



TUDOMÁNY- ÉS
TECHNIKATÖRTÉNETI
FÜZETEK



JANCSÓ ÁRPÁD

AZ ORAVICA-ANINA
HEGYI VASÚT TÖRTÉNETE

JANCSÓ ÁRPÁD
AZ ORAVICA–ANINA HEGYI VASÚT TÖRTÉNETE

JANCSÓ ÁRPÁD

AZ ORAVICA–ANINA
HEGYI VASÚT TÖRTÉNETE

ERDÉLYI MÚZEUM-EGYESÜLET

Kolozsvár

2013

A kutatást támogatta:



MTA – Domus Hungarica Scientiarum et Artium



Magyar Államvasutak Rt. Jogi Igazgatóság

A kötet megjelenését támogatta:



BETHLEN GÁBOR

Alap

Bethlen Gábor Alap

Szaklektor: dr. Herman Sándor

© Jancsó Árpád 2013

Kiadja: az Erdélyi Múzeum-Egyesület

Felelős kiadó: Biró Annamária

Sorozatszerkesztő: Bitay Enikő

Olvasószerkesztő: Kerekes György

Borítóterv: Könczey Elemér, Szebenyi Diana

Angol szöveg: Dragoș Blaga

Tördelő: Szalai László

A fényképeket a szerző készítette

Nyomdai munkálatok: MIRTON Könyvkiadó, Temesvár

Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale a României
JANCÓS, ÁRPÁD

Az Oravica–Anina hegyi vasút története / Jancsó Árpád. –
Cluj-Napoca : Societatea Muzeului Ardelean, 2013

Bibliogr.

ISBN 978-606-8178-86-8

656.2(498-35 Caraș-Severin)

ELŐSZÓ

Van a bánáti hegyekben, pontosabban az Aninai-hegységben egy magasra kapaszkodó, regényes vidéken kanyargó, mély völgyek felett karcsú viaduktkon átkelő, a hegyhát alá bújva, azt kicselező vasútvonal. Aninát köti össze a 16 kilométernyi távolságra lévő Oravicával, de a hegyek között 33 és fél kilométer hosszon kígyózik, hogy leküzdhesse a több mint háromszáz méter szintkülönbséget. Tizennégy alagúton furakodik át, tíz nagy völgyhíd hátán vánszorog az éles kanyarokban sikongó vonat a bánáti bányavidéken.

Az államkincstár már a XVIII. század elején beindította a környéken a vasbányászatot és kohászatot. A kohók hevítését faszénnel végezték. Felső-Ausztriából és Stájerországból 1773-ban 34 favágócsaládot telepítettek a Stájerlak (Steyerdorf) elnevezésű új telepre. Ugyanebben az évben épültek meg a testvértelepülés, Anina első házai is. E favágók utóda volt Matthias Hammer, aki folytatta ősei mesterségét. A híres hegyi vasút neki köszönheti létrejöttét. Történt ugyanis, hogy 1790-ben Hammer az aninai András-völgyben (vagy Porkár-völgyben) fadöntés közben egy szépen ragyogó fekete követ talált. Annak rendje és módja szerint bevitte az oravica-i bányahivatalba, ahol ötven arannyal jutalmazták meg. A nagyon jó minőségű aninai feketeszen még vagy ötven évet várt, amíg a kohászatban a faszén helyébe léphetett. A kincstár a bányák nagy részét 1846-ban vette birtokba, 1854-ig 4 330 150 mázsa szenet bányásztak. Ennek ellenére a szénbányászat veszteséget okozott az államnak. Ehhez járult az is, hogy a kibányászott szén nehezen jutott el a felhasználóhoz. Szükség volt tehát egy vasútvonalra, melyet még az állam kezdett el építeni. A kincstár 1855-ben eladta a vasútvonalait, és többek között bánáti jószágainak nagy részét egy magánvállalatnak, mely aztán befejezte a vasút építését.

Az oravica–aninai vasútvonal története már rég foglalkoztatott. Sokáig csak vágyakoztam arra, hogy végigutazhassam rajta. Álmom jó későn, csak 2002-ben teljesedett be. Egy ipartörténeti konferencián vettem részt, melyet a szervezők egy szép kirándulással koronáztak meg. Aninától Oravicáig az utat különvonattal tettük meg, közben félórás szünetet tartottunk a Zsittin viaduktnál. Szerencsés véletlenül múlt, hogy az út nagy részén a mozdonyvezető mellett állhattam. Akkor még nem sejtettem, hogy egyszer majd meg fogom írni e szép vasútvonal építéstörténetét.

Évekkel később a bánáti vasútépítések történetét kezdtem tanulmányozni, és természetesen a bánáti hegyi vasút iránti kíváncsiságom újra hatalmába kerített. A Domus Hungarica Scientiarum et Artium ösztöndíjának köszönhe-

tően egy hónapot töltöttem Budapesten a MÁV Központi Irattárában, ahol kéjjel tanulmányoztam át a vasútvonal meglévő dokumentumait. Az átadás-tól máig másfél évszázadnyi idő pergett le, közben megannyi változás történt. A vasútról számos cikk jelent meg, de sajnos nagyon sok nem lépett túl az állandóan ismételtetett néhány általánosságon, és bizony sok volt az ellentmondó adat. Nagy részüket szépen félretettem, és elhatároztam, hogy leghe-lyesebb, ha a vonal karbantartójával veszem fel a kapcsolatot. Szerencsémre a mostani temesvári vasútigazgató (vagy ahogyan a visszafejlesztések után nevezik: kirendeltségvezető), Mircea Benec okleveles mérnök rábólintása után a vonalat immár 18 éve karbantartó lelkes osztálymérnök, a verseci sík-föld szülöttjéből hegyilakóvá vált Maricel Bergerrel egy napsütéses őszi napon bejárhattam a vonal nagy részét. A sokféle alkatrészből összerakott hajtányon Anináról a lissavai állomásig jutottunk. Megálltunk minden alagút-nál, völgyhídnál. Volt, hogy pár száz métert mentem előre, a hajtány zaka-tolva caplatott utánam. Egy következő szombaton a még hátramaradt viaduktokat fényképeztem. Ezeket már kocsival és kiadós gyalogtúrákkal közelíthettem meg. Egy esetben juhászkutyák támadása futamított meg.

Következett az adatok összevetése, korrigálása. Elég sok gondot okozott, hogy a szelvényeket eleinte mérföldben, ölben adták meg, később már kilo-méterben, hektométerben, méterben. Az újraszelvevényezés is szaporította főleg a kisebb műtárgyak beazonosításának gondjait.

Igyekeztem, hogy az olvasó asztalára olyan munkát tegyek, amely alapján választ kaphat a legtöbb részletkérdésre, aztán pedig nyugodtan végigutazhat a vasútvonalon, együgyű mesék helyett ellenőrzött adatokkal felvértezve.

A könyv elsősorban a vasútvonal építéstörténetét tartja szem előtt, de szó-lok az üzemeltetésről és az üzemeltetőkről, valamint a vonalon közlekedő különleges mozdonyokról is.

Nem tudom, mások hogyan vannak ezzel, de én nagyon élvezem az eredeti dokumentumokkal illusztrált kiadványokat, hisz az átlag érdeklődő nagyon nehezen fér hozzá a levéltárakban vagy múzeumokban rejtőző iratokhoz, raj-zokhoz. Ezért igyekeztem minél több dokumentum másolatát „belegyömö-szölni” a könyvbe.

A vasútvonal mai állapotát bemutató fényképeket jómagam készítettem.

Köszönettel tartozom mindazoknak, akik ilyen vagy olyan módon segítsé-get nyújtottak a kutatás során: a Domus Hungaricának a kutatás feltételeinek biztosításáért, Opauszki Istvánnak, a MÁV Központi Irattára vezetőjének és munkatársainak, Mircea Benec temesvári vasútigazgatónak, Maricel Berger osztálymérnöknek, dr. Gálffy Gyulának a kapott dokumentumokért, a már égi pályák történetét bogarászó id. dr. Horváth Ferencnek és Pammer Lászlónak. Köszönöm Bitay Enikőnek a lehetőséget, hogy e könyv az EME sorozatában jelenhessen meg.

A szerző

A BÁNÁT KÖZLEKEDÉSI VISZONYAI

A XIX. SZÁZAD ELEJÉN.

A VASÚTÉPÍTÉSEK KEZDETEI

A Temesköz, avagy a Bánság Magyarország része volt 1920-ig, tehát a nagy vasútépítések idején is. A bánáti vasutak építéstörténete része a magyar vasutak építéstörténetének.

Az országrész nem rendelkezett hajózásra alkalmas folyókkal. Az öt délen határoló Duna sok szakaszon okozott problémát, a Kazán-szoros környékén pedig gyakorlatilag hajózhatatlan volt. A nyugati szélét lezáró Tisza is még nagyon szeszélyes folyó volt. Az északi határát képező, szabályozatlan Maroson is csak kezdetleges volt a hajózás. A belvizeken, mivel még nem voltak gőzhajók, a hajóvontatás volt az egyedüli mód az árral szembeni haladásban. A Temesköz rendelkezett azonban egy szabályozott folyócskával, a Bega-csatornával, mely az ország első ilyen vízi közlekedési útja volt. Ennek köszönheti Temesvár újabb kori fejlődését, központi szerepét. A Bega történetét *A Bega, a Bánság elkenyeztetett folyója* című munkámban dolgoztam fel.

Az alföldi részeken kőanyag hiányában legjobb esetben is folyami kavics vagy homok képezte az úttestet. Az alföldi utak kiépítéséhez messze földről kellett szállítani az építőanyagot, rossz utakon és szeke-

rekkel ez lehetetlen volt. A síkvidékeken, ahol alig vagy egyáltalán nem voltak kiépített utak, a kőanyag magas szállítási költsége miatt az útépítés a vasútépítés költségeivel vetekedett. Figyelembe véve viszont azt a tényt is, hogy akkortájt a vasúti szállítás a közúti szállítási költségek felét-hatodát tették ki, természetes, hogy a gazdaságossági számítások a vasutak építése mellett szóltak. A temesközi utak XIX. századi történetét bővebben a *Rajtuk taposunk és A bánáti utak első törzskönyve, 1848* című munkámban dolgoztam fel.

Az egyedüli mód, mely az ország gazdasági fejlődését elősegítő közlekedést biztosíthatta, csakis a vasút volt. Az ország jövőbe tekintő politikusai azonnal belátták, hogy a haza felvirágoztatásának letéteményese a vasúthálózat kiépítése. Szemük előtt álltak a nyugati példák. Így volt ez szerte a világon: „a népek, fölzavarva évezredes elvonultságukból, nyugtalan, ideges sietséggel igyekeznek a forgalom legtökéletesebb szervének, a vasútnak használatába jutni. Nemcsak egyeseknek, nemcsak az apróbb és nagyobb magángazdaságoknak, de a társadalmi és gazdasági érdekképviselőnek, az állam intéző szerveinek: kormányoknak, államfőknek

is egyik legfőbb törekvésük ma a vasúthálózatnak minél kiterjedtebb, minél teljesítőképesebb kifejlesztése. Államhatalmi, hadászati, politikai, népességi és sok más érdek mind vasutat, műszakilag és üzletileg minél tökéletesebben működő vasutat követel” – írta Képešs Árpád miniszteri osztálytanácsos 1908-ban *A magyar vasúttű története* címmel megjelent munkájában.

Az első magyarországi kísérleti vasút, a rövid életű „lebegő vasút” Pest és Kőbánya között épült meg 1827–1828 között.

A magyar vasutak története szorosán összefűg az ország politikai történetével. Mint szerte a világban, Magyarországon is a vasút az ipari forradalom, a gazdasági fejlődés egyik meghatározó tényezője lett. „Az 1830–40-es években ébredő nemzeti öntudat sarkalja a nemzetet erélyes tettekre, ez ad kellő erőt a nemesség ellenállásával szemben az első »demokratikus« közintézménynek, a vasútnak megteremtésére.” (Képešs Á.: i. m.)

1836. május 2-án V. Ferdinánd, Magyarország királya szentesítette a vasútépítéseket és magánvállalkozásokat lehetővé tevő 1836. évi XXV. törvénycikket, mely törvényi keretet adott az első hazai vasútépítéseknek. A törvény szerint 13 irányba építették volna ki a vasutakat, de a Bánságba még nem terveztek vaspályát. A Temesvárhoz legközelebbi állomás Aradon lett volna.

Az 1843. évi IV. törvénycikkben már szerepel egy Pest–Cegléd–

Szeged–Temesvár–Nagyszében vasútvonal megépítése.

Az akkori Magyarország első valóban állandó közforgalmú lóvasútja Pozsony és Nagyszombat között 1840–46-ban épült meg (lóvasútként 1872-ig üzemelt).

Az első magyarországi gőzüzemű vasutat Pest és Vác között adták át 1846. július 15-én. „Innen számítandó Magyarország közgazdasági élete is. A lűktetően meginduló forgalmi élet mind sebesebb rohanásban feldönt mindent, ami szabad, száguldó mozgásának útjában van. Ledönti a gazdasági és forgalmi élet főakadályait is: a magyar nemesség maradiságát és előjogait” – írta Képešs Árpád idézett művében. A Pest–Vác vasúton szolgáló három mozdony, a Pest, Komárom és Hont később Temesvárra került.

Egy évvel később már a 99 kilométer hosszú Pest–Szolnok szakasz is elkészült.

Széchenyi István 1848-ban, az országgyűlésen tett előterjesztést, javaslatot a közlekedés fejlesztésének ügyében: *Javaslat a közlekedési ügy rendezésiről* címmel. Ebben a vasúti hálózat központjául az ország fővárosát, Budapestet jelölte ki. Nagyon átgondolt hálózatterve szerint épült ki később az ország vasúti hálózata. A javaslat négy fővonalat, négy mellékvonalat és szintén négy szárnyvonalat foglalt magába. Temesvárt az arad–temesvári szárnyvonal kapcsolta volna a fővonalba.

Noha a főrendek nagyobb része ellenezte, a Javaslatot az 1848. XXX. tc. törvényerőre emelte.

A törvénycikk első paragrafusa felhatalmazta a felelős minisztériumot, „hogy a készülőben levő vasutak s megkezdett vízszabályozásoknak, ha és a mennyire azok a közkereskedést előmozdítják, lehető folytatásához s befejezéséhez segédkezet nyujtson, s a közállomány befolyását ezekre nézve biztosítsa”.

1848-ban, a szabadságharc idején az ország vasúthálózatának hossza 243 km volt, amelyből 180 km volt gőzüzemű.

A reformkorszak, majd a rövid magyar függetlenség alatt nagyszerű tervek születtek a magyar vasúthálózat kiépítésére. Kossuth Lajos és Széchenyi István vasútépítési terveinek alapeleme a magyar függetlenségi gondolat volt. A szabadságharc leverése után a Habsburg-politika Magyarországnak az Osztrák Birodalomba való beolvasztását tűzte ki céljául. Ennek érdekében leválasztotta a haza testéről Horvátországot, Erdélyt, a Bánságot és a Bácskát. Utóbbi két tartományból létrehozta a kérészéletű, úgynevezett „Szerb Vajdaság és Temesi Bánság”-ot. A birodalmi eszme szerint az egy birodalom, egy uralkodó, egy akarat, egy nyelv (újult erővel fogtak hozzá az ország erőszakos germanizálásához) jegyében kezdték átalakítani a hatalmas birodalmat. A közlekedési politika is ezt az alapgondolatot követte: egy hatalmas állami (birodalmi) vasúthálózat létrehozása, a birodal-

mi főváros összekötése a vidéki nagyvárosokkal és a szomszédos országok vasútjaival. A magyarországi közlekedési hálózat kiépítése 1867-ig az összbirodalmi hálózat részeként, Bécs központtal történt. Karl Ghega híres vasútépítő mérnök 1851-ben készítette el Friedrich Kübeck és Karl Bruck osztrák miniszterek vasútépítési elgondolásainak szellemében Magyarország ideiglenes vasúthálózati tervét. A „Birodalmi vasúthálózati program”-ot 1854. november 1-jén hagyta jóvá I. Ferenc József császár. A programban szerepel a vidékünket is érintő Temesvár–Fehértemplom–Dunapart (10. vonal) és a Temesvár–Arad–Nagyszeben–Brassó–román határszél (11. vonal) vasútvonal. Ebben az időszakban épült meg a Temesvár felé vezető vasút Pest–Szeged szakasza is (Szegedre 1854. március 4-én ért a vasút), és kezdték el a Szeged–Temesvár vonal építését, szintén államköltségen. A birodalom nagy gazdasági nehézségei, a vasútépítések tetemes költségei a bécsi politikusokat a vasútépítések állami költségen való megvalósítása gondolatától a magánépítkezések felé irányították. Belátták, hogy az osztrák kormány államköltségen nem képes kiépíteni a birodalom vasútjait, ezért egy 1854. szeptember 14-én kelt rendelettel lehetővé tették, hogy egyes személyek vagy társaságok előmunkálati engedélyt kapjanak, sőt kamatbiztosítást is igényelhettek az építkezések céljára. Ausztria pénzügyei annyira rosz-

szul álltak, hogy a már meglévő vonalakat is magántársaságoknak adták el. A magyarországi vonalakat három társaság vette meg. A Temesvár felé vezető vonalat, mely akkor a Délkeleti Államvasút kebelébe tartozott (mint láttuk, Szegedig már kiépült), és a Szeged és Temesvár között már elkezdett építkezéseket az 1855-ben létesített Cs. és kir. Szabadalmazott Osztrák Államvasúttársaság (németül StEG, magyarul OÁV) vásárolta meg. A továbbiakban majd látni fogjuk, hogy e társaság óriási szerepet játszott a bánáti fővonalak kiépítésében. A bánáti vasutak legnagyobb részét az 1880-as évekig ez a magántársaság építette ki, mintegy 600 kilométer hosszúságban. A társaságnak óriási befolyása volt a Temesközben, mert a vasútvonalak mellett övéi voltak az aninai szénbányák, a Resica környéki szén-, vasérc- és mészkőbányák, a resicai vasművek, erdők, szántóföldek, szőlők, utak. Az OÁV törekvései nem voltak mindig összhangban az állam gazdaságfejlesztési elképzeléseivel, állam volt az államban, nagy konkurenciaharcot vívott a mind jobban megerősödő államvasúttal. Ennek hivatali nyelve a német volt, ami huszonhat évi problémát jelentett e vasúttársaság magyarországi történetében. A StEG (1882-től OMÁV, szabadalmazott osztrák–magyar államvasúttársaság, de ne felejtsük, magántársaság volt, csak nevében viselte az „állami” jelzőt) és a MÁV közötti konkurenciaharcnak véglegesen a társaság vona-

lainak 1891-es államosítása vetett véget.

A létrejött magántársaságok vasútépítéseinek köszönhetően 1860-ig az akkori Magyarországon már 1614 km vaspályán „száguldoztak” a gőzparipák. A Bánátban kiépült a Szeged–Temesvár (1857), Temesvár–Báziás (1858), Oravicabánya–Jaszenova (1856), majd 1863-ban az Anina–Oravicabánya vasútvonal.

A Bánát felé gyors ütemben haladt a vasútépítés: Cegléd és Félegyháza között 1853. szeptember 3-án, Félegyháza és Szeged között 1854. március 4-én indult meg a hivatalos vasúti közlekedés, ekkor tartották meg Szegeden az ünnepélyes megnyitót, melyen számos temesvári vendég is részt vett. Az eseményt „nagy örömmel fogadták s Temesvár fejlődésének új érája gyanánt üdvözölték ezt is a temesváriak, mert Szeged végállomásában is a Délvidék anyagi és szellemi előhaladásának biztató jelét látták” – írta 1914-ben, *A temesvári (Délmagyarországi) vasúti vonalak alapításának története* címmel megjelent munkájában Bellai József. Érdekes, hogy a hivatalos avatóünnepség előtt majd egy hónappal, már 1854. február 14-én megindult a teherforgalom Szeged és Bécs között. Temesvárra 1857. november 15-én futott be az első vonat.

1860-ban az uralkodó visszaállította Magyarország alkotmányosságát, megszüntette az úgynevezett Szerb Vajdaság és Temesi Bánság nevű koronatartományt, mely 11 év

elszakítoottság után visszakerült a magyar anyaországhoz.

A kiegyezési törvények értelmében az ország a maga érdekei szerint dolgozhatta ki saját vasútpolitikáját. A kormány a vegyes rendszer mellett foglalt állást, amelyben mind az állam, mind a magánosok építhettek és üzemeltethettek vasutakat. A vegyes rendszernek azonban kibontakoztak a hátrányai is. A magánvasutakat építő befektetők 5-6%-os kamatgaranciát élveztek, azaz a kormány vállalta a befektetett tőke meghatározott százalékos kamatának biztosítását. Ha az évi haszon ezt a mértéket nem érte el, az állam a különbözetet megtérítette. Ez a rendszer – mint sok más országban – hazánkban is a visszaélések, a panamák melegágya lett. Sok, befolyással rendelkező tőkés vágott zsebre busás hasznot. A súlyos terhet jelentő állami támogatással szemben a kormánynak nem volt kellő befolyása a vasútépítésre és üzemeltetésre, a vasutak tarifáira.

A kiegyezés utáni törvények új vasúti politikát tettek lehetővé, ugyanis a kormány a vegyes rendszer mellett foglalt állást. Eszerint az országban mind az állam, mind pedig magánosok építhettek és üzemeltethettek vasutakat.

A politikusok nagyobb része az állami vasútépítkezések híve volt ugyan, de az ország anyagi teherbíró képessége ezt akkor még nem tette lehetővé. A vegyes rendszernek azonban csakhamar mutatkoztak hiányosságai is, elsősorban a már említett kamatbiztosítás, mely óriási terheket rótt az államra, azaz az adófizetőkre, hiszen a kormánynak ennek ellenére nem volt elég nyomatékos beleszólása a vasútépítésbe és az üzemeltetésbe, valamint a vasutak tarifáira vonatkozóan. Mindezeket, mint majd látni fogjuk, csak a század utolsó évtizedében betetőzött államosításokkal küszöbölték ki.

Mikó Imre nevéhez fűződik a MÁV, a magyar királyi államvasutak megalakítása, melyben szintén jelentős szerepe volt a külföldi tőkének. A MÁV több magántársaság vonalait megvásárolta, és új vonalak építését is elkezdte. Pozíciói az 1870-es években erősödtek meg annyira, hogy megegyezésre juthatott a piacot uraló StEG-gel.

A StEG-nek kiemelt érdeke volt, hogy a dél-bánáti uradalmainak, bányáinak, hutáinak termékét a piacokra juttathassa. Az aninai medencében bányászott szén elszállítása is elsőrendű feladat volt.

KEZDETI PRÓBÁLKOZÁSOK EGY ANINA-BÁZIÁSI VASPÁLYA ÉPÍTÉSÉRE

A Temesi Bánság első vasútvonala nem a térség központját kötötte össze az ország vasúti hálózatával, hanem egy elszigetelt vasútvonal volt a bánáti hegyvidék bányái és az Al-Duna partjának kis helysége, Báziás között.

Az államkincstár 1845-ben különös figyelemmel fordult a bánáti bányavidék felé, és elhatározta ennek fejlesztését. Az oravicabányai bányászati igazgatóság nagy tehetségű elnöke, Gustav von Gräzenstein (magyarosan Gräzenstein Gusztáv) udvari kamarai tanácsos felhívta Kübeck báró, udvari kamarai elnök figyelmét a steierdorfi (később Stájerlak) szénvagyon fontosságára. A kincstár elhatározta e szénkészlet saját kezelésben való kiaknázását. E célból 1845 és 1846 között a kincstár nevében Michael Layer udvari tanácsos és Gräzenstein udvari kamarai tanácsos megszerezte a magánkézben lévő bányákat, és nagyvonalú fejlesztési tervet dolgozott ki ezek korszerűsítésére, jövedelmezőségük növelésére.

Gräzenstein Gusztávról (Nyitra-szerdahely 1808, Pest 1861) meg kell említenünk, hogy 1836-ban lett udvari kamarás, ekkor kapott magyar nemesi címet is. A magyar forradalom és szabadságharc híveként a forradalmárok részére kézifegyvereket, lövedékeket és kisebb ágyúkat is

gyártatott. A forradalmi kormányban is szerepet vállalt, majd a kormánnyal együtt Debrecenbe menekült. Kiváló szakember volt, a kiegyezés után a magyar bányászat egyik irányítója lett.

A bánáti hegyvidék fejlesztésének és a bányakincs értékesítésének feltétele volt az alig létező közlekedés megteremtése. Az aninai és oravicai bányavidéket az ország többi vidékével összekötő vasútvonal megépítésére több elképzelés is született. Bizonyos szakaszokat lóvontatással, másokat már eleve gőzvontatással terveztek. A kezdeti fellendülést több megtorpanás, majd újragondolt nyomvonalon ismét fellendülés követte. Az oravica-jaszenovobáziási vasútvonal és az Aninát Oravicával összekötő hegyi vasút építésének kezdeteit egységesen kell bemutatnom, hisz nagyon összefonódtak a történések, nehezen lehetne különválasztani őket.

1846. október 31-én Michael Layer, Gustav von Gräzenstein, Giller ülnök, Ransonet báró, Karl Bach vasúti mérnök, Johann N. Bach bányamester, Franz Obert bányamérő („Markscheider”), Kolozsváry Ferenc bányabejáró („Einfahrer”) és Schroll praktikáns részvételével tanácskozást tartottak, ahol széles körű tervet dol-

goztak ki a szénbányák felfejlesztésének érdekében. Ebben többek között szerepelt egy $9\frac{1}{2}$ mérföld (72 km) hosszú gőzvontatású vasút építése Lissava–Oravica–Jaszenovo–Báziás között, majd ennek meghosszabbításaként egy 232 öl (439,98 m) hosszú alagút létesítése a lissavai völgyet és a Zsittin patak völgyét elválasztó hegyhát alatt. Onnan egy 1864 öl (3,535 km) hosszú, István főhercegről elnevezett altárnával a Teréz-völgyben a stájerlak-aninai szénmedence nyugati széléhez juthattak. Az István altárnába egyúttal a munkálatok megkönnyítése céljából három akna (Mihajlovics, Leyer, Gränzenstein) mélyítését is elkezdték. Az István tárna építésére 9 évre lett volna szükség. Gränzenstein még egy, közvetlenül a lissavai völgyből az István főherceg tárna síkja alá 80 öllel (151,72 m) mélyebben egy második, 2356 öl (4,468 km) hosszú, V. Ferdinánd magyar királyról elnevezett tárna fejtését javasolta. Figyelembe véve, hogy az István tárna kiépítésére 9 évet kellett volna várni, és a kincstár hamarabb óhajtott a Stájerlaktól északra lévő, egy kis emelkedés által elválasztott Anina-völgyi bányák szenét értékesíteni, az aninai bányákból a szenet a gőzvasútig egy $4\frac{1}{2}$ mérföld (34,13 km) hosszú, a bregyetti (majd predeti, a román „brădet” szóból, melynek magyar megfelelője a „fenyves”) fennsík keleti, északi és északnyugati peremén, valamint a lissavai patak völgyében haladó lóvasúton szállították volna.

Ez Lissavánál csatlakozott volna a gőzvasúthoz.

A lóvasút tervét, melyet Anton Rappos segédmérnök készített, és Anton Scherawitza rajzolt, a resicai múzeumban őrzik. „A sokágú javaslatok felsőbb jóváhagyását nyervén a lóvonatú vasút Dulnig [máshol Dülknig] építészeti felügyelőre ruházattott; a lissava-baziási mozdonyvasutat Bach mérnök; az aknák és tárnák inspectióját Buhl Vilmos bányamérnök nyerte el. A vérmes reményekkel megindított vállalatot Thünnfeld [Ferdinand von Thinnfeld] minister 1851-ben még Thinnfeld és Reitz-aknák építtetésével toldá meg. De az építés nem remélt természeti akadályokba ütközött. Az István-tárna egy agyaggal kitöltött repedésen 6 év alatt 200 öltre [379,3 m] alig jutott, jöllehet 9 évre szólt az egész 1864 ölnyi [3535 m] munka” – írja Téglás Gábor.

A lóvasutat 1851-ben adták át. A közel 26 km hosszú lóvontatású vasút építése 382 814 forint 47 krajcárba került. A vasútba a nagy magasságkülönbségek leküzdése végett három (egyenként 22, 24 és 76 m magasságokat leküzdő) drótkötélpályát építettek. A lóvasút kilenc alagúton haladt át. Ezek hossza 19 és 710 méter között váltakozott, összhosszuk 1563 méter volt (Horváth–Kubinszky: *Magyar vasúti építkezések Erdélyben*). 1852-ben Karl Dulnig, a lóvasút építésvezetője a bécsi pénzügyminisztériumnak javaslatot nyújtott be a Gerlistye–Zsittin közötti lóvasút gőzvontatásúvá alakítására, valamint

az aknáig való meghosszabbítására (ez nem szerepelt az eredeti tervben). Az egyeztetések, tárgyalások ez ügyben 1854-ig folytatódtak, de Anton Wiesner miniszteri tanácsos 1854. június 27-i határozatában ejtette a lóvasút ügyét, az István tárnát és a három, már említett, bregyetti (brädeti) aknát megszüntette, de a Ferdinánd akna gyors hajtása érdekében, a stájerlaki szénmedence feltárása céljából 40 öllel (75,86 m) mélyebben egy, Ferenc Józsefről elnevezett új altárna megnyitását rendelte el. A nagyszabású tervhez azonban nem volt elég munkaerő, ezért a kormány a Gerlistye községhez tartozó völgybe 100 újonnan épített házba 431 munkást telepített. Így született meg a későbbi Anina bányászváros.

A lissava-oravica-jaszenovobáziás gőzüzemű vasútvonalat 2 év alatt tervezték megépíteni. A munkálatokat e vonalon Karl Bach vasútépítő mérnök irányítása alatt már 1847-ben megkezdtek, ám csakhamar tifuszcikória kitörése miatt le kellett állítani. A munkások közül sokan megbetegedtek, meghaltak. Maga az oravica bányorvos, Peter Wierzbichy is a fertőzés áldozata lett.

Peter Wierzbichy vagy magyarosan Wierzbichy Péter 1794-ben született a galíciai Szandecben. Készhelyre kerül, egyes adatok szerint 1821–1824 között a Georgikon Akadémián tanít. Megírja a *Flora Mosoniensis* c. művét, melyben a mosoni növényvilágot írja le. 1824–1828 között elvégzi Budán az egyetemet, és sebészorvosi oklevelet szerez,

majd Oravicára szerződik. Ő lesz a bányavároska első királyi sebésze és bányorvosa (Erster königlicher Wundarzt und Bergphsikus). Fáradhatatlanul végzi orvosi teendőit, de szintén nagy energiával folytatja növényteni kutatásait, úgyszintén bővíti lepkegyűjteményét.

Növényteni kutatásait a regensburgi *Flora* botanikai lap rendszeresen közölte. Az 1843-ban Temesváron tartott Magyar Orvosok és Természetbúvárok Vándorgyűlésén a gyapot bányai meghonosításáról értekezett.

Hazánkban ő végezte az első fitofenológiai (a virágok első tavaszi kivirágzása) megfigyeléseket Oravicán 1830–1845 között. Főleg hóvirág, som, kökény, őszibarack virágzásait figyelte meg (Halmai János dr., Horus – Orvosi Hetilap, 27. sz. Budapest, 1967. július 2.).

Különösen jó rajz tehetséggel megáldva a növényleírásait sok színes rajjjal illusztrálta. 30 000 darabos növénygyűjteményt hagyott hátra. Nagy növénygyűjteménye a grazi Joanneumba került, de Prágában is őrzik egyik herbáriumát. Több növény viseli a Wierzbichya jelzöt. Kitaibel Pál mellett az oravica bányorvos a XIX. század eleji legnagyobb magyarországi botanikusok közé tartozik.

Az entomológia területén is jelentőset alkotott.

A vasúti munkások között kitört tifuszcikória alatt éjt nappallá téve igyekezett gyógyítani a betegeket, enyhíteni szenvedéseiket, míg 53

évesen őt is leteperzte a gyilkos kór. 1847. február 5-én távozott az élők világából.

A járvány idején, habár nem volt a vasút alkalmazottja, szintén áldozatos munkával kezelte a betegeket a macedóniai Bitoliából (Monastir), a törökök elől Magyarországra menekült macedoromán Gheorghe Constantin Roja (1786–1847), akinek nevét magyarosan Rózsának is írták. Temesvárra jött, ahol nagybátyja kereskedő volt. Itt végezte középiskolai tanulmányait is, majd Budán és Bécsben folytatta. Orvosi diplomáját 1812-ben szerezte a bécsi egyetemen (diplomadolgozatát Wallachus Moscopopolitanus névvel szignálta). Rövid ideig bécsi kórházakban dolgozik, majd Temesváron áll megyei szolgálatba „phisikus”-ként. A Bánság fővárosából kerül később Oravicabányára bányorvosnak. 1842-ben a Magyar Királyi Orvosi Társaság levelező tagja lesz.

Orvosi munkája mellett nagy figyelmet fordít a románok származásának kutatására, mellyel már budai diákévei alatt kezdett komolyan foglalkozni. A macedorománokat romanizált trákoknak tartja, és kijelenti, hogy a román nyelv őshazája Trákia.

Román nyelvű orvosi ismeretterjesztő, valamint bábanevelő könyvecskét is kiad.

Wierzbichy Péter kollégájához hasonlóan a vasúti munkások között kitört tifuszbajjárvány áldozataként 1847. január 30-án halt meg.

A sok munkás életét követelő tifuszbajjárvány után vasútorvosi állást

hoztak létre. Prágából Oravicabányára vezényelték dr. Friedrich Bach orvost, aki 1847 őszétől a vasúti orvos posztját is betöltötte. Friedrich Bach 1813. márius 13-án született Königsgrätzben, Franz Bach hivatalnok gyermekeként. A vasútépítő Karl Bach mérnök testvéröccse volt. A család Prágában telepedett le, Friedrich is itt folytatta tanulmányait. Többek között zenét is tanult. Orvosi egyetemi tanulmányai mellett nagyon érdekelte az irodalom is. Példaképei voltak a bánáti születésű Nikolaus Lenau és Friedrich Rückert.

Barátja volt Szarvady Frigyes publicista, diplomata, magyar szabadságharcos. Ő vezette be a pesti forradalmár ifjak közé.

Oravicabányán, orvosi teendői mellett, jelentős művelődési tevékenységet folytatott. Harcos kiállása miatt a StEG vezetői nem igen szívelték. 1848. április 9-én például támogatja a bányászok petícióját, melyet a bányai igazgatósághoz intéztek. Demokratikus és haladó nézeteiket vallva, természetesen az 1848–49-es magyar forradalom és szabadságharc egyik szimpatizánsa is. 1851-ben Aninára, majd Versecré helyezték, ahol szintén a StEG keretében működött. Itt halt meg 1865-ben, mikor egyik betegéhez sietett.

A bányorvosok, akik a vasúti munkásokat is ellátták, majd a vasúti orvosok is kötelezően az oravicai bányai igazgatóság gyógyszerárából szerezték be a gyógyszereket. A bányai igazgatóság a gyógyszereket a Bruderlade (Társasláda) pénzalapjá-

ból fizette. A bányagazgatóság gyógyszerárát és az időközben megszűnt Winter-féle gyógyszerár ingóságait 1776-ban Johann Lederer vásárolta meg, minden joggal és kötelességgel. „A fekete sashoz” címzett gyógyszerárát 1797. február elsején nyitotta meg Oravicán. Halála után, 1820-ban özvegyétől Knoblauch Károly (Resica 1797 – Oravica 1869) vásárolta meg. A vasútépítő munkások egészségéért felelős orvosoknak is kötelezően innen kellett ellátniuk magukat a szükséges gyógyászati termékekkel.

A Lissava–Oravica–Báziás vasútvonal építőmunkásai részére is létrehozták az úgynevezett Társasládát, amely a tagok egészségbiztosítását látta el. A vasútépítő munkásokat idénymunkásoknak tekintették, ezért ők a szükséges gyógyszerek árából csak 5%-os engedményt kaptak (a bányászok viszont 20%-ot). Knoblauch Károly azonban 1854-től az előírt, kötelező árengedményt saját kezdeményezésből 15%-kal emeli, a vasúti munkások is ugyanolyan kedvezményben részesültek ezentúl, mint a bányászok. A bányagazgatóság ezt egy 1855. február 16-án keltezett külön köszönőlevéllel hálálta meg.

A Knoblauch család jelentős szerepet vállalt Oravica és a bánáti bányavidék társadalmi életében. Nem véletlen, hogy az első vonattal végigutazó díszvendégek között foglalható helyet. Knoblauch Károly családjában hazafias szellem uralkodott. Ágoston Károly nevű fia önkéntes

honvédként vett részt az 1848–49-es forradalom és szabadságharcban. Knoblauch Károly 1856-ban a StEG kötelékébe lépett.

A bánáti hegyvidék egészségügyi ellátásáról, az ottani orvosok és gyógyszerészek működéséről dr. Gálffy Gyula írt doktori értekezést 1974-ben. Az erre vonatkozó adatok nagy részét innen merítettem (lásd Gálffy).

Az építkezés az 1848–49-es magyar szabadságharc alatt szünetelt. A munkálatokat csak 1850-ben kezdték újra. 1851-ben a resicai hengerdében elkezdtek a vasúti sínek gyártását is.

A Steierdorf (Stájerlak) és Báziás közötti Banater Montan-Eisenbahn (Bánáti hegyi vasút) vonalát az Emanuel von Friedberg által rajzolt *General-Karte der Wojwodschaft Serbien und des Temescher Banats* című, 1853-ban megjelent térképre is berajzolták, habár még csak épülőfélben volt.

Az oravicai plébániatemplom iratai között található egy, 1853. november 20-án keltezett összeírás (Ausweis über den Arbeiterstand auf der Eisenbahnstrecke von Krassowaer Tunell bis Jam), melyben felsorolják az akkortájt a vasúti munkálatoknál alkalmazottak számát. Az eredeti iratot a Hegyi Bánát egészségügyének szakavatott kutatója, dr. Gálffy Gyula másolta le. A táblázatot német nyelven állították ki, és külön szerepelnek a vasútvonal Krassova és Lissava, Lissava és Oravica, valamint az Oravica–Jám szakaszok.

Benennung (Megnevezés)	Von Krasowaer Tunell bis Lissava (A krassovai alagúttól Lissaváig)	Von der Lissava bis Orawitza (Lissavától Oravicáig)	Von Orawitza bis Jám (Oravicától Jámig)	Zusammen: (Összesen:)
Erdarbeiter (Földmunkások)	–	271	298	569
Kőtörők, kőfejtők (Steinbrecher)	–	27	33	60
Handlanger (Napszámosok)	–	81	148	229
Maurer (Kőművesek)	–	70	105	175
Steinmetzer (Kőfaragók)	–	11	26	37
Zimmerleute (Ácsok)	–	5	36	41
Oberbauleger (Felépítmény-munkások)	–	–	116	116
Parthinfürer (Váltásvezető)	–	19	5	24
Aufseher (Felügyelők)	–	4	4	8
Wächter (Őrök)	3	2	4	9
Fuhrleute (Fuvarosok)	–	34	93	127
Zusammen (Összesen)	3	524	868	1395
Anmerkung: (Megjegyzés:)				

A keltezés alatt: „Kais. königl. Bauleitung der banater Eisenbahn” és olvashatatlan aláírás (feltehetőleg Lihotzky).

Gálffy Gyula adatai szerint az Oravica–Jám–Jaszenovo vasútvonal építésén 1846–1854 között 3000 helyi lakos és 3000 más vidékről jött munkás dolgozott (lásd Gálffy).

