

Magyar vasúti építkezések Erdélyben

Railway Construction in Transilvania

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.

7.1.2. A Szamosvölgyi Vasút és az üzemkezelésben levő helyiérdekű vasutak

Az erdélyi helyiérdekű vasúttársaságok közül a legjelentősebbek közé tartozott a Szamosvölgyi Vasút, amely 240 km hosszú saját, valamint két másik társaság, a Zsibó-Nagybányai és a Naszódvidéki HÉV 143 km hosszú vonalát kezelte.

Szamosvölgyi Vasút

A vasúttársaság Apahida-Dés és Zilah-Dés-Borgóprund vonalát 1881. és 1898. évek között több részletben helyezte üzembe: 1881. szeptember 15-én Apahida-Dés (47 km), 1882. augusztus 9-én Dés-Désakna vontatóvágány (3 km), 1886. május 3-án Dés-Beszterce (63 km), 1890. október 1-jén Dés-Zilah (98 km), 1898. november 17. Beszterce-Borgóprund (29 km). Az Apahida-Kolozsvár vonalat (12 km) közösen használta a társaság a MÁV-val. A Szamos völgyében építendő vasút ügye hosszú ideig elhúzódott, mert a pályát először fővonalként akarták kiépíteni, amihez nem volt meg a kellő anyagi fedezet. Csak akkor kezdődhetett el a kivitelezés, amikor báró Bánffy Dezső, Szolnok-Doboka vármegye főispánjának javaslatára mellékvonali jellegű pálya építése mellett döntöttek, erre kértek előmunkálati engedélyt és az építési terveket is ennek megfelelően dolgozták át. A vasút létesítéséhez az engedélyt az országgyűlés az 1880. XXXII. törvénycikkben adta meg, még az ugyanabban az évben megjelenő általános érvényű, XXXI. HÉV törvény szentesítése előtt. Az engedély azonban már tartalmazta a HÉV vasutakra vonatkozó könnyítéseket. Felépítményét 20,0-23,6 kg-os sínekből építették. A vasúti részvénytársaság 1880. június 15-én alakult és ugyanezen hó 29-én Bonchidán már megkezdődött a Dés-Apahida vonal építése részben vállalkozókkal, részben saját kivitelezésben.

A társaság első vonala, az Apahida-Dés vasút végig a Kis-Szamos völgyében, dombok és hegyek között vezetett, követte a folyó irányát és azt háromszor lépte át. Mindhárom helyen 75 m nyílású vashíd épült, az egyik 3x25,0 m, a másik kettő 35,0 és 40,0 m-es támközzel.

Apahidán két állomás volt, az egyik a MÁV-é, a másik a Szamosvölgyi Vasúté. A kettőt egy km hosszú vágány kötötte össze. A vonal jelentősebb állomásai még Szamosújvár és Dés voltak.

1882-ben Désről kiágazólag készült egy 3 km-es vágány a désaknai sóbányákhoz. A Szamosvölgyi Vasúttársaság második vonala Dés-Beszterce-Borgóbeszterce között vezetett. A Besztercéig tartó szakaszt (63,4 km) 1886. május 3-án, a borgóbesztercei részt (29 km) 1898. november 17-én helyezték üzembe. A vasút Sajómagyaros-Beszterce közötti szakaszát a társaság közösen használta a Marosludas-Besztercei HÉV-vel. A vasútvonal Dés mellett a Szamos hídon túl ágazott ki a már üzemben lévő vonalból, és keleti irányba Bethlenig a Nagy-Szamos, onnan Szeretfalváig a Sajó, majd Borgóbesztercéig a Beszterce folyó völgyében, jó gabonatermő

vidéken és erdőségek között haladt. A Nagy-Szamoson 120 m-es (6x20 m), az Ilosván 60 m-es vashídon vezették át a pályát. A Sajót három, egyenként 72 m hosszú hídon át keresztelte.

