

## Vasúttársaságok építkezései a Bánságban

**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

### Abstract

*Ferenc Horváth and Mihály Kubinszky'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 railway companies' constructions in the Banat region.*

#### 4.1.4. Az Osztrák Államvasúttársaság mellékvonalainak építése a Bánságban

Az Osztrák Államvasúttársaság Szeged–Báziás fővonalához csatlakozóan két mellékvonalat létesített a Bánságban Valkány–Perjámos és Vojtek–Resiczabánya között. Ezen kívül a bányavasútként működő 34 km hosszú Resicza–Eisenstein keskenynyomtávolságú vasutat is megépítette, amelyet 1873. június 12-én nyitottak meg.

A Valkány–Perjámos vonal (43 km) építését az 1870. évi XXVII. tc. engedélyezte. A vasút Oroszlámos és Nagyikinda között ágazott ki a fővonalból. 1870. október 26-án helyezték üzembe. Hosszú ideig a vonal csonkán végződött, csak később, az 1908 és 1910-ben épített helyi érdekű vasútvonalak kapcsolták össze Araddal és Temesvárral.

A vasút síkvidéken haladt, alépitményének kialakításához nem kellett sem nagyobb földmunkát létesíteni, sem hosszabb műtárgyakat építeni. A síkvidéki jellegnek megfelelően legnagyobb emelkedője 4‰, legkisebb ívsugara 400 m volt.

Felépítményét az építéskor 7 m hosszú, 25,3 kg-os „y” jelű vassínekből fektették, amelyet a század elején 33,0 kg-os, „r” jelű acélsínekre cseréltek ki. A kitérők 175 m sugarúak, 7°19'47" hajlásszögűek voltak.

Nagyobb állomásai: Óbesenyő, Nagyszentmiklós és Perjámos. Nagyszentmiklós és Perjámos állomásokról több HÉV-vonal ágazott ki.

A vasútvonal építése kilométerenként 26,4 ezer Ft-ba került. A kisebb tömegű sínekkel, egyszerűbb felépítménnyel kialakított pálya a társaság első kísérlete volt a kevesebb költséggel megvalósítható mellékvonalak létrehozásához.

Az első világháború után a Valkány–Perjámos vonal csaknem teljes hosszában a román vasutaké lett, kivéve Valkány végállomást, amely az Oroszlámos–Nagyikinda vonalszakasszal együtt Jugoszláviához került.

Az Osztrák Államvasúttársaság építette az 1872. évi XXVII. tc. alapján és 1874. szeptember 6-án helyezte üzembe a Vojtek–Németbogsán (későbbi nevén Boksánbánya) közötti vasutat (47 km) is. Ezt a vonalat 1908-1909-ben egy HÉV társaság hosszabbította meg egyrészt Németbogsától Resiczabányáig (20 km), másrészt Zsidovintól Oraviczabányáig (59 km). A Németbogsán-Resiczabánya vonal tulajdonképpen csak normál nyomtávolságra való átépítés volt, mert eredetileg 1892-ben keskeny-nyomtávolságú vonalként épült.

A Vojtek–Németbogsán vonal a resiczai bányavidéket kötötte be a fővonalba. A vasút végig a Berzova völgyében, nagyobb részt dombvidéken vezetett, legnagyobb emelkedője 10‰, legkisebb ívsugara 400 m volt.

A vonalban 9 db kisebb műtárgy épült, egyetlen nagyobb hídja a Berzova felett haladt át. A vasút felépítményéhez az építéskor 25,3 kg-os „y” jelű vassíneket használtak. Az államosítás után 31,125 kg-os „d” és 34,5 kg-os „c” jelű acélsínekre cserélték át a felépítményt.

A vasútvonal nagyobb állomásai Gattája, Zsidovin és Németbogsán voltak. Később a Vojtek Németbogsán közötti vasútból több HÉV vonal ágazott ki.

