

A Magyar Keleti Vasút Nagyvárad–Kolozsvár–Brassó fővonala és a hozzácsatlakozó szárnyvonalak

Dr. Horváth Ferenc¹, Dr. Kubinszky Mihály²

¹ny. MÁV mérnök, főtanácsos, ²ny. egyetemi tanár

(folytatás a Műszaki Szemle előző számából)

Abstract

Ferenc Horváth's book presents the evolution of the Transylvanian railway network and the related developments. We publish fragments of this book on the pages of the Technical Review. This paper presents the buildings pertaining to the Eastern Railway.

4. Vasúttársaságok építkezései a Bánságban

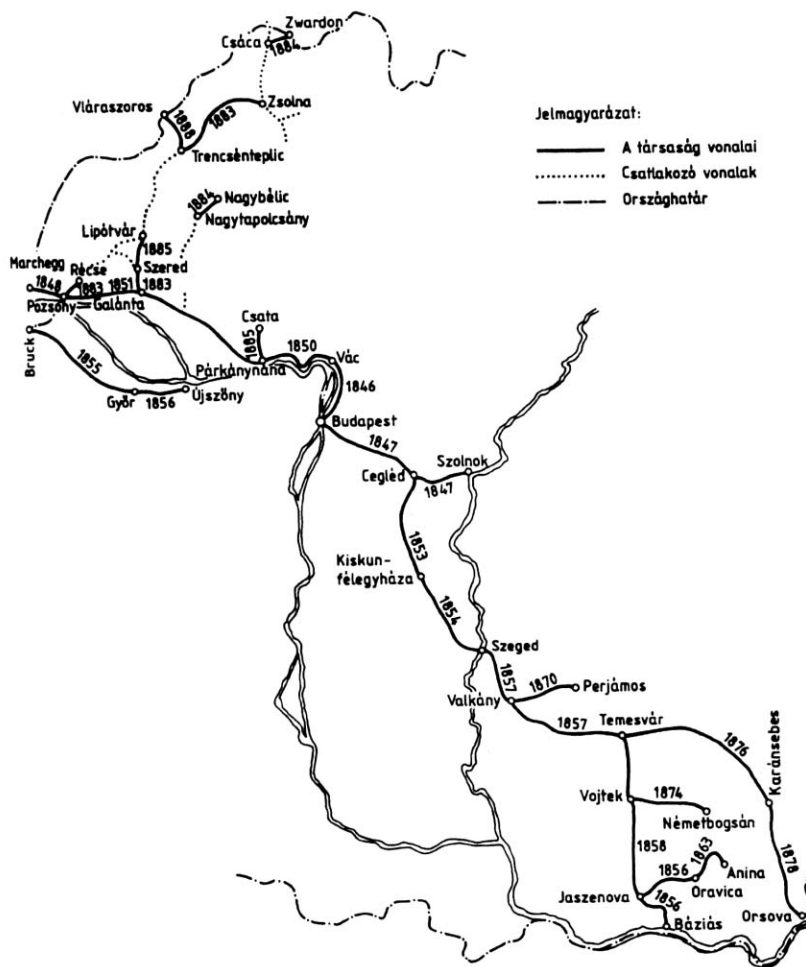
Magyarországnak Bánság vagy Bánát néven nevezett része népességi, földrajzi és közigazgatási értelemben is az ország egyik különleges területe volt. Az országrészt a Maros, a Tisza és a Duna folyók, valamint a Krassó–Szörényi hegyek határolták, területének nyugati része termékeny síkság, keleti fele bányakincsekben és erdőségekben gazdag helyvidék. Területét magyarok, svábok, románok, szerbek, bolgárok vegyesen lakták. Közigazgatásilag hol katonai határőrvidékként, hol vármegyékre felosztva igazgatták. Székhelye, központja Temesvár volt.

