

A Magyar Királyi Államvasutak építkezései Erdély területén

Dr. Horváth Ferenc¹, Dr. Kubinszky Mihály²

¹ny. MÁV mérnök, főtanácsos, ²ny. 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.

6.4. Az erdélyi fővonalak pályaszerkezetei

Erdély területén építkező vasúttársaságok különféle sínrendszereket használtak, amelyeket részben külföldről, részben az akkor már működő hazai hengerművektől (Anina 1866, Zólyomrező 1866, Resicza 1871, Diósgyőr 1871-től kezdve gyártott síneket) szereztek be.

Az Erdélyben építkező fővasúti társaságok 1856. és 1878. között 5,5-6,5 m hosszú, „g” jelű (17,0 kg), „h” jelű (30,0 kg), „a” jelű (33,5 kg), „y” jelű (25,3 kg) vas minőségű és „d_i” jelű (31,125 kg), „r” jelű (33,0 kg) acél minőségű síneket fektettek. A MÁV saját vasútépítkezéseinél 1873-tól 33,25 kg-os és 1980-tól 34,5 kg-os „c” jelű, 1876-tól 33,0 kg-os „r” jelű síneket használt. Hosszuk: 7,0-8,0 m. Ugyanezekkel a sínrendszerekkel cserélték ki a felépítményt az államosított vonalakon is. 1896-tól a felépítmény korszerűsítéseknél már 9,0-12,0 m hosszú, 42,8 kg-os „I” rendszerű sínek kerültek a pályába.

A fővasúttársaságok vonalaikban a felhasznált sínrendszerrel azonos sínekből készült kitérők kapcsolták össze a vágányokat. A kitérőkben gyökkötéses csúcscsín, sínből vagy öntvényből készült keresztezés volt. A kitérők 100-348 m sugarúak, a csúcscsín egyenesek, illetve 60-190 m sugarúak voltak. A kitérők hajlásszöge 4°51'26" és 9° között változott.

A sinket telítetlen, majd telített tölgy talpfák támasztották alá. A Piski-Petrozsény és Temes-Orsova vonalakba és néhány MÁV vonalban rövid hosszban vasaljakat is elhelyeztek. Az 1911-ben a MÁV pályákba befektetett 4000 db kísérleti vasbetonaljából az erélyi vonalakba is jutott, a más éghajlaton való megfigyelés céljából.

A síneket kezdetben alátétlemez nélkül, sínsegekkel erősítették le, később egyes aljakra (illesztési alj, sínközép), majd mind több helyre alátétlemezt helyeztek el és egyre jobban elterjedt a síncsavar is.

A vasútvonalak ágyazatát nagyobb részt homokos kavicsból, néhány helyen tört kőből alakították ki. Zúzott köre az ágyazatcserét a századforduló idején kezdték el azokon a pályákon, ahol gyorsvonatok közlekedtek.

6.5. A Magyar királyi Államvasutak magasépítményei

A Brassó-Háromszéki HÉV Sepsiszentgyörgy állomásából ágaztatta ki a MÁV Csíki medencén és Gyimesen át Moldvába vezető vasútvonalát. Sepsiszentgyörgy állomáson különleges épületegyüttes áll: két I. osztályú felvételi épületet földszintes épületszárnyal kötöttek össze (102. ábra). Ettől eltérő megoldással építettek egy „szabványon kívüli”, tekintélyes méretű épületet Csíkszeredán, a megyeszékhelyen.



