



TUDOMÁNY- ÉS TECHNIKATÖRTÉNETI FÜZETEK



JANCSÓ ÁRPÁD

AZ OSZTRÁK-MAGYAR MONARCHIA ELSŐ VICINÁLISA

A Valkány–Perjámos–Varjas- vasútvonal története

JANCSÓ ÁRPÁD

AZ OSZTRÁK-MAGYAR MONARCHIA ELSŐ VICINÁLISA

A VALKÁNY-PERJÁMOS-VARJAS-VASÚTVONAL TÖRTÉNETE

TUDOMÁNY- ÉS TECHNIKATÖRTÉNETI FÜZETEK

11.

ISSN 2068 - 3103

TUDOMÁNY- ÉS TECHNIKATÖRTÉNETI FÜZETEK

11.

JANCSÓ ÁRPÁD

**AZ OSZTRÁK–MAGYAR MONARCHIA
ELSŐ VICINÁLISA**

A VALKÁNY–PERJÁMOS–VARJAS-VASÚTVONAL TÖRTÉNETE



ERDÉLYI MÚZEUM-EGYESÜLET

Kolozsvár

2017

A kutatást támogatta a Domus ösztöndíj és a Magyar Államvasutak Rt. Jogi Igazgatósága

A kötet megjelenését támogatta a Nemzeti Kulturális Alap, a Bethlen Gábor Alap, a Magyar Tudományos Akadémia és az EME Műszaki Tudományok Szakosztálya



Szaklektor:

dr. Nagy-György Tamás

© Jancsó Árpád 2017

Kiadja: Az Erdélyi Múzeum-Egyesület

Felelős kiadó: Biró Annamária

Sorozatszerkesztő: Bitay Enikő

Olvasószerkesztő: Kerekes György

Borítóterv: Könczey Elemér

Angol szöveg: Dragoș Blaga

Tördelő: Szilágyi Júlia

A fényképeket a szerző készítette

Nyomdai munkálatok:

F&F International Kft. Kiadó és Nyomda, Gyergyószentmiklós

Tel./Fax: +40-266-364171

Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale a României

JANCSO, ÁRPÁD

Az Osztrák–Magyar Monarchia első vicinálisa : a Valkány–Perjámos–Varjas-vasútvonal története / Jancsó Árpád. - Cluj-Napoca : Erdélyi Múzeum Egyesület, 2017

Conține bibliografie

ISBN 978-606-739-087-2

629.4

ELŐSZÓ

Szerényen fut az Alföldnek a Maros alsó szakaszához közel húzódó részén egy vasútvonal. Helyi szállítási érdekeket szolgál ki. Sokaknak unalmas síkságon halad, nem találunk rajta kiemelkedő műtárgyakat: merész viaduktokat és a hegy gyomrába furakodó alagutakat. Mégis sok érdekessége van ennek a vasútvonalnak. Az egész Osztrák–Magyar Monarchia első vicinális vasútvonala volt, az itt szerzett tapasztalatokat hasznosították a helyi érdekű vasútvonalak építésénél és a helyi érdekű vasutakról szóló törvény kidolgozásánál.

A könyv részletesen tárgyalja a vasútvonal létrehozásának szükségességét, úgy, ahogy egyrészt az érdekelt helyiek (nagy földbirtokosok és kisbirtokosok, helyi kisiparosok, kereskedők), másrészt a már kiépült fővonallal rendelkező vasúttársaság látta. Külön fejezet tárgyalja a vasútépítéshez szükséges telek megszerzését. Ennek dokumentumai nemcsak műszaki, hanem nyelvi csemegék is, hozhatnak újat anyanyelvünk kutatóinak is. A műszaki érdeklődésűeket a számos eredeti tervrajz másolata hozhatja izgalomba, az átlagérdeklődő pedig az átadási ünnepség történeteinek között csemegézhet. Vonalvezetés, hosszmetesz, keresztmetesz, műtárgyak részletes ismertetése, forgalmi berendezések, magasépítmények, üzemeltetés – megannyi a könyvet alkotó fejezet. Bemutatásra kerül a vasútvonal államosítása a koncesszió visszavásárlásával, bemutatjuk a vasút meghosszabbítását Perjámosig és felvázoljuk a későbbi, az arad–temesvári vonalba való bekötését. Az olvasó megtudhatja, hogyan került a vonal magyar állami tulajdonból román állami tulajdonba, mi történt a Szerbiának juttatott Valkány csatlakozó állomással, majd napjainkig ismertetjük a vasútvonallal történeteket. A gőzparipák kedvelői megtudhatják, milyenek is voltak a vonalon szolgáló hajdani mozdonyok, és kitérünk a Varjas állomáson létező leltári tárgyak ismertetésére is. A könyvet sok dokumentum másolata, korabeli és mai fotók teszik élvezetesebbé, értékeesebbé. Az utolsó fejezet kissé feloldja a sok műszaki adatot ismertető addigi részt, és az olvasót egy kis utazásra hívja.

Nem világraszóló vasút a Valkány–Perjámos-vonal, története mégis egy egész könyv lapjait megtöltötte.

A budapesti kutatást az MTA másfél hetes Domus ösztöndíjjal segítette.

Külön köszönöm a MÁV Központi Archívuma vezetőjének, dr. Opauszki Istvánnak és munkatársainak a kutatásom során tanúsított rendkívüli segítőkészségét.

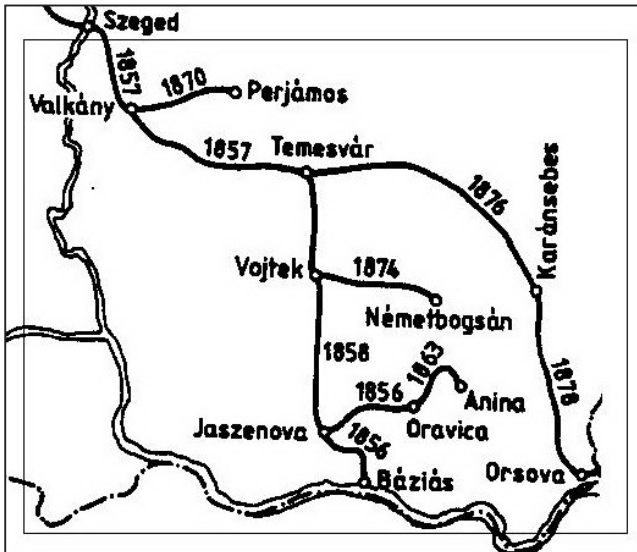
A szerző

A VALKÁNY-PERJÁMOS-VASÚTVONAL ÉPÍTÉSTÖRTÉNETE

A bánsági vasútépítések kezdetei

A Bánság/Bánát/Temesköz területén az első vasútvonal a 63,316 kilométer hosszú, Oravicabánya-Báziás közötti szénvasút volt, melyet 1854. augusztus 20-án adtak át, de csak teherszállításra. Rajta a személyforgalom 1856. november 1-én indult meg. Időrendi sorrendben a következő vasútvonalat Szeged és Temesvár között adták át 1857. november 15-én. A 113,859 kilométeres vasútvonallal Temesvárt bekapcsolták a magyar-

országi, ezáltal pedig az európai vasúti hálózatba. A Pest-Szeged-Temesvár-vasútvonalat nemsokára meghosszabbították az Oravica-Báziás-vasútvonalon lévő Jaszenova állomásig, így a Bánság fővárosát összekötötték az Al-Dunával is. A 94,175 kilométer hosszú Temesvár-Jaszenova közötti pályaszakaszon 1858. augusztus 30-án indult meg a forgalom. A Marchegg (az akkori osztrák-magyar határ)-Pest-Szeged-Temesvár-Jasze-



1. kép

Az OÁV által épített bánsági vasútvonalak az átadásuk évével

nova (Karasjeszenő)–Báziás-vasútvonal Magyarország egyik fontos fővonala volt. 1863. december 15-én adták át a teherforgalomnak a magyar Semmeringnek is nevezett bánáti hegyi vasutat Oravicabánya és Anina között. A 43 kilométernyi szakaszon 14 alagút és 10 völgyhíd vezeti át a pályát a völgyek fölött, a hegy alatt. A személyforgalom rajta 1869. október 20-án indult meg.

Ezeket a vonalakat még az állam kezdte építeni, de a már kész és épülőfélben lévő pályákat eladta az 1855-ben létesült császári királyi szabadalmazott osztrák államvasút társaságnak (OÁV), mely befejezte a megkezdett építkezéseket, és új vasútvonalakat is épített. Időrendben a következő vasútvonalat szintén az OÁV építette ki Valkány és Perjámos között.

Az OÁV létrejötte és szerepe a bánsági vasutak építésében

Az 1855–56-os években Magyarországon három nagy magánvasúti társaság szerzett döntő gazdasági pozíciót. A leghatalmasabb a császári, királyi, szabadalmazott Osztrák Államvaspálya Társaság („Kaiserlich-Koeniglich-Privilegirte oesterreichische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft” – más írásmóddal „Kaiserliche-Koenigliche-Privilegirte oesterreichische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft”, röviden StEG, magyarul OÁV) volt. Az „állami” jelző megtévesztő, hisz magántársaság volt. 1882-ben az osztrák jelző mellé felvette a magyart is. Ettől fogva tehát a vasúttársaság teljes neve hivatalosan szabadalmazott osztrák–magyar államvasút társaság lett, rövidítve OMÁV vagy OMÁVT.

A társaság Ausztriában megvásárolta a Bodenbachtól Brünnig (ma a csehországi Brno) és Olmützig (ma Olomouc, szintén Csehországban) vasútvonalat, Magyarországon pedig az előbb említetten 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 tőkécsoport az állammal az adásvételi szerződést 1855. január elsején írta alá. A vasútvonalak mellett a társaság több „államjóságot” is – bányákat, hutákat, erdőket, szántóföldeket, 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 Komárom) építés alatt álló vasútját és a győri gépgyárát. A társaság létérdeke volt a vasútvonalainak kiépítése, hogy minél olcsóbban és könnyebben a piacokra szállíthassa bányászati, ipari és erdészeti termékeit. A társaság mind osztrák, mind magyar területen fejlesztette vasúthálózatát. Számunkra azért fon-

tos e részvénytársaság, mert ez építette ki a bányászati vasutak törzshálózatát, és az 1891-es államosításáig uralta a Temesköz szállítását. A Bánságban óriási vagyonnal rendelkezett: a vasútvonalak mellett gyárai, bányái, erdőségei, szántóföldjei, szőlői voltak. Ennélfogva régióink egész gazdaságának egyik fő tényezőjévé vált.

Számos helytörténész, történész közlő téves adatokat a főleg francia nagytőkések által létrehozott OÁV-val kapcsolatban. Többen állítják (tévesen), hogy a híres Rothschildok 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” (az OÁV létrejöttét és működését szabályozó okmányokat eredeti német és magyar fordításban a Budán, 1871-ben kiadott „Vasuti okmánytár” című kiadványban foglalták össze). 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 számos magyarországi befekte-

téshez biztosított tőkét, így a Lánchíd építését is ő finanszírozta, sokat tett a magyar tudományért is) mint az S. G. Sina nagykereskedő cég főnöke, Isaak Pereire, a párizsi Sociétés Générale de Crédit Mobilier igazgatótanácsának elnöke és Raphael, Galliera hercege, földbirtokos és a párizsi Société Général de Crédit Mobilier igazgatótanácsosa. Utóbbi mind a maga, mind a következő t k sek nevezőben írta alá az adásvételi okmányt: B. L. Fould & Fould-Oppenheim,  mil Pereire, Ernest André, J. P. Pescatore, b r  Scilliere, Mallet testvérek, de Morny gr f, G. Des Arts Mussard & Cnie., A. d’Eichtal, J. F. de Uribarren & Cnie., Hyppolit Biesta, Casimir Salvador és a párizsi Société Général de Crédit Mobilier.

Az „Egyezmény” első paragrafusa értelmében Daniel Eskeles, Georg Sina, Isaak Pereire  s Raphael Galliera „saját és megbízottjaik nevezőben, mindemellett minden egyetemleges kötelezettség nélkül, átveszik azon eladott dolgokat és engedélyeket, melyek a pénzügyminiszter  r   nagym ltos ga által al f rt, Bécsben 1855.  vi január 1- n kelt és a jelen egyezményhez csatolt k t okmány, nevezetesen a) a vas tenged lyokm ny és b) az  llamj sz gok és bányák iránt kötött szerződés és engedélyokmány szerint  tengedtettek és kötelezik magokat és meghatalmaz ikat, 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 államvaspályatársulatnak, a jelen egyezményhez csatolt és a belügyminiszter úr ő nagyméltósága által elfogadott alapszabályok szerinti alakítását, legkésőbb 1855. április 1-jéig igazolni”.

A szerződés szerint az engedélyesek az osztrák államkormányának 200 millió franknyi összeget voltak kötelesek fizetni aranyban vagy ezüstben. A kormány az átengedett vasutakra és tartozékaikra öt-évi 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 a társaság öt évig vámmentességet élvezett.

Hasonlóképpen 10 éven át a „bányamértékilleték (németül Massengebühr) és bányavám (németül Bergfrohe) helyett két bányamérték (Gruben-Feldmasse) után kivitelképpen csak évi tíz pengő krajcár illetéket” kellett fizetnie. A társaságnak a jövőbeli bányafejlesztése miatt 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, össze-

kötő 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 megállapíthatni fognak.”

Ugyanebben a szerződésben az állam a társaságnak „a legkészségesebb 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 kézjegyével ellátta Alexander Freiherr (magyarul báró) v. Bach, „Ő cs. kir. Apostoli Felségének valóságos belső titkos tanácsosa, az osztrák császári Lipótrend és Ferenc-József-rend nagykeresztese, belügyminister” és Andreas Freiherr von Baumgartner „Ő cs. kir. Apostoli Felségének valóságos belső titkos tanácsosa, az osztrák császári Lipórend és az I. osztályú vaskorona-rend lovagja, pénzügyi és kereskedelmi minister”. A császári szentesítést e szerződés 1855. január 12-én kelt „legfelsőbb helyben hagyással nyerte meg”.

Az ismertetett egyezmény két csatolt okmánya a „Vaspályaugedélyezési okmány az északi és délkeleti vonal tárgyában” („Eisenbahn-Concessions-Urkunde für die nördliche und die südöstliche Li-

nie”) és a „Szerződési és engedélyezési okmány a bánya- és hutaművekről és az államjóságookról” („Vertrags- und Concessions-Urkunde über Berg- und Hüttenwerke und Domänen”).

A szükséges tőke megteremtése céljából 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, Émil Pereire 8 millió, Iszaak Pereire 8 millió, Ernst 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 szaporitást igényli”. E mondatot az 1867. évi június 3-án tartott közgyűlésen némileg módosították: „a társaság alaptőkéje részvények vagy kötelezvények által növelhető, ha a társasági vállalatok ezen szaporitást igényli. Annak meghatározására, hogy vajon a megengedett tőkeshaporítás egyszerre vagy időről időre eszközöltessék, ugyszintén az időpontnak 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, Ernst 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. Bár hivatalos szövegekről van szó, a nevek írásában némi következetlenséget is észrevehetünk. A felsoroltak között alig találunk olyan személyt, aki a haza felvirágoztatásáért tett volna egy keveset is. Befektetésüket csupán a profit reményében eszközölték. Az alapszabályzat értelmében a társaság fennállásának első öt éve után, minden évben a közgyűlés az igazgatótanácsnak ötöd részét újra kellett válassza. Az eredetileg megválasztott igazgatótanács teljes megújításáig a tagok kilépési sorrendjét sorshúzással határozták meg. Az igazgatótanács tagjaiból évenként egy elnököt és két alelnököt választott. Az elnök és az egyik alelnök belöldi kellett legyen, a másik alelnök külföldi állampolgár volt.

Az állam teljesen ki volt szolgáltatva és ki is „szolgált a részvényesek 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 *Magyaror-*

szág gazdasági és vasútpolitikája 1876-tól a századfordulóig című tanulmányában. Meg kell jegyeznem: ugye van valami hasonlatosság napjaink történéseivel. Azért 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 – szerző megj.), 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 partjáig építendő, a Lissavárról, Oravicán át Báziasra vezetendő vonalakra, a Bécsből Bruckon át Győrig érő vasútvonalra, valamint az Újszönyön át vezető, a Marchegg–Pest vonalat összekötő tervezett szakaszra.



2. kép

A cs. kir. szab. osztrák (1882-től osztrák–magyar) államvasút társaság magyarországi vasútvonalai az átadásuk évével. Keretben a bánáti vonalak



3. kép

A szabadalmazott osztrák–magyar államvasút társaság szárazpecsétje Ausztria és Magyarország címerével

Vasutat, de olcsón. Néhány szó a helyi érdekű vasutakról

Sokáig, míg a vasutak történetével el nem kezdtem foglalkozni, a HÉV szó hallatán csak a Budapest környéki zöld vonatok jutottak eszembe. Ma nagyon sokan vannak így, hisz a fogalom már nem ismert, nem napirenden tartott. Pedig a vasútépítések idején közszájon forgott, és majdnem mindenki tudta jelentését.

A vasúti fővonalak kiépítésével fontos városok, vidékek kerültek összeköttetésbe egymással és a világgal. Megoldatlan volt viszont a fővonalaktól távolabb elhelyezkedő települések vasúthoz jutása. Az utak még nem teljesíthették feladatukat, hogy a vasútra hordják a forgalmat, hisz megépítésük feltétele a vasúthálózat kiépítése, sűrűsítése volt. Már az 1860-as években kezdtek foglalkozni ezzel a kérdéssel, és arra a következtetésre jutottak, hogy az első- és másodrendű fővonalakat harmadrendű, olcsón felépíthető vonalakkal kell összekötni. Ezek voltak hivattottak a vidéki forgalom élénkítésére, a fővasúti hálózatba való bekapcsolásukra. Az első komoly javaslatokat az Országos Magyar Gazdasági Egyesület (OMGE) tette, mely 1860-tól kezdett foglalkozni az üggyel. 1862-ben Emlékiratot adott ki, melyben felvázolta az ország vasúti hálózatának fejlesztéséről alkotott nézeteket. A vasúti hálózat sűrítéséről 1867-ben *Olcsó vasutak* címmel jelentettek meg átfogó tanulmányt. Ezek az elemzések felkeltették a közvélemény érdeklődését, az olcsó vasutak építésének gondolata

továbbra is napirenden maradt. A kor jeles személyiségei is tanulmányokban foglalkoztak a kérdéskörrel. Nem is lehetett másképp, hisz mindenki akarta a vasutat, mindenki óhajtotta a vasút hozta jobb életet, könnyebb és civilizáltabb életet. A közvélemény nyomására a politika is, bár késéssel, de mozdult. Az Országgyűlés az 1880. évi XXXI. törvénycikkben és az 1888. évi IV. törvénycikkben szabályozta a helyi érdekű vasutak engedélyezését és építését. Az elsőben ösztönözték és szavatolták a helyi érdekű vasutak építésének előmozdítását. Ennek érdekében megkönnyítették az engedélyezést és a hazai és külföldi tőke bevonását a helyi érdekű vasútépítésekbe. A törvény létrehozta annak feltételeit, hogy a vármegyék és egyéb közületek is támogathassák, támogassák az új vonalak létrehozását. A törvény engedélyezte a közmunkaváltás átcsoportosítását a vasútépítésekhez, az adók egy részének felhasználását. A vármegyék, városok, községek sokszor járultak hozzá a vasútépítéshez olcsón biztosítva a szükséges telket a pályához, a vasúti magasépítményekhez. A második törvény kiküszöbölte az elsőnek hiányosságait, és kiegészítette azt. Mindkettő jelentékenyen megkönnyítette a helyi érdekű vasutak építését. Egyik hatalmas könnyítés volt, hogy a létesítési engedélyt a kereskedelemügyi miniszter (ő felelt a közlekedésügyekért is) is megadhatta, nem kellett országgyűlés elé vinni a ké-

relmet. Műszaki szempontból is számos engedélyt tettek: könnyítettek a pálya geometriai vonalvezetésének feltételein, redukálták az aléptímenyek méreteit, a feléptímenyeknél könnyebb szerkezeteket is engedélyeztek, a mőtárgyak olcsóbb anyagokból készülhettek, engedélyeket tettek a távközlő és biztosítóberendezések létrehozásánál. A vasút engedélyezése, üzembe helyezése, a többi tevékenység (előmunkálati engedély kiadása, közigazgatási, mőtárgybejárás megtartása) a fővasútiakéval azonos módon történt. A törvény kötelezte a Magyar Államvasutakat, hogy a vonalakat – ha az építetők ezt igénylik – üzemben tartsák. Az engedélyezési okmány részletesen ismertette a vasúttal kapcsolatos elvárásokat, a vasút tervezésének és építésének műszaki feltételeit.

A törvények után óriásit lendült a vasútépítés. Ekkor hálóztkák be a Bánságot is a vaspályák, e törvények hatására lett a Temes és Bega által öntözött gazdag vidék az ország egyik vasúttal legjobban ellátott tartománya, virágzott fel ipara, mezőgazdasága.

Az említett 1880-as törvényt 10 évvel megelőzően azonban a Bánságban az OÁV megépítette az első másodrendű vasútvonalat Valkány és Perjámos között. A társaság már megépítette bánáti fővonalait Szeged–Temesvár–Báziás között, valamint már 1856 óta üzemelt a Jaszenova–Oravica mellékvonal, melyet 1863-ban Anináig hosszabbítottak meg (erről bővebben lásd Jancsó Árpád vas-

úttörténeti sorozatát *Temesközi szárnyas-kerék* címmel a temesvári *Heti Új Szóban*, *A szeged–temesvári vasútvonal története* című írását – *A honismeret szolgálatában*. *Dukrét Géza 70. születésnapjára* – kiadott emlékkönyvben, valamint a szerző két könyvét: *Az Oravica–Anina hegyi vasút története*, valamint a *Mőtárgyak a jaszenova–oravica–aninai vasútvonalon*).

A valkány–perjámosi másodrendű vasútvonal nemcsak a Bánság első ilyenemű vaspályája volt, hanem az első „olcsó” vasút az Osztrák–Magyar Monarchia egész területén. Az itt szerzett tapasztalatokat gyümölcsöztették az 1880-as helyi vasutakról szóló törvényben is.

Ráth Péter a Magyar Mérnök és Építész Egylet Közlönyében (MMÉEK 1870. 415–418. oldal) számol be a valkány–perjámosi vasút építéséről. Cikkét ekképpen indítja: „Mily nagy fontosságuk hazánkra nézve a helyiérdekű, olcsó, vagyis harmadrendű vasutak (Vicalbahnen), általános el van ismervé, és daczára ez elismert szükségnek, mégis ezek létesítése körül eddig igen kevés történt, annál nagyobb örömmel kell üdvözölnünk tehát az e téren való kezdeményezést, illetőleg az első ilyenemű vasút létrejöttét, mely jövőre nézve minta gyanánt szolgál. Értem a cs. kir. szab. államvasúttársulat által vett valkány–perjámosi másod- vagy helyesebben harmadrendű vasutat.” A vasútvonal rövid, lényegre törő bemutatását (ezt mi a továbbiakban részletesebben tesszük meg) követően az olcsó vasutak mielőbbi kiépítését szorgalmazza: „E rövid ismer-

tetéshez csak még azon óhajt kell csatolnom, bárha ezen példa – melynél a cs. k. szab. államvasúttársulatnak kiváló érdeme van – buzdításul szolgálna, és minél több ilyen vasút létesülne, hazánk anyagi felvirágoztatására.”

A szerző (P.R. szignóval) az Ungarisches Zentralblatt für Eisenbahnen, Dampfschiffahrt u. Verkehr sowie auch für Handel, Industrie und Assekuranzwesen (eleinte még német nyelven jelent meg, majd később már magyarul, Közlekedési és Vasúti Közlöny néven) 1870. évi I. évfolyamának 22., november 13-án megjelent számában is közhírré tette az ország első helyi érdekű vasútjának létrejöttét.

A másodrendű vasutak létesítésének szükségessége nemcsak a magyar szakembereket és általában a magyar közvéleményt foglalkoztatta, hanem Európa csaknem minden országában folytak a viták, születtek az elképzelések e vasutak tárgyában. Számunkra érdekes M. Fourier-nek az OÁV vasúti vezérfelügyelőjének elemzése, melyet Párizsban közölt. Emlékeztetjük olvasóinkat, hogy az OÁV részvényeseinek többsége francia volt, és kezdetben nemcsak a vezérigazgató volt francia, hanem a mérnökök és a magasabb rangú tisztviselők nagy része is. Fourier írását Schober Albert mutatta be a Magyar Mérnök és Építész Egylet Közlönye olvasóinak 1876-ban. Ismertetésének címe: *Az osztrák államvasút vállalkony-perjámosi és vojtek-német-bogsáni mellékvonalainak építési költségei (Four-*

nier M. nevezett vasút vezérfelügyelőjének Párizsban francia nyelven fönti cím alatt megjelent közleménye után).

Schober Albert azért tartja fontosnak Fourier cikkét ismertetni, mert szerinte csak a másodrendű vasutak „alkalmazása mellett várható vasuti hálózatunk kiegészítése, illetőleg hazánk sok félreesőbb vidékének vasúttal való ellátása”, és a két bányai vasútvonal építésének és üzemeltetésének tapasztalatai fontosak az új vaspályák megépítéséhez. Másrészt megjegyzi, hogy „a másodrendű és keskenyvágányú vasutak kérdése újabb időben mindenütt behatóan tárgyalatik”. Közli az olvasóval, hogy a német vasutak egylete nemrég adta ki *Grundzüge für die Gestaltung der sekundären Eisenbahnen* című átfogó elemzését a másodrendű vasutak tárgyában.

Fourier megemlíti, hogy „Magyarországnak azon része, mely az osztrák államvasút délkeleti vonala által átszeletik, a kőanyag hiánya miatt csak igen rossz közlekedő utakkal van ellátva úgy, hogy a föld terményei csak kedvező időjárás mellett szállíthatók a távoleső vasuti állomásokra, hol ilyenkor összehalmozódván hevertetnek, miután sem a rakhelyek, sem a jármútelep ily rohamos igénybevételnek megfelelni nem képesek.

Mindezeknél fogva ezen vidékekre nézve kiváló fontossággal bírt vasuti mellékvonalak létesítése, melyek azonban tekintve az ipar hiányát, tehát a forgalomnak az év nagyobb részén át előrelátatólag csekély voltát, csak úgy létesítendő, hogy

ha építésük és üzemük a lehetőleg legolcsóbban eszközöltetik.

A vidéki érdekeltség azonban még ily olcsó vasutak létesítésére sem rendelkezvén a szükséges eszközökkel, az osztrák államvasút jól felfogott saját érdekében ugyan, de mindamelllett elismerésre méltó erélylyel és szakértelemmel kezébe vette ezen ügyet egyelőre kiéptvén a Valkány-perjámosi és Vojtek-német-bogsáni másodrendű szárnyvonalakat, melyek létesítéséhez az illető nagyobb birtokosok és községek egyébbel alig járultak, mint a szükséges területek nagyobb részének ingyenes átengedésével.

Jövőre azonban reményli a társaság, hogy az érdekeltek kamatbiztosítás elvállalása által fogják lehetségessé tenni több ily szárnyvonal kiépítését, mi annál kívánatosabb, mivel az államtól, tekintve a fővonalakért fizetendő tetemes kamatbiztosítási összegeket és pénzvviszonyainak általános kedvezőtlen voltát, adó- és illetékmentességnél egyebet várni nem lehet.

Az osztrák államvasút pedig két körülménynél fogva volt azon helyzetben az említett vonalakat létesíthetni: t. i. a terep kedvező volta, mely költséges építkezéseket épen nem igényelt és a fuvarnak ezen vidékeken való rendkívüli drágasága, mely aránylag magas vasuti díjak beszedését teszi lehetővé.

A közutakon való szállításért ugyanis 50 kilogramm és mértföldenkint a szóban forgó vidékben átlag mintegy 17-20 krajczárt szoktak fizetni, míg a vasut az áruk mineműsége szerint 5-10 krajczárt

szed be, mi egyrészt igen előnyös vasuti díjtétel, és másrészt mégis az előbbi költségnek csak fele, illetőleg harmadrésze, és annál tűrhetőbb miután a szóban levő távolságok csak csekélyek."

A továbbiakban a szerző bemutatja a vasút fő jellegzetességeit, valamint francia frankban a vasutvonal költségeit. Érdekessége a cikknek, hogy a francia szerző által elírt állomásneveket nem javítja ki.



4. kép

Az Ungarisches Zentralblatt für Eisenbahnen, Dampfschiffahrt u. Verkehr sowie auch für Handel, Industrie und Assekuranzwesen idézett száma

Minden állami segítyezés nélkül, de 30 évig adómentesen. Az engedélyokmány

Habár országszerte folytak a viták az olcsó vasutakról, mégis a törekvő, dolgos Bánát (Temesköz) tette meg az első konkrét lépéseket az ország első helyi érdekű vasútja létesítésének ügyében. Ezt Ráth Péter így foglalja össze már idézett cikkében: „Ez év elején [1870] Torontál megye e részén lakó birtokosai és községei gr. Nákó Kálmánnal élükön, jól felfogván vidékük igényeit, mely termelő képességére nézve a legáldottabbak közé tartozik, sőt kereskedése is tetemes, de az év nagyobb részében járhatatlan utai miatt a nem messze elvonuló államvasúttól szinte el van zárva, előlegesen nyert előmunkálati engedély alapján kidolgozott tervvel, építési és üzleti engedélyért folyamodtak a kormányhoz egy, a cs. k. szab. államvasút valkányi állomásától Perjámosig terjedő helyiérdekű olcsó vasútra, minden állami segítyezés vagy kamatbiztosítás nélkül, csak azon egy kedvezményt kérve, hogy a vasút 30 évig adómentes legyen.

A kormány ezen, e téren először fölmerült mozgalmat örömmel fogadta és e vasútra az engedélyt – az ily helyiérdekű vasutaknál engedhető lehető legkedvezőbb építési és üzleti feltételek mellett – törvény útján f. év. június hó 21-én meg is adta.”

Érdemes felfigyelni a tényre, hogy Nákó Kálmán gróf, Nagyszentmiklós és környékének dúsgazdag földbirtokosa, akinek nagyszentmiklósi kastélya ma is a város emblematikus épülete, melyben a helység nagy szülöttjének, Bartók Bélának

szereény emlékmúzeuma is elhelyezést kapott, nem igényelt kamatbiztosítást. A kamatbiztosítás óriási terhet jelentett az államnak, és számos visszaélés, a korrupció melegágya volt. Sok ügyeskedő csak emiatt szerzett vasútépítési engedélyt.

Az engedély igénylésének idején Nagyszentmiklóst még nem kötötte össze vasútvonal sem a közelebbi központtal, Szegeddel, sem a Bánság metropolisával, a feltörekvő, Szeged vetélytársává váló Temesvárral. A Szeged–Temesvár fővonalhoz csatlakozandó Valkány–Perjámos vasút révén mindkét nagyváros elérhetővé vált Nagyszentmiklós, Perjámos és a környék települései számára.

A vasútépítési engedélyt gróf Nákó Kálmánnak az 1870. évi XXVII. törvény-cikk („1870. évi XXVII. törvény-cikk a valkány-perjámosi másodrendű gőzmozdony vasút kiépítése tárgyában”) adta meg. Eszerint: „1. § A szabadalmazott államvaspálya-társaság déli vonalából Oroszlámos és Mokrin állomások közt Valkány község közelében kiágazó s Valkány, Ó-Bessenyő, Nagy-Sz.-Miklós, Szaravola és Rác-Sz.-Péteren át Perjámosra vezető másodrendű gőzmozdony-vasút kiépítése tárgyában előterjesztett engedély-okmány a törvényhozás által jóváhagyatván, becikkelyezése ezennel elrendeltetik.

2. § E törvény végrehajtásával a közmunka- s közlekedési és a pénzügyminiszter biztatnak meg”. Következik „A valkány-perjámosi másodrendű vasut engedélyokmánya.” Az engedélyokmány

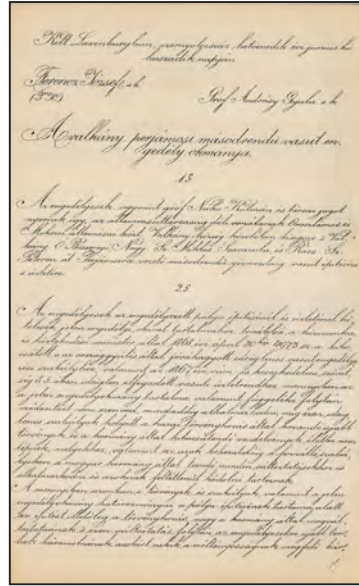
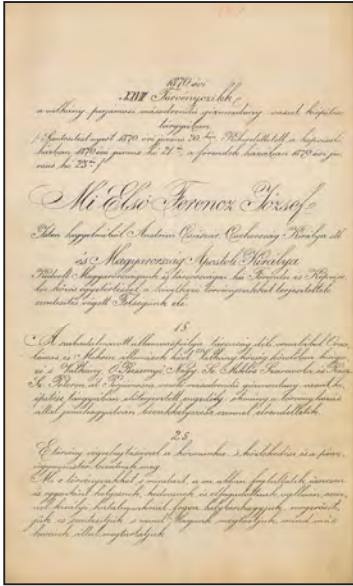
tartama 90 évre szólt. A törvénycikket és az engedélyokmányt teljes terjedelmében a függelékben közlöm. Itt azonban felhívnom a figyelmet, hogy a 6. § értelmében “az engedélyesek kötelezik magukat az engedélyezési törvény hatályba lépte napjától számított 14 nap alatt magyar földterhermentesítési vagy magyar vasuti kölcsön, vagy szőlődézsma-váltásági kötvényekben, avagy végre más, a magyar állam részéről biztosított értékpapirokban tőzsdeárfolyam szerint számítva, 50,000 forint o. [osztrák, a szerző megjegyzése] értékű biztosítékot a m. kir. központi állampénztárnál Budán letenni; kötelesek továbbá az engedélyezési törvénynek hatályba lépte napjától számítandó 3 hónap alatt kimutatni, hogy a vállalat egész részvénytőkéje 30 százalékának befizetése biztosítva van.

Azon esetben, ha ezen kimutatás meg nem történnék, az engedély önkényt megszüntnek s a biztosíték elveszettnek tekintendő.

A letett biztosíték az engedélyeseknek az engedélyezett pálya forgalomba tétele után visszaszolgáltatik.” Külön kiemelném a 7. paragrafus előírását is, mely szerint az „engedélyesek kötelezik magukat a részletterveket az engedélyező törvény hatályba lépte napjától számított két hónap alatt a kormánynak előterjeszteni, a pálya építését ezen tervek jóváhagyásától számított egy hónap alatt megkezdeni s az építést ugyancsak a részlettervek jóváhagyásától számított 15 hónap alatt befejezni s a pályát a közforgalomnak

átadni”. Ha számításba vesszük a mai átutási időket, akkor feltűnik, hogy 1870-ben, az akkori, a maihoz hasonlítva bizony kezdetleges építési technológiával egy 43 kilométeres vasútvonalat csekély egy év és három hónap alatt kellett megépíteni. Ami még érdekesebb, hogy, mint látni fogjuk, e vonalat nagyon rövid idő alatt meg is építették, és még ugyanabban az évben, október 26-án át is adták a forgalomnak!

Figyelemmel olvasva az engedélyokmányt, összehasonlítva a fővonalakéval, láthatjuk, hogy az olcsóság (ma inkább a kissé tudálékos „költséghatékony” kifejezést használnánk) céljából számos engedélyt tettek: a talpfákat és a hidakat, átereszeket puhafából is építhették, a felépítmény készülhetett könnyebb sínekkel is, a kavicságy a sínek alatt 25 cm vastagságú, az ívek legkisebb sugara 400 méter, a vasúti kocsik háromnegyede lökhárító nélküli lehetett. Eltekintettek a harangjelzőktől (azonban a vonatok csak nappal közlekedhettek) és más, az elsőren dű vonalagnál kötelező más biztonsági előírásoktól. Engedélyezték a kéttengelyű mozdonyok használatát. „Az épületek felállítása a legkisebb mérvre szorítható. Egészen különös esetek kivételével általában mértföldenként legfeljebb két őrház állítandó fel. Minden állomáson elég egy váróhelyiséget rendezni be” – rendelkeztek. Gyorsan átfutva az engedélyokmányon talán fel sem tűnne, viszont nagyon fontos kitétel volt, hogy a „fölpítményhez szükséges mindennemű vasanyagot és fölpítményi gyári készítményeket kötele-



5. és 6. kép

„Mi Első Ferencz József...” a vasút építését elrendelő törvencikk szentesítése az uralkodó által és az engedélyokmány kéziratosa másolata

sek az engedélyesek lehetőleg a belföldön szerezni be”, valamint hogy a „külföldről behozandó forgalmi eszközökért, valamint általában a külföldről szállítandó ezen pályánál felhasználandó anyagokért kötelesek engedélyesek a behozatali vámot fizetni”. Ezzel az állam a hazai ipar támogatását célozta.

Az engedélyt szentesítő törvényt 1870. június 21-én hirdették ki. Időközben az engedélyesek a megkapott engedélyt az OÁV-ra ruházták át. A cs. kir. szab. államvaspálya társaság „ezen vasút ügyét lelkesen felkarolta és annak építéséhez azonnal hozzáfogott úgy, hogy saját érdekeit is helyesen felfogva, annak első fele, vagyis Valkánytól N.-Szt.-Miklósig az áru-forgalom számára már f. év. szept. hó 16-án

meg is nyitattott; teljes megnyitása pedig októberhó 5-15 körül biztosan várható” – írta Ráth Péter 1870-ben közölt, már említett cikkében.