Az első világháború után a vasút Romániához került, így a resiczai bánya és iparvidék forgalmát csak a Resiczabánya–Karánsebes között épített új vasútvonallal lehetett a Romániához tartozó temesvár–orsovai szakaszra irányítani, mert a báziási vonal egy részét az újonnan alakult Szerb–Horvát–Szlovén királyság, a későbbi Jugoszlávia kapta meg. A Vojtek–Németbogsán vonal építése 1874-ben 28,4 ezer Ft-ba került kilométerenként. Az Osztrák Államvasúttársaság bánsági vonalait a többi vonalával együtt a kormány az 1891. évi XXVI. tc. alapján 1891. január 1-jei hatállyal államosította.

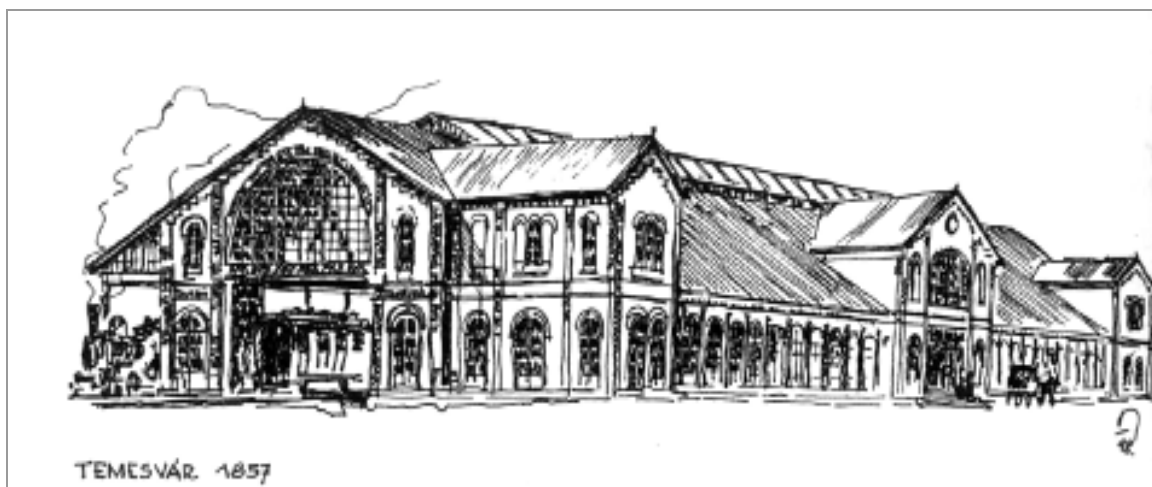
#### 4.1.5. Az Osztrák Államvasúttársaság magasépítési munkái

Az Osztrák Államvasúttársaság (OÁVT) fővonala átszelte az egész ország területét, Pozsonytól Pesten és Szegeden át az Al-Dunáig vezetett. A társaság Szeged-Temesvár közötti vonalának építése idején került a francia Jules Maniel a vezérigazgatói székbe, s az ő nevéhez fűződik a társaság magasépítési szabványterveinek bevezetése a franciaországi tapasztalatok alapján. Ezek nagy hatással voltak a többi vasúti építkezésre is, noha a monarchiában és így Magyarországon is Schönerer vasútépítő mérnök már korábban is dolgozott normatizált épülettervekkel.

