

## 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.*

### 4.2. Az Arad-Temesvári Vasúttársaság építkezése

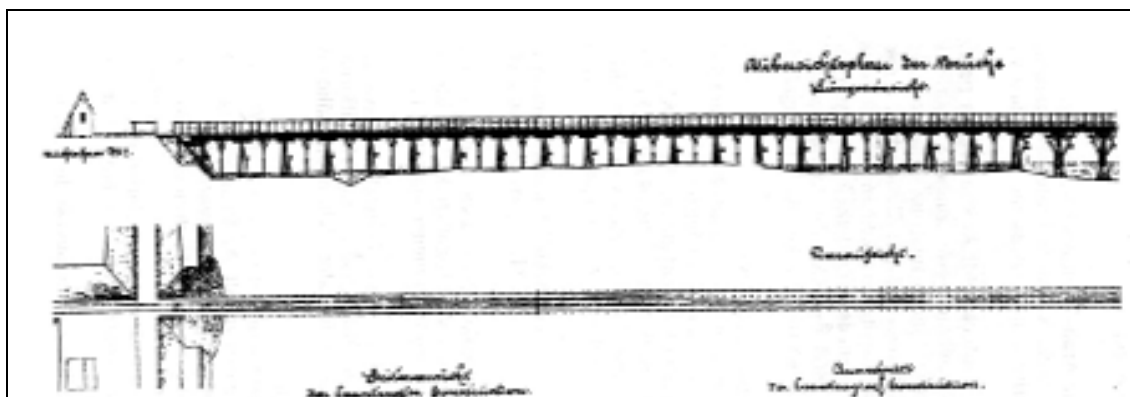
A Bánságban fővonalat építő másik vasúttársaság az Arad-Temesvári Vasút volt. Délkelet-Magyarország két gyorsan fejlődő nagy városát, Aradot és Temesvárt összekötő 55 km hosszú vasutat viszonylag későn, 1871. április 6-án nyitották meg. Mindkét városnak azonban már korábban volt vasútja.

A Szegedről Temesvárra vezető vasutat 1857-ben, a Szolnok felől Aradra vezetőt pedig 1858-ban nyitották meg. A két várost közvetlen összekötő vasút építésére kísérletek ugyan már korábban is történtek, de pénzügyi fedezet hiánya miatt az építkezés nem kezdődhetett el. A kiegyezés után az emigrációból hazatért Klapka Györgynek, a magyar szabadságharc tábornokának sikerült csak a Darmstadti Kereskedelmi és Hitelbank segítségével az építkezéshez szükséges tőkét előteremteni és az építkezést 1869 áprilisában megindítani. A vasút építését az országgyűlés 1868. évi XXXVII. törvénycikkben engedélyezte és egyedül az aradi erődítmény közelsége miatt, a katonai hatósággal támadt vita késleltette a haladást.

Az építkezés kivitelezője a pesti Schwarz és Fleischmann cég volt.

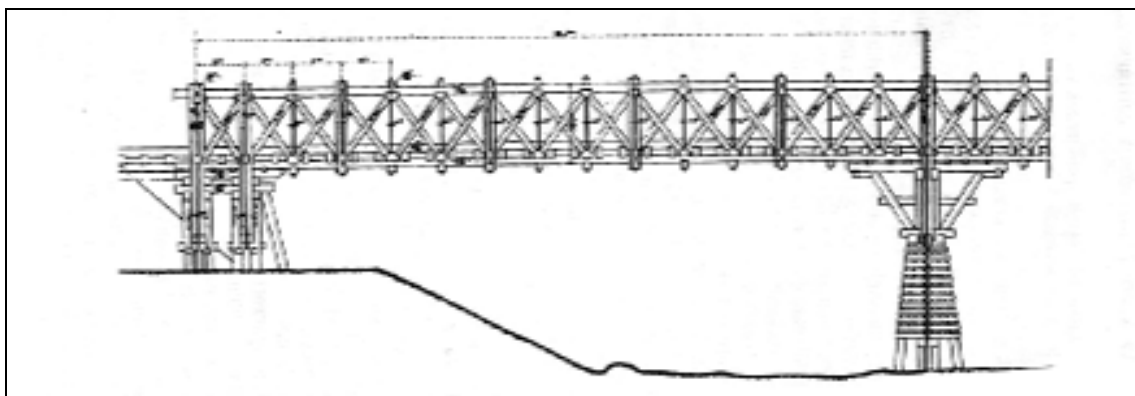
A vasútvonal sík területen vezetett, legnagyobb emelkedője 5 ‰, legkisebb ívsugara 600 m volt. A kedvező terepviszonyok miatt kevés földmunkát kellett végezni.