Nem találtam adatot, hogy milyen feltételekkel ruházta át Nákó gróf az OÁV-nak az engedélyt, mit, mennyit kapott cserébe. Egy biztos: az OÁV mindent megtett annak érdekében, hogy minél nagyobb befolyásra tegyen szert a magyarországi szállítás terén. Több esetben nem mutatott lojalitást az ország iránt, semmibe vette a nemzeti érdekeket, ádáz konkurenciaharcot folytatott az állammal és annak feltörekvő vasúti vállalatával, a MÁV-val. Véleményem szerint a Valkány-Perjámos vasútvonal engedélyének megszerzése és a vonal megépítése ennek a

stratégiának felelt meg. Az *arad-temesvári vasútvonal története* című munkámban láthattuk, hogy a társaság hogyan szerezte meg fifikával ezt a vonalat, ám azt is, hogy az állam hogyan húzta keresztül (legalább részben) az OÁV egyeduralomra

való törekvését. Ezek ellenére tény, hogy a vasúttársaság Valkány és Perjámos között rövid időn belül megépítette a vaspályát, ezzel egy nagy kiterjedésű mezőgazdasági terület terményeit juttatta az életet jelentő piacokhoz.

„A’ szándokolt vassuti munka bátran megkezdethetik.” A vasútépítéshez szükséges telek megszerzése

A helybeli telektulajdonosok és helységek meg voltak győződve a vasútvonal hozta előnyökről. Ha a magánszemélyektől a vasúttársaság pénz ellenében szerezte meg a vasútépítéshez szükséges területet, a városok és községek ingyen ajánlották fel a község tulajdonát képező területeknek a vasúti pálya részére szükséges sávját vagy az állomásépületek építéséhez szükséges telket. A pálya építéséhez átlagban 26,47 méter széles földszáv volt szükséges. A MÁV Központi Irattárában több, a telekszerzéssel, kisajátítással kapcsolatos dokumentum őrződött meg. Ezek a dokumentumok nemcsak vasúttörténeti jelentőségűek, hanem korppei az akkori társadalmi rétegződésnek, annak, hogy az illető települések lakosai tudtak-e írni (aláírták-e az adásvételi szerződést, avagy csak egy keresztet firkantottak az irat alá), tudtak-e az ország nyelvén, avagy nem, hogyan írták alá a nevüket, milyen pecsét került az iratra. Érdekes például a Valkány községi kisajátítási jegyzék a település pecsétjével. A község lakosságának többsége román nemzetiségű, a törökök kiűzése után telepedett ide a kiürült vidéken, egyesek

szerint a legnyugatibb román község. Jellemző, hogy a magyar állam sokak által (és még ma is gyakran) hangoztatott úgymond elnyomó nemzetiségi politikája ellenére a pecsét felirata csak román nyelvű volt, ami napjainkban bármely trianoni utóállamban elképzelhetetlen.

Valkány község határában a vasútépítés utolsó akadálya 1870. február 21-én hárult el. Ekkor adták át az OÁV-nak az utolsó telket is. A nyilatkozat szerint: „Valkány község részéről alulírtak ezenel ünnepélyesen nyilvánítják: hogy a’ Valkány Perjámosi Vassút építéshez kellő, és a’ Valkányi határon keresztül vonuló út területhez a’ tér – ugy szinte a’ vassuti Valkányi állomáson építendő Indóházhoz szükségelt, és a’ már megtörtént kimérés után – egyik popalis Sessio – Mihu Vaszalia – Bogdán Lázár – és Bogdán Dimitria néven telekkönyvezett kültelkekből eleső részletek – számítva 4 hold 1207 □ölnyi területet – ingyen adva – a’ vassuti tekintetes Társulat szabad rendelkezésre ugy engedtetett tulajdonúl át: miszerint most már a’ szándokolt vassuti munka bátran megkezdethetik, és Valkány község részéről minden akadály avagy ellenvetés nél-

kül bátran folytathatik. Valkányon, 1870. évi február 21én”.



7. kép

Valkány község román nyelvű pecsétje, 1870 („VARMEDIA” = VÁRMEGYE)



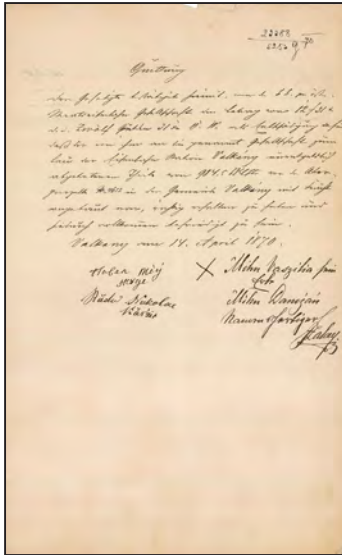
8. kép

Perjámos mezőváros német nyelvű pecsétje, 1870 („MARKT” = MEZŐVÁROS)

Száma		Tulajdonos neve		Földterület		Földterület		Földterület		Földterület		Földterület		Földterület		Földterület		Földterület	
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.
191	94	Ungvár	Koltai	201	20	1	100	1	100										
192	97	Ungvár	Szalai	200	200	2	100	2	100										
193	97	Ungvár	Szalai	200	200	2	100	2	100										
194	98	Ungvár	Szalai	200	200	2	100	2	100										
195	99	Ungvár	Szalai	200	200	2	100	2	100										
196	100	Ungvár	Szalai	200	200	2	100	2	100										
197	101	Ungvár	Szalai	200	200	2	100	2	100										
198	102	Ungvár	Szalai	200	200	2	100	2	100										
199	103	Ungvár	Szalai	200	200	2	100	2	100										
200	104	Ungvár	Szalai	200	200	2	100	2	100										
201	105	Ungvár	Szalai	200	200	2	100	2	100										
202	106	Ungvár	Szalai	200	200	2	100	2	100										
203	107	Ungvár	Szalai	200	200	2	100	2	100										
204	108	Ungvár	Szalai	200	200	2	100	2	100										
205	109	Ungvár	Szalai	200	200	2	100	2	100										
206	110	Ungvár	Szalai	200	200	2	100	2	100										
207	111	Ungvár	Szalai	200	200	2	100	2	100										
208	112	Ungvár	Szalai	200	200	2	100	2	100										
209	113	Ungvár	Szalai	200	200	2	100	2	100										
210	114	Ungvár	Szalai	200	200	2	100	2	100										
211	115	Ungvár	Szalai	200	200	2	100	2	100										
212	116	Ungvár	Szalai	200	200	2	100	2	100										
213	117	Ungvár	Szalai	200	200	2	100	2	100										
214	118	Ungvár	Szalai	200	200	2	100	2	100										
215	119	Ungvár	Szalai	200	200	2	100	2	100										
216	120	Ungvár	Szalai	200	200	2	100	2	100										
217	121	Ungvár	Szalai	200	200	2	100	2	100										
218	122	Ungvár	Szalai	200	200	2	100	2	100										
219	123	Ungvár	Szalai	200	200	2	100	2	100										
220	124	Ungvár	Szalai	200	200	2	100	2	100										
221	125	Ungvár	Szalai	200	200	2	100	2	100										
222	126	Ungvár	Szalai	200	200	2	100	2	100										
223	127	Ungvár	Szalai	200	200	2	100	2	100										
224	128	Ungvár	Szalai	200	200	2	100	2	100										
225	129	Ungvár	Szalai	200	200	2	100	2	100										
226	130	Ungvár	Szalai	200	200	2	100	2	100										
227	131	Ungvár	Szalai	200	200	2	100	2	100										
228	132	Ungvár	Szalai	200	200	2	100	2	100										
229	133	Ungvár	Szalai	200	200	2	100	2	100										
230	134	Ungvár	Szalai	200	200	2	100	2	100										
231	135	Ungvár	Szalai	200	200	2	100	2	100										
232	136	Ungvár	Szalai	200	200	2	100	2	100										
233	137	Ungvár	Szalai	200	200	2	100	2	100										
234	138	Ungvár	Szalai	200	200	2	100	2	100										
235	139	Ungvár	Szalai	200	200	2	100	2	100										
236	140	Ungvár	Szalai	200	200	2	100	2	100										
237	141	Ungvár	Szalai	200	200	2	100	2	100										
238	142	Ungvár	Szalai	200	200	2	100	2	100										
239	143	Ungvár	Szalai	200	200	2	100	2	100										
240	144	Ungvár	Szalai	200	200	2	100	2	100										

9. kép

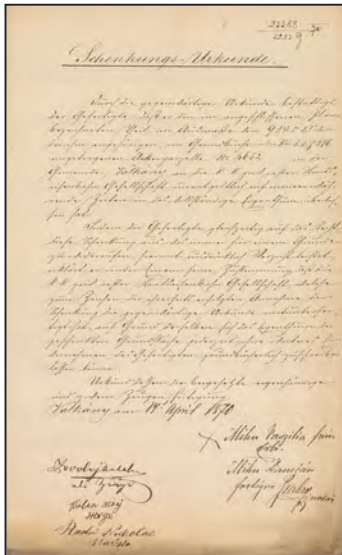
Kimutatás a Valkányon kisajátított területekkel és a tulajdonosok nevével (utolsó két oldal). „Hogy Valkányi határban egyes tulajdonosokat úgy mint a kimutatásban írva van a földek a vasut alap készítésére elfoglaltattak – a tett proba után igaznak elismerem, – minek következtében a fő összeg 34 hold 327/1600 □öl – a nevezett tulajdonosoktól elvétellett és ennek folytán a vasut tulajdonára valék. Kelt Valkányon September hó 10én 1870. Tóth István okl. mérnök.”



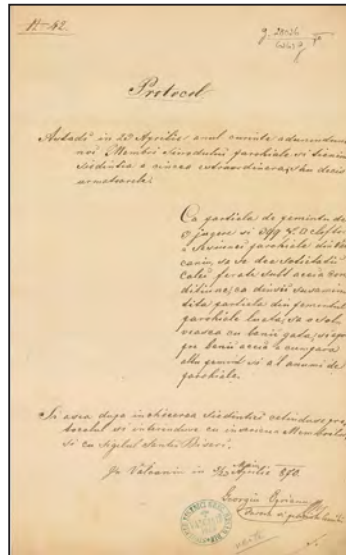
10. kép
Valkány. Számla a kisajátított terület kifizetéséről



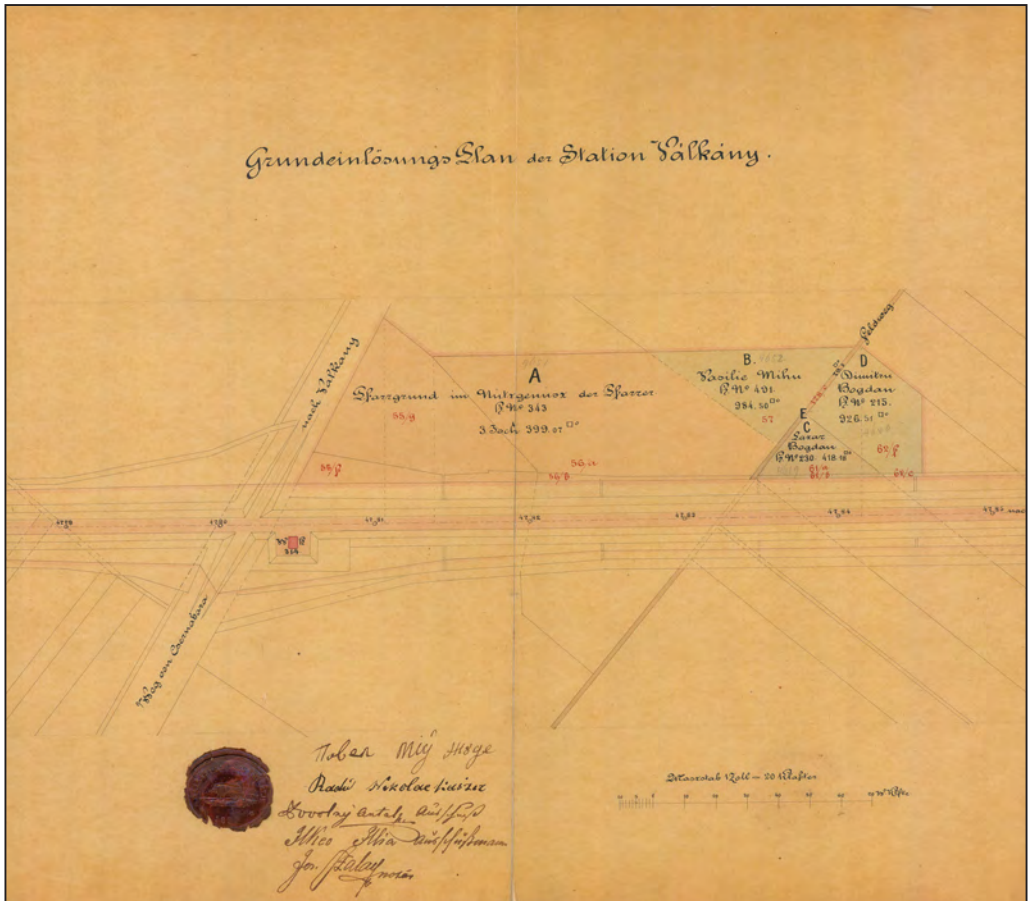
11. kép
Valkány. Az utolsó, vasútépítésre szánt telek átadásáról szóló nyilatkozat



12. kép
Valkány – Mihai Vasile ajándékozási okmánya



13. kép
Valkány – a román ortodox egyház határozata az állomás építéséhez szükséges 3 hold 399 négyzetméter telek eladásáról, valamint az ellenérték fejében egy másik telek vásárlásáról



14. kép

A valkányi állomáshoz szükséges kisajátított telkek helyszínrajza

Óbesenyő mezőváros birtokos lakosai, belátván, hogy „ezen vasutnak felépítéséhez mivel ezen válatnak csak is így lehetne eredménye áldozatokkal párosulva minél előbb valósítani” meg, valamint, hogy „eme nagy horderejű s’ régen várt eszmét, valamint a’ kereskedést és üzletet, de különösen városunk felvirágzását felfogván, s’ így ezen alkalmat örömmel” felkarolva 6000 kézi napszám ellenér-

tékét, azaz 1000 forintot ajánlották fel az OMÁV-nak. Feltételül szabták, hogy a vasútvonalnak érintenie kell a települést, Óbesenyőn pedig rendes állomást is építeni fognak. Az erről szóló nyilatkozatot 1869. októberében írták alá.

Nagyszentmiklós község is felkarolta a város fejlődését, jólétét biztosító vasútvonal építését. „A község eme nagy horderejű és régen várt eszmét valamint a keres-

kedést s üzletet de különösen városunk felvirágoztatását felfogván, és így ezen alkalmat örömezt felkarolván” szintén felajánlotta a vasút építéséhez szükséges területet.

A felajánlási jegyzőkönyv, valamint a kisajátítási jegyzék szintén megőrződött és megtalálható a MÁV Központi Irattárában, Budapesten. A következőkben közlöm a vasútépítéshez szükséges nagyszentmiklósi közterületet felajánló jegyzőkönyvet:

„Jegyzőkönyv.

Felvétetett NémetNszMiklos mvárosának községházában 1869. évi Május hó 24én az egybe gyülekezett község lakosai mint testület jelenlétében.

Tárgy: a község a helybeli fennálló vasúti bizottság által felszóllíttatván arra nézve, hogy ha a tervezésben lévő 's régen óhajtott szárnyvasút vonal NszMiklosig és innen tovább létre jövend mily 's miféle segíellyel támogatná a község eme vállalatot és általjában mivel ajánlkoznék a község mint közvetlen érdekelt – eme vasútnak felépítéséhez, – mert ezen vállalatnak csak is így lehetne eredménye áldozatokkal párosulva minél előbb valósítani is.

A község eme nagy horderejű és régen várt eszmét valamint a kereskedést s üzletet de különösen városunk felvirágoztatását felfogván, és így ezen alkalmat örömezt felkarolván ezennel határozatilag kinyilatkoztatja mi szerint ha fentérintett s tervezett szárnyvasút vonal Valkányon és Bessenýt érintve NémetNszMiklosig vezető 's egybekötő út mellett építtetnék és az illető vasúti állomás községünk kö-

zös legelőjén helyezettnek; ezen esetben határunkat átmetsző szükséges földterületet, valamint a vasúti állomásra megkivántató tért fentérintett legelőn – az illető társaságnak illetőleg az álladalomnak ingyen átengedi 's egész készséggel felajánl – de csak is addig – továbbig nem – és ezt azon hozzáadással, ha idővel eme vonal feloldatnék vagy máshova állítatnék az illető földterület a község illetőleg az illető tulajdonosoknak birtokukba és tulajdonokba vissza megy – ha pedig eme vasút-vonal máshonnan vezetettnek NszMiklosig, t.i. határunkat nem érintve, – eme esetben a község mint testület 500 /: ötszáz :/ kézi napszámot szinte ingyen felajánl 's kötelezsi magát azt telyesíteni. – ezekután jelen Jegyzőkönyv felolvastatván 's elfogadtatván aláíratott. Kelt mint fent.”

Aláírta Oppelz Ferencz jegyző, valamint Németnagyszentmiklós képviselői. A következő oldalon a néhány hónappal később megfogalmazott módosítást olvashatjuk:

„Folytatólag eme ügyben NémetNszMikloson 1869. évi September hó 29én tanácskozás folytán következő módosításokkal; és pedig: A község mint testület hozzá járul kész pénzben 1000 f az az ezer forint oszt. ért: – továbbá a vasút által határunkat átmetsző szükséges földterület akárhól – csak kivéve a szállóket – ingyen átengedi. –

Ezekután jelen jegyzőkönyv felolvastott elfogadtatván 's aláíratott. –

Kelt mint fent”

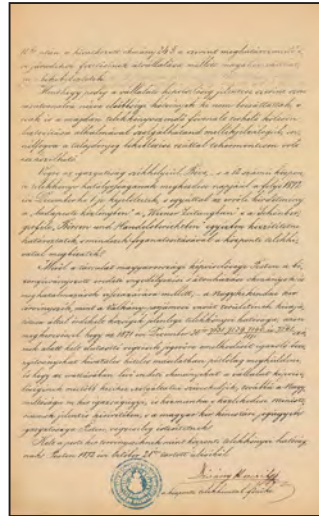
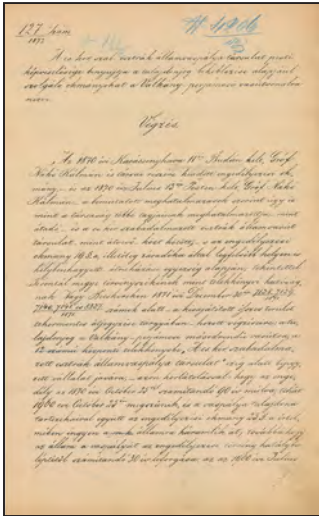
Oppelz Ferencz jegyző, és olvashatatlán aláírások.

No	Namen.	Vás. területének mértéke			Mérték	Földterület	Mérték	Földterület	Mérték	Földterület
		Mag. Tere.	Ulatjan.	Ulatjan.						
70		300	100	100						
2	Sorbeer Adam Sorbeer Anna geb. Hentz	170.	1410.	151		37	57			Anna Sorbeer x Anna Soltzer
8	Philipp Wilhelm x Gattin Catharina Wilhelm	38.	1409.	750.		137	50.			Philipp Wilhelm x Catharina Wilhelm
18.	Ehlig Johan x agnes Merkus Adam x marium	38.	1409.	764		191	12			Johan Ehlig x Agnes Ehlig
04	Kell Mathias x Guttin	329.	1408.	614		154	37			Mathias Kell x Guttin Kell
70	Anton Peter x Guttin Margaretha geb. Andrea	236.	1400.	668		167	12			Anton Peter x Margaretha Anton
63.	Gillich Johan x Guttin Margaretha	96.	1401.	1447		281	96			Gillich Johan x Guttin Gillich
80	Friedrich Johan x Guttin Catharina geb. Barthara	350.	1402	767		191	87			Friedrich Johan x Catharina Friedrich
81	Jager Adam x Guttin Barbara geb. Kuchert	319	1348	534		133	62			Jager Adam x Barbara Jager
58.	Schamen Mathias	248.	1347	332		132	12			Mathias Schamen
13.	Keller Mathias x Guttin Anna geb. Schneider	55.	1345.	3 1369		1692	49			Mathias Keller x Anna Keller
46	Horn Wilhelm x Guttin Anna geb. Schneider	583	1393	5 75		2018	85			Horn Wilhelm x Anna Horn
75.	Keller Andrea x Guttin Praximama geb. Wilhelm Hentz Johan x Guttin Margaretha geb. Wilhelm	232.	1444.	1 586		341	37			Andrea Keller x Praximama Keller
	Kustmann			15 98		602	20			Kustmann

26. kép
A perjámosi határban kisajátított földterületek kimutatásának utolsó oldala

Egyetlen község esetében került sor a községi föld pénzzel való megváltására, Egres határában. Figyelembe véve, hogy a vasút messze elkerülte a települést, a község nem egyezett bele a pálya számára szükséges terület ingyenes átengedésébe. A pesti királyi törvényszék mint központi telekkönyvi hatóság 1872. október 21-i végzése intézkedett a Valkány-Perjámosi vasútvonal tulajdonjogának átruházásáról, valamint telekkönyvezéséről. E

szerint „a 12. számú központi telekkönyv hatályosságának megkezdési napjául a folyó 1872. évi December hó 1-je kijelöltek, s egyúttal az erről hirdetmény a »budapesti közlönyben« a »Wiener Zeitungban« s a Schönberger féle »Börsen und Handelsberichterben« egyízben közzététetni határoztatik, s mindezek foganatosítására a központi telekhivatal megbízatik”.



27. és 28. kép

A pesti királyi törvényszéknek mint központi telekkönyvi hatóságnak 1872. október 21-i végzése a Valkány-Perjámos-vasútvonal tulajdonjogának átruházásáról, valamint telekkönyvezéséről

A pálya vezetése alaprajzban

A vasútvonal Valkány állomáson csatlakozik az OÁV Marchegg (osztrák–magyar határ)–Pest–Szeged–Temesvár–Báziás fővonalába. A pálya nulla kilométere a valkányi állomás felvételi épületének közepe volt (a fővonalon ez a 491+420 kilométerszelvény). A pálya hossza Perjámosig 43 kilométer. A perjámosi állomás vége 43,152 kilométerre van a 0 szelvénytől.

Alaprajzban a pálya vezetése nem vett fel semmilyen problémát, hisz a terület, melyen halad, sima, egyenletes, nem szabdalják folyók és völgyek. Egyetlen nagyobb vízfolyás kanyarog a környéken, a Marosból kiszakadó Aranka, mely a vízszabályozások előtt többször is elárasztotta a környéket. Áthidalására egy 40

méter hosszú híd kellett volna építeni, de a nyomvonalat úgy választották meg, hogy elkerüljék Nagyszentmiklós „nagy folyóját”. Ezzel az egyetlen híd építését is megspórolták.

A vonalvezetésnél a tervezőnek figyelembe kellett vennie az építető helységeket, valamint birtokosok kívánalmait, óhaját, hisz a vasútépítéshez szükséges területet, mint láttuk, ők ajánlották fel, méghozzá ingyenesen. A pálya szinte teljes hosszában, a lehetőségekhez mérten, a létező elég széles úton és a községi vagy uradalmi földeken vezet.

A vonalon hosszú egyenesek váltakoznak nagy sugarú ívekkel. Az ívek száma 16. Az engedélyokmány előírásának meg-

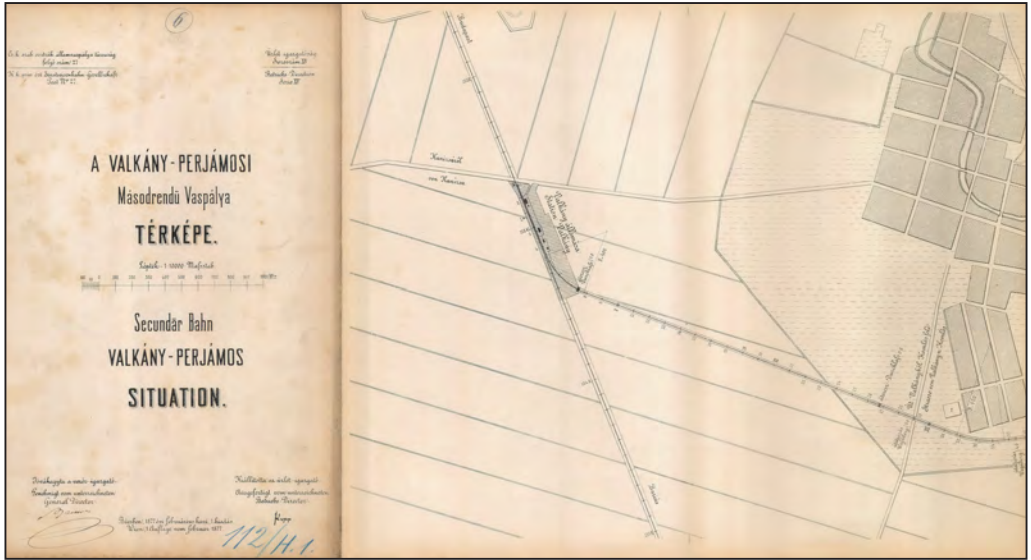
felelően a legkisebb ívsugar 400 méter. A pálya legnagyobb sugarú ívjének sugara 1000 méter. Az ívek beiktatására ezen a vonalon nem elsősorban a terepviszonyok miatt volt szükség, hanem abból a célból, hogy a pálya minél jobban megközelítse a kiszolgált helységeket. Ezt Scho-

ber Albert így fogalmazza meg már említett cikkében: „A vonal csekély görbületeit nem annyira a terep tette kívánatossá, mint inkább azon, a másodrangú vasutaknál kiváló figyelmet érdemlő igyekezet, a helységeket lehetőleg megközelíteni.”



29. kép

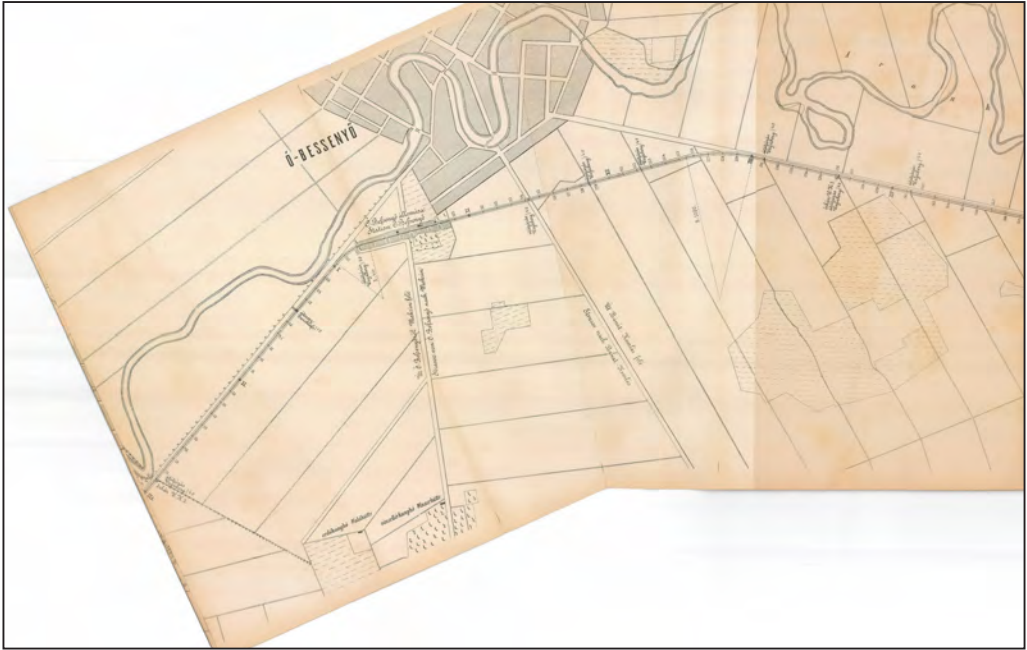
Vasútvonalunk kiágazása a fővonalból Valkány állomásnál (piros színnel rajzolva). Az építési helyszínrajz részlete



30. kép
A pálya helyszínrajza Valkány határában



31. kép
A pálya helyszínrajza Valkány és Óbesenyő között



32. kép

A pálya helyszínrajza Óbesenyő határában



33. kép

A pálya helyszínrajza Óbesenyő és Nagyszentmiklós között



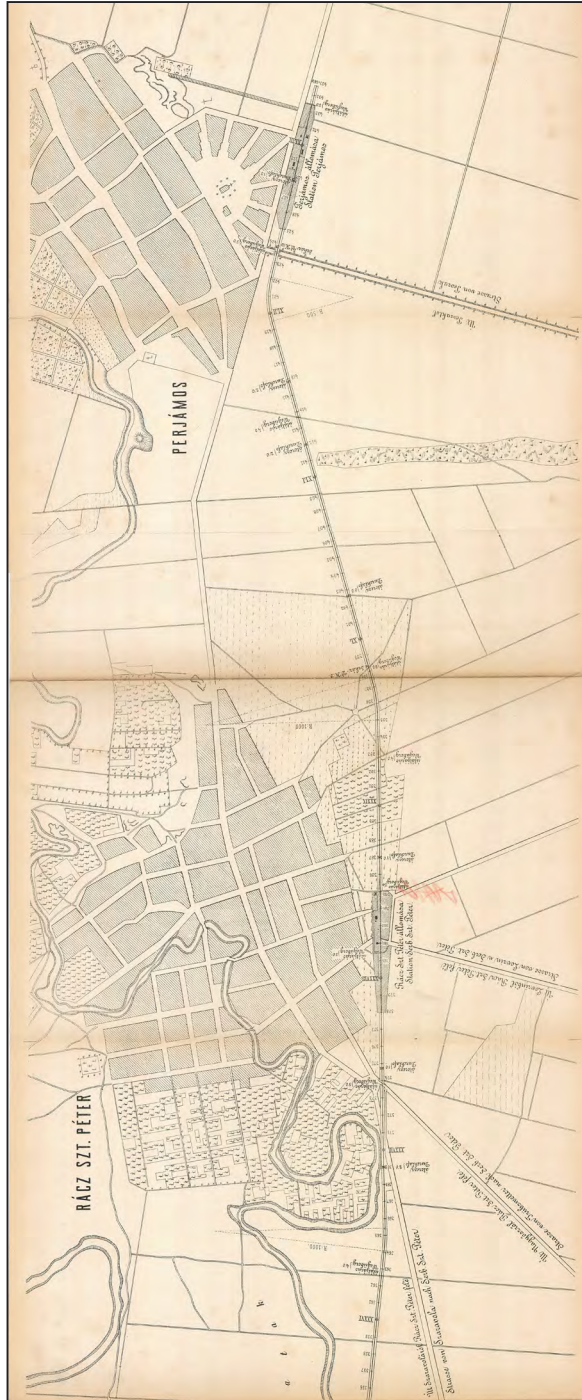
34. kép

A pálya helyszínrajza Nagyszentmiklós határában



35. kép

A pálya helyszínrajza Szaravola (Sárafalva) határában



36. kép

A pálya helyszínrajza a Rácszentpéter–Perjámos szakaszon

Hosszmetszet

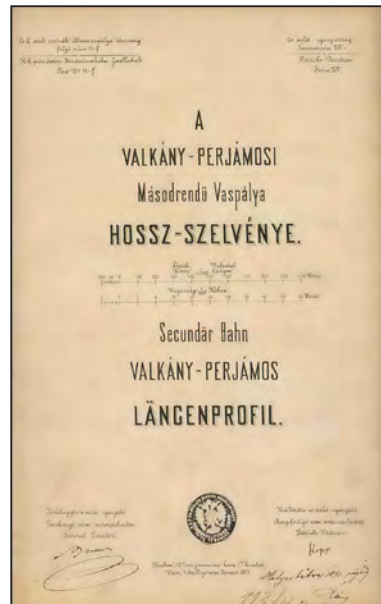
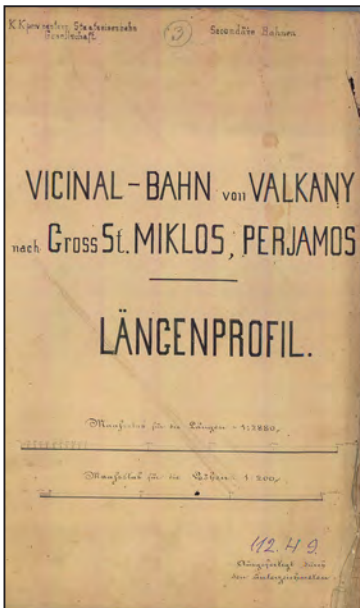
Síkvidéki jellegéből kifolyólag a pálya hosszmeteszetének tervezésénél a mérnököknek nem kellett megküzdniük semmilyen egetverő problémával, hisz a terepet a természet már régen simára „vasalta”. Az alépítményt csak olyan magasra kellett megépíteni, hogy biztosítsa a nedvességmentességet. Ez nagyon kevés földmunkát igényelt, mely szintén nagy megtakarításokat eredményezett. Folyóméterenként átlagban csak 5 köbméter földmunkát kellett elvégezni. Igaz, ez pontosan mégis 197 000 köbmétert jelent. A töltésekhez elegendő volt a kétoldalt ásott vízelvezető árkokból, valamint a

pálya elzárását szolgáló árkokból kinyert földmennyiség.

A sík terep adottságai nagyon kedvező lejtési viszonyokat tettek lehetővé. A legnagyobb emelkedő 2,5 ezrelék (a Sárafalva állomás után következő, 1204 méter hosszú szakaszon).

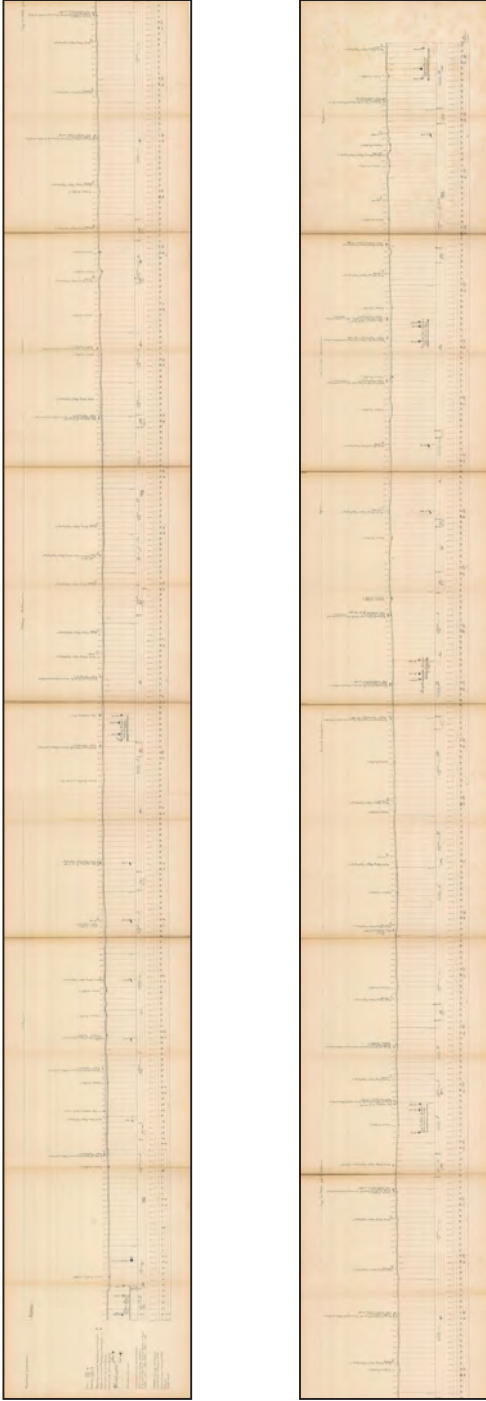
A vasúti pálya normál nyomtávú (1435 mm), az engedélyokmány által előírt koronaszélesség „ott, hol a sínek a talpfán fekszenek 3-3 méter”.

A kavicságy a sínek talpa alatt 25 centiméter vastag, szélessége a sántalp magasságában 2,8 méter.



37. és 38. kép

A Valkány-Perjámos vasútvonal kéziratos hossz-szelvényének címlapja és a hossz-szelvény 1877-es nyomtatott kiadásának címlapja Léopold Bresson vezérigazgató és Emil von Kopp üzemeltetési igazgató aláírásával



39. kép
A Valkány-Perjámos-vasútvonal hossz-szelvényének 1877-es kiadása

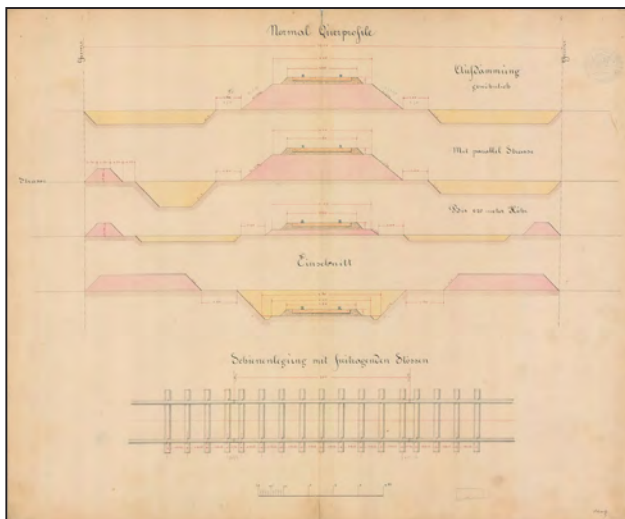
Felépítmény

A különböző korabeli leírások szerint a pálya építésének idején 7 méter hosszú, 16 fontos (25,30 kilogrammos) „y” jelű vassíneket fektettek le. A sínszálakat az engedélyokmány szerint megengedett függő kötéssel kapcsolták össze. A függő kötésnek köszönhetően a talpfák egyenlő szélességűek voltak. Egy sínszál alá 8 talpfa került. A talpfákat, habár az engedélyokmány puhafa felhasználását is engedélyezte, sokkal tartósabb tölgyfából készítették. A megőrződött tervelapon azonban a sínszál hossza 8 méter, a vágány alatt pedig 9 talpfát számolhatunk. „Az e tárgyban tett tapasztalatokhoz is becses anyagot fognak szolgáltatni” – jegyezte meg Ráth Péter. A sínkötő csavarokról azt írta, hogy „tágulás vagy leszedhetés ellen igen egyszerű és czélszerű módon van-

nak megerősítve. Minden anyacsavar alá ugyanis egy négyszegű vaslemez helyeztetik – melynek szélessége olyan, hogy a kötőlemez rovatába beillik – melynek egyik sarka az anyacsavar megszorítása után, erre lehajtatik, s így annak meglazulását lehetetlenné teszi.”