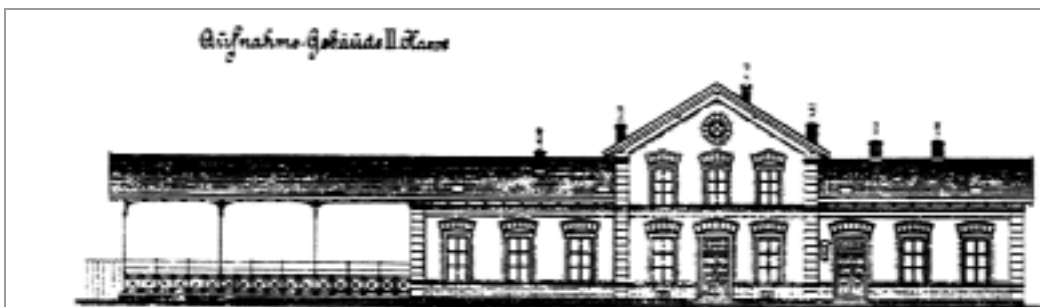
Az OÁVT törzsvonalának kiépítésével 1857-ben érte el Temesvárt. Ott a vasúttársaság reprezentatív állomásépületet emelt, amelynek több mint 100 méter hosszú csarnokában három vágány helyezkedett el, kettő a csarnok közepén, egy pedig a nyitott szélén (70. ábra). A vonatokba az utasok három peronról szállhattak be, a másodikat és a harmadikat természetesen csak a vágányokon át lehetett megközelíteni. Az épület tervét Jules Maniel, a társaság vezérigazgatója, a vasút építésze írta alá, akit a szakirodalom a vasúti magasépítészet jeles egyéniségeként méltat.

A temesvári vonalszakaszon épült Gyertyámos állomás és Zombolya, melyet később kissé átalakítottak, de mindmáig a régi elrendezést tükrözik.

Az OÁVT magasépítési munka egyik lényege az Auguste de Serres építési igazgató nevéhez fűződő 1875-1878 között épített Temesvár–Orsova vasút vonal, amely a Havasalföldön át Bukarestbe vezető csatlakozással jelentőségében is felülkerekedett az OÁVT által korábban létesített bázisai vonalon. Az orsovai vonalon I. osztályú szabvány szerint felvételi épület nem létesült, ez a kategória, mint más vasutaknál is, jelentős városi épületek részére volt fenntartva. Az államosítás után 1898-ban a MÁV épített új felvételi épületet Temesváron. II. osztályú típus Temesvár–Gyárváros, Lugos, Karánsebes és Orsova állomásokon létesült. A szabványtervezést annak idején rugalmasan értelmezték és így is kezelték: így Temesvár–Gyárvároson (71. ábra) és Lugoson tekintélyes oldalveranda egészíti ki az épületet, Orsován pedig, a lejtős terep adottságainak kihasználásával az épület az állomáselőtér felé megnyitott pince-talapzaton áll (72. ábra). Mindegyiknél kétszintes, háromablaktengelyes középső épülettömbhöz kétoldalt 3-3 ablaktengelyes földszintes épületszárnyak csatlakoznak. Orsovánál vaskorláttal szegélyezett íves díszlépcső vezette az utasokat a jegyváltó előcsarnokba (ahol a poggyászt is feladhatták), majd az utca felőli oldalon épült folyosón át jutottak a kocsiosztályok szerint elkülönített két váróterembe, melyek a jobboldali épületszárnyat foglalták el. Baloldalt hivatali helyiségek és a posta épültek. A középrész emeletén lakás helyezkedett el. Lugoson ugyanennek az elrendezésnek tükörképe épült (de az épületet nemsokára megtoldották). A III. osztályú felvételi épület példáját Temesrékás épülete képviselte (73. ábra), kétszintes kompozíció, a vágányra merőleges tetőgerincű középső rész egyoldalt földszintes épületszárnyal egészült ki. A IV. osztályú épület szabványnak megfelelően épült a vonalnak további 14 állomása: Temesremete, Nagytopoly, Belencze, Gavosdia, Kavarán–Szácul, Körpa, Termesszlatina, Örményes, Teregovva, Porta–Orientalis, Domásnya–Somfa, Bélajabláncz, Mehadia és Csernahévíz. (A nevek nem az 1878. évi vonal megnyitás, hanem az 1914-ben érvényes változat szerintiek) (74. ábra).



