

MOROP	Európai modellvasúti szabványok Vasúttörténeti korszakok Magyarországon	NEM 813H
--------------	---	---------------------

Ajánlás

2007

1. Általánosságok

A NEM 800 2. pontja alapján Magyarországon a következő vasúttörténeti korszakokat és az azokon belüli időszakokat adjuk meg és jellemezzük:

2. Korszakok és periódusok

Megnevezés és időintervallum	Jellemzés
I. korszak 1846 - 1920	- A vasútépítés korszaka a kezdetektől az összefüggő vonalhálózat befejezéséig. - Egyidejűleg üzemelnek az állami- és a magánvasutak. - Gőzmozdonyok alkalmazása és fejlesztése, alapformájuk elnyeréséig.
a. időszak 1846 - 1849	- Magánvasutakként megépülnek az első magyar vasútvonalak. - A gőzmozdonyok színe zöld, a számozás a leszállításuk sorrendjét követi. - A kocsikat területi besorolásuk szerint számozzák. - A színek az osztályoknak megfelelően különbözőek. - Kosár- és galvánelektromos harangjelzőket alkalmaznak.
b. időszak 1850 - 1854	- A meglévő magyar vasútvonalakat az osztrák államvasutak üzemelteti. - A fővonalakat az osztrák igények szerint építik tovább.
c. időszak 1855 - 1867	- Az osztrák államvasutak vonalainak visszaprivatizálása, és a magyar magánvasutak hálózatának kiterjesztése. - Kiépítik a fő vasútvonalakat és szárnyvonalként néhány jelentős mellékvonalat. - A vasúthálózat kialakulása. - Az önálló magánvasutak együttműködésének kezdete. - Megjelennek a bádógtárcsás jelzők.
d. időszak 1868 - 1890	- A magánvasutak államosításával megalapítják és kiépítik a Magyar Államvasutakat. - További mellékvonalak kiépítése. - Nagyobb teljesítményű, fedett vezetőállású gőzmozdonyok kifejlesztése. - A légfék fokozatos bevezetése. - Kályhafűtéses, a Rathgeber Vagongyár által gyártott vécékkel felszerelt, átjáró és komfort nélküli kocsik. - Üvegtetős vasúti kocsik üzembe helyezése a világítás javítása érdekében - Megjelennek az első acélvázaz és átjárható, Ganz-gőzfűtéses kocsik. - Új, nehezebb, C és I profilú sínek kifejlesztése és bevezetése. - Az első Siemens-Halske biztosítóberendezések telepítése. - A Banovits-féle elektromos védőjelző alkalmazása. - Az első térközjelző üzembe helyezése.

e. időszak 1891 - 1910 *	• Befejeződik a MÁV hálózatának kiépítése. • Helyiérdekű vasutak és további magánvasút-vonalak építése. • Egyre erősebb, helyi pályákra alkalmas gőzmozdonyok építése. • A gőzmozdonyokat a felhasználási célnak megfelelő sa. • A teher-, személy-, illetve gyorsvonatokhoz speciális mozdonyok alkalmazása. • A személykocsik fősorozat-jelölése nagybetűkkel. • A Korbuly-rendszerű egyrészes síklócsapágó bevezetése. • Megjelennek az első zárt, harmonika-átjárós személykocsik. • A J-profilú sínek bevezetése. • Az egykarú Ganz-jelzők, valamint a térközjelzők előtti előjelző bevezetése. • Az első szigetelt sínes térközbiztosító berendezések kiépítése. • Az első, egyenáramú villamos vasútvonal megnyitása.
f. időszak 1911 - 1920	• A helyiérdekű vasutak kiépítése. • A gőzvontatás fénykora. • A gőzmozdonyok típusonkénti sorszámozásának bevezetése. • A mozdony vezetőállásának oldalfalaira címeres, a magyar koronát ábrázoló táblát függesztenek, "Magyar Királyi Államvasutak" felirattal. • A villany- és a dízelmozdonyok színe sötétzöld, a személykocsiké olajzöld. • Hadianyagot szállító vonatok a MÁV hálózatán. • Megjelennek a mechanikus biztosítóberendezések és az egykarú Ganz-rendszerű jelzőhöz tartozó előjelzők. • Az első, váltakozó áramú villamosítási rendszer üzembe helyezése.
II. korszak 1921 - 1945	• Az új államhatárok következtében a MÁV elveszíti hálózatának jelentős részét. A magyar vasúti forgalmat ennek megfelelően szervezik újjá. • Az 50 Hz-es váltakozó áramú villamos vontatás és a dízelmozdonyos vontatás kezdete. • Hadianyagok szállítása a II. világháború alatt.
a. időszak 1921 - 1931 *	• Az új határállomások kiépítése. • Az egykori MÁV járműparkot külföldön üzemeltetik. • Az új határ kijelölése következtében kettészakadt vonalak pótlására helyi érdekű és keskeny nyomtávú vasutakat építenek. • A személyforgalom lebonyolítására dízelüzemű kocsikat helyeznek üzembe és terjesztenek el. • Megjelennek a szegecselt acélvázaz, behúzott végű (csukaformájú) személykocsik. • Bevezetik a személykocsik típusonkénti sorszámozását; a sorozatszám első számjegye "8". • A személykocsikon az osztálymegjelölés helyén a párnás" és a "fapados" felirat áll. • A 48,3 kg/m sín bevezetése.
b. időszak 1932 - 1945	• A sebesség növelése érdekében áramvonalas gőzmozdonyokat helyeznek üzembe. • Nagy távolságokra gyors, dízelüzemű motorkocsikat alkalmaznak. • Hegesztett acélvázaz és könnyűszerkezetes személykocsik megjelenése. • Előjelző térközjelző-rendszer kifejlesztése és bevezetése.