Nagyobb, 403,6 m hosszú fahíd épült a Maroson Arad és Új-Arad között (81. és 82. ábra), 24 db, egyenként 11,0–13,8 m és 4 db 25,6–30,1 m fesztávú nyílásokkal. A kisebb nyílások ékelt fagerenda tartók, a nagyobbak Howe-féle faszerkezetek voltak. A hidat később átépítették vasszerkezetre. Ezenkívül két 30 m-nél nagyobb hid épült a Begán és a Nyáradon, továbbá 46 db 2–10 m közötti kisebb híd.



81. ábra

*A Maros árterét és medrét áthidaló faszerkezetű híd átépítési terve (1874. május 16.)*



82. ábra  
A meder híd megerősítési terve

A vasút felépítményét 6,5 m hosszú, 32,5 kg-os „a” jelű vassínekből fektették, amelyet az 1890-es években 33,25 kg-os és 34,5 kg-os „c” jelű, valamint 31,0 kg-os „o” jelű acélsínekre cserélték át.

Az akkori korszak műszaki fejlettségének megfelelően alakították ki a vasútvonal táviró hálózatát és biztosítóberendezéseit. 120,6 km távirda vezetékét létesítettek, 7 db Morse gépet, 36 db harangművet helyeztek üzembe, négy „láttam lassú menet”-jelzőt és 12 „láttam távjelzőt” állítottak fel.

A vasútvonal a Tiszavidéki Vasút Arad állomásából indult ki és az Osztrák Államvasúttársaság Temesvár-Józsefváros pályaudvarára futott be. Közbenső jelentősebb állomásai: Új-Arad, Vinga, Orczifalva és Szentandrás voltak. A forgalom lebonyolításához 6 mozdonyt, 19 személy- és 79 teherkocsit használtak.

A vasút építése kilométerenként 103 ezer Ft-ba került.

A kamatgarancia szerződésben az állam az átlagosnál valamivel magasabb, mérföldenként és évenként 39.500 Ft (5207 Ft/km) tiszta jövedelmet vállalt. Az államosításig ezen a címen a társaság összesen közel négy millió Ft kamatjövedelemben részesült.

A vasút üzemét kezdetben átmenetileg az Alföld-Fiumei, majd a Tiszavidéki Vasút kezelte, ennek államosítása után 1880-ban az üzemkezelést a MÁV vette át. A vasutat a magyar állam 1891-ben az Osztrák-Magyar Államvasúttársaság vonalaival együtt, az 1891. XXXVII. tc. alapján váltotta meg, minthogy a vasúttársaság részvényei már korábban ennek a társaságnak a tulajdonába kerültek át.

A vasúthoz később három HÉV-vonal csatlakozott: 1895-ben a temesvár-lovrini, 1908-ban a szentandrás-varjasi és 1910-ben a varjas-aradi.

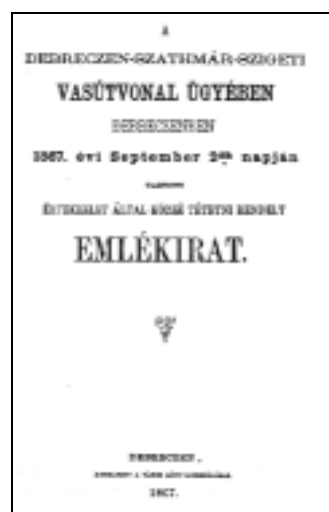
## 5. A Magyar Északkeleti Vasúttársaság építkezése Erdélyben

A Magyar Északkeleti Vasút Debrecen-Máramarossziget vonalának (83. ábra) csak egy része vezetett a mai Erdély területén, az Érmihályfalvától Királyházáig és a Hosszúmezőtől Máramarosszigetig terjedő két szakasz. A vasútvonal ugyanis kétszer keresztezte a Tisza felső szakaszát, amely 1920-ban az országhatár lett az akkori Csehszlovákia és Románia között. A vasútnak a folyótól északra eső, jobb-parti része került Csehszlovákiához, a bal-parti pedig Romániához. Ma a jobb-parti szakasz az Ukrán Vasút I vonala.