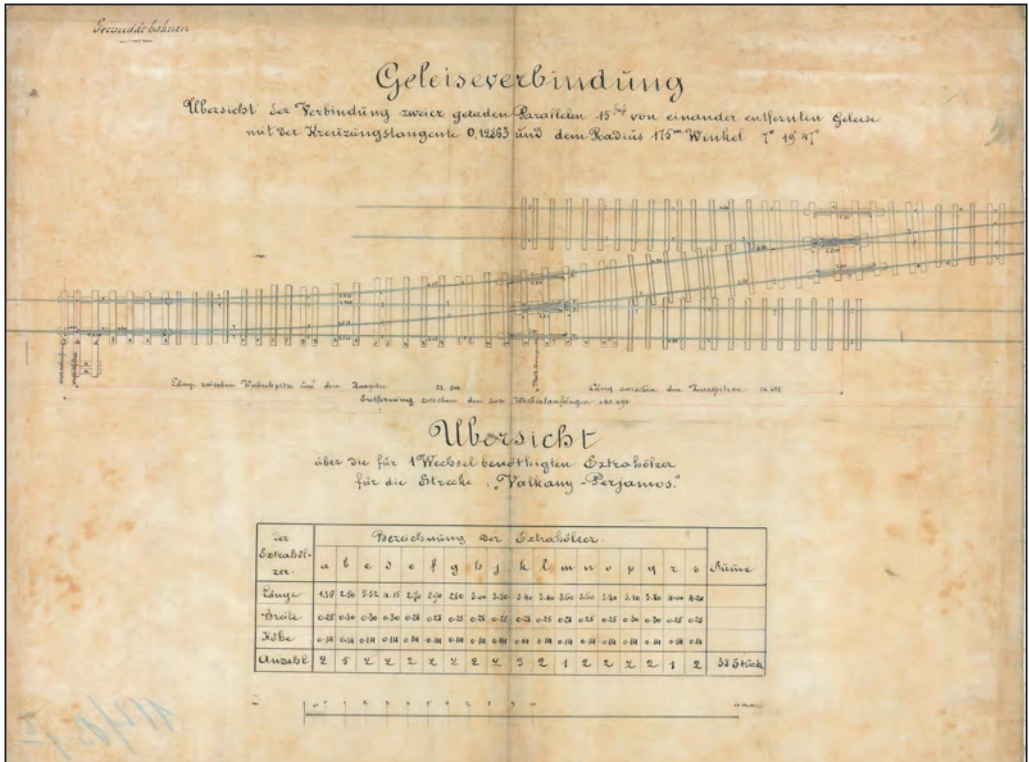
Ez a vasútvonal volt az OÁV első olyan pályája, ahol kisebb tömegű síneket használtak, egyszerűbb felépítményt építettek, tehát kevesebb költséggel megvalósított mellékvonal. Az összehasonlítás céljából megjegyezzük, hogy akkortájt a fővonalakra 37 kilogrammos síneket írtak elő.

A XX. század elején a MÁV a síneket ezen a vonalon is 33,00 kilogrammos, „r” jelűekre cserélte ki. A kitérők $7^{\circ}19'47''$ hajlásszögűek voltak.

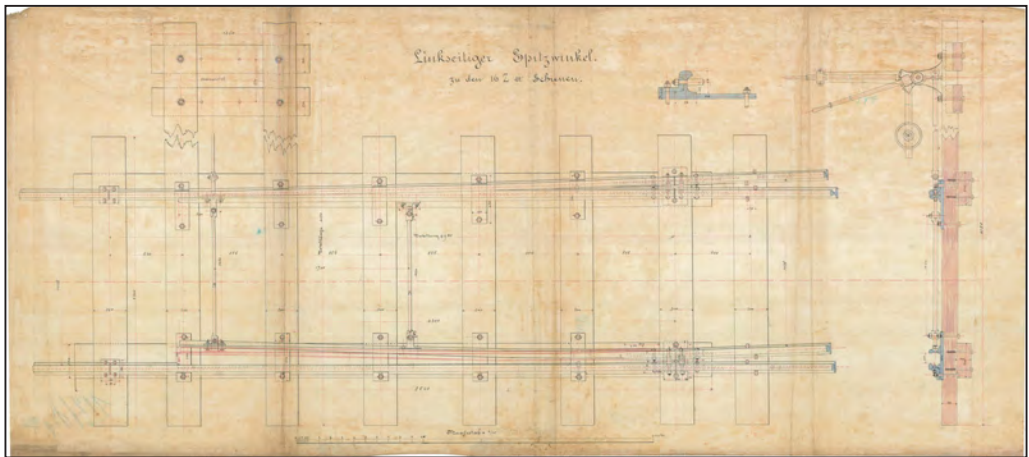


41. kép

Szabványkeresztmetszelvevények és talpfakiosztás tervrajza



42. kép
Vágányösszekötés tervrajza



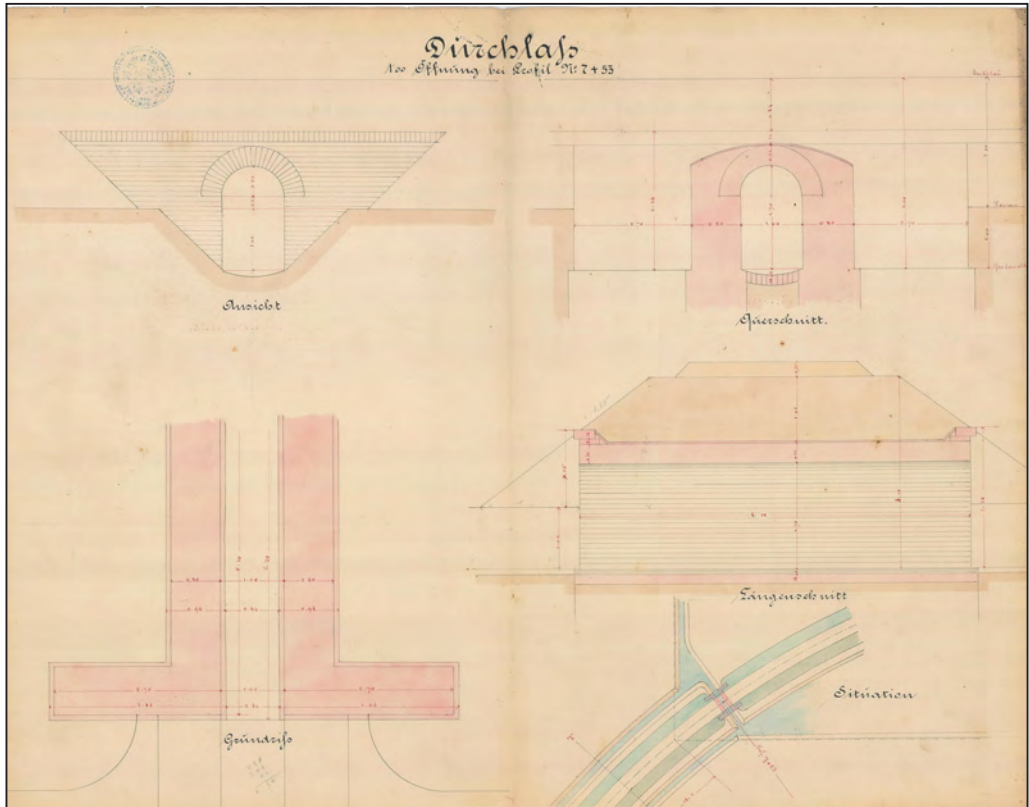
43. kép
Bal oldali kitérő tervrajza

Műtárgyak

Láttuk, hogy a vonalvezetéssel kicselezték az Aranka folyását. Így csak kisebb műtárgyak építésére volt szükség. Ráth Péter szerint „műépítmény összesen 31 szükségeltetett 0.6–2.0 méter nyílásokkal, és téglából építvék”. Az 1891-es államosítást követően, miután a MÁV átvette az OMÁV magyarországi vasúthálózatát,

elkészítették (a hálózat többi vonalaihoz hasonlóan) a vasútvonal kézi hosszmet-szetét. Ezen 32 áteresz található, melyből 23 boltozott, 6 nyílt és 3 fedett.

A vonalon lévő átereszeket, az 1893-as állapotot tükröző hossz-szelvény szerint a következő **1. táblázat**ban foglaltam össze:



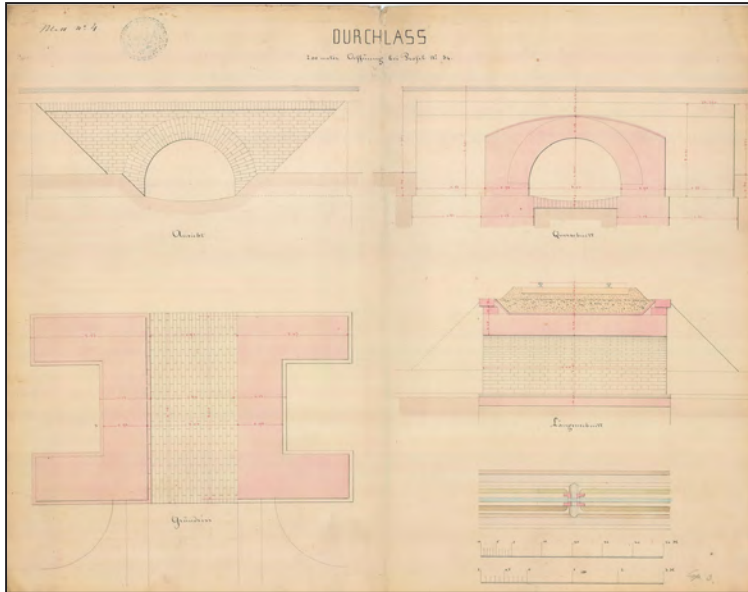
44. kép

A 7+53 építési szelvényben lévő, 1,0 méter nyílású, boltozott téglááteresz terve

1. táblázat

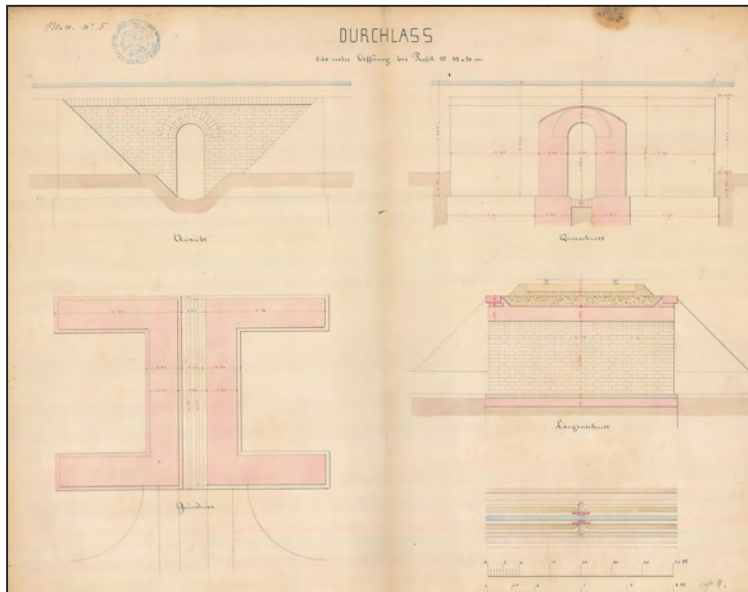
A pályavonalon lévő átérések

Szám	Kilométerszelvény	Nyílt átérés	Boltozott átérés	Fedett átérés
1.	0+644		X	
2.	2+581		X	
3.	4+091		X	
4.	4+937		X	
5.	5+297		X	
6.	5+737		X	
7.	6+918		X	
8.	9+500		X	
9.	17+106			X
10.	17+806	X		
11.	18+573		X	
12.	18+920		X	
13.	20+005		X	
14.	20+933	X		
15.	23+102	X		
16.	24+325		X	
17.	24+706			X
18.	25+734			X
19.	26+705		X	
20.	28+383		X	
21.	30+660	X		
22.	33+495		X	
23.	33+512		X	
24.	34+566		X	
25.	36+833		X	
26.	37+403		X	
27.	38+633		X	
28.	40+181	X		
29.	41+133		X	
30.	41+501		X	
31.	42+470	X		
32.	42+770		X	
	Összesen	6	23	3



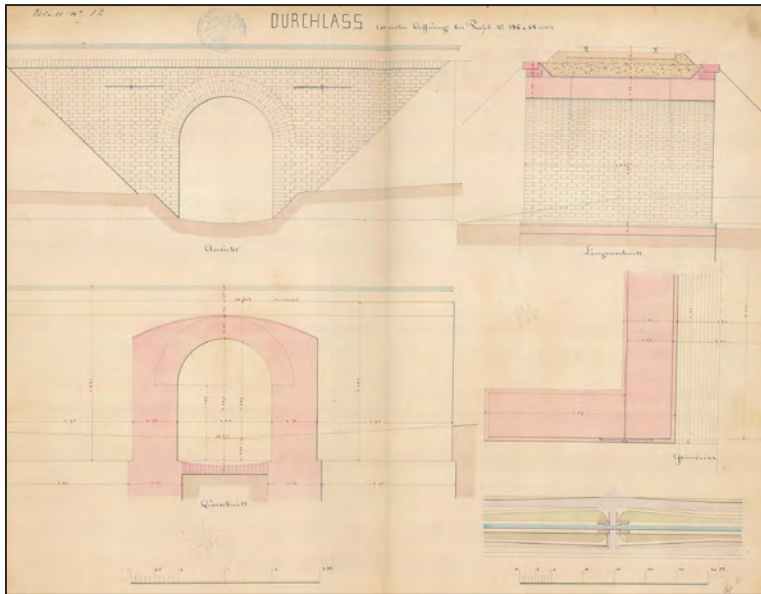
45. kép

Az 54+00 építési szelvényben lévő, 2,0 méter nyílású, boltozott tégláatrepsz terve



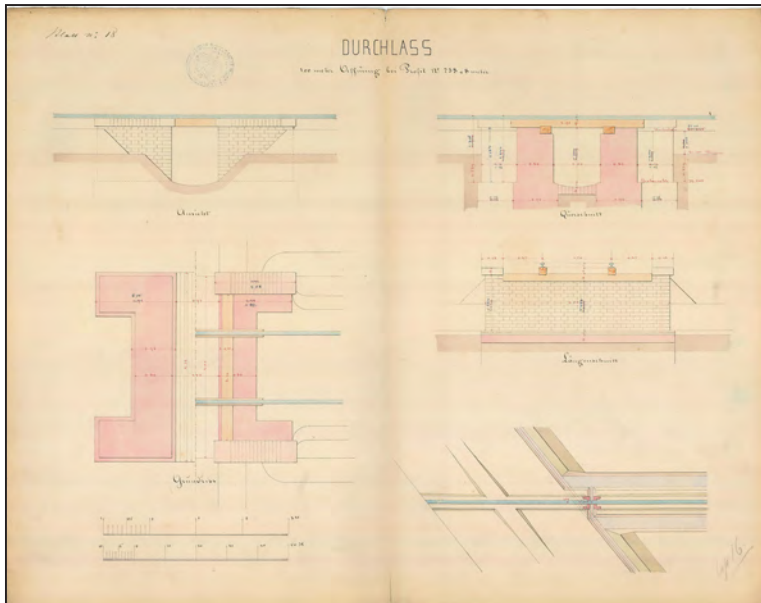
46. kép

Az 58+50 építési szelvényben lévő, 0,6 méter nyílású, boltozott tégláatrepsz terve



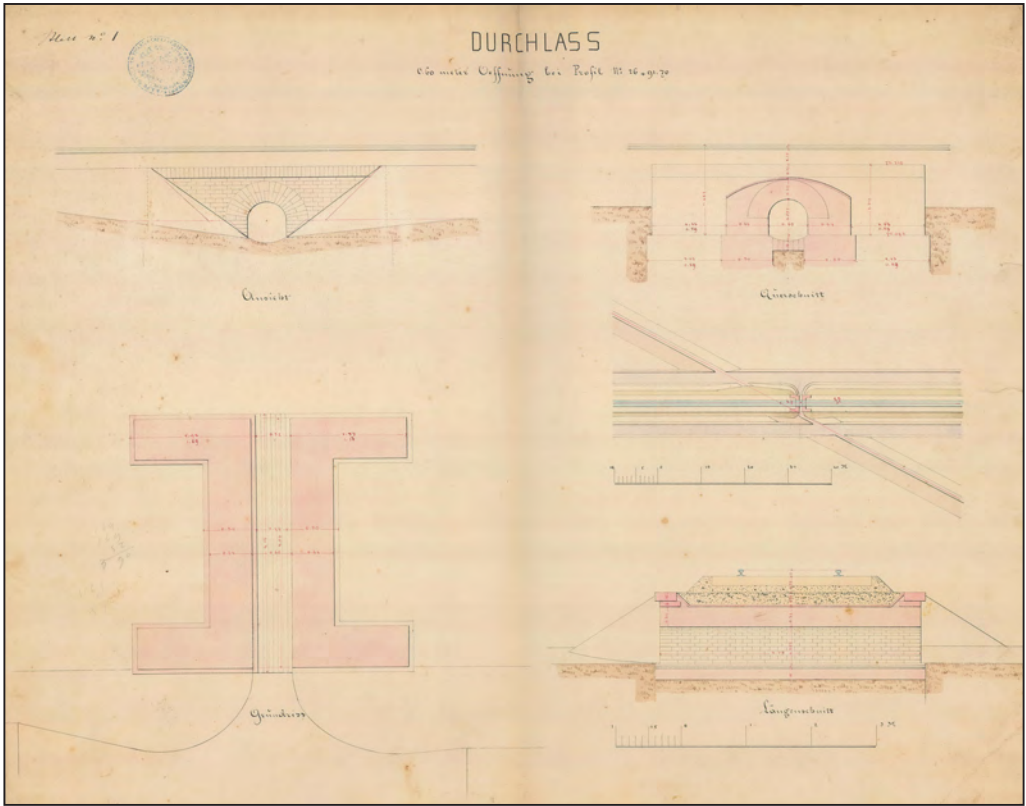
47. kép

A 186+68 építési szelvényben lévő, 2,0 méter nyílású, boltozott téglááteresz terve



48. kép

A 258+80 építési szelvényben lévő, 1,0 méter nyílású, nyílt átereszt terve



49. kép

A 26+91,20 építési szelvényben lévő, 0,60 méter nyílású, boltozott átérész terve

Magasépítmények, állomások

A Szeged–Temesvár-vonal vulkányi állomásához csatlakozó vasútvonalon öt állomás épült: Óbesenyő, Nagyszentmiklós, Sárafalva, Rácszentpéter, Perjámos.

Az építési engedély értelmében a tervezéskor figyelembe kellett venni azon elveket, „melyek a kormány által épített másod rendű vasutak szabványaiban határozottak meg”. Megengedték a lehető

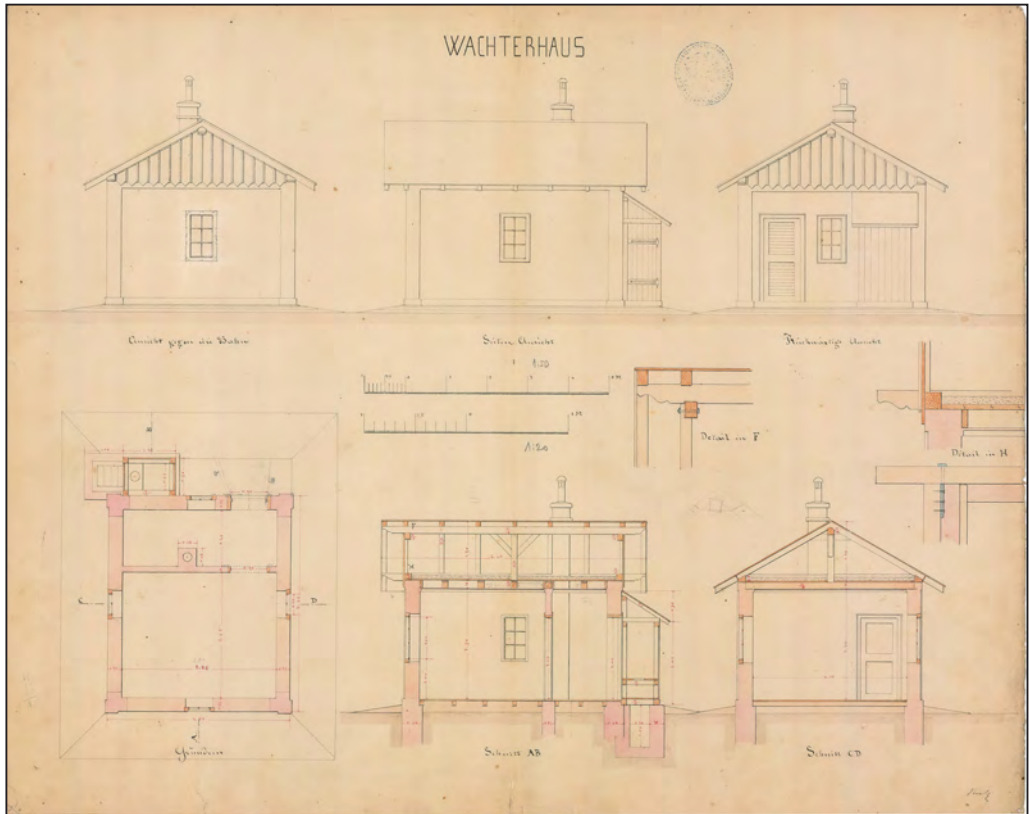
legkisebb épületek építését („Az épületek felállítása a legkisebb mérvre szorítható”). Az állomásokon csak egy váróhelyiséget kellett kialakítani. Az engedélyesek a posta, távírda, rendőrség stb. céljára nem voltak kötelesek helyiségeket biztosítani. Áruraktárakat is csak akkor kellett építeni, ha a forgalom ezt megkívánta volna.

Az épületeket helyi, olcsó anyagból húzhatták fel: „Az épületek kivétel nélkül a helyszínén legjutányosabban megszerzhető anyagokból, esetleg vertfalazat, vályog vagy vert falakból fatetővel állithatók elő.” A pálya elkerítését is csak a legszükségesebbre („a hol a pálya utak vagy helységek mellett vezet el”) korlátozták.

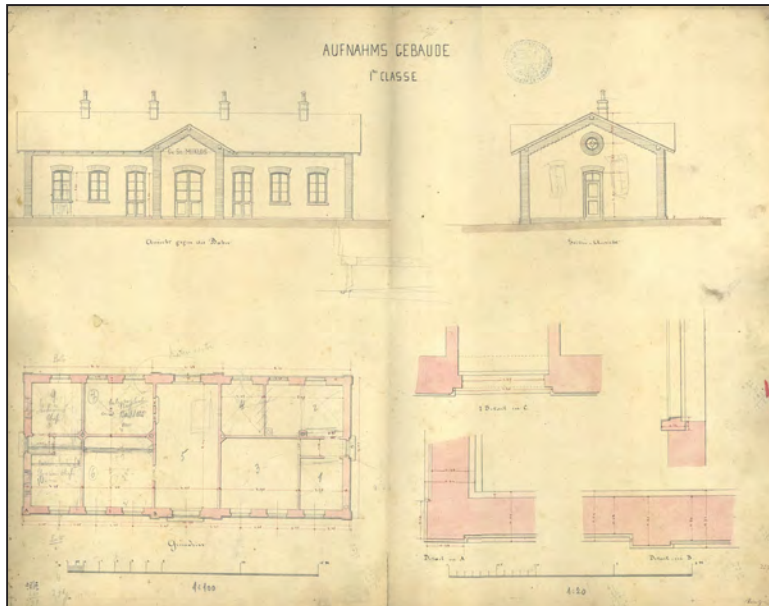
Az állomások méreteinek, a kitérők helyének és kiterjedésének meghatározását az engedélyesekre bízta.

„Állomás minden helysénél van, ösz-

sesen 6, melyek mindegyikén – kivéve a valkányi csatlakozó állomást – egy lehető kicsiny – de csinos külsejű felvételi épület – mely egy, esetleg két hivatalnoki lakást és egy váróhelyiséget is tartalmaz – építtetik. Áruraktár csak kettő épül és pedig csak oly kicsiny, (125 és 83,5 □ méter területtel) hogy a kényesebb portékák elhelyeztethessenek, minthogy a rakodás közvetlenül a szekerekből a vasuti kocsikba történendik”, ismerteti Ráth Péter a vasútvonal tervezett magaséptményeit.

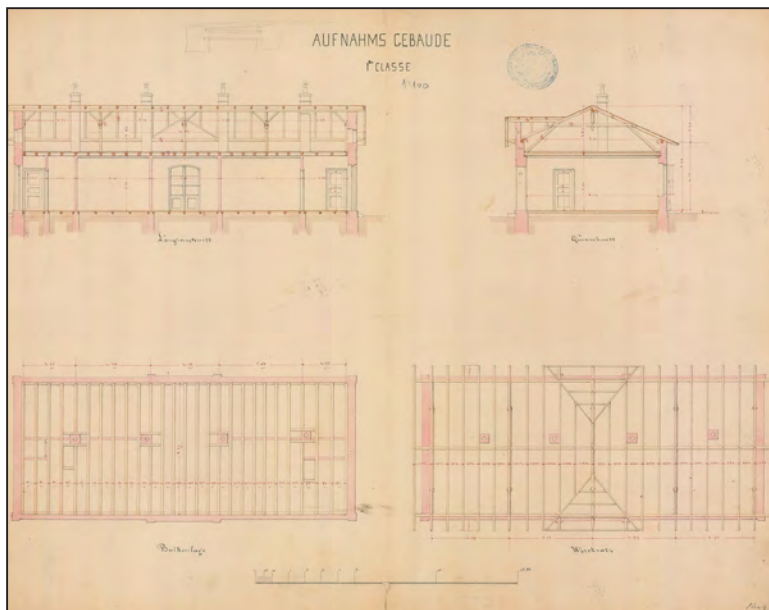


50. kép
Őrház terve



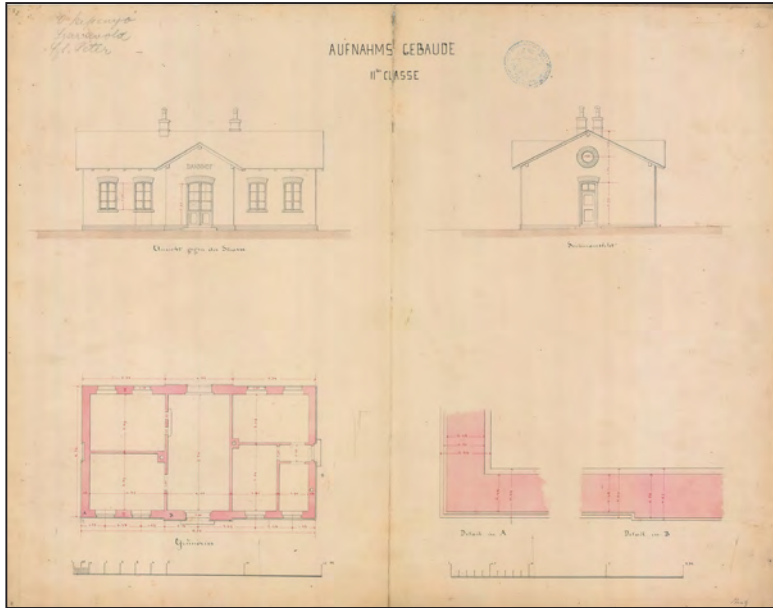
51. kép

Nagyszentmiklós állomás terve (I. osztályú felvételi épület). Pontosan ilyen épült Perjámoson is



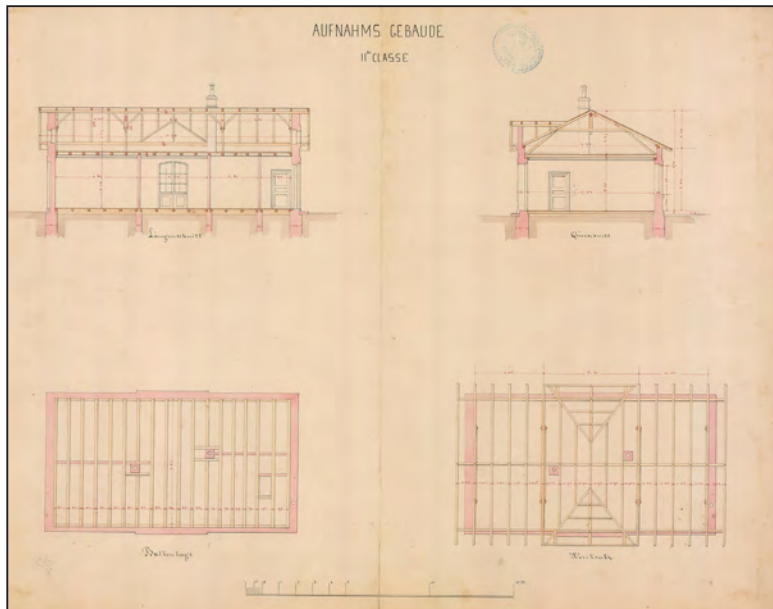
52. kép

Nagyszentmiklós állomás terve (I. osztályú felvételi épület). Ácsozat



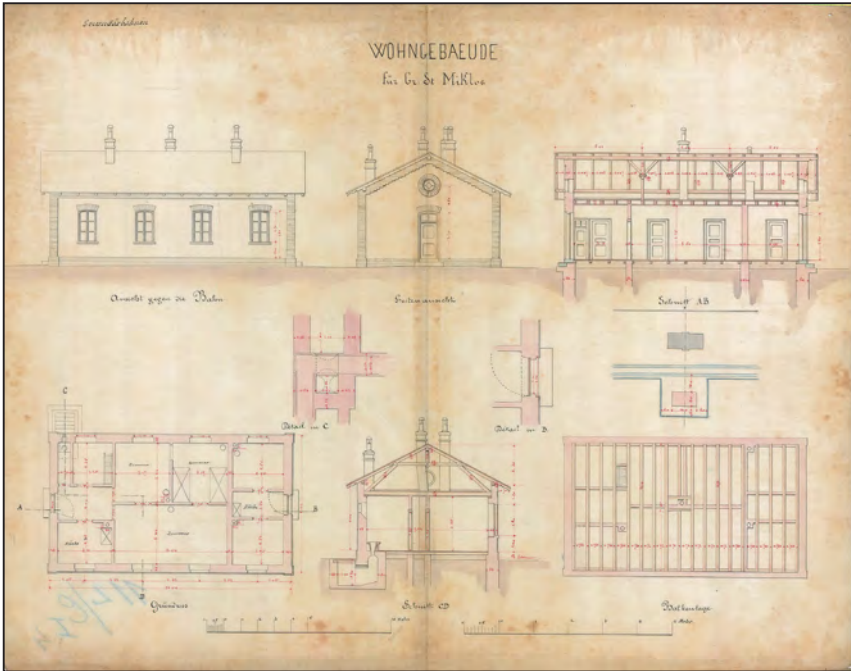
53. kép

II. osztályú felvételi épület terve (Óbesenyő, Sárafalva, Rácszentpéter)

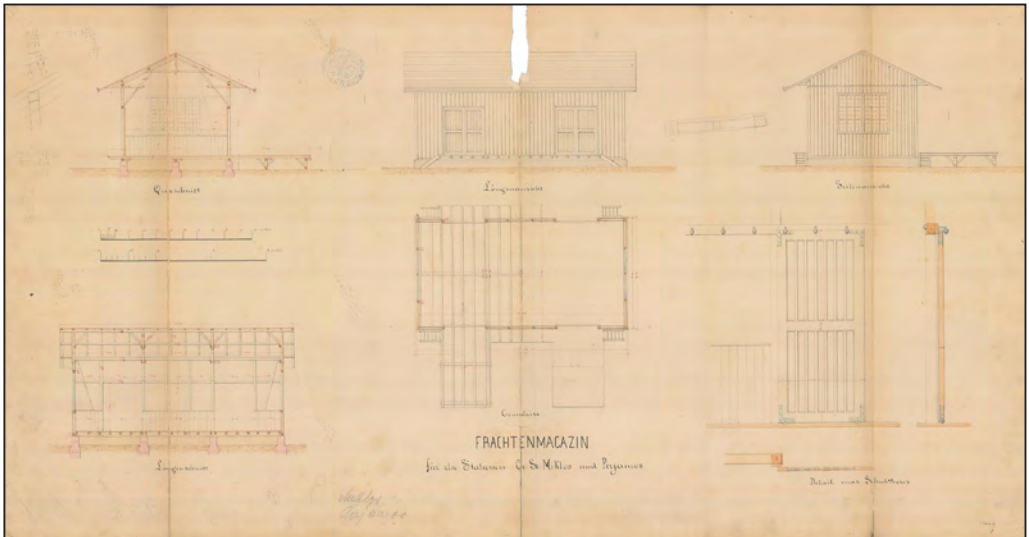


54. kép

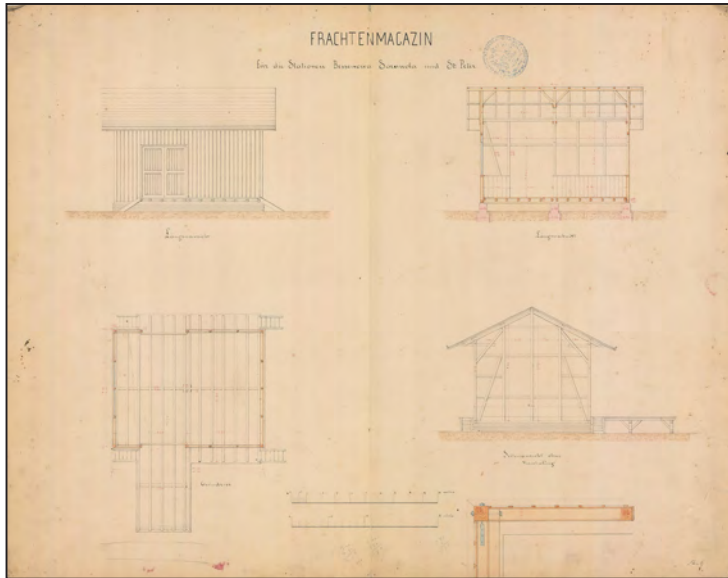
II. osztályú felvételi épület terve. Ácsozat



55. kép
Nagyszentmiklós. Lakóépületterv a vasúti alkalmazottak részére

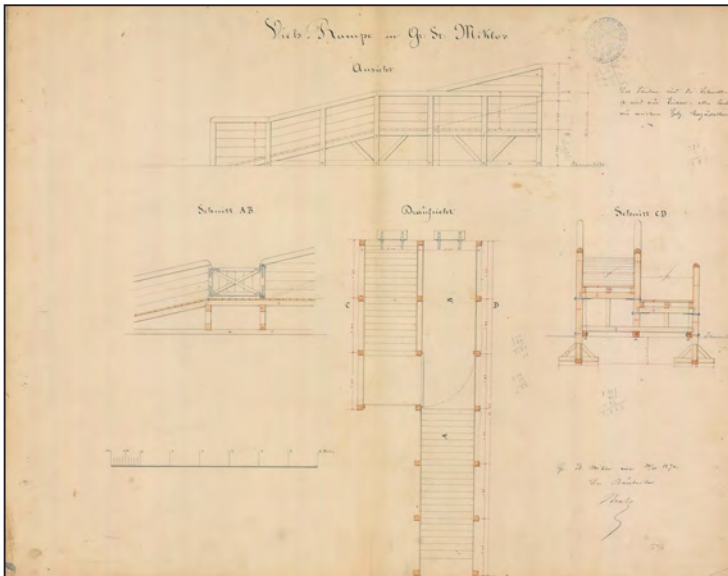


56. kép
Nagyszentmiklós. Raktárépület terve. Ugyanilyen raktár épült Perjámoson is.



