

## **Az erdélyi vasútépítészet előzményei** Az Első Erdélyi Vasút Arad-Gyulafehérvár fővonala és Piski-Petrozsény szárnyvonala

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

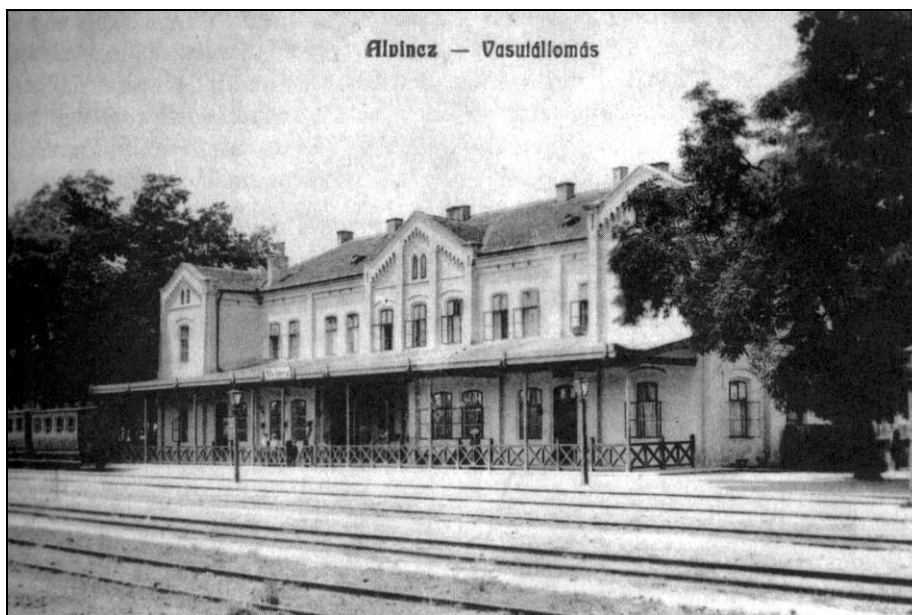
<sup>1</sup>ny. MÁV mérnök, főtanácsos, <sup>2</sup>ny. egyetemi tanár

### **Az Első Erdélyi Vasút magasépítési munkái**

Az Első Erdélyi Vasút, amely ugyan a Brassói Bánya és Huta Egyletnek volt a vállalkozása, mind pénzügyi, mind a kivitel jellegét erősen befolyásoló műszaki tekintetben összefonódásban maradt az építését kezdeményező Tiszavidéki Vasúttal. Ennek következménye az architektúra hasonlatossága is, amely a Tiszavidéki Vasút és az Első Erdélyi Vasút épületeinek elrendezése és főként romantikus stílusa között mutatkozik, maradandó előnyére az itt épített állomásoknak.

Az Első Erdélyi Vasút marosvölgyi törzsvonalán Arad és Gyulafehérvár között 14 pályaudvaron és 2 megállóhelyen 15 „indóház” épült. Ebből háromnak volt „fedett peronja” az épület vágány felőli oldalán: Alvinc és Gyulafehérvár felvételi épületeihez illesztettek verandaszerű perontetőket, míg Aradon a Tiszavidéki Vasút háromhajós faváza szép csarnokát használták. 12 áruraktár, 4 fűtőház, 12 víztorony és több kisebb üzemi épület is létesült. A vonalon 117 őrház épült, ami a 211 km vonalhosson mintegy 2 km-enkénti elhelyezkedésüket mutatja. A Piski-Petrozsény 79 km hosszú szárnyvonalon 7 állomás épült, 46 vonalőrházzal.

A legnagyobb felvételi épülettel Gyulafehérvár állomáson találkozunk. A két egyenként 7 ablaktengeyes, emeletes, tekintélyes kontyvetős épülettömböt egy hosszú földszintes épület köti össze, melynek vágányoldali nyeregvetősíkja a veranda-perontetőben folytatódik. Az épület párkánya és a jól tagolt oldalhomlokzati oromzatos rizalitok a romantikus stílust idézik. Ugyanez a stílus érvényesül az ugyancsak tekintélyes kompozícióban, amelyet Alvinc felvételi épülete mutat (19. ábra).