A Bánság fővonalainak nagyobb részét (582 km-t) az Osztrák Államvasúttársaság, 55 km-t az Arad-Temesvári Vasúttársaság építette. A MÁV egyetlen, mindössze a 8 km hosszú Perjámos–Varjas vonalat helyezte üzembe, a kiterjedt mellékvonali hálózatot pedig a helyi érdekű vasúttársaságok hozták létre.

4.1. A cs. kir. szab. Osztrák Államvasúttársaság vonalai

A francia, német és osztrák tőkével (főrésztvényes a Credit Mobilier volt) 1855-ben megalakított magán vasúttársaság, a cs. kir. szab. Osztrák Államvasúttársaság (OÁVT, osztrák nevén StEG) az Osztrák Délkeleti Államvasúttól a már üzemben lévő Pozsony–Pest–Szeged, valamint építés alatt álló vonalakat vásárolt meg. Ezek építésük befejezte után összefüggő hálózatot alkottak Magyarország területén a nyugati országhatártól, Pozsonytól, a fővároson át a délkeleti határig, az Al-Dunáig. A vasúttársaság 1890. évi államosításáig építkezett a Dunántúlon, a Felvidéken és az ország délkeleti részén is (46. ábra).

Az első vasútvonalakat Erdély területén is, illetve a Bánság keleti részén ez a társaság helyezte üzembe. A társaság 1855 januárjában vásárolta meg az építés alatt álló Szeged-Temesvár, Karasjeszenő (Jassenova)–Báziás, Karasjeszenő–Anina vasútvonalakat, valamint az osztrák kincstárnak a Bánságban Resica és Anina körzetében lévő gyárait, bányáit, uradalmait és erdőségeit (47. ábra). A társaságot a kincstártól megvett egyéb nagy vagyona is kényszerítette a vasútépítésre, mert bányászati, ipari és erdészeti termékeinek szállításához gazdaságosan működő közlekedési eszközre volt szüksége. A társaság a vasútépítések költségeinek fedezetéül részvényeket bocsájtott ki (48. ábra). A már korábban megkezdett fővonal építéseket a társaság gyors ütemben befejezte és 1856-1858. évek között a Báziás-Karasjeszenő-Oravica (62 km), a Szeged-Temesvár (112 km), a Temesvár-Karasjeszenő (94 km), 1863-ban az Oravica-Anina (33 km), majd néhány évi szünet után 1870-ben a Valkány-Perjámos (43 km), 1874-ben a Vojtek-Németbogsán (47 km), 1876 és 1879. évek között a Temesvár-Karánsebes-Orsova-országhatár (191 km) vonalakat helyezte üzembe.



46. ábra

A cs. kir. szab. Osztrák Államvasúttársaság vasútvonal építései Magyarországon



47. ábra

Az Osztrák Államvasúttársaság dél-magyarországi uradalma



48. ábra

*A cs. kir. szab. Osztrák Államvasúttársaság
200 Guldenes, azaz 500 Frankos részvénye*

4.1.1. Szeged-Temesvár-Báziás vasútvonal építése

A vasútvonalnak csak a középső, Zombolya–Temesvár–Temesmóra közötti szakasza került 1920 után a román vasúthoz. A vonal északi és déli részét a jugoszláv vasút kapta meg.

A Szeged-Temesvár közötti vasútvonalat 1857. november 15-én nyitották meg, de a végleges szegedi Tisza-híd csak egy évvel később, 1858. december 2-án adták át a forgalomnak. Addig a vasút forgalmát azon a fából készült ideiglenes hídon vitték át, amelyet az anyag- és munkavonatok közlekedése érdekében már korábban megépítettek.