1854-ben az állami hivatal görcső alá vette az aninai bányákat, és kiderült, hogy az 1853-as év veszteséges volt, az 1854-es év előrejelzései is borúlátóak, a kiadások nem voltak összhangban a beruházások mértékével. Nyilvánvalóvá vált, hogy „a

Wiesner-féle javaslat értelmében foganatosítandó elő- és feltárások és a hozzájuk fűződő üzleti reménységeket megvalósítani nem tudják” – írja Téglás Gábor. Ezért 1854. február 4-én elrendelték a munkálatok zömének beszüntetését, és csak a szénfejtést folytatták. A Ferdinánd és a Ferenc József tárnák munkálatait leállították. A 812 270 forint 72 krajcáros deficit is nagyban hozzájárult ahhoz, hogy az állam áruba bocsássa bánáti bányáit, hutáit.

1854-ben összesen 1 074,48 frt 19½ krajcár veszteséget mutattak ki, és pedig:

„1. az V. Ferdinánd-tárna 282° hossz., 1846. novemberétől 1854. február = 65, 501 frt.

2. István-tárna 207° h. 1846. nov. 1854. febr. = 48,403 frt.

3. Annak három aknája u. m.:

a) Mihajlovics-akna 60° mély, 1846. nov. 1851. márc. = 25,983 frt.

b) Leyer-akna 116 öl, 1846. nov. 1853. aug. = 53,660 frt.

c) Gränzenstein-akna 78°, 1846. nov. 1852. május = 31,556 frt.

4. Breuner feltárási akna 40° mély, 1847. febr. 1849. okt. = 12,429 frt (el is készült és használatba vétetett).

5. Thiinfeld felt. akna 56 öl, 1851. jun. 1853. márc. = 25,963 frt.

6. Kolovrath felt. akna 149 öl, 1846. nov. 1853. okt. = 64,730 frt (elkészült).

7. Reitz-akna 48°, 1851. jul. 1853. okt. = 23,360 frt.

8. Ödön-akna 37° 1852. máj. 1853. jun. = 10,325 frt.

9. Kübeck felt. akna 72 öl, 1847. febr. 1853. május = 28.874 frt.”

(Téglás Gábor).

1854-ben Erwin von Lihotzky főmérnök volt az épülő vasút ideiglenes ügyvezetője („Provisorischen Bauleitung der Montan-Ärarial-Eisenbahn von Steierdorf über

Orawitza nach Basiasch”). Beosztottjai voltak: két másodosztályú mérnök, négy első osztályú és három másodosztályú segédmérnök, egy számvivő és egy raktáros.

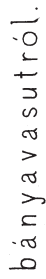
1854. augusztus 20-ra sikerült befejezni az Oravica–Jaszenovo–Báziás szakasz építését, és megindulhatott rajta a forgalom.

Az úgynevezett „Szénvasút” („Kohlenbahn”) még csak teherforgalmat látott el, ám nagy jelentősége volt, mert a gazdag szénvagyon így már értékesíthetővé vált, hisz a dunai gőzösök falták a szenet. Addig Újpalánkán töltötték fel széntartálékaikat. Báziás, mely a vasút megérkezéséig alig néhány lakosú kis település volt, fontos dunai kikötővé gyarapodott.

1855-ben az építésvezető Franz Klinghammer első osztályú mérnök volt. Az Oravica–Báziás Bánáti Kincstári Hegyivasút Ideiglenes Főintézőségének ideiglenes főnökét Karl Adamunak hívták. Beosztottjai: egy írnok, egy első osztályú mérnök, egy pénztáros, aki egyben a vasútkezelői feladatokat is ellátta.

Az Oravica–Jaszenovo–Báziás vasútvonal a Bánság első vasútvonala volt.

2

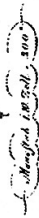


der Werksbahn

LISSAVA-ANINA.



Horizontale Projektion der Bahnhin-
nischen dem Bodendruckes im geköpften Thal
und des Dammes mit der angrenzenden Silica-
tion.



Die Linie auf der Sacklinie zur Aufzeichnung.

Arbeits- und Lebensbedingungen werden sich nicht grundsätzlich ändern.

Veränderung des Baues bedarf der unmittelbaren

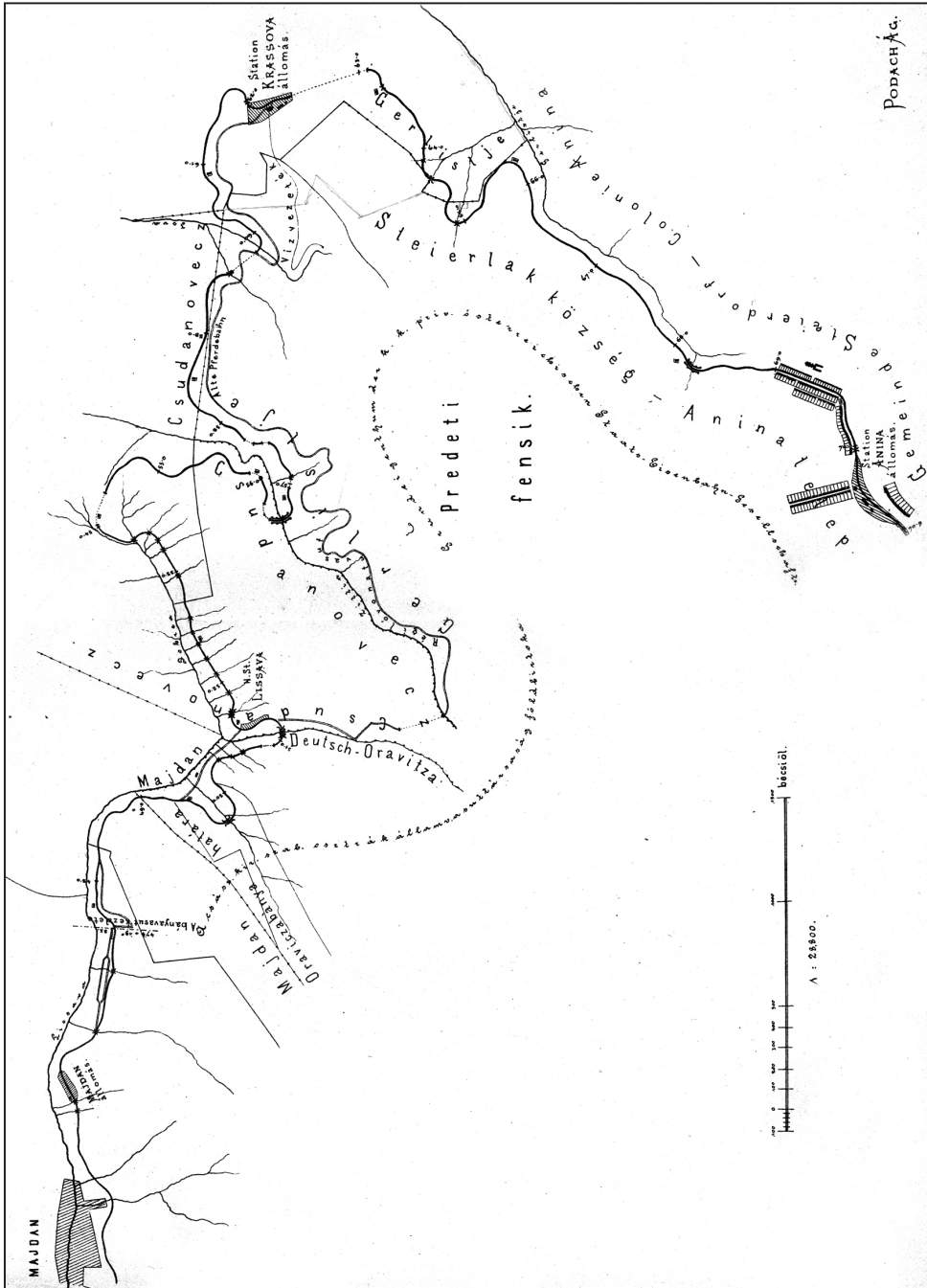
Fukunig akas Misitoren.

Malade: einer *Hydrophobus* von *Washington* mit *Westküsten*.

Handwritten signature

Chaffee, Benjamin to the Legislature of the State of New York
in the House of Representatives 1869

A „cs. kir. bánáti kincstári hegyi vasút” helyszínrajza a gerlistyei völgy és a Duna között. Címlap (eredetije a resicai múzeumban)



A lissava-aninai bányavasút átnézeti térképe



A lóvasút pályájának alépítménye, melyet lassan hatalmába vesz a természet, és egyik viaduktjának romjai (2013)



A hajdani lóvasút nyomvonala alatt a mélyben haladó gőzvasúti pálya (2013)

AZ „ÚJ FÖLDESÚR”, A StEG AVAGY AZ OÁV

Ebben az állapotban volt vasútvonalunk, amikor az államcsőd szélén álló osztrák kormányzat elhatározta eladását. A vevő a cs. kir. szabadalmazott osztrák államvaspálya-társaság volt (azaz a StEG, avagy magyar nevén OÁV).

Az 1855–56-os években Magyarországon három nagy magánvasúti társaság szerzett döntő gazdasági pozíciót. A leghatalmasabb a császári és királyi szabadalmazott Osztrák Államvaspálya Társaság (Koenigliche und Kaiserliche privilegierte oesterreichische Staats Eisenbahn Gesellschaft, röviden StEG, magyarul OÁV) volt. A társaság Ausztriában megvásárolta a Bodenbachtól Brünnig (ma a csehországi Brno) és Olmützig (ma Olomouc, szintén Csehországban) vasútvonalat, Magyarországon pedig az előbb említett Oravica–Báziás vasútvonalon kívül a Marchegg (az akkori osztrák–magyar határállomás a Morva – németül March – osztrák partján) és Pest, a Pest–Cegléd–Szolnok, a Cegléd–Kecskemét–Szeged vasútvonalat és a Szeged–Temesvár pálya már elkészült építményeit.

A tőkéscsoport az állammal az adásvételi szerződést 1855. január elsején írta alá. A vasútvonalak mellett a társaság több államjóságot is – bányákat, hutákat, erdőket, szántó-

földeket, szőlőket – is vásárolt. 1855. február 13-án megvásárolta a cs. k. szab. bécs–győri vaspályatársaság Bécstől a Lajta melletti Bruckig (Bruck an der Leitha, az akkori osztrák–magyar határ) kiépített vasútvonalat, valamint a Brucktól Győrön át Újszőnyig (Komárommal szemben a Duna jobb partján, Trianon után szintén a Komárom nevet viseli) építés alatt álló vasútját és a győri gépgyárát. A társaság léteerdeke volt vasútvonalainak kiépítése, hogy minél olcsóbban és könnyebben a piacokra szállíthassa bányászati, ipari és erdészeti termékeit. A társaság mind osztrák, mind magyar területen is fejlesztette vasúthálózatát. A Bánságban e társaság építette ki a vasúti törzshálózatot, és az 1891-es államosításáig uralta a Temesköz szállítását. Óriási bánsági vagyona, gyárai, és bányái révén régiónk egész gazdaságának egyik fő tényezője volt.

Számos helytörténész, történész közöl téves adatokat a főleg francia nagytőkések által létrehozott OÁV-val kapcsolatban. Többen állítják (tévesen), hogy a híres Rotschildok érdekeltségi körébe tartozott, holott éppen a konkurenciáé volt. Lássuk, az eredeti dokumentumok szerint kik is voltak az OÁV tulajdonosai. A legfontosabb és legpontosabb adatokat

az 1855. január elsején, Bécsben aláírt, német nyelven kiállított „Egyezmény” tartalmazza. Eszerint az eladó, az osztrák állam képviselői, „az osztrák kormány megbízásából és annak nevében” báró Alexander Bach belügyminiszter és báró Baumgartner. Ők a szerződés megkötésére és aláírására dr. Cajetan Meyer cs. kir. belügyminiszteri és Johann Joseph Anton Brentano cs. kir. pénzügyminiszteri tanácsosokat hatalmazták fel.

A vevők képviselői és a szerződés aláírói az alábbiak voltak: Daniel Eskeles mint az Arnstein és Eskeles nagykereskedő cég főnöke, báró Georg Sina (Sina György, élt 1782–1856 között, számos magyarországi befektetéshez biztosított tőkét, így a Lánchíd építését is legnagyobbbrészt finanszírozta; támogatta Széchenyi István vasútépítési és folyamszabályozási munkálatait, 1818-ban magyar nemességet, 1822-ben pedig magyar bárói rangot kapott) mint az S. G. Sina nagykereskedő cég főnöke, Isaak Pereire, a párizsi Societé Générale de Crédit Mobilier igazgatótanácsának elnöke és Raphael, Galliera hercege, földbirtokos és a párizsi Societé Générale de Crédit Mobilier igazgatótanácsosa. Utóbbi mind a maga, mind a következő tőkések nevében írta alá az adásvételi okmányt: B.L. Fould & Fould-Oppenheim, Emil Pereire, Ernest André, J. P. Pescatore, báró Seilliere, Mallet testvérek, de Morny gróf, G. Des Arts Mussard & Cnie., A. d'Eichtal, J. F. de Uribarren & Cnie., Hyppolit Biesta,

Casimir Salvador és a párizsi Societé Général de Crédit Mobilier.

Az „Egyezmény” első paragrafusa értelmében Daniel Eskeles, Georg Sina, Isaak Pereire és Raphael Galliera „saját és megbízottjaik nevében, mindamellett minden egyetemleges kötelezettség nélkül, átveszik azon eladott dolgokat és engedélyeket, melyek a pénzügyminiszter úr ő nagyméltósága által aláírt, Bécsben 1855. évi január 1-én kelt és a jelen egyezményhez csatolt két okmány, nevezetesen a) a vasútengedélyokmány és b) az államjóságok és bányák iránt kötött szerződés és engedélyokmány szerint átengedettek és kötelezik magokat és meghatalmazóikat, minden, e két okmányban a vevők és engedélyesek által elfogadott kötelezettségeket, a jelen egyezményben megállapított részletesebb határozatok szerint teljesíteni és a létesítendő cs. kir. szabadalmazott osztrák államvaspálya társulatnak, a jelen egyezményhez csatolt és a belügyminiszter úr ő nagyméltósága által elfogadott alapszabályok szerinti alakítását, legkésőbb 1855. április hó 1-jéig igazolni”.

A szerződés szerint az engedélyesek az osztrák államkormánynak 200 millió franknyi összeget voltak kötelesek fizetni aranyban vagy ezüstben.

A kormány az átengedett vasutakra és tartozékaikra ötévi adómentességben is részesítette a társaságot. Az átvett vasutak befejezéséhez, helyreállításához, javításához, karbantartásához szükséges sínekre és más tárgyakra a társaság öt évig a kiszabott

vámilletéknek csak felét kellett befizesse az államkasszába. Ezenkívül az 1 500 000 forint értékig behozott mozdonyok, vasúti kocsik, állógépek, gőzkazánok, gépek és más műszerek esetében is a társaság öt évig vámmentességet élvezett.

Hasonlóképpen 10 éven át a „bányamértékilleték (németül Massengebühr) és bányavám (németül Bergfrohn) helyett két bányamérték (Gruben-Feldmasse) után kivitelképpen csak évi tíz pengő krajcár illetéket” kellett fizetnie. A társaságnak a jövőbeli bányafejlesztéseiért is könnyítéseket szavatoltak.

Az egyezmény feljogosította a társaságot „az államkormány által elfogadott tervek alapján egy a szeged-temesvári vasút valamelyik pontjából kiágazó Zimony és Belgrád felé irányuló mellékvasút kiépítésére és üzletbevitelére.

Az említett meghosszabbítások, összekötő és szárnyvasutak a társaság által saját költségén és saját használatára mindazon feltételek és kedvezmények mellett építtetnek ki és vétetnek üzletbe, melyek az azok felől a törvény határozatai szerint kiállított engedélyokmányban megállapíttatni fognak.”

Ugyanebben a szerződésben az állam a társaságnak „a legkészségebb segédkezet nyújtandja”, hogy a Pécs környéki egyházi testületekkel

és más magánosokkal, kiknek birtokaik vagy kőszéntelegeik vannak, folytatott tárgyalásoknál, a szén- és vasbányák esetében a kutatási és bányaművelési jogot megszerezhesse.

Az egyezmény szövegét „a császári jóváhagyás fenntartása mellett a cs. kir. osztrák államkormány részéről teljes szövegében” elfogadta és kézjeggyel ellátta Alexander Freiherr [magyarul báró] v. Bach, „Ő cs. kir. Apostoli Felségének valóságos belső titkos tanácsosa, az osztrák császári Lipóttrend és Ferenc-József-rend nagykeresztese, belügyminister” és Andreas Freiherr von Baumgartner „Ő cs. kir. Apostoli Felségének valóságos belső titkos tanácsosa, az osztrák császári Lipóttrend és az I. osztályú vaskorona-rend lovagja, pénzügyi és kereskedelmi minister”. A császári szentesítést e szerződés 1855. január 12-én kelt „legfelsőbb helybenhagyással nyerte meg”.

Az ismertetett egyezmény két csatolt okmánya a „Vaspályaengedélyezési okmány az északi és délkeleti vonal tárgyában” („Eisenbahn-Concessions-Urkunde für die nördliche und die südöstliche Linie”) és a „Szerződési és engedélyezési okmány a bánya- és hutaművekről és az államjóságokról” („Vertrags- und Concessions-Urkunde über Berg- und Hüttenwerke und Domänen”).



Leopold Bresson



Jules Maniel



Oravica. A szabadalmazott osztrák-magyar államvasút-társaság igazgatósági épülete.
A kép háttérében a híres, 1812-ben épült színházépület

A StEG TŐKÉJE ÉS VASÚTVONALAI

A részvénytársaság 400 000 részvényt bocsátott ki 200 millió frank értékben. Ebből a S.G. Sina és Arnstein & Eskeles 45 millió, B. L. Fould et Fould-Oppenheim 18 millió, Emil Pereire 8 millió, Isaak Pereire 8 millió, Ernest André 20 millió, Raphael, Galliera hercege 20 millió, J. P. Pescatore 6 millió, Seilliére báró 5 millió, a Mallet testvérek 5 millió, Morny gróf 5 millió, G. des Arts Mussard & Comp. 5 millió, Adolf Eichtal 3 millió, J. J. De Uribarren & Comp. 3 millió, Hyppolit Biesta 3 millió, Casimir Salvador 2 millió, a La société générale de crédit mobilier à Paris pedig 44 millió franknyi részvényt jegyzett.

A részvénytársaság alapszabályzatában megfogalmazták, hogy „a társaság alaptőkéje részvények vagy kötelezvények által az eredeti alaptőkéhez hasonló összeggel növelhető, ha a társasági vállalatok szükséglete ezen szaporítást igényli”. E mondatot az 1867. évi június 3-án tartott közgyűlésen némileg megváltoztatták: „a társaság alaptőkéje részvények vagy kötelezvények által növelhető, ha a társasági vállalatok ezen szaporítást igényli. Annak meghatározására, hogy vajon a megengedett tőkeszaporítás egyszerre vagy időről időre esz- közöltessék, ugyszintén az időpont-

nak megválasztása a társaságra bízatik.”

Az első igazgatótanács húsz tagból állt: báró Sina György, báró Daniel de Eskeles, báró Louis de Pereira, Isaac Pereire, Raphael, Galliera hercege, Emil Pereire, Ernest André, gróf Morny, A. von Eichtal, lovag Caspar von Seiller, gróf Anton von Pergen, gróf Ludwig von Breda, báró Georg von Walterskirchen, Cajetan von Mayer, Moriz von Wodianer, báró Heinrich Trenek de Tronder, Francis Baring, Salvador Casimir, Adolf Fould, Charles Mallet. Láthatjuk, hogy alig találunk olyan személyt, aki a haza felvirágoztatásáért tett volna egy keveset is. Befektetésüket csupán a profit reményében tették. Az alapszabályzat értelmében a társaság fennállásának első öt éve után, minden évben a közgyűlés az igazgatótanács ötödrészét újra kellett választani. Az eredetileg megválasztott igazgatótanács teljes megújításáig a tagok kilépési sorrendjét sorshúzással határozták meg. Az igazgatótanács tagjai közül évenként egy elnököt és két alelnököt választott. Az elnök és az egyik alelnök belföldi kellett legyen, a másik alelnök külföldi állampolgár volt.

Az állam teljesen ki volt szolgáltatva, és ki is „szolgált a részvé-

nyesek érdekeit, vállalta a súlyos pénzügyi terheket jelentő kamatbiztosításokat, anélkül, hogy megkísérelte volna a díjszabás-politika irányítását. Nem tulajdonított jelentőséget az ipar és a mezőgazdaság fejlődését szolgáló tarifapolitika megteremtésének” – jegyzi meg dr. Udvarhelyi Dénes *Magyarország gazdasági és vasútpolitikája 1876-tól a századfordulóig* című tanulmányában. Sok hasonlóságot fedezhetünk fel a napjainkban koncesszióban épülő autópályák és a hajdan szintén koncesszióban épült vasutak között. Azonban azt is ki kell mondanunk, hogy az akkori helyzetben sok ország számára ez volt az egyetlen út vasúthálózatának megteremtéséhez. Az államháztartásra később oly nagy terheket róvó állami kamatbiztosításról Újhelyi Géza *A magyar vasútügy története* című, 1910-ben megjelent könyvében azt írja, hogy: „ennek [azaz az állami kamatbiztosításnak], ha oly időben adoptáltatott is, midőn más államok azt már rossznak mondták ki, és ha még magát a kamatbiztosítási rendszert is rosszul, hibásan alkalmazta a kormány, mégis a vasúti hálózat oly nagymérvű kiépítése volt köszönhető, mely az állam akkori pénzügyi viszonyait tekintve, más körülmények között egyszerűen lehetetlen lett volna”.

Ezt a kamatbiztosítást élvezte az OÁV is a már megépült, üzemben lévő (és általa megvásárolt) Marchegg–Szolnok–Szeged, az épülő Szeged–Temesvár, a Temesvártól a

Duna felé építendő, a Lissaváról Oravicán át Báziásra vezetendő vonalakra, a Bécsből Bruckon át Győrig vezető vasútvonalra, valamint az Újszőnyön át vezető, a Marchegg–Pest vonalat összekötő tervezett szakaszra.

Az 1855-ben létrehozott StEG (OÁV), a már említett, 1855. január 1-jén kelt vaspálya-engedélyezési okmány első cikke szerint az „engedélyesek 1858-ik évi január 1-től számítandó kilencven évre” kaptak engedélyt többek között „egy Temesvártól a Duna felé építendő vaspályára, mely az államkormány helybenhagyásával még meghatározandó pontnál az Oravicán át vezető Lissava-Báziási vasúthoz fog csatlakozni” (4. pont), „valamint a Lissaváról, Oravicán át Báziásra vezető vasútnak mozdony erőre épített egész szakaszára” (5. pont). Az engedélyokmány 2. cikke szerint az engedély magában foglalta Lissaváról Oravicán át Báziásra vezető vasút esetében a „telkeket, föld és műmunkákat, az egész al és felépítményt, valamint az összes ingatlan és ingó tartozékot, mint: pályaudvarokat, fel- és lerakodó helyeket, az elindulási s megállapodási helyeken épületeket, őr és felügyelő házakat, azok minden felszerelvényeivel együtt, álló és mozgó gépeket, mozdonyokat, az összes kocsikat és műszereket, valamint égő vagy más anyagszer készleteket, és pedig mindezen tárgyakat, minden levonás nélkül, abban a mennyiségben és állapotban, mely-

ben azok az üzletnek, a társaság általi átvételkor találatnak”.

Az engedélyokmány ötödik cikke feljogosította az engedélyeseket, hogy „az ezen okmány szerint nekik engedélyezett vasutakat kizárólag saját számlájukra, saját felelősségük mellett és saját költségükön, az engedély lejártáig, azaz 1947-ik évi december 31-ig, vagy az állam által eszközzendő beváltásig, az ezen okmányban alább meghatározott korlátok közt, és a fennálló vagy ezután kibocsátandó, s ezen okmány határozványaival nem ellenkező osztrák törvények és szabályok mellett, teljesen használhatni”. Az 1866. december elsején keltezett egyezmény első cikke módosította az eredeti engedélyokmány 14. cikkében meghatározott, az állam általi beváltási jogot, miszerint ez „az összes régi és új vasuti hálózatra fog érvényesíttetni” és „az engedély tartama 1867. évi január 1-től számítandó kilencvenkilenc évre határoztatik meg, és ezen határidő lejártával szűnik meg”.

Az engedélyeseknek nem állt jogában a nekik engedélyezett vasutakat „sem egészben, sem részben, vagy csak a földterület vagy épületek egyes részeit is, az államkormány beleegyezése nélkül, akár pénzért, akár ingyen elidegeníteni, vagy bérbe adni”.

Az engedélyesek kötelesek voltak vasútjaikat az engedély tartama alatt „saját költségen és az államkormány minden hozzájárulása nélkül, mindenkor jó és üzletre alkalmas állapotban fenntartani, és az üzleti eszközök

zök felállítására nézve mindenkor a közforgalom szükségletéhez alkalmazkodni”.

Fontos volt a hatodik cikkely, mely meggátolta konkurens cég vasútépítkezését. Az engedély által az engedélyesek kizárólagos jogot nyertek az említett vasutak „üzletére, illetőleg építésére, oly módon, hogy az engedély egész tartama alatt senkinek sem fog megengedtetni közhasználatra olyan vaspályát építeni, mely ugyan azon pontok összeköttetését eszközölné, a nélkül, hogy új közbenső pontokat ne érintsen, melyek az államkormánytól hadászati, politikai, vagy kereskedelmi tekintetben fontosaknak ismertetnek el”. Egy új, a fenti feltételeknek eleget tevő, vasút létrehozásakor, ha mindegyik engedélyes ugyanolyan feltételnek felelt volna meg, akkor más kérelmezők előtt az OÁV elsőbbséggel bírt.

A hetedik cikk kimondta, hogy az engedélyesek részvénytársaságot alakíthatnak (ami azonnal meg is történt), „melyben külföldiek egyaránt és ugyanazon joggal részt vehetnek, mint belföldiek”, valamint hogy a társaság „a belügyminiszter által már helyben hagyott alapszabályok szerint igazgatandó; a társaság fizetési hivatalnokai és mérnökei külföldiek is lehetnek, és mint ilyenek, különösen pedig a társaság által ruházott hivatali kötelességre nézve, az osztrák törvényeknek alávetvék”. A szövegben szereplő államkormány a központosított osztrák kormányt jelentette, ne feledjük, hogy az osztrák abszolutizmus idő-

szakában vagyunk, amikor feloszlatták az országgyűlést, és az egész Habsburg Birodalmat központilag irányították.

Az OÁV-nak létfontosságú szerzeménye volt e vasút, hisz termékeit így tudta a piacokra vinni. A társaság csakhamar közvasúttá alakította a „szénvasutat”, és már 1856. november elsején az Oravica–Jaszenova–Báziás vonalon megkezdte a személyszállítást is. Jaszenovo állomás feltüntetése azért fontos, mert egy év elteltével itt csatlakozott a Temesvárról a Dunához vezető vasútvonal.

Bánát első vasútvonalának állomásai voltak: Oravica, Rakasdia, Jám, Jaszenova (a helységek neveinek magyarosítása után Karasjeszenő), Fehértemplom és Báziás. A vonal hossza 62 kilométert tett ki.

Elhagyva az oravicai állomást (218,60 méterrel az Adriai-tenger szintje fölött) a vasút hatalmas, 92,40 méter összhosszú, hét boltozatú (nyílásai $7 \times 10,20$ m), 10,20 méter magas, ívben lévő, kőből és téglából épített viadukton (völgyhídon) haladt át az Oravica-patak és a Rakasdia felé vezető út felett, majd egy majdnem nyolc és fél kilométernyi 9 ezrelékes

lejtő megtétele után érte el Rakasdiát (139,40 m), mely vízállomás is volt. Enyhébb lejtésű szakasz (4-6‰) után a Karas völgyében Jám (93,60 m) vízállomás, majd Jaszenova (91,85 m) állomás következett. Rakasdia után már a „nagy lustán ide-oda őgyelgő Karas s az abba ömlő” patakok egyre szélesedő völgyében érinti az egyre módosabb községeket – írja Téglás Gábor. A vonalvezetés kelet felé nagy hurkot alkotva érintette a fejlődő mezővárost, Fehértemplomot, majd áthaladva a Néra hídján érkezett meg a vasútvonal megépítéséig jelentéktelen, addig csak néhány lakost számoló Báziásra. Az ívek sugarai 600-800 méter között váltakoztak. A zárójelben megadott magasságsszintek az építés idején mért magasságok. Ezek később néhány centiméterrel módosultak.

Oravicától a vasútvonal elég nagy szintkülönbséget győz le, nagyjából 15 kilométer megtétele után 101 méterrel kerül alacsonyabb magassági szintre.

Az Oravica–Jaszenova–Báziás vasútvonal felépítménye 26,6–37,0 kilogrammos vassínekből épült.

JASZENOVÁTÓL ORAVICÁIG

Most haladjunk a kilométerszelvények növekvő sorrendjében, néhány szót szólva a Jaszenova–Oravica szakasz állomásairól, hisz mint láttuk, az oravica-aninai vasút a jaszenova-aninai szárnyvonal része volt, még akkor is, ha volt időszak, amikor a hegyi vasutat csak a Lissava–Anina közötti szakasz jelentette.

Jaszenova (Jasszenova, Jaszenovo, Jassenovo, Jasenovo, Karasjeszenő) állomás

Jaszenova, Jasszenova, Jaszenovo, Jassenovo, Jasenovo, Karasjeszenő. Ha nem itt találkozott volna a Temesvárról a Dunához vezető vasútvonal a majd egy évvel hamarabb az Oravicától Báziásig tartó vasúttal, sokkal ritkábban emlegették volna a nevét, és talán csak egy 3–4 vágánnyal rendelkező helyi forgalmat ellátó indóház maradt volna. Így viszont, miután megépült a Temesvárról Báziásnak tartó vonal, a Jaszenova–Báziás szakasz a temesvár–báziási vonal része lett, Jaszenováról indult ki az Oravicára, majd később az Anináig megépített vasútvonal.

A MÁV Központi Irattárában őrzik a jaszenovai állomás bővítésének, átépítésének 1858 júliusából való tervrajzát. Ezt akkor készítették, ami-

kor már a temesvári vonal építés alatt állt. A tervrajzon látható az első, ideiglenes kis állomás alaprajza és az 1858-ban megépített végleges állomás a két sarok- és egy középső szárnyal. A terv címlapján az építési főmérnök (der Ober Ingenieur L. Meyer) aláírása szerepel.

Valamivel később, amikor elkészült a temesvári vonal, a jaszenovai állomás környékén kisebb vonalkorrekciót hajtottak végre. A feleslegessé vált területet áruba bocsátották. Ennek lebonyolításáról francia nyelvű oklevél maradt ránk.

A vasúti és hajózási magy. kir. főfelügyelőség hatásköréhez tartozó közlekedési vállalatok 1869-dik évi forgalmára vonatkozó statisztikai adatok című összeállításban olvashatjuk, hogy a „Jassenova-Oravicza között naponta közlekedő tehervonattal személyszállítás köttetett össze, a melyen az utazó közönség a II. kocsiosztály használatánál 27 kr. helyett csak 18 krt. a III. kocsiosztály használatánál pedig 18. kr. helyett csak 12. krt. vagyis a rendes árszabálynak 1/3-val kevesebbet fizet” (MMEEK, Budapest, 1870.09).

Az aninai hegyi vasút és környéke címmel Téglás Gábor a Földrajzi közlemények 1884. decemberi, X. füzetében közölt egy rendkívül szak-

szerű, érdekes, pörgő, sokoldalú, ízes dolgozatot, melyből többször is idézek majd. Ekkor a vasútvonal már rég a Jaszenova–Anina szárnyvonalként működött. „Szárnyvonalunk [...] a Temesközi hegység nyugati szélén Temesvárról délnek futó temesvárbáziási fővonalból Jessenova állomásnál szakad ki. A pályaudvar épen az alföldi rónának keletre előnyomuló öblözete elé épült s onnan kihaladva, szép kilátást élvezhetünk a verseczi szigethegység két kimagasló ormára” – írta Téglás Gábor.

Az állomást enyhe, 2,4‰-es emelkedőben építették. Marcheggtől (az akkori osztrák–magyar határállomás) való távolsága 664,015 km. Az állomás közepétől kezdődött a Jaszenova–Oravica szárnyvonal kilométerszelvényezése. Az Oravica felé vezető vasútvonal az állomás közepétől 337 méter távolságra ágazott ki. Az elágazásnál a sín mértékjegye (az Adriai-tenger feletti szintje) 89,724 méter, az állomás közepén pedig 90,602 méter volt. Vágányhálózata tíz vágányból állt, melyből kettő csonkán végződött. Az állomást fordítókoronggal is ellátták.

Helyi csomópontként, csatlakozó állomásként fontos szerepet töltött be. E jellegéből fakadóan elég nagy személyforgalmat is lebonyolított, ugyanis itt szálltak át nyaranta a mind nagyobb hírnévre szert tevő Marilla völgyében épített gyógyvintézetet látogató vendégek, akik Temesvár vagy Versec irányából érkeztek.

Az indóház épülete egy központi, egyszintes, timpanonos részből és két, kétszintes oldalsó részből áll.

Jám állomás

Jám 593 méter hosszú állomása vízszintesben, a vonal kezdőpontjától 10,260 km-re helyezkedett el. A rakasdiaihoz hasonlóan ez is vízálló volt. Magassága 92,351 méter az Andria fölött. Ez az állomás szintén három vágánnyal rendelkezett.

Rakasdia állomás

Oravica után az első állomás a rakasdiai volt 463 méter hosszal, a vonal kezdőpontjától, a jaszenovai állomástól 26,826 kilométerre. Az állomás 3,57‰-es emelkedőben helyezkedett el. Magassága (sínméretjegye) 137,776 méter volt az Adriai-tenger szintje fölött. Az állomás vonalhálózatát három vágány alkotta. A mozdonyok táplálásához szükséges vízművel is rendelkezett.

Az oravicai állomás, a Bánság első vasútállomása

Az oravicai állomás a Bánság első vasútállomása volt (és az első állomás a mai Románia területén). Nemcsak ezért érdemes jobban szemügyre venni, hanem azért is, mert tervezője, az OÁV igazgatója, Jules Maniel volt, aki a terepviszonyok miatt is különleges megoldást alkalmazott. Az állomás földszintjének sínek felőli oldala a pálya megtámasztására szol-

gáló támfalhoz épült. A váróterem, az állomásfőnöki és forgalmi iroda az épület második szintjén helyezkedik el. E szint a vágányokkal egyenlő magasságban van. Az állomást az osztrák–magyar szabadalmazott vasúttársaság (StEG vagy OMÁV) magyarországi vonalainak 1891-es államosítása után a magyar királyi államvasutak (MÁV) jelentősen bővítette, korszerűsítette. Megépítették a fedett verandát. Az épület előtt hat oszlopon nyugvó tető védi az utasokat az időjárás viszontagságaitól. Napjainkban a peronvágányra nem fut be vonat, és a peront hálókérítéssel választották el az első vágánytól. A fedett peront az oszlopfejek mellett faragott deszkamintázat díszíti.

Az 1891-es államosítás után készült felmérés szerint az állomás hossza 1078 méter, a felvételi épület közepe 37,071 kilométer távolságra volt Jaszenovától. Az akkori, az Adriai-tenger szintje fölött mért magassága (sín méretjegye) 217,491 méter volt. Az állomás vízszintesben helyezkedett el. Vonalhálózatát hét vágány és két csonkavágány alkotta. Az első vágányból ágazott ki az állomás mellett felépített olajgyárba vezető ipari vágány.

A XX. század eleji állomásról átfogó képet kapunk egy a Zsidovin–Oravica közötti vasútvonal építésének idején készített helyszínrajzról. Eszerint a felvételi épület előtt hét vágány létezett. A vágányokat római számokkal jelölték. Ezek közül az első 995 méter hosszú raktári és rakodóvágány volt. A második és

harmadik hossza 1078 méter, a negyediké 479, az ötödiké 319, a hatodiké 136, a hetediké 211 méter volt. A nyolcadik, fordítokoronggal ellátott vágány hossza 371 méter volt. A kilencedik, 301 és a tizedik, 219 méter hosszú vágány a fűtőházba vezetett. A tizenegyedik vágány hossza 112 méter volt, és hídmérleggel látták el. A XII. vágány 114, a XIII. 170, a XIV. 129, a XV. 71, a XVI. (fordulókorong vágánya) 51, a XVII. (marharakodóval) 206, a XVIII. 110 méter hosszal rendelkezett. A vágányok közötti összeköttetést a pályaudvar területén 36 váltó biztosította.

Az oravica állomás a felvételi épületen kívül sok műszaki épülettel is fel volt szerelve. Többek között legfontosabb a kétállású mozdony-szín, melyet egyes források 1863-as eredetűnek tüntetnek fel, de a szín homlokzatán az 1886-os dátum látható. Ezt az évszámot a szín átépítési évének vélik. A mozdony-szín ma is két mozdonynak nyújt fedeleket. Itt pihen az az 50.065 sorozatszámú gőzmozdony is, mely elkerülte az 1990 utáni évek nagy prédáját, amikor is potom pénzért vagdosták szét és adták el ócskavasnak mozdonyainkat. Néhanapján az oravica–aninai hegyi vasúton hatalmas füstfelhőt okádva, víg fütttyentésekkel nosztalgiavonatot vontat.

Akárcsak a felvételi épületet, a mozdony-színt is az OÁV vezérigazgatója, Jules Maniel tervezte. Az oravica születésű resicai hely- és vasúttörténész, Dan Perianu *Istoria*

locomotivelor și a căilor ferate din Banatul Montan című könyvében említi Eduard von Proksch (1886–1972) – Proksch 1929–1940 között vezette az Oravica környéki vonalak fenntartási munkáit – elmondása alapján, hogy Jules Maniel (Perianu tévesen Karlnek nevezi) arcképe 1948-ig függött a fenntartási iroda falán. Ekkor távolították el, mert azt hitték, hogy a portré Ferenc József osztrák császárt és magyar királyt ábrázolja.

Az oravica állomáskomplexum távlati fotóját több vasúttörténeti kiadvány közli, jó minőségű illusztrációként található meg Hermann Strach *Geschichte der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie* című, 1898-ban megjelent négy- – (az 1908-ban megjelent pótkötettel együtt öt-) – kötetes művében is (387. old.). Megjegyzem, hogy a magyarországi vasutakat bemutató részt a rékasi születésű Speidl Félix írta, aki a MÁV mérnökeként a temesvári nagyállomást is tervezte.

Ezen a képen (a verseci Z. Stefanovits fényképész készítette felvétel) jól látszanak az állomás melléképületei, a vonalhálózat, a fordítókorong. Ekkor a felvételi épületnek még nem volt fedett peronja.

Az említett helysínrajzon a következő létesítményeket vehetjük észre: felvételi épület, az OMÁV uradalmi raktára, istálló, föld alatti jégverem, árnyékszék, szemétverem, emelődaru, 25 tonnás Fairbanks-rendszerű hídmérleg, faraktár, hajtánykunyhó, vízdaru, őrház, pálya-

fenntartási raktár, műhely és iroda, lakóépületek a hivatalnokok és altisztek részére, teheráru raktár, gabonaszín, mozdonyszín, fürdőház, kézi sorompó, anyagszertár, 2×50 köbméter térfogatú vízállomás, kút, pince, mészgödör bódéval, rakományminta, sütőkemence, tisztítógödör, szivattyúház, vízállomási és házikút, tekepálya, marharakodó, csepübódé, lakóházak. A MÁV az új lakóépületeken kívül iskolát is épített és tartott fenn. Az alkalmazottak részére konyhakerteket is létesítettek.