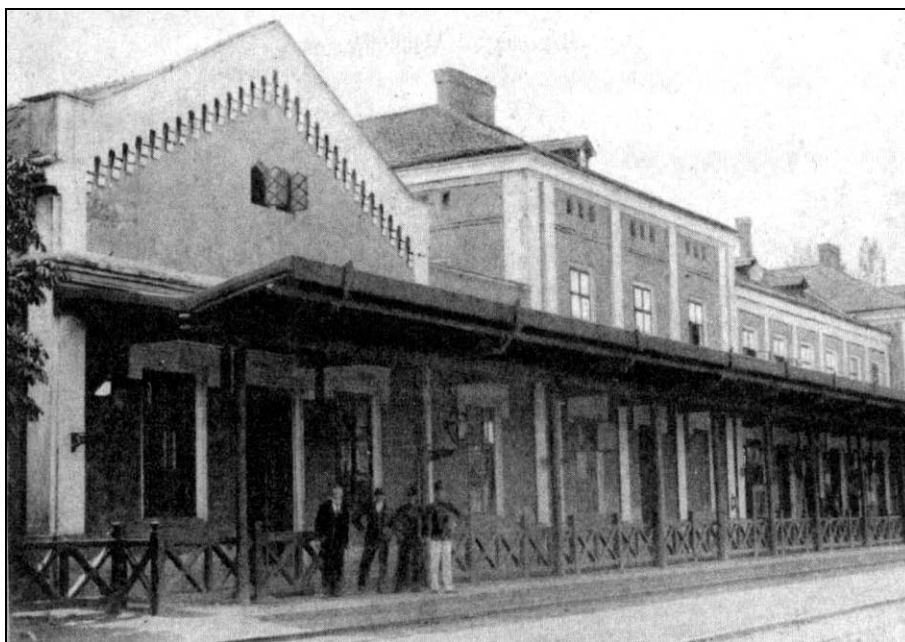
19. ábra.

*Alvinc állomásépülete*

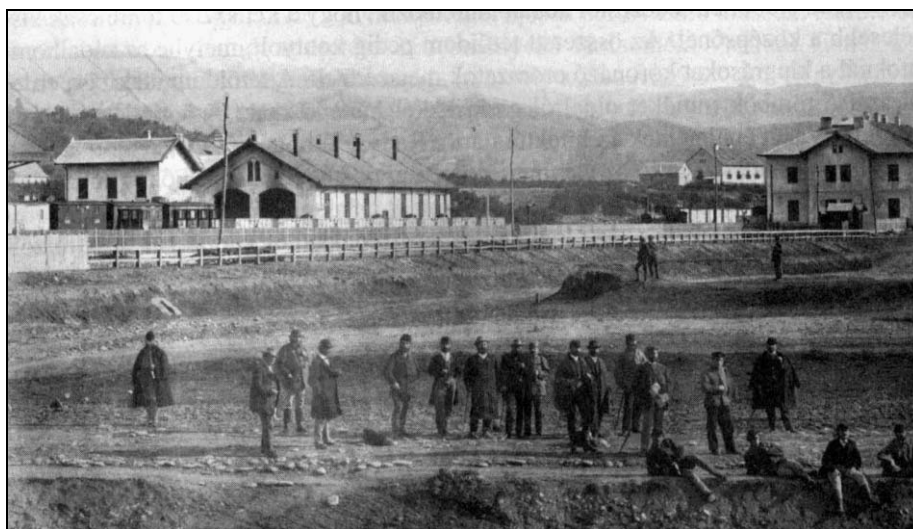
Itt végig kétszintes az elrendezés, de az emelet a veranda-perontető fölött „visszalép”, amivel az épület tömegkompozíciója és tetőidoma nagy H betű alakúnak mutatkozik. Az ugyan csak egészében kétszintes épület, mely hasonló módon épült Piski (20. ábra) és Petrozsény (21. ábra) állomásokon, az előbbi elrende-

zéstől abban különbözik, hogy a két szélső tömb csak kissé szélesebb a középsőnél. Az összetett tetőidom pedig kontyolt, melybe az oldalhomlokzatoknál a kiugrásokat koronázó oromzatok metsződnek. A tetőidom alakítása érdekes, a szélső tömbök mindkét oldalról gerinckel mutatkoznak. A legjellemzőbb az Első Erdélyi Vasút épületeinek architektúrájára a Radna, Soborsin és Déva állomásokon épített alakzat, amely hasonló az alavinci épülethez, de annál kisebb. Főhomlokzatát a két szélső tömbbel közrefogott középső szakaszon öt ablaktengely alkotja, az oldaltömbökön kettő-kettő mutatkozik. Az oldalhomlokzat lizénákkal és párkányokkal kirajzolt keretébe mindkét szinten négy-négy nyílás rajzolódik. Az architektúrán meghatározó a párkány. Az épület a Tiszavidéki Vasút Karcag és Forró-Encs állomások típusaihoz hasonló.