102. ábra

Sepsiszentgyörgy. A két felvételi épülettömbből összekötött állomásépület

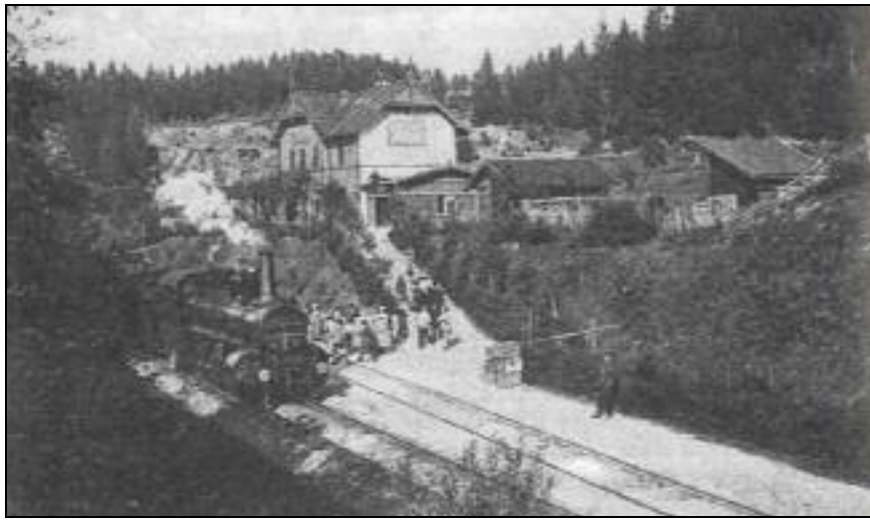
A kétszintes épülettömb a vasúti oldalon 1+9+1 ablaktengely tagozódással részben nutázott, részben sima falfelülettel, míg az állomáselőtér felőli oldalon a MÁV fővonalai II. osztályú felvételi épületének megfelelő tagozódásban mutatkozik. Ennek megfelelő a tetőidom is. Madéfalván is két I. osztályú HÉV felvételi épület egyesítéséből fakadt az állomásépület, de az egész épület emeletes, aminek következtében megjelenése egészen eltérő az előbbtől. Erdély egyik legérdekesebb épületét építette a MÁV ennek a vasútvonalnak az akkori román határhoz közel eső Gyimesbükk állomásán, a MÁV magasépítési osztály (Pfaff Ferenc és munkatársai) tervei alapján. A tekintélyes hosszúságú, kétszintes állomásépületet két hangsúlyos középtömb tagolja, ezek mintegy kifejezik a vasúti szolgálat és a vámhatóság kettős szerepkörét. Méretét legjobban a homlokzati tagozódáshoz alkalmazkodó 34 ablaktengely fejezi ki. A középrész 12 ablaka párosával helyezkedik el falmezőkben. Az épület eleganciáját a hosszú perontető is növeli. Feltűnőek az épület jó arányai. Ez is hozzájárul, hogy szépen illeszkedik a gyönyörű táji környezetbe. Az épület ma is áll, noha funkciója már nem a régi (103. ábra). A vonalon több, ismert helyi érdekű vasúti szabványépületet is emeltek. (Ezek ismertetése másik fejezetben található.) Így - többek között - I. osztályú HÉV szabványnak felel meg a Szépvíz-Csikszentmihály, II. osztályúnak a Málnásfürdő, Sepsibükszád-Bálványos, Tusnádfürdő (104. ábra), Gyimesfelsőlok állomásokon épített felvételi épület, míg Zsögödfürdő és Gyimesközéplek megállóhelyeken a szolgálatot őrházakkal látták el.



103. ábra

Gyimesbükk határállomás, Pfaff Ferenc alkotása, 1897.

Amikor a MÁV a vasutat Madéfalvától Szászrégenig 1905. és 1909. között továbbépítette, itt ismét a szabványos helyi érdekű vasúti épületek egész sorát létesítette. I. osztályút többek között Gyergyószentmiklóson és Maroshévízen. Érdekessége ennek a vonalszakasznak egy másutt alig alkalmazott kombináció, nevezetesen a II. osztályú épület aszimmetrikus, kétszintes tömbjéhez az emeletes oldalszárnyal ellentétes oldalon földszintes szárnyat építettek. Ilyen „felemás” épület több helyen is épült (Marosfő, Ditró, Palotailva).



104. ábra
Tusnádfürdő II. osztályú MÁV-HÉV épülettípus, 1897.

