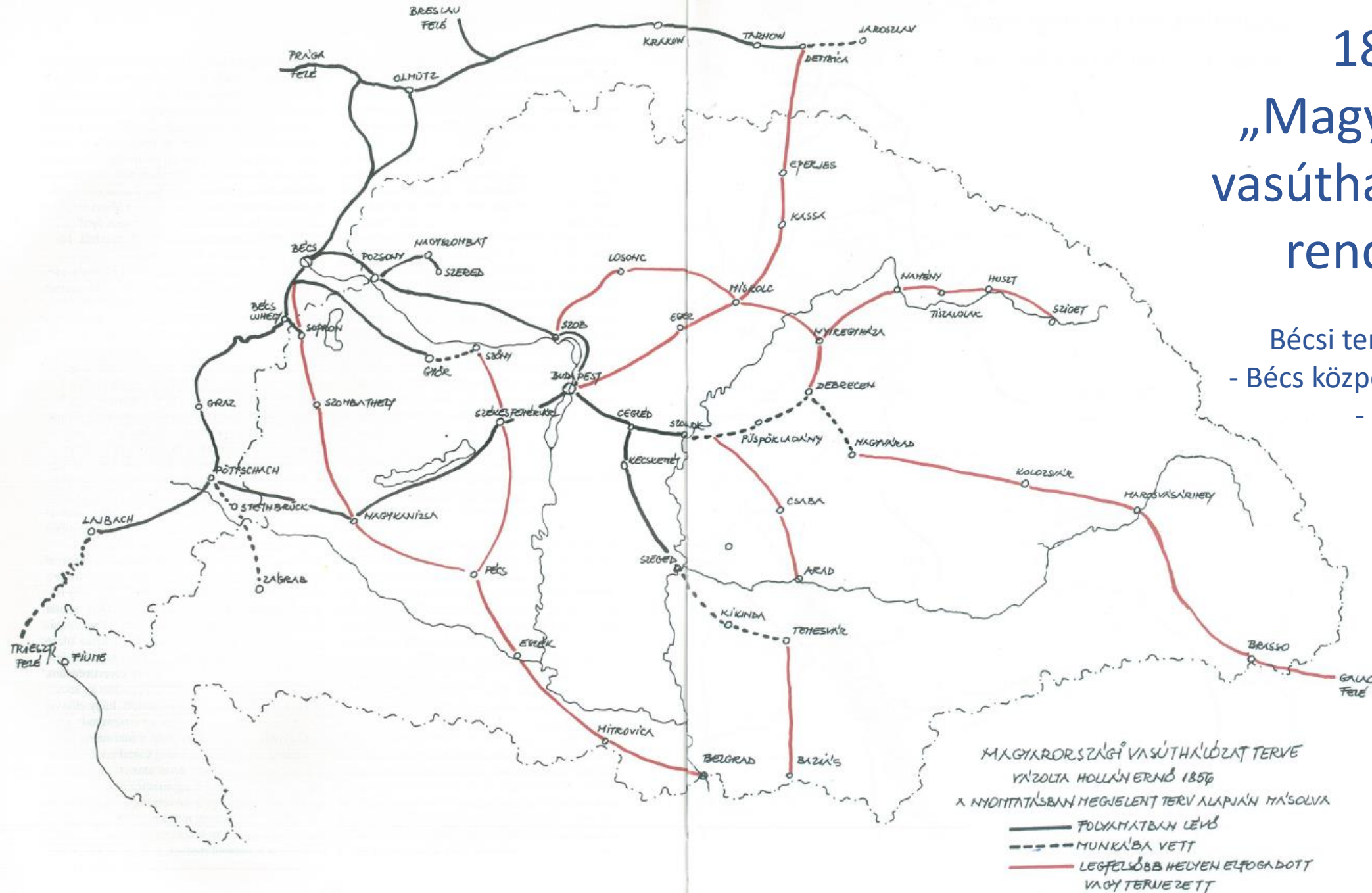
1856-ban alakul a Keleti Vasúttársaság későbbi Déli Vasút(Cs. Kir. Szab Déli Vaspályatársaság)

- Hollán Ernő végzi a Buda –Nagykanizsa – Csáktornya a kisajátítások lebonyolítását – majd rövid időn belül (1861) már mint a Déli Vasút magyarországi főinspektora folytatja munkáját.