A vasútvonal déli részén a Báziás-Karasjeszenő szakaszt jóval előbb, 1856. november 1-jén, a Karasjeszenő-Temesvár szakaszt pedig 1858. augusztus 30-án helyezték üzembe. A vasút síkvidéken épült, a pálya emelkedője csak néhány helyen érte el az 5 %-ot, az ívsugarak is nagyok voltak, 600-1000 m között változtak. Így kevés földmunkát kellett végezni az alépítmény kialakításához. A nyomvonal egyetlen különleges szakasza a kiindulási pont után, Szeged és Újszeged között a tiszai áthidalás. A hídra felvezető pálya Szeged személy-pályaudvar közelsége miatt 100°-os szögben hajló, 280 m sugarú ívben és 9 %-os emelkedőben feküdt. A híd már az építéskor kétvágányúra készítették. Később a második vágányt Szeged Rendező és Szőreg között is megépítették.

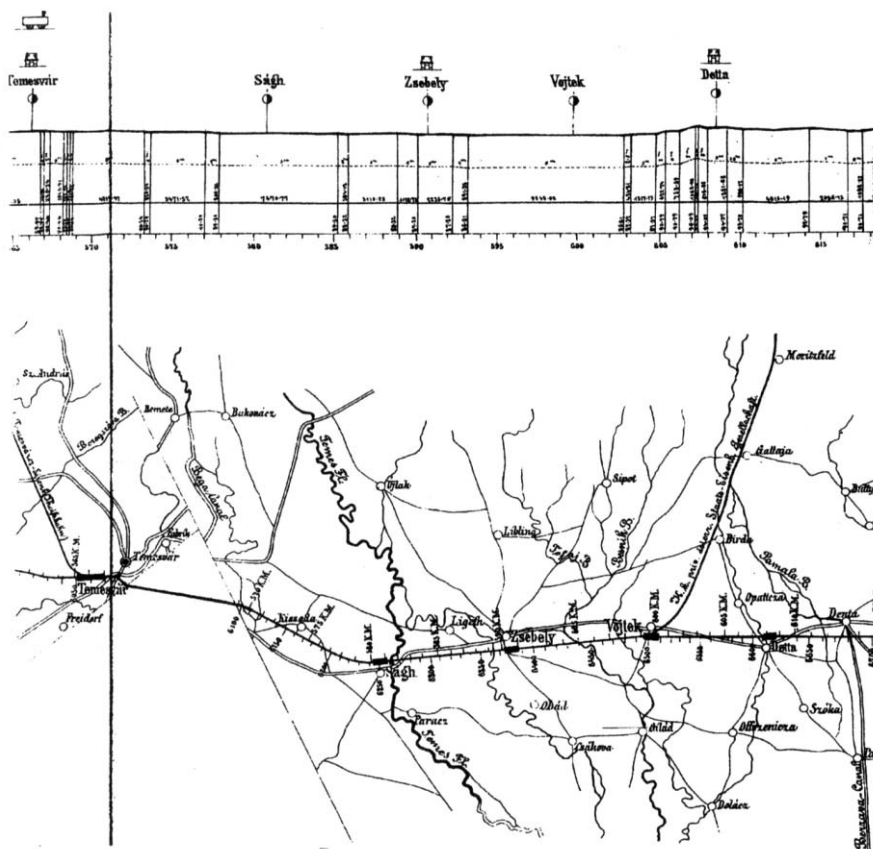
A vasútvonal legnagyobb hídja a 439,3 m hosszú szegedi Tisza-híd lett, amelynek a medert áthidaló része 8x41,2 m nyílású vasszerkezet, jobb parti része kétnyílású boltozatsor volt. Ezen kívül átereszek és néhány közepes méretű vashíd épült: az Aranka patakánál (10,0 m), a Begán (119,10 m), a Bega csatornán (41,43 m), a Temesen Sághnál (2x29,18+1x35,57 m) és Zsebelynél (8x9,48 m), a Berzován (3x9,48 m), a Moravicán (2x9,48 m) a Kis-Karason (2x9,48+1x23,70 m) és a Nagy-Karason (6x9,48 m).

A vasút felépítményét többfajta, 5,69–6,00 m hosszú 32,6–37,0 kg-os vassínekből fektették, amelyeket a századfordulótól kezdve 33,25 kg-os, majd 42,8 kg-os acélsínekkel cseréltek ki.