7. Erdély helyiérdekű vasútjai

Az első világháborút lezáró trianoni békekötés idején, 1920-ban Romániához került erdélyi vasúthálózat jelentős részét, mintegy 63,6%-át a helyiérdekű vasutak vonalai alkották. Összesen 53 helyiérdekű vasúttársaság építkezett Erdélyben, ezek közül 37 HÉV vonala egész hosszában Romániának jutott, 16 társaság vonalának pedig csak egy része vezetett az anyaországból Erdély területére. Az erdélyi helyiérdekű vasutak összes hossza 3603 km volt. Ezekből 2791 km normál-, és 812 km keskeny nyomtávolságú vágánnyal épült. A helyiérdekű vasúttársaságok között voltak nagy, 200-300 km-es vonal-hosszúságúak (Arad-Csanádi Egyesült Vasút, Szamosvölgyi Vasút, Erdély-Délvidéki HÉV, Marostordai HÉV), de lehetett találni 5-10 km-es, rövid vonalhosszal bíró társaságot is (Nagybánya-Alsófernezely, Nagyszeben-Nagydisznód, Össi-Váradvelence, Térrét-Kovászna).

Tulajdonképpen a múlt században, az akkori megnevezéssel az „alsóbbrendű vasutak”, az „olcsóbb vasutak”, tehát a kevesebb költséggel építhető mellékvonalak létesítésének első kísérletei is Erdélyhez fűződnek. Az Arad-Csanádi Egyesült Vasút elődje, az Arad-Körösvidéki Vasút volt az első, amely Boros Béni főmérnök irányításával már a helyiérdekű vasutak építését szabályozó, 1880. évi XXXI. törvénycikk megjelenése előtt, 1877-ben üzembe helyezte első helyiérdekű vasútnak minősíthető Arad-Pankota-Borosjenő közötti vonalát. Ez a vonalépítés minta lett nemcsak a helyiérdekű vasutak engedélyezését szabályozó törvény megalkotásához, hanem a későbbi HÉV-vonalak építéséhez is. Hozzájárult a vasúti mellékvonali építkezési rendszer kidolgozásához egy másik erdélyi vasúttársaság is, a Szamosvölgyi Vasút is. Ez a társaság két évvel később, de még a HÉV törvény életbe léptetése előtt kezdte el szintén mellékvonali jellegű Apahida-Dés vonalának építését.

1877. és 1915. között Erdélyben évenként üzembe helyezett helyiérdekű vasútvonalak hossza:

1877-ben	63 km	1892-ben	123 km
1878-ban	-	1893-ban	92 km
1879-ben	-	1894-ben	6 km
1880-ban	-	1895-ben	217 km
1881-ben	74 km	1896-ban	106 km
1882-ben	32 km	1897-ben	210 km
1883-ban	37 km	1898-ban	436 km
1884-ben	95 km	1899-ben	79 km
1885-ben	2 km	1900-ban	29 km
1886-ban	118 km	1901-ben	-
1887-ben	383 km	1902-ben	-
1888-ban	75 km	1903-ban	16 km
1889-ben	79 km	1904-ben	13 km
1890-ben	100 km	1905-ben	10 km
1891-ben	124 km	1906-ban	175 km

1907-ben	65 km	1912-ben	94 km
1908-ban	212 km	1913-ban	55 km
1909-ben	79 km	1914-ben	–
1910-ben	190 km	1915-ben	187 km
1911-ben	28 m	<i>Összesen:</i>	<i>3603 km</i>

A táblázatból kitűnik, hogy egyes években milyen sok HÉV-vonal készült el. Az 1880. évi HÉV törvény megjelenése után 1914-ig a világháború első évének végéig mindössze két esztendő volt (1901, 1902), amikor nem helyeztek üzembe helyi érdekű vasutat Erdélyben. Voltak azonban olyan esztendők (1887, 1898), amikor a megnyitott HÉV-vonalak hossza 400 km körül volt, három esztendőben (1895, 1897, 1908) meghaladta a 200, és nyolc esztendőben a 100 km-t. 1915 után a háború miatt már nem épült HÉV-vonal Erdélyben.

Az erdélyi HÉV-vonalak szervesen kapcsolódtak a fővonalakhoz és kiegészítették azokat. Nagy vonalhosszuk ellenére az erdélyi területen a HÉV-vonalak sűrűsége kisebb volt, mint a Tiszántúlon vagy az Alföldön. Ez jórészt a vasútépítés szempontjából nehéz terepnek tulajdonítható.