# 1856 – „Magyarország vasúthálózatának rendszere”

Bécsi tervezet ismertetése:

- Bécs központ Buda- Pest helyett
- Fiume helyett Trieszt





<https://maps.hungaricana.hu/hu/HTITerkeptar/2301/view/?bbox=-120%2C-5806%2C14492%2C63>

Eisenbahnkarte von Österreich.

Osztrák  
Monarchia  
1858



# A VASÚTÉPÍTŐ

## Déli Vasút(Cs. Kir. Szab Déli Vaspályatársaság)

- Tevékenyen részt vesz a dél Balatoni vonal kialakításában is - a magas töltést közvetlenül a tó partjára tervezték, a hullámvás és jég károkát okozott – HE. a Balaton szintjének csökkentését javasolja 4 ½ lábbal (1,4m)

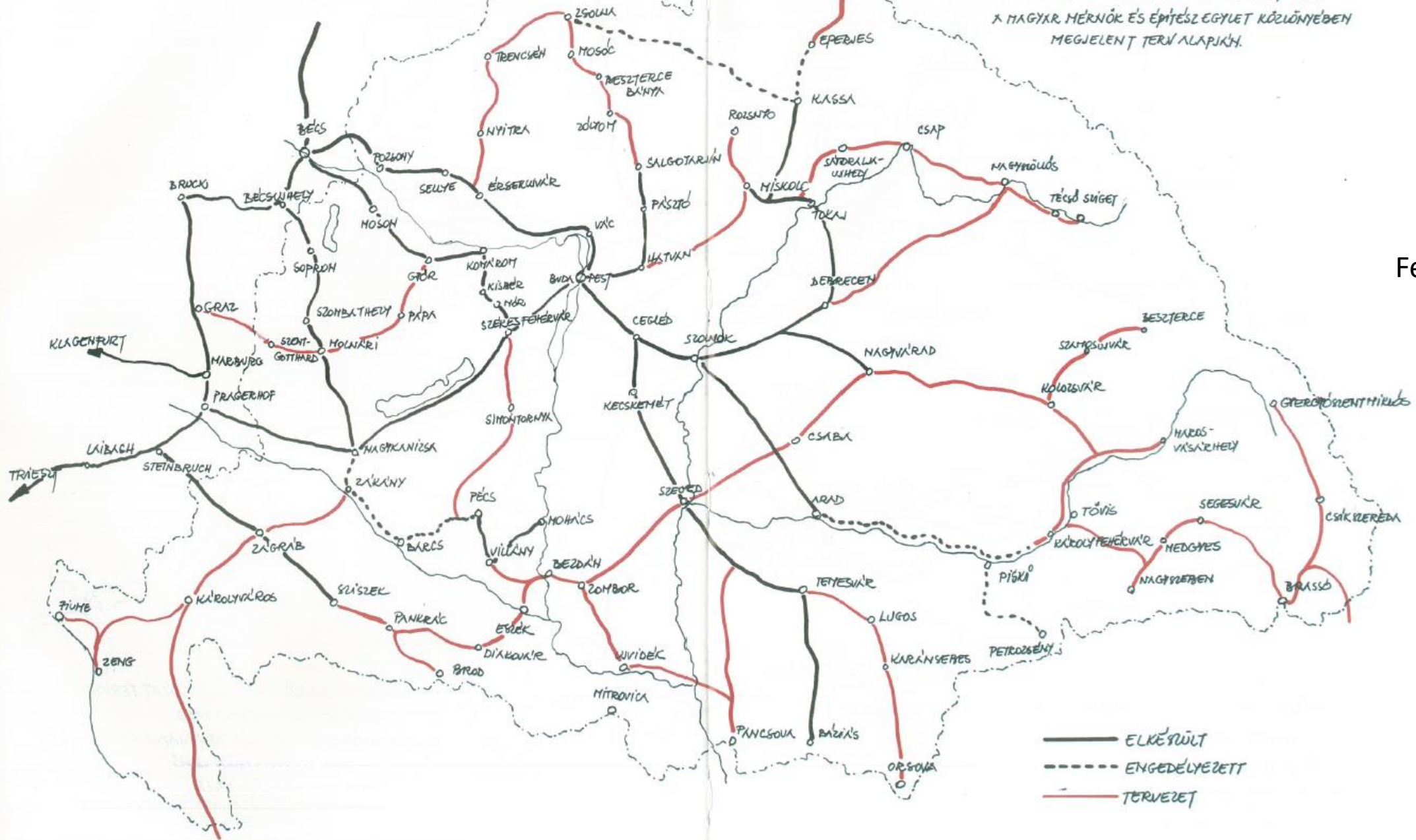
## Államtitkári működése ideje alatt - 1867 és 1870 között :

