

A Magyar Keleti Vasút Nagyvárad–Kolozsvár–Brassó fovonala és a hozzácsatlakozó szárnyvonalak

Dr. Horváth Ferenc¹, Dr. Kubinszky Mihály²
¹ny. MÁV mérnök, fotanácsos, ²ny. egyetemi tanár

(folytatás a *Muszaki Szemle* elozo számából)

Abstract

Ferenc Horváth's book presents the evolution of the Transylvanian railway network and the related developments. We publish fragments of this book on the pages of the Technical Review. This paper presents the buildings pertaining to the Eastern Railway.

4.1.2 Karasjeszeno-Oraviczabánya-Stájerlakanina vasútvonal építése

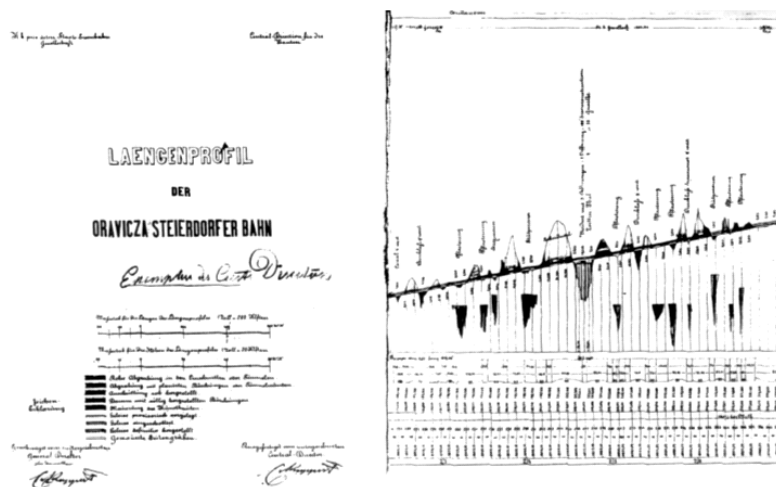
Az Osztrák Államvasúttársaság egyik legfontosabb vonala a Karasjeszenorol (Jassenováról) kiágazó Oraviczabánya–Stájerlakanina szárnyvonal volt, amely a társaság bányáihoz és gyáraihoz vezetett.

A gozüzemu vasút építését megelőzően a bányavidéken Majdan és Krassova között működött egy közel 26 km hosszú keskenyomtávolságú lóvasút. A lóvasútba három drótkötélpályát (22, 24 és 76 m magas) építettek a nagy magasságkülönbségek miatt. A lóvasút kilenc alagúton haladt át, amelyek hossza 19 és 710 m között változott, összes hosszuk 1563 m volt.

A vasútvonal első szakaszát Karasjeszeno és Oraviczabánya között a bázisai fovonallal együtt 1856. november 1-jén, a folytatást Oraviczabánya–Stájerlakanina között (33 km) 1863. december 15-én helyezték üzembe. Az oraviczabányai vasútvonal először csak az al-dunai vízűthöz létesített vasúti összeköttetést. Észak felé, az ország belsejébe vezető temesvári vasútvonal akkor még építés alatt állt és csak később adták át a forgalomnak.

A vasúti kapcsolatra az Al-Dunához azért volt szükség, mert a társaság 1855-ben vásárolt gazdag kőszén és vasérc bányáinak és vasgyárának termékeit nem tudta gazdaságosan szállítani. A gozvasút építése előtt a szenet közúton és egy 20 km hosszú lóvasúton fuvarozták a Dunához.

A vasútvonal kezdeti szakasza sík, középső része dombvidéken vezetett, Rakosdig a legnagyobb emelkedő 4-6 ‰ volt, Oraviczabánya előtt és után Krassováig 20 ‰ (52. ábra). Ezt követően ismét vízszintesen haladt a pálya.



52. ábra

Az Oravicza–Stájerlak vasútvonal
Zsittin völgyet áthaladó szakaszának hossz-szelvénye

Az első szakaszon nagyobb, 600–800 m sugarú, a hegyvidéken azonban a terepviszonyok miatt 114–190 m sugarú íveket voltak kénytelenek beiktatni a tervezők. Az Oravicza-Stájerlakanina közötti vonalrész kifejezetten hegyi pálya.

