

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

Dr. Horváth Ferenc<sup>1</sup>, Dr. Kubinszky Mihály<sup>2</sup>

<sup>1</sup>ny. MÁV mérnök, főtanácsos, <sup>2</sup>ny. egyetemi tanár

(folytatás a *Műszaki Szemle* előző számából)

### Abstract

*Ferenc Horváth's book presents the evolution of the Transilvanian 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.*

#### 4.1.3. Temesvár-Orsova vasútvonal építése

Nagyszabású munka volt az Osztrák Államvasúttársaság másik bánzági vasútjának, a Temesvár–Orsova (191 km) vonalnak (59. ábra) az építése is, amit az országgyűlés az 1874. évi XXVII. törvénycikkkel engedélyezett. A vasút Temesvár–Karánsebes (98 km) közötti szakaszát 1876. október 23-án, a Karánsebes–Orsova (89 km) közöttit 1878. május 20-án, az Orsova és az országhatár közötti részt (4 km) pedig 1879. május 1-jén nyitották meg. Ekkor indulhatott meg a nemzetközi forgalom is Verciorován át Románia felé, egyidejűleg a MÁV által a tömösi szoroson át megépített romániai csatlakozásával. Az OÁVT orsovai vonala már előbb elkészült, de a kormány nem engedte azt a predeáli vonal előtt megnyitni.



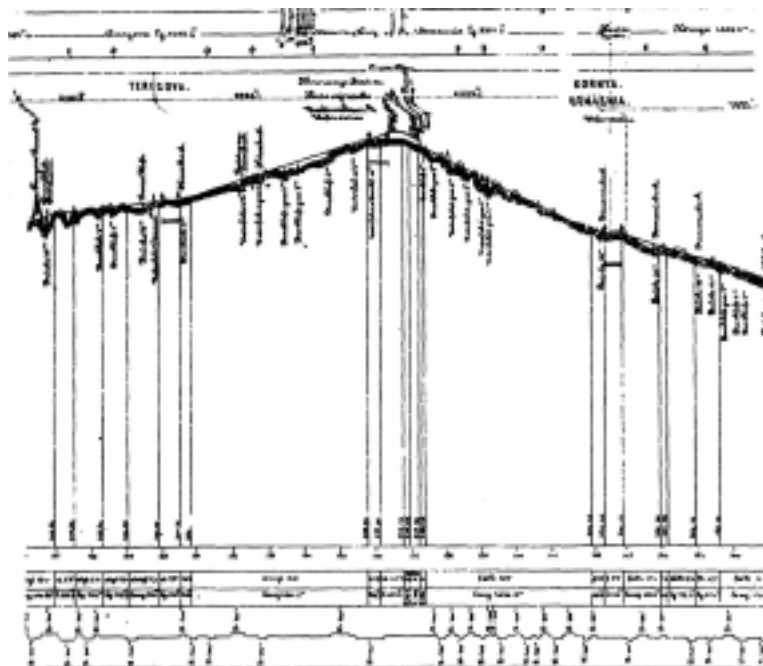
59. ábra

*A Temesvár vasúti csomópontból  
kiágazó vasútvonalak, Temesvár–Orsova vonal*

A vonal építése, illetve üzembe helyezése így elmérgesítette a viszonyt a vasúttársaság és a magyar kormány között, mert az OÁVT vonala konkurenciát jelentett a MÁV-nak a magyar-román vasúti szállításoknál. A vasúttársaság a későbbi megnyitás miatt kártérítési pert indított a kormány ellen, amit azonban elvesztett, mert az eredeti engedély nem nemzetközi vonal építésére szólt.

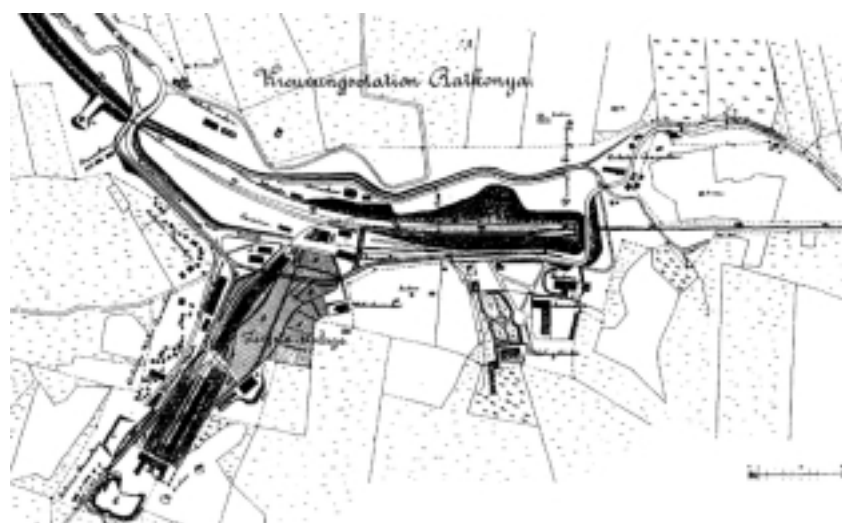
A vasútvonal Karánsebesig tartó részén a legnagyobb emelkedő 4 ‰, az ívsugarak 400–2000 m-esek. A vasútnak a vízvásztón lévő állomását, Porta Orientalist 13 ‰-es emelkedővel érte el a vasút. Ezt követő lejtős szakaszban 20 ‰ esés is található. Ugyanezen a szakaszon a legkisebb ívsugár 280 m (60. ábra).