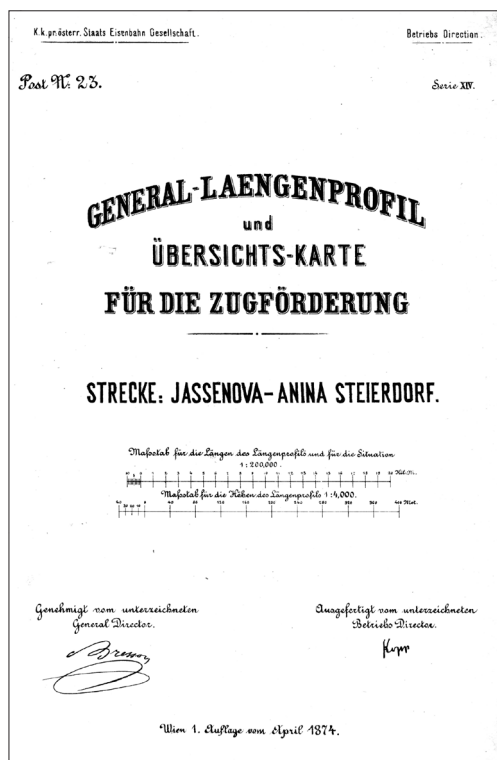
Az állomás felvételi épülete a 2004-es romániai műemléklistán CS-II-m-A-11158-as kódszámmal szerepel. Az építési évet itt 1847-ként tüntetik fel, holott az épület tervezője Jules Maniel, az OÁV vezérigazgatója, és az OÁV csak 1855-ben alakult meg. Maga az Anina–Oravica–Báziás vasútvonal a román műemlékek listáján a CS-II-a-A-10949 kódszámmal szerepel.

Az állomáson lévő egyik többnyelvű ismertetőtábla felirata szerint az állomás épületét Karl Littahorszky (itt is, máshol is a nevét tévesen Wittahorszkynak írják) oravica főesperes szentelte fel 1854. augusztus 20-án (emlékeztetem az olvasókat, hogy ekkor még csak a szénvasút nyílt meg, a személyforgalom később, 1856. november elsején), és az első vonat a Lissava–Oravica–Báziás utat 7 óra alatt tette meg. Az emléktábla olyan jeles személyiségeket is említ, akik az oravica állomásra érkeztek: Mihai Eminescu, aki akkor a Pascaly-féle színház sűgőjaként és a direktor

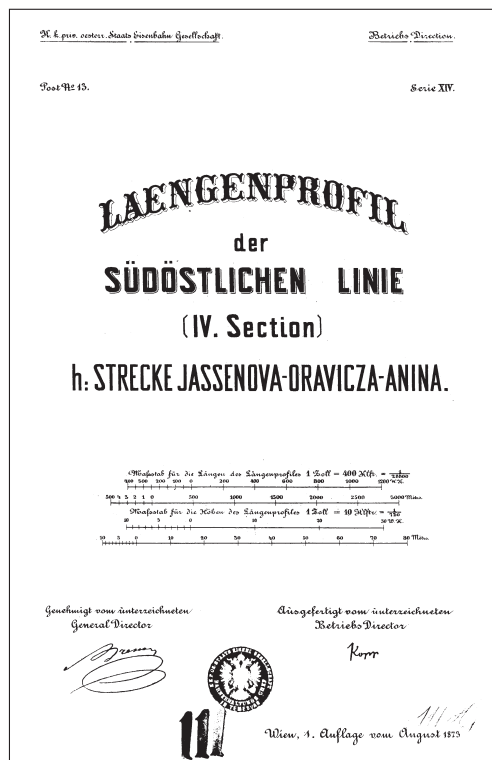
titkáraként jött a bánsági bányaköz-pontba, Jókai Mór, aki Oravicabányát képviselte az ország parlamentjében, a szeretett Sissi, Ausztria császárnéja és Magyarország királynéja, Hohen-zollern Károly herceg, Románia későbbi királya, aki még inkognitó-

ban utazott választott pátriája felé.

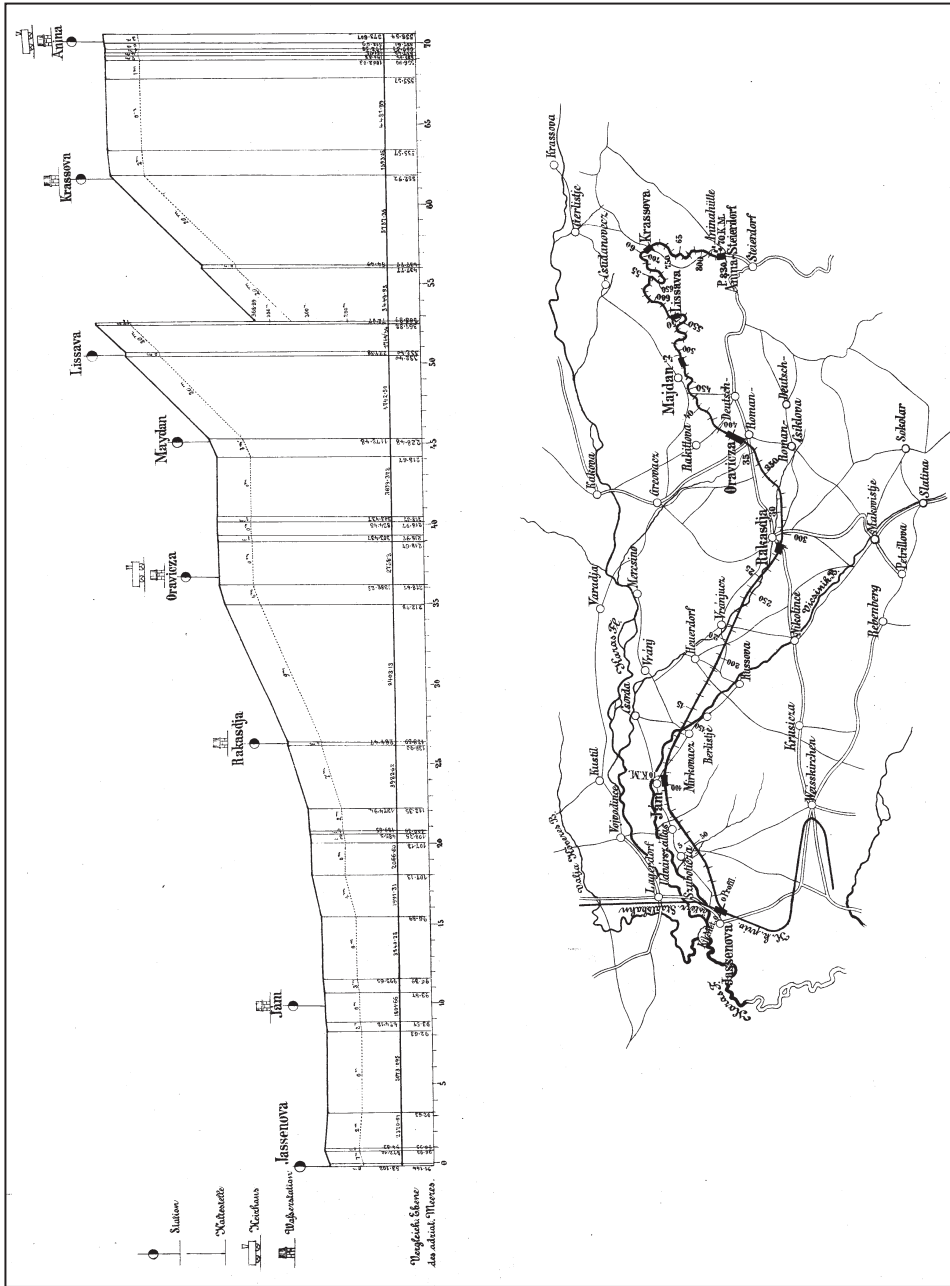
Az oravica–jaszenova–báziási és oravica–aninai vasútvonal, valamint az oravica állomás fontosabb évfor-dulóin az oravica felvételi épületen vagy mellette több emléktáblát is elhelyeztek.



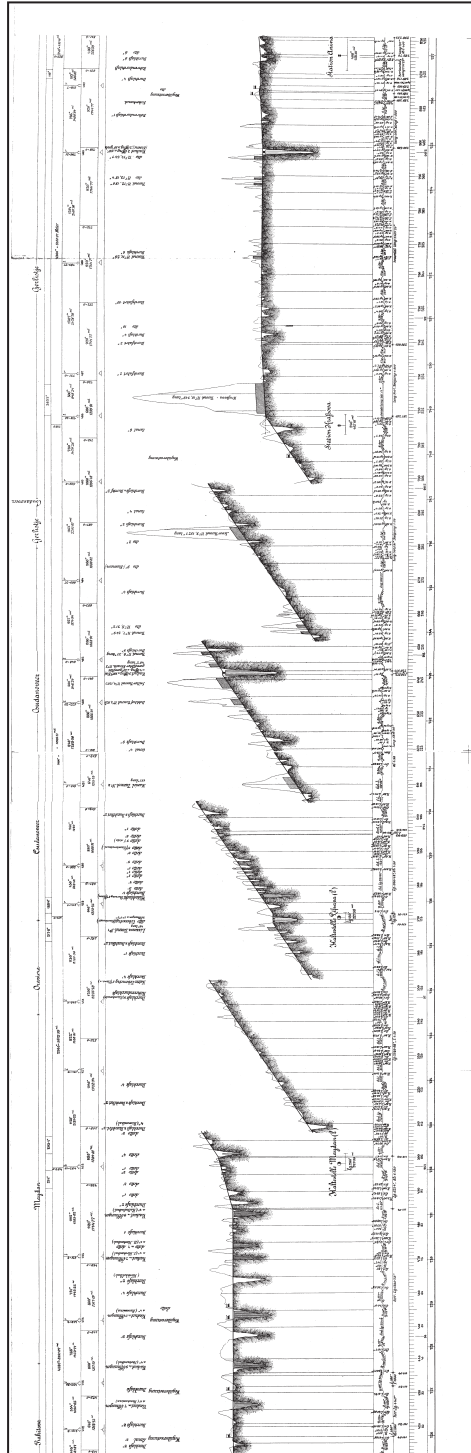
A Jaszenova–Oravica–Anina vasútvonal általános hosszmetszete és helyszínrajza 1874-ből. Címlap Bresson és Kopp aláírásával (a tervet lásd a 36. oldalon)

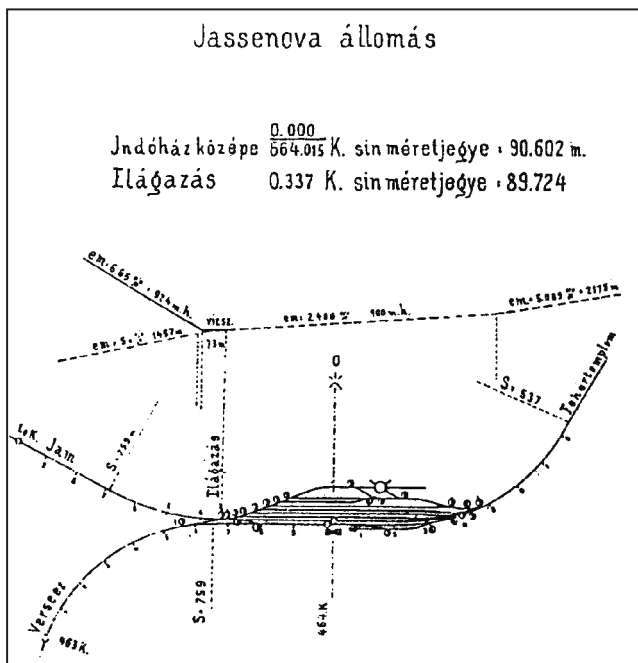


A Jaszenova–Oravica–Anina vasútvonal hossz-szelvénye 1873-ból. Címlap Bresson és Kopp aláírásával (a tervet lásd a 37. oldalon)

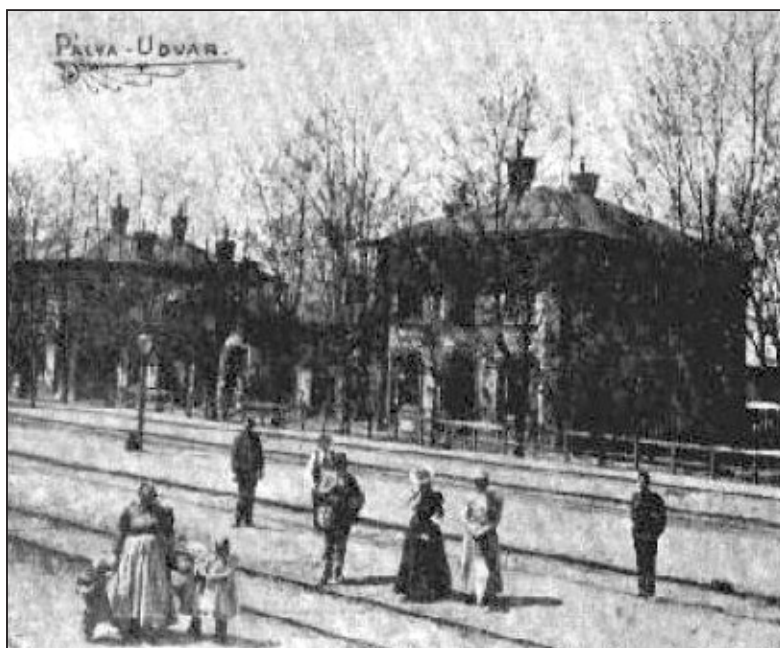


A Jasenovac-Oravica-Anina vasútvonal általános hosszmetesztete és helyszínrajza 1874-ből.
Címlap Bresson és Kopp alírásával





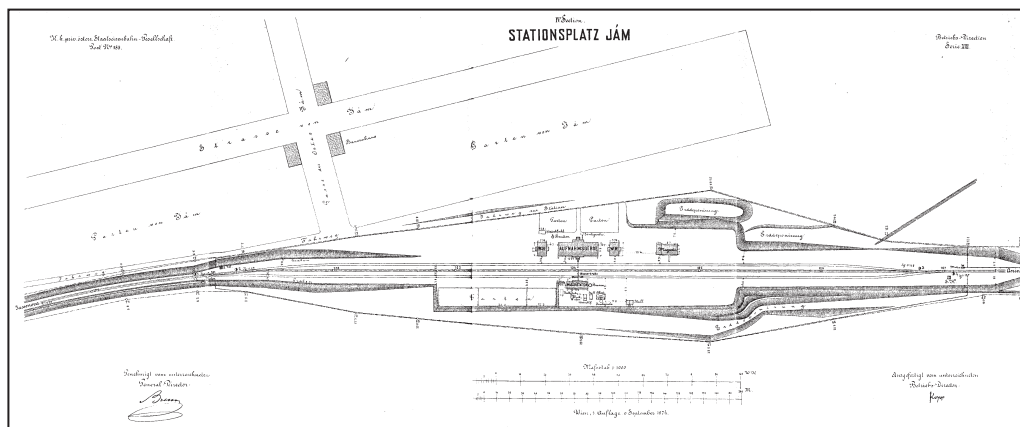
Jassenova állomás helyszínrajza 1895 körül
(Reichmann Vince főmérnök rajza)



Jassenova állomás az 1890-es években



Jaszenova állomás napjainkban



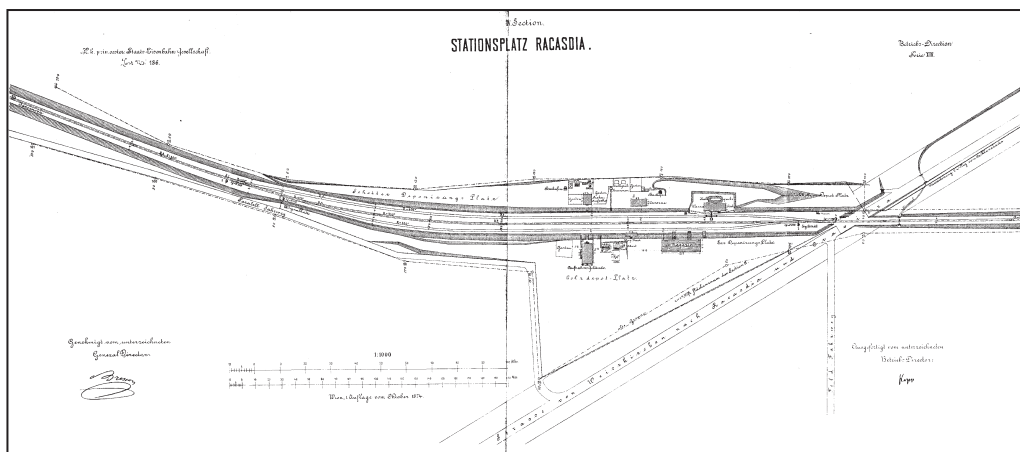
Jám állomás helyszínrajza 1874-ből



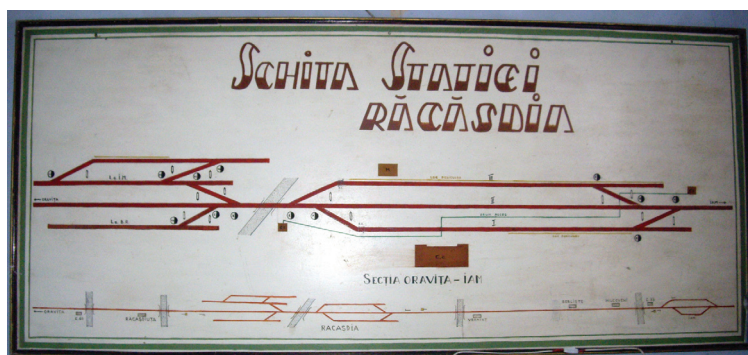
Jám állomás 2008-ban (C. Marin felvétele)



Jám állomás bejárata 2008-ban (C. Marin felvétele)



Rakasdia állomás helyszínrajza 1874-ből



A rakasdiai állomás és az Oravica–Jám közötti pályaszakasz vázlata a rakasdiai állomás forgalmi irodájának falán (2013)



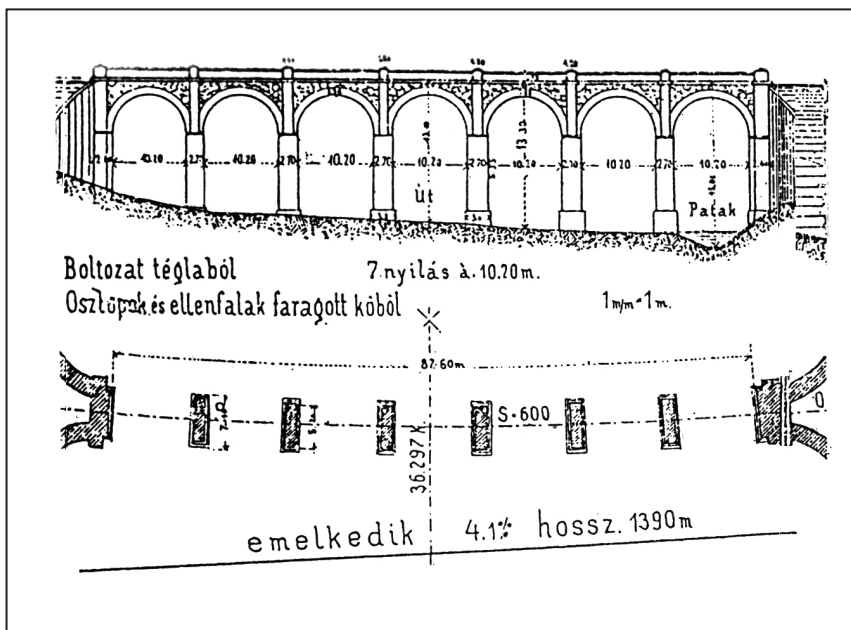
A rakasdiai állomás utca, valamint pálya felőli homlokzata 2013 őszén



Rakasdia állomás. A romos víztorony
2013-ban



Emléktábla a rakasdiai állomás falán.
Magyar fordításban: „1854–1994. 140 éve
adták át a forgalomnak az Oravica–Báziás
vasútvonalat”



Az oravicai viadukt. (Reichmann Vince főmérnök rajza, 1895 körül)



Az oravicai völgyhid egy 1915-es keltezésű képeslapon



Az oravikai viadukt kifolyási oldala 2012 áprilisában



Az oravikai viadukt befolyási oldala 2012 áprilisában



Az oravicai viadukt kifolyási oldala az ortodox templommal 2012 áprilisában



Az oravicai viadukt előtti őrház 2012 áprilisában.
Háttérben a völgyhíd korlátja látszik



Az oravicai viadukt az oravicai állomás felé nézve



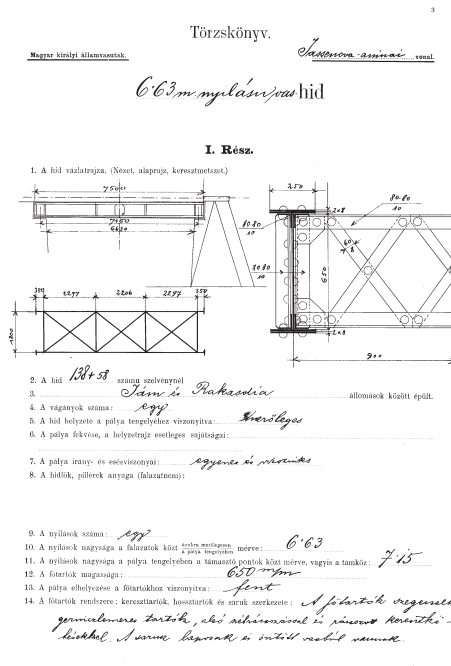
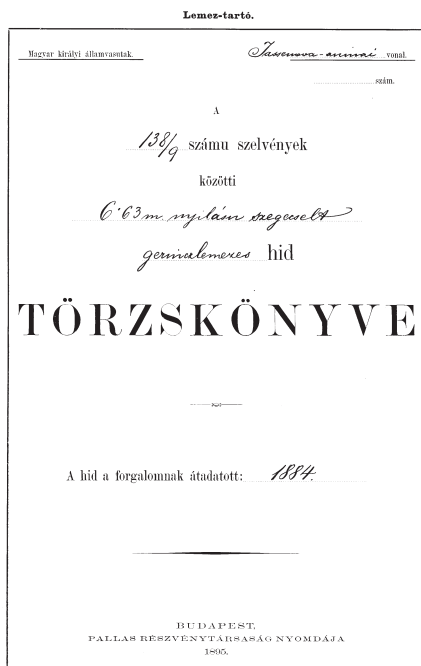
Az oravicai viadukt Jám irányába tekintve



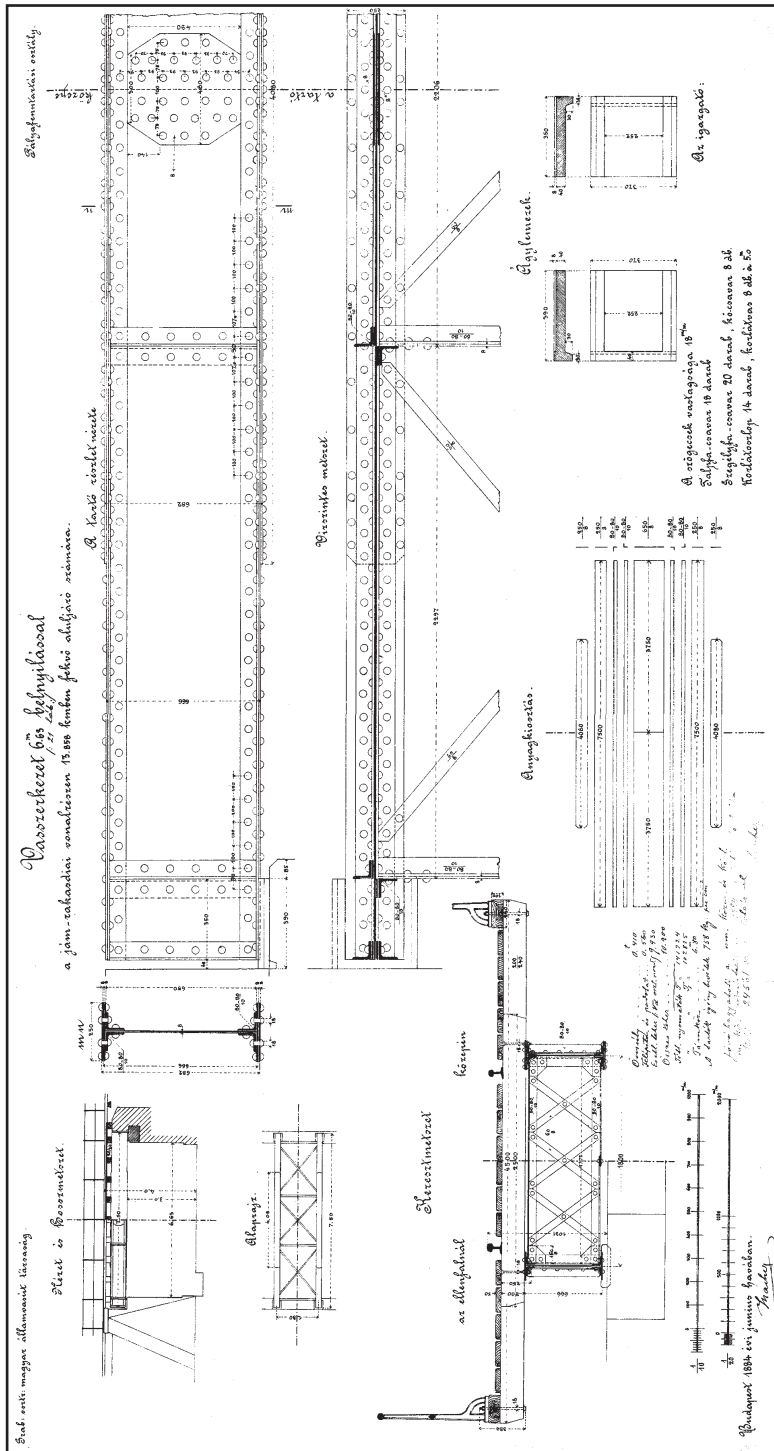
Az oravicai viadukt az oravicai állomástól
Jám irányába tekintve



Az oravicai viadukt jobb oldali utolsó íve
2012 áprilisában



Az 1884-ben, 138/9 szelvények, Jám és Rakasdia között épített gerinclemez híd
törzskönyvének címlapja és első oldala



Az 1884-ben, 138/9 szelvények, Jám és Rakasdia között épített gerinclemezés híd tervrajza

TOVÁBB, ORAVICÁTÓL ANINÁIG – A TULAJDONKÉPPENI HEGYI PÁLYA

A szén tehát Oravica környékéről most már minden nehézség nélkül eljutott a dunai kikötőig, Báziásig. Hátravolt még az aninai medencében bányászott fekete arany Oravicáig való szállítása. Az anina-stájerlaki (Steyerdorf) kőszénbányák termékeit egy 10 700 öl (20,30 km) hosszú, jó állapotban tartott úton szállították szekereken Oravicára. „A szállítási költség, valamint a szállító eszközök elégtelensége, mi mellett a kőszén jelentékenyebb keletnek nem örvendhetett, vasut építését tevék szükségessé Oravicza és a steierdorfi bányák központja közt, melynek építése már az államkormány [az abszolutista Bach-kormány] által kezdetett volt meg” – írta Ambrozovics Béla a Pesten megjelenő nagyon komoly műszaki lap, a Magyar Mérnök- és Építész Egylet Közlönye 1869-es évfolyamának 3. kötetében megjelent, *Az Oravicza-Aninai (Steierdorfi) vasút* című ismertetésében, melyben bemutatja az akkori Magyarország leghíresebb hegyi vasútját.

Az Aninát Oravicával összekötő vasútvonal építéstörténetének kezdeteit, a meg nem valósult próbálkozásokat már láttuk. A gőzvasút építését az „új földesúr”, a StEG folytatta és fejezte be.

A vonal építéstörténetét szeretném (még ha néha ismétlések is előfordulnak) Ambrozovics Béla korabeli cikkének egy részletével kiegészíteni: „Ezen kizárólag a társulat [azaz az OÁV] céljaira, különösen pedig a Steierdorfi kőszén elszállítására épített vasútvonal, mely egy gyönyörű vadregényes vidék bérceinek szikla-oldalán, közben egy-egy mély völgy szoros öblén merészen átugorva kigyózik végéig, nagyszerűségre nézve méltán a semmeringi vasut mellé helyezhető, sőt műszaki szempontból némi tekintetben még ennél is érdekesebb.”

„Ezen vonal négy szakaszból állott, melynek egyike, az oravicza-lissavai, mozdony – a többi három pedig lóerő használata mellett volt üzemelő.

Ezen négy szakasz, egymással négy összesen 123.038 ölnyi [233,34 m] emelkedő lejtősíkkal volt összekötendő, s a munkálatok már tényleg megindítva valának, midőn az új birtokló társulat erőszakkal tett tanulmányozásai folytán kiderült, miszerint egy új irányvonal kitűzése, és a pályának egyenletes 1/60-nyi arányban való emelkedése mellett, mely az Oraviczai pályaudvar és Steierdorfi bányák közti összesen 179.246 öl [339,94 m] magassági különbséget

kiegyenliti, az egész mozdony üzletü vaspályává lenne átalakítandó.

A későbbi részletes előmunkálatok alapján, s az állam által létesített krassói alagút megtartása folytán, s ezen alagút, és a majdani (szintén már fennállott) állomás közti magasság-külömbőség (170.944 öl) [324,19 m] lévén kiegyenlítendő, ezen új vonal-hosszra (8522 öl) [16,162 km] 1/50-nyi emelkedés lön szükségessé.

De a roppant költség, melybe ezen vállalat kerülendő volt, késleltette annak létrejöttét, míg a társulat, az idő folytán rendkívüli fejlődésnek indult közszénbánya-üzlethől a vasut hivatására nézve kedvező jós-jelt meritvén, annak építését az 1861-dik év nyarán, és pedig mindenekelőtt a vonalon előforduló 14 alagút fúrásával, egy vállalkozó által tényleg megindította. De 1863-ban az építkezés rendkívüli nehézségei és a munkaerő nagy hiánya miatt a vállalkozóval kötött szerződés felbontatván, az építés a társaság saját kezelése alatt folytatott, s ugyanazon év vége felé be is fejeztetett.

Oravica és Anina között 1863. december 15-én indult meg, de egyelőre csak áruszállítás részére. A nyilvános forgalom csak később, majdnem hat év múltán, 1869. november 18-ától kezdődött meg a vonalon. Sokáig külön személyvonatok nem is közlekedtek, csak vegyesvonatok: azaz a tehervonathoz egy-két személykocsit is csatoltak.

Az összes építési költség 4,7000.000 frtot tett – 4.35 mértföldre

[33 km] – tehát egy mértföldre átlag 1,080.460 frt [142,43 frt/km].”

Ekkortájt még nem vezették be a méterrendszert, az osztrák mérföld (1 mfl = 7585,92 méter), bécsi öl ($1^\circ = 1,89648$ méter), bécsi láb ($1' = 0,31608$ méter), bécsi hüvelyk ($1'' = 2,634$ cm), 1 bécsi mázsa (= 100 bécsi font, = 56,06 kg) voltak a használatos hossz- és tömeg-mértékegységek.

A szakasz teljes hossza 4,355 mfl (33,04 km), melyből $6,061^\circ 16' = 1,515$ mfd (11,49 km) vízszintes, $11,359^\circ 41' = 2,840$ mfd (21,54 km) lejtős szakaszon halad.

Az oravicai állomástól a majdani állomásig terjedő szakasz vízszintes, a majdani állomás előtt egy rövid, 3‰-es (3 ezrelékes, azaz 1000 méteren három métert emelkedik) szakasz található. Majdan állomástól Krassova (később Gerlistye névvel illették) állomásig a vonat egy meglehetősen meredek, 20‰-es emelkedőjű (a lissavai állomás és a zsittini viadukt rövid vízszintes szakaszának kivételével) szakaszon kaptat felfelé. Krassova után a mozdony már kifújhatja magát, a fékezők is fellélegezhetnek, hisz egy rövid, 3‰-es emelkedőjű út után a pálya megint vízszintesen halad immár a végállomásig, Anináig.

Egy vasútvonal fontos jellemzője az ívek (kanyarulatok száma, az ívek sugara), az ívhossz és egyenesben lévő hossz aránya. Átadásának idején az oravica–aninai vasútvonalon 153 ív volt, melyek között 61 ív sugara 60 öl, azaz 114 méter, a többi ív sugara

pedig 50-300 öl (152-569 m) között váltakozott, legtöbbjük sugara azonban 100 ölnyi volt.

A leghosszabb egyenes (eltekintve az Oravica állomás után közvetlenül következő 844 méteres szakasztól és a gerlistyei alagút 722 méteres egyenes szakaszától) 230 öl (436 m) volt. A leghosszabb ív 223 ölnyi (422 m). Sok helyen azonban 20 öl (37,92 m) rövid ívek és 20 ölnyi vagy még ennél is rövidebb egyenesek váltogatják egymást. Az ívek számát, hosszúságukat, a vízszintesek és az emelkedések arányát, az alagutak és viaduktok számát, valamint a teljes pálya hosszát szokták összehasonlítani a Bécs–Trieszt vasútvonal semmeringi (Payerbach–Mürzzuschlag között) szakaszával. Megnyitásának idején a mi hegyi vasútunkon kívül

alig volt Európában ilyen merész hegyi pálya, hisz a semmeringi vasút megnyitásáig a szakemberek sem akarták elhinni, hogy a gőzparipa képes lenne ilyen nagy emelkedőkkel megbirkózni. Természetesen már épültek az Alpokon átvezető hegyi pályák, azonban ez mitsem változtat a mi vasútunk jelentőségén.

A rendkívül kis sugarú ívekben, a megengedett legnagyobb sebességtől függően, a külső sínzálat az alábbi táblázatban összefoglalt értékekkel emelték meg. A táblázatban a régi mértékegységekben megadott adatok Abrozovics Béla ismertetéséből származnak. Az átszámítások feladatától az olvasót megkímélendő, a régi mértékegységekben megadott értékeket átszámítottam méterrendszerre.

Sebesség	R (öl)	Külső sínzál túlemelése (láb)	Sebesség	R (m)	Külső sínzál túlemelése (mm)
3 mfld/h	60	0,169	22,75 km/h	114	53
	70	0,145		133	46
	80	0,127		152	40
	90	0,113		171	36
4 mfld/h	100	0,180	30,34 km/h	190	57
	125	0,144		237	46
	150	0,120		284	38
	200	0,090		379	28
	250	0,072		474	23
	300	0,060		569	19

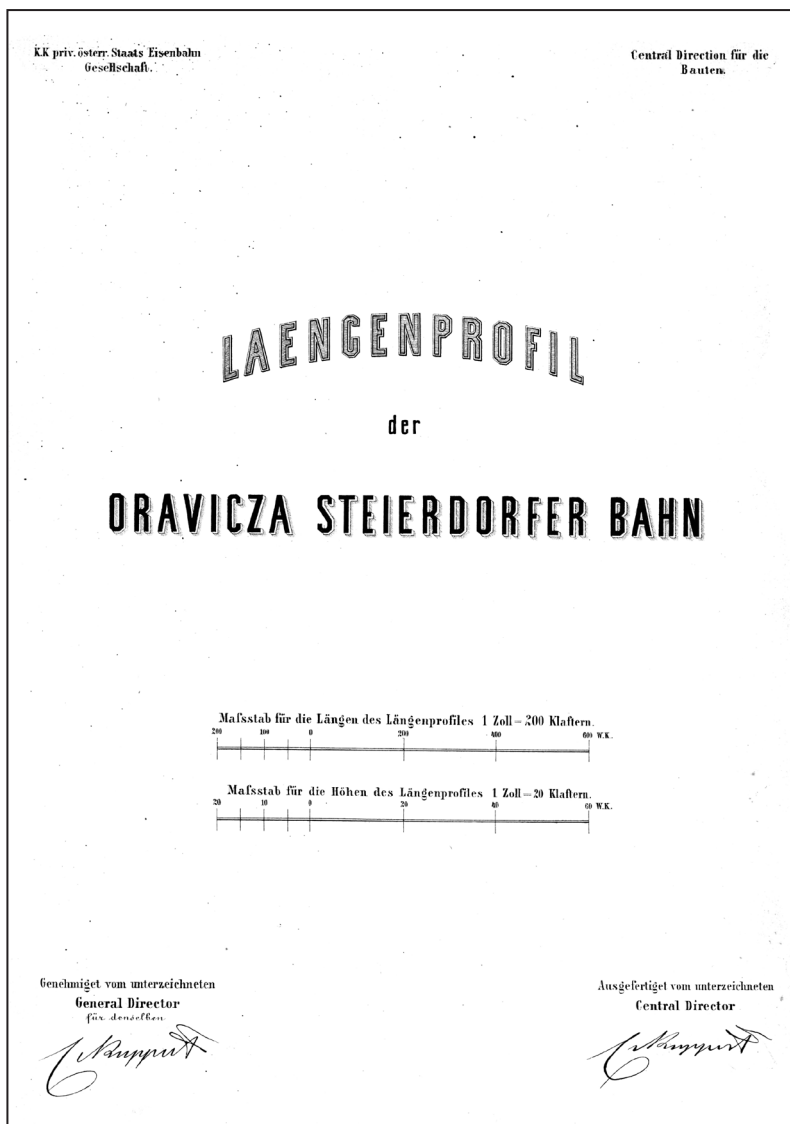
Az élesebb kanyarulatok paraboláívek, a többiek körívek.