70. ábra  
Temesvár állomás felvételi épülete (1857)



71. ábra  
 Temesvár Gyárváros II. osztályú OÁVT szabványépülete,  
 oldalsó verandával kiegészítve, 1878



72. ábra  
 Orsova II. osztályú ÁVT szabványépülete  
 a lejtős terep kihasználásával talapzatra állítva.  
 Az állomáselőtér felőli nézetben a díszes előlépcső is mutatkozik



73. ábra  
 Temesrékás, III. osztályú OÁVT szabványépülete

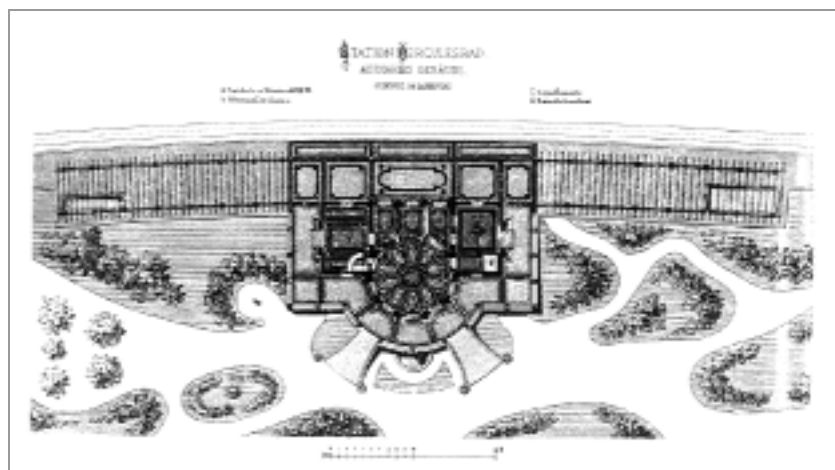


74. ábra

IV. osztályú OÁVT szabványépület (pl. Mehadia) alaprajza és nézete

Ezen a vasútvonalon épült a közeli fürdő vendégei részére megnyitott megállóhelyen a historizáló magyar vasúti építészet igen jellegzetes és egyben egyik legszebb alkotása, Herkulesfürdő.

A kupolával koronázott szépen formált reneszánsz pavilont az ívben haladó vágány mentén kétoldalt ahhoz igazodó pergolák egészítik ki (75. és 76. ábra). A kis kupolacsarnok a harmadik kocsiosztály utasainak szolgált váróhelyül, míg az I. és II. osztályok utasainak oldalt külön szoba nyílt. Az épület alagsorában, mely az állomáselőtér felé a terep lejtése következtében ablakokkal megnyitott talapzat volt, a büfé részére előkészítő konyha létesült, míg a pergolának az épülettől távoli két végén egy-egy lejárattal jégverem, illetve utasillemhely nyílt. Ez utóbbi – immár 120 évvel ezelőtt – egy vidéki megállóhelyen páratlanul korszerű megoldásnak minősült, hiszen a megállóhely igényesebb utazóközönsége részére fokozott higiénia-t biztosított. A herkulesfürdői épület mai napig áll. Az egész európai vasúti építészet egyik kuriózuma és ékessége lévén megfelelő megbecsülést érdemel, noha Herkulesfürdő már-már elvesztette régi fényét és valóban csak a keringő emlékeiben él.



75. ábra

Herkulesfürdő megállóhely alaprajza, földszint



76. ábra

*Herkulesfürdő megállóhely állomáselőtér felőli nézete, tervrajz*

Az OÁVT szabvány-magasépítmény tervei között szerepelnek még a három nagyságrendbe lépcsőzött vízházak. Porta-Orientalis állomáson kis egyállásos mozdonyrész épült, míg Orsován kosáralaprajzzal 8, Karánsebesen pedig ugyancsak kosáralaprajzzal 16 mozdonyos rész létesült. Különböző nagyságrendű ácsolt áruraktárak, gabonaraktárak, szénraktárak és szertár épületek, állomási illemhelyek egészítették ki a szabványosított épülettervek választékát. A 106 vonali őrház megfelelt a mintegy 2 km-enkénti helyezésnek, ezekhez még 35 állomási őrház sorakozott. Karánsebesen laktanyát, ugyanott és Orsován lakóházakat is épített az OÁVT. A vonal minden tekintetben mintaszerűen volt épületekkel ellátva. Meg kell jegyezni, hogy Orsova állomáson később acélvázás peroncsarnok is épült, nyilván a határállomáson hosszabban tartózkodó vonatokra és utasaikra tekintettel.