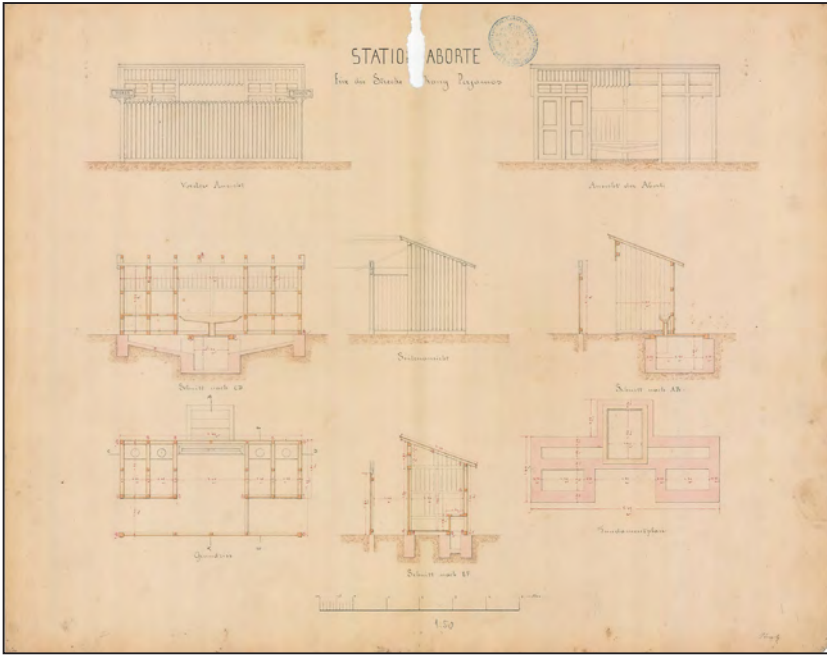
57. kép

Raktárépület terve a kisebb állomások részére (Óbesenyő, Szaravola, Rácszentpéter)



58. kép

Annak idején fontos tartozéka volt az állomásoknak a marharakodó. A nagyszentmiklósi marharakodó tervrajza



59. kép

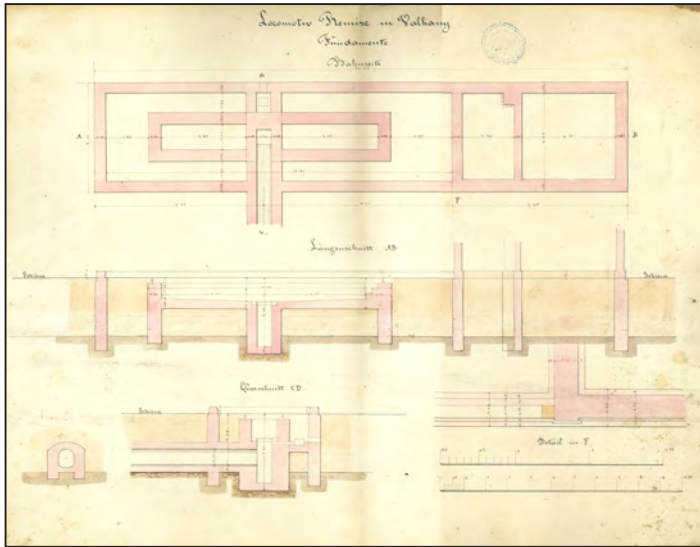
Fontos állomási melléképület volt a korabeli egészségügyi szempontokat kielégítő árnyékszék. Árnyékszék terve

A mozdonyok vízzel való ellátását három úgynevezett vízállomáson biztosították: Valkányon, Nagyszentmiklóson és Perjámoson. A vízállomások olyan állomások voltak, ahol a gőzmozdonyok vízszükségletét ellátó berendezéseket (víztorony, medence, szivattyú, vezetékek, vízdaru, kút) építettek. Vasútvonalunkon ezeket is nagyon takarékosan tervezték. A 6,5 méter átmérőjű vízmedencét egy-két lóerejű gőzgép által hajtott szivattyú töltötte meg vízzel. Egy-egy medencében néhány napra elegendő vizet tartalékolnak. Ezért feltöltésükhöz csak egyetlen gépészre volt szükség, aki az állomások között ingázva, felváltva töltötte fel a medencéket.

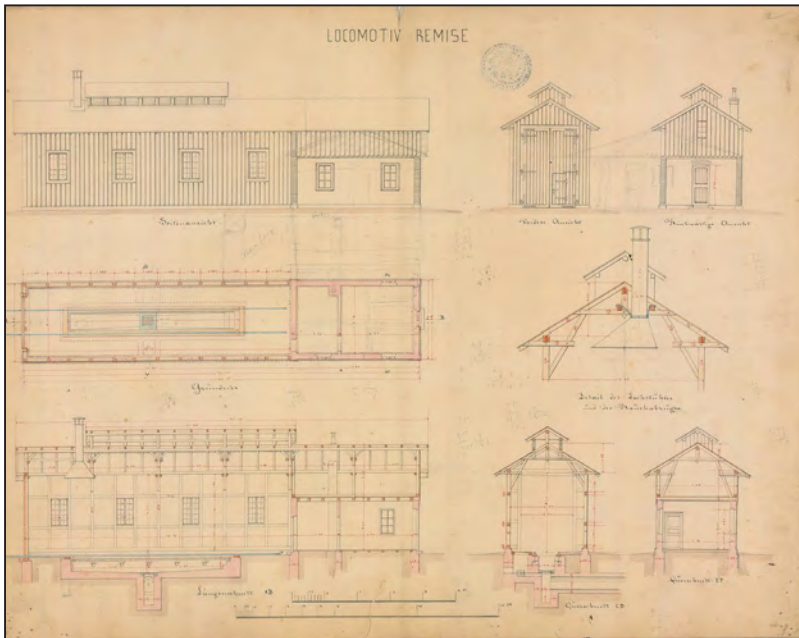
Az állomások méretére vonatkozóan az engedélyokmány szabad kezet adott az engedélyeseknek: „Az állomások kiterjedése, valamint a kitérők helyeinek és kiterjedéseinek meghatározása az engedélyesekre bízatik”, viszont kikötötték, hogy az „állomások azonban úgy helyezendők el, hogy szükség esetében megnagyobbíthatók legyenek”.

A vonalon mérföldenként mindössze két egyszerű őrházat építettek, összesen tízet.

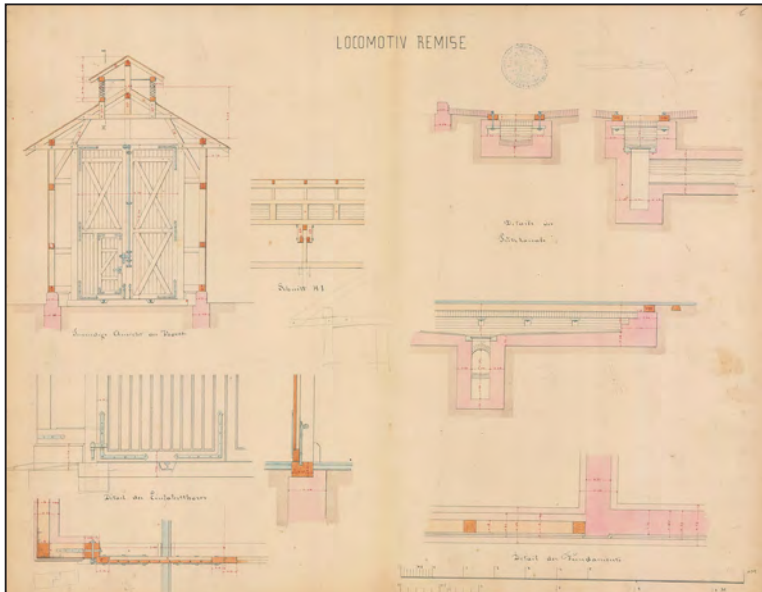
Nagyszentmiklóson és Perjámoson I. osztályú, Óbesenyőn, Sárafalván és Rácszentpéteren pedig II. osztályú felvételi épület szolgált a vasúti forgalmat.



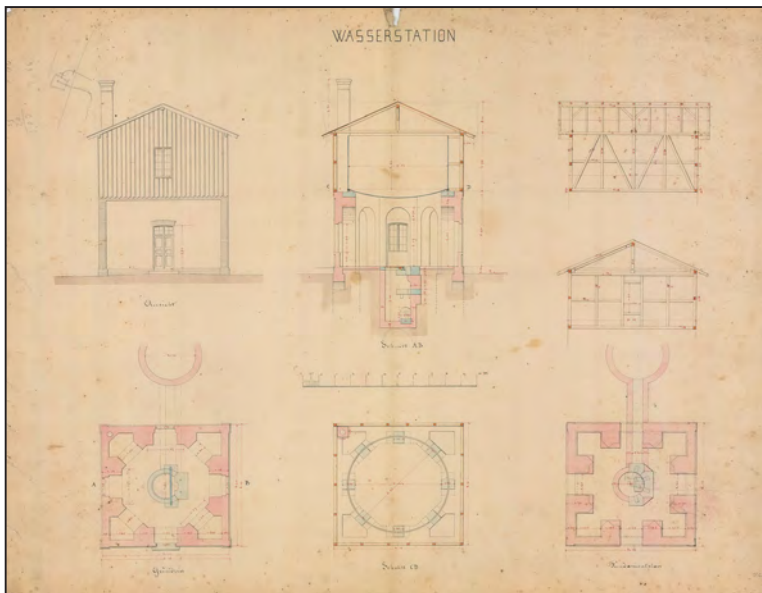
60. kép
Valkány állomás. Egyállású mozdonyszín tervrajza. Alapozás



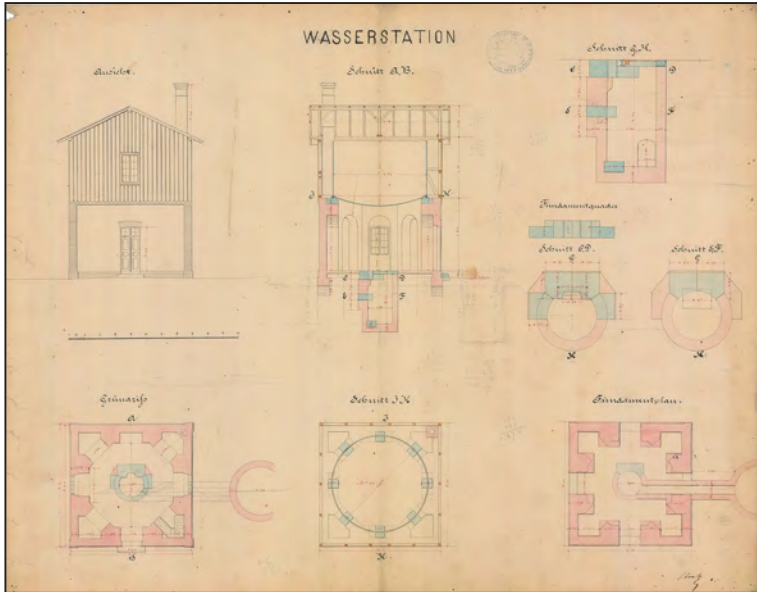
61. kép
Valkány állomás. Egyállású mozdonyszín tervrajza



62. kép
Valkány állomás. Egyállású mozdonyszín tervrajza

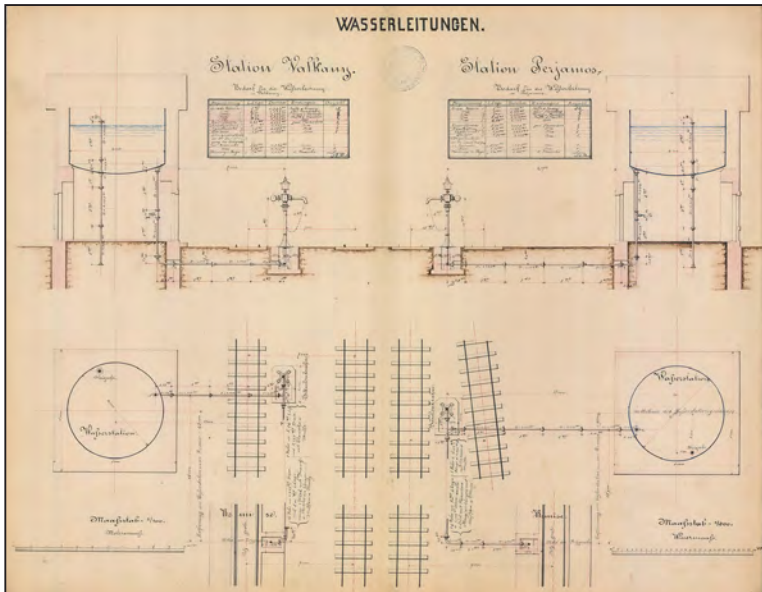


63. kép
Vízállomás víztornyányak tervrajza (Valkány, Nagyszentmiklós, Perjámos állomáson épültek ilyenek)



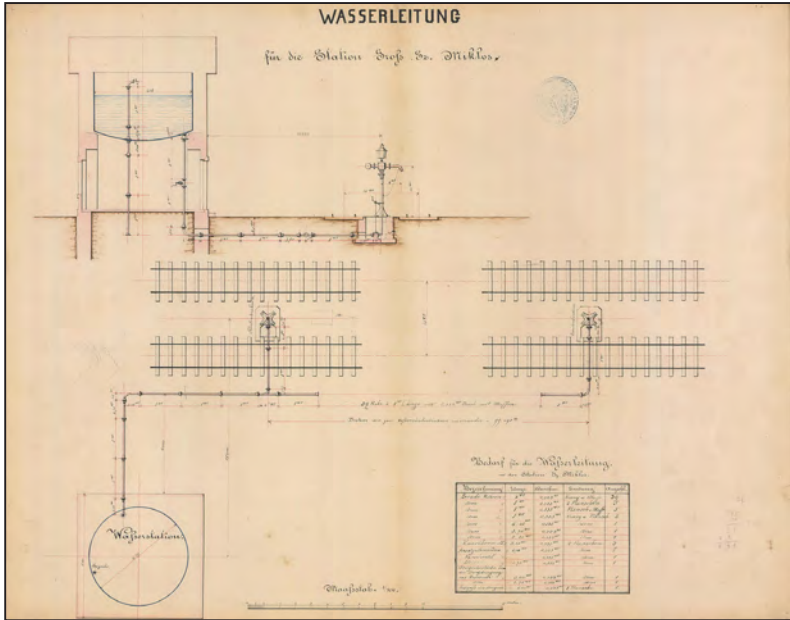
64. kép

Vízállomás víztornyányak tervrajza (Valkány, Nagyszentmiklós, Perjámos állomáson épültek ilyenek)

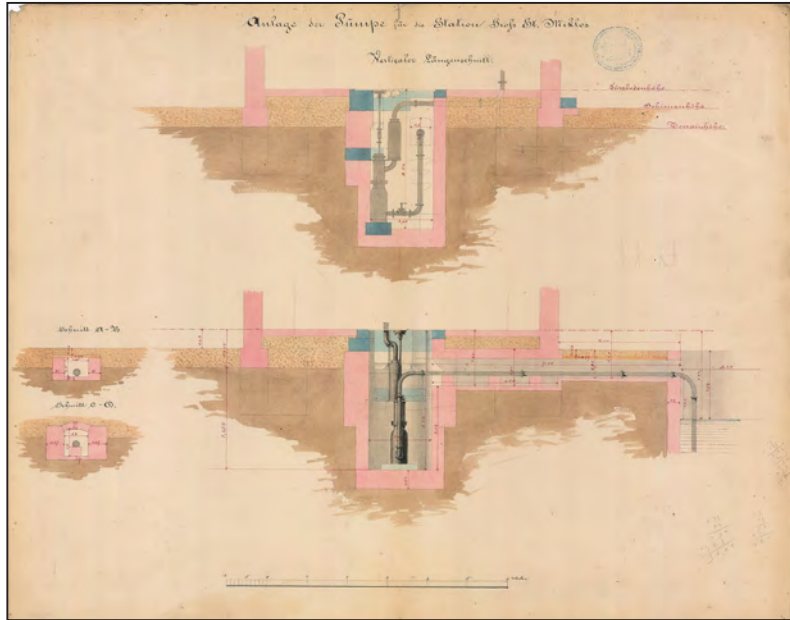


65. kép

Valkány és Perjámos vízállomások. Vízvezetékek, vízdaru terve



66. kép
Nagyszentmiklós vízállomás. Vízvezetékek, vízdaru terve



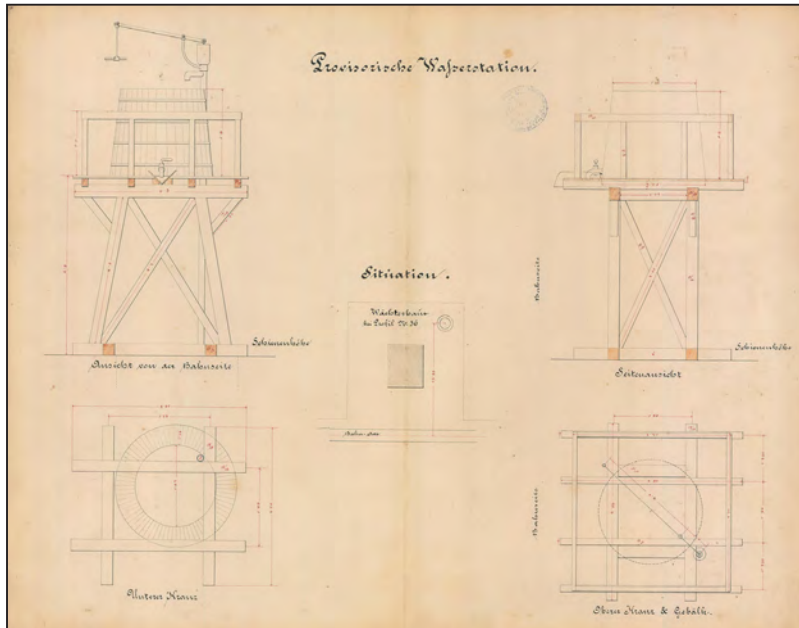
67. kép
Nagyszentmiklós vízállomás. A szivattyúk elhelyezésének tervrajza

A következő táblázatban az 1893-as kézi hosszmetsetet reproduálva foglaltam össze az állomások adatait. Az elnevezések is úgy szerepelnek, ahogy azok a hosszmetseten megjelennek. Észrevehető, hogy Szaravola helység neve később Sárafalvára változott.

2. táblázat

Az állomások adatai (az 1893-ban készített kézi hosszmetset alapján)

Szám	Állomás	Állomás hossza (m)	Állomás kezdete és vége	Megjegyzés
1.	Valkány	437	0+000-0+437	Fűtőház, fordítókorong, vízállomás
2.	Ó.-Besenyő	328	10+324-10+652	Felvételi épület, gazdasági udvar, áruszín
3.	N.szt. Miklos	478	24+183-661+000	Felvételi épület, áruszín, gazdasági udvar, baromrakodó, vízállomás
4.	Sárafalva	326	32+074-32+400	Felvételi épület
5.	R.szt. Péter	330	38+008-38+338	Felvételi épület, áruraktár
6.	Perjámos	619	42+633-43+152	Felvételi épület, áruszín, vízállomás



68. kép

Ideiglenes víztorony terve.



69. kép

Valkány állomás a XX. század elején (lebontották 1988-ban)



70. kép

Valkány állomás a XX. század elején (lebontották 1988-ban)



71. kép

Nagyszentmiklós állomás egy, a XIX-XX. század fordulóján készített képeslapon. Észrevehető, hogy az eredeti épületet később mindkét oldalán megtoldották



72. kép

A perjámosi vasútállomás a XIX. század végén

Vigyázz, ha jön a vonat!

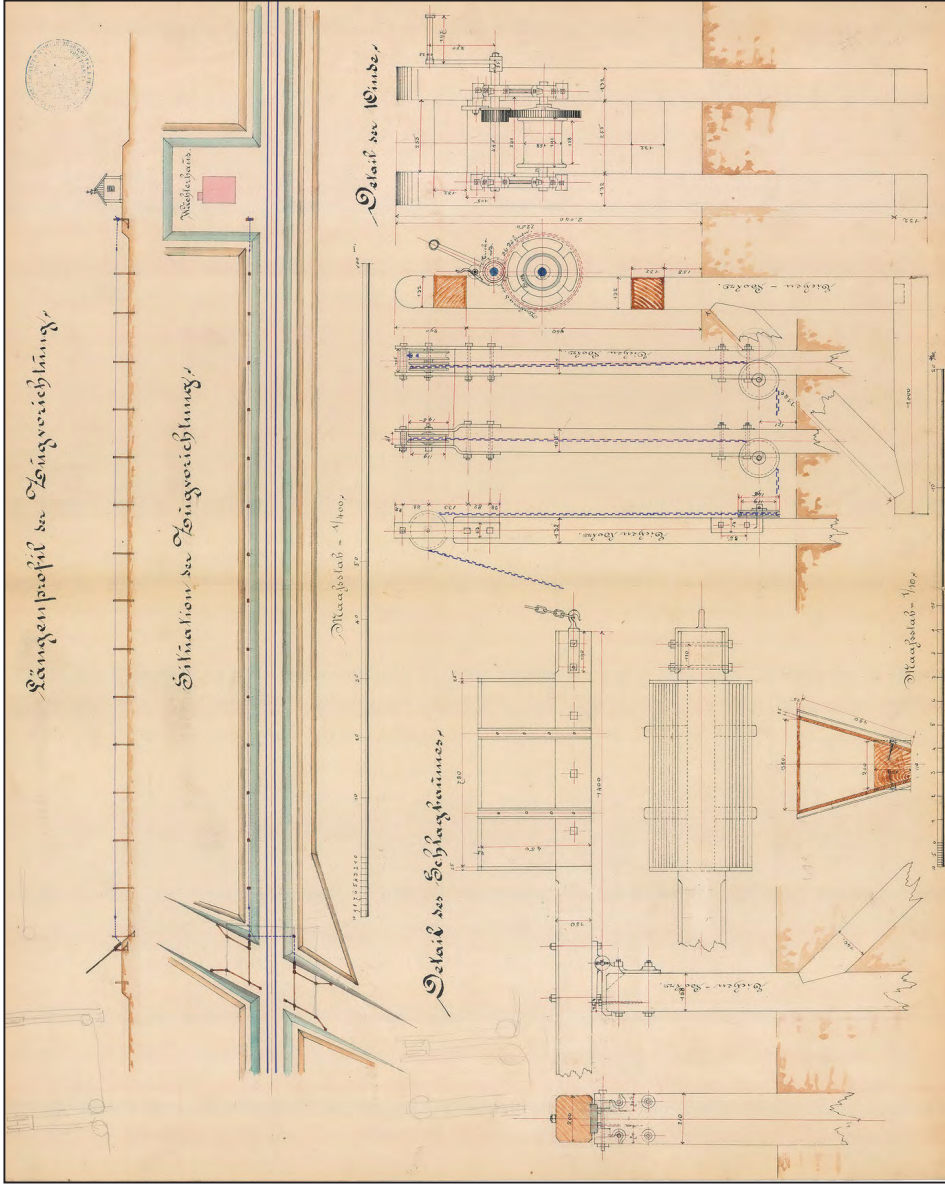
A forgalom biztonságára, az órházakban és az állomásokon összesen 14 ór ügyelt. Szolgálatuk kiterjedt a pályára és az állomásokra is. A kevés ór számát az tette lehetővé, hogy a vonatok csak nappal és kis sebességgel (legfeljebb 2 mérföld óránként) közlekedhettek.

Az állomások között eleinte táviróösszeköttetés volt. A Morse-állomásokat 1960-ban váltották fel a telefonos szolgálattal. A Valkány–Szentandrás között 1938-ban létesített légi vezetékeket 1975-ben Perjámos és Szentandrás között felújították.

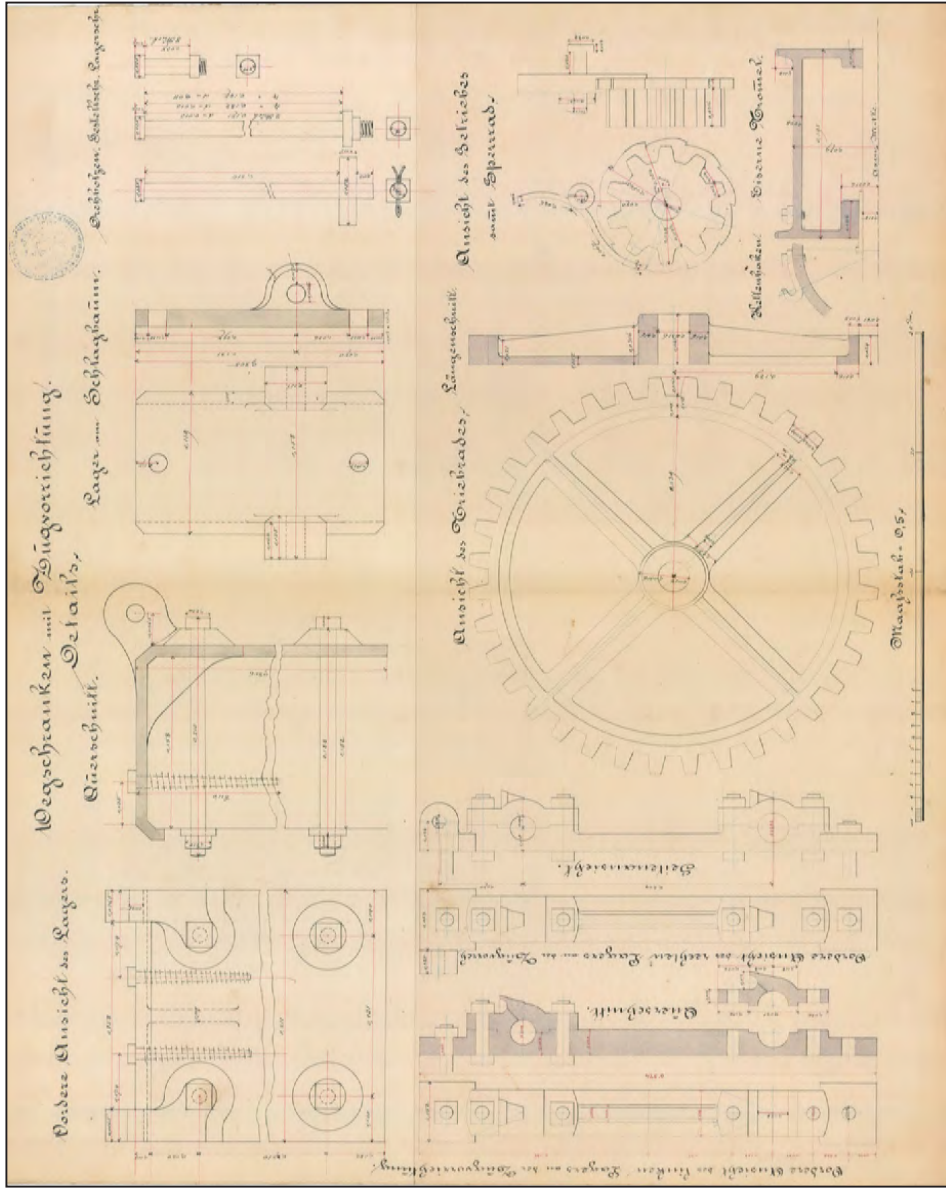
1870–1948 között a vonalon nem volt váltóbiztosító berendezés, az állomásokat csak Banovits-féle jelzőkkel biztosították. Ezeket 1960 és 1962 között cserélték le állomási mechanikus biztosítóberendezésekkel. 1948-ban a teljes Valkány–Szen-

tandrás szakaszon kulcsos állomási biztosítóberendezéseket szereltek fel. Ezek máig üzemben vannak.

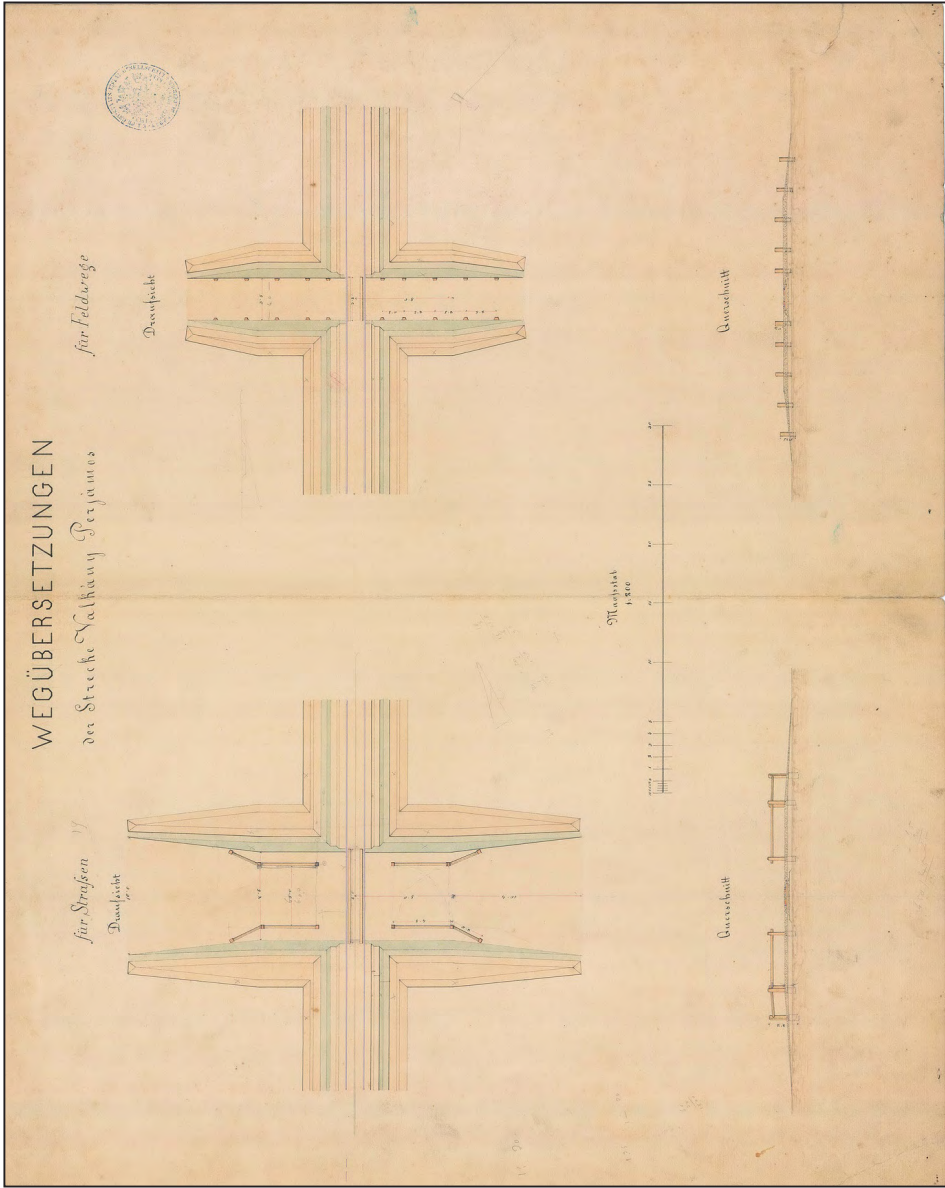
A pályát csak azokon a helyeken kerítették el korláttal, kerítéssel, ahol ez elengedhetetlen volt. Általában a pálya menti árok különítette el a pályát, és nyújtott védelmet. A szintbeni útkereszteződéseket az akkor érvényben lévő szabványok szerinti jelzőkkel látták el. Legtöbbjüket nem biztosította sorompó, ám a mozdonyvezetőket vörös és fehérre festett jelzőtárcsa figyelmeztette, hogy útátjáró következik. Sorompókkal csak a nagyobb forgalommal rendelkező útátjárókat látták el, valamint azokat, amelyeknél a látótávolság 1000 méternél kisebb volt. A MÁV Központi Irattárában fennmaradt néhány szépen kivitelezett sorompóterv.



74. kép
 Sorompó tervrajza : hosszmetset, alaprajz, sorompó részletrajzok



75. kép Sorompó gépezetének részlettervei



76. kép
Típusútv a vasút és utak kereszteződéséhez

Építési költségek

A vasútvonal építési költsége kilométerenként 21,094 ezer forintot tett ki (mér földenként 160 000 forintot).

Ráth Péter az alábbi rész költségeket is

megadja (az összehasonlítások megkönnyítése érdekében átszámítottam kilométerre is figyelembe véve, hogy 1 osztrák mér föld = 7,585 km):

3. táblázat

Rész költségek (Ráth Péter alapján)

Szám	Munkálat	Költség (forint/mér föld)	Költség (forint/km)
1.	Földbevéltás	-	-
2.	Alépítmény	20 258	2670,80
3.	Felépítmény	101 618	13 397,23
4.	Épületek, pályaelzárás, távirtda és jelzők	14 593	1923,93
5.	Mozdonyok	10 613	1399,21
6.	Állomások, berendezés	4398	579,82
7.	Tervezés, építés vezetése, stb.	7514	990,64
	Összesen:	158 994	20 961,63

Némi eltérés mutatkozik az OÁV 1871. június 13-án megtartott igazgatótanácsi ülésen megfogalmazott üzletjelentésben, mely az 1870. év eredményeit mutatja be. Eszerint 1870. december 31-én a Valkány–Perjámos-vasútvonalra a társaság 1 067 316,77 forintot költött („Die wirklichen Baukosten, zu Lasten der Gesellschaft, belaufen sich am 31 Dezember 1870 auf fl. 1 067 316,77 mit inbegriff von 3 Maschienen im Werthe von 50 000, jedoch mit Ausschluss der anderweitigen Fahrbetriebsmittel, welche von der Hauptlinie entlehnt werden”). A jelentés a földterületek értékét 72 370 forinttal számolva, valamint az 1871-ben még szükséges költségeket is hozzáadva a teljes összeget 1 390 798,98 forintban állapítja

meg, mely 243 999,82 forintot jelent mér földenként.

A jelentés külön kiemeli, hogy a gyors kivitelezést hathatósan segítették a helyi hatóságok, a községek és a földtulajdonosok, akik ingyenesen bocsátották a telket a pálya építésére.

Az OÁV 1882-ben szétválasztotta az Ausztria és Magyarország területén lévő vonalait, Budapesten is Igazgatóságot hozott létre. Az ez alkalommal készített kimutatásban („Kimutatás a társasági vonalaknak pálya és épület befektetési költségeiről az 1882 év végével és ezeknek elosztása az osztrák és magyar államterület vonalai szerint”) a vaspályának és épületeknek építési költségét 1 078 810,09 forintban adták meg.

Bár az építési engedély szerint 15 fontos síneket is fektethettek volna, mégis 16 fontosak kerültek beépítésre, a puhafa helyett keményfából készítették a talpfákat és az átereszeket, az előírt minimális vastagságú kavicságy is sok helyen vas-

tagabbra épült. Annak ellenére, hogy az alföldön hiánycikk a kavics, és elég nagy távolságról kellett ideszállítani. Mindezekből következik, hogy az OÁV a vasútvonalat általában tartósabban építette meg, mint tulajdonképpen kellett volna.

Átadás, üzemeltetés

A 24,572 kilométer hosszú Valkány-Nagyszentmiklós szakaszon már 1870. szeptember 26-án megindult a teherforgalom, a 18,403 kilométernyi Nagyszentmiklós-Perjámos szakaszt pedig ezután egy hónappal adták át a forgalomnak. Ugyanekkor, tehát 1870. október 26-án indult meg a személyforgalom is a pálya teljes hosszán. Figyelembe véve, hogy az első kapavágás 1870 márciusában történt, e rövid építési idő manapság is kiváló teljesítménynek számítana.

Kezdetekben a vasútvonalon három, egyenként két tengelyű mozdony teljesített szolgálatot. A mozdonyok súlya 320–360 mázsa volt. A mozdonyokat amerikai pályatisztítókkal és a forgalom biztonsága fokozásának céljából gőz dörzsfékekkel látták el, hogy (a sorompó nélküli útátjáróknál) szükség esetén 45–50 méter távolságon belül megállhassanak.

E vasútvonal részére nem szereztek be külön személy- és teherkocsikat. Ugyanazok közlekedtek rajta, mint a főpályán. Ezért az engedélyokmány azon kedvezményét, hogy a kocsik háromnegyede lökhárító nélküli is lehet, nem vették igénybe.

A postaszolgálat számára sem a kocsikon, sem az állomásokon nem volt külön

berendezés. Távirda-összeköttetést is csak az egyes állomások között létesítettek. Harang és más jelzők felszerelésére sem volt szükség. Mindezek az intézkedések tetemes anyagi megtakarítást eredményeztek.

A vasútvonal megnyitására a Bega-parti város legolvasottabb lapja, a Temesvarer Zeitung különtudósítót küldött. A helyszíni beszámolót a lap 1870. október 27-i száma közölte *Die feierliche Eröffnung der Valkány-Perjamoser Vicinalbahn* címmel. A szerző (St.) részletes összefoglalót nyújt olvasójának, alapos felkészültségéről téve tanúságot. „Ez a vasútvonal több szempontból is különös fontossággal bír; nemcsak az első vicinális vasút, mely az osztrák-magyar monarchiában megépült, hanem az eddig megépült gőzvasutak között a legolcsóbb és a monarchia legrövidebb idő alatt megépült vasútja.” Kifejti, hogy a vicinális-, avagy mellékvasutak célja a forgalomnak a fővonalakra való ráhordása. Egy ilyen vasútvonal megépítése, mely olyan gazdag termelő helységekben vezet át, mint Óbesenyő, Nagyszentmiklós és Perjámos, mindenkinek természetes. Röviden elárulja olvasóinak az olcsó vasutak lényegét: a fővasutaknál

olcsóbb al- és felépítmény, valamint egyszerűbb, olcsóbb mozdonyok és vasúti kocsik. Aláhúzza, hogy vasútvonalunk olcsóságához nagyban hozzájárultak a települések, valamint a kis- és nagybirtokosok is, akik ingyenesen biztosították a vasútépítéshez szükséges területet.

Az olcsósághoz hozzájárult a beruházás jó, körültekintő előkészítése is: a komoly, ismert vállalkozók a kialakított, szolid árakon végezték el a munkálatokat, és a tervezett kiadásokat „egyetlen fillérrel sem lépték túl” – jegyzi meg a riporter. A munkálatok gyorsaságát dicsérve megállapítja, hogy bár a honvédbehívások és esős időszakok is hátráltatták a munkát, a vasútvonalat mégis 65 munkanap alatt sikerült befejezni. Ez olyan eredmény, melyre az osztrák–magyar vasútépítések során nem volt még példa. A gyors kivitelezést nagyban elősegítette az OÁV, főleg ennek temesvári üzletvezetősége, mely saját vonalain biztosította az építési anyagok gyors és folyamatos szállítását.