Az 1813-ban Münchenben született és 1884-ben Bécsben meghalt festő, Richard Puchta 1851–1857

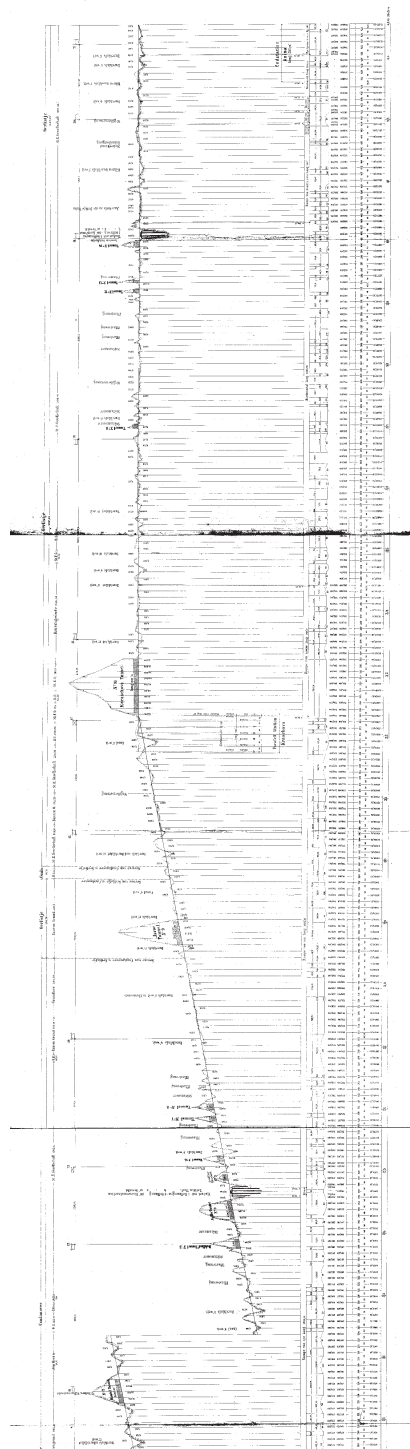
között tartózkodott Oravicán és környékén, mivel megbízták az oravicei katolikus templomban lévő Krisztus keresztrefeszítése, valamint a német-csiklovai kegytemplom Szűzmária-

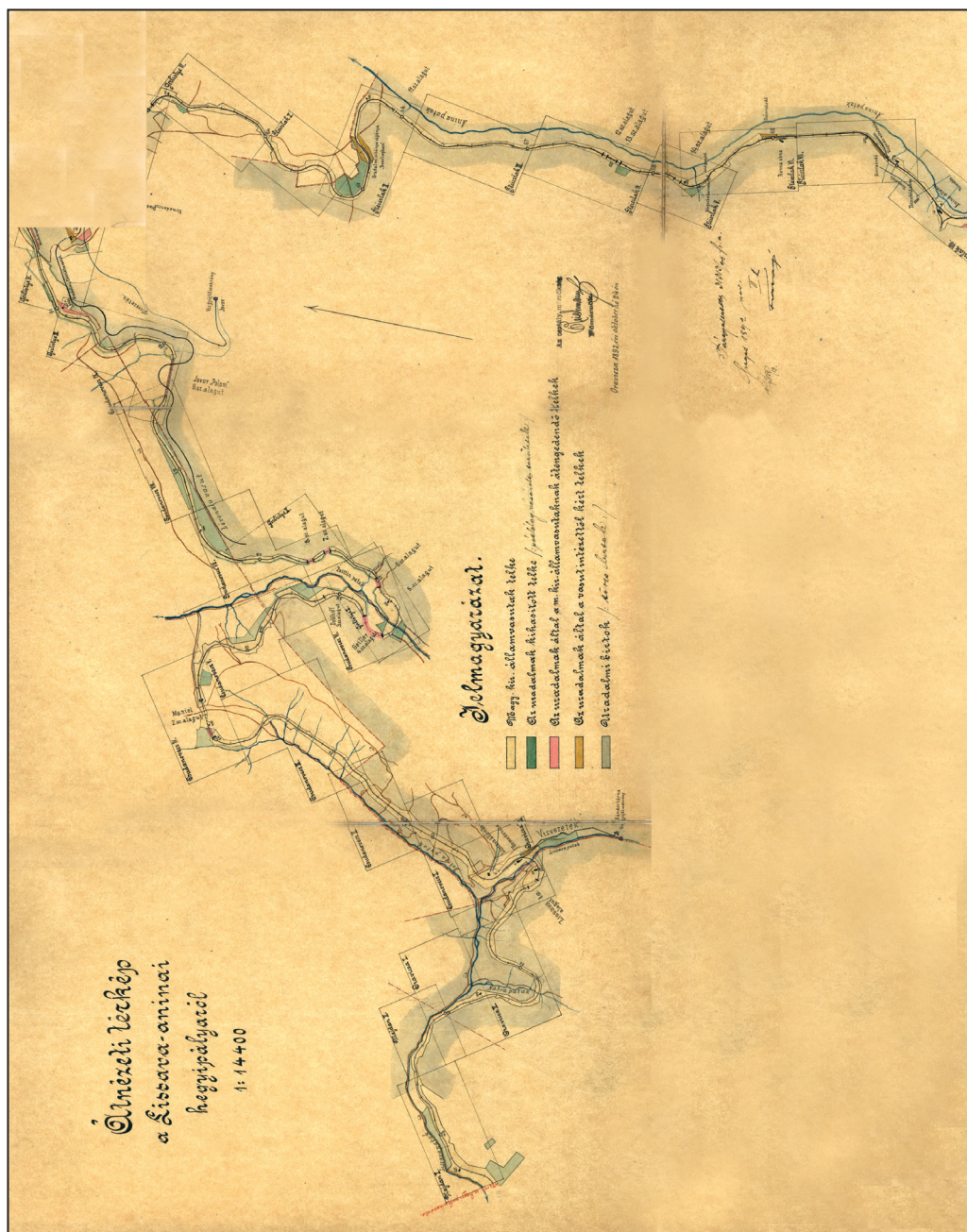
képének restaurálásával. Emellett több képet festett helyi személyiségekről, főleg a bányagazgatóság vezetőiről, de keze munkáját néhány tájkép is dicséri. Többek között lefestette az Oravica–Anina hegyi

vasút Anina-völgyi szakaszát is az úgynevezett Gemsensprungnál (Zergeugrás). Jól látható az alagútból kijövő vonat, az előtérben pedig a vasútépítésnél alkalmazott északolasz munkások jellegzetes öltözetükben.



A vasút hossz-szelvénye Oravica és Anina között az 1870-es évek elejéről. Címlap





A hegyi
pálya
átnézeti
térképe
a XIX.
század
végéről



Kerek dombok hátán, széles völgyek fölött... km 4+800



A régi lissavai állomás helyét visszafoglalja a természet



Az Oravica–Csudanovica bányatelep közötti út és a vasúti pálya kereszteződése a Dobra-völgy és Zsittin-völgy vízválasztójának közelében (2013 október)



A 23+100 kilométerszelvényénél, Oravica irányába
(2013 október)



Gerlistye állomás után a Polomb alagút felé (2013 október)



A 9. alagúttól a 8. alagút felé a 20+800-as kilométerszelvényénél (2013 október)



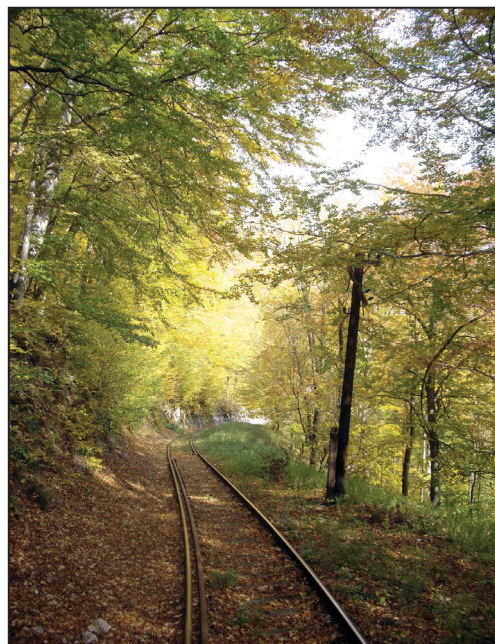
A 11. alagút tetejéről Oravica irányába
tekintve (2013 október)



A 11. alagúttól a 10. alagút felé, a 27.
kilométerkőnél (2013 október)



A 12. alagúttól a 11. alagút felé
(2013 október)



A 14. alagúttól a 13. alagút felé
(2013 október)



Támfal és bevágás a 19. kilométerszelvénytől a 18. szelvény felé (2013 október)



Bevágás a 19. kilométerszelvénytől a 18. szelvény felé (2013 október)

ÁTADÁS A NYILVÁNOS FORGALOMNAK

Az addig csak ipari célokat kiszolgáló vasutat, melyen – mint láttuk – 1863. december 15-én indult meg a forgalom, 1869. november 15-én adták át a nyilvános forgalomnak. Ezt megelőzően a vasúttársaság kérvényezte a hatóságtól a nyilvános forgalomba tételt; ennek nyomán rendelte el a minisztérium a műtanrendőri bejárást, melyet 1869. szeptember 19-én és 20-án tartottak meg. Az ebből az alkalomból kiállított jegyzőkönyv másolata szerencsére megmaradt a MÁV Központi Irattárában. Az eredeti, mint annyi más fontos dokumentum, Budapest 1945-ös ostromakor semmisült meg, amikor bombatámadás érte a Közlekedési Minisztérium épületét, és elégett a teljes levéltár is. „A cs. kir. szab. osztrák államvasut társaság Oraviczaninai gyári szárnyvonalának a nyilvános forgalomnak való átadása céljából tartott műtanrendőri bejárása” alkalmából készített jegyzőkönyvet a fenti dátummal írták alá és az 16638/1869 számmal iktatták a Közmunka és Közlekedési Minisztériumban. A műtanrendőri bejárást végző bizottság vezetője Ribáry Sándor magy. kir. miniszteri osztálytanácsos volt a magy. kir. Közmunka és Közlekedési Minisztérium képviselőjében. A magy. kir. vasúti és hajózási

főfelügyelőséget annak főnöke, Langer Károly magy. kir. miniszteri osztálytanácsos képviselte. A kormány szakértőiként Nagy László magy. kir. vasútépítészeti felügyelő és Storch Gyula magy. kir. vasúti és hajózási felügyelő vett részt a bejárásán. A magyar királyi vasútépítészeti igazgatóságot Gunesch Rezső magy. kir. vasútépítészeti főfelügyelő és Augustin György magy. kir. vasútépítészeti felügyelő képviselte. A cs. kir. szabadalmazott osztrák államvasut társaság (OÁV) részéről Ruppert Károly főigazgató és Blazovich József felügyelő és üzleti igazgató vett részt.

A jegyzőkönyv szerint „a cs. kir. szab. osztrák államvasut társaság a tulajdonához tartozó és eddig csak gyár- és kőszéntelepi teherforgalmának közvetítésére használt Oraviczaninai szárnyvonalát a nyilvános forgalom számára megnyitni kívánván, az erre szükséges engedélyért folyó évi Augusztus hó 20^{án} kelt 158 számú beadványával a Nagyméltóságú m. k. közmunka és közlekedési minisztériumhoz folyamodott.

E kérelem folytán az említett vonal műtanrendőri bejárása a m. k. közmunka és közlekedési Minister úr ő Nagyméltóságának folyó évi szeptember hó 17^{én} 12163 sz alatt kelt intézményével elrendeltetett.”

A kirendelt bizottság Oravicán gyűlt össze, majd szeptember 19-én és 20-án egy különvonattal bejárta a vasútvonalat. A pálya építését és felszerelését az 1851. november 16-án kelt s azóta törvényerőre emelt vasúti üzleti rendtartás megfelelő rendelkezései szerint vizsgálta meg. A bizottság öt pontban foglalta össze a következtetéseit. A jegyzőkönyv a) pontjában az alábbiakat rögzítették: „Miután az Oravicza–aninai szárnyvasut az államvasut által eredetileg csak mintegy a gyári- és kőszételepek teherforgalmának közvetítésére rendeltetett pálya építettett s így bárha az külső csínna tartósságot párosít, még sem építettett szigoruan azon elvek szerint, melyek a nyilvános forgalomra szánt pályák építésénél követelhetnek, hanem épen e körülménynél fogva az egész pálya ugy mint a hozzátartozó épületek egy gyári pálya jellegét viselik magukon és ennél fogva a bizottság nem mondhatja ki feltétlenül, hogy az idézett vasutüzleti rendtartás 2 § ának a) betűje alatti határozmányoknak mindenben elég van téve, de más részt kimondhatja, hogy a bejárt pálya és a hozzátartozó épületek az ezen szárny vonalon várható forgalom igényeinek biztosság és az üzleti közrendőri kívánalmak tekintetében szigorú elővigyázati rendszabályok alkalmazása mellett meg fognak felelhetni.”

A bizottság kötelezte a vasúttársaságot, hogy Majdan, Lissava, Krassova és Anina állomásokon egy-egy

helyiséget jelöljön ki az utazóközönség számára.

A jegyzőkönyv b) pontjában a bizottság megfogalmazta, hogy az eszközökre nézve nem látta szükségesnek a vizsgálódást, mert a vasúttársaság megfelelő eszközökkel rendelkezik, hisz elég hosszú vonalhálózattal bír. A c) pontban megállapították, hogy a balesetek elhárítására szükséges eszközök többnyire megvannak, de kiegészítésük szükséges. Kötelezték az ÁVT-t, hogy „az állomások fedezésére a forgalom mindkét irányában ellenőrzési készüllettel ellátott fordítható távjelzőket állíttasson fel” (a krassovai állomáson csak egy ilyen távjelző felállítása volt szükség), és hogy „valamennyi állomás Morse féle távirati beszélőkészületekkel látassék el.” A d) pont szerint, a meglévő egészségügyi készleteken kívül „Aninán egy állandó és tökéletesen felszerelt mentő szekrény állítandó fel”. A jegyzőkönyv e) pontjában foglaltak szerint a vonalon már régebben szolgálatot teljesítő személyzet volt alkalmazásban. Utasították az ÁVT-t, hogy a személyzettel tudassa a vasútnak a nyilvános forgalomnak való átadását.

A bejárás után a bizottság ülést tartott, ahol megfogalmazták azokat a feltételeket, melyeket a vasútvonalon teljesíteni kell: „1^{ör} Oly vonatknál, melyekkel személyek is szállítatnak, a menet gyorsaság óránként felfelé haladó vonatknál 2 mértföldnél, és lefelé haladóknál 1½ mértföldnél nagyobb nem lehet. 2^{ör} Személyek

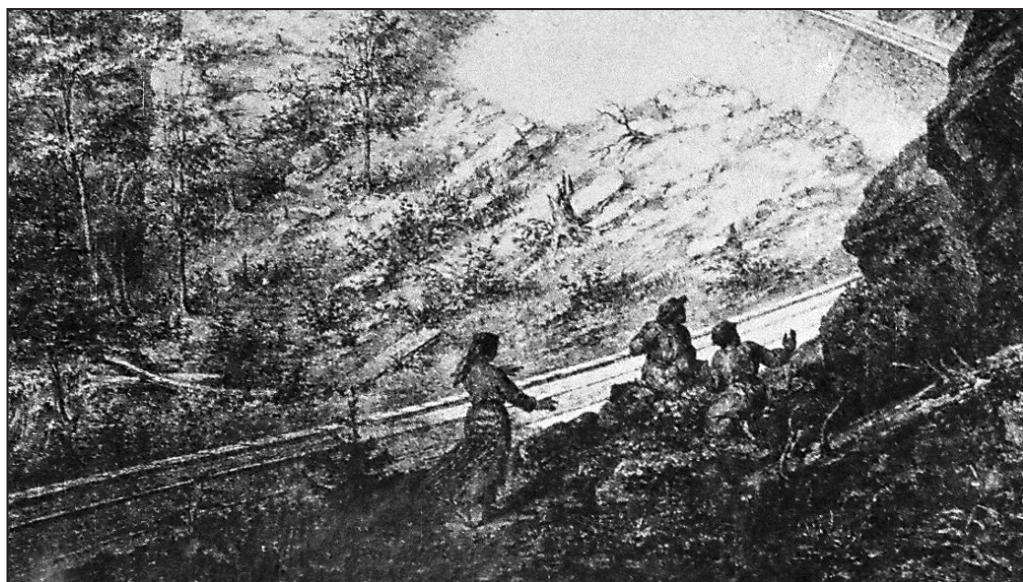
szállítására csak négytengelyű terhelő vázzal (Druckgestell) ellátott kocsik használhatók és ezen kocsik a hosszabb alagutakon való keresztül haladás alkalmával mindig kivilágosítandók. 3^{or}. Ezen nagyobbrészt csak az áruforgalom közvetítésére rendeltetett szárnyvonal kivételes körülményei tekintetbe vételével, oly vonatknál, melyekkel személyek is szállítanak kéregöntvény kereken járó teherkocsiknak besorozása kivételesen de csak azon feltétel alatt engedtetik meg, hogy a személyszállító kocsik, melyek közvetlenül a hátsó jelzőkocsi előtt sorozandók be, a többi kocsiktól legalább két küllő kereken járó kocsik által elkülönitessenek. 4^{er}. Minden vonat-
hoz, mellyel személyek is szállítanak egy megfelelőleg berendezett mentőszekrény adandó. 5^{er}. Minden olyan

vonatnál, mellyel személyek is szállítanak, a jelzőzsinór a vonat egész hosszán keresztül alkalmazandó.

E jegyzőkönyvi megállapítások teljesítése mellett az általános személy- és áruforgalom bármikor megindítható.”

Érdekessége a jegyzőkönyvnek, hogy a magyar királyi vasútigazgatóság két beosztottja: Rud. Gunesch és G. Augustin, valamint az ÁVT (azaz OÁV, StEG) igazgatója, C. Ruppert németül, gót betűkkel jelölte meg beosztását és írta alá.

A vasúttársaság néhány hét alatt teljesítette a vasúti hatóság követelményeit, és az oravica-aninai hegyi vasutat, melyen eddig csak teherforgalom zajlott, és csak bányavasút szerepét töltötte be, 1869. november 18-án átadták a nyilvános forgalomnak.



Olasz építőmunkások. R. Puchta képének részlete (a teljes képet lásd a 63. oldalon)

BÁNÁTI SEMMERING...

Az oravica–aninai hegyi vasutat, mivel akkoriban nagyon kevés hegyi vasút épült, jobban mondva csak a semmeringi vasút volt átadva a forgalomnak, ehhez kezdték hasonlítani. Erre az összehasonlításra az első, írásban is megmaradt utalást Felix Milleker könyvében találhatjuk. Ebben leírja, hogy az „aninai hegyi vasút” hamar híressé vált. „A táj szépsége pompás, lebilincselő. Hajdan a szem itt csupa őserdőt látott. A vasútvonal megnyitását követően a Himaláját megmászó híres alpinista Schlagintweit báró, aki tapasztalatairól és benyomásairól Versecen tartott előadást, miután beutazta a vonalat, annak szépségét a Semmeringvasút szépsége fölé emelte”.

Az a néhány korabeli szerző, aki a vasútvonalról értekezett, nem mulasztotta el összehasonlítani a két vasút műszaki adatait.

Az egyszerű, „Bánáti hegyi vasút”, „Oravica–aninai vasút” vagy „szénvasút” elnevezés, úgy tűnik, a kor újságíróinak túl póriasnak számított, ezért kezdték a „magyar Semmering” elnevezést használni (akkoriban a Bánság/Bánát Magyarország része volt). Az ország trianoni szétdarabolását követően próbálták meghonosítani a „román Semmering elneve-

zést”, de ez az új elnevezés nem talált termékeny talajra. A helyette használt „bánáti Semmering” minden jel szerint lassan kezd meghonosodni, és Bánát minden lakója (legyen őshonos vagy betelepült), valamint a sajtó mind gyakrabban használja.

Anton Zollner 2000 novemberében közzétett az interneten egy cikket a bánáti vasutakról. Bár sok benne a pontatlanság, a következőképpen fogalmazza meg a „román Semmering” elnevezés iránti felháborodását: „Leider ist nun auch dieses Kunstwerk dem Banat abhanden gekommen, da es in der Tageszeitung »Timisoara« im September 1993 ganz frech als der »Semmering Rumäniens« bezeichnet wurde” (Anton Zollner: *Das Banat – immer auf dem neuesten Stand der Technik. Die erste Eisenbahnstrecke auf dem heutigen Gebiet Rumäniens*. Internet, 2000).

Felix Milleker megemlíti, hogy a vasúttársaság a „bánáti Svájc” szépségeinek bánáti és idegen tájakról jött hódolóinak szállítására a társaság a vasútvonal megnyitása után minden év pünkösdjén Temesvár és Stájerlak között különvonatot közlekedtetett.

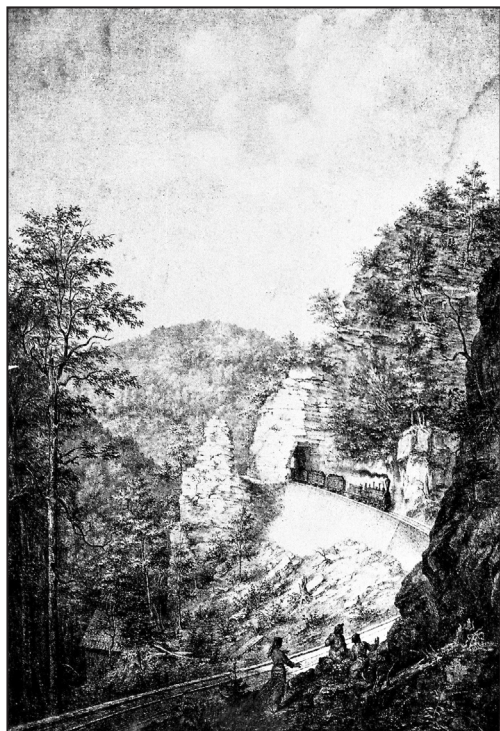
A Vasárnapi Újság 1880/37. számában *Orsova és az aninai vasút*

címmel beszámolót közöl a Magyar Mérnök- és Építész-Egylet dél-magyarországi kirándulásáról: „A magyar mérnökök és építészek ez idei kirándulásainak kétségtelenül egyik legérdekesebb része az volt, melyet az osztrák államvaspálya bányászati gyártelepeire tettünk. 226,000 holdnyi terület ez, melyet a társaság 11 millió forintot vett meg az államtól s 15 milliónál többet fektetett bele. Ott vannak a resiczai, oraviczai és aninai nagyszerű gyártelepek, melyek sok ezer munkásnak adnak kenyeret. Mindezekről ismételve jelentek már meg képek és ismertetések a »Vasárnapi Ujság« hasábjain. Ezuttal tehát csak az e telepek szolgáltatására épült jaszenova-oravica-aninai hegyi vaspályát ohajtjuk érinteni, mely a maga nemében valódi csodamű s joggal nevezhető a »magyar Semmering«-nek.

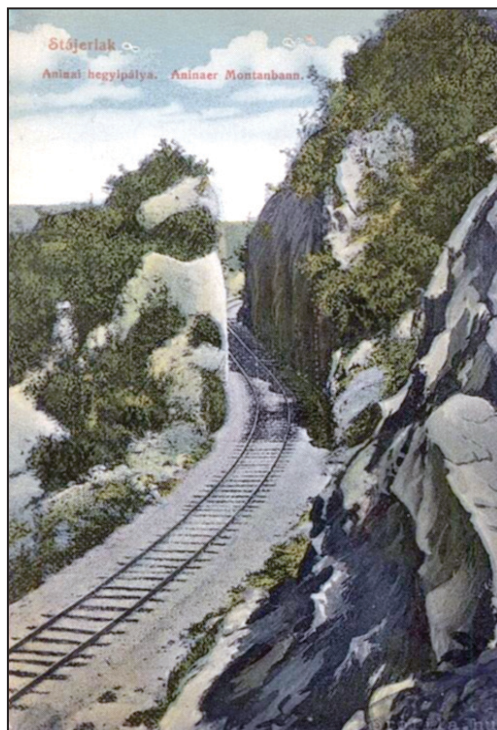
Oraviczán, a kirándulók számára, hogy a vidéket szabadon szemlélhessék, föld nélküli kocsikat szoktak csatolni a vonathoz, melyeknek üléseiről a legváltozatosabb hegyi tájak gyönyörű panorámája vonul el szemünk előtt. A 71 kilométernyi hegyi pálya folyvást emelkedik, és pedig minden száz ölnél átlag mintegy öt ölet, s bujósdi látszik játszani a hegyek között. El-eltűnik egy-egy egérlyukban, s a hegy tulsó oldalán buvik elő ismét. 14 alaguton furja magát keresztül, majd a sziklába vésett átmetszések között halad, sebes kanyarulatokat téve, melyek oly merészek hogy pl. az egyik görbe

alagutban 113 méternyi kanyarulat van. Hatalmas viaduktok vezetnek néhol a hegy párkányán, majd merész hidak ívelik át a mélységeket, erős, szilárd lábakon, melyek alatt szakadások tátonganak.

Igy halad a vonat folytonos jeladások, fütyöntések között, alagutból ki, alagutba be, utvezetéseken, hidakon, átereszekon keresztül. Egész labirinthust jár be az ember ezen a hegyi pályán, s gyakran találja magát szemközt azzal a helylyel, melyet rég elhagyott. Némely völgykatlannak mind a négy oldalát bejárja a vasut, meredek sziklák alatt, szakadások szélén, hegyek gyomrában, – egyre újabb, meglepő táj fejlődve ki szemelőtt, csodálkozásba ejtve a nézőt az emberi vállalkozás merészsége fölött, mely vasutat tudott építeni ide, ahol tán csak a madár járhatott azelőtt. E bányavasutat, mely a bánáti államuradalomnak kiegészítő részét képezte, már az állam elkezdte volt építeni; úgy azonban, hogy az egyes szelidebb sikok által összekötött szakaszokat lóvonatú vasutnak rendezi be. Az osztrák államvaspályatársaság azonban, meg-ejtett tanulmányok alapján, a lóvonatú vasutakat mozdonyvasuttá alakította át, daczára, hogy a pálya rendkívül veszedelmes területen vonul át, a hol előfordulnak 1:50 maximal emelkedések is s kanyarulatok 60 öl minimal ivsugarral. A többnyire sziklába vájt 14 alagut együtt 1129 öl.



Richard Puchta rajza a hegyi vasútról 1860 körül. Az előtérben feltehetőleg olasz építőmunkások



A hegyi vasút részlete egy XX. század eleji képeslapon

Az oravicza–steyerdorfi vonal kezdetben csak a vaspályatársulat bányaüzleti céljaira szolgált, 1869 végén azonban a közforgalomnak is átadatott.

E hegyi pálya törmérdek részletet nyújt, mely festő ecsetjére volna érdemes. Egy kitűnő művészünk egy régebbi kirándulás alkalmával készített is vázlatokat a hely színén, s

azok közül egyet rajzban is elkészített a »Vasárnapi Ujság« számára. A pályának egy részletét mutatja ez, ahol a vonat egy hegyi tunnelléből előbukkanván, a völgyet átvelő hatalmas hidon keresztül az átellenes hegy oldalának tart, hogy az annak gyomrába furt alaguton ismét eltűnjék.”

KÜLÖNLEGES PÁLYA KÜLÖNLEGES MOZDONYAI

Az első hegyi pálya (Semmering-Bahn) átadása után versenyt rendeztek, hogy kiválasszák az itt közlekedő legalkalmasabb mozdonytípust. Wilhelm von Engerth báró a bírálóbizottság tagja volt. A verseny (melyre például a mozdonytervezésben elsőnek számító angolok be sem neveztek, mert mozdonyaik nem lettek volna képesek megbirkózni a nagy emelkedőkkel) az akkor használatban lévő mozdonyok sikertelenségét bizonyította. Engerth elhatározta, hogy megtervezi a hegyi pályákon is jó teljesítményre képes mozdonyt. Ez két főkeretből állt: első és hátsó főkeretből. Az elsőbe építették be a hengereket és a Stephenson-rendszerű vezérművet. E főkereten nyugodott a hosszakazán a füstszekrénnel. Az állókazánt már a hátsó főkeretre szerelték. Szintén itt kapott helyet a víz- és széntartály, valamint a vezetőállás. A két főkeretet az állókazán előtt erős kereszttartókra szerelt golyóscsappal kötötték össze. A két főkeret egymáshoz képest vízszintes és függőleges irányban is elfordulhatott, hogy sikeresen beilleszkedjék a nagyon kis sugarú ívekbe. Engerth hegyi pályára tervezett mozdonya öt kerékpárral rendelkezett: négyet az első, egyet pedig a második kerethez rögzítettek.

A mozdony a hegyi pályán nem váltotta be a hozzá fűzött reményeket, de nagy sikerrel alkalmazták a síkvidéki vonalakon, jelentős részüket az OÁV magyarországi vonalain.

Wilhelm von Engerth Plessben született 1814. május 26-án. Eleinte építészetet tanult a bécsi Politechnikai Intézetben, majd építészggyakornok lett. Vonzotta a mechanika, ezért újra beiratkozott immár az osztrák főváros Politechnikumának gépészeti karára. 1840-től az intézetben tanársegédként dolgozik. 1843-tól a grázi Johanneum professzora, majd néhány év elteltével a bécsi közlekedési minisztérium vasútüzemi és kereskedelmi osztályán tevékenykedik. Ezen a munkahelyén szerkesztette meg 1853-ban Pius Fink és Fischer von Röslerstamm közreműködésével a nevét viselő mozdonytípust. 1855-től a OÁV műszaki szakszolgálatának a vezetője lett, majd vezérigazgató-helyettesé léptették elő. Érdemei elismeréséül 1874-ben bárói címet kapott, és az osztrák parlament felsőházának tagja lett. 1884. szeptember 4-én hunyt el a badeni Leesdorfban.

Az oravica–aninai hegyi pálya geometriai jellemzői miatt itt nem tudtak közlekedni a közönséges vas-

útvonalakra tervezett és gyártott mozdonyok. Például a hegyi pálya nagyon kis sugarú íveiben beszorultak volna, de a nagy emelkedőket sem lettek volna képesek leküzdeni. Ezért erre a vasúti pályára tehát más, különleges mozdonyt kellett tervezni. E mozdonyok atyja Pius Fink, az OÁV főmérnöke volt. Pius Fink 1832. március 5-én született Sulzbergben. Tanulmányainak végeztével néhány évig a bécsi Sigl mozdonygyárban dolgozott, majd az osztrák főváros Politechnikai Intézetében a gépészet-tani- és mechanikai tanszéken tanított tanársegédként. 1859-től az OÁV szolgálatába szerződött. Bécsben halt meg 1874. szeptember 16-án.

Pius Fink megtartotta az Engerth-rendszerű mozdonyoknál jól bevált kettős keretet. Figyelembe kellett vennie, hogy a szükséges tapadás (adhézió) végett egy mozdony legalább 42 tonna tömegű kellett legyen, a tengelyterhelés viszont nem lehetett több 9,5 tonnánál, mert az akkor használatos sínek nem bírtak volna el nagyobb tengelyterhelést. Ezért egy mozdonyt öt meghajtott kerékpárral látott el (az öt meghajtott tengelyű mozdonyok típusjegye az „E” volt). Figyelembe véve azonban, hogy a kerekek átmérője nem lehetett kisebb 980 mm-nél, könnyen kiszámítható, hogy az első és az utolsó tengely közötti táv (szélső tengelytáv) majdnem négy méter lett volna. Egy ilyen hosszú mozdony viszont beszorult volna a nagyon kis sugarú (114 m) ívekbe. Ezért vette át Fink az

Engerth által alkalmazott két keret elvét.

A csak erre a pályára tervezett mozdonyok két, egymással dörzsszeggel összekötött keretű tender-mozdonyok voltak. Magának a mozdonykeretnek három, a szerkocsi keretének (tenderkeretnek) két tengelye volt. Mindegyik keret tengelyei párhuzamosan, egymástól 7 lábnyi (2,21 m) távolságra helyezkedtek el.

Egy és ugyanazon állvány tengelyei egymással a közönséges módon voltak összekötve. Az egyik keret tengelyeit a másikéival egy póttengely által oly módon kötötték össze, hogy a mozdony egész súlya (mely szolgálatképes állapotban 935 mázsát, azaz 52 tonnát nyomott) tapadó (adhéziós) súlyként működ-jék. A pálya íveiben ezek a keretek és az összekötő részek egymással szöget zártak be. Ez azonban az összekötő részt nagyon kevésbé befolyásolta, amit a gömbölyű tengelyágakkal sikeresen kiegyenlítettek.

A hengerek és a gépezet a kazánt tartó első főkereten kívül, a Gooch-rendszerű nyitott vezérmű a kereten elöl kapott helyet.

Az első és a hátsó keret meghajtott tengelyei között a kapcsolatot egy vaktengely biztosította, mely lehetővé tette a két keret elmozdulását is. A kazánt a füstszekrénynél mereven rögzítették az első főkerethez.

A mozdonyokat a közönséges, kézi dörzsfékek helyett gőzzel működtetett dörzsfékekkel szerelték fel. Ezek a fékek a második és harmadik tengelyre fejtették ki a hatásukat.

A tengelyterhelés csökkentése érdekében a víztartályt és a széntartály egy részét a mozdonyhoz csatolt kéttengelyű, 15,6 tonna tömegű külön vagonban (pótszerkocsiban) helyezték el. A víz megfagyását a tartály szigetelt, kettős falával kerültek el.

A mozdony prototípusát 50° (50 öl, azaz 150 méter) sugarú ívekben tesztelték. A próbamenetek nagyon jól sikerültek.

Ezeket a tűzparipákat a társaság bécsi mozdonygyárában gyártották. Az elsőt bemutatták az 1862. évi londoni iparműkiállításon. A mozdonyt, illetve a hegyi pályát itt egy, a kiállításra küldött tárgyakat bemutató rendkívül érdekes „közleményben” írták le. A sikeres mozdonyt az 1867-es párizsi világkiállításra is elvitték.

Az oravica–aninai hegyi pályára tervezett mozdonyok felkeltették a szakma érdeklődését, Fink-Engerth-rendszerű mozdony néven szerepelnek minden mozdonymonográfiában.

Az első Fink-Engerth-rendszerű mozdony az 500-as számot viselte, és STEYERDORF névre keresztelték. A következő években még három testvére született: 1864-ben gyártották az 501-es számú KRASSOVA nevű és az 502-es számú GERLISTE nevű mozdonyt, 1867-ben pedig a negyediket, az 503-as számú LISSAVÁ-t.

Az első próbajáratot az oravica–aninai vonalon 1863. november 15-én tartották.

A Steyerdorf típusú mozdonyok néhány műszaki jellemzője:

A mozdony szélső tengelytávja 5873 mm, a hajtó- és kapcsolt kerekek átmérője 896 mm, legnagyobb sebessége 25 km/h, üres tömege 38 tonna, a szolgálati tömeg megegyezett a tapadási tömeggel, és 42,5 tonna volt. A mozdony $2,18 \text{ m}^3$ szénkészletet vehetett fel, vízkészletet azonban nem, a vízkészletet a szerkocsi tartályában helyezték el.

A szerkocsi tengelyeinek száma 2, a szélső tengelytáv 2212 mm, a tömege felszerelve 15,16 tonna, a felvehető vízkészlet $5,36 \text{ m}^3$, a felvehető szénkészlet $1,89 \text{ m}^3$ volt.

A mozdony és szerkocsi tengelytávja 10 613 mm, az ütközők között mért hossza 14 480 mm volt.

A gépezet főbb adatai: ikergépezet volt két, egyenként 461 mm átmérőjű gőzhengerrel. A dugattyú lökete 632 mm, a gép legnagyobb teljesítménye 222 LE (164 kW) volt, mely napjainkban egy átlagos teherautó teljesítményének felel meg, 7100 kg (69,63 kN) vonóerővel rendelkezett.

A kazán adatai: gőznyomás: 9 bar, tűzcsövek száma: 158, tűzcsövek külső átmérője: 52 mm, hosszuk 4425 mm, a tűzcsövek fűtőfelülete $114,21 \text{ m}^2$, a tűzszekrény fűtőfelülete $7,29 \text{ m}^2$, az összes fűtőfelület $121,5 \text{ m}^2$, a rostély felülete $1,44 \text{ m}^2$ volt.

Habár e mozdonyok műszaki megoldása figyelemre méltó újításokat vezetett be, felkeltve a szakmabeliek élénk érdeklődését, bonyolult megoldásai miatt más nehéz hegyipályákon nem alkalmazták őket. Az elismert

francia vasúti szaktekintély, August Perdonnet *Traité élémentaire des chemins de fer* című könyvében felsorolta e mozdonyok főbb hátrányait (idézi Popescu és Lăcrițeanu). „A STEYERDORF mozdony, mint mondják, jól működik, azonban annyira bonyolult, hogy úgy tűnik, a karbantartása nagyon nehézkes és költséges”. Továbbá a mozdony sokkal nehezebb a hasonló feladatokat végzőkkel szemben. Például míg az Északi Államvasút Engerth-féle hegyi mozdonyának tömege 319 kg egy fűtött négyzetméterre számítva, addig a Steyerdorf típusú mozdony 368 kilogrammot nyom. E nagyobb súly gátlólag hat a nagy emelkedőkn.

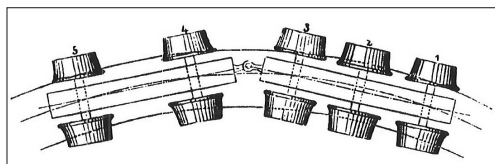
E hátrányai miatt, habár e mozdonyok megalkotása a mozdonyok fejlődéstörténetének fontos mérföldköve, a négy említett masinán kívül (melyek csak az oravica–aninai vonalon teljesítettek szolgálatot) már nem gyártottak több példányt. Ezek közül az első hármat az 1880-as évek végén (még a vonal államosítása előtt) leselejtezték. Az 504-es számú mozdonyt, a Lissavát az államosítás után átvette a MÁV, és 4270-es pályaszámmal a T IV a osztályba sorolta. 1911-ben vonták ki a forgalomból, ez ideig

vontatta a bánáti hegyi pályán a szerelvényeket.

1891-től kezdve, már a MÁV vonalaként üzemelő hegyi pályán új, sokkal korszerűbb és erősebb szerkocsis mozdonyokat állítottak üzembe. Ezek első négy kereke volt meghajtott kerék. Mivel a pálya jellemzői nem változtak, a kis sugarú ívek miatt e mozdonyok első és negyedik tengelye 16 mm-es oldalelmozdulást végezhetett. A legyártott 13 mozdony közül 12 az OÁV (1882-től OMÁV) bécsi, egy (a V d 1311 gyártási számú, T IV 4267-es MÁV osztályozású) a pesti műhelyében készült. A mozdonyok típusa V d, gyártási számaik: 1301–1313. Az OMÁV magyarországi vonalain kilenc mozdony (T IV 4261–T IV 4269) üzemelt, nagy részük „lakhelye” az oravicai fűtőház volt. Ezek a MÁV-tól Trianon után kerültek a C.F.R.-hez (átszámozásuk után: 450.001–450.009), és az 1920–30-as években fejezték be pályafutásukat (érdekességgént említem, hogy a StEG osztrák vonalain szolgálatot teljesítő mozdony az Osztrák–Magyar Monarchia szétesése után a csehszlovák állam tulajdonába került, ahol 84 évi üzemelés után, a csehszlovák államvasutak ČSD 403.303 számú mozdonyaként vonult nyugdíjba.