	• A háromfogalmú előjelző és fényjelzők bevezetése. • Az 50 Hz-es egyfázisú váltakozó áramú vontatás kiterjesztése. • A háború alatt a MÁV hálózatán külföldi gőzmozdonyok közlekednek. • A magyar vasúthálózat háborús károkat szenved.
III. korszak 1946 - 1967	• A háborús károk helyreállítása és a vasút újjáépítése. • A gőzmozdonyokat dízel- és villanymozdonyok váltják fel. • Új pályaudvarokat építenek szigetperonokkal és aluljárókkal.
a. időszak 1946 - 1956	• A megrongálódott vonalak, épületek és járművek helyreállítása. • A nagyszámú dízelmozdony alkalmazásával megkezdődik a vontatási nem-váltás. • A mozdonyok oldalsó pályaszám tábláin a királyi koronás címereket Rákosi-féle köztársasági címerre cserélik le. • Átmenetileg fedett teherkocsikat építenek át személykocsikká. • A CIWL háló- és étkezőkocsi szolgálat megszűnt. • Három- és négyfogalmú fényjelzők üzembe helyezése. • A sínfék és a gurításjelző bevezetése a nagyobb rendező pályaudvarokon. • A nagyobb és az újonnan épített pályaudvarokon aluljárókon át megközelíthető szigetperonokat építenek.
b. időszak 1957 - 1967 *	• A fővonalakon a dízel- és villanymozdonyok kiszorítják a gőzmozdonyokat. • A gőzmozdonyok fejlesztésének és gyártásának leállítása. • A mozdonyok homlokzatán fekete alapú zománcozott pályaszám táblákat, a számozás és típusjelölés fehér. • A mozdonyok oldalsó pályaszám tábláira a Rákosi-féle köztársasági címer helyett a Magyar Népköztársaság címere kerül. • A kéttengelyű személykocsik gyártásának beszüntetése. • A harmadosztály megszüntetése. • A vezérlőkocsi ingavonatok bevezetése. • A közös teherkocsipark (OPW) bevezetése. • Korszerű, négytengelyes elővárosi személykocsik fejlesztése és alkalmazása. • A fényjelzők még ma is használatos formájának bevezetése és széleskörű elterjesztése. • A vágányábrás kezelőpulttal felszerelt Domino 55 biztosítóberendezés bevezetése. • A vonatbefolyásolás és a mozdonyrádió kifejlesztése és bevezetése. • A jelentős vasútvonalak villamosítása.
IV. korszak 1968 - 1989	• A gőzvontatás vége; dízel- és villanyvontatás. • A fontos vonalak vonatbefolyásolásra való alkalmassá tétele. • A ma is használatos fényjelzők széleskörű elterjesztése. • Folytatódik az állomásépületek és peronok újjáépítése. • Folytatódik a vonalak villamosítása. • A mozdonyrádió széleskörű alkalmazása. • Kisforgalmú normál és keskeny nyomtávú vonalak bezárása.
a. időszak 1968 - 1978 *	• A közlekedéspolitikai koncepció alapján bezárják a kisforgalmú normál és keskeny nyomtávú vonalakat. • A gőzmozdonyok kiváltása nagyteljesítményű szovjet dízelmozdonyokkal és mindenütt alkalmazható villanymozdonyokkal. • Vezérlő- és közkocsik a modern villanymozdonyokkal vontatott