- az ország vasúti hálózatának fejlesztése: összesen 1411 km hosszúságú új vasútvonalat helyeztek üzembe, továbbá 15, külön törvénycikkben szabályozott vasútvonal műszaki előkészítését végezték el (a már meglévő 4824 km mellett)
- műszaki és igazgatási szervezetének kiépítésében és fejlesztésében.— „*vasúti igazgatóságokat szervezett olyan képzett szakemberekből, akik a műszaki előkészítő munkákat, később az építkezések vezetését és ellenőrzését megbízhatóan és hozzáértően végezték*”
- Lónyay pénzügyminiszterrel összefogva megteremtik az állami vasút alapjait 60m Ft kölcsön 1867.XIII.tc



# MAGYARORSZÁG VASÚTHÁLÓZATÁNAK TERVE

ORSZÁGGYŰLÉS ELŐTERJESZTVE 1867-BEN  
A MAGYAR MÉRNÖK ÉS ÉPÍTÉSZ EGYESÜLET KÖZLÖNYÉBEN  
MEGJELENT TERV ALAPJÁN.



Adria

Fekete Tenger

Sztambul



# A VASÚTÉPÍTŐ

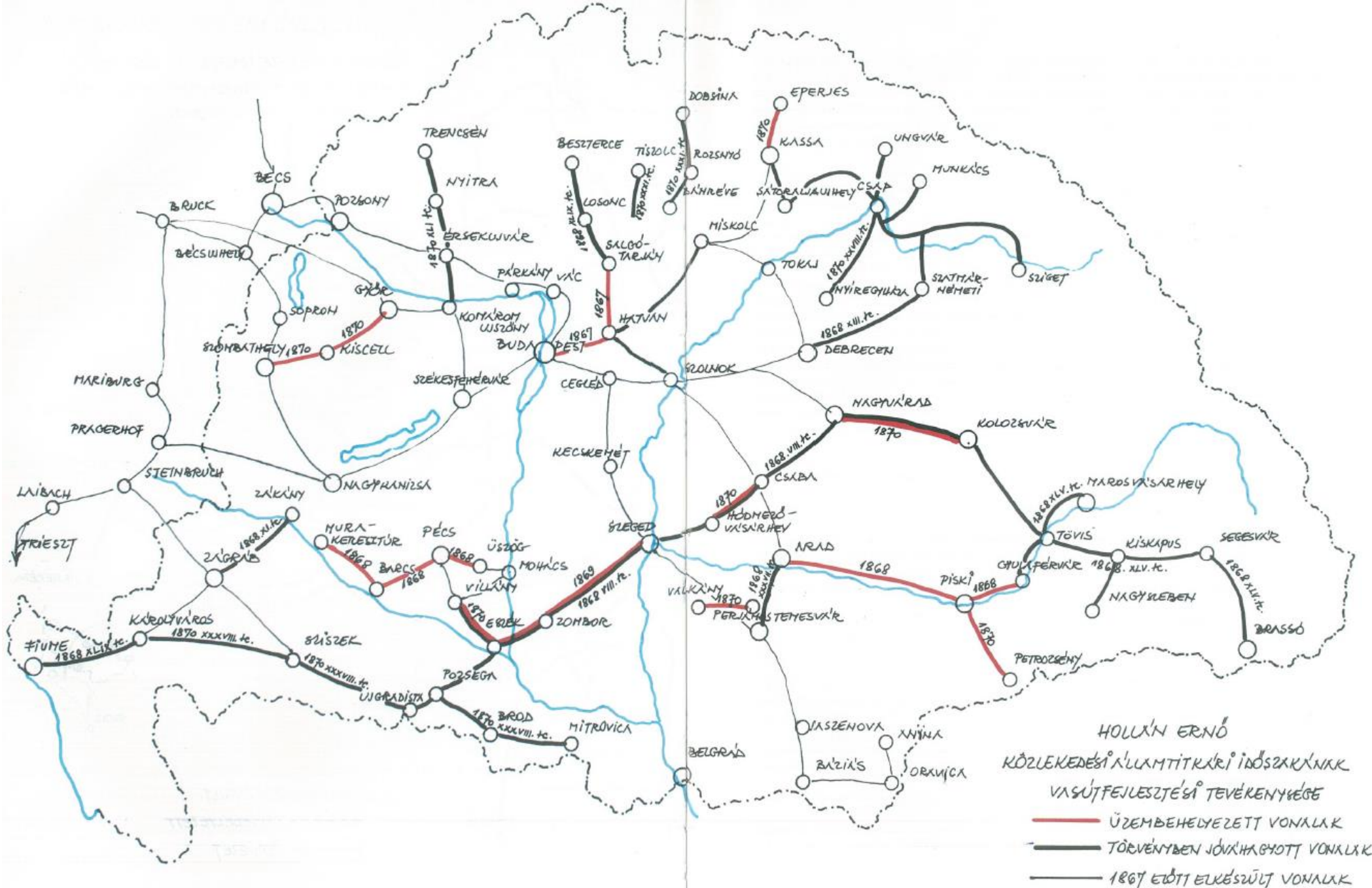
Pesti Hírlap:

Jellemezi a hangulatot

*„Az élénk részvét, mely e tárgy körül a napi sajtóban kevéssel ezelőtt megnyilvánult, emlékeztet ugyan az egyszeri remetének a medvéjére , ki gazdája fején a legyeket kővel ütötte agyon....”*

és ugyanebben írásában az okozó problémát is:

*„Mert ha már előre megítélnék minden czöveket, melyet a mérnök leveretett, minden zászlócska vitatkozásokat szül pro és contra..”*



## A MAGYAR ÉSZAK-KELETI VASÚTENGEDÉLY - OKMÁNYÁNAK TERVEZETE. (A KÖZPONTI BIZOTTSÁG SZÖVEGEZÉSE SZERINT): 1868

„A terület kisajátítása, valamint a pálya alépítménye egyelőre annyi térfogatra szorítkozhatik, amennyi egynyomú sin úthoz és a kitérőkhöz, nemkülönben az állomásokra megkívántatik. Amennyiben azonban, **tekintettel a jövőre**, a minisztérium célszerűnek ítéli, a földterületet már most **kétvágányú vasútra** kisajátítani, az engedélyesek erre méltányos és külön megállapítandó kárpótlás mellett köteleztetnek. Mihelyt az 1. §-ban körülírt vonalak valamelyikén annyira növekedett a forgalom, hogy az egy évi bruttó jövedelem mértföldenkint 120.000 o. é. frt ezüstben fölülhaladna, akkor az engedélyesek azon időponttól kezdve, midőn az állam kamatbiztosítását többé igénybe nem veszik, azonnal kötelesek, az illető vonalon minden kártalanítás nélkül egy másik vágányt letétni; ellenben az állam-kamatbiztosíték igénybevételének ideje alatt a forgalom növekedésénél a minisztérium bármelyik vonalon kívánhatja a második sin-út előállítását; csakhogy ezen esetben a részletek külön egyezség útján fognak az engedélyesekkel megállapíttatni”(1868. évi XIII. törvénycikk-ben is)

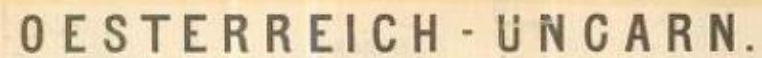
„A sínek szükségletét illetőleg az engedélyesek kötelezik magukat, hogy azt lehetőleg a belföldön fogják beszerezni”

„A **postakezelés** számára minden, a kormány által az engedélyezett vonalakon kijelölendő levél fel- és kiadási állomásokon magában a pályaépületben alkalmas postairoda lesz ingyen átengedendő”

„§. Az engedélyesek köteleztetnek saját birtokuk és területükön a **távirda**-vezeték felállítását a pálya hosszában ingyen megengedni”