A vasútvonal (49. ábra) nagyobb állomásai: Szőreg, Valkány, Nagyikinda, Temesvár–Józsefváros, Temesvár–Gyárváros, Vojtek, Versec, Karasjeszenő (Jassenova), Fehértemplom és Báziás voltak. Báziáson az Al-Duna partján hosszú átrakó állomást építettek (50. ábra).

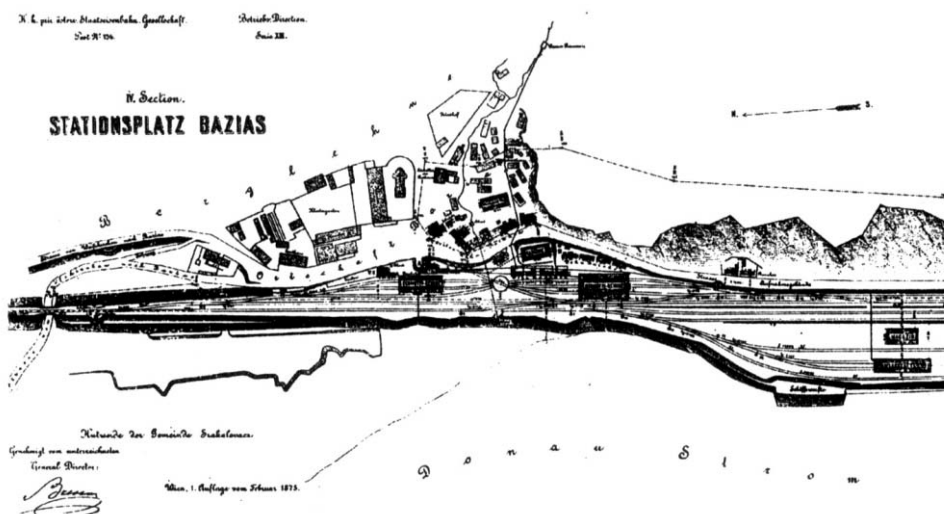
Az Osztrák Államvasúttársaság fővonalából később több vonalat ágaztattak ki Perjámos, Németbogsán és Anina felé.

Az 1861. évi menetrend alapján a személyszállító vonatok az utat Szegedtől Temesvárig 3 óra, Szegedtől Báziásig 6 óra 20 perc alatt tették meg (51. ábra).



49. ábra

A vasútvonal Temesvár-Báziás közötti szakaszának helyszínrajza



50. ábra

Báziás átrakó állomás vágányai az Al-Duna mellett

K. k. priv. österr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

Aenderung der Fahrordnung auf der südöstlichen Linie.

Einführung von Eilzügen

von Pest nach Bazias und von Szegedin nach Pest.

Zweimal in der Woche

Dauer der Fahrt: { Von Wien nach Bazias 18 St. 18 Min.; von Bazias nach Wien 18. St. 47 Min.
 { Von Wien nach Constantinopel 90 1/2 St.; von Constantinopel nach Wien 101 St.
In Verbindung { mit den täglichen Eilzügen zwischen Wien und Pest, und mit den in Bazias einlaufenden und
 { von dort abgehenden Eilschiffen der unteren Donau und des schwarzen Meeres.

Giltig vom 6. Mai 1861 angefangen bis auf Weiteres.

Fahrordnung.