A vasút pályáját magas töltésekkel és különösen sok mély bevágással lehetett kialakítani (53. ábra). A vonalban 14 alagút épült (54. ábra), a leghosszabbak a Krassova (660 m), a Maniel (298 m), az Isvor (290 m), a Sieller (230 m) és a Dobbhoff (122 m), a többiek 26–31 m hosszúak. Kilenc alagutat teljes hosszában, három részben kifalaztak. Két alagútnál nem kellett falazatot készíteni.



53. ábra

Lissava állomás előtti pályaszakasz

131 kisebb mutárgyon kívül 11 nagyszerű viadukt épült. Közülük az oraviczai 71,4 m nyíláshosszú (7x10,2 m), téglából boltozatokból készült. Hat viadukt 7, 9 és 11 db, egyenként 7,58 m-es nyílásból álló, összesen 53,06 m, 68,22 m és 83,38 m nyíláshosszú kőboltozat. Négy völgyhídnál a szélső nyílások 9,48 és 15,8 m fesztávolságú téglából és kőboltozatok, a középső rész pedig 13,27, 15,17, 31,60 és 36,60 m-es vasszerkezet. Ezek teljes hossza 46,20, 50,50, 95,50 és 130,80 m. A völgyhidak nagy része 114–474 m sugarú íven fekszik, magasságuk a völgyfenékhez képest 15,0–37,2 m. Legnagyobb közülük az oraviczai (92,4 m), a rakoviczai (115,3 m) és a Zsittin-völgyi (130,8 m) (55. ábra).



54. ábra

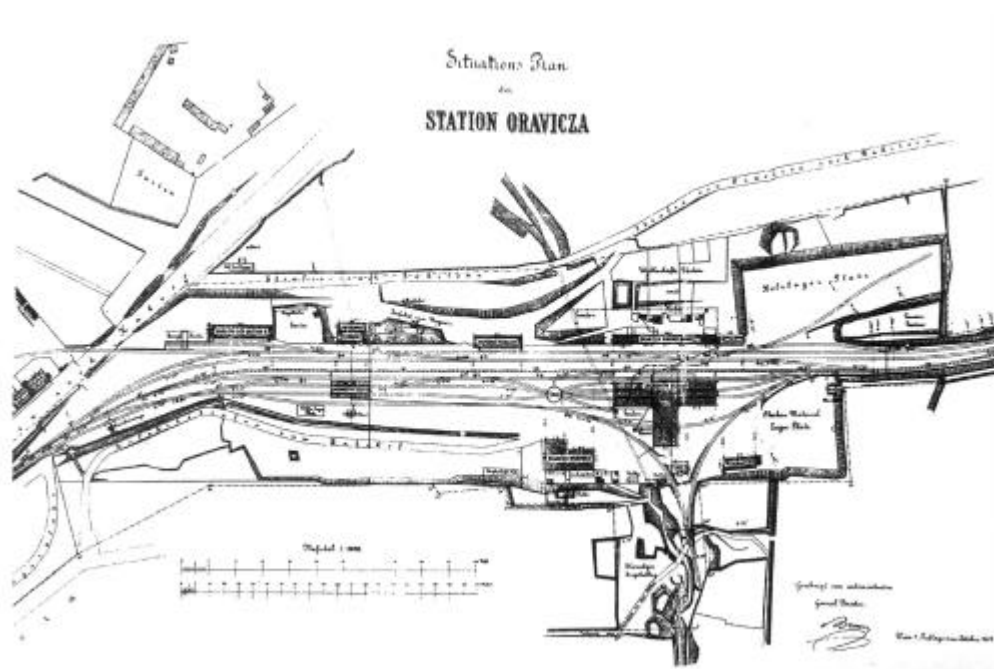
A régi lóvasút és az új gozüzemu vasút alagútja egymás mellett Krassova állomás előtt