# Osztrák–Magyar Monarchia 1871

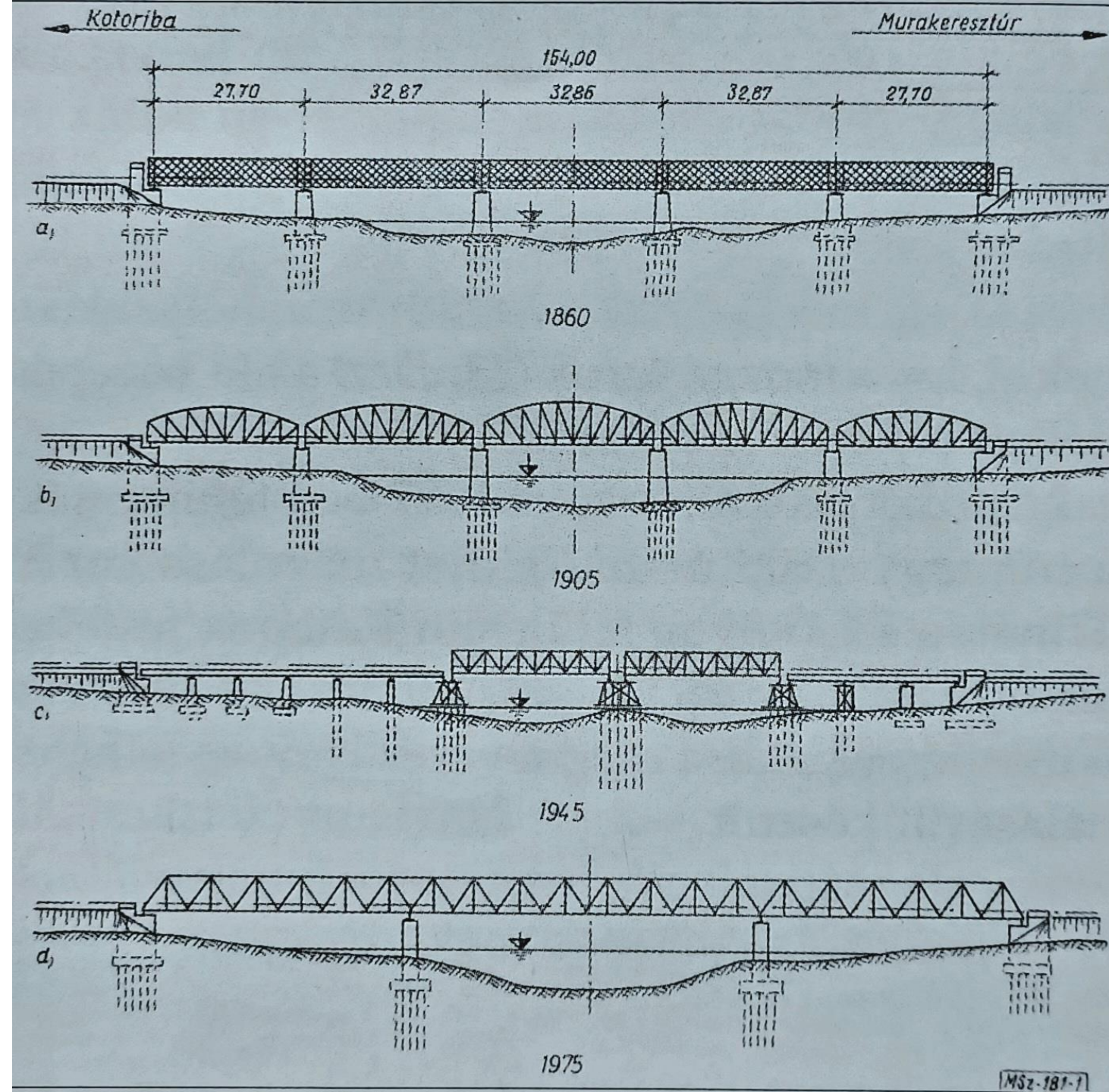




## Akadémiai székfoglaló 1859

### „Az újabb szerkezetű vasúti hidakról, különösen a rácsrendszerről”

- Nemzetközi példákkal, erőtani számításokkal érvel a vasrácshidak alkalmazása mellett - melyek műszaki paramétereikkel, illetve gazdaságosságukkal messze felülmúlták az addigi kő, fa , és öntöttvas hidakat
- Ilyenképp említve a Mura hidat Kottorinál ( mai Murakeresztúr OH) mely amerikai mintára épült, vagy az Ipolyon épült hidakat