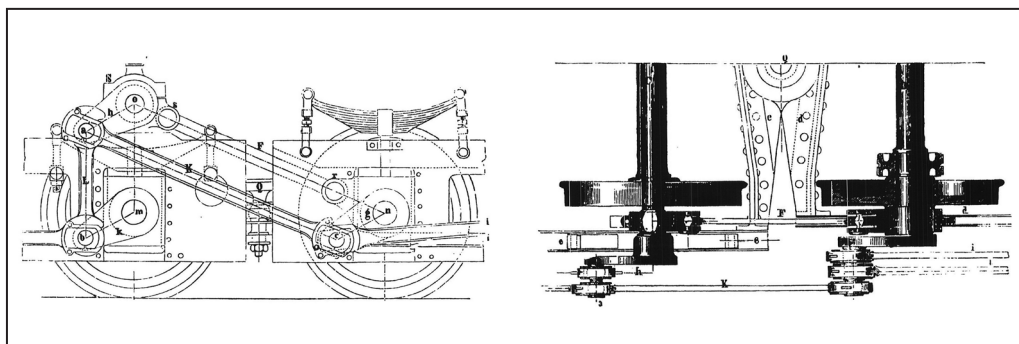
Wilhelm von Engerth
fényképe 1879-ből



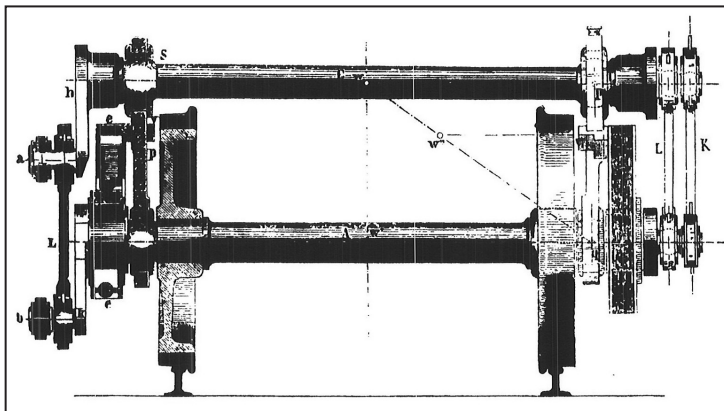
A kis sugarú ív korlátozza a mozdony hosszát. A kis sugarú ívben olyan vontató járműre van szükség, mely egy időben egyetlen egységet alkot, ugyanakkor azonban részegységei külön-külön képesek az ívben haladni. Sematikus ábrázolás a StEG 1862-es füzetéből



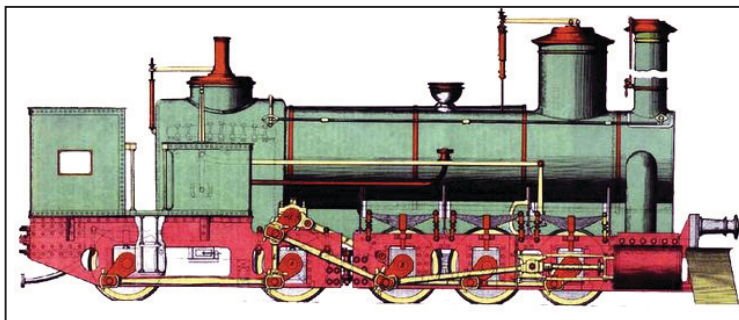
A StEG (OÁV) bemutatkozó kiadványa az 1862-es londoni kiállításon



A Steyerdorf nevű mozdony és szerkocsi összekapcsolásának vázlata
(a StEG 1862-es füzetéből)



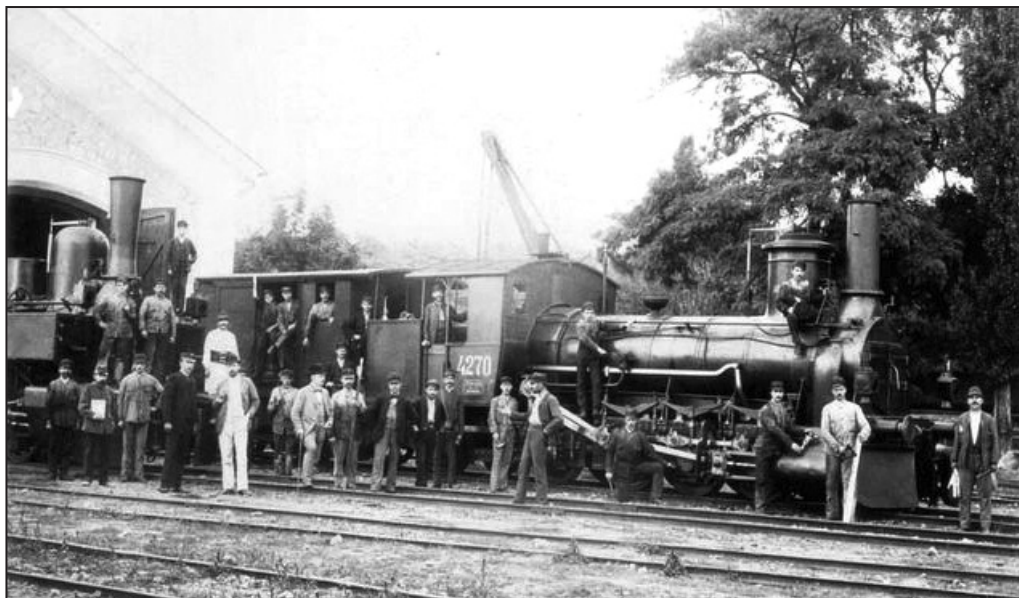
A Steyerdorf nevű mozdony szerkocsija első tengelyének (A) a mozdony utolsó tengelyéhez való kapcsolása. Előlnézet (a StEG 1862-es füzetéből)



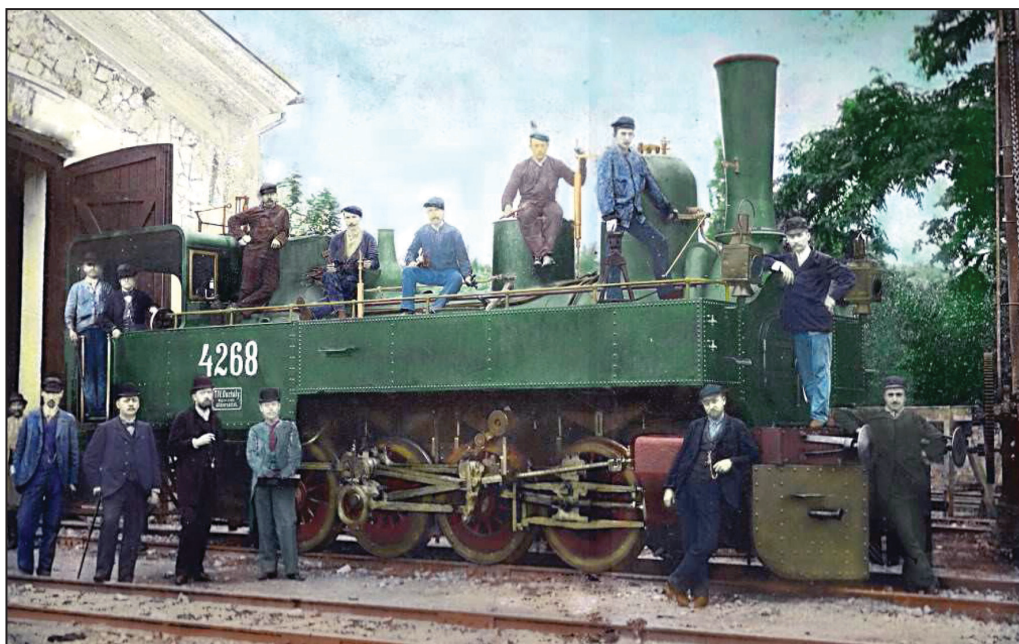
Az Oravica–Anina vasútvonal részére gyártott első mozdony rajza.
A bécsi gyármányú mozdonyt Steyerdorf névre keresztelték



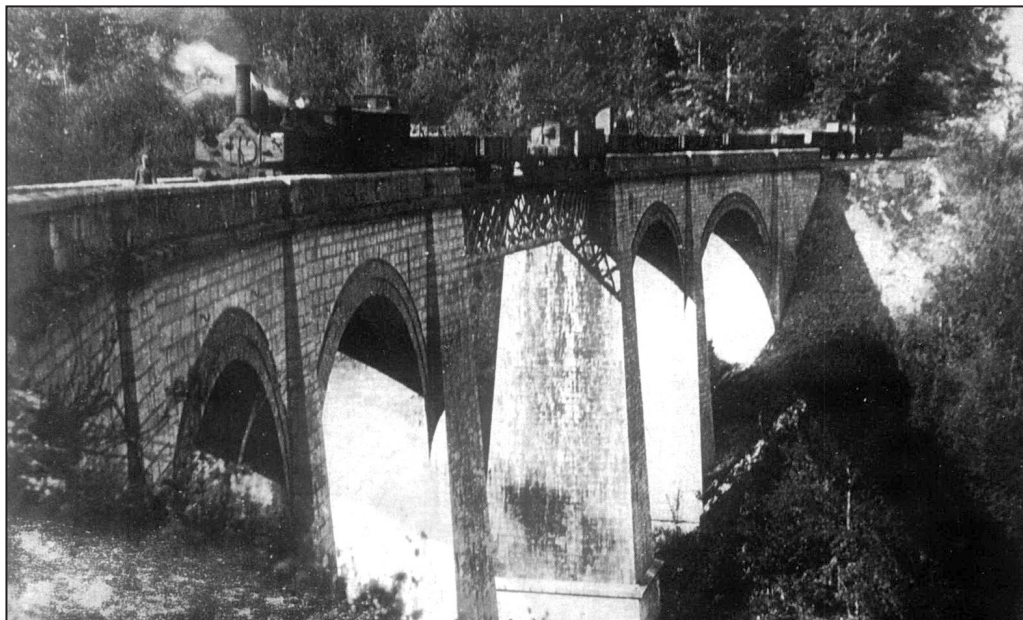
A Gerliste nevű mozdony



Az Oravica–Anina vasútvonal részére 1867-ben a StEG bécsi gyárában legyártott negyedik Fink-Engerth rendszerű (StEG 783/1867, Lissava nevű) mozdony képe a MÁV-korszakból. Pályaszáma eredetileg 503 volt. 1891-ben T IV a típusba sorolták. Ekkor pályaszáma 4270 lett. 1905-ben selejtezték le.



A MÁV T IV osztályú, 4268 pályaszámú mozdonya egy XX. század eleji fényképen



Gőzmozdony vontatta vonat a zsitvini hídon a XX. század elején



Nosztalgia vonat az 1990-es években és 2002 szeptemberében a Zsitvini völgyhídon.
Füstös és dízel

Az 50.065 sorozatú (Eh-2 típusú), a bécsi StEG gyárában 1921-ben gyártott mozdony kijön a krassovai alagútból 1993-ban (képeslap)



Menetrend szerinti járat Oravicáról Aninára a 4+700-as kilométerszelvélynél
2013 októberében

KÜLÖNLEGES UTASÍTÁS

A vonal hegyi jellegét, a nagy emelkedőket, a nagyon kis íveket is figyelembe véve az oravica–aninai vonalon nem voltak alkalmazhatóak a többi vonalon közlekedő mozdonyok, ezért a közönséges forgalmi rendszabályoktól némileg eltérő, az állomási és a vonatkísérő személyzet számára külön csak erre a vasúti pályára kidolgozott utasítást adtak ki. Ambrozovics Béla már említett ismertetésében fel is sorolja az utasítás fontosabb kitételeit. A vonat felszerelését az általánoshoz képest kiegészítették: „a dörzsfékezők a házi jelzelámpán és zászlócskán kívül, még egy jelze-síppal és egy $6\frac{1}{2}$ [2,05 m] hosszú póznával vannak elátva.” A kocsikat minden állomáson részletesen át kellett vizsgálni. Különös figyelmet kellett szentelni a dörzsfékek állapotára. Ennek a vizsgálatnak eredményeképpen határozták meg, hogy melyik kocsi mehet tovább a pályán. A vonatszakadást meggátolandó a kocsikat különösen e célra készített erős láncokkal kötötték össze, és az általában használtaknál hosszabb, lökhárítókkal és öntöttvasból készített lökhárító-támlapokkal látták el. Ezen a vasúti pályán nem közlekedhettek az üres tengelyű kocsik.

A vonatösszeállítás módjának is szigorú szabályai voltak. A kocsikat súlyuk, ha terheltek voltak, akkor összsúlyuk szerint sorolták be a szerelvénybe: előre kerültek a nehezebbek, a vonat végére pedig a könnyebbek, de figyelembe kellett venni a dörzsfékek felosztását is. Ezáltal a vonatszerelvényben egyenlő számú kocsiból álló csoportok képződtek. Mindegyikük a bennük lévő kettős dörzsfékek által volt vezethető. A csoportok mindegyikében a dörzsfékes kocsi hátul kapott helyet. Előírta az utasítás, hogy minden öt tengely közül kettő dörzsfékes kell legyen. A vonatvezető és a dörzsféket kezelő személyzet helyzete a vonaton attól függött, hogy ez felfelé kaptatott-e vagy pedig völgymenetben haladt. Felfelé menet esetén a vonatvezető a legutolsó kocsin, lefelé menetnél pedig a mozdony után következő első kocsin foglalt helyet. A dörzsfékezők úgy kellett elhelyezkedjenek, hogy arccal mindig a vonatvezető felé legyenek. Hegymenetben tehát a haladás irányával fordítva, háttal ültek, a vonat vége felé tekintettek.

Az utasítás szerint a kocsik száma nem haladhatta meg a huszonkettőt. A maximális terhelést a vontató mozdonyoktól függően állapították meg.

A fölfelé haladó vonatokat 2800–1200 mázsa (1568–672 tonna), lefelé 6000–2600 mázsa (3360–1456 tonna) rakománnyal terhelhették meg. Ebbe nem számították be a szerkocsik súlyát.

A vonatok előírt sebességeit a szakaszon lévő ívek és emelkedők figyelembe vételével határozták meg. Az oravica–majdani szakaszon $2\frac{1}{2}$, a majdan–krassói szakaszon 1, a krassó–aninai szakaszon pedig 2 mérföldes óránkénti sebességgel (18,96 km/h, 7,59 km/h, 15,17 km/h) „száguldozhattak” mindkét irányban. „A vonatvezetőnek jogában és kötelességében” állt „a körülményekhez képest a dörzsfékek működtetését vagy megeresztését eszközölni”.

A pálya jelzési szolgálata is több tekintetben eltért a többi vasútvonalon alkalmazottól, hisz a nehéz pályán való biztonságos közlekedés céljából több jelzőberendezésre, illetve jelzési módra volt szükség. „Így például az örök nem csak villanyos harangjelzők által a vonalnak az állomásokról elindulásáról értesítetnek, hanem messze hallható jelzőkürtök által annak közeledéséről is, s egyéb körülményekről egymást s a vonatkísérő személyzetet is értesítik” – tudhatjuk meg Ambrozovics Béla leírásából.

A bemutatottakon kívül még több kisebb-nagyobb részletes, de nem annyira fontos teendőt írt elő az utasítás.

Itt kell megjegyeznem, hogy e vonalon napjainkban is külön szabályzat van érvényben („Reglementări pentru circulația trenurilor și manevrarea vehiculelor feroviare pe secția Oravița–Anina”).

Az 1962. november 19-i szabályzat néhány előírása:

- a kéttengelyű vasúti teherkocsik tengelytávolsága nem lehet nagyobb 7, a személykocsiké pedig 9,30 méternél;

- a személykocsik ablakait csak egyharmadára lehet kinyitni, rudakkal és védőkkel kell őket ellátni, figyelmeztető feliratokat kell elhelyezni, miszerint az ablakon kihajolni különlegesen veszélyes;

- a szerelvény mozdony utáni első kocsija aktív fékkel kell rendelkezzen; a vegyesvonatok (teher és személy) esetében a teherkocsik mindig a személyvagonok után következnek;

- a vonatokon kombinált (automatikus és kézi vezérlésű) fékberendezést kell alkalmazni; az aktív kézifékekkel felszerelt vagonokat a szerelvény második felében kell elhelyezni; az anina–gerlistyei és a majdan–oravica-i szakaszon a jelzőkocsi kézifékjét kissé meg kell húzni, hogy a vonat mindig nyújtott állapotban legyen;

- a Gerlistye–Lissava–Majdan közötti szakaszon a vonat második felében lévő vagonok kézifékeit a kerekek rögzítése nélkül teljesen meg kell húzni (hogy a kis sugarú ívekben elkerüljék az ütközők egymásba csúszását);

- a vonat személyzetét egy karbantartó lakatossal kell kiegészíteni, akinek a vonat haladásakor fékezői feladatokat kell ellátnia;

- menetidőben a mozdony kézi-fékjeit finombeállításban kell működtetni, hogy azonnal fékezzenek;

- a szakaszon közlekedő mozdonyokat a Vasúti Vezérigazgatóság (Direcția Generală de Căi Ferate, D.G.C.F.) vezetőségének kell jóváhagynia; e mozdonyokat jól működő sebességmérővel és két légszivattyúval kell felszerelni;

- a vonalon alkalmazott úrszelvény az ún. „passe partout” úrszelvény;

- a vasúti kocsik összekötésénél a kötéseket a maximumig kell lazítani, hogy a 114 méter sugarú ívekben az ütközők korongjai ne érintsék egymást;

- a megengedett sebességek: az Oravica–Majdán szakaszon 40 km/h, a Majdán–Gerlistye szakaszon 15 km/h, a Gerlistye–Anina szakaszon 20 km/h.



A 11. alagúttól a 10. alagút felé

TELEKSZERZÉS

Egy vasútvonal létesítési költségeinek tetemes részét képezi a szükséges terület megszerzése. Az Oravica–Anina hegyi vasút Oravica, Rakitova, Majdán, újra Oravica, Csudanovec, Gerlistye, újra Csudanovec, megint Gerlistye községek akkori határában haladt.

Hegyi vasútunk esetében a szükséges telkek tulajdonosai a következők voltak: államkincstár, földbirtokosok, parasztgazdák. Az államkincstár tulajdonát képező területeken természetesen nem volt szükség kisajátításra, viszont a parasztgazdák, valamint a földbirtokosok tulajdonát képező területeket ki kellett sajátítani. Ezeket az államkincstár megvásárolta. Budapesten a MÁV Központi Irattárában számos kisajátítási dokumentum található. Kezdetben legtöbbjük nyelve a német, csak itt-ott találunk magyar nyelvű közjegyzői bejegyzést a telekkönyvi hivatal részéről. Akkoriban az adás-vételi szerződéseket sokszor az ott lakó nemzetiség nyelvén is szerkesztették. A román falvak lakói is saját anyanyelven kiállított szerződéseket írtak alá. Többükön a

helység román nyelvű pecsétje látható, habár akkor a terület Magyarországhoz tartozott.

A szerződések szövege értékes kutatási témát nyújthatna a nyelvészeknek.

Találtam egy nagyon érdekes irományt is. Úgy tűnik, hogy Rakitova azon lakosai, akiktől a kincstár telket vagy telekrészeket vásárolt a megépítendő vasút számára, gondoltak egyet, és a kialkudott telekár mellé szerettek volna még egy kis ráadást is kicsikarni. Kérvényezték, hogy a telekár mellett kártalanítsák őket az eladott földdarabon lévő gyümölcsfákért is. Ez meg is történt, és annak rendje és módja szerint megkapták a tulajdonukban volt gyümölcsfák (többnyire szilvafák) árát. Erről tanúskodik az a német, valamint román nyelvű irat is, mely feltünteteti mindazokat, akiket az állam kártalanított. A román nyelvű irat címe: „In semnarju pendru ominy kare lizau pejat brunje dela drumu de fjer” – azaz „azon emberek megjelölése, akiknek a vas út kifizette a szilvafákat”; kelt Rakitován, 1851. szeptember elsején.

1851. *Quant. Exportation*

Trasporto per la Cina
di 100.000 libbre di
Abbronzati di 100.000 libbre
di 100.000 libbre di
di 100.000 libbre di
di 100.000 libbre di
di 100.000 libbre di
di 100.000 libbre di

1. Pau	100.000	100.000	100.000	100.000
2. Pau	100.000	100.000	100.000	100.000
3. Pau	100.000	100.000	100.000	100.000
4. Pau	100.000	100.000	100.000	100.000
5. Pau	100.000	100.000	100.000	100.000
6. Pau	100.000	100.000	100.000	100.000
7. Pau	100.000	100.000	100.000	100.000
8. Pau	100.000	100.000	100.000	100.000

Pravisa, am 1^o September 1851.

Barlas

Exportation. Cassan - Pravisa

A vasút nemcsak a telkekért fizetett, hanem a rajtuk lévő gyümölcsfákért is

In semnarju pendru omyny kare lizau pejat
brunje dela drumu de fjer.

1. Pau	100.000	100.000	100.000
2. Pau	100.000	100.000	100.000
3. Pau	100.000	100.000	100.000
4. Pau	100.000	100.000	100.000
5. Pau	100.000	100.000	100.000
6. Pau	100.000	100.000	100.000
7. Pau	100.000	100.000	100.000
8. Pau	100.000	100.000	100.000

in Rakitova - 1^o September 1851.

La 1^o de 100.000 libbre
di 100.000 libbre
di 100.000 libbre
di 100.000 libbre
di 100.000 libbre
di 100.000 libbre
di 100.000 libbre
di 100.000 libbre

Martin, Maes, Knes
Janke, Maes
Jean, Maes
Gloria, Maes

„In semnarju pendru omyny kare lizau pejat brunje dela drumu de fjer” – azaz „azon emberek megjelölése, akiknek a vas út kifizette a szilvafákat”; kelt Rakitován, 1851. szeptember elsején

Az 1891. évi XXV. L. cz. alapján kötött szerződés 14. cikke
értelmében bélyeg- és illetékmentes.

Bekebelezési engedély.

A szabadalmazott osztrák-magyar állam-
vasút társaság a magyarországi vasútvonalai-
nak megváltása iránt az 1891. évi XXV. évi törvények
alapján kötött szerződés 5. cikke értelmében ezzel
belegyezés adja, miszerint Román-Ország
korsíkjában felelő, a szabad osztrák-magyar állam-
vasút társaság szabad tulajdonát képező, s az
ide fűzött kíméletében kitérhetett ingatla-
nokra, a tulajdonjog a magyar kir. állam
javára bármikor bekebelezéssel
kiesik.

Budapest 1891. évi július hó 17. é.

szabadalmazott osztrák-magyar államvasút társaság

Az igazgató tanács:

Az igazgató:

Hrabany 1/k

Előnök: Hecsergini 1/k

Levél: Peto 1/k

Dr. Lőwenzon János 1/k

az 113 kiegészítő p. 138 k. p. alatt fellelt

113
113
113
113

139
140
141
142

1
1
1
1

1
1
1
1

Az OMÁV bekebelezési engedélye a magyar állam javára az általa
megváltott vasúti területekre (1891. júl. 17.)

Miután az állam megkötötte a szerződést az OÁV-val, természetesen a kincstári földek is ennek tulajdonába kerültek. Az OÁV igyekezett uradalmait növelni, és az államtól vásárolt hatalmas területek mellett az idők folyamán megvásárolta a még magánkézen lévő bányákat, erdőket és termőföldeket, kihasználva az általános szegénységet: nagyon sok nincstelen paraszt fillérekért kótyavetyélte el tulajdonát és vált a mamutvállalat kiszolgáltatott prole-tárjává.

Az OMÁV magyarországi vonalainak 1891-es államosítását követően azokat a telkeket, amelyeken a vasúti létesítmények voltak, a magyar állam vette át és telekkönyvezte. Hegyi vasútunk esetében ez valamivel bonyolultabb eljárás volt, mint az OMÁV síkvidéki vonalainak esetében, hisz rendezni kellett például az alagutak fölött lévő telkek tulajdonviszonyait, az OMÁV tulajdonában és kezelésében maradt iparvágányok csatlakozását immár a MÁV tulajdonát képező vasútvonalhoz, stb. Az államosítást követő években erre is

sor került. Telekcseréket hajtottak végre, az alagutakhoz való hozzájárást (az alagút a MÁV tulajdonában volt, a fölötté lévő hegy viszont az OMÁV birtoka maradt), az iparvágányok csatlakozását, az odavezető vagy párhuzamos utak használati jogát. Ezeknek az utaknak a fenntartási kötelezettségét a MÁV az OMÁV-val és az érdekelt községekkel szerződésekben rendezte.

A trianoni békediktátum után a Romániának ítélt és addig a magyar állam tulajdonát képező javak a román állam tulajdonába jutottak. A szocializmus éveiben a tulajdonviszonyok betartása már nem volt annyira fontos, mint régen, hisz majdnem minden állami tulajdonban volt. Az 1989-es rendszerváltás után, a bányászat megszűnésével, a vasútvonal fontosságának és iparvasúti feladatának megszűnésével nagyon sok vasúti épület (felvigyázói lakok, tiszti lakások) elvesztette szerepét, és a C.F.R. eladta őket. A vásárlók általában a volt vasúti alkalmazottak közül kerültek ki.

ÁLLOMÁSOK

Hegyi pályánk állomásai: Oravica (későbbi hivatalos elnevezése Oravicabánya) 218,60 méterrel az Adriai-tenger szintje felett, Majdán (226,40 m), Lissava (332,40 m), Krassova (548,50 m), Anina (557,60 m). Oravica és Anina között a mintegy 34 kilométer hosszú vasúti pályának 339 méternyi szintkülönbséget kell leküzdenie.

Majdán állomás a vonalnak kis állomása volt, csak két sínpárral rendelkezett. Az állomás hossza 296 méter, az indóház közepe a 45+579 kilométerszelvényénél volt. Itt a sín magasságsszintje 224,917 méterre volt az Adriai-tenger 0 szintjétől. Az állomás végpontjánál kezdődött a vonal első nagy, 20 ezrelékes emelkedője egy 5188 méter hosszú szakaszon. Maga az állomás 8,33 ezrelékes emelkedőben, alaprajzban pedig egyenesben helyezkedett el. Majdán neve ma Brădișorul de Jos, így a megállóhelyé is ez. 1980-ban új megállóhely épült az 5+90 kilométernél. Mint képünk is mutatja, az épület elpusztult, csak egy tábla, valamint egy rövid vasbetonelemekből épült peron jelzi a már igénybe alig vett megállót.

Lissava állomás egy 114 méter sugarú ívben, vízszintesben épült. A vízszintes szakasz hossza 224 méter, az állomás hossza 91 méter volt. A

felvételi épület közepe az 51+199 kilométernél helyezkedett el, a sínkorona szintje 331,071 méter volt. Az állomás egy átmenő, valamint egy csonkavágánnyal (az 1875-ös helyrajzon még a kőfejtőbe vezetett) rendelkezett. A helyszínrajzon a vasútvonal jobb oldalán jól látható a régi lóvasút megmaradt vonala.

A felvételi épület a vágány bal oldalán helyezkedett el. Volt még raktárhelyiség, lóistálló, árnyékszék, a viadukt jobb oldalán lakóbarakk, a Lissava völgyében, a viadukttól lefelé lakóház. Az állomást a patak völgyében, majd a viadukt alatt áthaladó úton közelítették meg. Az 1875 és 1892 között végbement változásokat a Reichmann Vince főmérnök által 1891 és 1892-ben helyesbített 1875-ös helyszínrajzon követhetjük nyomon. Észrevehető néhány épület hiánya. Az alagút kijáratánál, a vágány bal oldalán később őrházat építettek (479. őrház). Ekkor az állomáson egy átmenő fővágány és két mellékvágány, mely közül az egyik a mészke-mencéhez vezetett, vonatfelállításra alkalmas volt. Ma már csak a kockakövel burkolt út idézi azokat az időköt, amikor itt még zajlott az élet. Az épületek már rég eltűntek, itt-ott látható egy-egy moha fedte maradvány.

Természetesen a mellékvágányok is eltűntek.

Az állomás után újra egy 20 ezrelékes emelkedő következett.

1916-ban, akkor, mikor a környező, irredenta országok és szemforgató szövetségeik már titkos szerződéseikben felosztották az ezeréves magyar hazát, a MÁV öt éves tervet dolgozott ki a magyar vasutak fejlesztésére *Javaslat a magyar királyi államvasutak hálózatán a háború lezajlását követő legközelebbi években szükséges beruházásokról és a hálózat tovább fejlesztéséről*. Ebben szerepelt a vonal teljesítőképességének növelése céljából „Karaszjeszenő–Oravicabánya–stájerlak–aninai (sic!) vonalon: Lissava és Krassóvár” között egy 11 km hosszú kiterő építése, melyre 1917-ben 70 000, 1918-ban 80 000 koronát irányoztak elő. Az impériumváltás miatt azonban erre sohasem került sor.

A teljesítőképesség növelését célozta azonban a régi lissavai állomást későbbi felhagyása és az új állomás megépítése közvetlenül a Maniel alagút bejárata előtt. Az új épületet 1980-ban adták át. Mai elnevezése szintén Lissava (Lišava), azonban a vasutasok és helybéliek általában melléteszik a „nouă” azaz „új” melléknevet is. A jellegtelen felvételi épület szintén a pálya bal oldalán található. Napjainkban két sínpárral rendelkezik.

Krassova (vagy Krassova-Gerlistye, Krassova-Gerlistje) állomás a vasútvonalnak egyik érdekes megoldású állomása. A pálya 20 ezrelékes emelkedőben van, ezért az állomás

részére külön vízszintes platformot vágtak a hegy oldalába. Az Oravica felől érkező vonat áthaladt az állomás mellett, majd visszatolatott a vízszintes szakaszra. Az állomást a nyílt vonalra visszatérve hagyta el. Az Anina felől érkező vonatok balra tértek ki a mellékvágányra, majd hátrafelé tolatva kerültek vissza ismét a fővágányra, amelyen útjukat folytatták. Ezért nevezik Krassova állomást olyan állomásnak, melybe „a vonat kétszer megy be, és egyszer jön ki”. A Horváth Ferenc és Kubinszky Mihály szerzőpáros szerint a vízszintes szakasz végén fordítókorongos vágánykapcsolatot is építettek.

Az állomás hossza 455 méter, a felvételi épület közepe a 62+170 kilométerszelvényben található, a sínkorona az Adriai-tenger 0 szintjéhez képest 551,111 méter magasságban volt a XIX. század végén. A nyíltvonal 20 ezrelékes emelkedőben, négy mellékvonal pedig vízszintesben helyezkedett el. Az állomás a pálya jobb oldalán található. Az állomás több épülettel rendelkezett: a felvételi épületen kívül volt még egy épület, melyben étterem, felvigyázó-lak, raktár kapott helyet, barakkok, raktárak, istállók, fészerek, víztartály, hídmérleg, árnyékszékek, tekepálya, veteményes- és virágoskert. A mellékvonalakkal párhuzamosan a XIX. század végén még létezett a régi lóvasút keskeny nyomtávú pályája. A pálya bal oldalán található mai napig az eredeti számozás szerinti 466. őrház. Az állomást elhagyva a pálya a X. alagútban (Krassovai vagy Ger-

listyei alagút) folytatódik, emelkedése 1,67 ezrelék. Az állomás területén, jobboldalt évtizedekig mészégető kemence is létezett. Manapság csak hűlt helyét találni.

Az állomás vízállomás is volt. A felvételi épület előtt még áll a vízdaru.

A mellékvágányok végein régi sínek „gyűjteménye”. A következő sínfeliratokat találtam 2013 őszén: „ANINA 79. M. St. III”, „RESCHITZA 1880 B St: III”, „H.B. & 1886 G 5”, „RESICZA 1910. M. A.”.

Anina állomás ma a vonal legimpozánsabb állomása. Reichmann Vince főmérnök felvétele alapján a XIX. század végén hossza 823 méter volt, az indóház közepe a 70,470 kilométerszelvényben helyezkedett el, a sínfej az Adriai-tenger 0 szintjéhez képest 555,802 méter magasságban volt. Hosszmetszetben az állomás 612 métere vízszintes, 480 métere pedig 5 ezrelékes emelkedőben található. A vágányok száma négy. Ezek mellett csonkavágányok is léteztek, az idők folyamán a szükségnek megfelelő számmal. Az OÁV által épített felvételi épület 37,96 hosszú és 10,30 méter széles volt, a vágányok felé 3,8 méteres peronnal. A vasút 1891-es államosítása után a MÁV egy új, nagyvonalú, sárga téglaborítású, emeletes felvételi épületet épített. Ennek tervezője a magyar állomásépületek híres megalkotója, Pfaff Ferenc, a MÁV magasépítési tervezőirodájának vezetője volt. A ma is figyelmet ébresztő épületet tehát a Magyar Államvasutak építette. A MÁV budapesti Központi Irtatárában megtalálható néhány, Pfaff

Ferenc által aláírt tervrajz: az állomásépület pincéje, a földszint és az emelet terve. Az aláírás dátuma: 1900. III. 7.

A bányaváros nagyságához mérten hatalmas épület hossza 66,06 méter, szélessége 13,70 méter. Ezenkívül a vágányok felé egy a faltól a tartóoszlopok középpontjáig 2,90 métert kitevő veranda van. A perontetőt 15 öntöttvas oszlop támasztja alá. A felvételi épület középső része kétemeletes. Az emeleti rész hossza 49,20 méter. Az épület végén lévő két pavillon mérete egyenként 8,43×5,40 méter. Ezek csak földszintesek. Az állomás utca felé néző homlokzatának középső, 20,40 méter hosszú része előreugrik, közepe pedig (8,40 hosszon az előcsarnokba vezető három ajtó síkjában) 1,60 méterrel visszahúzódik. A két oldalszárny egyenként 14,40 méter hosszú. A két végén álló pavilonok hossza egyenként 8,43 méter, és 8,30 méterrel húzódik beljebb a központi rész síkjától.

Az előcsarnokba, mely az épület közepén található, három ajtón át juthattak be az utasok. A csarnok bal oldalán van elhelyezve a személy- és málhapénztár. Az előcsarnokból lehetett átmenni a vágányok irányában található első- és másodosztályú váróterembe, onnam pedig a peronra. Az utca felőli oldalon bal felé vendégszobák, lépcsőház, található, valamint szertár. A peron felőli oldalon találhattuk a málharaktárt, a távirda helyiségét, a forgalmi irodát, ahol a vonatkísérők is tartózkodtak, az állomásfőnök irodáját és a kijára-

tot. Az épület végén lévő, földszinti szárnyban történt a málhaleadás. Itt volt a lámpakamra is. A jobb oldali épületrészben rendezték be a kisebb helyigényű első- és másodosztályú éttermet, mellette a sokkal tágasabb harmadosztályú várót és éttermet. A bejárás a veranda felől történt. Az épület jobb vége felé haladva következett a tálaló, a konyha, a kamra, majd a földszintes épületszárny egyik helyiségében egy kimérés és egy faskamra.

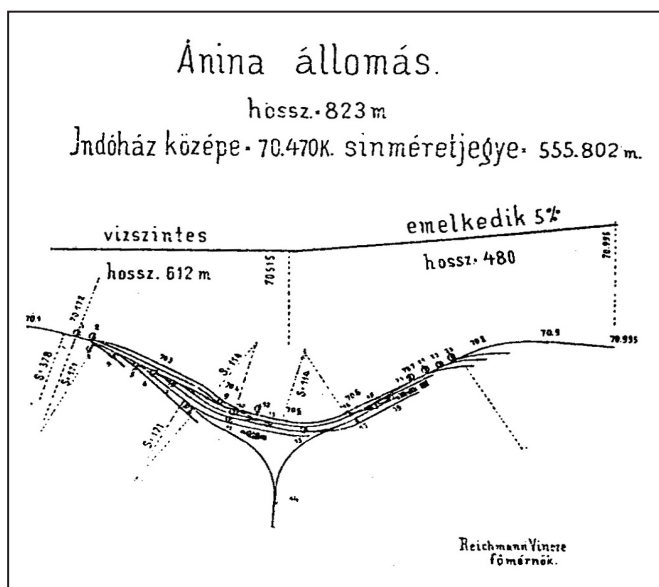
Az emeleten lakott az állomásfőnök, itt alakítottak ki lakásokat vagy szobákat a hivatalnokok részére. Volt még két szobája a vendéglősnek és két vendégszoba.

Az állomásépület alagsorában pincéhelyiségeket (állomásfőnök pincéje, hivatalos pince, vendéglős pincéje) alakítottak ki, és itt helyezték el a mosókonyhát is.

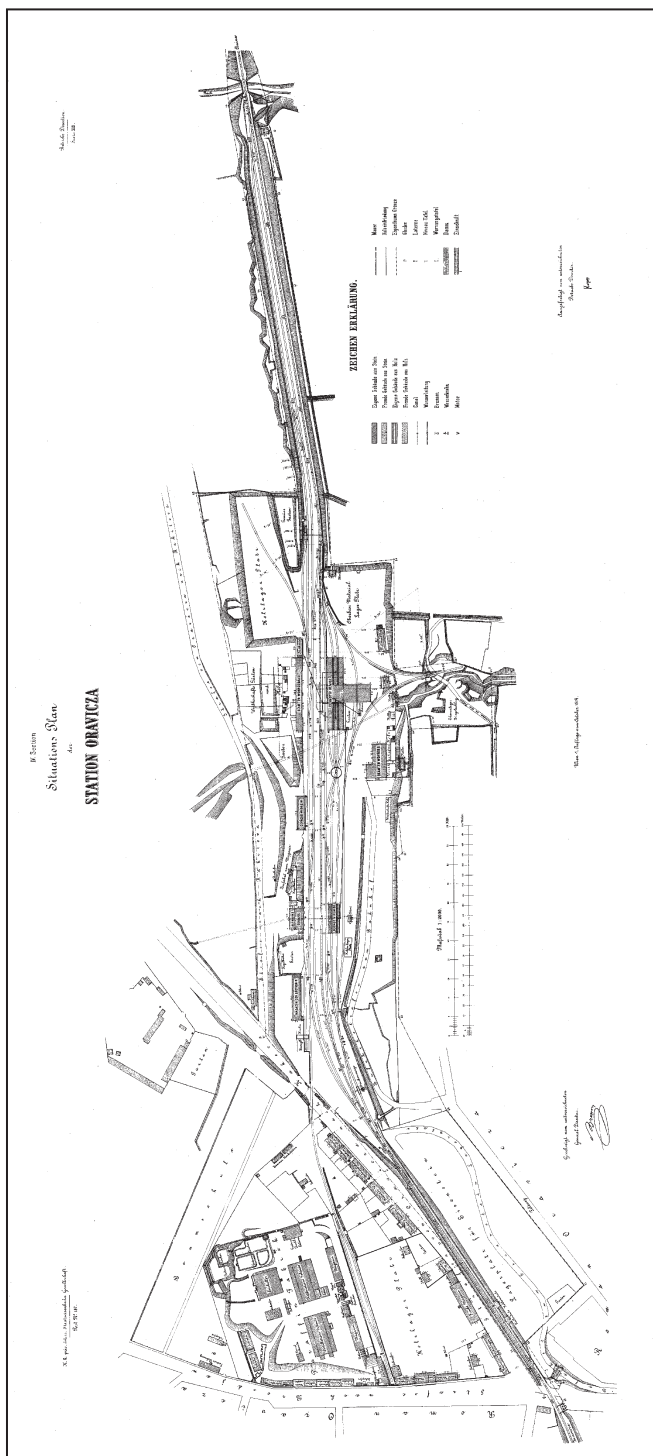
Már a kezdetekkor számos melléképületet építettek: a felvételi épülettel szemben, a vágányokon túl kaszárnyaépület, a pálya végén egyállású mozdonyszín, felvigyázólak, víztartály, raktárak, hídmérlegek, fordítokorong, szertár, árnyékszékek. A vonal államosítása után a magyar államvasutak a felvételi épület utcai homlokzatával szemben több épületet emelt az alkalmazottak, valamint a vasúti üzem részére.

Az állomás négy vágánnyal rendelkezett. A nyílt vágány áthaladt az állomáson, a végén alakították ki a szénrakodókat. Ezek az államosítás után a pályarésszel együtt az OMÁV tulajdonában maradtak.

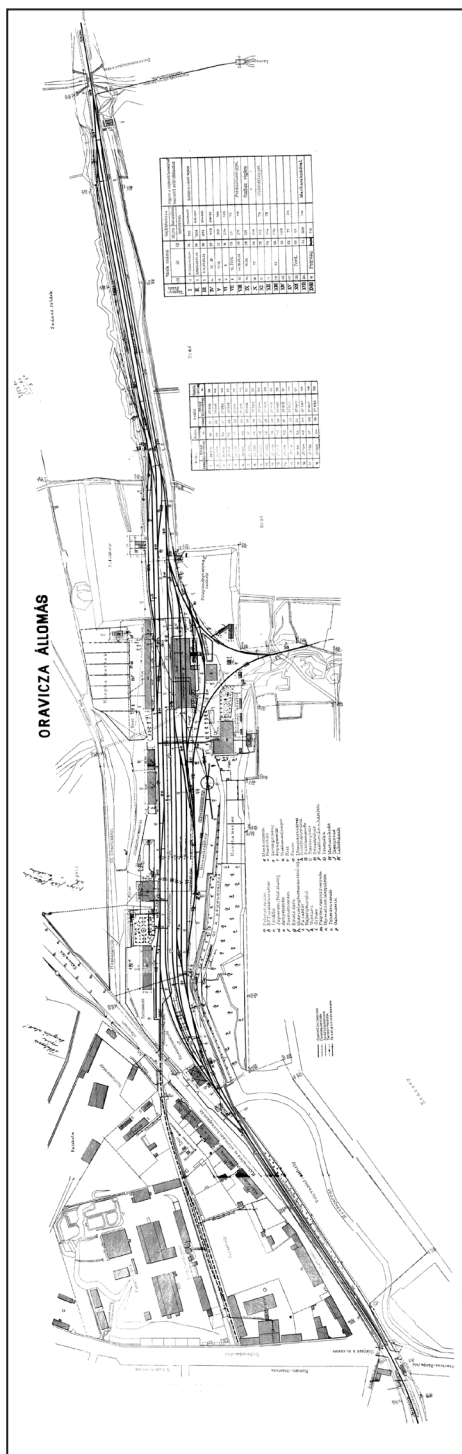
Anina területén, de még az aninai állomás előtt háromvágányú átmenő állomást is építettek. Ennek jobb oldalán hozták létre a sínlerakatot.



