

A gyóni rekordpálya építése

A gyóni rekordpálya története szorosan kötődik a London-Isztambul közlekedési folyosó részeként épült Budapest-Belgrád nemzetközi főútvonalhoz, melyet ma 50-es főútként ismerünk. Az európai kontinenst átszelő beruházás a napjainkban gyakran emlegetett 1929-1933-as gazdasági világválság szülötte s kiváló példa a határokon átnyúló, kölcsönös előnyökön alapuló összefogásra. A teljes, 3 földrészre kiterjedő, London-Calcutta-Fokváros végpontokkal összeállított interkontinentális úthálózati javaslatot 1930-ban fogadták el a nemzetközi turista szervezet, az Alliance Internationale de Tourisme (A.I.T.) isztambuli kongresszusán. A kezdeményezők hangsúlyozottan nem költséges autópályák, sztrádák kiépítését kérték, hanem a meglévő közúti összeköttetések feljavítását szorgalmazták a gyorsan haladó gépjárművek számára. Egységes műszaki követelményeket fogalmaztak meg kérelemként az érintett kormányoknak, hogy az útminőség teljes hosszban legalább hasonló legyen. Alapvető igény volt a vízszintes, áttekinthető vonalvezetés, hosszú, egyenes szakaszokkal. A községi vagy városi útszakaszok lehetőség szerinti mellőzése, az út közeli házépítések, újabb települések létesítésének tilalma. Körtételek esetén a sugár legkisebb elvárt mérete völgy- és síkszakaszon 300 méter, hegyvidéken 100 méter. Az emelkedés mértékét síkvidéken és a völgyekben legfeljebb 4%-ban, hegyvidéken pedig 6%-ban szabták meg. A minimális útszélesség 6 méter, a kétoldali padkák mérete legalább 1-1 méter, a keresztirányú esés legfeljebb 2-3%. A felület pormentességét a forgalmi terheléshez alkalmazkodó kövezettel, betonnal vagy aszfalttal kellett biztosítani. Az út műtárgyait, hídjait kőből, betonból és vasból állandó jellegűre építették. A kilométerkövek, kerékvetők, kerítések elhelyezésére a padka külső széle szolgált. Útépítési anyagok, gépek, szerszámok számára a padkákon kívüli rakterületek létesítése volt az elvárás. Elengedhetetlenül szükségesnek fogalmazták az út mentén a forgalmi jelzések, iránytáblák, távolságmutatók felállítását. Az elképzelés gazdasági előnyeit az érintett európai államok eltérő ütemben ismerték fel. A magyar kormányzat viszonylag lassan reagált és ebből kis híján baj lett. Szomszédaink ugyanis északról és délről is Magyarországot elkerülő alternatív útvonalakért lobbiztak Európában. Különösen Csehszlovákia folytatott intenzív kampányt, de ezúttal a nagyhatalmak mellénk álltak. Sokat segített, hogy a magyarországi nyomvonal jelentős részben már a rómaiak idején is út volt. A hazai politikai élet szereplői közül gróf Klebesberg Kunó (1875-1932) szorgalmazta leginkább az útépítést. A korszak és a 20. század kiemelkedő kultúrpolitikusa sajnos a beruházás megvalósulását már nem érte meg.

A Budapest-Kecskemét útvonal kivitelezése a tél elmúltával, 1933 tavaszán kezdődött. Az út részeként, az előzetes tervek készítésének időszakában a Királyi Magyar Automobil Club kezdeményezte az új rekordpálya építését, mert a táti 3 kilométeres pályát akkorra már kinőtték a hazai autósok-motorosok. Kiváló lobbierővel bírtak, hiszen pl. mindkét Horthy-fiú versenyzőként gyakori résztvevője volt a motoros erőpróbáknak a húszas években. A kezdeményezés következtében a Sári – Felsődabas – Alsódabas – Gyón községek szakaszán 12 kilométernyi út áthelyezésre volt szükség. Azaz nem a községeket keresztülszelő régi nyomvonalon épült az út, hanem elkerülő új utat építettek, melynek részeként létesült a vasúttal párhuzamos rekordpálya. A 37+700 szelvénytől a 61+650 szelvényig tartó 23,95 km hosszú szakasz kivitelezését a pályázó vállalkozások közül a Magyar Általános Útépítő Rt. nyerte el. A rekordpálya a 42+264 - 49+064 szelvények között 6800 méter hosszban, 6,0 méter szélességben beton burkolattal létesült. Az új nyomvonalra töltésként mintegy 62000 köbméter földanyagot szállítottak. A visszaemlékezések szerint a földmunkákban lófogatokkal gyóniak is részt vettek. Jelentős mennyiségű töltés származott pl. a közvetlen-közeli Mitták-hegyből. Az elterített földanyagot fűrt kutakból szivattyúzott, vascsöveken vezetett nagy mennyiségű vízzel iszapolták, majd 6-12 tonna súlyú hengerekkel tömörítették.