A vasútvonalat a Magyar Északkeleti Vasúttársaság építette, és 1871–72-ben adta át a forgalomnak.

A Magyar Északkeleti Vasúttársaság ezen vonalaitól nyugatra is építkezett és vasúthálózatához tartoztak a Kassa–Csap–Királyháza és az ebből kiágazó nyíregyházi, szerencsi, ungvári és munkácsi vonalak is.

A Debrecen-Szatmár-Sziget vasútvonal építéséhez az engedélyt az országgyűlés az 1868. évi XIII. törvényben adta meg. A kormányzat évenként és mérföldenként 36600 Ft (kilométerenként 4824 Ft) tiszta nyereséget garantált. A Debrecen–Szatmárnémeti–Máramarossziget vasút nyomvonalát – amely végig a Tiszántúlon, a Tisza folyó bal partján vezetett – a minisztérium engedélye alapján módosították.



83. ábra  
Emlékirat  
a Debrecen-Szatmár-Sziget  
vasútügyében

Máramaros vármegyének a Tisza jobb partján fekvő nagyobb települései, elsősorban Huszt városának erélyes fellépésére a vasutat Veréczenél átvitték a Tisza jobb oldalára. Máramarossziget előtt, Hosszúmezőnél tért vissza a vasút ismét a folyó bal partjára. Az új vonalvezetés a hidak építése miatt nemcsak a költségeket növelte meg, hanem máig ható nehézségeket okozott a vasútvonal üzemében.

Az 1920-ban Csehszlovákia és Románia között megállapított határ szétvágta a megváltoztatott nyomvonalú vasútvonalat. 1945. után még inkább megnehezítette az üzem vitelét, hogy a Szovjetunióhoz került kárpátaljai területen lévő vonalak felépítményét széles nyomtávolságra alakították át. Jelenleg a Tisza-menti vonalon normál- és széles nyomtávolságú, fonódott vágány van Bátyútól Királyházán át Erdély felé, széles nyomtávú vágány ukrán területen Királyházától Aknaszlatináig, Rahótól Visóvölgy állomáson át Erdély irányába a borsai vonalra vezetően.

1868-ban az engedélyokmány kézhezvétele után a vasúttársaság azonnal megkezdte Debrecen–Szatmár–Máramarossziget vonal hiányzó részletterveinek kidolgozását a módosított vonalvezetésnek megfelelően és megkötötte a kivitelezési szerződést Bethel Henry Strousberg berlini építési vállalkozóval, aki a földmunkát a saját felelősségére 1868 decemberében megkezdte, még a tervek jóváhagyása előtt. Ebből az intézkedésből komoly bonyodalmak származtak. 1869-1870 telén ugyanis a Tisza és mellékfolyói korábban soha nem tapasztalt mértékben megáradtak. Ez nemcsak a munka vitelét zavarta meg, hanem újabb tervmódosítást jelentett. Az árvíz következtében az építési hatóság nagy hosszban elrendelte a pályaszint megemelését. Emiatt az eredetileg tervezett földmunkánál 50%-kal nagyobb mennyiséget kellett elvégezni, több új műtárgyat pótlólag építeni és megnövelni a meglévők nyílásainak hosszát. Többlet munkát okozott az is, hogy a tervek jóváhagyása közben a Vasútépítési Igazgatóság a szabványokat módosította és az állomások hosszát megnövelte. Hátráltatta a kivitelezést, hogy a német-francia háború kitörése miatt a berlini vállalkozó német munkavezetői és iparosai eltávoztak, bevonultak katonának és helyettük új szakembereket kellett munkába állítani. Az 1870. évi őszi időjárás és az ezt követő kemény tél is hátráltatta a munkát és a munkabérek, valamint az anyagok árai is emelkedtek az ekkortájt folyó hatalmas vasútépítési munkák miatt. Mindezek következtében az építési vállalkozó a munka folytatásától elállt, a szerződést felbontotta, és a vasúttársasággal való egyezkedés után a munkát átadta az Unióbanknak. A vasútvonal egyes szakaszait ezen akadályok miatt 8-26 hónap késéssel tudták a forgalomnak átadni: a Debrecen–Nagykároly szakaszt 1871. június 5-én, a Nagykároly–Szatmár 1871. szeptember 25-én, a Szatmár–Bustyaházit 1872. június 16-án és a befejező Bustyaházi–Máramarosszigetit 1872. december 4-én.