A Hátszeg állomáson épült kétszintes felvételi épület a „Radna” típusától annyiban tér el, hogy a romantikus stílusú párkány helyett nagykiülésű ereszt épült, ahogy ez a MÁV akkori új épületeinél is ismert. Ez a különbség azt bizonyítja, hogy az Első Erdélyi Vasút építésének idejében milyen érzékenyen reagált a stílusváltozásokra, követve a romantika eltűnését. Zám állomás is arról tanúskodik, hogy a bevált épület-elrendezést megtartották, de a romantikus stílust elvetették. Itt még két kisebb földszintes toldalékot is illesztettek az épülethez. A petrozsényi szárnyvonalat egyébként földszintes, félkontyutetős felvételi épületek szegélyezik (Banica).



20. ábra. Piski régi állomásépülete



21. ábra. Petrozsény állomás az 1871. évi megnyitás idején

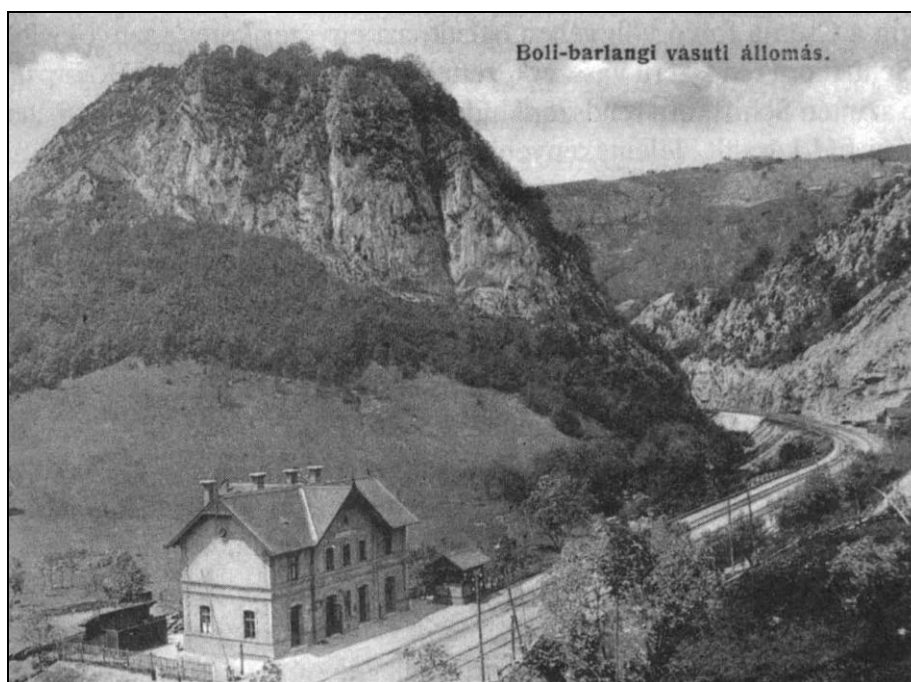
Az Első Erdélyi Vasút üzemi épületei közül az állomási vízházak kimagasló középső épülettömbjükkel – a víztoronnyal – igen tetszetősek, holott a romantikus stílus egyetlen jegyét itt is a párkányvonal jellegzetes törései és íves vonaldekoriációja képezik.

A színek és áruraktárak érdemben – a kor vasúti építészetének felfogását követve – dísztelen, célszerű csarnoképületek.

Arad állomáson a Tiszavidéki Vasút felvételi épületétől és az előtte álló facsarnoktól mintegy 100 méterrel keletre állt az Első Erdélyi Vasút épülete, amely kétszintes, két oldalrizalitos, főhomlokzatán 1+7+1 ablaktengely ritmussal alakított szép épület volt, s a vonal ismertett állomásépületeitől abban különbözött, hogy a homlokzat dekorációjaként a két oldaltömb emeletén – nagyon is szokatlan, mégis tetszetős architektúrával kis zárterkély motívumok ékesítették megjelenését. Mivel az utasforgalom a TVV épületére összpontosult, ebben az épületben nyilván az üzem és az igazgatás helyiségeit találhatjuk. Meg kell jegyezni, hogy az EEV üzemvitele lényegileg Piski állomására koncentrálódott. Ennek állomását ezért többször is bővítették. Az épület nyugati végéhez még a régi romantikus stílushoz igazodva, oromzattal mutatkozó földszintes éttermi szárnyat toldottak.