A hitetlenkedők, fejcsóválók, morgoló-dók, negativisták megnyugtatóására a szerző leszögezi: „A rövid kiviteli idő ellenére minden al-, fel- és magasépítményi munkát szilárdan és megfelelően végeztek el.” Megjegyzi, hogy a belső berendezési munkálatokat, mint például az asztalos- és lakatosmunkákat megbízható temesvári cégek végezték el. Igaz, hogy maradt még néhány apró elmaradás a berendezést illetően, de ez nem gátolja a 6 mérföldnyi vasútvonal személy- és teherforgalmát.

A Bánság e részének közlekedését

biztosító vasútvonal megvalósításában az OÁV-nak, valamint ennek központi kereskedelmi és üzletviteli igazgatójának von Kopp úrnak (az e könyvben előbb faximilében közölt tervlapon a címe: „Üzlet-igazgató, Betriebs-Director”) volt hatalmas szerepe, dicséri a cikkíró, és kifejezi az újságíró-társadalom („auch seitens der Presse der wärmste Dank auszusprechen”) köszönetét.

Emlékeztet, hogy a próbajarat, azaz a műtanrendőri bejárás („die kommissionelle Probefahrt”) már néhány napja megtörtént, és minden rendben találtatott. Tehát az ünnepélyes megnyitásra tegnap (azaz október 26-án) került sor.

A vasútvonalról szóló velős összefoglaló után következik az ünnepélyes megnyitásnak az ecsetelése. Megtudjuk, hogy október 25-én este megérkezett Szegedre a vasúttársaság, a magyar királyi kereskedelmi és közlekedési minisztérium, a MÁV küldöttsége és még számos vendég. A riporter név szerint említi a következőket: von Kopp úr az OÁV központi igazgatója (itt „Zentraldirektor”, más helyen azonban „Centraldirector” írásmóddal szerepel), ennek titkára, Schwarz úr, dr. Schnierer Gyula (a cikkben Julius) úr a (magyar) kereskedelmi minisztérium tanácsosa, az OÁV budapesti kirendeltségének főnöke, Blasovitz Gyula (a cikkben Julius) felügyelő úr, Kecskeméthy Aurél úr mint az OÁV szóvivője és hírneves író, az Alföldi Vasúttársaság főfelügyelője, Wahl úr, Rubritius úr, a temesvári üzletezetőség főnöke („Verkehrschef”) több magas hivatalnokkal együtt,

valamint több meghívott vendég.

A társaság másnap, október 26-án reggel fél hétkor különvonattal indult a szegedi állomásról Valkány irányába. Valkány, Óbesenyő, Nagyszentmiklós, Szaravola, Szentpéter és Perjámos állomásai ünnepélyesen ki voltak díszítve. A különvonatot minden állomáson bizottságok fogadták, szónoklatok hangzottak el. Ezekre von Kopp központi igazgató németül vagy ennek képviselőjében Blasovitz Gyula, illetve a kormány nevében Schnierer Gyula magyarul válaszolt. Díszlövések, zenekarok, díszruhába öltözött fiatalság és nagy közönség az illető állomásokon, díszbeszéd, a mélyen tisztelt papság, a helységek előljárói biztosították a fogadóünnepségek hangulatát.

A sok megállás miatt a vonat lassan haladt a végállomása felé. Minden megállónál újabb meghívottak szálltak fel a vonatra. Végül, délfelé, a gőzös befutott a perjámosi állomásra. Innen a társaság a mezőváros legnagyobb fogadója felé indult, ahol már 100 teríték várta a vendégeket. Mint ilyenkor szokásos volt, egymásután hangzottak el a pohárköszöntők. Ezek sorát von Kopp központi igazgató indította, aki poharát a király őfelsége tiszteletére emelte. Megjegyzem, hogy akkoriban nagyon is figyeltek arra, hogy Magyarországon Ferenc Józsefet ne császárnak titulálják (mint manapság kezd ez divatossá válni), hanem helyesen királynak nevezzék, hisz itt az ország királya volt. Őt követően poharat ürtettek a magas kormányra, ismételten a vasút-

vonat megalkotóira, von Kopp központi igazgatóra (itt a cikkíró már összezavarodik a címek használatában, „Generaldirektor”-nak nevezi), Nákó grófra, a vasúti alkalmazottakra mint a haladás úttörőire, a derék községekre stb. A satöbbi után a cikkíró megjegyzi: „in bunter Abwechslung”, azaz tarka változatosságban.

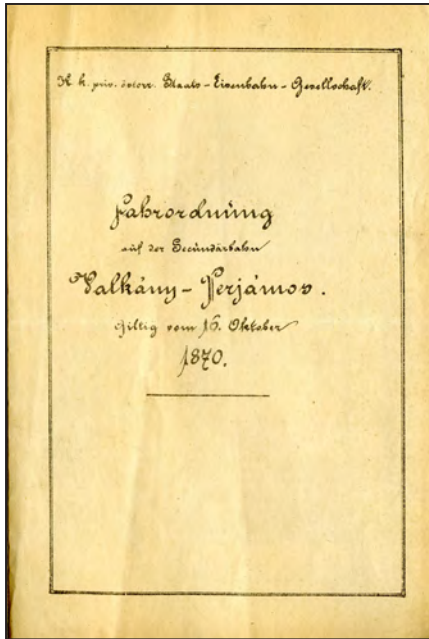
A díszebéd, a „diner” három óra felé fejeződött be. A vendégek a perjámosi „en plein gala” kivonult lőegylet zenekarának kíséretében tértek vissza a városka állomására, ahol már várta őket a különvonat, melynek mozdonya most már Szeged irányában állt.

Minden állomáson újra szívélyes fogadtatás, búcsúzkodás, köszönetnyilvánítások... Végre, este fél hétkor a közbenső állomásokon egyre apadó vendégsereg megérkezett a szegedi állomásra.

A riporter szerint az ünnepélyes megnyitó véget ért, de a táj lakosainak szívében örök köszönet és hála él a vasutat megvalósítók iránt. A vendégek fogadása, az ünnepélyes vasútmegnyitás kellemes emlékként fog továbbélni a helyiek emlékezetében – véli.

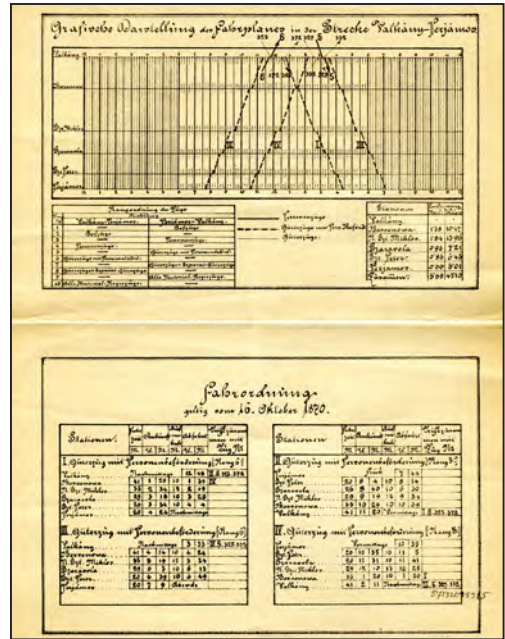
A cikk szerzője biztos volt abban, hogy a valkány-perjámosi vasútvonal fontossága és sikere mind szélesebb körben fog elterjedni, ösztönző erővel fog hatni, hogy hazánk más tájain is épüljenek ilyen vasutak, főleg pedig bánági tájainkon.

Zárómondatában a Temesvarer Zeitung cikkírója „Glück auf”, azaz „Szerencse fel” üdvözlettel köszöntötte a valkány-perjámosi vasútvonalat.



79. kép

A Valkány-Perjámos-vasútvonal első menetrendjének címlapja



80. kép

A Valkány-Perjámos-vasútvonal első menetgrafikonja és menetrendje

Szilárd és csinos

Kétévnyi működés után a közmunka és közlekedési miniszter 1872. április 23-án elrendelte a valkány-perjámosi-vasútvonal felülvizsgálatát.

A felülvizsgálási bizottság tagjai a következők voltak: Storch Gyula felügyelő a magyar királyi vasúti és hajózási főfelügyelőség részéről, Gradl Sándor mérnök a cs. kir. szab. osztrák államvasúttársaság részéről, Blasovits Károly főfelügyelő, a társaság első képviselője, Rubricius Sebestyén felügyelő és forgalmi mérnök.

A bizottság az építési tervrajzokkal, az engedélyokmánnyal, más dokumentu-

mokkal felfegyverkezve Valkányról indulva bejárta a teljes pályát, és „azt minden al- fel- és magas építményeiben behatóan megvizsgálta; mely alkalommal meggyőződött, hogy a szóban álló vasútvonal a közigazgatási bejárás jegyzőkönyvében történt megállapítások és a szabványtervek szerint épített”. A bejárás után elkészített jegyzőkönyvet 1872. július 28-án írták alá Szegeden. Eszerint néhány kis átereszt, átjárót és párhuzamos utat kell helyreállítani. Feljegyezték, hogy a társaság a tervbe vettekén kívül kiépített még néhány útátjárót, átereszt. Óbesenyőn

4. táblázat

A „kéjvonatok” menetrendje (1873)

Elindulás	Oraviczáról	e hó	18-án	1 óra	– p.	d.u.
”	Baziásról	e hó	”	1 ”	50 p.	”
”	Versecről	e hó	”	3 ”	50 p.	”
”	Temesvárról	e hó	”	7 ”	– p.	este
Megérkezés	Budapestre	e hó	19-én	5 ”	45 p.	reg.
Utazók fölvételével az Oravicza–Báziási vonal közbeneső állomásain bezárólag Temesvárig						
Elindulás	Temesvárról	e hó	18-án	7 óra	20 p.	este
”	N.-Kikindáról	e hó	”	9 ”	28 p.	este
”	Szóregről	e hó	”	11 ”	24 p.	este
Megérkezés	Budapestre	e hó	”	7 ”	20 p.	reg.
Utazók fölvételével a Temesvártól kezdődő állomásokon bezárólag Szóregig						
Elindulás	Perjámosról	e hó	18-án	8 óra	25 p.	d. e.
”	N.-Sz. Miklósról	e hó	”	9 ”	45 p.	d. e.
”	Valkányból	e hó	”	11 ”	46 p.	d. e.
Megérkezés	Budapestre	e hó	”	7 ”	49 p.	este.
A visszautazás tetszés szerint minden személyvonattal — kivéve a futárvonatokat — f. é. augusztus 26-ig bezárólag történhet. A Valkány–Perjámos vonal állomásaira menő utazók visszautazása a Budapestről 7 óra 5 perc este induló 7-ik számú személyvonattal eszközöltetik. Bővebben a felragaszok.”						

A Budapestre utazni vágyók tehát a Perjámos–Valkány vonalon is részesülhettek a „kéjvonatok” szolgáltatásaiban.

Beváltotta-e a reményeket első olcsó vasútunk?

A vasutat már régen óhajtó és megépítéséhez hathatósan hozzájáruló lakosok végre megelégedetten látták az aranyló búzamezők közepette nyargaló mozdonyokat, homlokukon gyöngyöző verejtékkal rakodták meg az állomásokon várakozó vasúti kocsikat éves munkájuk

eredményével, izgatottan várták a friss postát és a nagyvárosokból megrendelt árukat. A falvak és kisvárosok gyerekerege is bizonyára izgatottan várta a szerelvények érkezését, sokan pedig arról álmodoztak, hogy majd „ha megnőnek”, masinisták lehetnek egy-egy tüzet okádó,

gőzt prüszkölő, füstfelhőt eregető gőzparipán. Megépült tehát a vasút. Mindenki örült neki. Lássuk azonban, beváltotta-e az építők elvárásait? Milyen következtetésre jutottak néhány év üzemeltetés után? Erről nagyon érdekes eszmefuttatást olvashatunk a Központi vasuti és közlekedési közlöny 1874. január 15-i, 3. számában megjelent *Pár szó az úgynevezett mezei pályákról* című cikkből. A szerző (K) a Pester Lloyd jó nevű újság egyik korábbi számában közölt írásra reagál, melyben M. M. Weber a Angliában és Svédországban épített másodrendű vasutakról írt tanulmányát ismertetik. A tanulmányt a Pester Lloyd „hazánkra nézve különösen nagy horderővel bírónak tartja”. Szerzőnk kiemeli, hogy a két állam gazdasága, fejlettsége különbözik a magyarországitól, ezért Weber tanulmányának nem minden kitétele érvényes a hazai viszonyokra. „A helyi viszonyok s általában az ország állapota olyan, hogy okoskodásunkat egészen más basisra kell fektetnünk, mint az, melyen Weber a mondott eredményre jut.” Ezek után részletesen elemzi a már üzemelő két magyarországi másodrendű vasutat. „1867-ben nálunk is nagyban agitáltak a másodrendű vasutak mellett s következménye az is lett, hogy a válkány-perjámosi és a nyiregyház-ungvári vasutak mint másodrendűek engedélyeztetek s az első már három, a második egy éve van forgalomnak átadva. Ha a másodrendű vasutak építését a kormány előmozdítani akarta, az akkori viszonyok közt kedvezőbb vonalat nem is engedélyez-

hetett volna, mint a válkány-perjámosit. Az összesen 5½ mfd hosszú vonal dus vidéken vezet keresztül, népes és gazdag falvak fekszenek a vasut körül. Az eredmény mindamellett három év után az, hogy habár a pálya a legtakarékosabban építettet, ha a földkisajátításra mit sem kellett költeni, daczára tehát, hogy a pálya mértföldenként alig került 200000 forintba, e tőke kamatait sem képes fedezni és jövedelme nem hogy emelkedett volna, de sőt csökkent.

A nyiregyháza-ungvári vasut még szomorubb példát mutatott. E pálya üzleti kiadásait sem képes fedezni. Minő tapasztalatokra jutandunk a gömöri iparvasutaknál, az idő fogja megmutatni. Kétségtelen, hogy miután ezeken rendes forgalom fejlődhetik ki, az eredmény jobb leend, mint az előtt említett két pályánál, de hogy képes lesz-e a beruházott tőke kamatait megszerezni, még nagyon problematikus dolog.

A válkány-perjámosi és nyiregyház-ungvári vasutak példája tehát önkénytelenül arra vezetett, hogy olcsóbb vasutak létesítését kísértsük meg s azok üzlete iránt tegyünk tanulmányokat. Ha jól tudjuk, a kormány küldött is ki e végett szakembereket, kiknek tanulmányai alapján talán sikerülend valamely az itteni viszonyoknak építési rendszerben megállapodni”.

A főbb vonalak pár összeköttetés hián most már annyira kiépítvék az országban, hogy jó ideig nincsen mért újabb hálózat kiépítésére gondolnunk. Feladatunk most az leend, hogy meglevő vonalainkat jö-

vedelmezőbbekké tegyük, ennek pedig egyik fő factora a forgalom egyenlősítése. Nem lehet tehát elég hangosan kívánnunk, hogy vasutaink egyes állomásai jó utakkal vagy más közlekedési eszközökkel köttessenek össze, melyek minden időben járhatók. Ezzel leginkább előmozdítjuk a forgalom rendszerezettségét, növekvését s ennek folytán vasutaink nagyobb jövedelmezőségét.

Nem kis fontosságú dolog tehát az, hogy minő kedvezményeket biztosít az állam azon vasutak részére, melyek valamely fővonalat 5-6 nagyobb községgel összekötni hivatják s melyek a tulajdonképeni helyi forgalmat az egyes községek s a vasuti állomások közt közvetítenék. Ha a kamatokat ilyen vasutakra biztosítani nem lehet, gondoskodni kell előnyökről, melyek képesek legyenek a magán vállalkozást emelni s magokat az érdekelt községeket nagyobb tevékenységre ösztönözni."

A cikk szerzője ezután összefoglalja azokat a kedvezményeket, amelyeket az államnak biztosítania kellene. E tanulmány írásakor itt eleinte pontot kívántunk tenni, azonban abból a megfontolásból, hogy az olvasó mélyebb betekintést nyerhessen a vasútpolitikát formáló véleményekről és a korról, továbbidézzük (K) tanulmányát.

„Azon kedvezmények, melyeket az államnak, illetőleg az érdekelt községeknek kellene biztosítani talán a következő pontokban volnának összefoglalhatók.

1. A földterületet ingyen kellene biztosítani,

nemkülönben az alépitményhez szükséges kézimunka erőt is. Ez természetesen az érdekelt községek feladata lenne, melyek magukat a társulatokat is alkothatnák.

2. A pálya nyom szélessége előre is meghatározható volna, de jobbnak látnám, ha az nem előre, hanem esetről esetre a helyi viszonyokhoz képest állapították meg. Tagadhatatlan előnye van ugyan annak, ha a pályanyom előre bizonyos méretek szerint megállapított. Főleg a felszerelési tárgyakat készítő iparosoknak válnék előnyére, mert azok az egyenlően készítendő árukat biztosan eladhatván, a kedvező constellatiokat nagyobb tömegű áruk kétszítésére biztosabban használhatnák fel. Mind-e mellett is nem lehetek mellette annak, hogy a pályanyom előre és változatlanul megállapítva, mert a helyi viszonyok igen eltérők lehetnek, s miután a keskeny vágányu vasutak kizárólag helyi vasutak, azon viszonyoknak különös befolyás engedendő. Ha tehát a keskeny vágányu vasutak építése iránt törvényt hoznának, mit részemről csak helyeselhetnék, a törvényben kilehet ugyan mondani a pályanyom szélességére vonatkozó határozatot, fel kellene azonban a miniszteriumnak hatalmaztatni, hogy a helyi viszonyokhoz képest annál keskenyebb vagy szélesebb vágánnyal is engedélyezhessen vasutakat.

3. Engedtessek meg, hogy ezen pályákon 15.5 fontos sinek, könnyebb mozgonyok s egyszerűbb szerkezetű sze-

mély,- és árukocsik használtassanak, hogy a személykocsik I. osztálya a rendszer vágányu vasutak II. osztálya e azok II. osztálya ezek III. osztálya szerint s így tovább rendeztessenek be.

4. Minthogy ezen pályákon az éjjeli közlekedés, legalább míg rajtuk kifejtettebb forgalom nem leend, meg nem engedhető s miután 24 órában minden irányban csak egy vonat közlekedhetik, sem távirdának, sem jelzési készüléknek felállítása nem szükséges. Természetes, hogy ha a forgalom annyira növekszik, hogy naponként több vonat találkozik, vagy ha a vonatok éjjel is közlekednének, mind a távirda, mind a jelzési készülék felállítása szükséges volna.
5. A magos építmények a lehető legolcsóbb anyagból és takarékossgal volnának előállítandók, így pl. fából vagy vertfalból, a fedelek pedig fazsindelyből. – Külön fel és lerakodó helyek előállítására a társulatot nem lehetne kötelezni, s a vasut célját tekintve nem is volna szükséges, minthogy tisztán csak helyi forgalmat közvetítvén, az áruk külön raktározásáról nem kellend már törvényben vagy engedélyokmányban feltétlenül gondoskodni.
6. Arra sem kellene e vasutakat kényszeríteni, hogy ha a forgalom oly csekély, hogy általa a vonatmozgósítási költségek sincsenek fedezve, minden nap és minden irányban egy vonatot járasson. Ez esetben azt lehetne meghatározni, hogy legalább háromszor hetenként indítson minden irányban egy vonatot.

7. Csak nagy forgalmú útátjáróknál kellene elzáró készüléket alkalmazni, kisebb forgalmuaknál nem volna szükséges, minthogy a vonatok különben is nagyon lassan közlekedhetnek.

Az ilyen feltételek mellett építendő mezei pályák előnye félreismerhetlen főleg a magyar alföldön, hol egyes nagyobb községeket a fővasutakhoz közelebb hoznának s minden időben hozzáférhetővé tennének.

Méltán feltűnhetik, hogy akkor, midőn a magyar vasutak a forgalomhoz mérten, melyet közvetítenek, mondhatni fényűzéssel építettek, egyszerre szószólója akad ezen a fővonalok mellett minden esetre kisszerűnek látszó pályáknak. Azonban ha látjuk azt, hogy útjaink rosasága miatt nagy vasutainktól a forgalom az év bizonyos részében végkép elvonatik, s hogy a vidéken rendszeres forgalmi élet csak a meglevő vasutak mentén fejlődhetik: önkéntelen is gondolnunk kell módról, mely által a forgalmi életbe nagyobb kört bevonhassunk.

Ha arra várunk, hogy az állam vagy magánosok építsék ki azt számtalan hozzájáró utat mi nálunk hiányzik, akkor nemzedékek is alig lesznek képesek e várakozásunknak megfelelni. Ellenben ha tért nyitunk a magán tevékenységnek az által hogy annak kilátása leend a beruházott tőke bizonyos százalékára, s ezért hajlandó azt előnyös feltételek mellett rendelkezésre bocsátani a vidéknek; bizonyosan nem fognak késni a terület és kézi munka felajánlása által maguk részére vasutat szerezni.

A tarifa úgy a személyekre nézve mint az árukra előre meghatározhatnák, de nézetem szerint elvi differentiákra okot nem adhatna, mert bárminő magosan alapítottassék is meg az még is kisebb leend, mint azon ár, mit ma akár személyek akár árukért a tengelyen szállítónak fizetni kell. Mint most, úgy ezen vasutak kiépítése alkalmával is csak a fővonalnál kezdődik a tarifa világforgalmi jelentősége.

Nézetem szerint, hogy a mezei vasutak építése minél inkább megkönnyítessék, általános törvényre volna szükségünk, mely a feltételeket magában foglalván, azok megállapítására kormány és vállal-

kozó közt külön tárgyalás szüksége eslenék, miáltal a vasutak létrejötte nagyban könnyíttetnék. E vasutak nem engedélyeztetnének külön törvény által, hanem a közlekedési minisztérium felhatalmaztatnák azoknak a törvény alapjáni engedélyezésére.”

Talán érdemes a fentieket összevetni a vasútépítések terén a későbbi évtizedekben történetekkel.

Az olvasó pedig nyugtázni fogja, hogy a magyar állam milyen óriási erőfeszítést tett, hogy kiépüljön a helyi érdekű vasutak hálózata is, melyre az utódok ma is annyira büszkék.

MEGHOSSZABBÍTÁS PERJÁMOSTÓL VARJASIG

A vonal Varjasig való meghosszabbítása

Az OÁV Perjámostól Varjasig tervezte meghosszabbítani vonalát, de konkrét lépésekre csak később került sor. Ekkorra (1882-től) a társaság a nevében levő „oszt-rák” mellé már felvette a „magyar” jelzőt is, ezentúl tehát szabadalmazott oszt-rák–magyar államvasút társaság (OMÁV) néven szerepelt. A vasútvonalnak Varjasig való meghosszabbítása tárgyában az OMÁV építési szolgálata 1887-ben egy átfogó elemzést fogalmazott meg *Jelentés a valkány-perjamosi helyi érdekű vasútvonalnak Varjasig tervezett meghosszabbítása által elérendő gazdasági és más előnyökről, jövedelmezőségének tényezőiről, az üzlet módjáról, a közös állomásokról, stb. stb.* címmel. A jelentést az igazgatótanács nevében Harkányi, az igazgatóbizottság nevében pedig De Serres igazgató írta alá. Idézzük: „A valkány-perjamosi vasútvonal Varjasig tervezett meghosszabbításának fő célja ez utóbbi község és környéke helyi érdekeinek szolgálni.

Varjas község és környékének fő termelési ágait a földművelés, bortermelés és baromtenyésztés képezik. Az ipar meghonosítása kezdetének tekintendő a Varjas

községben épült gőzmalom, s a tervezett helyi érdekű vasút kiépítése által nem csupán ezen ipartelep fog felvirágozni, hanem a szükségelt anyagok olcsó és biztos beszerzése, valamint a készítmények elszállításának megkönnyebbítése folytán az ipar emelkedése általában is várható.

A talaj minősége kitűnő, a földművelés főbb terményei: a buza, árpa, zab és tengeri, melyek nagyobb mennyiségben jutnak kivitelre. A bor és gyümölcsstermelés inkább csak a házi fogyasztásra, és a baromtenyésztés főleg a gazdálkozás igényeinek megfelelő mérvben üzetik, bőr, szőrme, gyapju, továbbá sertés, juh és szárnyasok azonban tekintélyes mennyiségben kerülnek kivitelre.

Az egyetlen ipartelep, az említett gőzmalom, nem csak a helyi, hanem a vidéki fogyasztásra is dolgozik.

A leadásnál főleg a gyarmat- és vasárúk, só, szén, kőolaj, fa stb. jönnek figyelembe.

A helyi érdekű vasútnak Varjasig történő meghosszabbítása folytán egy minden időben biztos közlekedési út nyílik meg e község használatára, mi által nem

csak a gazdasági termények értékesítése lesz könnyebb, hanem az ipar is, melyhez különben minden feltétel meg van, hatalmas lendületet nyerend, úgy hogy annak felvirágzása a vonal kiépítése után jogosan várható.

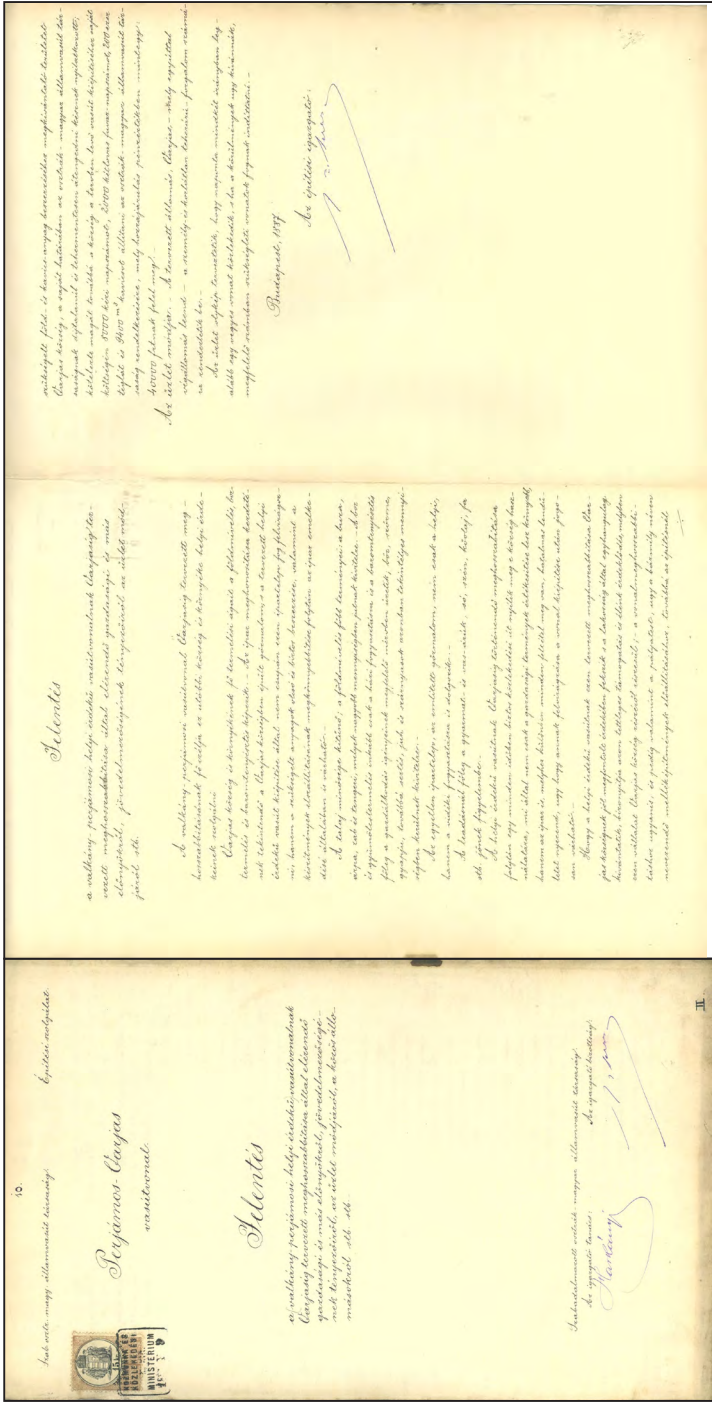
Hogy a helyi érdekű vasútnak ezen tervezett meghosszabbítása Varjas községnek jól megfontolt érdekében fekszik s a lakosság által egyhangulag kívántatik, bizonyítja azon tetteges támogatás és élénk érdeklődés, melyben ezen vállalat Varjas részéről részesül; – a vonalmeghosszabbításhoz ugyanis, és pedig valamint a pályatest, úgy a bármely néven nevezendő melléképítmények előállításához, továbbá az építésnél szükségelt föld- és kavics-anyag beszerzéséhez megkívántató területet Varjas község, a saját határában az osztrák–magyar államvasút társaságnak díjtanul és tehermentesen átenged-

ni késznek nyilatkozott, kötelezve magát továbbá a község a tervben levő vasút kiépítéséhez saját költségén 8000 kézi napszámot, 2000 kétlovas fuvar-napszámot, 200 ezer téglát és 9400 m³ kavicsot állítani az osztrák–magyar államvasút társaság rendelkezésére, mely hozzájárulás pénzértékben mintegy 40000 frtnak felel meg.

Az üzlet módja. A tervezett állomás, Varjas, – mely egyúttal végállomás leendő – a személy- és korlátlan teheráru-forgalom számára rendeztetik be.

Az üzlet olyképp terveztetik, hogy naponta mindkét irányban legalább egy vegyes vonat közlekedik, s ha a körülmények úgy kívánnák, megfelelő számban szükségleti vonatok fognak indíttatni.

Budapest, 1877. Az építési igazgató.”
Olvashatatlan aláírás (De Serres).



82. kép „Jelentés a valkány-perjamosi helyi érdekű vasútvonalnak Varjasig tervezett meghosszabbítása által elérendő gazdasági és más előnyökről, jövedelmezőségének tényezőiről, az üzlet módjáról, a közös állomásokról, stb. stb.”

Egyezmény Varjas község és az OMÁV között

A szabadalmazott osztrák–magyar államvasút társaság és Varjas község a Valkány–perjámosi vasút Varjasig való meghosszabbítása érdekében a következő egyezséget kötötte:

„Egyezmény, mely a Valkány–perjámosi helyi érdekű vasutnak Varjasig tervezett hosszabbítása alkalmából egyrészt Varjas község alólírott törvényes képviselőse és másrészt a szabadalmazott osztrák–magyar államvasút-társaság közt következőképpen kötött.

I. cikk. Varjas község törvényes képviselőse kötelezi magát az 1887. évi január hó 28-án Varjason felvett jegyzőkönyvben tett nyilatkozata alapján, hogy a Valkány–perjámosi helyi érdekű vasut a szabadalmazott osztrák–magyar államvasút-társaság által Varjasig tervezett hosszabbítására való építésnek előmozdítására következő hozzájárulásokat fog nyújtani.

a) A Perjámóstól Varjasig (:végpontig:) tervezett fenti pályahosszabbítás építéséhez és pedig úgy a pályatest előállítására és minden bármily néven nevezendő mellék-létesítményekhez, valamint az ezen vasut építésére megkivántató föld- és kavics anyag nyerésére szükséges földterületeket Varjas község határában a zágrábi érsekség birtokát képező föld kivételével, ingyen engedi át, illetve az államvasuttársaság teljesen korlátlan és terümentes tulajdonába bocsátja át díjtalanul azon időben,

mely a társaság által fog meghatározottni.

b) A szabadalmazott osztrák–magyar államvasút-társaságnak saját (Varjas község) költségén valamennyi munkát 8000 azaz nyolcz ezer munkanap maximumig és valamennyi fuvart 2000 azaz két ezer két fogatú munkanap idejekorán, azaz a társaság által megszabott ideig rendelkezésére bocsátja, mely munkások a kérdéses vasutvonalnak egész terjedelmében kezdetétől végpontjáig való előállítására szükségesek lesznek, illetve, melyek a pályaeépítkezés keresztülvitelére kezdettől teljes befejezéséig (:nevezetesen az alépitmény, a felépitmény és a magas építmény előállítására:), továbbá a pálya elzárására (:bekerítés, sövénykerítés, sorompozás:), a pálya beosztására (:pályatagolás, kilométerezés és egyéb pályajelelés:) nem különben a pálya felszerelésére jelzőkészülékkel és végre a pálya kitézésére és elhatárolására megkivántatnak.

c) A pályaeépítésre szükséges kavicsmennyiségeket 9400 azaz kilenczernégyszáz köbméter maximumig, melyek nem pályaterületen nyertének, hanem más helyről szállítatnának, úgy a mint a marosban [sic!] találtatik, és a szóban forgó pályaépítéshez, illetve az abbéli bármily néven nevezendő vasuti műtárgyak, épületek és egyéb ahhoz tartozó épít-

ményekhez megkivántató, jól égetett összes téglát a használat helyszínére idejekorán, azaz a szabadalmazott osztrák–magyar államvasut-társaság által kitűzendő időben, minden díj nélkül, tehát ingyen a társaságnak beszerzi és odaállítja.

II. cikk. Varjas községnek képviselőisége kötelezi magát továbbá, hogy az ezen egyezmény megkötésére megkivántató felsőbb jóváhagyásokat idejekorán ki-
eszközli.

III. cikk. A szabadalmazott osztrák–magyar államvasut-társaság ellenben kötelezi magát, hogy a jelen egyezmény megkötése után, s mihelyt az alábbi VI. cikk értelmében Varjas községre nézve is jogerejűvé vált, a szóban forgó vasutra vonatkozó engedélyezési kérvényt megelőzőleg eszközölni munkálatokat megkezdi, azoknak befejezése után az illetékes hatóságoknál az ez érdemű végleges engedély megadásáért folyamodni és ezen engedély, illetve az építési engedély megnyerése után a kérdésben forgó vasut építést elkezdni s 9 építési hónapon belül az engedély, illetve az építési engedély megadása napjától fogva befejezni fogja és az üzletet az építés befejezése után a kész vasutvonalon megnyitandja.

Az államvasut-társaság csak azon esetben lesz képes azonban a fentemlített vonalat a kitűzött határidőben elkészíteni, ha Varjas községe a jelen egyezmény I. cikke a, b, és c) pontjaiban tüzetesebben felsorolt s általa elvállalt kötelezettségei-

nek minden tekintetben, nevezetesen pedig idejekorán és az államvasut-társaság által meghatározandó időben eleget tesz.

Ellenkező esetben pedig az államvasut-társaság nem csak el nem vállalja a kötelezést, hogy a fentemlített vasutépítést a kitűzött határidőben elvégezni, hanem jogában is fog állani, Varjas községet azon költségek időközi kamatainak megtérítésére szorítani, melyeket a társaság a kérdésben forgó vasut építéshez bevásárolt s lerakott anyagokra fordított. Továbbá az is megállapítottatik, hogy az államvasut-társaság vis major (nevezetesen háboru) folytán bekövetkező hátramaradásért a vasutépítésben felelőssé nem tétethetik, hogy tehát ily eset a társaságnak jogot adand a kitűzött építés-befejezési határidőt megfelelőleg meghosszabbítani, illetve az építést megfelelő későbbi időben foganatosítani és bevégezni.

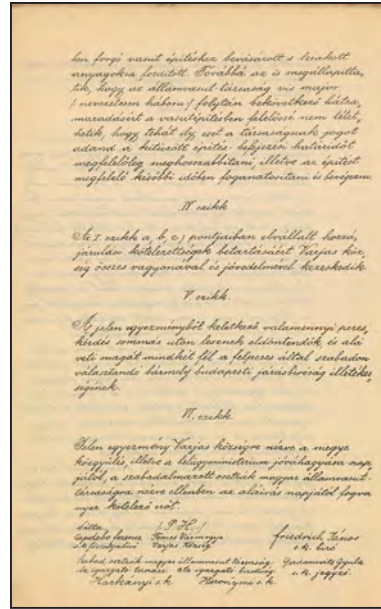
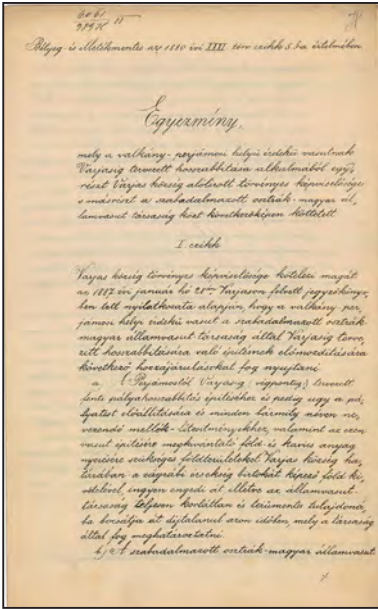
IV. cikk. Az I. cikk a, b, c) pontjaiban elvállalt hozzájárulási kötelezettségek betartásáért Varjas község összes vagyონával és jövedelmével kezeskedik.

V. cikk. A jelen egyezményből keletkező valamennyi pereskérdés sommás uton lesznek eldöntendők és alá veti magát mindkét fél a felperes által szabadon választandó bármely budapesti járásbiróság illetékességének.

VI. cikk. Jelen egyezmény Varjas községre nézve a megye közgyűlés, illetve a belügyministerium jóváhagyása napjától, a szabadalmazott osztrák–magyar államvasut-társaságra nézve ellenben az aláírás napjától fogva nyer kötelező erőt.”

Az egyezményt a következők írták alá: Capdebo Ferenc főszolgabíró, Friedrich János bíró, Gerdanovits Gyula jegyző Varjas község részéről, az OMÁV igazgatótanácsa nevében Harkányi, az OMÁV igazgatóbizottsága nevében pedig Hieronymi

Károly. Az egyezményt Temes vármegye törvényhatósági bizottsága 1877. évi 17. számú határozatával, és a kir. belügyminiszter 1887. évi 79024/IV. b. számú rendeletével hagyta jóvá.