A vasútvonal nagyobb forgalmú állomásai: Bethlen, Sajómagyaros, Borgóprund, Borgóbeszterce voltak. A vonalból Bethlennél és Sajómagyaroson ágaztak ki más helyi érdekű vasúttársaságok vonalai.

A Szamosvölgyi Vasúttársaság nyugati irányba vezető Dész-Zilah vonalát (98 km) 1890. október 1 -jén helyezte üzembe. A vasút Zsibóig a Szamos, azon túl a Zilah patak völgyében haladt Zilah városig. Zilah és Cigányi között katonai érdekből delta vágányt létesítettek, hogy közvetlen vasúti összeköttetést teremtsenek a Szilágysági HÉV vonalával. A vasútvonal legnagyobb emelkedője 10%, a legkisebb ívsugara 200 m volt. A pályát a Szamoson 150 m (2x15+4x30 m) és 120 m hosszú (4x30 m) vashidakon vezették át. A vonal nagyobb állomásai Galgó, Zsibó és Zilah. Zsibó és Zilah állomásokon más HÉV vonalak is csatlakoztak a Szamosvölgyi Vasúthoz.

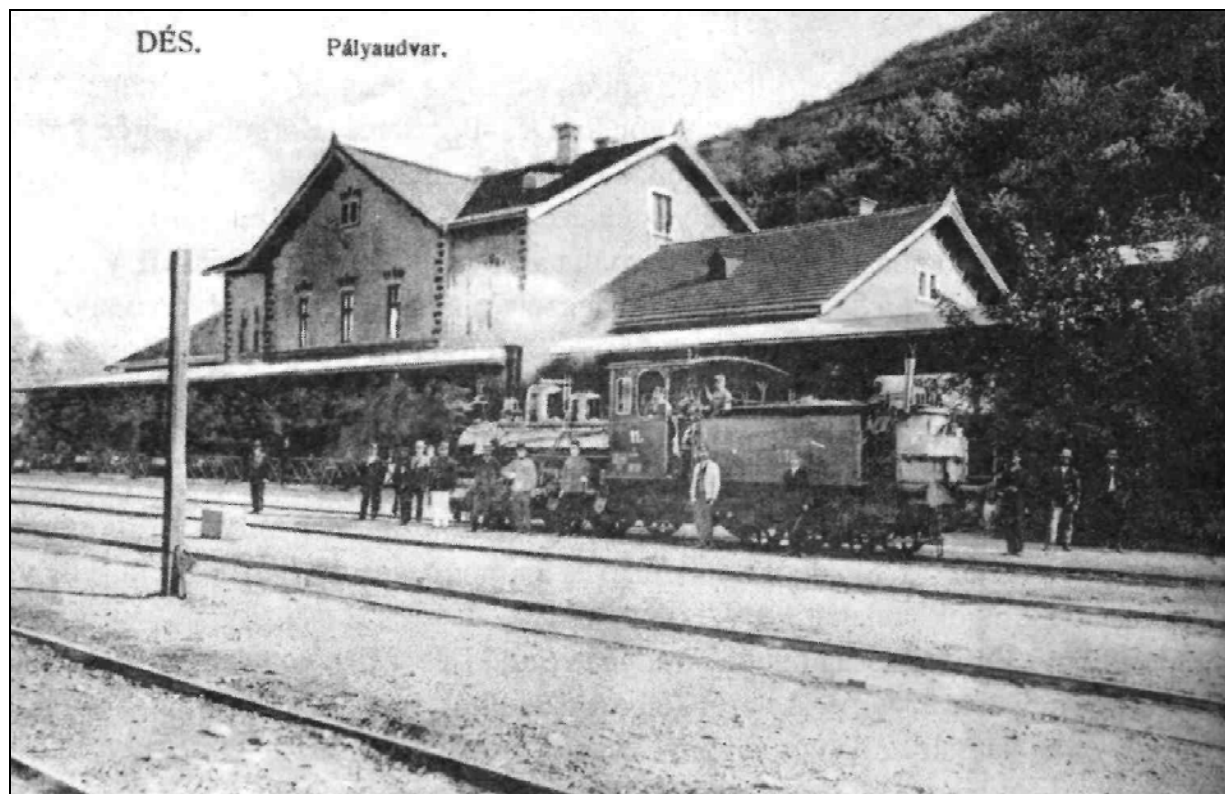
A Szamosvölgyi Vasút Apahida-Dész vonalán (47 km) 57,7 km távirdavezeték, 7 Morse készüléket helyezett üzembe, 9 távjelzőt, 76 lassúmenet jelzőt állított fel. Harangmű felszerelésére nem kötelezték a vasutat.