# Bahnen in den Ländern der ungarischen Krone:

-  Alföld-Bahn
-  Arad-Körösthäler Bahn
-  Arad-Temesvárer-Bahn
- im Betr. d. Ungar. Staatsbahn.*
-  Bánréve-Nádasder-Bahn
-  Fünfkirchen-Baereser-B.
-  Mohács-Fünfkirchen-B.
-  Raab-Oedenburg-Ebenfurter-B.
-  Szamosthal-Bahn
-  Siebenbürger-Bahn, Erste
-  Ungarische Nordostbahn

## K. Ungarische Staatshahnen

### Betriebs- Bezirke :

-  Budapest,
-  Miskolcz,
-  Szolnok,
-  Klausenburg,
-  Agram,
-  Pressburg,
-  Vinkovce.
-  K. K. Bosnabahn
-  Militär-B. Doberlin-Banjaluka.

## OESTERREICH-UNGARN. EISENBAHN-KARTE.



1883



## Helyi érdekű vasutak (HÉV)

Nyugat-Európai, Skóciai és Francia példákat tanulmányozva, Hollán Ernő felismerte a lehetőséget, és szorgalmazta a magyar viszonyokhoz illeszkedő **„olcsó vasutak”** építését.

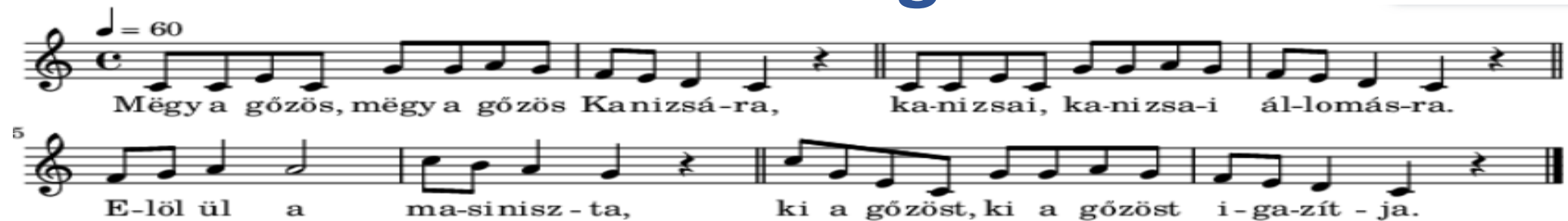
Ennek első sikeres hazai példája volt a **Arad–Körösvölgyi Vasút** 1877. Fő előnye a helyi érdekeltek bevonása, ezáltal csökkent a spekuláció: *„Magyar mérföldenként mindössze 4 631 Ft volt a kisajátítás ára, míg a Tiszavidéki vasút esetében ez 16 808, A Magyar Keleti Vasút esetében 37 500, a Kassa-Oderbergi Vasút esetében 64 200 Ft volt.”*

### Fő célja a teherszállítás

A mellékvonal hálózat kiépülésének igazi lehetőségét a 1880. évi „XXXI. törvénycikk a helyi érdekű vasutakról” teremtette meg.

Ennek keretében épül meg századfordulóra a székely körvasút is.

## Hatását mindmáig érezzük



Idézett részek Hajós György: *Hollán Ernő a katona, a mérnök, az államférfi* könyvéből származnak



Hollán-Békássy temetőkápolna Békás-Timapusztán



EMLEKLAP



1848

Hollán Ernő

2013

március 15.

„FOGLALKOZZUNK A JELENNEL  
ÉS ANNAK SZÜKSÉGLETEIVEL,  
MERT A JÖVŐ, TÖLÜNK FOG SZÁMOT KÉRNI.  
MINDEN IDŐBEN, KI-KI HIVATÁSA SZERINT  
VÉGEZZE EL FELADATÁT A KÖZÖSSÉGÉRT,  
AZÁLTAL A HAZÁÉRT”