### 5.1. A Magyar Északkeleti Vasút pályája

A Debrecen–Érmihályfalva–Szatmárnémeti–Királyháza–Máramarossziget vonal nagyrésze sík területen, illetve a Tisza völgyében haladt, és több folyót keresztezett. A nyomvonalban a legkisebb sugár 400 m, a legnagyobb emelkedő 5 ‰ volt. A pálya alépítményének kialakításához nagy mennyiségű földmunkát és több nagy hidat kellett építeni. A töltések és bevágások mérete helyenként elérte, illetve meghaladta a 20,0 m-t. Az alépítmény kialakításánál már az építkezés közben komoly nehézségek adódtak. A Szamos, a Kraszna és a Tisza folyók árvize a töltéseket több helyen megrongálta, az árvíz következtében Szatmárnémeti térségében, továbbá Hosszúmező és Máramarossziget között töltéscsúszás fordult elő. A víz okozta károk miatt nemcsak a töltéseket kellett kijavítani és magasságukat megemelni, hanem a Szamoson folyószabályozást kellett végezni és valamennyi folyón partvédőműveket, kőburkolatokat és kőrakatokat létesíteni, egyes szakaszokon pedig tám- és belésfalakat építeni.

Hasonlóan sok gondot okozott a nyomvonal-módosítás miatt a folyók hídjainak elkészítése. A Tiszán két nagy híd épült Veréczenél és Hosszúmezőnél.

A veréczei fahidat később, 1885-1887. évben átépítették. A meder híd helyén 230 m hosszú (4x57,5 m) alsópályás, kéttámaszú, görbített felsőövű, köpillérekén nyugvó vasszerkezetű híd készült. Az ártérben három híd épült, kettő közel 90,0 m-es (2x25,15 és 1x33,70 m), egy 116 m-es (2x58,0 m), alsópályás párhuzamos, illetve görbített felsőövű rácsos szerkezet. A másik, a hosszúmezei meder, illetve ártéri fahidat 1884. és 1889. évben építették át. A meder híd helyére 210,0 m hosszú (4x52,5 m) alsópályás, kéttámaszú, görbített felsőövű vasszerkezet, az ártéri híd helyére 60,0 m hosszú, alsópályás, görbített felsőövű Schwedler rendszerű szerkezet került.

A Szamos híd eredetileg szintén fából készült, 1875-ben cserélték ki köpillérekén nyugvó, 160 m hosszú (2x35,5+2x44,80 m) alsópályás, többtámaszú, párhuzamos övű rácsos vasszerkezetre.

Átépítették 1888-ban a Kraszna-hidat is 60 m hosszú, alsópályás, kéttámaszú, görbített felsőövű vas-hiddá. A Tisza jobb partjára átvezetett vonalszakasz miatt hidat kellett építeni a folyóba ömlő Nagyágon, Talaboron és Tarcán.

A vasútvonal felépítményét az építéskor 32,5 kg-os „b” jelű vassínekből fektették. Az államosítás után 31,125 kg-os „d,” és 34,5 kg-os „c” jelű acélsínekre cserélték át.

A vasútvonal nagyobb forgalmú állomásai Érmihályfalva, Nagykároly, Gilvács, Szatmárnémeti, Halmi, Királyháza, Tarackköz, Máramarossziget, Szigetkamara és Nagybocskó voltak.

A vasútvonal erdélyi szakaszához később több helyi érdekű vasút csatlakozott, és fontos vasúti csomóponttá vált Nagykároly, Szatmárnémeti és a sóbányászat központja Szigetkamara.