A vasútvonal a vízvásztóig a Temes-völgyét követte és a folyót több ízben keresztezte. A vízvásztón, a Porta Orientalisnál 898 m hosszú alagutat építettek. A vízvásztó után a Mehádia és a Cserna folyók völgyében folytatta útját a vasút. A vízvásztón két alagút épült Temesszlatina és Teregova között, mindkettő 259 m hosszú. A vízvásztó után Jablanicza és Mehádia között 448 m hosszú alagutat építettek. Valamennyi alagutat teljes hosszában kifaragták (61.-64. ábra).



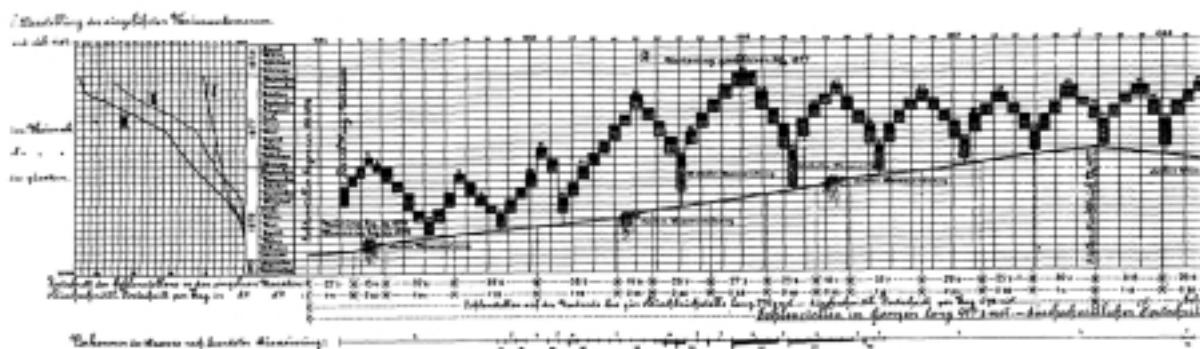
60. ábra

A vasútvonal Porta Orientalis vízvásztó előtti és utáni szakaszának hossz-szelvénye. A szakaszban fekszenek Szlatina, Teregova, Porta Orientalis, Kornya-Domásnya állomások, Timoa, Teregova, Porta Orientalis alagutak

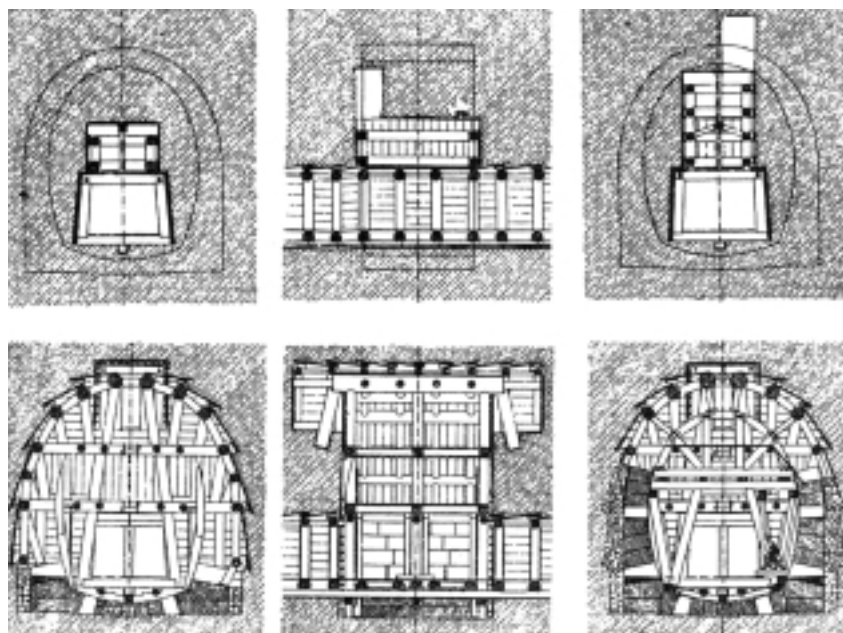


61. ábra

Ratkonya állomás, a Porta Orientalis alagút és a kivitelezéshez épített munkaterület helyszínrajza