83. és 84. kép
Az egyezmény első és utolsó oldala

Az engedélyokmány

Az OMÁV a helyi érdekű vasutakra vonatkozó törvények alapján benyújtotta a kérelmet a közmunka és közlekedési magyar királyi miniszterhez, hogy megkaphassa a koncessziós engedélyt. A Baross Gábor által 1888. április 17-én aláírt, 17.573/1888 számot viselő *A perjámos-varjasi helyi érdekű gőzmozdonyú vasutrá vonatkozó engedélyokmány* a Vasuti és közlekedési közlöny 19. évfolya-

mának 1888. április 22-én megjelent 49. számában kezdte közölni, több folytatásban. Az engedélyokmány kimondja, hogy: „A Perjámostól Varjasig vezetendő helyi érdekű gőzmozdonyú vasutat a m. kir. miniszterium az 1880: XXX. t.-cz 1. §-a alapján és Ő cs. és ap. Kir. Felségének Bécsben, 1888 ápril 10-én kelt legfelsőbb elhatározása folytán a következő feltételek alatt engedélyezi, u. m.:

Vasuti és közlekedési közlöny.

Megjelenik hetenként háromszor, minden szerdán, pénteken és vasárnap.

Szerkesztői iroda: VI. Podmaniczky-utca 17/b. sz. a.	Előfizetési díj: Helyben és vidéken postaküldéssel évi 12 Ft. fél évre 6.	Kiadó hivatal: VI. Podmaniczky-utca 17/b. sz. a.
--	--	--

TARTALOM: Hivatalos rész. — A magyar Államvasutak az 1887. évben. — A magyar korona területén létező vasutak üzemeltetési —
A m. kir. osztrák Államvasutak 1887-ben. — Az állam és a helyi érdekű vasutak Pannóniában. — Francia vasuti ügyek —
Osztrák vasuti ügyek. — Közlekedések. — Útbervezés. — Állami építések. — Hivatalos értesítések. — Hírek.

HIVATALOS RÉSZ.

Közmunka és közlekedésügyi m. kir. miniszter. — 17,672/1888 szám.

A perjámos-varjasi helyi érdekű gőzmozdonyú vasútra vonatkozó engedélyközmány.

A Perjámostól Varjasig vezetendő helyi érdekű gőzmozdonyú vasutat a m. kir. miniszterium az 1880. XXXI. t.-cz 1. §-a alapján az 1. cz. és ap. kir. Felügyelők Déneben, 1888 ápril 10-én kelt legfeljebb alhatározás folytán a következő feltételek alatt engedélyzi, a m.:

1. §. Ezen okmány értelmén fogva a szab. osztrák-magyar államvasut-lármaszág engedélyi nyer és kötelezettséget vállal arra, hogy a vállány-perjámosi második vonalának folytatásképp Varjasig vezetendő helyi érdekű gőzmozdonyú vasutat az alábbi feltételek alatt megépítse és azt a jelen engedélyközmány hatályának tartama alatt szakadatlannal üzemeltessen.

2. §. A nevezett engedélyes részére a jelen engedélyközmány értelmében biztosítottak mindazon jogok és kedvezmények, melyeket az 1880 évi XXXI. és az ennek módosításáról és kiegészítéséről szóló 1885 évi IV. t.-czikkben a helyi érdekű vasutakra névve meghatározott; viszont engedélyes a most idézett törvényekkel azon határozatainak, melyek rész mint engedélyesre kötelezettségeket rótnak, magát felülülni látoati.

Az engedélyes továbbá szorosan alkalmazkodni köteles:

a) a jelen engedélyközmány határozataihoz;

b) a közmunka és közlekedésügyi m. kir. miniszterium által 1888 évi ápril hó 20-án 4.978 sz. a. az országgyűlés jóváhagyásával kibocsátott ideiglenes vasutategyelvezési szabályban, valamint az 1878 évi XX. t.-cz. által becsikelyezett várm. és kereskedelmi törvény VIII. cikkében elfogadott vasuti üzemeltetési törvényhez, fenntartva azonban az utóbbiakban a mennyiben ezek a jelen engedélyközmányban megállapított egyes határozatok és a helyi érdekű vasutak forgalmi szolgáltatásra vonatkozó, a közmunka és közlekedésügyi m. kir. miniszterium által 1888 évi augusztus hó 1-én kiadott szabályok alapelvei folytán változást nem szenvedtek, a végre:

c) minden egyéb már érvényben álló vagy később alkotandó törvényekhez, szabályokhoz, utasításokhoz és rendelkezésekhez.

3. §. A pálya építésére és az üzem berendezésére névve a közmunka és közlekedésügyi miniszterium által egyidejűleg kiadott és a jelen engedélyközmány kiegészítő részét képező építési feltételek iránnyadók, fenntartva azonban a nevezett miniszterium részére a jog, hogy ezen építési feltételektől egyes kivételes esetekben eltérve engedélyt vehessen.

4. §. Az engedélyes köteles a fenti szabályok szerint előkészített részleírásokat oly időben benyújtani fel két példányban a közmunka és közlekedésügyi miniszterium elé, hogy azok a kiviteltre alkalmos megállapított határidőre való tekintettel, a miniszterium által a kellő időre megvizsgálhatók és jóváhagyhatók legyenek.

A kéredelem következvényei egyzdél az engedélyest terhelik.

A közmunka és közlekedésügyi miniszterium a jelen engedélyközmányban, az ennek kiegészítő részét képező építési feltételekben, vagy az engedélyes által 1888 évi február hó 1-én felvett jegyzéknyelven foglalt határozatokra, egyeztetés az illetékes hatóságok közreműködésére való tekintettel, az előkészített tervekkel átvizsgálhatja és a mennyiben az érintett szempontokból észrevételei fel nem merültek, a tervek jóváhagyja és ha egyéb törvényes rendelkezéseknek is elég letettek, az építési engedélyt, harmadik személyeknek az 1881 évi XLI. t.-czikk szerinti jogoknak érintetlenül hagyása mellett, megadja.

Az engedélyes minden kárpótlási vagy egyéb igény kérésével köteles a közmunka és közlekedésügyi miniszterium által a pálya építése közben vagy bármikor azután is, a fenti érintett tekintetektől a alapon kívánt és bír az előzetesen jóváhagyott tervekkel ellátó módosításokat és kiegészítéseket is fogadtatni.

Helyben az engedélyes az általa a közmunka és közlekedésügyi miniszterium részéről már jóváhagyott terveknek bármily tekintetből kívánt megváltoztatásához, a nevezett miniszterium engedélyét mindenkor előzetesen kisközölni tartozik.

A pálya építését engedélyes az engedélyközmány keltétől számított egy év alatt befejezni és a pályát a közforgalomnak átadni tartozik.

5. §. Ezen pálya kiépítése és üzemeltetése az 1881 évi XLI. t.-czikk szerinti kisközölnési jog szorosan engedélyeztetik.

Ha más pályák csatlakozás, állomások és egyes csatlakozó vonalrészek közös vagy együttes (pásegem) használata, kocsiközlekedés és minden eszékért járó kárpótlás tárgyában, az illető vasuti vállalatok között egyezmény létre nem jöhete, az e részben megközelítő egyezmény feltételét a közmunka és közlekedésügyi miniszterium fogja az érdekeit feltek névve kötelezőleg megállapítani.

6. §. Az engedélyezett vasuti megépítéséhez és üzemeltetéséhez szükséges lényeges tőke 165,000 (százhatvanöt) ezren állapították meg, mely tőkéből forgalmi eszközök engedélyes 15,000 forint tartozik felírni.

A lényeges tőke fenntartásához megállapított mennyiségnek keretében azonban a befektetési tőkének számítottamár kimutatására vonatkozólag az 1882 évi június 8-án kelt a az ugyanazon évi XLV. t.-czikkkel békített szerződés II. cikkében foglalt határozatoknak a jelenleg engedélyezett vonalra is világosan fenntartatnak, megjelöléstételre, miszerint ezen vonal építési tőkéjébe a központi szolgálat, építkezés és felügyelet, előzetes és építési tervek, valamint az általános igazgatás számítva a lényeges építési tőké 75%-át, az időközi kasszák számítva pedig a kimutatott építési tőké felé részének az építési engedély megadásától a megépítésig számlált lényeges építési időre e 5%-nál magasabb költségösszeg fel nem vehetik.

85. kép

„A perjámos-varjasi helyi érdekű gőzmozdonyú vasútra vonatkozó engedélyközmány” a Vasuti és közlekedési közlönyben

1. §. Ezen okmány erejénél fogva a szab. osztrák-magyar államvasut-társaság engedélyt nyer és kötelezettséget vállal arra, hogy a vaskány-perjámosi másodrendű vonalának folytatásaképp Varjasig vezetendő helyi érdekű gőzmozdonyú vasutat az alábbi feltételek alatt megépítse és azt a jelen engedélyokmány hatályának tartama alatt szakadatlanul üzletben tartsa.

2. §. A nevezett engedélyes részére a jelen engedélyokmány értelmében biztosítanak mindazon jogok és kedvezmények, melyeket az 1880 évi XXXI. és ennek módosításáról és kiegészítéséről szóló 1888 évi IV. t.-cikkek a helyi érdekű vasutakra nézve megszabnak; viszont engedélyes a most idézett törvénycikk azon határozatainak, melyek reá, mint engedélyesre kötelezettséget rónak, magát feltétlenül aláveti.”

A továbbiakban felsorolják az érvényben lévő vasútengedélyezési, vasútépítési, vasúti üzletrendtartási és üzletszabászatokat, melyeket az engedélyesnek be kell tartania.

A 7. §. szerint az engedélyezett vasút megépítéséhez és üzleti megfelelő berendezéséhez szükséges tőkét 165 000 forintban határozták meg, melyből forgalmi eszközökre 15 000 forintot kell fordítani.

Előírták, hogy a forgalmi eszközöket, síneket és egyéb, az építésnél és az üzletnél használandó anyagokat – amennyiben azok beszerzését saját gyáraiból nem tudja eszközölni – minden esetben köteles belföldön beszerezni. Kivétel csak a mi-

niszter jóváhagyásával volt lehetséges.

Az engedélyokmányban szabályozták a menet- és szállítási díjakat is. Személyenként és kilométerenként a legmagasabb díj: első osztályon 4,75 o. é. kr. [osztrák értékű krajcár] ezüstben, második osztályon 3,56 o. é. kr. ezüstben, a harmadik osztályon 2,37 o. é. kr. ezüstben lehetett. Az áruk szállításánál a legmagasabb árszabási tétel kilométerenként és 100 kilogrammonként az I. osztályon 0,79 kr., a II. mérsékelt darabáru osztályon 0,53 kr., a terjedelmes áruk esetén pedig 1,06 kr. ezüstben.

A kőszén, vaskő, só, tűzi- és épületfa, trágya, kő, mész, téglá, teljes kocsirakományokban kilométerenként és kilogrammonként legfeljebb 0,41 kr. díjtételért volt szállítható.

A miniszter fenntartotta azt a jogát, hogy ha a pálya jövedelme három egymást követő évben meghaladná a 7%-ot, akkor csökkenthesse a szállítási díjakat. Úgy tűnik, Baross Gábor már kigondolta a néhány évvel később bevezetett és Európa-szerte is mintául szolgáló egységes tarifarendszert. Ezért kerülhetett be az engedélyokmányba a következő mondat: „Azon esetre, ha a törvényhozás a díjszabási ügyet az összes hazai vasutakra vonatkozólag szabályozná, ezen szabályozás, tekintet nélkül a jelen engedélyokmány határozataira, az engedélyezett vasútra is érvényes leend.”

Előírták a katonai szállítások, a postai szolgáltatások szabályait. Meghatározták a távirda- és telefonszolgálat feltételeit.

Az engedély érvénye a magyar kormány és az OMÁV közötti, 1882. június 8-án megkötött és az 1882. évi XLV. törvénycikkkel beiktatott szerződés II. cikkelyének végpontjában megállapított határidőig, azaz 1965. év végéig szólt. Rendelkeztek továbbá az állam által való megváltás módozatáról is.

A vasútvonal adómentességének tartalma alatt nem kellett külön számadást készíteni.

Az engedélyokmányt a mellékletben lévő feltételekkel egészítették ki. Ebben 30 km/h-ban határozták meg a legnagyobb közlekedési sebességet.

Az „általános határozmányokban” előírták, hogy a vasútépítési terveket a kereskedelemügyi miniszternek kell jóváhagynia. Az engedélyest kötelezték, hogy a beszerzendő sínekre és forgalmi eszközökre vonatkozó szállítási szerződéseket és feltételfüzeteket a kereskedelmi és közlekedési minisztériumnak jóváhagyás végett betérjessze. Ha a pálya építését az engedélyes általánosságért vállalkozásba adta, vagy pedig az építést pénzbeszerzéssel is egybekötötte volna, akkor az engedélyesnek be kellett mutatni a pálya építésének szerződését is.

A vasút és tartozékainak építésénél az engedélyes köteles volt alkalmazkodni az érvényben levő általános, valamint a helyhatósági építési és rendőri szabályokhoz.

Az alépítmények fejezetében az engedélyt egyvágányú alépítményre adták meg. A legnagyobb emelkedés vagy esés 4% lehetett, helysínrajzban a legkisebb

ívsugar nem lehetett 300 méternél kisebb. A pálya szabványszerű koronaszélessége az alépítmény felszínében, azaz a kavicságy alsó felületének magaságában mérve legkevesebb 4,0 méter lehetett. A töltések rézsűjének esését 1:1,5 vagy 1:1,75 arányokban határozták meg. Rendelkeztek a vízfolyások rendezéséről. A hidakat és átereszeket olyan magasra kellett építeni, hogy a hordszerkezet alsó éle és a legnagyobb árvízszint között 0,5–1,0 méter szabad nyílás maradjon. A vasutat keresztező utakat az eredeti út felépítményének megfelelően vagy kőalpból és kavicsból, vagy csak kavicsból kellett kialakítani. A kavicsolandó utak esetében mindkét sínszáltól számítva 8-8 méter hosszon 15 cm, azontúl pedig 10 cm vastag kavicsréteget kellett elteríteni. Előírták a párhuzamos utak és útátjárók alatt a szükséges nyílású hidak vagy átereszek építését.

Azokat az állomási hozájáró utakat-vagy útszakaszokat és az állomási tereket, melyeket az engedélyes kellett megépíten, 24 cm kavicsolással kellett ellátni.

Rendelkeztek, hogy minden állomáson kert számára legalább 400 m², az őrházaknál pedig 100 m² földterületet kell kisajátítani.

A kavicságyat 25 cm vastag kavicsrétegből kellett kialakítani. Koronaszélessége a sántalpak alatt 3,0 méter kellett legyen. Az állomási tereket (a fent említettek kivételével) 10 cm, az őrházak tereit pedig 5 cm vastag kavicsréteggel kellett borítani.

A normál nyomtávú (1435 mm) felépítményhez 21,75 kilogrammnál nehezebb acélsíneket kellett használni, azonban felhatalmazták az engedélyest, hogy ezek helyett felhasználhatja fővonalainak régi vas- vagy acélsíneit is. A vágányok közötti minimális távolság, a vágányközepek között mérve az állomásokon 4,5 méter, a nyílt vonalon pedig 3,6 méter lehetett. A talpfák anyaga kemény- vagy puhafa is lehetett, azonban hosszuk legalább 2,3 métert kellett kitegyen.

A vonalon csak egy állomás építését írták elő, mégpedig Varjason. A felvételi épületek és őrházak anyaga kő vagy téglá, a raktáraké kő vagy téglá alapon fa. Ezeket

már a létező szabványok szerint kellett felépíteni.

A pályát csak a legforgalmasabb helyen volt szükséges elzárni. Sorompókat is csak a legforgalmasabb helyeken kellett felszerelni. Az engedélyest (azaz a vasút építési engedélyének tulajdonosát) kötelezték az állomások közötti összeköttetést biztosító üzleti távirda fellállítására. A lát-, hang- és harangjelzőket mellőzhették.

Az üzleteszközöket az engedélyes választhatta meg, azonban köteles volt ezek részletterveit a miniszternek még a megrendelés előtt jóváhagyás céljából bemutatni.

A közigazgatási bejárás és a munkálatok elkezdésének engedélye

A közmunka és közlekedési magyar királyi miniszter annak rendje és módja szerint 1887. november 22-én kelt, 42711. számú rendeletével elrendelte a közigazgatási bejárást. Erre 1887. december 2-án került sor. A bizottság tagjai a következők voltak: a m. kir. közmunka és közlekedésügyi minisztérium részéről Lakatos Aladár minisztériumi titkár, aki egyben a bizottságot is vezette, és Dobieczy Sándor minisztériumi főmérnök. A cs. kir. hagyügyminisztériumot Magyar Gyula cs. kir. vezérkari százados képviselte. A m. kir. vasúti főfelügyelőség részéről a bejáráson Storch Gyula főfelügyelő vett részt. Torontál vármegyét Hám Ignác kir. mérnök, Nikolics Bogdán járási főszolgabíró, Temes vármegyét dr. Darabonth János megyei főügyész, Capdebo Ferenc

főszolgabíró, Radislovits Ferenc kir. mérnök képviselte. Az OMÁV képviselőjében Bernárth Győző főfelügyelő, Smrczka Ferenc felügyelő, Gamber Emil főmérnök, Nehasil Ferenc mérnök, Kováčevič Tamás mérnök vettek részt a bejáráson.

A bejárás tárgyát azon építészeti intézkedések megállapítása képezte, amelyeket a vasútvonal építése által a meglévő rendeletek és a vasút üzleti rendtartásának értelmében a fennálló közlekedés és a vízfolyások fenntartása, valamint a köz- és magánérdekek megóvása céljából kellett meghozni.

A bejárás előtt a bizottság hasznosnak vélte összefoglalni, a meglévő törvény és miniszteri rendelet értelmében, „a létesítendő műtárgyak, annak idejében fenntartására nézve” a következő elveket:

1. A vasút építése alkalmával elrontott és

újonnan építendő hidakat, utakat stb. azoknak kell fenntartaniuk és használható állapotban tartaniuk, akiknek azok fenntartása a vasút megépítése előtt is a kötelességük volt.

2. Abban az esetben, ha e hidak, utak stb. fenntartási költségei a vasút építése által szaporodtak volna, a fenntartók a fenntartási költségek egy arányos részét a vasút tulajdonosától igényelhetnék.
3. Abban az esetben, ha a vasút építése által meggátolt közlekedés helyreállítása érdekében új építményeket (hidak, utak, töltések stb.) kellene létrehozni, akkor ezek építési és fenntartási költségei a vasút tulajdonosát terhelik.
4. A vasúti üzleti rendtartás 41. és 97. cikkelyeinek értelmében a vasút építője köteles volt balesetmegelőzési rendszabályokról gondoskodni, például a pálya mellé kerítést építeni.
5. A vasútvonal mentén már létező épületeket a vasút tulajdonosának kellett biztosítania. A vasút szomszédságában, de más tulajdonban lévő épületeket, melyeket a vasúttársaság állított helyre, a tulajdonosnak kellett karbantartania.

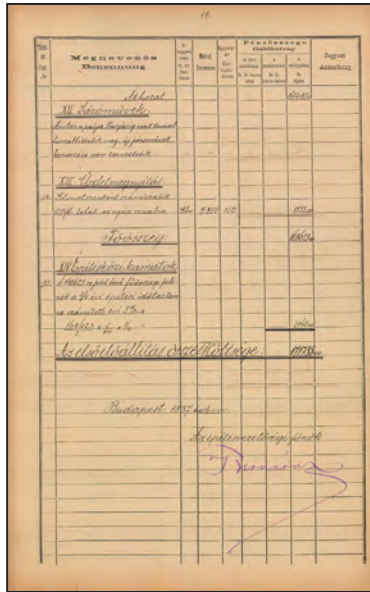
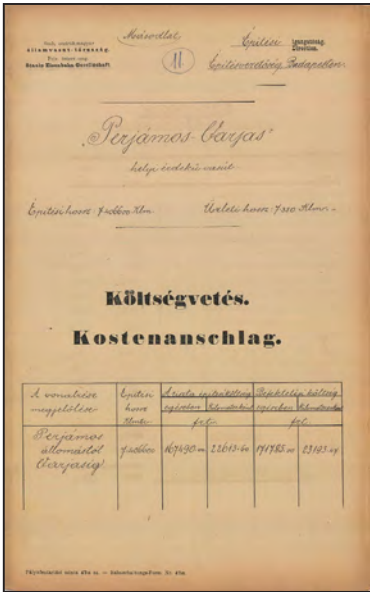
A bejáróbizottság kijelentette, hogy „a műtárgyak szerkezetének megállapítását ügykörébe nem vonja, hanem azok csakis belső szélességét és szükség esetén azok magasságát” jelöli meg, valamint hogy a vasút melletti építmények által a vizek szabad lefolyását nem szabad meggátolni. Megjegyezték, hogy a pálya jobb és bal oldalának elnevezésénél a Perjámostól Varjas felé haladó irány a mérvadó.

A bizottság kijelentette, hogy a vasút mentén felállítandó intótáblákat a közmunka és közlekedési magyar királyi minisztérium 1882. augusztus 28-án kiadott 19088 számú rendeletében megálapított szöveggel kell ellátni.

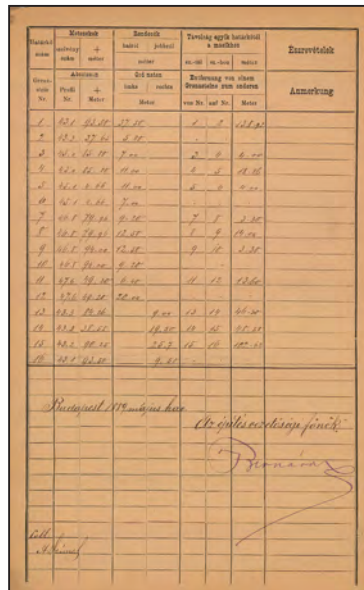
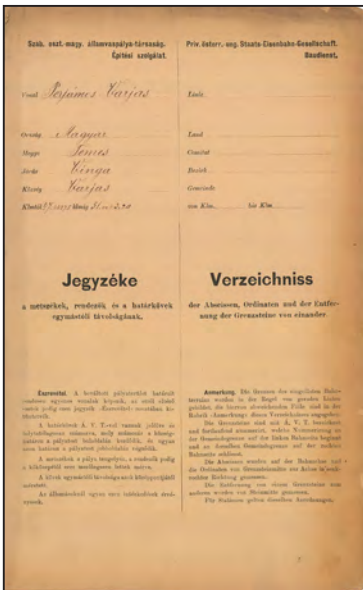
A bizottság leszögezte, hogy a netalán a kelleténél kisebb vízáteresztő képességű műtárgyak átépítésének költsége a vasúttársaságot terheli.

A jegyzőkönyvben ezek után rögzítették a vasút és a községhatárok metszéspontjait, a hidak, átereszek, úttájarók, párhuzamos utak helyét. Perjámos község el akarta érni, hogy a Perjámos–Varjas úton haladó nyomvonalat a földekre helyezték át, és a vasúti pálya mellé építsenek korlátot. Ezt a kérelmet, azzal érvelve, hogy a meglévő út nagy szélessége (42 méter) elegendő a vasút (a korlátokkal együtt csak 10 méternyi szélességű sáv szükséges,) és a kocsit részére is, az OMÁV képviselői elutasították. Ezen kívül a földek birtokosai sem óhajtották a vasúti pálya vezetését a tulajdonukban lévő területeken. Az OMÁV képviselői szintén elvetették a Perjámos község által óhajtott korlát megépítését a községi út és a vaspálya közé, azzal érvelve, hogy a kerítés építése szükségtelen, mert a vasút melletti árok is elég védelmet nyújt.

A jegyzőkönyvet Baross Gábor miniszter 1888. május 3-án keltezett, 17573. számú rendeletével hagyta jóvá. Perjámos elöljáróságának kérelmét indokolatlanul tartotta és elvetette, azonban utasította a vasúttársaságot, hogy állapodjon



86. és 87. kép
A perjámos-varjasi-vasútvonal létesítésének költségvetése



88. és 89. kép
Az OMÁV tulajdonába bekebelezett földszáv határköveinek jegyzéke és elhelyezkedésük leírása. A határköveket Á.V.T. felirattal látták el

meg a községgel, és a megállapodást terjessze elő. Kikötötte még, hogy a pályát határoló árok felső szélessége 1,8 méter legyen. Ugyanakkor „a helyi érdekű vasút kiviteli munkálatainak megkezdhetésére az engedélyt a közigazgatási bejárásnál alapul szolgáltat s (...) alatt mellékelt tervek alapján” megadta.

Az OMÁV elkészítette a részletes terveket és a vonal költségvetését is. E szerint a pálya építési hossza Perjámos állomástól Varjasig 7,4066 kilométer, üzleti hossza pedig 7,55 kilométer. A tiszta építési költség 167 490,00 forint, kilométerenként 22 613,60 forint. A befektetési költség egészben 171 785,00 forint, kilométerenként 23 193,47 forint volt.

„Perjámosnak e vasút építése nem igen tetszik...”

A dolognak van egy ma már régen feladásba került érdekes mozzanata. Perjámos, hogy nyomatékot adjon az előbbiekben ismertetett kérelmének, Ivánka László képviselő által az országgyűlés elé vitte az ügyet, és interpellációt intézett Baross Gábor miniszterhez. A miniszter válaszát a Vasuti és közlekedési közlöny 1888. június 15-i, 72. száma közli (769. oldal): „T. képviselőház! Azon alkalmából, hogy az osztrák-magyar államvasut-társulatnak a perjámos-varjasi helyi érdekű vasút kiépítése megengedtetett, a képviselő ur a következő interpellatiót méltóztatott hozzám intézni (olvassa): »Minthogy pedig a közmunka és közlekedésügyi m. kir. miniszterium nemcsak a vasuti társulatoknak, de a közuti forgalomnak, a községeknek érdekeit is figyelemre venni egyaránt hivatott, teljes tisztelettel kérdem a közmunka és közlekedésügyi miniszter urat:

1. Miért nem méltatta figyelemre a t. miniszter ur azon okokat, melyek a szóban forgó közút igénybevétele ellen Perjámos község és Torontál vármegye részéről felhozattak?«

T. képviselőház! Méltattam azon okokat; de azért nem vehettem azokat figyelembe, mert nem voltak elég nyomósak arra nézve, hogy a társulatot oly jog élvezetétől foszszam meg, mely az 1880: XXXI. és az 1888: IV. t.-cz. által a helyi érdekű vasutak részére biztosítva van, és a mely szerint a helyi érdekű vasutak a közutakat igénybe vehetik. Azon indok pedig, a melyet Perjámos községe felhozott a vasutnak a Perjámos-Varjas közti vicinális úton leendő elhelyezése ellen, abban rejlik, hogy a község attól fél, hogy a vasut forgalma a közuti forgalmat akadályozza. A törvényhatóság is támogatta Perjámos község ebbeli aggodalmát, de a tények azt nem támogatják. A perjámos-varjasi helyi érdekű vasut építési céljaira Perjámos-Varjas községi útjából igénybe veendő lesz 4.4 kilométer. A kérdéses községi út mindkét oldala árkokkal van ellátva és fákkal kiültetve. Az árkon belül az útnak szélessége, beleértve az oldalárkokat 43.3 méter, ott pedig, a hol keskenyebb, 40 méter. A közuti közlekedés jelenlegi céljaira használható útrész szélessége kitesz ott, a hol legszélesebb, 34 métert,

ott a hol kevésbé széles, 29.9 métert. Az egész út nincsen kavicsolva és nem bir szilárd alépitménynyel. Már most e vasut ez útból 10–12 métert szándékol igénybe venni. Tehát, ha az általam előadott útszélességből levonom a 10–12 métert, még mindig több mint 20 méter útszélesség marad a községnek feltétlen használatára. Már pedig a kocsinyom, a mely a mostani forgalmat jelzi, csak 5–6 méter. Ily körülmények közt nem vehetem tekintetbe Perjámos község azon aggodalmát, hogy a vasut illetén építése által a közuti forgalom akadályozva lesz.

A másik kérdés ez: »Hajlandó-e az ügyet újabbi megfontolás tárgyává tenni, és oda-hatni, hogy a szárnyvasut részére a többször említett közut igénybe ne vétessék.«

T. ház! Bátor vagyok erre azt válaszolni, hogy nem tilthatom el attól a vasutat, hogy ama közutat igénybe vegye. Én az osztrák-magyar államvasut-társaságot a törvény értelmében utasítottam arra, hogy a közut igénybevételeének feltételei iránt az út tulajdonosával alkudozzék. A társulat tényleg igyekezett Perjámos községével egyezsége lépni, de a község mereven visszautasította és azt követeli a társulattól, tegye át az utat egy a szóban levő úttól 400 méternyre levő 6 méter széles gazdasági útra. Minthogy pedig ez a vasuti terveknek igen jelentékeny költséggel járó átdolgozását tenné szükségessé, a társulat kijelentette, hogy a mennyiben a közutat igénybe nem vehetné, rá nézve a vasut építése lehetetlenné válnék. Már pedig inkább kívánom a vasut kiépítését,

mint azt, hogy a t. képviselő úr óhajását ama közut érdekében teljesítsem.

A harmadik kérdés ez: »Végül hajlandó-e azon esetben, ha a bajon ez uton segíteni már nem lehetséges, gondoskodni az iránt, hogy Perjámos községe az elfoglalt területért teljes és méltányos kárpótásban részesíttessék? «

T. ház! Meg fogom tenni, a mit a törvény rendel. A törvény így szól: »Ha az úttulajdonos és a vasut között egyezség létre nem jó, az út igénybe vételének feltételeit a miniszter állapítja meg.« Én tehát a feltételeket meg fogom állapítani; vajjon kártérítési kötelezettséget fogok-e megállapítani a vasut terhére, az iránt most nyilatkozni nem merek. Elvi álláspontom az, hogy itt kártérítésnek helye nincs. Nem közönséges magánút, hanem közuti területnek igénybe vételéről van itt szó. De méltányosan fogok eljárni, minthogy a törvény engem ruház fel a feltételek megállapításának jogával.

Végül megjegyzem, hogy jól tudom, hogy Perjámosnak e vasut építése nem igen tetszik, mert attól fél, hogy localis érdekei sérelmet fognak szenvedni. De azért megakadályozni a vicinális vasut folytatólagos építkezését, nem tartottam volna helyén levőnek. (Helyeslés jobbfelől). És mert ezt sok tekintetben elvi jelentőségű kérdésnek tartom, kérem a t. házat, méltóztassék válaszat tudomásul venni. (Élénk helyeslés.)”

A miniszter válaszat előbb az interpelláló képviselő, aztán a képviselőház is tudomásul vette.

A Perjámos–Varjas-vasútvonal műszaki adatai

E rövid vonal sík terepen halad, nem keresztezi egyetlen nagy vízfolyás sem. Különös műszaki nehézséggel sem a tervezőnek sem a kivitelezőnek nem kellett megküzdenie.

A vasútvonal Perjámos állomás zárvágányának meghosszabbításaként indul. A jó termőföldek minimális kisajátításának érdekében a vasútvonalat a két község közötti 41 méter széles kocsit (melyből csak 9 méter széles sávot használtak) bal oldalára tervezték. Ez volt az állatok terelésére időszakosan igénybe vett nyári vagy úgynevezett „csapa-út”. A két község határáig egyenesen halad. Innen balra fordulva, az utat jobbra elhagyva keletre tart, átszeli a Nagyfaluba vezető utat, és Varjas községtől mintegy 250 méter távolságra végződik. A pályán összesen négy ív található, a legkisebb ívsugar pedig 400 méter.

A sík terepnek köszönhetően a legnagyobb emelkedő 4‰ (Perjámos–Varjas között, egy csekélyke, 250 méter hosszú szakaszon).

A vonal egyetlen új állomása Varjas állomás, a település közvetlen közelében. Az OMÁV tervezete szerint: „Minden magasépítmények a vasút-társaságnak a nagyméltóságú közmunka és közlekedésügyi magy. kir. minisztérium által 1885. évi október 23-án 37740 szám alatt kelt rendeletével jóváhagyott szabványtervei szerint fognak építtetni.” Az állomás hosszát a cs. kir. közös hadügyminisztérium 1885. évi november 23-án keltezett szabványának megfelelően határozták meg. E sze-

rint „az állomások két első vágányán egy-egy 50 tengelyű egy mozdonyos vonatnak kell elférnie”. Egy vasúti kocsi hosszát 8,3 méterben, egy mozdonyét pedig 16,0 méterben számították. A megépült állomás hossza 389 méter, és az 50+344–50+733 szelvények között feküdt. Felvételi épület, gazdasági udvar, vízállomás, mozdonyszín és fordítókorong épült. A kétállású mozdonyszín érdekessége, hogy Perjámosról áthozták az egyállású mozdonyszínt, majd kétállásúvá bővítették. A kaszárnyát hozzáépítették. A kisebb mozdonyok számára való fordítókorongot is Perjámos állomásról költöztették Varjasra.

A MÁV archívumában fennmaradt Varjas állomás felvételi épületének és raktárának bútor-, világítási és távírdai felszerelésének jegyzéke. Részletessége miatt majdnem kihagytam, de figyelembe véve, hogy kutakodásaim során eddig nem találtam ehhez hasonló leltárt (már régen kiselejtezték őket), úgy döntöttem, hogy a részletek kedvelőinek örömeire mégis szorítok egy kis helyet, és teljes egészében közlöm. Eszerint 1889. augusztus havában Varjas állomáson a következő leltári tárgyakat és felszereléseket vették lajstromba: 1 bádoglocsoló, 1 pár vasalt rakodógerenda, 1 bádog széntartó, 1 serteseprű, 1 közönséges sínszegfűró, 1 kézi serteseprű, 2 vaskád a vízgémhez, 1 fűrészbak, 1 lábas korcsolya, 1 kicsi vas rakodóhíd, 1 nagy vas rakodóhíd, 1 patancshoz való bádogszelence, 2 különféle bádogszelence, 1 ruhakefe, 2 festékcsőbör,

1 fehérbádóg műkapta pénzcsomagolás-hoz, 1 menetjegybélyegző betűkerékkel, 1 kézi lyukasztó, 6 bádóg tűzoltóveder, 1 véső, 4 jelzőzászló állomási szolgálatra, 1 fűrészsímító, 1 bádógedény a fáradtolaj felfogására, öntöttvas súlyok (1 darab 20 kg-os, 3 darab 10 kg-os, 2 darab 5 kg-os, 4 darab 2 kg-os, 2 darab 1 kg-os, 2 darab 0,5 kg-os), sárgaréz súlyok (1 darab 20 kg-os, 2 darab 10 kg-os, 1 darab 5 kg-os, 2 darab 2 kg-os, 1 darab 1 kg-os, 1 darab 0,5 kg-os), 1 közönséges kicsi kézi balta, 1 hasítófejsze, 1 szítóvas kályhához, egy vaskalapács 0,5 kg-ig, egy vaskalapács 1,5 kg-ig, 1 illesztőkalapács felépítményhez, 1 vas feszítőrúd csülök nélkül 5–10 kg-ig, 1 mércés üvegekanna repceolaj tárolására, 1 mércés üvegekanna ásványolaj tárolására, 1 öntözőkanna, egy olajkanna 2 kg-ig, 1 olajkanna 2–5 kg között, 1 kenőkanna, 2 vas lisztargonca, 1 közönséges targonca, 1 szénkosár nádfonatból, 1 tömőcsákány, 1 hegyes csákány, 1 jég- és vágányvakaró, 1 fűvakaró, 1 kicsi falilámpa, 1 állomási kézi lámpa repceolajra tolatónak, 1 függőlámpa porcelán sugárvetővel, 1 oszloplámpás sugárvető nélkül, 2 falilámpa csontüveg háttal, 2 pályaőr kézilámpás repceolajra, 1 sínközmérő, 1 rakodókorcsolya 3 méter hosszúságig, 1 hágcsó, 1 szabómérték, 1 métermérték fából fém véggel, 1 kézivágó, 1 hántókés, 3 síp britanniafém-ből, 1 közönséges 24 mm vastag mázolóecset, 2 jelzőecset, 1 csap fából, 3 fémszappannal telített hordható ponyva, 2 kisebb átmásolásra szolgáló kisebb horganytábla, 1 gurítóhíd század és tizedmértékhez, 1

kerékkel ellátott rakodó fából, 1 kézigereblye fából, 1 kézigereblye vasból, 1 szíj pattancs-szelencéhez, 1 kézifűrész, 1 fadézsza, 1 hányólapát, 1 szemétlapát, 1 fűtőlapát kályhához, 3 hólapát vasból, 1 ásólapát vasból, 1 lábhágcso (különbféle), 2 bádóg jelzőtárcsa, 1 vasalt taliga toldás nélkül, 2 szabadalmazott közepes lakat, 1 német kettős csavarkulcs, 1 francia kettős csavarkulcs, 1 kerekes puttonyos fecskendőtojárással, 1 kétkerekű targonca fecskendőtojárással, 5 bádóg olajtartó 50 kg-ig, 1 horganyozott vas ásványolajtartó, 1 málhahordó, 1 bádógtölcser, 1 századmérték 1000 kg hordképességgel, 1 századmérték 2000 kg hordképességgel, 1 tizedsmérték 500 kg hordképességgel, 1 kétkerekű fa kézikocsi, 1 tenyéremelő, 1 harapófogó, 1 lapos és hegyes huzalfogó, 1 ólomzár fogó számbetéttel, 1 csavarhúzó, 1 bádóg mérőedény (1 kg-os), 1 bádóg mérőedény (0,5 kg-os), 1 bádóg mérőedény (0,2 kg-os), 1 állomási villámhárító, 1 papírgombolyító, 1 vonalkicsatoló, 1 tájoló, 1 H. jelfogó, 1 írókészülék, 1 billentyű, 6 Meidinger-elem a távírdavonalba kapcsolva, 6 Meidinger-elem helyi telepnek, 2 sarokpad örök számára, 1 konyhapad örök számára, 3 puhafából készült ülőpad, 1 bádóg víztartó, 2 papírnehezék, 1 puhafa nyoszolya, 1 tűzmentes pénzszekrény, 1 bádóg pénzláda, 1 közönséges palack, 2 angol tintaüveg, 1 közönséges tintaüveg, 2 közönséges üvegpohár, 2 mállhaszámszekrény 100 rekesszel, 4 nem fényezett köpőláda, 2 állomási bárca-szekrény 100 és több rekesszel, 1 puhafa

mosdószelekrény, 1 kartonjegyszelekrény, 1 puhafa jegyszelekrény, 1 puhafa ruhaszelekrény, 1 papírkosár, 1 egylángos teljes függőlámpa, 3 Hildebrand-féle irodalámpa, 1 bádog mosdótál, 2 bélyegzéshez szükséges kaucsuk alátétlemez, 2 puhafa fali ruhafogas, 2 facsésze, 2 lámpabélolló, 2 papírolló, 1 bádog kályhaernyő, 2 porcelán íróeszköz, 4 nádfonat üléses szék keményfából, 4 szék keményfából nádfonat nélküli üléssel, 1 céges pecsétnyomó, 1 hirdetési lécz, 1 keménypolc az örök számára, 1 edénypolc az örök számára, 1 szakaszbélyegző, 1 gyorsárubélyegző, 1 málhábélyegző, 1 árubélyegző berakható betűkkel, 1 nyugtabélyegző betűkerékkel, 1 állomási bélyegző, 1 mérlegbélyegző, 1 vonatbélyegző betűkerékkel, 1 vas ruhatartó, 2 hirdetőtábla fából, 1 menetrendtábla, 1 fa írotábla, 3 puhafa asztal 1,5 m (hosszú), 1 puhafa íróasztal polccal, 3 törülköző, 1 nyolc napig járó ingaóra, 2 fakeretes ingaóra pályaórnek, 2 íróalátét, 1 aljzat pénzszelekrényhez, 1 aljzat fiókkal kartonjegyszelekrényhez, 1 keltezésmutató, 1 hőmérő, 3 kettes nagyságú föveg, 3 pusztá bundáskabát.

