

Szabó Menyhért:

Kain Albert vasúti alagútépítő. (x)

A mátészalkai Vasúti Helytörténeti Gyűjtemény „műhelyében” több mint húsz éve kutatjuk, gyűjtjük és bemutatjuk az ország északkeleti régiójának vasúttörténeti vonatkozásait. A tárgyi és írásos emlék mellett figyelünk azon neves személyekre is, akik a térséghez kötődve meghatározó szerepet töltek be a hazai vasútépítésben. Ezek közé tartozik Kain Albert vasútépítő mérnök, akire - születésének 150.évfordulója alkalmából - életének és munkásságának eddigi legrészletesebb feldolgozásával emlékezünk¹.

Kain Albert Szabolcs vármegye székhelyén, Nagykállóban 1858. december 26-án született. Elemi iskoláit és az éppen akkor létesített középfokú alreáltanoda három évfolyamát szülővárosában végezte. Az osztály legjobb tanulója volt. „Szorgalma ernyedetlen, erkölcsi viselete dicséretes, általános osztályzata kitűnő.” Az első tanévvégi vizsgán – talpraesett felelete és szorgalma díjával - dr. Jósa András orvostudor 1 arannyal jutalmazta. Érdekes, hogy a középiskolai tantárgyak között szerepelt építészet és építészeti rajz is. (1) Mivel szülőhelyén iskola hiányában tovább nem tanulhatott, az érettségi megszerzése érdekében elhagyta Nagykállót.

Születése idején (1858-59.) épült meg a lakóhelyéhez legközelebb eső Debrecen – Nyíregyháza - Miskolc közötti vasútvonal. Az újdonságként működő közlekedési csoda látványa a gyermek számára egy életre szóló élményt jelentett. Valószínű, hogy az első utazások kedvező hatásai inspirálták tanulási szándékát az út- és vasútépítési ismeretek felé.

1876-1881 között a Királyi József Műegyetemen tanult. Ebben az időszakban indult meg az egyetemi szintű mérnöki képzés és rangjának emelkedése. A korábban szokásos tanszabadságot felváltotta a hallgatóknak ajánlott tanrend szerinti oktatás és vizsga. Két évig az egyetemes-, három évig a mérnöki szakosztályon tanult, ezen belül az építészettel ismerkedett. Mindvégig Pesten egy ideiglenesen kibérelt kétemeletes bérházban folyt a képzés, amikor az utolsó évet végezte akkor kezdtek véglegesnek szánt önálló egyetemet építeni. 1881-ben magyar nyelven kiállított mérnöki oklevelet szerzett. Kiválóságát bizonyítja, hogy kedvelt egyetemi tanára előadásai alapján 1881/82-ben több mint 600 oldalas egyetemi jegyzetet állított össze, amelyből a hallgatók tanulhattak. (2)

Nyíregyházai kötődéséről házassága idejéből (1884. X. 21) tudhatunk, ekkor már az új megyeszékhelyen lakott. Felesége Oroson született és a pazonyi lakása következtében az esküvőt Pazonyban tartották. (3)

Az egyetemen vonzódást érzett és felkészült a kor szakmai kihívásához, a vasútépítés iránti elkötelezettségét a Magyar kir. Államvasutaknál haláláig folyamatosan eltöltött évtizedek bizonyítják.

Vasúti külszolgálatát Biharban, Kolozsvár környékén kezdte. Előbb mérnök gyakornok majd mérnök, később főmérnök. Fokozatosan haladt előre rangfokozatban és beosztásban. Tevékenysége a századforduló idején, a vasútépítés hőskorának második, ún. befejező szakaszára esett. Sokoldalúságát bizonyítja, hogy egyaránt tervezett, épített, felügyelt és ellenőrzött.

Az alagútépítés - ugyan nem látványos de - igen nehéz műszaki megoldásaira specializálódott, e téren hazai és nemzetközi szaktekintéllyé vált. Alapvetően azon

vasútvonalakra rendelték ki, ahol alagútépítés vált szükségessé. A történelmi Magyarország terepviszonyai bőven adtak erre lehetőséget, különösen azokon a helyeken, ahol a magán illetve helyi érdekű vasúttársaságok nem vállalták a költséges építkezést. Ez a feladat MÁV-ra hárult. Az Építőfelügyelőség szervezetén belül, gyakran változó munkahelyen foglalkoztatott mérnök nehézségekkel teli munkája során számos rendkívüli alkotással találkozhatunk.

Vasútépítkezései. (4.)

1882-1884. Buda (ma Budapest-Kelenföld) - Újszöny (ma Komárom) vonal. Itt szerezte első gyakorlati tapasztalatait. A hegyes-völgyes terepen magas töltést, mély bevágást, átereszt, hidat és viaduktot kellett építeni.