A Szamosvölgyi Vasút is követve az ACsEV példáját, részt vett a személyforgalom motorizálásában, 1907-ben az aradi Weitzer gyárban a MÁV részére is gyártott benzin-villamos motorkocsikból vásárolt.

A Szamosvölgyi Vasút vonala nemcsak a személyforgalom, a mezőgazdasági és az erdészeti szállítmányok miatt volt jelentős, hanem hadászati is fontosnak tartotta a kormányzat, emiatt építését pénzügyileg is támogatta. A Szamosvölgyi Vasút forgalmát növelte a hozzá csatlakozó és a társaság által kezelt két másik HÉV-vonal.

Szamosvölgyi Vasút magasépítményei

A fontos Dész elágazó állomáson épített felvételi épület a középső részének tömegtagozódásával a MÁV építéseihez emlékeztet, de azoktól mégis eltérő, mert kétoldalt földszintes épületszárnyak csatlakoznak az emeletes, oromzatos középtömbhöz (113. ábra). Az SZVV többi jelentős állomása – Galgó, Zsibó, Zilah, Bethlen – is mind földszintes, egyszerű, a pályával párhuzamos nyeregtetővel épült, hosszúka, vakolt, dísztelen épület volt, mindössze a középső oromzat ékesítette minkét oldalukat.



113. ábra
Dész állomásépület képe a századfordulón

Zsibó-Nagybányai HÉV

A Szamosvölgyi Vasút vonalához csatlakozó Zsibó-Nagybányai HÉV Zsibó-Sülelmed-Nagybánya (58 km) és az ebből kiágazó Sülelmed-Szilágycseh (20 km) vonalát 1899. október 2-án helyezte üzembe. A fővonal nagyobb részt a Szamos és a Lápos folyók, a szárnyvonala a Szilágy patak völgyében 3-5 m magas töltésen haladt. Két nagyobb vashídja a Szamoson és a Láposon vezetett át, 8 kisebb, 10 és 30 m fesztávolságú hídja közül 7 vasszerkezetű, egy fahídként épült.

Nagyobb állomásai: Szamosudvarhely, Sülelmed, Pusztahidegkút és Szilágycseh. Állomási vágányait a vonal hadászati fontossága miatt a szabványosnál hosszabbra építették. Üzemét a Szamosvölgyi Vasút kezelte.

A vasút a történelmi Magyarország vasutakkal leggyengébben ellátott vidékén haladt, így az építkezés folytatása napirenden volt már az első világháború előtti időszakban is. A HÉV társaságnak engedélye volt a vonal meghosszabbítására az országhatárig, sőt azon túl, Dorna Vatráig szándékoztak vinni a vasutat. A vonal építését a társaság megkezdte, de a háborús viszonyok miatt abba kellett hagynia. Helyette katonai alakulatok ideiglenes jellegű vasutat építettek hadi célokra.

Naszódvidéki HÉV

Beszterce-Naszód vármegye területén a Szamosvölgyi Vasút Dész-Beszterce vonalából kiágazó Kisilván át Óradnáig vezető vasút építésére 1906 januárjában a budapesti Baiersdorf és Biach cég kapott engedélyt. A később megalakult Naszódvidéki HÉV építette meg a vonalat és 1907. január 5-én a Bethlen-Kisilva (43,3 km), 1909. november 19-én pedig a Kisilva-Óradna vonalat (20,6 km) üzembe helyezte (114. ábra).