A betont a helyszínen nagyteljesítményű géppel keverték. A szükséges anyagokat (bazaltzúzalék, zúzottkő, folyami homok, portlandcement) a vasútállomásról szállították. A vagonokból kirakott anyagokat szállítószalaggal vastartályokba emelték s abban tárolták. A szállító teherautó platóján 4 rekeszt képeztek ki, melyekbe a tartályokból automatikusan adagolták a keverés szerinti mennyiségeket. A keverőgépbe billentéssel juttatták az ily módon kiadagolt összetevőket. A betonhoz köbméterenként 350 kg portlandcementet és egy új szabadalom alapján rugalmasságot és húzószilárdságot fokozó kovalisztet keverték. A pálya szélein az út tengelyével párhuzamosan síneket fektettek le és a hengerelési szelvény ellenőrzését a síneken végigfutó sablonnal végezték. Így a tervezett szelvénytől való eltérés minimális lett, biztosítva a pálya hullámmmentességét. Jellegzetes hossz- és keresztézag kiképzést alkalmaztak, elválasztó betétvaslemezek és összekötő gömbvasak végleges beépítésével. A betonozáshoz a vizet ismét a fűrott kutakból csővezetéken szivattyúzva nyerték. A 41+500 szelvénynél a kút saját nyomással tört fel, artézi kútnak számított.

A rekordpályaként épült 6800 méteres szakasz költségeire elkülönített adat nem áll rendelkezésre. A Magyar Általános Útépitő Rt. a teljes 23,95 kilométernyi megbízását 2.665.120,46 pengőből valósította meg, azaz 1 kilométer út 111.278,51 pengőbe került. A teljes Kecskemétiig terjedő szakaszon 106.483,32 pengő volt az átlagos költség. A legtöbbet a soroksári keramitos burkolatra kellett fordítani, ahol 113.108,43 pengő volt a kivitelezés fajlagos költsége.

A teljes Soroksár-Kecskemét útvonal átadására 1934. október 12-én került sor. Az utat Soroksáron és Kecskeméten egyaránt Horthy Miklós kormányzó adta át. A soroksári ünnepségen az alsódabasi nemzetgyűlési képviselő, Dinnyés Lajos is részt vett. A rekordpálya hivatalos avatóversenye október 28.-án volt, ismét Horthy Miklós jelenlétében. Kíséretében az egyéb hivatalosságok mellett mindkét fia megjelent, a helyieket Szánthó Pál főszolgabíró képviselte. A Rudolf Caracciola és Ernst Jacob Henne világrekordjai utáni eufórikus hangulatban rövid ideig volt olyan kormányzati szintű elképzelés, hogy a rekordpályát további három méterrel megtoldva, kilenc méter szélességűre alakítják. Ez azonban a tervezés szintjéig sem jutott, nem valósult meg.

Valentyik Ferenc

Bibliográfia:

- Elischer Pál: Az útügy a világrészközi út magyar szakasza kiépítésének tükrében. In: Magyarország útügyi évkönyve 1934. Budapest, Magyar Királyi Kereskedelemügyi Minisztérium Közúti Műszaki Szakosztálya, 1935.
- ifj. Méhes Zoltán: A budapest-kecskemét-szegedi állami közút átépítése. Budapest, Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye, 1934. április 1; p. 77-80.
- Nyírvidék: Magyarország első igazi autóútja egyenes lesz és nagy része betonból készül. Nyírvidék, 1932. október 20; p. 5.
- Valentyik Ferenc: Út a válságból. In: Egekbe törő tempó, istenkísértő gyorsaság: A hazai autó – motorsport hőskorának gyóni fejezete. Dabas, Pressman Bt., Dabas Város Önkormányzata támogatásával, 2009; p. 13-16. = Rekordok a gyóni betonon. In: Czagányi László (szerk.): Ezer dabasi pillanat: négy falu története a kiegyezéstől a második világháborúig családi fotográfiák tükrében. Dabas, Pressman Bt., 2010; p. 370-371.