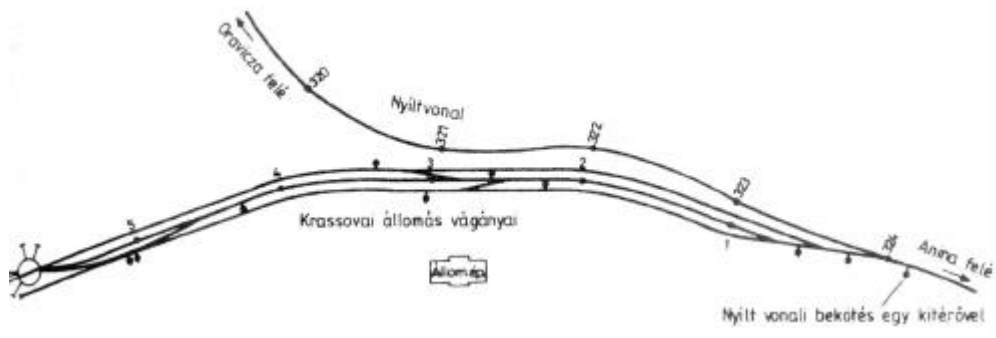
55. ábra
Az arainai viadukt (Schluchst viadukt)

A vasútvonal Karasjeszeno–Oravicza közötti szakaszának felépítménye a fovonalon Karasjeszeno–Báziás szakaszon használtakkal azonos (26,6-37,0 kg-os vassínek), mert vele egyidőben épült. Az Oravicza-Anina szakaszba eloször 7 m hosszú, 25,3 kg-os „y” jelu vassíneket fektettek, majd gyors kopásuk miatt ezeket nagyobb tömegű, 32,1 és 37,2 kg-os vassínekre cserélték át. Az államosítás után 33,25 és 34,5 kg-os „c” jelu, illetve 33,0 kg-os „r” jelu sínekkel folytatták a cserét. Az íves nyíltvonali vágányokból ívesített kitérőkkel ágaztatták ki az állomási vágányokat.

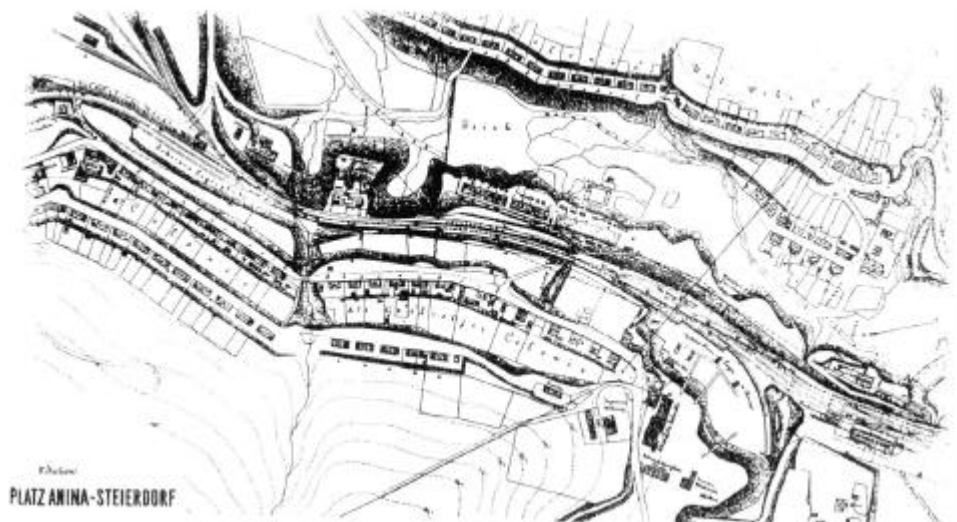
A vasútvonal nagyobb állomásai Jám, Rakasd, Oraviczabánya (56. ábra), Lissava, Krassova (57. ábra) és Stájerlakanina (58. ábra) voltak. Több állomást (Lissava, Krassova) a nagy emelkedők miatt csak az egyik végükön lehetett bekapcsolni a nyíltvonalba, az állomás másik, csonka végén fordítókorong kapcsolta össze a vágányokat. Oraviczabányáról Zsidovinig később helyiérdeku vasút épült.



56. ábra
Oraviczabánya állomás helyszínrajza 1874 októberében



57. ábra
*Krassova állomási vágányok bekötése a nyíltvonalba,
 az állomás másik végén épített fordítókorongos vágánykapcsolat*



58. ábra
Stájerlak állomás vágányai és a csatlakozó vonalszakasz

Dr. Horváth Ferenc–Dr. Kubinszky Mihály
MAGYAR VASÚTI ÉPÍTKEZÉSEK ERDÉLYBEN címu könyv alapján