62. ábra  
A ratkonyai alagút építésének ütemterve 1874. szeptember és 1878. április között



63. ábra  
A ratkonyai alagút szelvény kivágás ácsolat és falazat készítésének fázisai

Karánsebesig nem kellett nagy földmunkát végezni az alépitmény kialakításához, a pálya alacsony töltésen haladt. Karánsebestől kezdve a földmunkák mérete is megnövekedett, 15–20 m-es töltések és bevágások váltogatták egymást. Nagyméretű tám- és belésfalakat is létesítettek (65. és 66. ábra).

A vasútvonalon 474 db műtárgy épült. A kisebbek nyílt és fedett átérsek, boltozott, vagy fahidak voltak, mindössze kilencnek a hossza haladta meg a 40 m-t. A Begán három nyílású, 80 m-es (67. ábra), a Temesen hat 40–60 m-es, a Csernán egy 27 m hosszú híd vezetett át. Épült néhány felüljáró is.

Az 1910. évi júniusi árvíz nagy károkat okozott a vasútvonalon. A vízváltáson túli szakaszon, Kornia és Mehádia között a megáradt Cserna több helyen megrongálta a töltést, elmosta a felépitményt és a hidakat. A helyreállításnál a pálya egy részét áthelyezték és új, 936 m hosszú alagutat, valamint nagyobb, 50 m nyílású műtárgyakat létesítettek.



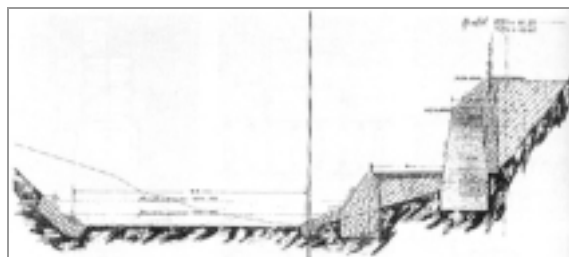
64. ábra  
A Porta Orientalis alagút északi bejáratának fényképe

A vasút felépítményét az építéskor 9 m hosszú, 33 kg-os, „r” jelű acélsínekből alakították ki. Az államosítás után a századfordulótól kezdve a sínserékhez szintén 9 m hosszú, 34,5 kg-os „c” jelű síneket, majd az 1910-es évektől kezdve 12 m hosszú, 42,8 kg-os „I” síneket használtak. A vasútvonal nagyobb állomásai: Lugos, Karánsebes, Temesszlatina, Porta Orientalis, Mehádia, Jablanicza és Orsova. Ez utóbbi volt a határállomás és egyben a dunai kikötő állomása is. A hajózással való kapcsolat érdekében a kikötőig vontató vágány épült (68. és 69. ábra).

Érdeemes megjegyezni, hogy 1878-ig az Al-Dunától délre eső terület még török fennhatóság alatt állott.

A vasút építése kilométerenként 97,1 ezer Ft-ba került. A vonalból több helyi érdekű vasút ágazott ki Máriaradna, Marossillye, Buziásfürdő, Hátszeg-Örváralja irányába. A Temesvárról a Dunáig vezető két bányási, a bányási és az orsovai vonal közül az államosítás után ez utóbbi lett a fontosabb, jöllehet ennek az emelkedési viszonyai kedvezőlenebbek voltak. Ennek a vonalnak a forgalma nőtt meg, mert ezen bonyolódott le a romániai nemzetközi forgalom. A bányási vonal jelentőségét a nagy resiczabányai és aninai teherforgalom biztosította. Még jobban növelte a vonal jelentőségét, hogy az első világháború után a Jugoszlávia és Románia közötti országhatár

a Szőreg-Temesvár-Báziás vasútvonalat több helyen átmetszette, ezáltal az oravicza-aninai bánya- és az iparvidék karaszjeszenői bekötését is elvágta. Emiatt a román vasút Resiczabánya és Karánsebes között létesített új vasútvonallal ennek a vidéknek a vasúti forgalmát a Temesvár-Orsova vonalra terelte.



65. ábra

*Támfal és párhuzamos út terve az 1271 és 1274 szelvények között*



66. ábra

*A Teregova melletti bélésfal fényképe*



67. ábra

*A 40 m-es Béla-Réka híd fényképe*



68. ábra

*Orsova hajóátrakó 1900 körül*



69. ábra

*Orsovai kikötőben működő rakodó berendezés*

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