7.1. Erdélyben építkező helyi érdekű vasúttársaságok

Erdély mai területén összesen 53 helyi érdekű vasúttársaság építkezett. Közülük a legnagyobb forgalmú az Arad-Csanádi és a Szamosvölgyi Vasút volt. A HÉV társaságok vonalaikkal egy-egy nagyobb városhoz Aradhoz, Déshez, Szatmárhoz, Nagykárolyhoz, Nagybányához, Nagyváradhoz, Brassóhoz, Nagyszebenhez, Marosvásárhelyhez, Temesvárhoz vagy a fővonalak egyes állomásaihoz csatlakoztak, ezért ilyen csoportosításban érdemes tárgyalni azokat.

7.1.1. Arad-Csanádi Egyesült Vasút

A magyar helyi érdekű vasúttársaságok között különösen fontos helyet foglalt el az Arad-Csanádi Egyesült Vasút (ACsEV), amelynek vonalhálózata nagyobb részben Erdély területén haladt.

A vasúttársaság építkezései azért is jelentősek, mert ez volt az első, mellékvonalakat építő HÉV társaság, amely önerőből, csaknem kizárólag az érdekelt vidék pénzügyi forrásait igénybe véve, csekély állami támogatással, a lehető legkisebb költséggel hozta létre vonalhálózatát. Az építési költségek előteremtésével, a részvények tervszerű és átgondolt értékesítésével, az építkezés anyagainak kiválasztásával, a pontos építkezéssel, az üzemeltetés egyszerű módjával hasznos tapasztalatokat nyújtott a helyi érdekű vasutak építését elősegítő 1880. évi törvény megalkotásához, és példaként szolgál a későbbi építkező HÉV társaságok számára is.

A vasúti építkezés megszervezésében és végrehajtásában a legnagyobb munkát a társulat elnöke, Atzél Péter főispán és Boros Béni főmérnök végezték. Az Arad-Csanádi Egyesült Vasút vonalhálózata elhelyezkedése miatt is fontos Erdély számára, mert összekötötte a Tiszántúl déli részét Erdellyel, vonalai mélyen behatoltak a Sólmos hegység és az Erdélyi Érchegység erdőkben és bányakincsekben gazdag területére.

A vasúttársaság az Arad-Körösvidéki és az Arad-Csanádi Vasúttársaságok egyesüléséből jött létre, igazgatósága Aradon működött. Vonalát 1877. és 1896. évek között nyitotta meg, vonalhálózatának teljes hossza 385 km volt.

Az Arad-Körösvidéki Vasúttársaság Arad és Brád közötti vonalának első, 41 km hosszú szakaszát Arad és Pankota között 1877. február 1-jén helyezte üzembe, ugyanezen év május 10-én a folytatását, a Pankota-Borosjenő szakaszt (22 km). A vasútvonal további részeinek megnyitási időpontjai (105. ábra):

- 1881. szeptember 25. Borosjenő-Borossebes (26 km),
- 1889. december 5. Borossebes-Gurahoncz (22 km),
- 1895. november 7. Gurahoncz-Nagyhalmágy (26 km),
- 1896. december 6. Nagyhalmágy-Brád (29 km).



105. ábra
Az ACsEV teljes vonalhálózata

Az arad-brádi vonalból ágazott ki Borosjenőnél a csermői szárnyvonal (14 km), amelyet 1889. január 5-én nyitottak meg. Szállítmányainak nagy részét a terület hatalmas erdősegeinek faanyaga tette ki.

Szintén az arad-brádi vonalhoz csatlakozva épített 1893-ban gróf Wenckheim Frigyes a saját költségére Borossebes és Menyháza közé 760 mm nyomtávolságú vasutat, amely a menyházai fürdőhöz és a márványbányához vezetett. A vasútvonat magánkézben maradt, de üzemét a társaság kezelte és az ACsEV vasúthálózatának szerves része volt. Az Arad-Csanádi Vasúttársaság Aradtól nyugat felé is kiterjesztette vonalhálózatát. Aradtól Mezőhegyesen és Makón át Szőregig vezető 111 km hosszú vonalát 1882. november 25. és 1883. május 20. között három részletben helyezte üzembe. Mezőhegyestől Kétegyházán és Kisjenőn át Újszentanna állomáshoz csatlakozó vonalát (94 km) 1883. május 20. és 1887. december 25. között adta át a közforgalomnak.

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

(folytatása következik)