Stationen	I. Eilzug von Wien bis Pest täglich	Stationen	Nr. 24 gemischter Zug von Bazias bis Temesvár täglich	Nr. 2 Personenzug von Bazias bis Temesvár nach Erforderniß täglich
Wien	Abfahrt 2 U. — M. M.	Bazias	Abfahrt 5 U. — M. M.	7 U. 5 M. Ab.
	Ankunft 8 „ 22 „ Ab.	Weißkirchen	5 „ 34 „ „	7 „ 26 „ „
		Jassenova	6 „ 13 „ „	7 „ 48 „ „
Pest	Von Pest bis Bazias Montag und Donnerstag	Bersecz	7 „ 1 „ Ab.	8 „ 27 „ „
	Abfahrt 9 U. — M. Ab.	Moravicza	7 „ 43 „ „	8 „ 57 „ „
		Delta	8 „ 19 „ „	9 „ 21 „ „
Steinbruch	—	Isébely	9 „ 1 „ „	9 „ 48 „ „
Vecsés	—	Saagh	9 „ 25 „ „	10 „ 5 „ „
Illó	—	Temesvár	Ankunft 9 „ 55 „ „	10 „ 26 „ „
Monor	10 U. 3 M. Ab.		Abfahrt 10 U. 35 Min. Abends	
Pilis	—	Szajalháza	10 „ 48 „ „	
Alberti-Jrsa	—	Syertyamos	11 „ 11 „ „	
Szegled	Ankunft 10 U. 54 M. Ab.	Szafeld	11 „ 34 „ „	
Nagy-Körös	Abfahrt 10 „ 56 „ „	Gr. Kifinda	12 „ 5 „ „	Nachts
Kecskeméti	11 U. 44 M. Ab.	Mofrin	12 „ 23 „ „	
P. Pata	—	Oroszlamos	12 „ 56 „ „	
Szegyháza	—	Sjörg	1 „ 18 „ „	
P. Peteri	—		Ankunft 1 „ 33 „ „	
Kisfelek	—			
Szatmár	—	Szegedin		
Szegedin	Ankunft 1 U. 43 M. M.		Nr. 2 Personenzug	II. Eilzug von Szegedin bis Pest Mittwoch und Freitag
	Abfahrt 1 „ 58 „ „	Szatmár	2 U. — M. Fr.	1 U. 43 M. Fr.
Sjörg	—	Kisfelek	2 „ 29 „ „	
Oroszlamos	2 U. 37 M. M.	P. Peteri	2 „ 58 „ „	
Mofrin	—	Szegyháza	3 „ 26 „ „	
Gr. Kifinda	3 U. 30 M. Fr.	P. Pata	3 „ 54 „ „	3 „ 8 „ „
Szafeld	3 „ 59 „ „	Kecskeméti	4 „ 19 „ „	
Syertyamos	—	Nagy-Körös	4 „ 44 „ „	3 „ 46 „ „
Szajalháza	—	Szegled	5 „ 13 „ „	
Temesvár	Ankunft 4 U. 58 M. Fr.		Ankunft 5 „ 44 „ „	4 „ 30 „ „
	Abfahrt 5 „ 12 „ „		Abfahrt 6 „ 5 „ „	4 „ 35 „ „
Saagh	—	Alberti-Jrsa	6 „ 41 „ „	
Isébely	—	Pilis	6 „ 54 „ „	
Delta	6 U. 16 M. Fr.	Monor	7 „ 16 „ „	5 „ 28 „ „
Moravicza	—	Illó	7 „ 29 „ „	
Bersecz	7 U. 10 M. Fr.	Vecsés	7 „ 44 „ „	
Jassenova	7 „ 43 „ „	Steinbruch	8 „ 8 „ „	
Weißkirchen	—		Ankunft 8 „ 23 „ „	6 „ 27 „ „
Bazias	Ankunft 8 U. 18 M. Fr.	Pest		täglich
			Abfahrt 9 „ 12 „ „	7 U. 22 M. Fr.
		Wien	Ankunft 5 „ 56 „ Ab.	1 „ 52 „ M.

Dieser Zug verfährt nur, wenn die Eilschiffe nicht vor Abgang des Zuges 24 hr. Bazias anlangen.

Anmerkung. Die Preise für die Plätze und das Gepäcks-Übergewicht sind bei Beförderung mittelst der Eilzüge I und II von Pest bis Bazias und von Szegedin bis Pest dieselben, wie bei den gewöhnlichen Personenzügen.

51. ábra

A Szeged-Báziás vasútvonal 1861. május 6-tól érvényes menetrendje

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