A mai Romániában Karánsebesnél ágazik ki az a vonal, mely az aninai és resiczai bánya- és iparvidéket tárja fel. Ez eredetileg az OÁVT bázisai törzsvonalához kapcsolódott. Bázis végállomáson tekintélyes, háromszintes felvételi épület állt a sok melléképülettel is felszerelt vasútállomáson, közvetlen a Duna-parton a kikötő mentén (77. ábra). Az elsődleges feladat itt az aninai szénbányák termékeinek hajóra rakása volt. A 33 km-es szép Oravicza–Anina hegyvasút végpontján az OÁVT első magasépítményi szabványterv választékából épült fel 1863-ban a kétszintes felvételi épület, melynek tetőidoma jellegzetes (78. ábra). Amikor az egykori OÁVT Vojtek–Németbogsán szárnyvonalához kapcsolódva megépült az egyelőre keskeny nyomtávolságú folytatás Resiczabányáig (1892 akkor éppen bekövetkezett az OÁVT állami kezelésbe vétele, s így a szép favázás felvételi épületet (79. és 80. ábra) már a MÁV helyezte üzembe. (A 760 mm nyomtávolságú vonalat a MÁV kezelte, de az az Oravicza–Németbogsán–Resiczabányai HÉV tulajdonát képezte.)



77. ábra

*Bázis. Az OÁVT fővonalai al-dunai végpontján már 1858-ban felépült a dunai átrakodó állomás. Az állomás jelentős forgalmát a tekintélyes háromszintes felvételi épület is tanúsítja*



78. ábra  
*Anina, felvételi épület. Előtér felőli nézet,  
 1863 (A felvétel a századforduló idején készült)*



79. ábra  
*Resicabánya. A keskenynyomtávolságú helyiérdekű vasút végállomása*

Amikor a Temesvár–Báziási egykori OÁVT vonal 1920-ban jelentős hosszban Jugoszláviához került, az elvágott Báziási állomás Romániában elvesztette egykori jelentőségét.

A temesi bánóság fővárosának méltó városi állomásépületet emelt a századfordulón a MÁV, amikor magasépítési osztályán Pfaff Ferenc építésszel és munkatársaival megtervezte és felépítette az új Temesvár–Józsefváros felvételi épületet, a MÁV akkori egész hálózatának egyik legigényesebb megjelenésű alkotását. A szokásos kompozíciós sémának megfelelően középen az utas-előcsarnok tömbje áll, ehhez kétoldalt épület-szárnyak csatlakoznak, majd az épületvégeket hangsúlyos, háromszintes pavilonok zárják. A középső tömböt kétoldalt tornyok szegélyezik, a három íves kapuzat felett reneszánsz stílusú orмок mutatkoznak. A tornyokon gúla-sisakok, a középső és szélső tömbökön tört-kontyvetőidomok. Mindvégig kőbábos mellvéd képezi a párkányt, mely mögött az összekötő szárnyaknál teraszok egészítik ki a mögöttes lakásokat. A homlokzati falfelületek részben nutázottak és kváderezettek és a homlokzat rajzolatát valamint az árnyékhatast fokozó kisebb díszekkel is gazdagon borítottak. Az épület 1898-ban készült el, a második világháború után romjait elbontották és a CFR új épületet emelt.



80. ábra  
*Resicabánya, Petőfi soron áthaladó kombinált vágány*

Az OÁVT törzsvonalaihoz több helyi érdekű vasút is csatlakozott. Amennyiben ezek már az OÁVT állami kezelésbe vételét követően épültek, természetesen épületeik is a MÁV-HÉV szabványokat követték. Így például a Zsebely–Lieblingi HÉV (1906) végpontján III. osztályú helyi érdekű vasúti felvételi épületet emeltek. Ugyanúgy 1897-ben a Temesvár–Lippa–Radnai HÉV vonalán álló Temeshidegkút állomáson is II. osztályú felvételi épület létesült.

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