1892-1895. Máramarossziget – Körösmező – országhatárszéli vonal. Rátermettsége alapján előmunkálatokhoz, nyomjelzéshez és alagútépítéshez rendelték ki. A szép, de sok földmunkát igénylő (hegyes, sziklás) terepen vezető vonal építését kedvezőtlen időjárás és kolerajárvány nehezítette. Az építők létszáma elérte a 16 ezer főt. 277 műtárgy közül 5 alagút készült ívben és emelkedőben. A határszéli alagút hossza 1221 m.

1895-1897. Csíkszereda – Gyimes szoros –határszéli vonal. A székely vasutak Romániába átvezető szakaszának építésében vett részt. Az igazi nehézséget kifejezetten hegyi pálya, nehéz terep, változatos vonalvezetés (nagy emelkedő és lejtő), sok híd, átereszt és az 1223 m hosszú Lóvési alagút jelzi.

1899-1900. Fiume-brajdiczai összekötő vonal. A faexport növekedése miatt a kikötő forgalmának mérséklésére új farakodó épült. A hozzávezető 3,8 km-es vonal eleje – a fővonalból kiágazva - 1,8 km hosszban lejtős kör alakú alagútban haladt. E különleges és szellemes megoldású építmény - a tervezést és építést irányító - Kain Albert zsenialitását igazolja.

1900-1903. Pozsonyi alagút. A második vágányhoz új alagutat építettek. Közben a meglévő, korábban épült alagút beomlott, felújították, megerősítették. A munka ellenőrzésére szervezett építő kirendeltség vezetésével Őt bízták meg.

1903-1905. Nagyberezne-Uzsok-országhatár vonal. Nagyobb völgyhidakat és 6 alagutat (2219 m hosszban) igénylő, kanyargós hegyi pálya építésvezető helyettese volt. Kiemelendő, hogy a vonal építésénél kizárólag magyar mérnökök működtek közre, mely fényes bizonyítéka a magyar műszaki kar magas színvonalon álló tudásának, a magyar mérnökök helytállásának.

1906-1907. Déda-Gyergyószentmiklós vonal. A székely vasutak befejező vonalrészének nyomjelzéséhez – építő kirendeltség vezetői megbízással - rendelték ki. A hegyen-völgyön átvezető pálya jelentős földmunkával, partbiztosítással, 2 alagút, 4 Maros-híd, több patakhídépítéssel járt. Ezáltal Marosvásárhelytől a Székelyföldön át Brassóig összefüggő vasúthálózat alakult ki.

1907-1908. Észak-Balaton vidéki vonal. Pusztaszabolcs irányából Börgönd-Tapolca közötti vasút építő felügyelőség vezetésével bízták meg. A tervezés és kivitelezés nehézségét magas töltések, mély bevágások, aluljáró, több híd, Csajágnál felüljáró, Akarattyánál 90 m hosszú alagút jelentette.

1908-1909. Budapesti pályaudvarok. A főváros népességének és forgalmának növekedése miatt a századforduló idején szükségessé vált a városfejlesztés, mely érintette a vasúti hálózatot is. Sok mérnököt foglalkoztatott a megoldás, a tervezésben élen járt Kain Albert is. A téma kiváló ismerőjeként megbízást kapott a budapesti pályaudvarok építési kirendeltség vezetésére. Nevéhez fűződik többek között a Nyugati pályaudvar vágányainak kibővítése. Elkezdett munkáját halála miatt nem folytathatta.

Szakirodalmi és közéleti tevékenysége.

Mai értelemben véve tudós mérnök és európai polgár volt. Idegen nyelvek ismerete révén több alkalommal európai tanulmányutat tett. A Gyimesi szorosától, az Uzsoki hágón, a fiumei kikötőn, Pozsonyon, Berlinen, Londonon, Párizson át, a svájci-olasz határnál lévő Simplon alagúttól Budapestre visszatérve bejárta a szakma élenjáró, meghatározó helyeit. Nagy figyelmet fordított a vasúti alagútépítés nemzetközi és hazai elméletének és gyakorlatának megismerésére. Előadásaival és publikációival élenjárt a tapasztalatok átadásában. A legfrissebb szakismereteket örömmel közölte másokkal, ezáltal „tanított”.

Alapvetően két meghatározó szakmai közegben fejtett ki gazdag szakirodalmi és közéleti tevékenységét. Aktív tagja volt a Magyar Mérnök- és Építész Egyletnek (MMÉE) és a Vasúti és Hajózási Klubnak (VHK). Nagy fáradtsággal és buzgalommal (írásos formában is rögzítve) kidolgozott érdekes előadásokat tartott, melyet a hallgatóság zajos tetszésnyilvánítással köszönt meg. Ezekről tudósításokat, tartalmi ismertetéseket közöltek a szaklapok illetve előadásainak írásos változatai jelentek meg a folyóiratokban. (5.) Fontossága miatt különnyomatként önálló köteteket adtak ki. (A Simplon alagút építése 1901. Budapest forgalmi viszonyainak rendezése és a központi fővasút tervezete 1902. A londoni földalatti vasutak 1902. A berlini újabb városi vasutak 1902. A pozsonyi alagút 1903. A párisi metropolitain 1906.)