Az aninai pályaudvar vázlata (Reichmann Vince főmérnök rajza)



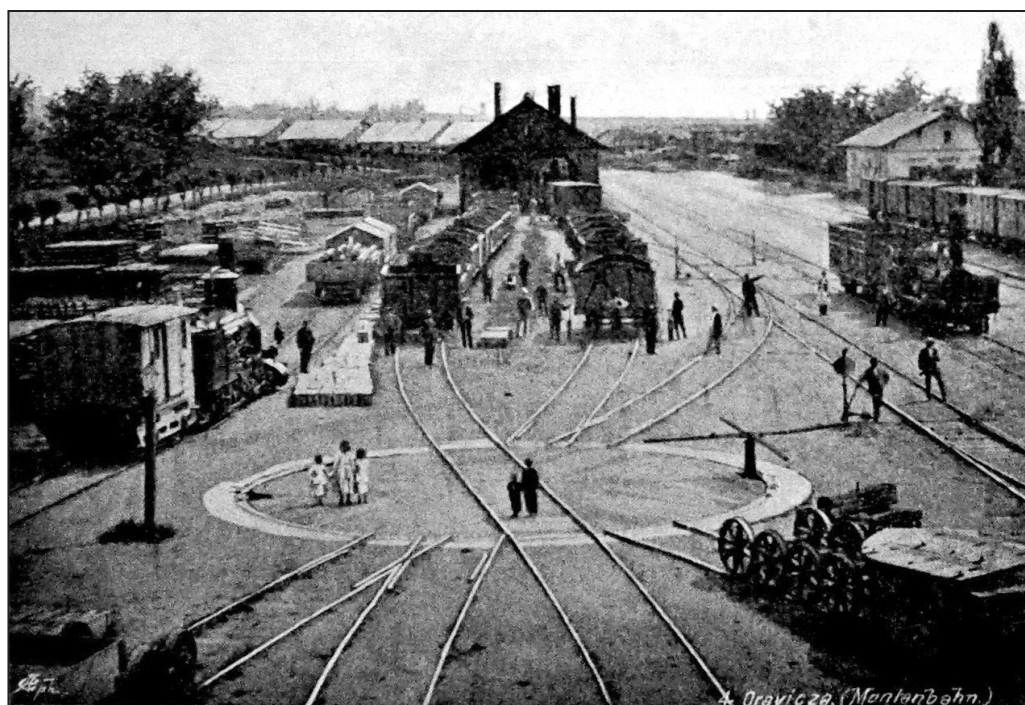
Oravica állomás helyszínrajza 1884 októberéből



Oravica állomás helyszínrajza a MÁV-korszakból



Oravica állomás a XIX-XX. század fordulóján



Oravica állomás a XIX. sz. végén



Oravica állomás. Utca felőli homlokzat 2008-ban



Oravica állomás. Pálya felőli homlokzat 2008-ban



Oravica állomás. Jobb oldali homlokzat 2008-ban



Oravica állomás.
Egykori főbejárat
eredeti ajtókeret-
tel. Ma üzletbejá-
rat (2008-as
felvétel)



Oravica állomás. Kétállású mozdonyszín 1886-os felirattal (2008-as felvétel)



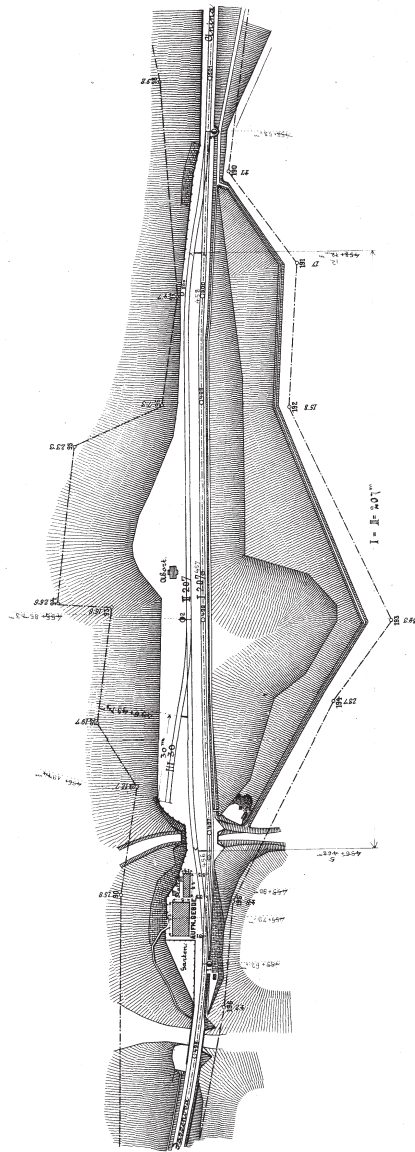
Oravica állomás.
Kétállású
mozdonyszín belső
tere (2008-as
felvétel)

K. k. priv. österr. Staatsbahnen Gesellschaft.
 Blatt No 188

Stations-Direction
 Serie VIII.

IV Section.
STATIONSPLATZ MAYDAN.

Stations- Name	Stations- Nr.	Stations- Länge	Stations- Bauart	Stations- Länge
I	1	8	2.56	2.07
II	1	2	2.56	2.07
III	2	2	2.56	2.07
IV	2	2	2.56	2.07



Genehmigt vom unterzeichneten
 General-Director:

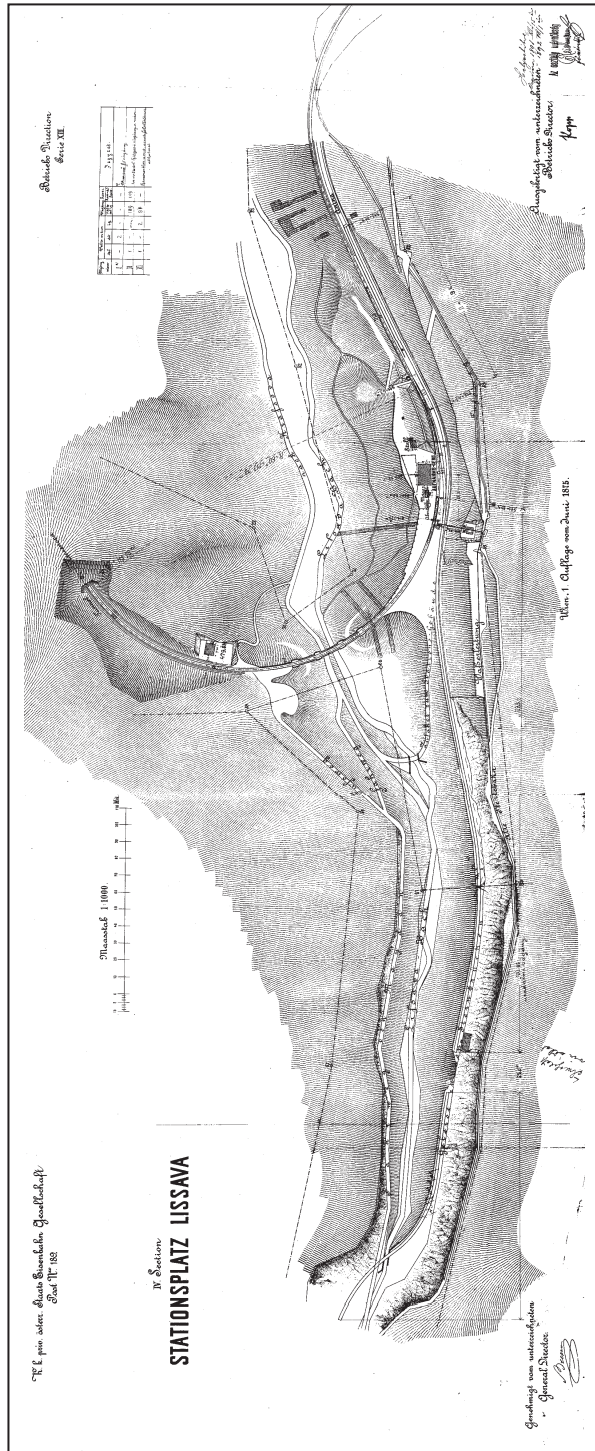
[Signature]

Uebersichtigt vom unterzeichneten
 Stations-Director:

[Signature]
 K. k. priv. österr. Staatsbahnen Gesellschaft.
 Blatt No 188

Wien, Anfang vom September 1871.

Majdán állomás helyszínrajza 1874-ből, Bresson vezérigazgató és Kopp igazgató aláírásával, valamint Reichmann Vince főmérnök 1891-es és 1892-es kiegészítései



Lissava állomás helyszínrajza 1874-ből, Bresson vezérigazgató és Kopp igazgató aláírásával, valamint Reichmann Vince főmérnök 1891-es és 1892-es kiegészítéseivel



Az új Lissava állomás épülete 2013-ban. Oravica felé tekintve



Az új Lissava állomás bejárati része 2013-ban. Oravica felé tekintve



Az új Lissava állomás kijárati része 2013-ban



Lissava állomás forgalmi irodája 2013-ban



Lissava állomás.
Biztosító-
berendezés a
forgalmi
irodában



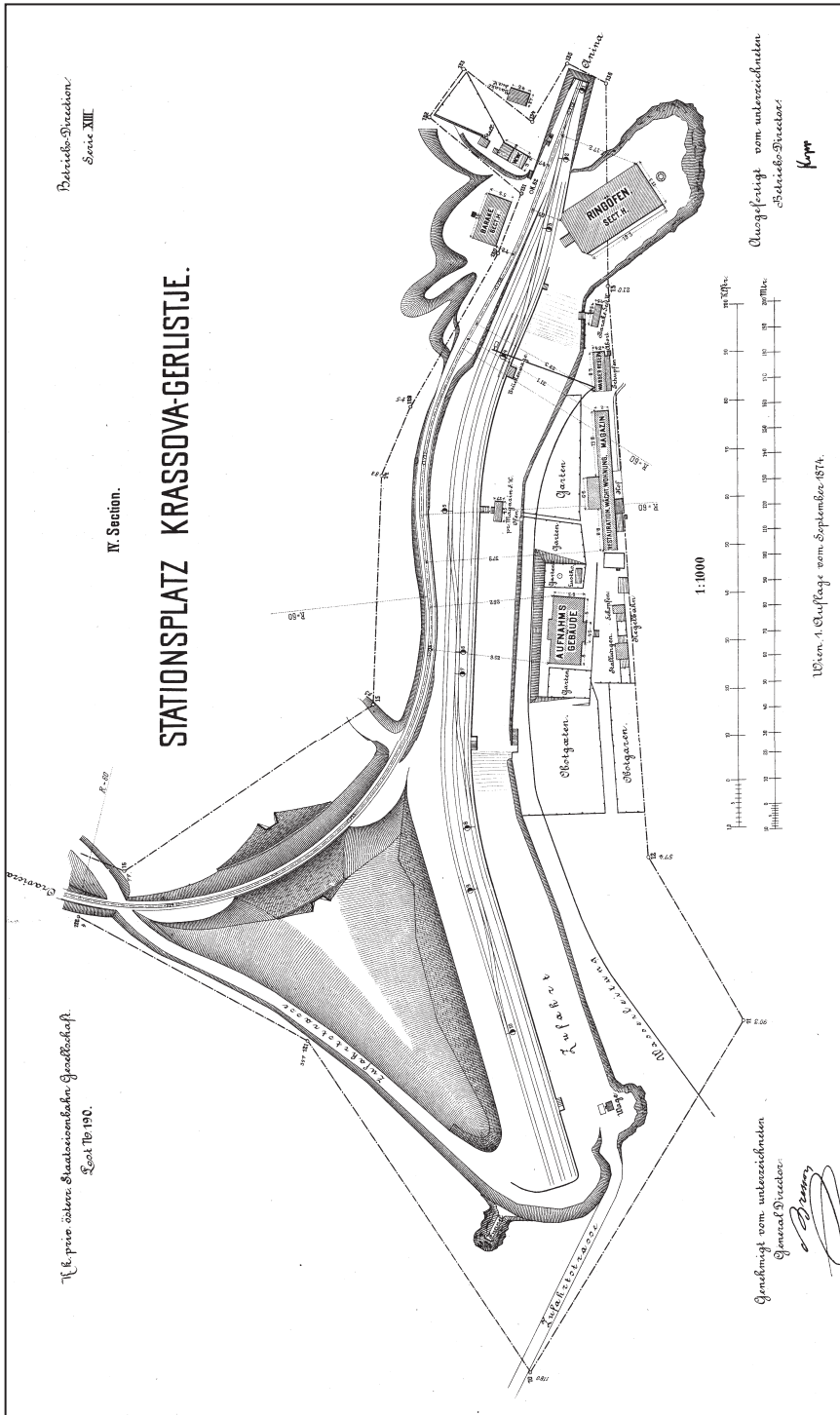
Lissava állomás. Maricel
Berger vonalfőnök kitölti
a járgány közlekedési
adatait (2013)



Romos vasúti épületek Lissava és a Maniel alagút között
(2013)



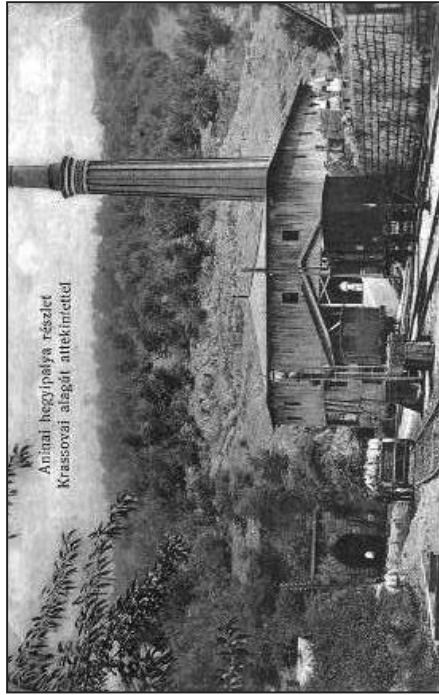
Csudanovica megállóhely 2013-ban



Krassova-Gerlistye állomás helyszínrajza 1874 októberéből



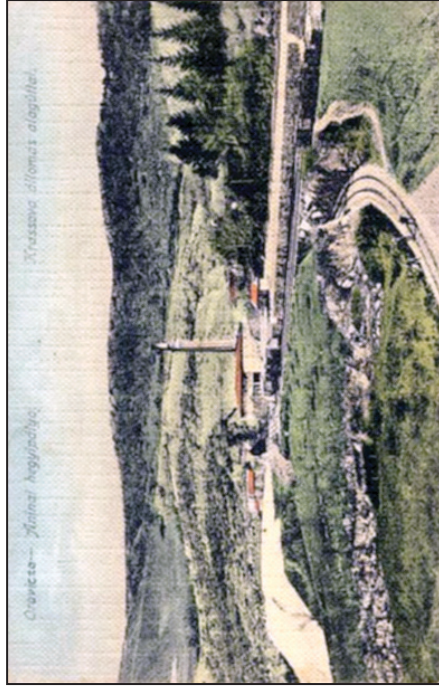
Krassó állomás. Kataszteri térkép



Krassova-Gerlistye állomás vége, a krassovai alagút bejárta és a mészégető egy 1910 körüli képeslapon



Krassova-Gerlistye állomás az alagút felől Oravica felé tekintve. Jobboldalt a nagy emelkedésű nyílt pálya. Balra a vízszintes vágányok és az állomásépület (2013 ősz)



Krassova-Gerlistye állomás és környéke egy 1910 körüli képeslapon



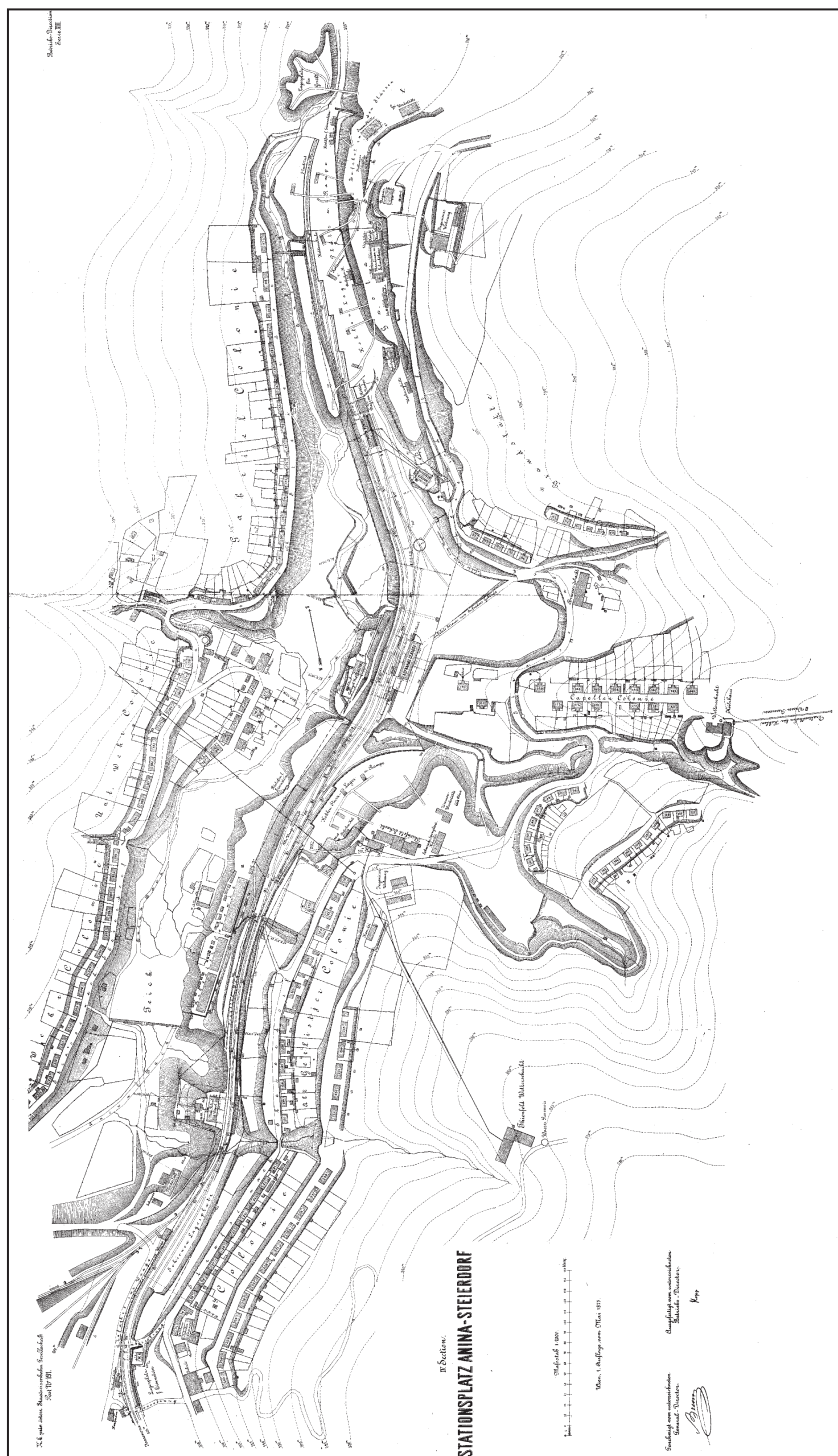
Krassova-Gerlistye állomás 2013-ban

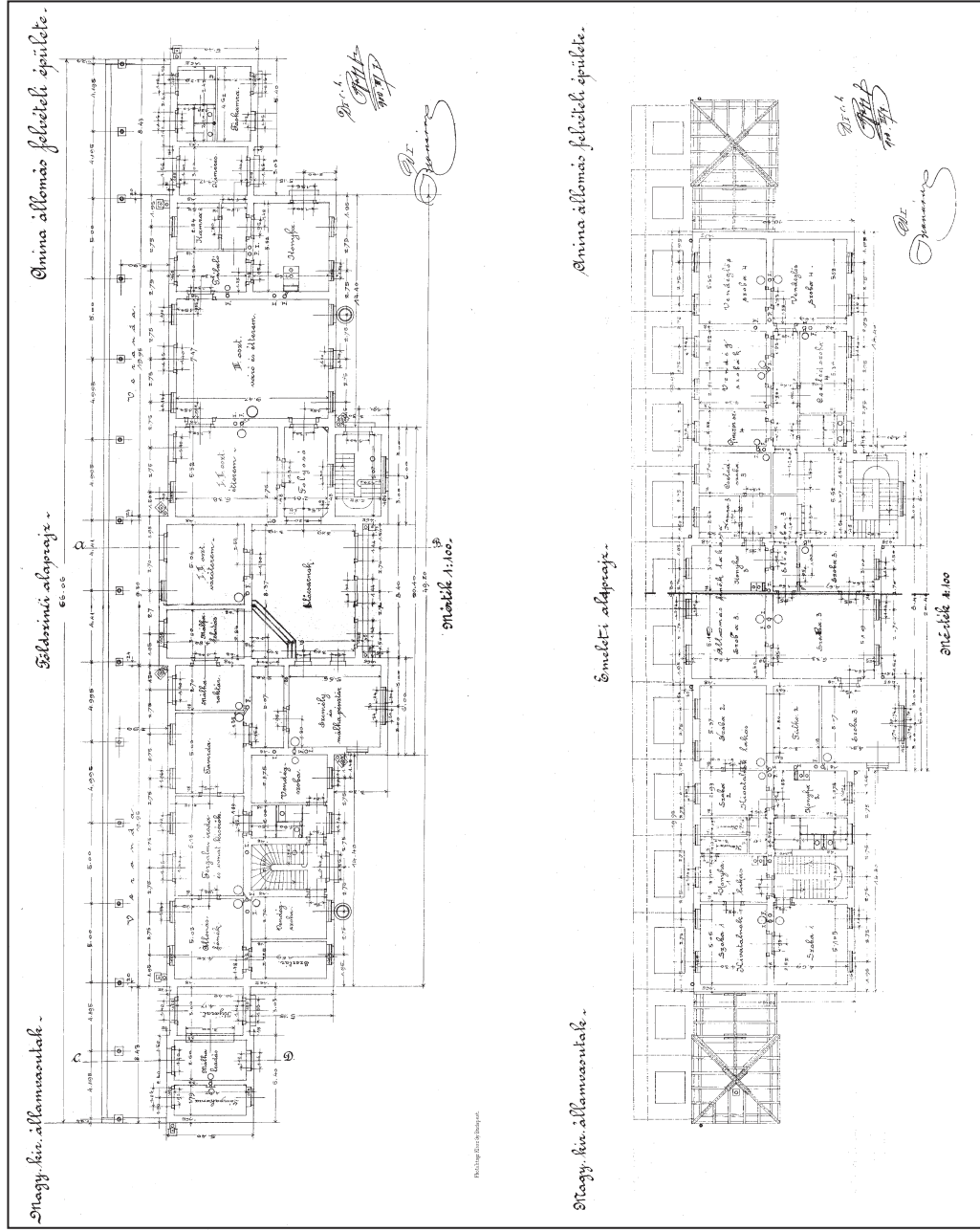


Krassova-Gerlistje állomás 2013-ban. Az állomásépület hátsó része

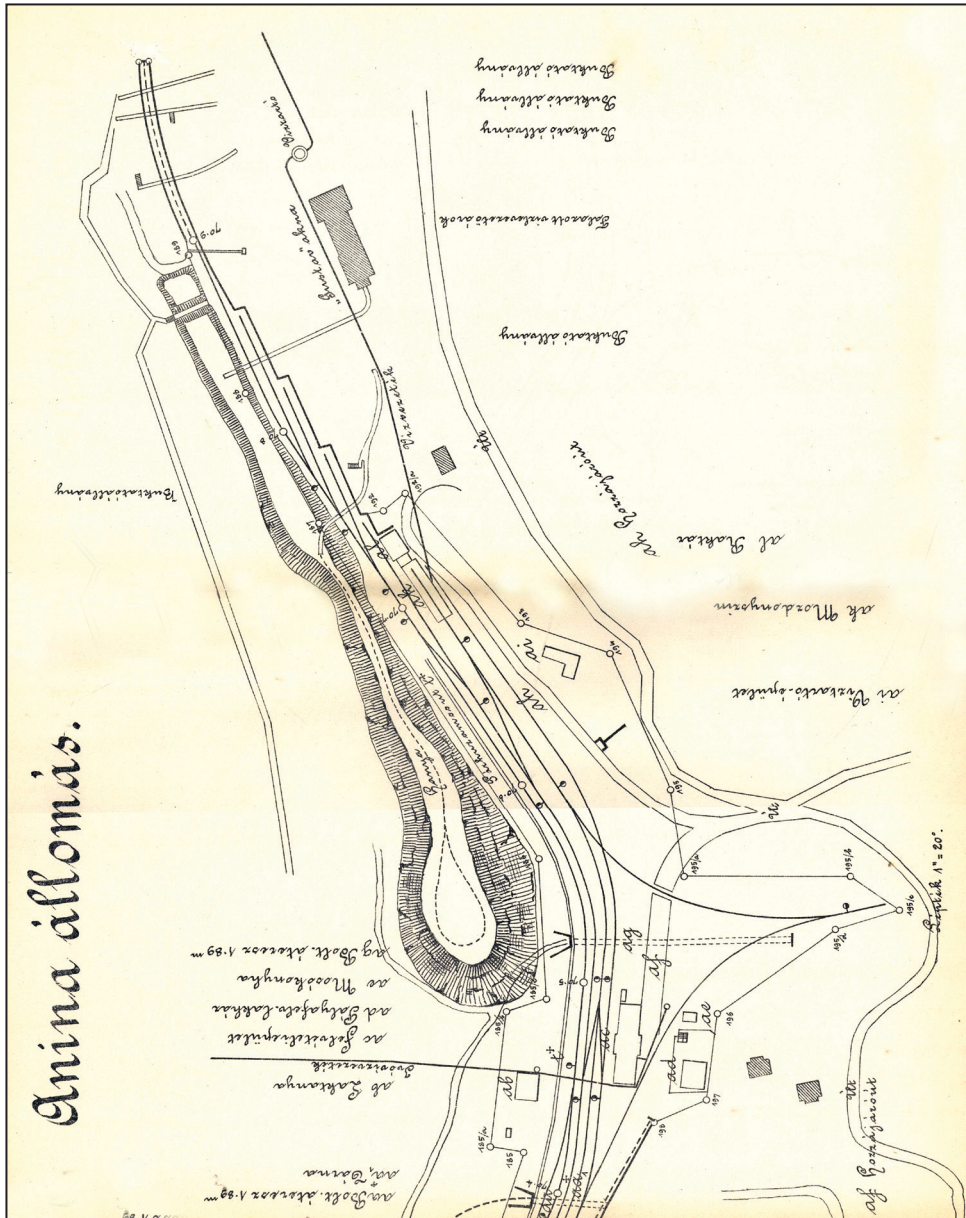


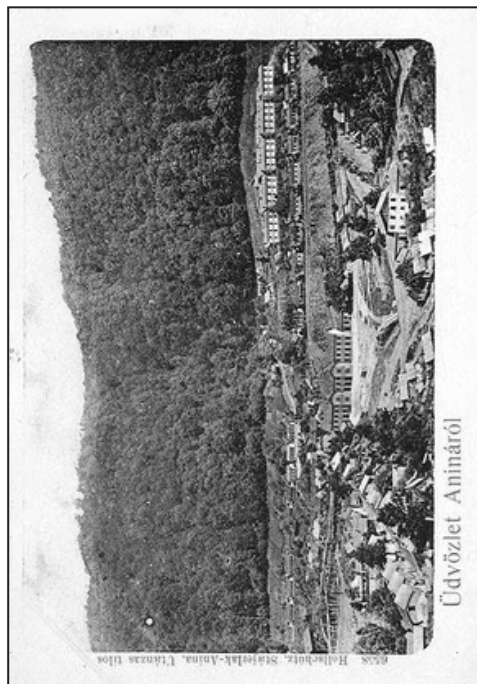
Krassova-Gerlistje állomás 2013-ban. Az állomásépület előtt álló vízdaru





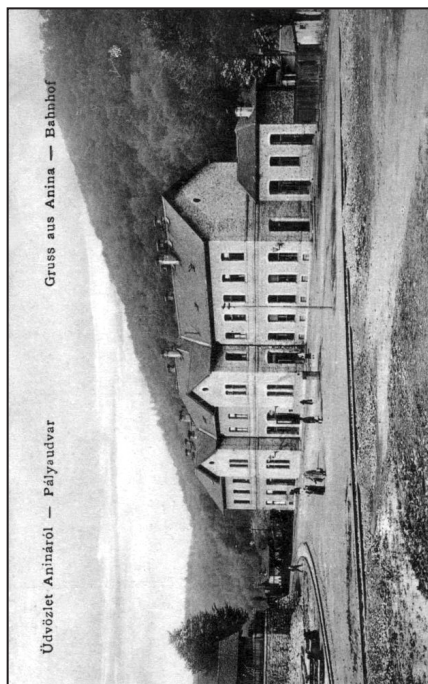
A MÁV által épített impozáns aninai állomás-épület földszintjének és emeletének tervrajza 1900-ból, Pfaff Ferenc aláírásával



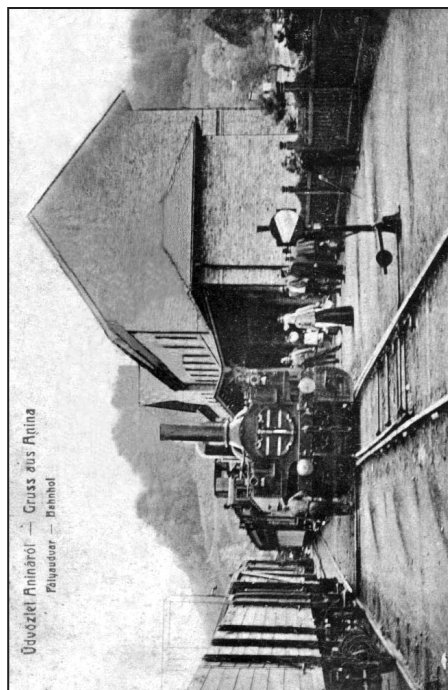


Üdvözlét Anináról

Anina és állomása madártávlatból a XX. sz. elején



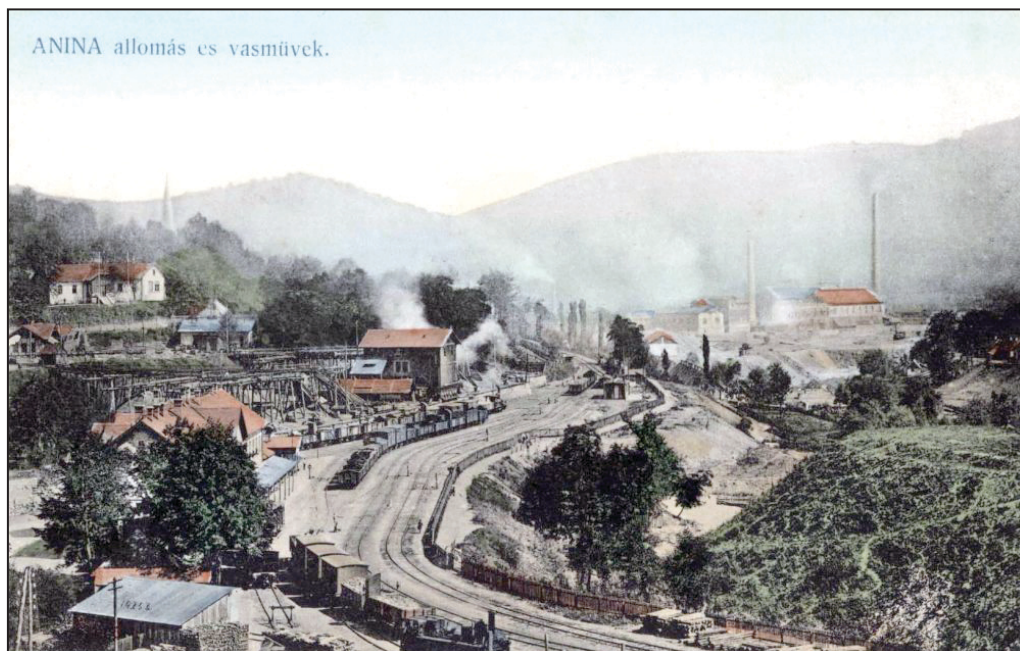
Az aninai állomás utca felé néző homlokzata egy XX.sz. eleji képeslapon



Oravicára induló vegyesvonalat az aninai állomáson.
A mozdony típusa Dt-n2 (MÁV pályaszáma 1301-1313).
Képeslap a XX. sz. elejéről



Az aninai állomás felvételi épülete 1918 táján



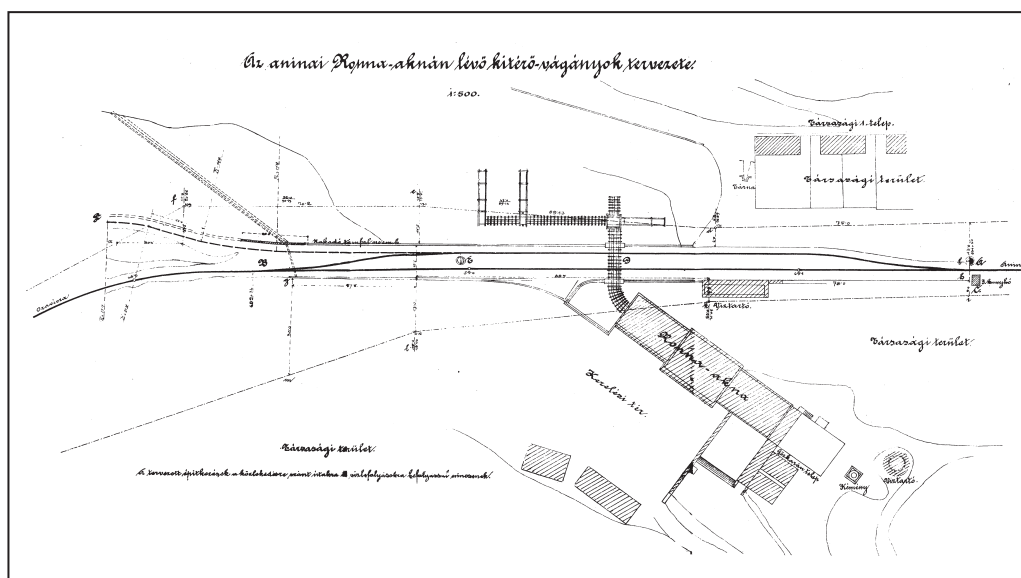
Az aninai állomás általános látképe egy 1900 körüli képeslapon



Az aninai állomás felvételi épülete az előtte veszteglő, szénrel rakott vasúti kocsikkal.
Képeslap a XX. sz. elejéről



Szénnel megrakott vasúti szerelvények a Thinnfeld akna rakodóvonalán.
Képeslap 1909-ből



Kitérő az aninai Ronna aknához



Különvonat indul Aninára Oravicára 2002 októberében a Herkulesfürdőn rendezett Ipari Műemléki Konferencia résztvevőivel



A nosztalgiavonat vagonjának gyári száma (2002-ben)



Anina állomás pálya felőli homlokzata 2013 októberében



Anina állomás utca felőli homlokzata 2013 októberében



Aninai állomás. Harangjelző és jegyiroda (2013).

Az emléktábla feliratának magyar fordítása: „Az Oravica–Anina vasútvonal megnyitásának 150. évfordulója. Románia első és legrégebbi hegyvidéki vasútvonala 1863 – 150 – 2013”



Indul a menetrend szerinti vonat Anináról Oravicára 2013. október 13-án 14 óra 4 perckor

A VASÚTVONAL FELÉPÍTMÉNYE

A vasút egy vágány számára épült. A síneket sínszegekkel rögzítették fa talpfákra. Ezek közepének távolsága 2,8 lábra (0,88 m) volt egymástól. A sínkapcsolatoknál ez a távolság csak 2 láb (0,632 m) volt.

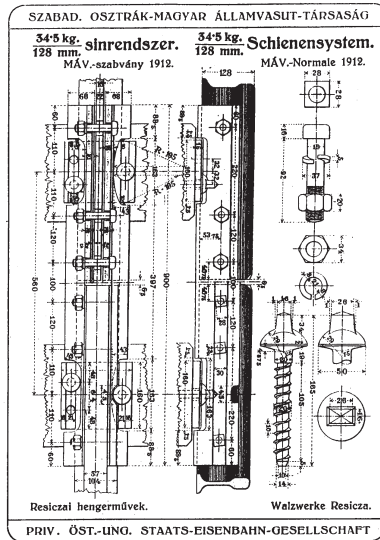
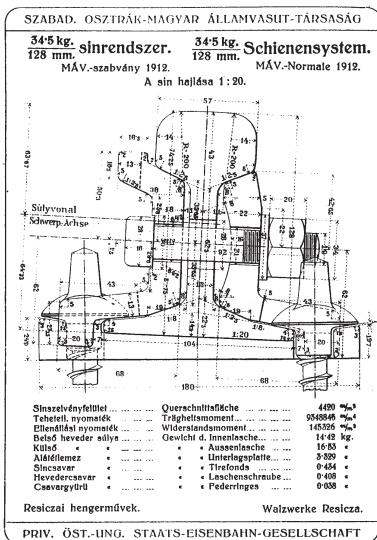
A pálya felépítménye 16 mázsás (28,35 kg/m) sínekkel épült, melyeket közönséges sínkapcsokkal kötöttek össze, a sínillesztések és a sín közepe alatt illesztéklapocskákat használtak. Ezek a sínek nagyon hamar elkoptak, ezért nagyobb tömegű, 32,10 és 37,20 kilogrammos vassínekkel cserélték le

őket. A vágányt normál nyomtávval építették (4,542 láb, azaz 1435 mm).

A XX. század elején, 1910–1912 között (lásd Radu Bellu) a MÁV 34,5 kilogrammos sítípussal váltotta ki. Az újabb síncseréket a C.F.R. végezte 1965 után (lásd *A szocializmus éveiben* című fejezetet).

A síneket a vasúttársaság resicai üzemének hengerdéjében gyártották.

Az állomások mellékvágányain találtam az aninai vasgyárban hengerelt síneket és egy H.B. & H.V. 1886 G 5 jelű sít is.



Ilyen sínekkel cserélte fel a MÁV a régi, elfáradt síneket; 34,5 kg-os sínrendszer képe a szab. osztr.-magy. államvasút-társaság 1913-as termékkatalógusából



A krassova-gerlistyei állomás egy valóságos kis svingűjtemény



„ANINA 79 M St. III” feliratú sín a Krassova-Gerlistye állomáson



„RESCHITZA 1880 B. St. III” feliratú sín a Krassova-Gerlistye állomáson



„H.B. & H.V. 1886 G. 5” feliratú sín a Krassova-Gerlistye állomáson



„RESICZA 1910 M.A.” feliratú sín a Krassova-Gerlistye állomáson



„RESITA SM 1961 49 STAS” feliratú sín a 11. alagút előtt

MŰTÁRGYAK

A bánáti hegyi vasutat a műtárgyak sokasága teszi még érdekesebbé. Ezek nemcsak a szakemberek érdeklődésére tarthattak számot, hanem a laikust is lenyűgözték. Manapság is rabul ejtik a mély völgyeket átlépő, merész vonalú viaduktok, melyek néha fémpánttal ékesített kőcsipkéként tűnnek ki a vadregényes tájból, a hegy gyomrába furakodó alagutak, a mára már teljesen a tájba belesimuló, belenövő, patinássá vált támfalak, a gyorsan lezúduló, romboló hegyipatakok megzabolázására épített kőművek.