	ingavonatokhoz. • Új személykocsik az expressz távolsági forgalomhoz. • A 12 jegyes UIC-pályaszámozás bevezetése a személy- és teherkocsikon. • A személykocsik színe kék, ill. kék szürke csíkkal. • Az új MÁV-logó bevezetése a személy- és teherkocsikon. • A 48,5, ill. 54,4 kg/m-es, nehezebb sínek kifejlesztése és bevezetése a pályarekonstrukciók során. • A fényjelzők további elterjesztése, a (vágányábrás kezelőpulttal felszerelt) Domino 67 és Domino 70 biztosítóberendezések bevezetése. • Folytatódik a fővonalak villamosítása. A MÁV elektromos felsővezeték-hálózatán a feszültség egységesen 25 kV/50 Hz.
b. időszak 1979 - 1989	• A gőzvontatás vége. • Új villamos- és dízelmozdonyok, valamint motorkocsik megjelenése. • A gőzfűtéses kocsik helyett új, belföldi és nemzetközi forgalomra is alkalmas, 200 km/h maximális sebességű személykocsikat szereznek be.
V. korszak 1990-től	• A MÁV részvénytársasággá való átszervezése, az infrastruktúra és a szállítás pénzügyi szétválasztásával, valamint a személy- és a teherforgalom elkülönítésével. • Új magánvasutak létrejötte. • Új, IC- és nemzetközi forgalmú személykocsik, két-áramnemű mozdonyok és villany-, valamint dízel motorvonatok beszerzése. • Az európai nemzetközi vasúti folyosók kiépítése 160 km/h sebességre, 60 kg/m sínekkel. • Az ETCS (= European Train Control System - Egységes Európai Vonatbefolyásoló Rendszer) és az ERTMS (=European Railway Traffic Management System - Egységes Európai Vasúti Közlekedésirányítási Rendszer) próbaüzeme. • Elektronikus biztosítóberendezések bevezetése.
a. időszak 1990 - 2001	• A MÁV-infrastruktúra és a szállítás szétválasztása. • Eltávolítják a vörös csillagot a mozdonyok homlokzatáról. • A teljesítmény növelése és az üzemanyag-fogyasztás csökkentése érdekében megkezdődik a dízelmozdonyok remotorizálása. • A vezetőállások kényelmének javítása. • Elektronikus távvezérlési rendszer kifejlesztése a BV és BVh villamos motorvonatoknál. • UIC Z1 és UIC Z2 típusú személykocsik beszerzése. • Megkezdődik a budapesti elővárosi vasút felújítása. • A teherkocsi-állomány jelentős mértékű csökkentése. • A közös OPW teherkocsipark felszámolása. • Speciális teherkocsik gyártása és a RoLa-forgalom bevezetése. • 100 vagy 120 km/h maximális sebességű vasúti vonalak kiépítése minden szomszédos állammal.
b. időszak 2002-től	• A személy- és teherforgalom szétválasztása, és a MÁV CARGO létrehozása. • A vasúti közlekedés liberalizálása. • A MÁV és a GYSEV mellett más vasúttársaságokat alapítanak. • A Budapesti Közlekedési Szövetség létrehozása. • Villamos két-áramnemű mozdonyok üzembe helyezése.

- | | |
|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none">• Bérelt, külföldi mozdonyok a MÁV hálózaton.• Új, 12 számjegyből álló pályaszám a mozdonyokon és a motorkocsikon.• Új villany- és dízel motorkocsik beszerzése.• A budapesti elővárosi vasút személykocsiparkjának felújítása.• Használt külföldi személykocsik lízingelése.• Folytatódnak a pályafelújítások.• Az európai vasúti korridorvonalak 160 km/h maximális sebességre való kiépítésének kezdete.• Az első ETCS-sel felszerelt vonalak és számítógép-vezérlésű elektronikus biztosítóberendezések üzembe helyezése.• Folytatódik a vasútvonalak villamosítása a törzshálózaton és a fővonalakat összekötő jelentősebb vonalakon. |
|--|--|