A MÁV megbízásából Ő szerkesztette a „Magyarország” című könyvet, mely 1909-ben jelent meg és angol, német, francia nyelven is kiadták. A reprezentatív kivitelű kiadvány - bekötési táblaterve és borítójának szépsége miatt - pályadíjat nyert. Vasútföldrajzi szempontból, hazánk történelmének, néprajzáinak, nevezetességeinek és természeti szépségének ábrázolásával hazánkat kívánta bemutatni országnak-világnak, különösen a külföld előtt. A századelő alapvető forrásmunkái közé tartozó könyvritkaság különlegességét és értékét jelzi, hogy 83 év elteltével, 1992-ben hasonmás (reprint) kiadásban ismét megjelent.

Tagja volt még a Magyar Iparművészeti Társulatnak, a Szabadkőműves Páholyoknak, a Magyar Országos Technikus Kongresszusnak és különböző szakbizottságoknak.

A székely vasutak építéséről 1897-ben megjelent két írásáért Hollán-díjat² kapott. 1908-ban a „Ferenc József-rend lovagkeresztje” kitüntetésben részesült.

1909. december 16.-án Budapesten, az új Műegyetemen tartott középítési tanács ülésén, felszólalás közben szívszélhűdés érte és hirtelen meghalt. December 18.-án este a Kerepesi úti temetőben a MÁV tisztikara, a minisztérium és más szervek képviselői valamint barátai nagyszámban búcsúztatták. A temetési szertartás után vonattal Nyíregyházára szállították, ahol 19-én az izraelita temetőben helyezték örök nyugalomra. Utolsó útjára elkísérte számos kartársa, a MÁV debreceni üzletvezetőség vezetője és mérnökei. Utolsóként Frank Adolf mérnök búcsúzott tőle.

A MMÉE 1909. december 29-i ülésén jegyzőkönyvbe iktatva megörökítette Kain Albert elhunytá fölértett részvétét. A gyász hírből felsorolták nevéhez fűződő főbb munkáit, kifejezték hogy tevékeny, buzgó, kiváló tudású mérnök tagjuk különösen alagútépítési ügyekben volt elismert szakteknintély.

A VHK. szerint a MÁV mérnöki karának egyik legkiválóbb tagja volt. Nagytudású, vasszorgalmú, országszerte ismert vasúti mérnöknek és kitűnő előadónak tartották.

A klub lapjának igaz barátja, kitűnő munkatársa és szerkesztője. A nagy pályaudvarok kérdésén Ő lett volna hivatva az 1910.évi berni nemzetközi vasúti kongresszuson referálni. Egész élete fáradhatatlan tevékenységben telt el, és mint bátor hadvezér a csatasorban halt meg. Fájtlalták a legjobb erőben lévő kartársuk korai elköltözését.

A vasúti alkalmazottak hetilapja (Vasút) többek között kiemelte, hogy Ő tervezte a Nyugati pályaudvari postaépületet és az Ő műve az angyalföldi szénrakodó is. Igen sok munkásházat emelt, számos köz- és magánépület dicséti Kain Albert kezenyomát.

Feleségét 1930-ban temették mellé.

Hivatkozás:

1 A Mérnök Újság hasábjain ezúttal a kéziratban lévő KAIN ALBERT ALBUM (életrajz-, irodalom- és szemelvénygyűjtemény) néhány részletéből igyekszek vázlatos képet adni alkotói tevékenységéről.

2 Az Egylet alapítójáról, Hollán Ernőről elnevezett pályadíjat technikai irodalmi műért évente egy bíráló bizottság ítélte oda. Kain Albert 1898-ban érdemelte ki a 100 Ft-os jutalommal járó díjat.

Irodalom:

- (1.) A Szabolcs megyebeli Nagy-kállói m. kir. Állami Alreáltanoda (1870/71-1871/72, 1872/73.) évi értesítője.
- (2.) Föld- és útéptéstan. Schwarzel Sándor előadásai alapján írta Kain Albert. Bp.1881/1882. 628. p. Sokszorosított jegyzet.
- (3.) Nagykállói izraelita anyakönyv. 1844-1885. (Nyírpazony.)
- (4.) Magyar Vasúttörténet 2. és 4. kötet. Főszerk.: Kovács László. Bp.1996.
- (5.) Magyar Mérnök és Építész-egylet Közlönye illetve Heti Értesítője, Vasúti és Hajózási Hetilap.