A bevágások hossza 21,20 km, tehát a vonal kétharmadán bevágásban halad. A legmélyebb bevágás 8 öl 6 láb, azaz 17,07 méter.

A támfalak hossza összesen eléri a 10 kilométert.

A StEG által 1873-ban kiadott hosszmetseten (Laengenprofil der Südöstlichen Linie [IV. Section] h: Strecke Jassenova-Oravicza-Anina Wien, 1. Auflage vom August 1873) Oravica és Anina vonalszakaszon tíz völgyhidat, tizennégy alagutat, 6 átereszt + aluljárót, 42, átereszt, melyből 4 vasátereszt, 3 aluljárót, 3 csőátereszt, 1 útátjáró + átereszt, 1 útátjáró + csatornát, 6 útátjárót, 2 csatornát, 8 útátjárót, találhatunk.

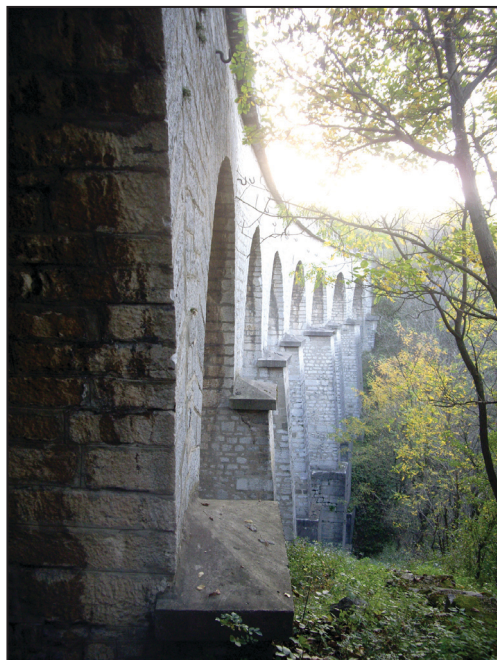
A leglátványosabb áthidalási műtárgyak természetesen a viaduktok, vagyis a völgyhidak. Oravicától Anina felé haladva az első hat viadukt mindegyike széles völgyet hidal át, mindegyiküket boltozattal építették. Ugyanazon típusúak, a boltozatok nyílása egyenként 4 öl (24 láb), azaz 7,58 méter. Az első hét-, a második kilenc-, a harmadik tizenegy, a negyedik hét-, az ötödik szintén hét-, a hatodik pedig kilencnyílású. Mintha a régi római időkből maradtak volna ránk. Az Aninai-hegység völgyeiben, hegyoldalain kanyargó vasútvonal következő négy völgyhídja mély, ám szűk szurdokvölgyek felett viszi át a pályát. Ezek a viaduktok vegyes megoldással épültek: a középső nyílás felsőpályás vasgerenda híd, az oldalsó nyílások (1-1 vagy 2-2) boltozatok. Legtöbbjük alatt patakmeder és út is vezet. A középső, vasgerendás nyílások hossza 42 és 100 láb (13,27 és 31,60 méter) között váltakozik. A rövidebbek gerinclemez, a 100 lábnyi nyílással készíttetek a StEG-nél alkalmazott rácsos típus-tartóval épültek.

Az említett tíz nagyméretű, látványos viadukton kívül (összhosszuk 843 méter) kisebb-nagyobb nyílással rendelkező szerényebb híd vagy

átersz biztosítja a vaspályát keresztező, zivatarok idején megduzzadó, haragosan aláúduló patakok rombolásmentes lefolyását. Nagyobb méretű a Nátra-patak hídjá.

A téma nagyon részletes tárgyalása nem várt eredménnyel járt: a kézirat terjedelme meghaladta a sorozat köteteinél előírt oldalszámot. Két út között kellett választanom: vagy kivágom az eredeti dokumentumok képeinek nagy részét és a régi képeslapokat, vagy pedig a napjainkban

készített fényképek többségéről mondok le. Ezzel azonban, véleményem szerint, az érdeklődő olvasót nagyon sok dokumentumértékű ábra élvezetétől fosztottam volna meg. Kompromisszumos utat választottam tehát: e könyvben két táblázatban foglalom össze a völgyhidak és alagutak főbb adatait. A műtárgyak bő képanyaggal ellátott részletes leírását egy külön kötetben fogom az olvasó asztalára tenni.



A 3. és a 6. viadukt

VIADUKTOK TÁBLÁZATA

Szám	Név	Km-szelvény a híd közepén (régl, új)	Típus	Összhossz (m)	Nyílások hossza (m)	Vasszerk. hossza (m)	Lenagvobbmélység (Sínfe)–völgy legmélyebb pontja) (m)	Pillérek/Hidók száma	Leírás	Megj.
1.	Kosovicza viadukt (Kosowicza Koschowicza Coşova)	km 40+254 km 3+194	terméskő-boltozat	73,92 m	7×7,58 = 53,06 m	-	19,60 m	6/2	Vízszintesben Balra kanyarodó ívben (R=190 m).	
2.	Krebsenthal viadukt (Valea Racilor)	km 41+140 km 4+081	terméskő-boltozat	97,58 m	9×7,58 = 68,22	-	23,64 m	8/2	Vízszintesben Balra kanyarodó ívben (R=190 m).	
3.	Rakovicza viadukt	km 42+308 km 5+251	terméskő-boltozat	115,32 m	11×7,58 = 83,38	-	26,66 m	10/2	Vízszintesben Balra kanyarodó ívben (R=190 m).	
4.	Kirchenthal I. viadukt (Majdan)	km 43+608 km 6+552	terméskő-boltozat	73,94 m	7×7,58 = 53,06	-	23,60 m	6/8	Vízszintesben. Egyenesben.	Később az eredeti boltozat alá újabbakat építettek vasbetonból.
5.	Kirchenthal II. viadukt	km 43+866 km 6+815	boltozott	73,20 m	7×7,58 = 53,06	-	20,01 m	6/2	Vízszintesben. Balra kanyarodó ívben (R=475 m).	
6.	Kalkofenthal viadukt	km 44+596 km 7+540	boltozott	94,31 m	9×7,58 = 68,22	-	21,65 m	8/2	Vízszintesben Balra kanyarodó ívben (R=190 m).	

7.	Lissava viadukt	km 51+072 km 14+019	Boltozat + vasgerenda + boltozat	46,15	9,48 + 13,27 + 9,48 = 32,23 m	16,15 m	17,30 m	2/2	Vízszintesben. Balra kanyarodó ívben (R=114 m). Boltozat, pillérek faragott kőből.	Később vasbeton köpennyel megerősítve.
8.	Wildschlucht viadukt (Népi elnevezés: Podul Țiganilor)	km 51+619 km 14+567	Boltozat + vasgerenda + boltozat	42,33 m	9,48 + 15,17 + 9,48 = 34,13 m	17,50 m	21,60 m	2/2	A boltozat téglából, a pillérek és hídfők faragott kőből. Az első boltozat ívben jobbra, a vasgerenda és a második boltozat egyenesben. Az egész viadukt 20%-os emelkedőben.	
9.	Zsittini viadukt (Viaductul din Valea Jiținului)	km 56+582 km 19+533	2 boltozat + vasgerenda + 2 boltozat	130,80 m	2×15,80 + 31,60 + 2×15,80 = 94,80 m	35,08 m	37,15 m	4/2	A középső 74,0 méternyi rész egyenes, a többi balra kanyarodó ívben, (R=114 m). A középső 84 méteres szakasz vízszintes, a többi 20%-os emelkedőben. A két hídfőben egy-egy nyílás van.	A Seiller alagútból a Zsittin viaduktjára jutunk ki.
10.	Aninai viadukt (Schlucht)	km 68+315 km 31+272	boltozat faragott kőből + vasgerenda + boltozat faragott kőből	95,45 m	15,80 + 31,60 + 15,80 = 63,20 m	35,08 m	35,15 m	2/2	Középen 37,00 m hosszún egyenes, a többi balra kanyarodó ívben (R=114 m). Középen vízszintes 44,82 hosszún, a többi részén lejtőben.	A hídfők mindegyikébe boltozott nyílást építettek, melyet befalaztak.
Összesen:				843,00 m		603,36 m				

ALAGUTAK TÁBLÁZATA

Szám	Név	Km szelvény (rég, új)	Hossz (m)	Helyszínrajzban	Hossz- szelvényben	Bélfal	Megj.
I. alagút	Lissava FT: Lisava	50+827-50+918 13+775-13+866	91	ív balra (R=114 m)	emelkedik 20‰	Faragott kőből	Kapuzat Majdán felől A HM-en helytelenül 71 m
II. alagút	Maniel FT: Maniel HM: Tn. Manell	54+016-54+314 16+966-17+262	296	Lissava felől 80 m ív jobbra (R=152 m)	emelkedik 20‰	Faragott kőből	Bejárat kapuzat felirata: MANIEL TUNNEL. Kijárat kapuzat felirata: MDCCCLXIII. A Dobra vízválasztója alatt.
III. alagút	Doblhoff FT: Zeiler HM: Tn. Seiler Népi elnevezés: Gárliste I.	55+887-56+009 18+838-18+960	122	ív, jobbra (R=114 m)	emelkedik 20‰	A bejáratról 102,50 m hosszan sziklában, majd a kijáratig 19,50 méteren, faragott kő	
IV. alagút	Seiller vagy Zsittini FT: Jitin HM: Tn. Jitin Népi elnevezés: ši Gárliste II.	56+242-56+472 19+194-19+424	230	A bejáratról 44 m egyenes, majd ív balra (R=114 m)	emelkedik 20‰	10,90 m faragott kő, 181,60 m szikla, 37,50 faragott kő	
V. alagút	FT: Tíglä HM: Tn. Tíglä	56+772-56+798 19+673-19+749	76	ív, balra (R=114 m)	emelkedik 20‰	A bejáratnál lévő támfalak terméskőből, a kijárat 15 métere téglaboltozat	
VI. alagút	FT: Bran HM: Tn. Bran	56+942-57+014 19+894-19+966	72	ív, balra (R=114 m)	emelkedik 20‰	A bejáratról 59,60 méteren faragott kővel falazott, onnan 12,40 méteren szikla	

VII. alagút	FT: Bec-Maşină HM: Tn. Bec-Maşină	57+446-57+493 20+396-20+443	47	ív, balra (R=114 m)	emelkedik 20‰	A bejáratól 10,00 méteren faragott kővel falazott, onnan 37,00 méteren szikla	
VIII. alagút	FT: Vânt HM: Tn. Vânt	57+589-57+646 20+541-20+598	57	ív, jobbra (R=114 m)	emelkedik 20‰	Végig sziklában, falazat nélkül	
IX. alagút	Isvor, Jsvor Izvor vagy Polomb FT: Polomb HM: Polomb	59+578-59+868 22+531-22+821	290	egyenesben	emelkedik 20‰	96,30 m falazott (6 szakaszon), 193,70 m szikla	A HM-en helytelenül 690 m.
X. alagút	Krassovai (Gerlistyei) FT: Cărlşte HM: Gârlişte-Caraşova Népi elnevezés: Moghila	62+401-63+061 25+356-26+016 Miután a bejáraton később 5 m-es kapuzatot építettek: 25+351-26+016	660 665	egyenesben	emelkedik 1,67‰	331,00 m falazott (8 szakaszon), 329,00 m szikla A szoc.-ban a bejárat oldalán részben új vb. boltozat	A Mogilla tető alatt. Még az állam építtette.
XI. alagút	FT: Peştera	65+913-65+939 28+869-28+895	26	egyenesben	vízszintesben	15,92 m (14,32 m a bejáratnál, 1,60 m a kijáratnál) falazott faragott kőből, a belsejében 10,08 m sziklafalú	Melletle halad a régi lóvasút alagútja.
XII. alagút	FT: Gemene I.	67+569-67+603 30+526-30+560	34,0	egyenesben	vízszintesben	A bejáratól 14 m faragott kővel falazott, majd 20,00 m sziklában	
XIII. alagút	FT: Gemene II.	67+693-67+724 30+650-30+681	31,0	egyenesben	vízszintesben	Végig sziklában	
XIV. alagút	FT: Schlucht	68+150-68+210 31+108-31+168	60,0	egyenesben	vízszintesben	14,50 m faragott kővel falazott (az alagút belsejében), 45,50 m sziklában. A szoc.-ban vasbeton bélésfalat kapott	

Összesen: régi 2092 m, a X. alagút 5 m-es meghosszabbításával 2097 m.

FT = Fişa tunelului
HM = Harta militară

A MÁV VONALAKÉNT

A magyar állam elég nagy anyagi áldozatot hozva, hosszas tárgyalások után 1891-es hatállyal államosította a szabadalmazott osztrák–magyar államvasút-társaság magyarországi vonalait (a társaságnak Ausztria területén lévő vasúthálózatát az osztrák államnak csak 1908-ban sikerült államosítania). Habár az OMÁV nehezen adta be a derekát, az államosítás alkalmával óriási pénzre tett szert.

Így tehát 1891-től a Jaszenova–Oravica–Anina vasútvonal magyar állami tulajdonná vált, és a MÁV kezelésébe került. A MÁV jelentős anyagi ráfordítással komoly munkálatokat végzett a vonalon: kicserélte a kopott, elavult felépítményt, korszerűsítette a jelző- és biztosítóberendezéseket, felépítette a nagyméretű, impozáns aninai állomást, kicserélte a hidak vasszerkezeteit.


A MÁV budapesti Központi Irattárában őrzött hídtörzskönyvek szerint a hídvizsgálatok alkalmával megállapították, hogy „a régi szerkezet gyengének bizonyult”. Ezért a régi vasszerkezeteket újakkal cserélték le. A meglévő falazatot, mely ezeknél a

hidaknál, átereszeknél is az Anina környéki szürke mészkőből épült, csak az átalakításoknak megfelelően építették át. A régi zsámolyköveket azonban mindenhol süttői mészkőből faragottakkal helyettesítették. A vas tartószerkezetek folytvasból készültek, és a MÁV a szab. osztr.–magy. államvasút-társaság (mely Magyarországon, mint előbb láttuk, már nem rendelkezett vasúttal, de megtartotta régi nevét) resicai hídgyárában rendelte meg őket. A szerelést is a neves hídgyár szakemberei végezték. (A hídgyár történetéről lásd Jancsó Árpád: *A resicabányai hídgyártás rövid története a kezdetektől 1948-ig*).

A hidak falazatainak átalakítását az oravicai osztálymérnökség végezte saját kezelésben. A vasszerkezetek szerelési munkálatainak felügyeletét szintén az osztálymérnökség biztosította.

A MÁV által felújított hidaknak a főbb adatait a Műtárgyak című fejezetben kifejtett okok miatt szintén a műtárgyakról szóló kötetben fogom részletezni.

20. Jassenova—Lissavai szárnyvonal.


Temes-megye	Jassenova		Em									
			90·6	2·0						433		
Krassó-Szörénymegye	Jám		92·4	759	—	6·66	1·81			455	10·3	10·3
	Rakasdia		138·2	664	6·66	6·66	—			464	16·6	26·9
	Oravicza		217·4	379	Em	4·1	8·68	—		470	10·2	37·1
	Majdan		225·2	190	8·33	8·33	1·0			475	8·5	45·6
	Lissava		331·2	114	—	20·0	—			479	5·6	51·2

Oravicza
0·00—70·995 = 70·995 km.
Budapest
Oravicza

Déli vonalak.

91

21. Lissava—Aninai bányavasút.

Törvényhatóság	Állomások	Vonat- vágányok	A végpont felé										Üzleti	Mű- helyek
			Az állomás magassága az Adriai tenger felett méterekben	Legkisebb sugár mé- terben	Az állomás emelke- dése vagy esése ‰	legnagyobb emelkedés ‰	legnagyobb esés ‰	Tölmérvény állomás mértéke	Óriászám	távolság állomás- tól állomásig	távolság a kezdő- ponttól			
Krassó-Szörénymegye	Lissava		331·2							479				
	Krassova-Gerlistye		547·3	114	20·0	20·0	—		485	11·0	11·0			
	Anina		556·4	114	2·5	6·66	4·0		490	8·3	19·3			

A Jaszenova—Lissava és Lissava—Anina vasútvonal Ferenczy Benő Vasúti földrajz (1892) című könyvében

AKIK A VASUTAT ÜZEMELTETTÉK ÉS FENNTARTOTTÁK

A vasútvonal 1891-ig a császári és királyi szabadalmazott osztrák államvasút-társaság (1882-től osztrák–magyar) tulajdonában és kezelésében volt. A vasúttársaságot a Bécsben működő, 16-18 tagból álló igazgatótanács irányította. Élén az elnök és két elnökhelyettes állt. Mivelhogy a részvényesek többsége francia állampolgár volt, Párizsban egy elnökkel és tíz taggal külön „comité” működött.

Az üzemi munkát az igazgatótanács alá rendelt vezérigazgatóság irányította. A szakmai vezetés az építészeti, a gépészeti és a forgalmi igazgatók feladata volt. A kezdetekben a vasúttársaság Budapesten csak képviselőiséget tartott fenn.

Az igazgatótanács elnöke hosszú időn keresztül (1863–1877 között) Anton Doblhof-Dier volt. Helyettesei dr. Gaspar Seiller, Moriz von Wodianer (magyarul Wodianer Mór), Carl Kollet. A párizsi bizottságot Ernest André vezette. A társaság vezérigazgatói tisztét Jules Maniel (1813–1871), majd Leopold Bresson (1817–1896) töltötte be, helyettesek voltak Wilhelm Engerth (aki azelőtt műszaki igazgatóként tevékenykedett). Emil Kopp központi igazgató, Carl Ruppert (1813–1881) pedig épí-

tészeti igazgató volt. Nevükkel gyakran találkozunk a tervrajzokon. Az oravica–aninai vasútvonalon tisztelükre némelyikükről viaduktokat és alagutakat neveztek el: a második alagút a Maniel alagút, a harmadik a Doblhof alagút, a negyedik pedig a Seiller alagút nevet viselte.

A társaság bánáti vonalainak építését, így az jaszenova–oravica–aninai vonalét is a temesvári központi iroda irányította. Ennek vezetője Bayer József főmérnök volt, aki a pozsonyi és ceglédi szakaszok építésénél is kitűnt rátermettségével.

A kiegyezésig a kész vonal fenntartási munkáinak irányítását a temesvári pályafenntartási felügyelőség végezte, ehhez 12 vonalfőnökség (osztálymérnökség) tartozott. A temesvári felügyelőség vezetői Bayer József, Franzel János, Arthur de Mestre, Klaudy Károly voltak. Utóbbi 1867-ben a Pesten megszervezett Vasúti és Hajózási Felügyelet vezetőjévé nevezték ki. A temesvári felügyelőségen alkalmazták Puchberg Gusztáv pályafenntartási hivatalnokot is.

A társaság 1882-ben az osztrák jelző mellé felvette az osztrák–magyart, és mind Bécsben, mind Budapesten egy-egy igazgatóságot hozott létre. A

budapesti igazgatóság élén egy 12 tagú igazgatótanács állt, melynek elnöke báró Harkányi Frigyes volt, helyettese Hegedűs Sándor. A Budapesti Üzletigazgatóság vezetője Hieronymi Károly lett. A különböző szakosztályokat A–K betűkkel jelölték. A pályafenntartási szakosztály a H jelű volt. Egy 1889-es adat szerint az OMÁV magyarországi vonalain négy pályafenntartási felügyelőség működött. Az egyikük Temesváron. Főnöke Verbir Alajos, helyettese pedig Spinder Emil volt. Ehhez a felügyelőséghez tartozott az oravicai vonalfőnökség (a MÁV osztályfőnökségének felelt meg), melynek főnöki tisztét Tichy Béla töltötte be.

Az OMÁV vonalainak 1891-es államosítását követően vasútvonalunk, a legtöbb bánati vonallal együtt, egy évig a magyar államvasutak (MÁV) Budapest Duna-balparti üzletvezetősége hatáskörébe került. A vonal a Reichmann Vince által vezetett Oravicai Osztálymérnökséghez tartozott. Ekkor az osztálymérnökség a Jaszenova–Oravica–Anina és a Jaszenova–Báziás vonalért felelt, összesen 97 kilométernyi pálya tartozott hozzá.

1892-ben az oravicai osztálymérnökség átkerült a Magyar Államvasutak Szegedi Üzletvezetőségéhez, melyhez 1911-ig tartozott. Az oravicai osztálymérnökség vonalhossza 1892-ben 71 kilométert tett ki, vonala Jaszenovától Anináig terjedt. Az osztálymérnökök: Reichmann Vince (1892–1895), Kuntorád

Ede (1896–1900), Schönlast Ödön (1901–1902), Valkó Viktor (1903–1903), Polden Richárd (1906–1909), Frankl Alfréd (1910) és Erdős Samu (1910–1911).

A pályafelügyelő szakaszok székhelyei Oravicán, Krassován, Aninán, Lissaván, Rakasdián és Jámon voltak.

1911-ben hozták létre a Temesvári Üzletvezetőséget, melyhez a bánati vasútvonalak tartoztak. Ez az ország megcsonkításáig működött. A Temesvári Üzletvezetőség főnöke 1917-ig Hoitsy Gedeon volt, utóda 1919-ig Csorba Gábor. Helyettes üzletvezetők: Návay Ernő (1912–1915), Csorba Gábor (1915–1917) és Berényi Béla (1917–1919).

A MÁV II. pályafenntartási és építési osztályának főnökei: Varga György (1911–1912), Zeiller Béla (1913–1915) és Balázs Lajos (1917–1918) voltak. 1912–1915 között Balázs Lajos kinevezett helyettesként dolgozott. Ezen az osztályon az osztálymérnökön és helyettesén kívül tíz mérnök, három műszaki díjnok, két irodakezelő és egy hivatalszolga teljesített szolgálatot.

Ebben az időszakban a temesvári üzletvezetőségnek 11 osztálymérnöksége volt, egyike az oravicai, Oravica székhellyel. Vonalhossza 129 kilométerre terjedt (Jaszenova–Anina és Oravica–Zsidovin). 1914-től Oravicabányai Osztálymérnökség néven szerepelt. Az osztálymérnökség beosztottjai: egy szakaszmérnök, egy műszaki hivatalnok, két irodakezelő,

egy díjnak, tíz pályafelvigyázó és 56 pályőr. A pályafelvigyázói szakaszok székhelyei ekkor Oravicabánya, Kákófalva, Nagyszurdok, Királykegye, Rakasdia és Lissava voltak. Az osztálymérnökséget Frankl Alfréd (1911–1913) és Farkas Lajos Elemér (1913–1918) vezette.

Az első világháborút követően a Jaszenova (Karasjeszenő)–Anina vasútvonal Jám és Karasjeszenő közötti szakasza a Szerb–Horvát–Szlovén Királysághoz, a Jám–Oravica–Anina szakasz pedig Romániához került. A bánáti vasutakat, így hegyi vasútnak is a C.F.R. (Căile Ferate Române, Román Vasúttársaság) temesvári igazgatósága kezelte.

94

Sebeségi csoport {Stájerlakanina–Oravicabánya Oravicabánya–Karasjeszenő} 55/60														
5501. sz. személyvonat I., II. és III. osztály.														
Szállít 250 katonát.														
Állomások	Távolság kilo- méterekben		Idő- tartomány	Idő- tartomány	Idő- tartomány	Idő- tartomány	Idő- tartomány	Idő- tartomány	Idő- tartomány	Idő- tartomány	Idő- tartomány	Idő- tartomány	Idő- tartomány	Idő- tartomány
	óra	perc	óra	perc	óra	perc	óra	perc	óra	perc	óra	perc	óra	perc
Stájerlakanina ...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Gerlistye ...	8:3	8:3	36	12:30	32	12:52	5802	—	—	—	—	—	—	—
Lissava ...	11:0	19:3	58	1:50	5	1:55	5894	—	—	—	—	—	—	—
Majdán ...	5:6	24:9	31	2:26	2	2:28	5896	—	—	—	—	—	—	—
Oravicabánya ...	8:5	33:4	29	2:57	30	3:17	5876	—	—	—	—	—	—	—
Rakasd ...	10:2	43:6	14	3:31	2	3:33	5878	—	—	—	—	—	—	—
Polnitsky 61. t. (f. m. h.)	5:7	49:3	8	3:41	1	3:42	—	—	—	—	—	—	—	—
Belitsy 63. t. (f. m. h.)	5:1	54:4	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Jám ...	5:8	60:2	9	3:59	2	4:01	5852	—	—	—	—	—	—	—
Karasjeszenő ...	10:3	70:5	14	4:15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Menetidő ... 3 óra 27 perc.														
Tartózkodás ... e 54 "														
Sebeségi csoport {Karasjeszenő–Oravicabánya} 55/60														
5502. sz. személyvonat I., II. és III. osztály.														
Szállít 250 katonát.														
Karasjeszenő ...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Jám ...	10:3	10:3	14	9:44	1	9:45	5875	—	—	—	—	—	—	—
Belitsy 63. t. (f. m. h.)	5:8	16:1	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Polnitsky 61. t. (f. m. h.)	5:1	21:2	9	10:08	1	10:04	—	—	—	—	—	—	—	—
Rakasd ...	5:7	26:9	10	10:14	1	10:15	5871	—	—	—	—	—	—	—
Oravicabánya ...	10:2	37:1	18	10:33	15	10:48	5869	—	—	—	—	—	—	—
Majdán ...	8:5	45:6	29	11:17	2	11:19	—	—	—	—	—	—	—	—
Lissava ...	5:6	51:2	26	11:45	10	11:55	5851	—	—	—	—	—	—	—
Gerlistye ...	11:0	62:2	47	12:42	12	12:54	5801	—	—	—	—	—	—	—
Stájerlakanina ...	8:3	70:5	14	1:29	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Menetidő ... 3 óra 17 perc.														
Tartózkodás ... e 42 "														

Karasjeszenő—Stájerlakanina.

Személy-, vegyes- és tehervonatok.

Különleges adatok

az oravicabánya—stájerlakanina vonalon közlekedő összes vonatok részére.

Állomások	Legnagyobb						J e g y z e t
	menetközidő	személy- vonatok	vegyes- vonatok	személy- és vegyes- vonatok		teher- vonatok	
				menetközidő			
				km.	óra		
1	2	3	4	5	6		
Irány: Oravicabánya—Stájerlakanina							
Oravicabánya	—	—	—	—	—	A majdán—gerlistyei vonalrészén valamennyi vonatnál minden 5–3 tengely közötti kettőnek felcseré kell lenni, vagyis a vonattal annyi fekezőt kell alkalmazni, hogy ezek által az összes tengelyeknek 2/3 része tényleg és biztosan fekezőssék.	
Majdán ...	20	60	475	15	13		
Lissava ...	15	60	180	—	—		
Gerlistye ...	15	60	180	—	—		
Stájerlakanina	15	60	895	6	6		
Irány: Stájerlakanina—Oravicabánya							
Stájerlakanina	—	—	—	—	—	Minden vonal 5–3 kocsi-ból álló csoportokba akként állítandó össze, hogy minden egyes ily csoport végét képező 2–3 kocsi fűrés helyen és ezek fékállványai egymással szembe kerüljenek. Ily kettős feket egy fekező kezel. A 369. oszt. mozdonyok kivételével alkalmazása mellett a 4. sorban feltüntetett terhelés 35%-al leszállítandó.	
Gerlistye ...	15	60	895	6	6		
Lissava ...	12	60	330	—	—		
Majdán ...	12	60	330	—	—		
Oravicabánya	20	60	895	15	13		

95

Sebeségi csoport {Stájerlakanina–Oravicabánya Oravicabánya–Karasjeszenő} 30/35														
5503. sz. vegyesvonat I., II. és III. osztály.														
Szállít 400 katonát.														
Állomások	Távolság kilo- méterekben		Idő- tartomány	Idő- tartomány	Idő- tartomány	Idő- tartomány	Idő- tartomány	Idő- tartomány	Idő- tartomány	Idő- tartomány	Idő- tartomány	Idő- tartomány	Idő- tartomány	Idő- tartomány
	óra	perc	óra	perc	óra	perc	óra	perc	óra	perc	óra	perc	óra	perc
Karasjeszenő ...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Jám ...	10:3	10:3	14	6:20	1	6:21	—	—	—	—	—	—	—	—
Belitsy 63. t. (f. m. h.)	5:8	16:1	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Polnitsky 61. t. (f. m. h.)	5:1	21:2	9	6:39	1	6:40	—	—	—	—	—	—	—	—
Rakasd ...	5:7	26:9	10	6:50	1	6:51	5879, 5880	—	—	—	—	—	—	—
Oravicabánya ...	10:2	37:1	19	7:10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Menetidő ... 1 óra 01 perc.														
Tartózkodás ... e 03 "														
Sebeségi csoport {Stájerlakanina–Oravicabánya Oravicabánya–Karasjeszenő} 30/35														
5504. sz. személyvonat I., II. és III. osztály.														
Szállít 250 katonát.														
Stájerlakanina ...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Gerlistye ...	8:3	8:3	37	4:07	12	4:19	—	—	—	—	—	—	—	—
Lissava ...	11:0	19:3	58	5:19	10	5:29	5888	—	—	—	—	—	—	—
Majdán ...	5:6	24:9	33	6:04	2	6:06	5890	—	—	—	—	—	—	—
Oravicabánya ...	8:5	33:4	29	6:35	25	7:00	5870	—	—	—	—	—	—	—
Rakasd ...	10:2	43:6	23	7:28	8	7:31	5872	—	—	—	—	—	—	—
Polnitsky 61. t. (f. m. h.)	5:7	49:3	13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Belitsy 63. t. (f. m. h.)	5:1	54:4	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Jám ...	5:8	60:2	13	8:09	6	8:16	5874	—	—	—	—	—	—	—
Karasjeszenő ...	10:3	70:5	23	8:38	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Menetidő ... 4 óra 05 perc.														
Tartózkodás ... e 08 "														

MAGYAR ÁLLAMI TULAJDONBÓL ROMÁN ÁLLAMI TULAJDONBA

Az első világháború végén a Bánágot a szerb, majd a román csapatok szállták meg, majd következett a Magyarország szétdarabolását szentesítő trianoni békediktátum. A Bánátot a győztes táborba igazoló, avagy átigazoló mindkét hatalom (Románia és Szerbia) magának követelte. A két vitatkozó felet azonban a Párizs melletti Sèvres-ben arra kényszerítették, hogy osztozzon a megszerzett tartományon. Természetesen mindkét fél elégedetlenkedett, hisz mindegyikük az egész ország-részt magának szerette volna.

A bánáti nagy román irredenta (esetleges félreértelmezések elkerülése végett: az irredentizmus olasz eredetű szó, magyarul megváltatlan, visszaszerzendő; jelentése: azon politikai törekvés megnevezése, ami egy más ország fennhatósága alatt álló terület akár erőszakos úton történő annexióját hirdeti egy adott országhoz, a szóban forgó területek etnikai összetételére vagy a korábbi – akár vélt, akár valós – birtokviszonyra hivatkozva) Sever Bocu a bukaresti parlamentben így fakadt ki, amikor kormánypárti, szabadelvű képviselőtársait ostorozta azért, mert elfogadni készültek a román–szerb határvona-

lat szentesítő sèvres-i békeszerződést: „De a szerencsétlen városok, Versec és Fehértemplom – hajdan a civilizáció és a kereskedelem empóriumai – állapota mennyire elkeserítő. Nincs olyan valaki, aki nem ismerné fel olyan dolgok abszurditását, melyekről nem is gondolnád, hogy az emberek egymással tehettek. Vagy Báziás dunai kikötő, mely a háború előtt a legfontosabb volt, és nem tudom, miért is ítélték meg nekünk, ha nem adták ide az Arad–Temesvár–Versec–Báziás vasúti fővonalat is. Ma e kikötőben a fű nő, olyan, mint egy római időkbeli rom, nyers iróniája két nép barátságának, egy békének, melynek több megelégedést kellett volna hoznia és nem megsokszoroznia e földszeglet életének nehézségeit” (*Lupta pentru Banat. Discursul emoționant al D-lui Sever Bocu Deputat, Președinte al organizației Timiș-Torontal a Partidului Național Român. Rostit în ședința de la 18 decembrie 1923 a Adunării Deputaților în apărarea Banatului – după note stenografice. București, 1923*).

A Temesvár–Karaszjeszenő (Jaszénova)–Báziás vasútvonalat két helyen szelte át az új határ (Sztal-

mora-Moravica és Vattina, majd Varacsevgáj és Báziás között), az Oravica–Karasjeszenő (Jaszenova) szárnyvonalra Jám határában került a határsorompó.

Az új államhatár (1919. január 1.) a Temesvár–Báziás vasútvonalat a 61+918-as szelvénynél szeli át. A Temesvár–Báziás vasútvonalból 61,9 kilométer (az Oravica–Báziás vasútvonal 34,5 kilométerre) jutott román területre. A Varázsliget (Vracsevgáj)–Fehértemplom–Versec–Vattina szakasz a Szerb–Horvát–Szlovén Királysághoz (a későbbi Jugoszlávia) került. A Bánság birtoklása miatt Románia és Jugoszlávia között elég fagyos volt a viszony (csak a Magyarország-ellenességben pendültek egy húron). Ezért 1919 és 1926 között Sztamora-Moravica és Jugoszlávia között nem közlekedtek a vonatok. A helyzet 1925-ben annyira enyhült, hogy az 1925. december 9-én kelt 114090 M számú rendelettel 1926. január 1-jétől Temesvár–Versec–Báziás között újraindították a személy- és áruforgalmat. Naponta két vonatpár közlekedett.

Az Oravica–Báziás vonalon 1919. január 1-jétől szűnt meg a forgalom. Az Oravica–Jám szakaszon 1922. július 15-től közlekedtek újra a vonatok.

A délszláv államhoz került vonalszakaszt a román vasutak „péage” vonalként használta, azaz bért fizetett a Jugoszláv vasutaknak a pálya használatáért.

Karasjeszenő, ahonnan vasútvonalunk elágazott, tehát szerb területre került.

Az aninai szén ezentúl csak a Szerb–Horvát–Szlovén Királyság területén át juthatott a Romániának ítélt Báziásra, a valamikor annyira forgalmas, ekkor már hanyatlóban lévő Duna-parti kikötőbe. A fekete aranyat Románia belsejébe ezentúl az Oravica–Zsidovin (később Berzovia) szárnyvonalon szállították Temesvár felé.

Az Oravica–Anina hegyi vasút (mely a határok átrajzolása után teljes egészében Romániának jutott) a C.F.R., a román vasúttársaság hatáskörébe került.

A két világháború között megépítették a Resica–Karánsebes vasútvonalat. Ezzel az Oravica–Berzovia–Resica–Karánsebes útvonalon megteremtették az összeköttetést a Bukarest–Temesvár vasúti fővonallal, nem kellett már Temesvár felé kerülni.

A C.F.R. 1296/1941-es számú Hivatalos Lapjában (Foaia Oficială CFR nr. 1296/1941) az Oravica–Anina vasútvonal különleges forgalmi szabályzatát közlik. Ebből az 1941. május 15-től érvényes szabályzatból megtudhatjuk, hogy a vonal teljes személyzetének az általános forgalmi szabályzat mellett a forgalom biztonsága érdekében további feladatai voltak. A vonalat az A, normál nyomtávú vonalak kategóriájába sorolták. Két szakaszra osztották: az

Oravica-Majdán és a Majdán-Anina szakaszra. A vasútvonal fenntartását a Temesvári 5 L Felügyelőség (Inspectia 5 L Timișoara) végezte. Ekkor az Oravica-Majdán szakaszon 32,1; 34,5; 33,25; és 33,0 típusú sínek voltak, a legkisebb sugár 190 méter volt. A szakasz legnagyobb emelkedése 8,33 ezrelék. A legnagyobb megengedett sebesség 30 km/óra volt.

A Majdán-Anina szakaszon ekkor 33,25; 34,5; 32,1; és 33 kilogrammos sántípusok voltak. E szakaszon a legkisebb ívsugár 114 méter maradt. Természetesen a legnagyobb emelkedőt sem csökkentették sehol, megmaradt a 20 ezrelék. A legnagyobb megengedett sebesség 20 km/óra maradt.

Berzovia - Oravița - Anina													
7 30,13 55 244 7 39 13 45				16 15 19 10 16 05 19 50				pl. Timișoara 23 . . . sos. Reșița 23 . . .				7 00 6 32	
auto M 1241				auto M 1247				26				auto M 1242	
pers 1243				pers 1245				← Clasele: →				pers 1244	
2,3 1,2,3 2,3				2,3 1,2,3 2,3				Km				Km	
5 58				18 40 21 37				pl. Berzovia ? 23 . . . sos.				92 4 30	
8 09				18 51 21 49				Salcia Caraș (h.) . . . pl.				85 4 16	
8 16				19 02 21 56				Tirol . . .				82 4 08	
8 29				19 12 22 03				Doelin (haltă) . . .				78 3 58	
8 36				19 30 22 16				Surdac Banat . . .				70 3 42	
6 44				19 49 22 24				Forotic (haltă) . . .				66 3 18	
8 54				20 05 22 34				Comoristo . . .				60 3 05	
7 10				20 24 22 50				Cacoveni . . .				59 2 46	
7 18				20 36 22 58				Greoni (haltă) . . .				46 2 33	
7 31				20 56 23 11				Agadici (haltă) . . .				39 2 18	
7 39				21 08 23 10				sos. Oravița X 27 . . . pl.				2 05	
6 30				—				sos. Iam 27 . . . pl.				—	
pers 1251				pers 1255				pl. Iam 27 . . . sos.				—	
1,2,3 1,2,3 2,3				1,2,3 1,2,3 2,3				pl. Oravița X 27 . . . sos.				34	
7 50				19 15				Maidan h. . .				25	
8 08				18 33				Lisava . . .				19	
8 41				19 05				Garliste . . .				6 47	
9 34				19 50				—				5 59	
10 03				20 28				sos. Anina X . . . pl.				5 25	

Vg. cl. 3 Oravița-Reșița la tr. 1244/1225 și 1230/1245.
Vg. cl. 1, 2 și 3 Timișoara-Oravița la tr. 1225/1245 și 1244/1222, idem la tr. 1221/1243 și 1246/1226.

Meraul tr. pentru public 5.

C.F.R. menetrend 1939-ból

BERZOVIA—ORAVIȚA—ANINA									
Pers	Pers	Pers	Km	28	Pers	Pers	Pers		
1261	1263	1265			1262	1264	1266		
450	—	1104	—	1735	—	—	—	—	—
504	—	1118	—	1749	—	1024	—	1422	—
512	—	1126	—	1757	—	1010	—	1409	—
522	—	1136	—	1807	—	1002	—	1401	—
549	—	1203	—	1839	—	952	—	1352	—
559	—	1213	—	1843	—	936	—	1337	—
610	—	1224	—	1854	—	912	—	1314	—
628	Mixt	1245	Mixt	1912	Mixt	859	Mixt	1302	Mixt
639	—	1257	—	1924	—	839	—	1284	—
659	1473	1317	1475	1944	1477	827	1476	1232	1478
710	—	1329	—	1956	—	811	1476	1216	—
—	—	—	—	—	—	800	—	1206	—
—	725	—	1355	—	2010	701	—	1201	1917
—	746	—	1416	—	2032	642	—	1142	1897
—	816	—	1446	—	2108	616	—	1116	1890
—	906	—	1536	—	2303	559	—	1059	1790
—	935	—	1605	—	2333	500	—	1000	1710

C.F.R. menetrend 1943-ból

A SZOCIALIZMUS ÉVEIBEN ÉS NAPJAINKBAN

Az 1948-as államosítást követően a StEG, melyet 1920-tól kezdve jelentős tőkenöveléssel román többségű és irányítású nagyvállalattá alakítottak Uzinele și Domeniile Reșița (U.D.R.) néven szovjet–román, majd román állami vállalattá vált. Az aninai bányák is szocialista tulajdonba kerültek. A széntermelés nagysága a szocialista gazdaság egyik fokmérője volt. Minél több szénre volt szükség, úgyhogy az Oravica–Anina vasútvonal kihasználtsága növekedett.