A MÁV a századforduló utáni első években a Piski épületét átépítette Pfaff Ferenc és munkatársainak építészeti tervei alapján. Az új épülettől keletre megtartottak egy H-alaprajzú, markáns nyeregtetős épületet, nyilvánvalóan lakás vagy üzemviteli célokra. Az új épület tekintélyes hosszát 3+12+3+12+3 ablaktengelyritmus képezi. A két szélső 3-3 ablaktengelyes tömb háromszintes, a többi kétszintes. A középső tömb párkányával és tetőidomával képez központi hangsúlyt. Az egész épület kontyolt tetőzetű, homlokzatait finom párkányvonalak és sarokkizénák tagolják. Ablakai íves záradékúak. A vágányzat felől az egész tömböt egységes hosszú perontető szegélyezi, amely még a két épületvégen mutatkozó kis földszintes tömböket is takarja. Az állomás-előtér felőli oldalon hasonló ablaktengely-osztás mellett külön hangsúlyt kapott a bejárati tömb. Az épület a MÁV egyik legnagyobb felvételi épülete volt. Piski állomás jelentőségét a fontos zsilvölgyi széntelepekhez kiágazó vonalon kívül az itt felépült főműhely is aláhúzta. Meg kell jegyezni, hogy már az első világháború előtt felmerült – elsőként – a petrozsényi vonal villamosításának a terve. Magyarország érdekeltségének a zsilvölgyi szénbányászatban csak a második világháborút követő szovjet parancsuralom vetett véget, mivel azt 1918. után a román királyság még tiszteletben tartotta.

A MÁV további építkezései közül a petrozsényi vonalon épített Merisor és Bolibarlang (22. ábra) állomások felvételi szabványépületeit (II. osztályú felvételi épületek fővonalak részére) kell megemlíteni. Vakolt homlokzatos, kváderköves szegély-változatban épültek. Tekintélyesek az egyes állomások lakóépületei is, ezek Petrozsény állomás épületegyüttesében különösen szépen mutatkoznak.



22. ábra. Boli-barlang MÁV szabványépülete

## Piski-Vajdahunyd mellékvonal

Az Első Erdélyi Vasút által épített fő- és szárnyvonalon kívül ezekhez a vonalakhoz csatlakozva Piski és Vajdahunyd között 15,4 km hosszú vasutat épített a M. Kir. Bányakincstár Vajdahunydalon lévő vasércbányájának és vasgyáranak a vasúti forgalomba való bekapcsolása érdekében, és a vasutat a MÁV-nak átadta üzletkezelésbe. Az építkezést 1883-ban kezdték el és a vonalat 1884. június 1-jén nyitották meg. A vasút építésére már ezt megelőzően történtek próbálkozások. 1870-ben először az Első Erdélyi Vasúttársaság, később egy olyan banksoport vállalta az építést amely bérbe akarta venni a bányát. Végül az államkincstár építette meg a vasutat másodrangú mellékvonalként. A kivitelezést Deutsch Lajos vállalkozó végezte és az Első Erdélyi Vasút látta el az építkezés felügyeletét, mert az építkezést még az Első Erdélyi Vasút államosítása előtt kezdték el, és az üzemkezeléssel a vasúttársaságot kívánták megbízni.

A vasút végig a Cserna folyó völgyében haladt, azt egyszer keresztezte egy 29 m támaszközű, Schiffkorn rendszerű vasszerkezettel. Fahíd épült először a Bósz patak felett, amit később szintén Schiffkorn rendszerű híddá alakítottak át. Ezen kívül 15 áteresz és 7 kisebb nyílású híd készült. Jelentékenyebb földmunkát nem kellett végezni az alépítmény kialakításához. A vasút vonalvezetésére jellemző, hogy a legnagyobb emelkedője 6 %, a legkisebb ívsugara 300 m volt.

A vasút felépítményét használt, 30 kg-os „h” jelű sínekből fektették, amit később 30 kg-os „dt” jelű és a régebbi típusú 33,25 kg-os „c” jelű acélsínekkel cseréltek ki.

A vasútvonal jelentősebb közbenső állomása Csernakeresztúr, végállomása Vajdahunyd volt. A vasútvonal építéskor a csatlakozás miatt Piski állomás vágányhálózatát bővítették. A mellékvonal építése kilométerenként 69870 Ft-ba került.

A végállomáshoz Vadu-Dobráig vezető 32 km hosszú kötélpálya csatlakozott a vas- és faszénszállítás céljaira. 1900-ban pedig megépítették a Vajdahunyd-Gyalári HÉV 16 km hosszú, 760 mm nyomtávolságú bányavasútját Retyisoráig.