Szintén a MÁV Archívumában található *A Perjámos–varjasi helyi érdekű vasút. A pályafentartási eszközök és azok elosztásának kimutatása*. A következőkben ennek alapján foglaltam össze az 1889-ben fellelhető pályafenntartási eszközöket: 2 vasalt emelőőrúd, 2 sínszegfűrő állvánnyal, 1 csigafűrő (24 mm), 2 vízkád 6–85 hl köbtartalommal, 3 bádogszelece pattancshoz, 11 bádog tűzoltóveder, 1 jelzől-

zászló vonatszolgálatra, 1 kapacs, 2 tűzoltócsáklya támrúd nélkül, 4 vaskalapács (2–5 kg-ig), 2 vas feszítőrúd csülökkel (10 kg), 1 olajkanna (2–5 kg-ig), kenőkanna, 1 különféle, 1 vízkanna fából, 8 tömőcsákány, 1 hegyes csákány, 1 fűvakaró, 1 repceolajos kézi jelzőlámpa, 1 szintezőlécz, 1 nem állítható sínközmérő, 1 állítható sínközmérő, 1 Obermayer-féle sínközmérő, 1 tűzhágcsó támrúd nélkül, 2 közönséges nyelesvágó, 3 kézigereblye fából, 3 szíj pattancsszelecehez, 2 hányólapát, 11 vas hólapát, 1 váltójelző, 3 bádog jelzőtárcsa, 5 német kettős csavarkulcs, 1 pályakocsi fék nélkül, 1 emeltyűs Noot-féle forgó, 1 fába foglalt szintező, 1 sárgaréz szintező.

A pálya alatt összesen hat átereszt terveztek, végül csak ötre volt szükség. Ezek az 1893-as hossz-szelvény szerint a következők:

5. táblázat

Átereszek

Szám	Km-szelvény	Nyílt	Boltozott	Fedett	Nyílás
1.	48+238	X			0,60
2.	48+503	X			0,60
3.	49+032	X			0,60
4.	49+327	X			3,00
5.	49+838			X	0,80
Összesen		4	0	1	

Összevetve a tervrajzokat az 1893-as hossz-szelvényvel megállapíthatjuk, hogy több, eredetileg boltozottnak tervezett átereszt helyett végül is nyílt átereszt építettek. Ennek ellenére (a tervrajzok szép

kivitelezése, valamint ritkasága miatt) mellékeljük e tervrajzokat.

A pályatesten kívül Perjámos község területén két, egyenként 0,50 méter nyílású betoncső, Varjas község területén szintén két útátereszt építettek. Ezek azonban boltozott, 0,50 méter nyílású átereszek.

A Vasuti és közlekedési közlöny 1888. február 5-i számában jelentést olvashatunk *A perjamos-varjasi vonal engedélyezési tárgyalása* címmel. Ebből megtudhatjuk, hogy a „szab. osztrák–magyar államvasut-társaság által valkány–perjamosi másodrangú vonalának folytatásaként Varjasig tervezett 7409 km. hosszú vasútvonal engedélyezési tárgyalása f. hó 1-én megtartván, e vonalnak, mint helyi érdekű vasútnak a mult évi december hó 2-án megtartott közigazgatási bejárás alkalmával a helyszínen is átvizsgált részletes tervek alapján leendő engedélyezése ellen észrevétel nem merült fel. Az építési és üzleti feltételek ugyanazonosak a társaság többi vonalaira nézve megállapítottakkal”. A pálya építésére maximum 165 000 forintot irányoztak elő. Ebből azonban 15 000 forint a forgalmi eszközök beszerzésére lett volna felhasználható. A társaságot feljogosították hogy befektetési tőkét a tényleges építési tőke 5,2%-ának megfelelő összeggel megemelje. A építést még ebben az évben be kellett fejezni, de legkésőbb az engedélyokmány kiadásának napjától egy éven belül. Előírták, hogy a pálya 4 kilométer hosszon a két helység közötti útszakaszon haladjon. Az útszakaszt – a közlekedésügyi minisz-

ter felsőbb döntésének fenntartásával – a megye fogja a vasútépítés számára átengedni.

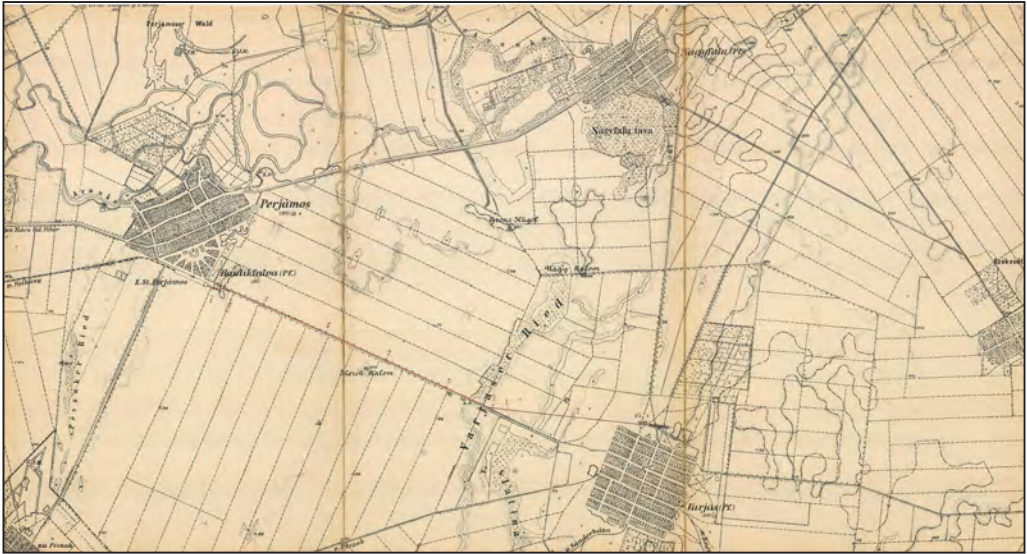
Az építési engedély száma IV/17. 17573/88.

A MÁV hivatalos lapjának 1888. évi 49. száma a 319. oldalon tudósít a vasútvonal átadásáról. E szerint a valkány–perjamosi vonalat 7,534 km-rel az OMÁV hosszabbította meg. A Perjámos–Varjas-vasútvonal megnyitására 1888. október 24-én került sor. Ezután a vasútvonal a Valkány–Varjas nevet viselte 1908-ig. Eddig az évig a vonal Varjason csonkán végződött.



90. kép

A Perjámos–Varjas-vasút vonalvezetése az 1:25 000 léptékű katonai térképen. Címlap



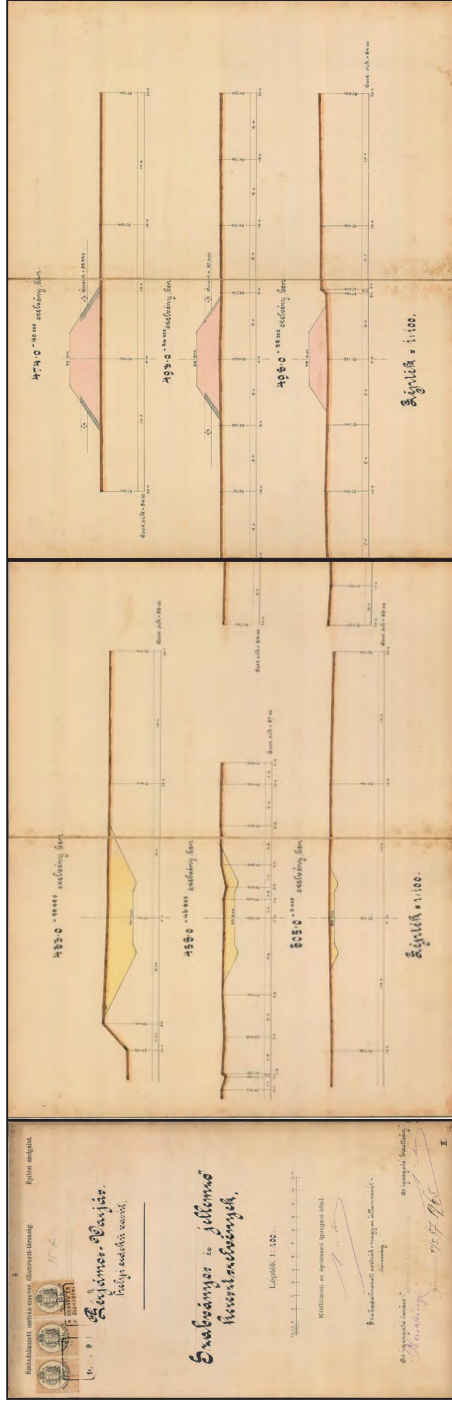
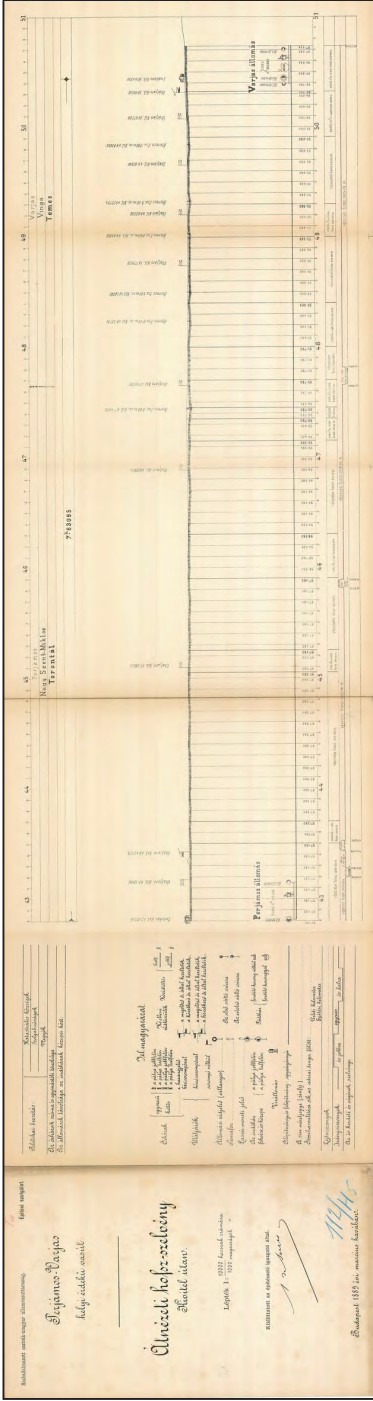
91. kép

A Perjámos–Varjas-vasút vonalvezetése az 1:25 000 léptékű katonai térképen

856		Vasuti és közlekedési közlöny.						87. szám.	
Térkép	A vasutivonal megnevezése	Statistikai építési hossz				Üzleti hossz díjszabási czélokra, tekintet nélkül a lejtviszonyokra		Jegyzet	
		belföldön		külföldön		belföldön	külföldön		
		tekintet nélkül a vágányok számára	ebből két vágányú	tekintet nélkül a vágányok számára	ebből két vágányú	magyar igazgatóság kezelésé alatt	külföldi magyar		
m é t e r e k b e n									
2. Szab. osztr.-magy. államvasut.									
Tulajdon vonalak.									
<i>Növekedés:</i>									
1	Perjámos-Varjas h. é. vasut	7441 ¹⁾	—	—	—	7630 ¹⁾	—	—	¹⁾ Új vonal megnyitott: 1888. október 24-én. ²⁾ Új vonal megnyitott: szeptember 16-án. ³⁾ Új vonal megnyitott: október 28-án.
2	Félegyháza-Csongrádi h. é. vasut	24842 ²⁾	—	—	—	24874 ²⁾	—	—	
	Trencsén-Topla-országhatár	12439 ³⁾	—	—	—	13104	—	—	
	Növekedés összesen	44722	—	—	—	45613	—	—	
<i>Apadás:</i>									
1	Lissava-Anina	23499 ⁴⁾	—	—	—	22974 ⁴⁾	—	—	⁴⁾ A közforgalom 1888. évi június hó 1-jével be-szüntetett.
	Marad tehát növekedés 1888 végével	21223	—	—	—	22639	—	—	
	Az üzemben volt tulajdon vonalak hossza volt 1887 év végével	1440317	259162	—	—	1474603	—	—	
	Tehát 1888 év végével	1461540	259162	—	—	1497242	—	—	

92. kép

A Perjámos–Varjas h.é.v. 1891-ig az OMÁV tulajdonában volt. Kivágat a Vasuti és közlekedési közlöny 1889. július 21-i számából

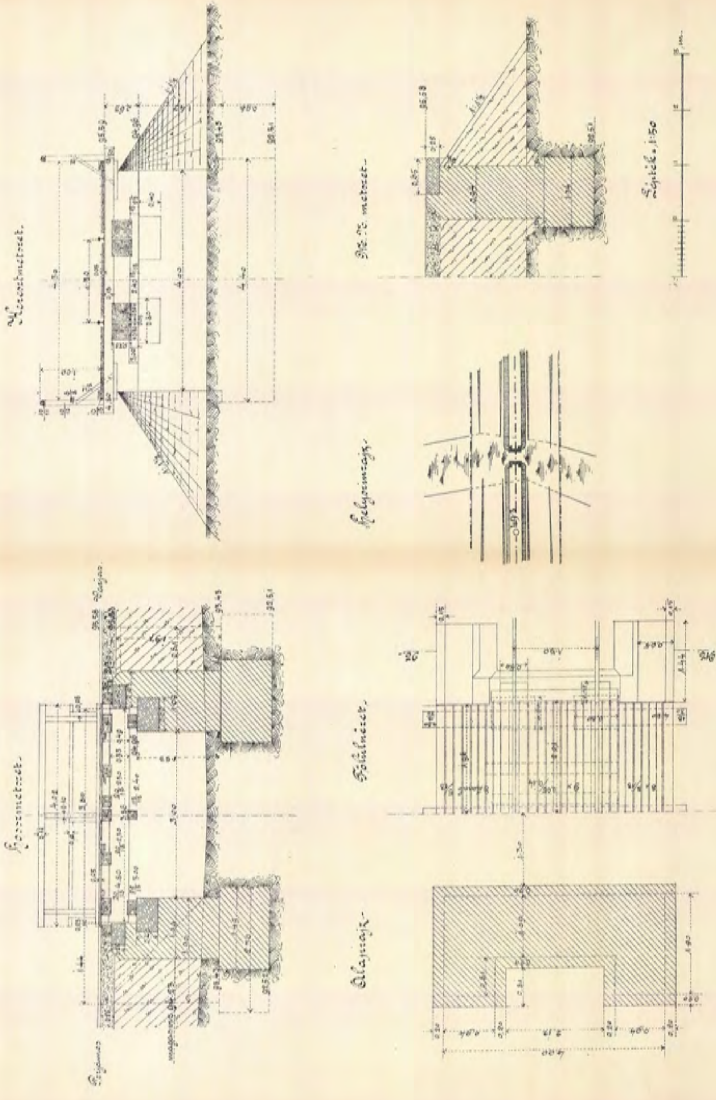


Építési terv: magasság 3,0 méterig.

Bélgár-Építési, műszaki és építési terv.

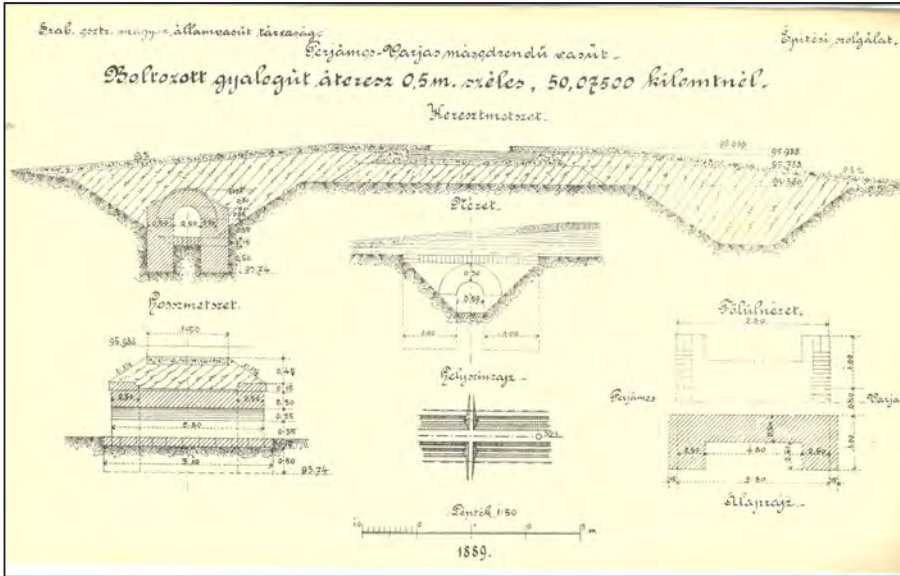
Nyílt átereszt 3,0 m széles 40,5224 kilométer.

Építési terv.

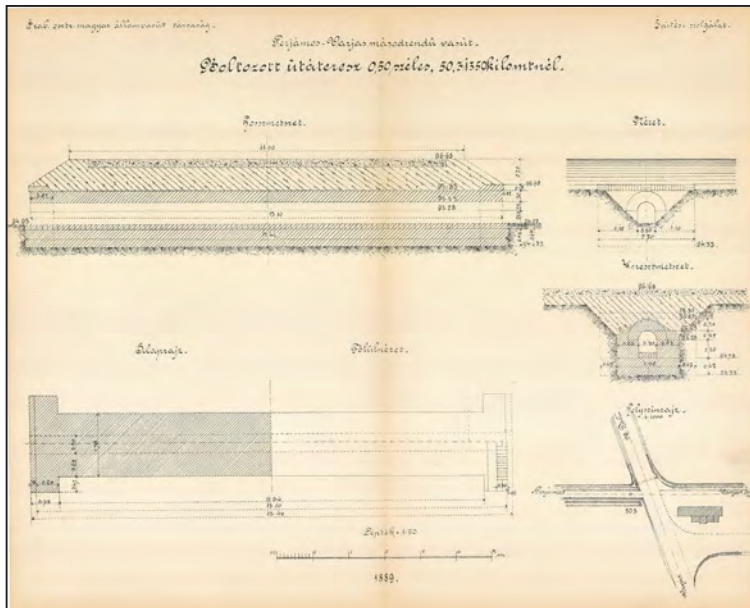


1950

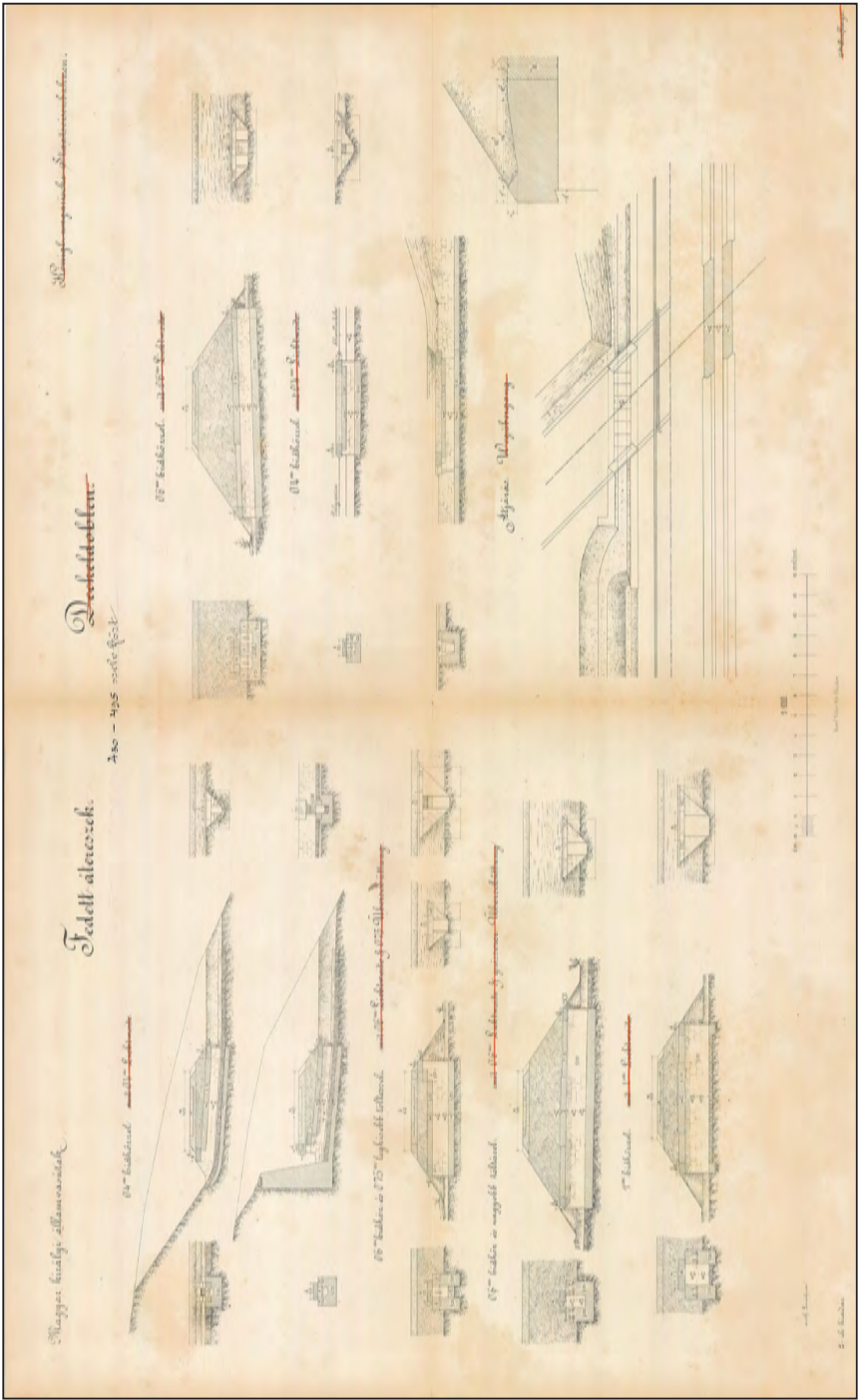
98. kép 3,0 m nyílású nyílt átereszt terve



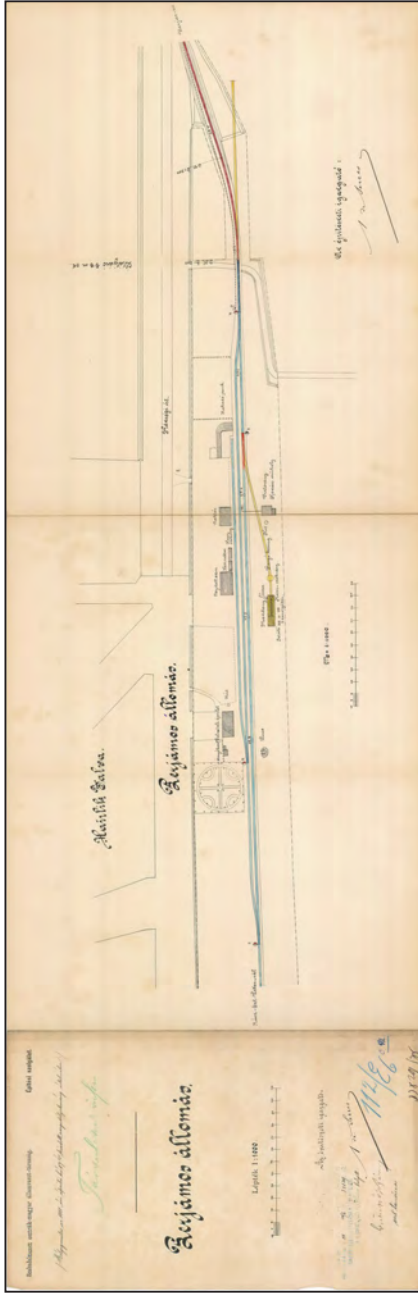
102. kép
0,5 m nyílású boltozott átteresz a pálya melletti gyalogút alatt



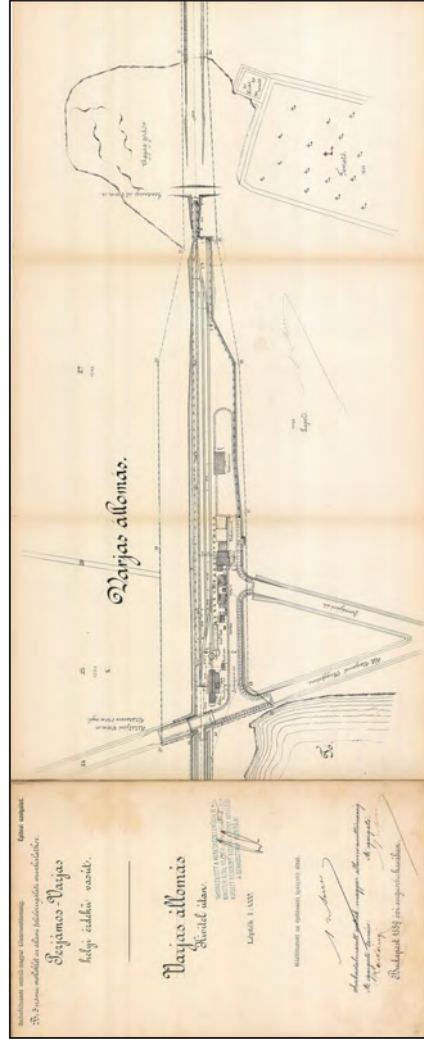
103. kép
0,5 m nyílású boltozott átteresz a vasúti pályát keresztező Perjámos-Nagyfalú út alatt



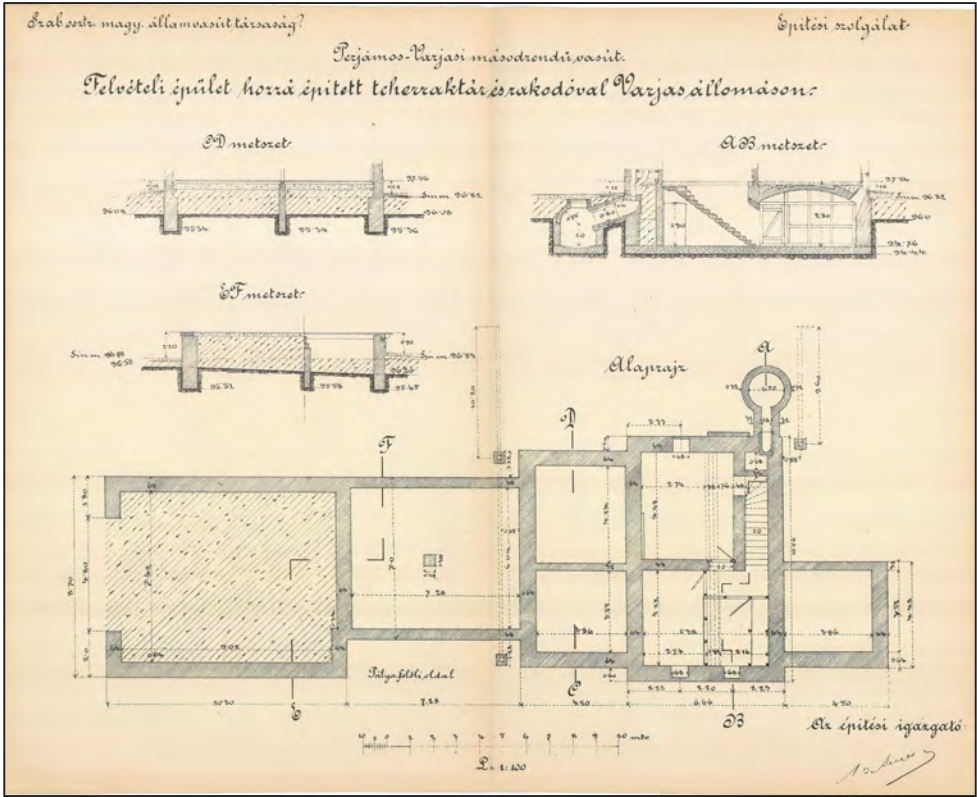
104. kép
Fedett átvezérek típusai a 430 és 435-ös szelvények között



105. kép
Perjámos állomás



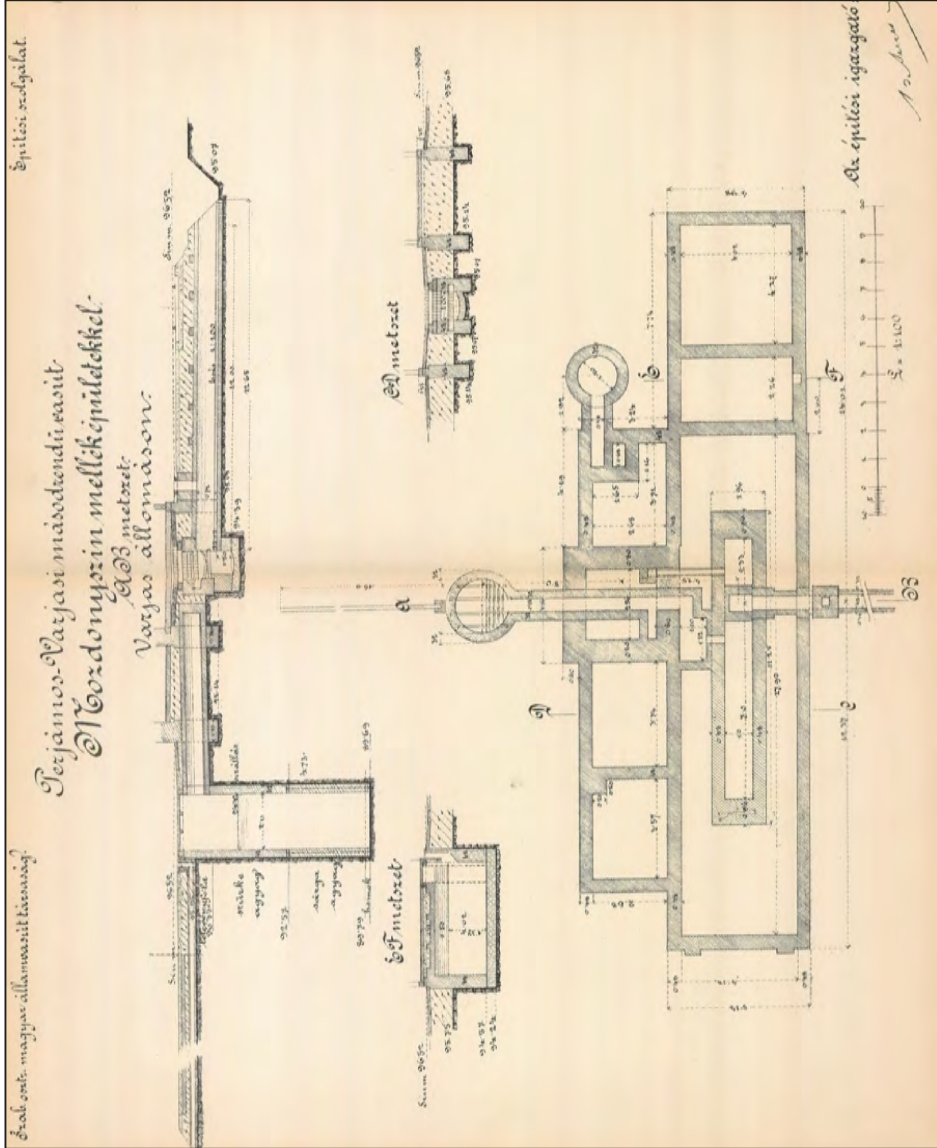
106. kép
Varjas állomás



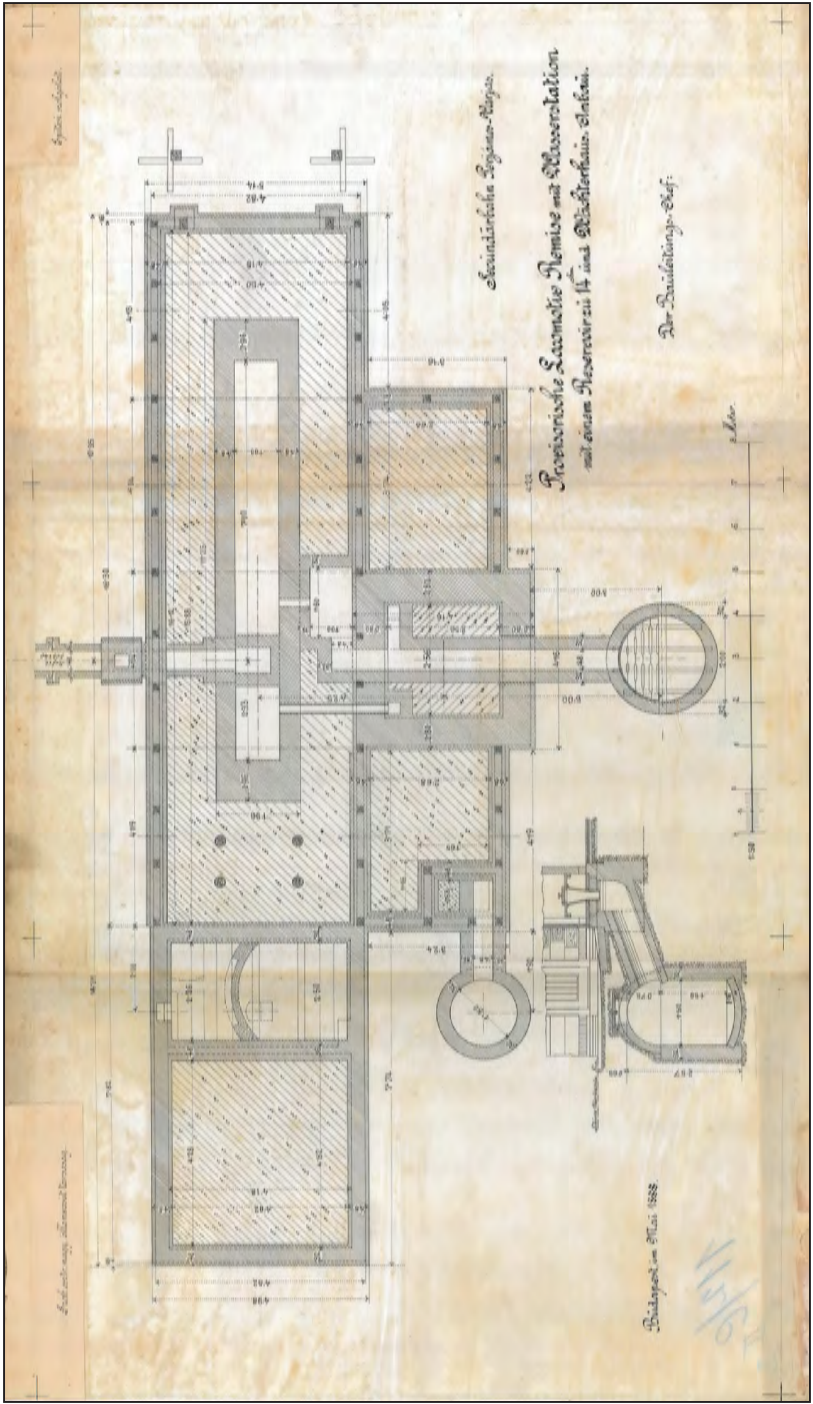
107. kép
 Varjasi állomás felvételi épületének tervrajza