1965-től kezdődően a C.F.R. Temesvári Tartományi Igazgatósága (Direcția Regională de Căi Ferate Timișoara) sínserét hajtott végre a teljes vonalon: 40, 45 és 49 kilogrammos sín típusokkal váltották ki a XX. század elején a MÁV által lefektetett síneket. A következő táblázat a sínserék adatait foglalja össze (Radu Bellu kimutatása alapján).

Sz.	Vonalszakasz	A sínseré éve	Az új sín típusa	Kilométerszelvény
1.	Oravica–Lissava	1992	49	0+000–4+000
		1983	49	4+000–9+000
		1992	49	9+000–14+000
		1987	49	14+000–15+000
2.	Lissava–Gerlistye	1965	45	15+000–21+000
		1988	49	22+000–22+300
		1965	45	22+300–23+900
		1989	49	23+900–24+500
3.	Gerlistye–Anina	1965	45	24+500–26+400
		1990	49	26+400–27+000
		1965	45	27+000–28+000
		1992	49	28+000–31+600
		1986	49	31+600–33+400

1978-ban még több ívben fektettek le ellensíneket, hogy az addigi 15 km/h sebességet 20 km/óra-ra növelhesék.

Változások történtek az állomásokon is. Az oravicai állomás leghosszabb vágánya 1993-ban 575 méter volt (az egykori 300 méter helyett). Az 1960-as években hozták létre a 6+000 kilométerszelvényben Majdán-Kőbánya (Cariera Maidan) vasúti megállót. A megállót 1975-ben megszüntették. A 8+800 kilométerszelvényben lévő régi Majdán állomást 1960 után szüntették meg, helyébe került a Brădișorul de Sus állomás, mely 1983 és 1991 között működött.

1960 és 1991 között a 12+000 kilométerszelvényben állt a Nátra megállóhely (P.O. Natra). A 14+200 kilométerszelvényben 1863 óta létező Lissava (Lișava) állomást az 1980-as években szüntették meg. 1980-ban a 16+322 kilométerszelvényben megépítették az új Lissava állomást. Két vágánnyal rendelkezik, a vágányhossz 459 méter. Csudanovica (Ciudanovița) állomást a 17+000 kilométerszelvényben 1960 után létesítették. Két vágánnyal rendelkezik, a vágányhossz 300 méter. Gerlistye állomás eredeti állapotában maradt meg. Anina állomás (33+448 kilométerszelvény) vágányhosszát 438 méterre bővítették (az adatokat Radu Bellu monográfiájából vettem, helyességüket ellenőrizni nem tudtam).

Az új lissavai állomásnak köszönhetően a vonalon naponta tizennégy vonatpár közlekedhetett. A forgalom növekedését az időközben megnyi-

tott uránércbánya szállítási igényei is indokolták. Csudanovica állomáson rakták meg a vagonokat, melyek a Szovjetunió uránérc dúsítoiba kerültek.

A MÁV által felszerelt biztosítóberendezéseket, a Banovics-féle jelzőket 1975-ben szerelték le. 1975–1980 között kulcsos biztosítóberendezésekkel látták el az állomásokat. Oravica, Majdán, Lissava és Anina állomásokon a régi jelzőket mechanikus szemaforokkal cserélték fel. Gerlistye állomáson, az állomás különleges volta miatt a biztosítójelzés is egyedülálló Romániában. Itt az Oravicáról jövő vonat piros jelzőt talál. A jelzés pirosan villog, a szerelvény hátramenetben betolat az állomásra. Villogó zöld jelzőfény megjelenése után a vonat elhagyja az állomást és továbbhalad Anina irányába. Ezt a jelzőberendezést 1983-ban szerelték az addig szolgálatot teljesítő Banovics-jelző helyett.

A C.F.R. rendre kicserélte a hidak régi, a XX. század elején a MÁV által felszerelt vastartóit. Ma a vonal vashídjai gerinclemezes gerenda tartósak.

A rendszerváltás után az aninai szénbányák egyre drágábban termeltek, a szénkereslet is megcsappant. Az 1990-es évek elején rendre bezárták a bányákat. 2000-re az annyi emberi áldozatot okozó uránércbányászatot is bezárták. A hegyi vasút teljesen elvesztette gazdasági jelentőségét. Személyforgalma a múltban is elenyésző volt, a személykocsikat a

tehervonatokhoz kapcsolták, tehát régen is vegyesvonatok közlekedtek.

Napjainkban hétköznaponként három, szombaton és vasárnap két vonatpár közlekedik. Oravicáról reggel 7-kor, 14,45-kor és 19,11-kor (szombaton és vasárnap kivételével) indul vonat, és 1 óra 51 perces út után érkezik Aninára 8,51-kor, 16,36-kor és 21,02-kor (szombaton és vasárnap kivételével). Anináról 9,20-kor, 16,58-kor, 21,24-kor (szombaton és vasárnap kivételével) indul vonat, mely 11,11-kor, 18,49-kor és 23,15-kor (szombaton és vasárnap kivételével) érkezik Oravicára, szintén 1 óra 51 perc menetidő elteltével. A menet-

rend szerint az üzleti hossz 33,4 kilométer.

Az utazóközönség gyér, hisz a viszonylag rövid távolságot a vonat majd két óra alatt teszi meg. Az aszfaltút és személyautó kényelmével nem tud versenyezni.

Bukaresti üzleti érdekkörök a vasút megszüntetésében érdekeltek, már vinnék is áron alul a síneket és a vasanyagot. A civil társadalom azonban eszmélni kezdett, és egyre erősödik a hegyi vasút megmentéséért harcolók köre. A nagy nyilvánosságnak köszönhetően mind több temesvári, országbeli vagy külföldi kiránduló és vasútbarát keresi fel hegyi pályánkat.



Az üzemeltetőknek sok gondot okoz a hó. Behavazott szakasz a 31+500 – 31+600 kilométerszelvények között (M. Berger gyűjteménye)

KORABELI UTAZÁS A HEGYI VASÚTON ORAVICÁTÓL ANINÁIG

Hegyi vasútunkról Téglás Gábor: *Az aninai hegyi vasút és környéke* címmel írt igen adatgazdag ismertetőt, melyet a Budapesten megjelenő Földrajzi közlemények X. füzeté között 1884 decemberében. Lássuk, hogyan látta a jól felkészült, mindenre figyelő szerző az akkor már felnőttkorát élő vasútvonalat.

„Alagutjainak száma összesen 14 s azonkívül a krassóvai állomás és zsitini viaduct előtt öles mélységű bevágások nyitják meg a sziklatömegeket; míg a zsitini viaduct 20 öl magasban vezet el. Másutt hatalmas gyámfalakkal támaszkodik a völgyek lejtőihöz a pálya. A tájképi változathoz tehát a műépítmények sokasága, a Lissavától Anináig majdnem állandó kövezet alkalmazása, a meredek megkötésére, kiszárítására szolgáló kötések, csatornázatok és kőbordák mind nagyban növelik a figyelmes utazó előtt e pálya érdekét.

Oraviczán öt csatlós jó hegyi mozdonnyal szereli fel magát vonatunk. Az indulás déli időre esvén, a legjobb világításban élvezhezjük a felséges kilátást, mely perczről perczre teljesebben elragad.

Jobbra csak a meg-megnyíló rövid völgyelések váltakoznak, mert a pálya az előhegység lejtőjét nyesegetve gyakori görbületekkel igyekszik

mind magasabbra. Balra egy mérföldnyi völgyteknő tárul fel Greovác, Kis- és Nagy-Tikván, Kakova helyiségekkel [sic!] tarkítva a dusan tenyésző gabona vetések hullámszó tengerrét. Közvetlen Rakitova helység felett a kosoviczi völgytorkolatán érjük a viaductok elsejét. E hét íves masszív kőhíd maga is egy 100 öles sugarú ívbe esik. Alig dübörgünk le róla a legközelebbi hegynyílványon [sic!], már bevágással teszi túl magát a vonat s az utját szegő patakon egy még hosszabb, kilencz íves, de egyenként ismét 8 méternyi ívhajlású viadukttal robogunk át. E középítmények oldalról tekintve a római diadalíveket hozzák emlékezetünkbe s a majdani állomásig még 4, összesen Oraviczától Majdanig tehát 6 látható. A legközelebbi, és egyuttal legnagyobb viaduct már 11 íves s aztán a majdani templomhoz nyíló első és második völgyet egy egy 7 íves hídalja át; míg a majdani megálló előtt kevéssel egy 9 íves büszkélkedik.

A majdani első házcsoporthoz érve a templom irányában álló 11 íves viaduct közelében jobbra nagy sürgést forgást vesz észre az utas. Hevennyészett sinpár fut innen egy oldalöblözetbe, s kővel megrakott kocsik várják a rakodón, hogy Temesvár Szeged s más városok építkezése-

ihéz röpsék. A délvidék ismert nevű vállalkozója Biebel (Oraviczáról) nyitattott az idevaló trachytban kőbányát, lefejtés közben malachit, lazurit fészkekre és tellérekre bukkantva. [Bibel János (1817–1900) mérnökként jelentős szerepet játszott a bánáti út- és vasútépítésekben. Szintén ő bérelte a kincstártól 1864-től a ruszkicai márványbányát. A kitermelt márványtömböket karánsebesi üzemében dolgozták fel. J. Á. megj.]

Majdan a törökös nevű román falú épen az éjszaki völgynyílásból kifutó patak torkolatában tűnik fel egyszerű házsoraival, melyek a síkföldi jó modú telkes gazdaktól mintegy átmenetül szolgálnak a hegyvidéki vityillókhoz. Az állomás a falun felől jó messzire fogad, hol azonban vajmi ritkán vesz fel a vonat utazót. Pásztorsíp és nyájkolomp lep meg az utazók helyett s csak lefelé nyerünk még kilátást, míg előttünk mindjobban összeszorul a völgy.

A kalászos térség borággal viruló lejtők elmaradnak. Kopár szirtek bámulnak a dübörgő vonatra alá, gyászos példáját szolgáltatva az emberi oktalanság következményeinek. Az irtó fejsze után feltünedező gyér növényzet itt küzdi legnehezebb harcát épen az elemekkel s ezen a vonalon dühöng időnként legkiméletlenebbül a hegységből elétörő szélroham. Azt a néhány cserjét és fanevét azonban, melyek a pusztulást kikerülik a legelő kecskéik és barmok satnyítják el még jobban. Így a védtelenül maradt oldalakon sűrűbbé válik a vízárkok hálózata kőhalmazzal

szórva tele a korábban még hasznos hajtó ültetvények színhelyét.

De ne untassuk az olvasót, a fájdalom hazánkban annyi helyen ismétlődő erdődevastáció rajzolásával s kövessük kissé megpihent vonatunk útját.

Szorosan a Lisszava patakmeder felett kigyózik felfelé a mindig szűkebbé váló völgyben vonatunk. Erős gyámfalak, kőbordázatok védik a pályatestet a felette lezuhanással fenyegető sziklák ellen. Majd bevágások nyitnak utat.

Épen egy ilyenből kijutva, válik balfelől közvetlen a patak partján láthatóvá [...] a lóvonatú pálya számára kiegyengetett tér. Innentől felfelé haladt volna az, míg vissza Oraviczának a mozdonypálya szolgált.

Ez a lóvonatú pálya a neki szánt pályaudvaron felül a 477. órház előtt egy siklóval a mostani pálya niveauja fölé emelkedve haladt a Nátra patakáig; de a 478. órháznál egyenesen neki vágott a lisavai állomásnak. A jelenlegi vasút két óriás görbülettel hatol el odáig.

[...] A Nátra-patak szép viaductja [...] A 10 méter vasív s hatalmas mellvédje menet-jövet egyaránt szemlélhető. A Nátra-patak az oraviczai Tilfa mögül veszi származását. A pálya mélyen benyúlik melléje, mintha csalatva látná magát: hirtelen kikanyarodik a Lisszavához.

Valóságos bujdosí játék következik itt a mozdony és vonat közt, mert a Lisszava és Nátra közé oly erővel toppan be egy szirtfok, hogy csupán alagúttal lehetett túljutni rajta s mire

mi is a görbületbe érünk, a mozdonyunk a 96 (91 m, J. Á. megj.) méteres Lissava alagutba tűnt már el, hivogatóul sötét füstfátyolát hagyva hátra.

[...]

Egyszerre összeszorul előttünk a völgyfej. A fáradtan ziháló mozdony is meghökkenve fordul balra s midőn szabadulást ott se talál, egy elszánt sóhajjal a sziklagát alá bukik. A 314 m. [296 m] hosszú Maniel alagút ez, melynek hatalmas koczkákból kiboltozott kapuzatán a ki- és bejáró mozdonyok füstje nem feketíthette be még teljesen az MDCCCLXIII. vagyis az építés évszámát. A Dobra és Zsittin patakok vízválasztójába vájt alagút az akkori vasúti főigazgató nevét örökíti meg.

[...]

A Zsittin balpartjára csupán elkoptatott, kivájt mésztörmzsök, alig néhány méter magasságra feltornyosuló alakzatai jutottak át. A Maniel alagút éjszaki torkolatánál a mész hozzánk is hűtlen lesz, hogy a déli nagy kanyarodóban annál állandóbb követőnké lehessen. Ezzel a Zsittin hegyhát éjszaki szélére fordultunk, hol alig bukkanunk ki a 128 m. h. [122 m] Doblhoff alagútból (III-ik), már a 241 m. [230 m] hosszú Seiler tunnel fogad. Nagyobb hatás kedvéért, utóbbiból egyenesen a 20 láb [helyesen öl, J. Á. megj.] mélységben zajongó Zsittin gyönyörű hídjára kanyarodunk. [...] óriási kőlabai büszkén gyökeredznek a tehetetlen dűhvel rájuk csapó víz medrébe. Gondolja ide az olvasó az égne

meredő, vörösre, kékre színezett mészszi klák repedéseiből, párkányiról felénk integető kőris syringa cserjék festői csoportját, a vadul összehányt szirtóriásokat, melyek daczosan toppannak elénk, mintha vissza akarnák rettenni az őstermészet ölére betolakodó emberi tevékenységet! a Csudanovecz felé kifejlő távlati kép részleteit s azt a leírhatatlan hangjátékot, mivel a mozdony fűttengetése a távol völgyek visszhangját felelgetésre kelti: s el fogja képzelhetni a hatást, mely az élet küzdelmeiben elfásult lelket se hagyja érintetlenül. – Hát még a minden lépten-nyomon megújuló műépítmények váltakozó sora!

[...]

»Az amerikai vadonbeli állomásokra emlékeztető« Gerlistye-Krasova megálló.

Ez a bregyetti [helyesen Brădet, J. Á. megj.] fennsík a hadmérnöki térképeken s a vasúti jelentésekben Pregyettnek íratik rendesen, de én bátorságot veszek, a román földnép által fenyesekre alkalmazott nevet irodalmi jogaiba visszahelyezni.

Vonatunk vígan lejt a dolinákkal, szikla ormokkal ellepett fennsíkon, melynek kopár kertjeit erdőablák fedik el. A kitűnő kőanyagot a Buseo lupuluj [Buza lupului, J. Á. megj.] alatt Biebel vállalkozó egész sereg munkással aknáztatja, s külön vonatok röpítik az Alföld nagy városaiba.

[...]

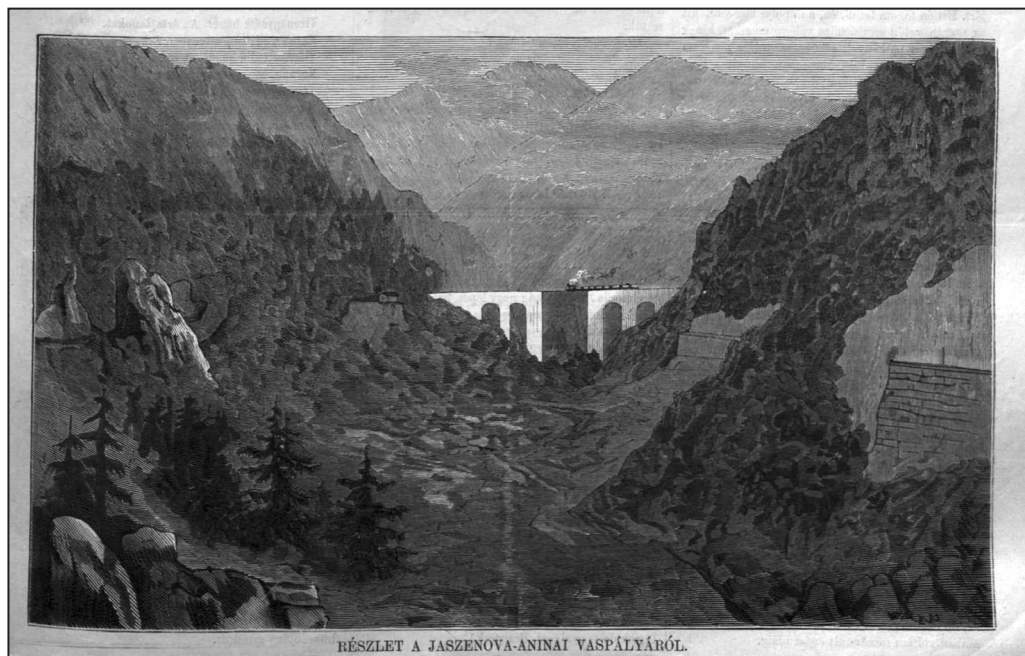
A régi lóvasutat itt ismerhetjük fel, saját keskenyebb alagútjával. Helyenként eltérő irányt követett, de

legtöbbszörre be van építve a mostani pályatestbe. Balra az Anináról jövő gerlistyei patak mély medre ellen erős támfalak feszülnek. A 11.dik alagutra következő meredek falrakást »Schreiber falának« neve alatt különbözteti meg a vasuti népség az itt elszerencsétlenedett hasonnevű munkás után.

[...] itt kezdődnek Anina első házai, melyekből vasárnaponként a krassovai állomásról visszatérő munkás kirándulókat a jóbarátok pisztolydurrogással üdvözölgetik, mire

azok, mint én is fültanuja valék, annál lelkesebben ropogtatják a »Hal-lod-e te kőrösi lány«-nak e polyglott helységben is megotthonosult dalát. Jobbra balra egész házsorok jelennek meg, sőt balra az olvasztó- és műtelepek sivító, csattogó lármája hangzik s éles fütty jelzi, hogy a körülünk elterülő házakban Anina végállomását látjuk.”

Gondolom, ehhez az ízes, színes leíráshoz már nem tehetünk semmit... Élvezzük csupán.



RÉSZLET A JASZENOVA-ANINAI VASPÁLYÁRÓL.

A Zsittini viadukt képe a Vasárnapi Ujság 1880. évi számában

EPILOGUS

Nem tudom, mi lesz e szép műszaki emlékünkhöz további sorsa. Sikerül-e élő múzeumvasúttá változtatni, vagy a vasanyaga aprópénzért elkelve busás hasznót fog hozni a bukaresti „okos” fiúknak. Megmaradnak-e a gyönyörű völgyhidak, vagy pedig először a vasszerkezetük tűnik majd el, később pedig megmaradt pillérjeivel fog évek múlásával végezni fagy, hó, eső és gonosz emberi kéz. Vajon ugyanarra a sorsra jutnak-e, mint a régi lóvasút hídjai. Méltóságos romokká válnak-e majd, vagy túristák ezrei fogják elődeink munkáját csodálattal szemlélni.

„Védjük meg a barbároktól a régi hidakat, régi templomainkat” – biztatott Paul Séjourné hídtervező és hídepítő, a boltozott kőhidak koronázatlan királya, aki a legnagyobb nyílású boltozott hidakat tervezte és építette (többek között a luxemburgi Adolph-hidat is). Lesz-e elég erőnk és akaratumk, hogy így legyen?

Benővi-e majd az elhagyott pálya nyomát a fű, újra birtokába veszi-e az erdő a keskeny, hegybe vágott pályát. Nem tudnám megjósolni.

Szeretném látni a napi három-négy modern, panorámatető, kényelmes kirándulónóvontat, a helyreállított őrházakat, szépen kicsinosított állomásokat, melyek egyikében emléktárgybolt, másikában falatozó, kávézó vagy cukrászda kapna helyet. Szeretnék olyan programokat látni, melyeken a kirándulókat szállító vontatok megpihennek a pálya érdekesebb szakaszainál, a bátrabbak legyalogolhatnak a nagy viaduktok tövébe vagy felkapaszkodhatnak a felettük magasodó dombokra, gyalog kelhetnek át alagutakon, élveznék a táj, a természet és az ember alkotta mű barátságos együttélését. Olyan kirándulónóvontat látni, amelyeken képzett idegenvezetők butuska mesék vagy hamisított történelem szajkózása helyett elmesélnék a vasúti pálya és a vidék igazi történetét.

Szeretnék olyan kirándulókat látni, akiknek ittlétét nem eldobott műanyag tasakok, sörösüvegek jelzik, ordító műzenével, hanem akik érdeklődve járnak be a pályát vagy egy részét, és rácsodálkoznak a természet és ember alkotta szépségekre,

tiszta, hideg forrásvizet kóstolnak, képeslapot pecsételnek, fotóznak, jókedvűen, kedvesen. Vagy csak egyszerűen jól érzik magukat.

Szeretném, ha felszállhatnánk a programszerűen közlekedő, mozdonnyal vontatta nosztalgiavonatra, mely vígan fűttengetve kaptatna dombra fel, magát kifújva ereszked-

ne lefelé. Közben, néha-néha behunyva lámpásszemét fiatalságáról álmodna, amikor dagadó erővel vontatta a csillogó kőszénnel megrakott kocsikat.

Ehhez azonban akarat kell. Megvan-e ez a döntéshozókban, nem tudom. Majd elválik...



A civil társadalom megmozdult. „Jövőt akarunk a bánáti Semmeringnek!” – feliratú banner az oravicai városháza homlokzatán a vasútvonal megnyitásának 150. évében

ISTORICUL CĂII FERATE MONTANE ORAVIȚA–ANINA

Rezumat

Cartea prezintă istoricul căii ferate montane Oravița–Anina.

La începutul secolului al XIX-lea a crescut interesul față de zăcămintele de cărbuni din bazinul carbonifer al Aninei, însă cărbunele extras nu s-a putut valorifica pe piețele interne și externe în lipsa unei căi de transport. Astfel, s-a impus construirea unei căi ferate care să lege Anina de Oravița. Între Oravița și portul dunărean Baziaș, calea ferată a fost dată în folosință deja în anul 1856, fiind prima cale ferată de pe teritoriul României de azi.

Condițiile topografice foarte dificile i-au obligat pe proiectanți să adopte un traseu cu totul deosebit: pe o distanță relativ scurtă, au fost necesare o serie de lucrări de artă: rambleuri, debleuri, 14 tuneluri, 10 viaducte, poduri, podețe. Raza minimă a curbilor este de 114 m. Caracteristicile traseului căii ferate au impus locomotive speciale. Acestea au fost concepute pentru această cale ferată și au stârnit interesul specialiștilor. Pentru circulația trenurilor pe această linie a fost elaborată o instrucție de tracțiune proprie.

Calea ferată Oravița–Anina a fost printre primele căi ferate montane construite în Europa, prima de pe teritoriul de atunci al Ungariei, prima cale ferată montană de pe teritoriul de astăzi al României. Datorită caracteristicilor ei tehnice, este adeseori comparată cu calea ferată montană Semmering din Austria.

În carte sunt tratate amănunțit condițiile în care a fost concepută această cale ferată, proiectarea, realizarea, administrarea și exploatarea ei, de la darea în folosință până în zilele noastre. Datorită razelor foarte reduse ale curbilor și ale declivităților mari, de până la 20‰, au fost proiectate și fabricate locomotive speciale. Acestora le este dedicat un capitol separat.

Pe parcursul redactării manuscrisului am constatat că voi depăși numărul de pagini maxim permis la volumele din această serie de publicații. De aceea aici am făcut doar o prezentare generală lucrărilor de artă, descrierea lor amănunțită o voi face într-un volum separat.

Autorul a efectuat cercetări aprofundate în arhive și a reambulat de mai multe ori traseul acestei căi ferate. Cartea este bogat ilustrată cu reproduceri inedite ale documentelor, ale planșelor din proiectele inițiale, cu imagini și cu fotografii de epocă și numeroase fotografii realizate de autor.

Până în prezent, această carte-document reprezintă cea mai bogată monografie a căii ferate montane Oravița–Anina.

THE HISTORY OF THE MOUNTAIN RAILROAD ORAVIȚA-ANINA

Summary

The book presents the history of the mountain railway between Oravița (hung.: Oravicabánya) and Anina (hung.: Anina).

At the beginning of the XIXth century, the interest towards the exploitation of coal deposits in the Anina coal field grew. But the main impediment was the lack of a transportation route. The only available solution was the construction of a railroad that linked Anina to Oravița. From Oravița to Baziaș (hung.: Báziás), the port on the Danube a railroad was just opened in 1856, the first railroad on the territory of today's Romania.

The difficult terrain forced the designers of the railroad to implement a large array of engineering works: embankments, excavations, 14 tunnels, 10 viaducts, bridges, culverts, and a minimum radius of the curves measuring 114 m. The railroad's characteristics required the designing of special locomotives, whose planning and execution sparked the interest of the field's specialists. For the circulation on this railway, a special propelling system was drawn up.

The railroad between Oravița and Anina was among the first mountain railroads in Europe, the first of its kind in what was then Hungary and the first mountain railroad on today's territory of Romania. Due to its technical specifications it is often compared with the mountain railroad in Semmering, Austria.

The volume discusses in detail the conditions of its design, the planning, the construction, its administration and service from its commissioning to our days. Because of its curves' small radiuses and large terrain declivities, up to 20‰, special locomotives were designed and manufactured. A whole chapter is dedicated to their analysis. The author also conducted an extensive research in archives and re-traced many times the route of this railway.

The book is richly illustrated with unpublished reproductions of documents and drawings of the initial plans, with images and old pictures, to which the author added its own photographs.

This document-book is the most extensive monograph on the mountain railroad Oravița-Anina.

FORRÁSOK, BIBLIOGRÁFIA

- *** *A magyar korona országainak vasutjai az 1900., 1901. és 1902. évben.* A magyar kir. kereskedelemügyi Miniszter Rendeletéből szerkeszti és kiadja a Magyar kir. Központi Statisztikai Hivatal. Budapest 1905.
- *** *A vasuti és hajózási magy. kir. fő-felügyelőség hatásköréhez tartozó közlekedési vállalatok 1869-dik évi forgalmára vonatkozó statisztikai adatok.* In MMEK, Budapest 1870. 209.
- *** MÁV Központi Irattára, Budapest, a Jaszenovó–Oravica–Anina, az Oravica–Jaszenovó–Báziás, valamint a Temesvár–Jaszenovó–Báziás vasútvonalak iratai.
- *** *Reglementările pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare pe secția Oravița-Anina,* București 2004.
- *** *Vasuti Okmánytár.* Kiadja: A Magy. kir. Közmunka- és Közlekedési Ministerium. Első füzet. Buda 1871.
- Ambrozovics Béla: *Az Oravicza-Aninai (Steierdorfi) vasút.* Magyar Mérnök- és Építész Egylet Közlönye, Pest 1869. évf. 3. köt.
- Bellai József: *A temesvári (Délmagyarországi) vasuti vonalak alapításának története.* Temesvár 1914.
- Bellu, Radu: *Mica monografie a căilor ferate din România. Vol. III. Regionala de Căi Ferate Timișoara.* București 1997.
- Bocu, Sever: *Lupta pentru Banat. Discursul emoționant al D-lui Sever Bocu Deputat, Președinte al organizației Timiș-Torontal a Partidului Național Român. Rostit în ședința de la 18 decembrie 1923 a Adunării Deputaților în apărarea Banatului – după note stenografice.* București. 1923.
- Ferenczy Benő: *Vasúti földrajz.* A vasúti tisztképző tanfolyam kiadványa, Budapest 1892.
- Friedberg, Emmanuel: *General-Karte der Wojwodschaft Serbien und des Temescher Banates dann der vier Gräzregimenter Peterweideiner Deutsch-Banater Illyrisch-Banater endlich des Titler Grän-Bataillons / re. und gez.: Emanuel Friedberg, [Wien, k.k. Milit.-Geogr. Institut] 1853.*
- Gálffy Gyula: *Magyar vonatkozású emlékek Oravicabányán és vidékén.* Művelődés 51, 52. 18–22. (1998. február.)

- Gálffy, Iuliu: *Contribuții la istoria medico-sanitară a regiunii minere [sic!] din Banat*. Teză pentru obținerea titlului de doctor-medic. Institutul de Medicină și Farmacie Tîrgu-Mureș, 1974 (gépelt kézirat).
- Gáspárdy Elemér dr.: *Vasúti földrajz és történet*. Budapest 1915.
- Gräf, Rudolf: *Domeniul bănățean al StEG 1855–1920. Din istoria industrială a Banatului Montan*. Reșița 1997.
- Halmai János dr. In: *Horus – Orvosi Hetilap* 27. sz. Budapest 1967. július 2. 1281–84.
- Horváth Ferenc, dr. – Kubinszky Mihály, dr.: *Magyar vasúti építkezések Erdélyben*. Budapest 1998.
- Horváth Ferenc, dr.: *A magyar vasút építési és fenntartási szervezetének története (1827–2004). I. kötet (1827–1944)*. Vasúthistória könyvek. Budapest 2004.
- Jancsó Árpád – Szekernyész János: *Maderspach*. Temesvár 2004.
- Jancsó Árpád: *A bánáti utak első törzskönyve. Prima carte a drumurilor din Banat*. Temesvár/Timișoara 2007.
- Jancsó Árpád: *A Bega, a Bánság elkényeztetett folyója*. Temesvár 2007.
- Jancsó Árpád: *A resicabányai hídgyártás rövid története a kezdetektől 1948-ig*, IX. Építéstudományi Nemzetközi Konferencia ÉPKO. Csíksomlyó 2005. 77–88.
- Jancsó Árpád: *Activitatea fabricii de poduri de la Reșița și podurile realizate de aceasta*. Zilele Academice Timișene. Timișoara 2005. 275–288.
- Jancsó Árpád: *Rajtuk taposunk. A Bánság útjai a 19. században*. Nagyvárad 2000.
- Jancsó Árpád: *Temesközi szárnyaskerék*. (Vasúttörténeti cikksorozat). Heti Új Szó Temesvár 2012–2013.
- Javaslat a magyar királyi államvasutak hálózatán a háború lezajlását követő legközelebbi években szükséges beruházásokról és a hálózat tovább fejlesztéséről*. Budapest 1916.
- Képešs Árpád: *A magyar vasútügy története*. Budapest 1908.
- Ledács Kiss Ernő: *Adatok a 100 éves magyar gőzmozdony történetéhez. A Bánáti Vasutak, illetve a M. Á. V. TIVa osztályú Pius–Fink-rendszerű C+B-jellegű mozdonya*. Vasúti és közlekedési közlöny. Budapest 1943. 54. szám 507–509.
- Milleker, Felix: *Die Banater Eisenbahnen. Ihre Entstehung und Entwicklung. 1847–1917*. Bela Crkva (Weißkirchen) 1927.

- Mittheilungen über die zur Londoner Ausstellung im Jahre 1862 von der K. K. Priv. Österr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft Gesendeten Gegenstände.* Wien 1862.
- Perianu, Dan Gh.: *Istoria locomotivelor și a căilor ferate din Banatul Montan.* Reșița, s.a.
- Péter H. Mária: *Az erdélyi gyógyszerészet magyar vonatkozásai.* Kolozsvár 2002.
- Popescu, Ilie – Lăcrișeanu, Șerban: *Istoria tracțiunii feroviare în România.* București 2003.
- Strach, Hermann: *Geschichte der Eisenbahnen der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie.* I–IV. Band. Wien, Teschen, Leipzig 1898. [Megj.: az első „kötet” tulajdonképpen kettő; 1908-ban pótkötet is megjelent.]
- Téglás Gábor: *Az aninai hegyi vasút és környéke.* Földrajzi közlemények X. füzet, Budapest 1884. december.
- Tominác József: *A magyar szent korona országainak vasútjai, 1845–1904.* Budapest 1905., valamint kiegészítések: 1911–1918.
- Udvarhelyi Dénes, dr.: *Magyarország gazdasági és vasútpolitikája 1876-tól a századfordulóig.* Magyar Vasúttörténet. Főszerk. dr. Kovács László. 2. kötet. Budapest 1996.
- Újhelyi Géza: *A magyar vasút története.* Budapest 1910.
- Vasárnapi Újság, Budapest 1880. 37. szám.
- Zollner Anton: *Das Banat – immer auf dem neuesten Stand der Technik. Die erste Eisenbahnstrecke auf dem heutigen Gebiet Rumäniens.* <http://www.banater-aktualitaet.de/heim21.htm>

TARTALOM

Előszó	5
A Bánát közlekedési viszonyai a XIX. század elején.	
A vasútépítések kezdetei	7
Kezdeti próbálkozások egy anina–báziási vaspálya építésére	12
Az „új földesúr”, a StEG avagy az OÁV	22
A StEG tőkéje és vasútvonalai	27
Jaszenovától Oravicáig	31
Tovább, Oravicától Anináig – a tulajdonképpeni hegyi pálya	47
Átadás a nyilvános forgalomnak	57
Bánáti Semmering... ..	61
Különleges pálya különleges mozdonyai	64
Különleges utasítás	75
Telekszerzés	78
Állomások	84
A vasútvonal felépítménye	110
Műtárgyak	114
A MÁV vonalaként	120
Akik a vasutat üzemeltették és fenntartották	122
Magyar állami tulajdonból román állami tulajdonba	125
A szocializmus éveiben és napjainkban	128
Korabeli utazás a hegyi vasúton Oravicától Anináig	131
Epilógus	135
Istoricul căii ferate montane Oravița–Anina (Rezumat)	137
The History of the Mountain Railroad Oravița–Anina (Summary)	138
Források, bibliográfia	139

CUPRINS

Introducere	5
Transporturile în Banat la începutul secolului al XIX-lea. Începutul construcțiilor de căi ferate	7
Primele demersuri pentru construcția unei căi ferate între Anina și Baziaș	12
StEG, noul „moșier”	22
Capitalul și căile ferate ale StEG-ului	27
De la Jasenova până la Oravița	31
De la Oravița până la Anina – calea ferată montană propriu-zisă	47
Darea în folosință publică	57
Semmeringul bănățean	61
Locomotive speciale pentru o cale specială	64
Instrucțiuni speciale	75
Exproprieri	78
Stații de cale ferată	84
Suprastructura căii ferate	110
Lucrări de artă	114
În administrarea MÁV	120
Cei care au exploatat și au întreținut calea ferată	122
Din proprietatea statului ungar în proprietatea statului român	125
În anii socialismului și în zilele noastre	128
Călătorie de epocă pe calea ferată de la Oravița la Anina	131
Epilog	135
Istoricul căii ferate montane Oravița–Anina (Rezumat)	137
The History of the Mountain Railroad Oravița-Anina (Summary)	138
Izvoare, bibliografie	139

CONTENTS

Introduction	5
Transportation in the Banat area at the beginning of XIX th century. The start of railroads' construction	7
The first steps towards the construction of a railroad between Anina and Baziaș	12
StEG, the new "landlord"	22
The Funds and railway assets of the StEG	27
From Jasenova to Oravița	31
From Oravița to Anina – the proper railroad	47
The opening for the public	57
Banat's Semmering	61
Special locomotives for a special railroad	64
Special instructions	75
Expropriations	78
Railroad's stations	84
Railroad's superstructure	110
Engeneering works	114
The MÁV administration	120
The operation and maintenance crews of the railroad	122
From Hungarian to Romanian state property	125
From the Socialist years to the present	128
Travelling in the Past on the railroad from Oravița to Anina	131
Epilogue	135
Istoricul căii ferate montane Oravița–Anina (Rezumat)	137
The History of the Mountain Railroad Oravița-Anina (Summary)	138
Sources, bibliography	139

A sorozat eddig megjelent kötetei

1. Bitay Enikő – Márton László – Talpas János: *Technikatörténeti örökség a kalotaszegi Magyarvalkón*. Tudomány- és Technikatörténeti Füzetek 1. Erdélyi Múzeum-Egyesület, Kolozsvár 2009.
2. Bitay Enikő – Márton László – Talpas János: *Technikatörténeti örökség Magyar-gerőmonostoron*. Tudomány- és Technikatörténeti Füzetek 2. Erdélyi Múzeum-Egyesület, Kolozsvár 2010.
3. Jancsó Árpád: *Temesvár vízerőműve. Működő műszaki műemlékünk*. Tudomány- és Technikatörténeti Füzetek 3. Erdélyi Múzeum-Egyesület, Kolozsvár 2010.
4. Bitay Enikő – Márton László – Talpas János: *Technikatörténeti örökség Magyar-gerőmonostoron*. Tudomány- és Technikatörténeti Füzetek 4. Erdélyi Múzeum-Egyesület, Kolozsvár 2011.
5. Jancsó Árpád: *Az arad–temesvári vasút története*. Tudomány- és Technikatörténeti Füzetek 5. Erdélyi Múzeum-Egyesület, Kolozsvár 2012.
6. Márton László: *Kós Károly, a művészi kovácsoltvas formatervezője*. Tudomány- és Technikatörténeti Füzetek 6. Erdélyi Múzeum-Egyesület, Kolozsvár 2012.

Megjelenés előtt

8. Bitay Enikő – Márton László – Nagy Tibor – Talpas János: *Kide templomai, harangjai, toronyórája*.
9. Bitay Enikő: *Debreczeni Márton az erdélyi bányászat és kohászat úttörője*.

Van a bánáti hegyekben, pontosabban az Aninai-hegységben egy magasra kapaszkodó, regényes vidéken kanyargó, mély völgyek felett karcsú viaduktokon átkelő, a hegyhát alá bújva, azt kicselező vasútvonal. Aninát köti össze a 16 kilométernyi távolságra lévő Oravicával, de a hegyek között 33 és fél kilométer hosszon kígyózik, hogy leküzdhesse a több mint háromszáz méter szintkülönbséget. Tizennégy alagúton furakodik át, tíz nagy völgyhíd hátán vánszorog az éles kanyarokban sikongó vonat.

Anina környékén 1790-ben találtak szenet. A kezdetleges magánbányák nagy részét a kincstár 1846-ban vette birtokba. A szén gazdaságos szállításához vasútra volt szükség. Építését még az állam kezdte el, de a bánáti uradalmak, bányák, huták és vasútvonalak eladása után már egy magánvasút-társaság, az ÁVT fejezte be.

Az Oravica–Anina hegyi vasút Európa első hegyi vasútjai közé tartozik, az akkori Magyarország, valamint a mai Románia első hegyi vasútja volt.

A nehéz terep különleges műszaki megoldásokat követelt, akárcsak az akkortájt megépített híres Semmering vasút.



ISBN 978-606-8178-86-8



9 786068 178868