114. ábra

. A Naszódvidéki HÉV Kisilva-Óradna vonalszakasza

A vasútvonal végig a Nagy-Szamos völgyében, a Borgói és a Radnai havasok között vezetett. A vasútvonalon a Nagy-Szamos keresztezésénél épült egy nagyobb híd. A vasút nagyobb állomásai: Szálva, Naszód, Kisilva és Óradna voltak. A vasút üzemét a Szamosvölgyi Vasút kezelte. Az első világháború időszakában ennek a vonalnak a folytatásában is ideiglenes katonai vonalakat fektettek. A Dorna Vatráig vezető normál nyomtávolságú, végleges vasútvonalat a román kormány építette meg és helyezte üzembe Erdély és Moldva összekötése érdekében az első világháború után. Észak-Erdély Magyarországhoz csatolásakor, 1940-ben az átmenő vasúti forgalom megszűnt, de néhány német katonavonat áthaladt rajta a második világháború idején.

7.1.3. Szatmár és Szilágy megyei helyiérdekű vasutak

Erdély északnyugati részén három nagyobb város: Szatmárnémeti, Nagykároly és Nagybánya lett a helyiérdekű vasútvonalak csomópontja. Ehhez a három városhoz összesen 11 helyiérdekű vasúttársaság vonalai csatlakoztak, és összekötötték nemcsak a két megye helységeit, hanem vasúti kapcsolatot létesítettek a Tiszántúl északi és Erdély középső része között is.

Szatmár-Nagybányai HÉV

Az első Szatmár megyei, Szaunáitól (Szatmárnémetitől) Nagybányáig vezetendő vasút építésére és üzemeltetésére az 1881. XLVIII. te. alapján Nagybánya szabad királyi város, továbbá Várady Károly, Boross Bálint, Kiss Lajos és Ivánka Imre kaptak engedélyt. Az 56,3 km hosszú helyiérdekű vasútvonalat az akkor még a Magyar Északkeleti Vasút tulajdonában lévő Szatmár-Királyháza fővonal, Szatmárnémetitől négy km-re fekvő Batizvásár állomásából ágagtatták ki. A városba vezető Szatmárnémeti-Batizvásár állomásközt a HÉV társaság az Északkeleti Vasúttal közösen használta. A vonalat 1884. július 5-én nyitották meg. A vasút építéséhez a Bánya és Erdő Kincstár 120 ezer Ft értékű fa- és vasanyaggal járult hozzá.

Később, 1904-ben a közös vonalhasználat nehézségeinek megszüntetése érdekében a HÉV társaság 3,8 km hosszú új szakaszt épített, amely Szatmárnémeti MÁV állomásból kiindulva a városon vezetett át és Batizvásáron csatlakozott a már korábban üzembe helyezett HÉV vonalhoz.

A vasút végig a Szamos mentén, a folyó jobb partján haladt. Az alépítmény kialakításához nagyobb földmunkát nem kellett végezni, nagyobb műtárgyat is mindössze csak egyet kellett építeni. Ez a Zazar folyót hidalta át, 3 nyílású, 50,4 m hosszú tölgyfa cölöpökön nyugvó vasgerenda szerkezettel.

A vasútvonal nagyobb állomásai: Szatmárudvari, Aranyosmeggyes, Apa, Szinerváralja, Misztótfalu, Nagybánya.

Az 1904. évi nyomvonal-módosítás után a vasútnak a városon átvezető szakaszát városi közúti vasútként használták. A vasútvonalat 1890-ig az Északkeleti Vasút, annak államosítása után a MÁV kezelte, a tulajdonos vasút számlájára.

Dr. Horváth Ferenc – Dr. Kubinszky Mihály

MAGYAR VASÚTI ÉPÍTKEZÉSEK ERDÉLYBEN című könyv alapján

(folytatása következik)