A Magyar Északkeleti Vasút 580 km hosszú vonalának előirányzott építési költségét 22 millió Ft-tal túllépték és a túllépés nagyobb része erre a 170 km-es szakaszra esett. Emiatt ezen vonal kilométerenkénti költsége is több lett – a társaság átlagos 99,8 ezer Ft-os költségével szemben – mintegy 130 ezer Ft. A vasút-társaság vonalát a magyar kormány 1890. január 1-jével, az 1890. évi XXXI. törvénycikk alapján megváltotta és a MÁV vonalhálózatához csatolta. Az államosításig a társaság teljes vonalhálózatára mintegy 40 millió Ft kamatgaranciát kapott.

Az első világháború után az Érmihályfalva–Szatmárnémeti–Halmi és a Hosszúmező–Visóvölgyi szakasz Romániához, a Feketeerdő–Tarackköz szakasz Csehszlovákiához került. 1939-ben és 1940-ben Kárpátalja, illetve Észak-Erdély Magyarországhoz való csatolásával először a vasútvonal Tisza jobb-, majd a bal-parti szakasza lett a MÁV vonalhálózat része.

## 5.2. A Magyar Északkeleti Vasút magasépítményei

A MÉKV azt a felvételi épületalakzatot alkalmazta, mint amit a MÁV ugyanez évben az MKV-tól átvett Kolozsvár–Brassó vonalon is épített. Erről tanúskodik az 1871-ben épült első nagykárolyi pályaudvar-épület (84. ábra), amelynél a vágánnyal párhuzamos tetőgerincű, kétszintes, 7 ablaktengelyes középső tömbhöz két oldalszárny csatlakozik és az épületet perontető fogja össze. Ennél egyszerűbb épületet alkalmaztak Királyházán, amely jelentős gócpont volt (és 1920-ban Csehszlovákiához került). Itt földszintes, favázis épület állt. Máramarosszigeten az állomásépület az előtér felőli oldalon két oromzattal tagolt, mintegy két egymás mellé épített és összefogott épület jellegét mutatta, a vágányok felőli oldalon a kétszintes tömb 13 ablaktengellyel mutatkozott, rövid földszintes épületszárnyak egészítették ki. Később – a századfordulón – az épülethez egy kontyvetős pavilont csatlakoztattak.



84. ábra  
*Nagykároly. A MÉKV épülete, 1871-ben épült*

A MÁV a századfordulón Szatmárnémeti és Nagykároly állomásokon e városok jelentőségének megfelelő új felvételi épületeket emelt. Szatmárnémeti állomáson – a MÁV legnagyobb épület szabványterve alapján épült fel 1899-ben (85. ábra), amelynek hasonmása ma is áll Kaposvár és Versec állomásokon. Ez a MÁV Magasépítési osztályán a Pfaff Ferenc építész és munkatársai által tervezett bizonyára legsikeresebb épületek

egyike, különben nem építették volna meg háromszor. Tetszetős is. A közepes méretű kompozíciót öt hangsúlyos, s az épületeggek felé lelépcsőzött magasságú tömbbel ritmizálja, ezáltal valóban városi középülethez méltó megjelenésű. A homlokzatok is gondosan kialakítottak, a falmezőkben íves záradékú ajtók-ablakok mutatkoznak, íves záradékú a középső utascarnok-váró tömbjének ablaksora is.



85. ábra

*Szatmárnémeti. A MÁV szabványépülete városi pályaudvarok számára, 1899-ben épült*

Az épület 1944-ben a pályaudvart ért súlyos amerikai légitámadásnál erősen megrongálódott, az újjáépítéskor már elvesztette teljes hasonlóságát az említett másik két épülethez. Nagykároly épületét a MÁV később ugyancsak tetszetősen átépítette, itt az új alkotás hármass tömegtagozódást mutat, kétszintes középső tömbbel és oldalpavilonokkal, földszintes összekötő épületszárnyakkal. A homlokzatok vakoltak, nyerstégla ablak és ajtókeretekkel, ezt az architektúrát mintegy 1907. óta kedvelték a MÁV építészei.

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