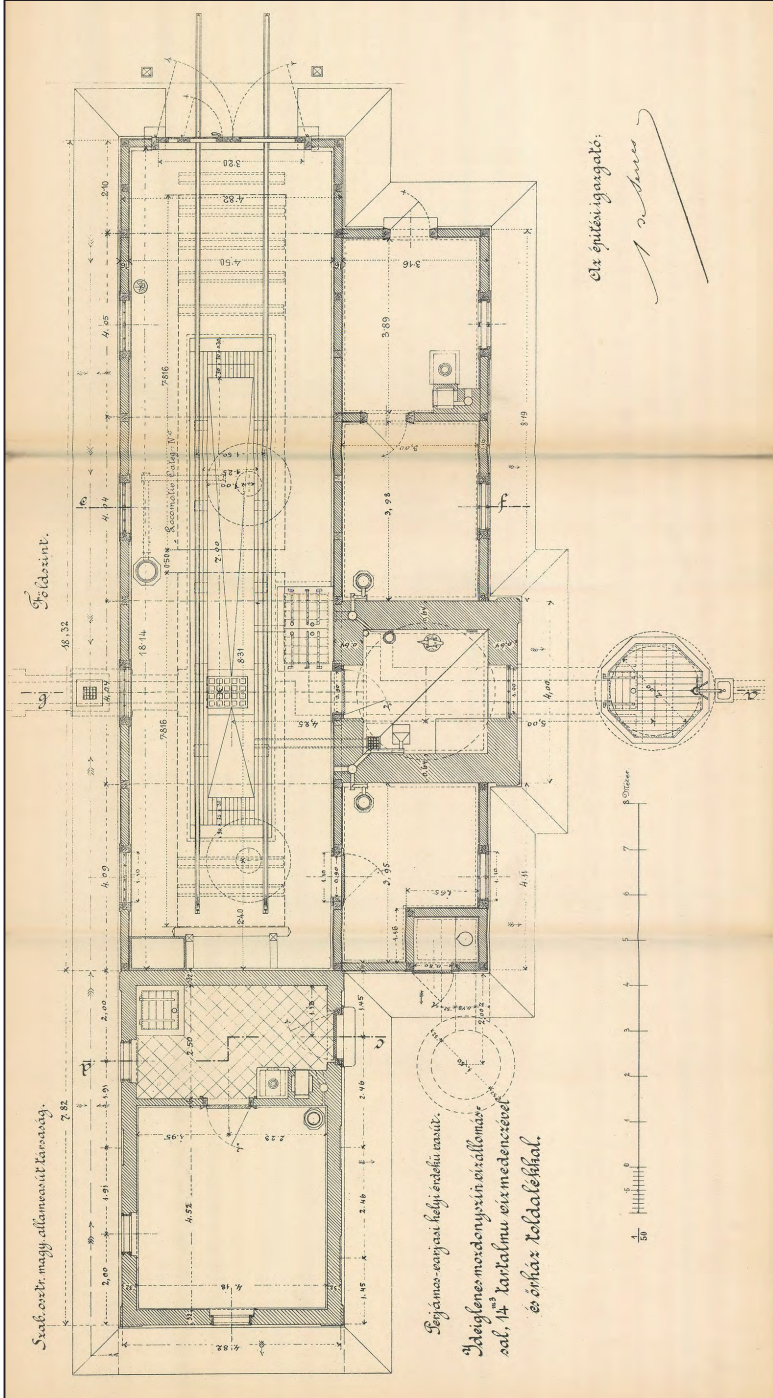
108. kép
 Varjasi állomás felvételi épülete egy XX. század eleji képeslapon



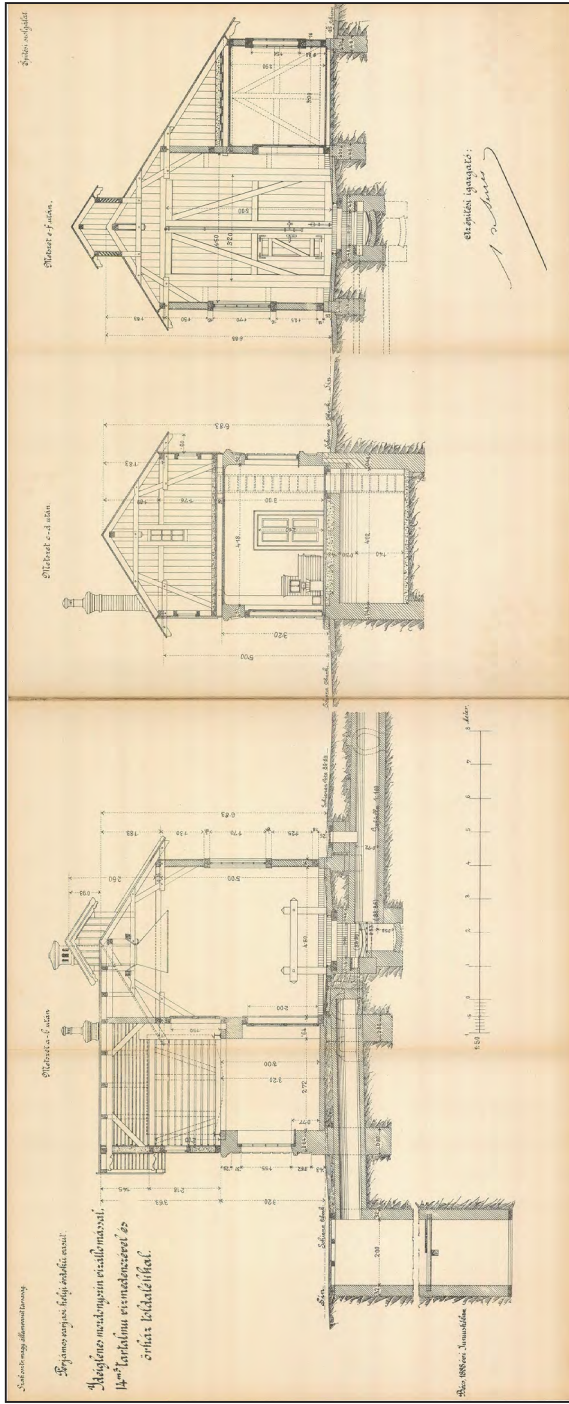
109. kép
 Varjasi állomás. Ideiglenes egyállású mozdonyszín tervrajza



110. kép
 Varjas állomás. Ideiglenes egyállású mozdomyszín tervrajza. Alapozás, tisztítógödör



112. kép
 Varjas állomás. Ideiglenes egyállású mozdonyszín tervrajza. Földszint, két laktanyaszobás változat



114. kép
 Varjas állomás. Ideiglenes egyállású mozdonyszín tervrajza, metszetek

Külvite nagy államait törvény. Gyűlési jegyzék.

Az 18. számú melléklet az állam felügyeleti munkálatairól.

Perjámos-Varjasi
Kölyki értelem útján.

Elmagavázi állópontok jegyzéke.

Státusz	Az állópont helye	Magasság 1899	Előjegyzésről a részletek.
1	Perjámos állomás. A kocsikra az utolsó állópontnál a 480 mm. körüli pályafelületen van elhelyezve két állópont.	97.604	
2	Kölykiállomás a pályán jobbra az utolsó állópontnál a 480 mm. körüli pályafelületen van elhelyezve két állópont.	97.556	
3	Kölykiállomás a pályán jobbra az utolsó állópontnál a 480 mm. körüli pályafelületen van elhelyezve két állópont.	97.498	
4	Az 18. számú melléklet 1. részének mellékletében feljegyzés a 47. + 480 mm. körüli pályafelületen.	96.600	
5	Az 18. számú melléklet 1. részének mellékletében feljegyzés a 49. + 470 mm. körüli pályafelületen.	95.180	

Státusz	Az állópont helye.	Magasság 1899	Előjegyzésről a részletek.
6	Az 18. + Kölyki a pályán két állópont van elhelyezve két állópontok közt.	96.118	
7	Varjasi állomás	97.840	a felületi pályán két állópont van elhelyezve
8	Varjasi állomás	97.180	a felszínre való felállítás

Budapest, 1889. augusztus hóján.

Kölykiállomásról az utolsó állópontig a törvényben előírtaknak megfelelően.

Az igazgató tanács.

Az igazgató.

117. és 118. kép
A perjámos-varjasi vasúti pálya magassági állópontjainak jegyzéke 1889-ből

Külvite nagy államait törvény. Gyűlési jegyzék.

Az 18. számú melléklet az állam felügyeleti munkálatairól.

Perjámos-Varjasi
Kölyki értelem útján.

A pályafenntartási eszközök eloszlásának és azok elhelyezkedésének jegyzéke.

Státusz	A tárgy megnevezése	Magasság	Előjegyzésről a részletek.
1	Kölykiállomás	2	
2	Varjasiállomás	2	
3	Kölykiállomás	2	
4	Varjasiállomás	2	
5	Kölykiállomás	2	
6	Varjasiállomás	2	
7	Kölykiállomás	2	
8	Varjasiállomás	2	
9	Kölykiállomás	2	
10	Varjasiállomás	2	
11	Kölykiállomás	2	
12	Varjasiállomás	2	
13	Kölykiállomás	2	
14	Varjasiállomás	2	
15	Kölykiállomás	2	
16	Varjasiállomás	2	
17	Kölykiállomás	2	
18	Varjasiállomás	2	
19	Kölykiállomás	2	
20	Varjasiállomás	2	
21	Kölykiállomás	2	
22	Varjasiállomás	2	
23	Kölykiállomás	2	
24	Varjasiállomás	2	
25	Kölykiállomás	2	

Státusz	A tárgy megnevezése	Magasság	Előjegyzésről a részletek.
26	Kölykiállomás	2	
27	Varjasiállomás	2	
28	Kölykiállomás	2	
29	Varjasiállomás	2	
30	Kölykiállomás	2	
31	Varjasiállomás	2	
32	Kölykiállomás	2	
33	Varjasiállomás	2	
34	Kölykiállomás	2	
35	Varjasiállomás	2	

Budapest, 1889. augusztus hóján.

Kölykiállomásról az utolsó állópontig a törvényben előírtaknak megfelelően.

Az igazgató tanács.

Az igazgató.

119. és 120. kép
A pályafenntartási eszközök és ezek eloszlása a perjámos-varjasi vonalon

A MÁV TULAJDONÁBAN

A vasútvonal a MÁV tulajdonába kerül

Amint azt az előbbieken bemutattuk, az OMÁV 1888-ban Perjámostól Varjasig hosszabbította meg a vonalat, a további összeköttetést Temesvárig vagy Aradig már nem építette ki. A vasútvonal tehát sokáig csonkán, Varjasnál végződött.

Az OMÁV többi vonalával együtt, az 1891. évi XXVI. törvénycikk alapján 1891. január elsejei hatállyal az OMÁV teljes magyarországi vasúthálózatát a koncesszió visszavásárlásával államosították, tehát a Valkány–Perjámos–Varjas-vasútvonalat is a MÁV vette át. Ezután a vasútvonal üzletét is a MÁV látta el.

A MÁV egyesítette a Valkány–Perjámos szakaszt a Perjámos–Varjas szakasz-

szal. Ferenczy Benő *Vasúti földrajz* című, 1892-ben megjelent művében e vasútvonal a 17. számot viseli. Leírása: „17. Valkány–Perjámosi másodrendű és Perjámos–Varjasi helyi érdekű szárnyvonal. A budapest–verciarovai fővonal Valkány állomásáról ágazik el és keleti irányban, mély sik földön Perjámosig s onnan Varjasig terjed. Átvonul Torontálmegye éjszakkeleti és Temesmegye éjszaknyugati szögletének csekély részén. Egyvágányú, síkpálya jellegű, Perjámosig másodrangú, onnan Varjasig helyi érdekű vonal. Üzleti hossza 50.4 km. Dijszabási hossza 52 km. Az átszelt termékeny területet köti össze a fővonallal.”

Törvényhatóság		Vonatvágányok	Állomások		Állomási épület fekvése		Az állomás magasságán mérve méterekben		Legközelebbi sugár méterben		Az állomás emelkedése vagy esése ‰/100		A legközelebbi emelkedés vagy esés ‰/100		A végpont felé		Törlővonalak száma		Órhelyek száma		Csetek száma		Műhelyek száma		
Torontálmegye			Valkány																						
Torontálmegye			G. Beasenyő																						
Torontálmegye			Nagy-Sat-Miklós																						
Torontálmegye			Szrafalca																						
Torontálmegye			Rács-Sat-Péter																						
Torontálmegye			Perjámos																						
Temesmegye			Varjas																						

121. kép
A Valkány–Perjámos–Varjas vonal Ferenczy Benő *Vasúti földrajz*ában (1892)

VARJASTÓL TEMESVÁRIG

A Temesvár–Szentandrás–Varjas helyi érdekű vasút

Húsz évnek kellett eltelnie, míg a Valkány–Varjas-vasútvonalat 1908-ban a Varjas–Szentandrás helyi érdekű vasútvonal megépítésével bekötötték az Arad–Temesvár vonalba. A Valkány–Varjas és a Temesvár–Szentandrás szakaszok tulajdonosa a magyar állam, a Szentandrás–Varjas szakasz pedig a „Temesvár–varjasi helyi érdekű vasut részvénytársaság” tulajdona volt. Ez a részvénytársaság 1913-ban fuzionált a Somogy-vármegyei Egyesült h.é.v. Rt-vel. A közlekedésügyi miniszter által, a 8366/III/1913 számmal jóváhagyott új alapszabály szerint a vasúttársaság neve „Temes- és Somogyvármegyei Egyesült h.é.v. részvénytársaság” lett. A részvénytársaságnak ezen a bánáti vonalán kívül a Dunántúlon voltak még vonalai.

Itt most nem térünk ki a Szentandrás–Varjas vonalszakasz részletes építéstörténetére, csak dióhéjban ismertetjük.

A vasútvonal építésére az 1907. évi XXXIX tc. alapján, a magy kir. kereskedelemügyi miniszter által aláírt, 60.503/1907 számú engedélyokmánnyal Pallós Ignác építési vállalkozó kapott engedélyt.

A vasútvonal a Temesvár–Józsefváros állomásból indult ki, és Szentandrásig a MÁV arad–temesvári vasútvonalát használta. A 28,54 kilométer hosszú újonnan felépített vasúti pálya Szentandrásnál ágazott ki a MÁV Arad–Temesvár vonalából és haladt tovább. Hodony, Knéz, Baracháza, Kistelep, Kétfél községek érintésével érte el Varjas állomását. Varjason a MÁV Varjas–Perjámos vonalához csatlakozott. Hossza a temesvár–szentandrás vonalrészsel (mely a MÁV tulajdona volt) együtt 41,74 kilométer volt. A Temesvár–Szentandrás szakasz használatáért a részvénytársaság díjat fizetett a MÁV-nak (úgynevezett péage-vonal).

Az engedélyokmány értelmében az engedélyes a Valkány–Varjas-vasútvonal Temesvárig való meghosszabbítására 1907-ben megalapította a „Temesvár–varjasi helyi érdekű vasut részvénytársaság”-ot. Bár az engedélyokmány szerint a részvénytársaság megalapítására 2 410 000 korona tőkét irányoztak elő, „A temesvár–varjasi helyi érdekű vasut részvénytársaság alapszabályai” szerint a részvénytársaság végül 2 845 200 korona alaptőkével alakult meg.



127. kép

A temesvár-varjasi helyi érdekű vasút 200 koronás elsőbbségi részvénye

Klinda József főellenőr, a Temesvár-Józsefváros pályaudvar állomásfőnöke *Temesvár vasutfejlesztése* című, a Vasuti és Hajózási Hetilap 1911. évi évfolyamában közölt cikksorozatában, a temesvár-varjasi vasútról írva kiemelte, hogy „Temesvárnak immár nyolc irányban kiépített vasutvonalai mellett Temes vármegye északnyugati része Temesvárral való megfelelő összeköttetés híján még mindig rá volt utalva arra, hogy a vármegye székhelyét, a Bánát központját elkerülve bonyolítsa le forgalmát.

Aradnak az Arad-temesvári vonal, Szegednek pedig a Valkány-varjasi vonal által való könnyű megközelíthetése folytán Temes vármegyének egy gazdag, virágzó része mindinkább e két város érdekkörébe került.

Ezek a körülmények, de egyéb fontos közigazgatási előnyök is arra bírták az érdekeltséget, hogy minden anyagi akadályt leküzdve, Varjas végállomást új vasuti vonal létesítésével Temesvárral kössék össze.

Kasztóry Mihály hódonyi nagybirtokos által, nagy buzgóság és kitartással

élesztett akció megindult és Temesvár város támogatásával dülőre is jutott a Temesvár–varjasi vasut. Az építési engedély 1907. évben adatott ki, az engedélyezett építési tőke 1,162.000 [vesd össze a részvénytársaság alapszabályzatában szereplő számmal] koronában állapítottatott meg, amelyhez Temesvár városa 50.000 koronával járult hozzá.” (Megjegyzés: akkoriiban vesszővel jelölték a milliókat.)

Klinda József mondatait látjuk viszont Bellai József 1914-ben megjelent kis könyvecskéjében is, amelyet a bánáti vasutakról írt.

Láthatjuk a feltörekvő város vezetésének hozzáállását Temesvár közlekedésének fejlesztéséhez, a környező településeknek magához vonzásához. Nemcsak kérvényeztetett, kért, hanem tett is azért, hogy a Temesköz fővárosa naggyá, erőssé, gazdaggá válhasson.

A vasútépítést már 1907-ben elkezdték, és „a munka oly serényen folyt, hogy a meghatározott időnél jóval korábban el is készült, úgy hogy 1908. év július hó 9-én az teljesen felszerelt állapotban a közforgalomnak át is volt adható” – írja Klinda József.

„Temesvár város vasuti vonalai ezen vasut megnyitásával már kilenc irányban ágaznak el. A város ezen modern közlekedési eszközök létesítésének, erejét szinte meghaladó anyagi áldozatokkal való támogatása által elsőrendű vidéki vasuti csomóponttá lett s e téren reá, mint Dél-magyarország vezető városára háramló

feladatát oly fényes sikerrel oldotta meg, hogy multjának ezen nagyjelentőségű törekvései jövőjére nézve is már a legmegnyugatatóbbaknak mondhatók” – összegezte mondandóját hazafias, dagadó kebellet az összeomlás után szlovákká vedlett Bellai József.

A vasút építése a sík terepre való tekintettel nem ütközött nagyobb nehézségbe, nagyobb vízfolyásokon sem kellett átkelni.

E vasútvonal építése szükségessé tette a varjasi és a szentandrás vasútállomások bővítését is egy-egy vágánnyal és a szükséges váltókkal. Varjas állomáson kétállású mozdonyszín, tízszobás lakatnya, szénraktár, új vízállomási kút, vízdaru, pályafenntartási raktár, állomási őrház tartozékokkal és fordítokorong is épült. Szentandrás állomáson két szoba, konyha, kamrás altizti lakóházat építettek.

Ennek a helyi érdekű vasútvonalnak az üzletét, a legtöbb helyi érdekű vasúthoz hasonlóan, szintén a MÁV látta el. A tulajdonképpen három társaság által (OÁV, majd OMÁV, Arad–Temesvári Vasút Rt., Temesvár–Varjasi h.é.v. Rt.) négy szakaszban (Valkány–Perjámos, Perjámos–Varjas, Arad–Temesvár, Szentandrás–Varjas) épített vasútvonalat a Szentandrás–Varjas helyi érdekű vasút elkészülte után Valkány–Temesvár vonal néven üzemeltették. Így szerepel a korabeli menetrendekben is.

Magyar királyi államsvendégek.

47.

MENETRENDKÖNYV.

**Módm.-Vásárhely—Nagyszentmiklós,
Valkány—Temesvár-Józsefváros,
Nagykikinda—Nyéreg,
Arad—Nagykikinda,
Lovrin—Zsombolya,
Temesvár-Józsefv. —Nagyszentmiklós.**

Érvényes 1914 május hó 1-től.

Számbeli jegyzet 449/01

4901. sz. személyvonat, I. II. és III. osztály.
Szállít 200 kocsit.

Helyszín	Tiszta kocsi		Eg. darab	In. darab	Töltéses kocsi	Töltéses kocsi
	1. oszt.	2. oszt.				
Temesvár-Józsefv.	—	—	1122	622	200	—
Nagyszentmiklós	13	4	20	1050	51	17
Mód. (n. k.)	8	2	10	7	2	—
Temesvár	1	7	14	6	6	—
Nagyk. (n. k.)	4	3	10	1	4	—
HAJÓ	3	4	2	8	3	—
Várja	8	2	10	1	8	—
Perjámos	7	4	11	1	17	—
Nagyszentmiklós	4	1	10	1	1	—
Nagykikinda	7	4	11	1	1	—
Összesen	24	11	25	11	44	—
Udvar megállóhely	7	4	11	1	1	—
Valkány	2	4	11	1	1	—

Módm. — 8 és 69 pvc.
Töltéses — 3 + 33 +

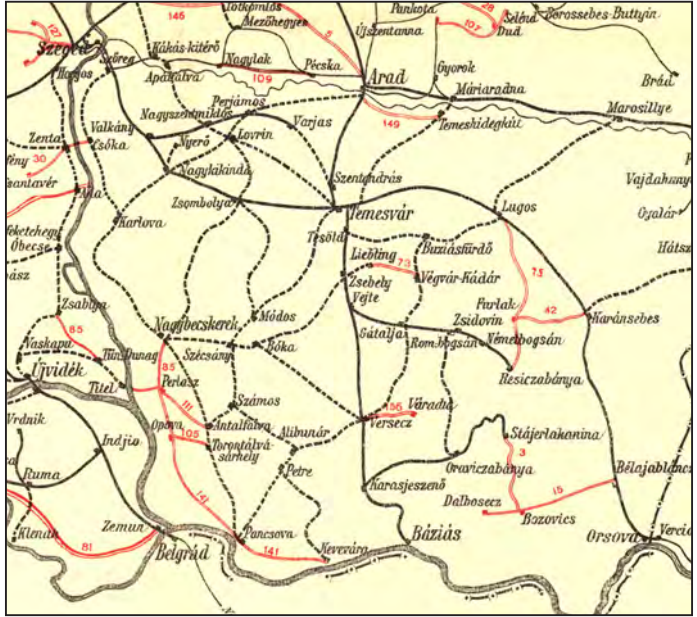
Számbeli jegyzet 449/01

4902. sz. személyvonat, I. II. és III. osztály.
Szállít 200 kocsit.

Helyszín	Tiszta kocsi		Eg. darab	In. darab	Töltéses kocsi	Töltéses kocsi
	1. oszt.	2. oszt.				
Valkány	—	—	1122	622	200	—
Mód. (n. k.)	8	2	10	7	2	—
Temesvár	1	7	14	6	6	—
Nagyszentmiklós	14	3	17	1	1	—
Nagyk. (n. k.)	7	4	11	1	1	—
Nagyszentmiklós	7	4	11	1	1	—
Várja	8	2	10	1	8	—
Perjámos	7	4	11	1	17	—
Nagyszentmiklós	4	1	10	1	1	—
Nagykikinda	7	4	11	1	1	—
Összesen	24	11	25	11	44	—
Udvar megállóhely	7	4	11	1	1	—
Valkány	2	4	11	1	1	—

Módm. — 8 és 23 pvc.
Töltéses — 4 + 47 +

128. kép
MÁV menetrend 1914. május 1-től



JELMAGYARÁZAT:

- Fővárosi és fővárosok.
- Magyarországi és királysági határ vonalai.
- M. Á. V. vonalainak legrövidebb távú vonalai (töltés nélküli).
- — — — — (egy végállomás).
- Helyi érdekű vonalak M. Á. V. vonalain.
- Magyarországi határ.

130. kép
MÁV menetrend 1914. május 1-től

129. kép
„Magyar Szent Korona Országainak vasuti hálózata 1914. évi július havi állapot szerint. Szerkesztette: Tominac József.” Kivágat a térképről a bánáti vasútvonalakkal.

TRIANON UTÁN

A trianoni békediktátum hatása

A trianoni döntnökök semmivel sem törődve szétforgácsolták az ezeréves határt. Az új határ szétszabdalta a Szeged–Temesvár-vasútvonalat is.

A két pretendens, Románia és Szerbia is igényt tartott az egész Bánságra. Hadbalépésükkor az antant ezt meg is ígérte mindkettőjüknek. A háború befejeztekor természetesen mindkét fél saját számára minél kedvezőbb döntést várt, a döntéshozók befolyásolása érdekében bevetett ortodox és kevésbé ortodox módszereket is. A két ország egyes politikai körei többször háborúval szerették volna megvalósítani területi igényeiket. Az antant nyomására (s talán félelmükben, hogy a régi tulajdonos még visszatérhet), berzenkedve, de 1920. augusztus 10-én mégis elfogadták és aláírták a sèvres-i béke feltételeit. Ez Romániának ítélte a Bánság kétharmadát, a Szerb–Horvát–Szlovén Királyságnak (később vette fel a Jugoszlávia nevet) a tartomány egyharmadát. A két ország közötti határ megállapításánál több vasútvonalat is szétfarigcsáltak. A Szeged–Temesvár-vasútvonalat is több helyen szelte át az új határ. A vasútvonalnak csak tizenöt kilométerre maradt magyar területen,

majd Rábétól Gyertyámosig immár szerb vasúttá vált. Gyertyámos 1919–1924 között volt román–szerb határállomás. Átlépve a határt a vasút 24 kilométernyi hosszon, Temesvárig már román területen haladt. A felemás helyzetben a valkányi állomás Szerbiában maradt, Valkányt pedig Romániának ítélték, de Kláriszölők Szerbiának jutott, állomása viszont Romániának. Újszentivánnál és Rábén már nem állhattak meg a vonatok, mert a rendelkezés szerint a kijelölt határállomások között megállóhelyek már nem maradhattak. 1923. október 23-án Románia és a Szerb–Horvát–Szlovén Királyság kisebb határmódosításban állapodott meg. Arról volt szó, hogy a békeokmány kiegészítéseként (béke, melyet a román parlament nem ratifikált) néhány határváltoztatásra kerüljön sor a Szerb–Horvát–Szlovén Királyság és Románia között. Például Zsombolyát (mely eredetileg Szerbiához került) Románia, Módost pedig (melyet eredetileg Romániának ítélték) Szerbia kapta meg. Mindkét helységnek szerepe van a Bánság vasúttörténetében, ezért is időzünk itt egy keveset. Romániához került Óbéb, Pusztakeresztúr, Zsombo-

lya, Csárda és Jám, az SzHSzK-hoz pedig Párdány, Módos, Surján, Krivabara és Nagygáj. I. G. Duca román külügyminiszter 1923. december 27-i parlamenti exposéjában, melyet *Chestiunea graniței Banatului* címmel röpiratban is megjelentetett, Zsombolya csereberéjéről azt mondta, hogy a nem román Zsombolyát kaptuk két másik szintén nem románok által lakott községért cserébe („am primit comuna neromânească Jambolia, în contra a două comune locuite de o populațiune tot așa de neromânească”). Sever Bocu, bánáti román politikus, képviselő, a Román Nemzeti Párt Temes-Torontál megyei szervezetének elnöke, aki Románia határai között szerette volna látni az egész Bánságot, a bukaresti parlamentben vehemensen ellenezte az 1923-as határkiegészítést, illetve annak ratifikálását. A határvonal helytelen meghúzását többek között azzal is bizonygatta, hogy sokhelyt metszi a bánági vasutakat.

A határkiigazítási megállapodást 1924. június 18-án közölte Románia Hivatalos Közlönye, a Monitorul Oficial 129. száma (a megállapodást szentesítő 806-os törvény). Eszerint Szeged és Temesvár között a vasutat kétszer szelte át a határ. E határrendezéssel a szeged–temesvári vasútvonalnak 39 kilométeres szakasza került Romániához. Zsombolya, a helyi gócpont is Romániához került és 1924. április 15-től román–szerb határállomássá vált az immár Bukaresből induló kilométerszelvényezés szerint a 614-es kilométerszelvényénél.

A határkiigazítás után Valkány állomás egy kicsinyke vasúti pályával továbbra is az akkor kreált délszláv államban, maga a község és innen kezdve a teljes pálya a megnagyobbított Romániában maradt. 1919–1921 között szünetelt a forgalom e vonalon. 1921-ben a CFR (Román Államvasutak) felépített egy kisebb felvételi épületet, hogy kiszolgálhassa a Valkány végállomás felhasználóit. A Valkány–Perjámos–Varjas–Szentandrás–Temesvár vasútvonal összeköttetését a Szeged–Temesvár fővonallal megszüntették. A 89 kilométer hosszú vonal Temesvártól indult, és Valkány megállóhelyen végződött.

A Valkány–Varjas szakasz, mivel általi tulajdon volt, a trianoni diktátum értelmében egyenesen a román állam tulajdonába ment át. A Varjas–Szentandrás szakasz részvénytársaságé volt, tehát magántulajdon. A vasútvonalnak ez a szakasza magántulajdonban is maradt 1948-ig. Ekkor államosították a fő termelési eszközöket. A Varjas–Szentandrás vasútvonalat az 1948-as 232-es Határozattal államosították. A Határozat a Monitorul Oficial 1948. szeptember 9-i, 209. számában jelent meg. Ezzel megszüntették a Temesvár–Varjas h.é.v. részvénytársaságot is.

A teljes vonal üzemeltetését a MÁV-tól már 1919. január 1. után a román államvasút, a CFR vette át. A vonal kilométerszelvényezését is módosították: Temesvár felől Valkány irányába növekszik. A vasútvonal neve is Timișoara–Vălceni (Temesvár–Valkány) lett.

A második világháború után megszünt

az átszállás nélküli személyszállítás Temesvár és Valkány között: Temesváron a Temesvár–Nyerő között közlekedő vo-

natra kell felülni, majd Perjámoson át kell szállni az Arad–Valkány vonalon közlekedő vonatra.



131. kép

A bánati vasútvonalak a Kogutowitz-féle vasúti térképen, melyre berajzolták a szerb és román megszállási övezet határait. Akkor még nem hitték, hogy ezek lesznek majd a megcsonkított ország határai



132. kép

A Bánág Romániához került részén lévő vasútvonalak 1926-ban

18-19

Timișoara - Periam - Vâlcani

1855				21 30				pl. București Nord 1 sos.				17 55				7 35				9 35			
auto M 1311	auto M 1313		pers 1315	Km	18				Km	pers 1316			auto M 1312	auto M 1314									
2.3	2.3		1.2.3		← Clasele: →					1.2.3				2.3	2.3								
7 50	13 40	—	17 42		pl. Timișoara X				89	7 02	—	13 35	20 25										
8 10	14 08	—	18 01	13	↓	pl. 1, 15, 16, 16bis, 17, 19, 22, 23, 28 sos.			75	6 44	—	13 16	20 08										
8 23	14 21	—	18 14	22	↑	Sănanđrei 17			67	6 27	—	13 03	19 50										
8 33	14 31	—	18 24	29	↑	Hodoni (haltă)			61	6 16	—	12 53	19 41										
8 41	14 39	—	18 33	32	↑	Chinezu			57	6 07	—	12 45	19 34										
8 47	14 46	—	18 40	35	↑	Bărăteaz (haltă)			53	5 59	—	12 38	19 27										
8 57	14 57	—	18 52	42	↓	Gelu (haltă)			47	5 47	—	12 28	19 17										
9 07	15 08	—	19 04	49	↓	Variag			—	5 34	—	12 16	19 06										
			20 38		sos. Periam 20																		
7 35	13 50	—	17 37		sos. Arad 20					7 10	—	13 49	20 38										
			19 21		pl. Arad 20																		
9 17	15 20	—	19 21		pl. Periam 20				39	5 19	—	12 00	18 50										
9 25	15 29	—	19 30	54	↓	Sănpetru (haltă)			35	5 11	—	11 53	18 43										
9 35	15 40	—	19 42	60	↓	Saravale (haltă)			29	4 59	—	11 42	18 32										
9 45	15 50	—	19 54	66	sos. Sănnicolau 19					4 45	—	11 30	18 20										
10 30	16 40	—	20 38		sos. Cenad 19					4 02	—	10 50	17 39										
			17 39		pl. Cenad 19								20 38										
10 63	16 16	—	20 16		pl. Sănnicolau 19				21	4 28	—	11 15	18 00										
10 27	16 35	—	20 32	82	↓	Vezenova Veche			7	4 07	—	10 57	17 42										
10 37	16 45	—	20 44	89	sos. Vâlcani (haltă)					3 55	—	10 45	17 30										

133. kép
A CFR 1939-es menetrendje

TIMIȘOARA — PERIAM — VÂLCANI																			
					Auto M 1311	Auto M 1313	Pers 1315	Km		20	Pers 1316	Auto M 1312	Auto M 1314						
					753	—	1810		pl. Timișoara		716	—	2110						
					817	—	1830	13	↓	Sănanđrei	657	—	2050						
					831	—	1844	22	↑	Hodoni (haltă)	641	—	2030						
					842	—	1855	27	↑	Chinezu	629	—	2020						
					850	—	1904	32	↑	Bărăteaz (haltă)	618	—	2011						
					857	—	1912	35	↑	Gelu (haltă)	609	—	2004						
					908	—	1925	42	↓	Variag	555	—	1953						
					919	—	1937	49	sos. Periam	510	—	1940							
					940	—	1950		pl. Periam	524	—	1924							
					949	—	2000	54	↓	Sănpetru (haltă)	516	—	1917						
					1001	—	2013	60	↓	Saravale (haltă)	504	—	1905						
					1012	—	2026	67	sos. Sănnicolau Mare	450	—	1852							
					1033	1605	2050		pl. Sănnicolau Mare	430	1146	1833							
					1054	1626	2114	81	↓	Vezenova Veche	410	1126	1812						
					1105	1637	2126	88	sos. Vâlcani (haltă)	358	1112	1755							

134. kép
A CFR 1943-as menetrendje

A CFR megváltoztatta a szelvényezést is. Temesváron van az Arad felé vezető vonal 0 kilométere, Szentandrásnál pedig az innen kiszakadó valkányi vonal 0 kilométerszelvénye. A következő táblázat összefoglalja a Valkány és Szentandrás közötti

állomásokat, megállókat. (Az adatok Radu Bellu monográfiájából származnak. A vágányszám és hossz nem mindig egyezik a tervrajzokon és a régi kimutatásokon lévőkkel, valószínűleg későbbi adatok, amelyeknek helyességét nem tudtam ellenőrizni.)

6. táblázat

A Valkány és Szentandrás közötti állomások és megállók

Szám	Állomás neve eredeti magyar név / román név	Mai kilométer-szelvény	Vágányok			
			Az átadás idején		1995-ben	
			Vágányok száma	Vágányhossz (m)	Vágányok száma	Vágányhossz (m)
1.	Valkány / Valcani	79+000				
2.	Valkány / Valcani	75+381	-	-	-	-
3.	Óbesenyő / Dudeștii Vechi	68+428	2	230	2	410
4.	Nagyszentmiklós / Sânnicolau Mare	54+399	4	547	4	547
5.	Sárafalva / H. Saravale	46+791	-	-	-	-
6.	Rácszentpéter / H. Sânpetru	40+689	-	-	-	-
7.	Perjámos / Periam	36+157	4	486	6	686
8.	Varjas / Variaș	28+520	4	350	2	270
9.	Kétfél / H. Gelu	22+065	3	220	-	-
10.	Baracháza / Bărețez	18+595	2	130	-	-
11.	Kenézfalva / Chinezu	14+324	2	296	2	296
12.	Hodony / H. Hodoni	8+581	2	150	-	-
13.	Szentandrás / Sânanđrei	13+200	4	450	4	823

Szintén Radu Bellu adatai szerint a Perjámos–Varjas szakaszon 1928–1929 között síncserét végeztek: A régi, 25,3 kg-os síneket a CFR 23,6 kg-os sínekkel helyettesítette.

A Perjámos–Szentandrás-vasútvonalat 23,6 kilogrammos sínekkel építették. A Valkány–Szentandrás vasúti pálya teljes

hosszán 1968 és 1969 között hajtottak végre síncserét. 1968-ban Szentandrás és Varjas között 49 SB síneket, 1969-ben Valkány és Varjas között 40 SB típusú síneket raktak le (R. Bellu).

A szocializmus éveiben a következő iparvágányok szolgálták a nagy termelőegységek rakodását (R. Bellu kimutatása szerint):

7. táblázat

Iparvágányok a szocializmus éveiben

Szám	Kiinduló állomás	Az iparvágány neve	Hossza (m)	Megnyitás éve
1.	Valkány	COMPETROL PLOIEȘTI	822	1966
2.	Óbesenyő	ROMCEREAL	1069	1961
3.	Hodony	COMTIM HOLDING	342	1986
4.	Perjámos	BEGA PAM	165	1974
5.	Szerbszentpéter	ROMCEREAL	407	1962

A Valkány–Szentandrás vonalon 1870–1995 között a következő személyvonatok/vegyesvonatok közlekedtek (vonatpár/nap):

A táblázat szintén R. Bellu monográfiájából való, azonban az adatokat itt is némi fenntartással kell tekintenünk, ugyanis már 1870-ben két vonatpár közlekedett, nem egy (vesd össze az első menetrenddel).

8. táblázat

A Valkány–Szentandrás között közlekedő személy- és vegyesvonatok

Év/Vonalrész	1870	1888	1908	1914	1922	1950	1970	1980	1990	1995
Valkány–Perjámos	1	2	2	3	2	3	4	6	6	6
Perjámos–Varjas	-	1	2	3	2	3	5	7	6	6
Varjas–Szentandrás	-	-	1	3	2	3	5	7	6	6

VONTATÁS, AVAGY A VONALON TELJESÍTŐ MOZDONYOKRÓL

A vonalon teljesítő mozdonyokról

Az OÁV-OMÁV időszakában, mint láttuk, a Valkány–Perjámos vasútvonalon a vontatást a tulajdonos társaság látta el. A gőzmasinák kiszolgálására már a vasútvonal létesítésekor az OÁV Valkány állomáson egyállású mozdonyszínt építettek. 1888-ban Varjas állomáson építettek kétállású mozdonyszínt. Mindkettő 1960-ig volt használatban.

A vonalon szolgáló első három mozdony szerkocsi nélküli, szertartályos, háromtengelyű (kettő meghajtott, egy futó) mozdony volt. A szertartályos mozdonyok maguk szállítják (általában a kazán mellé szerelt tartályokban) a vizet és a szenet, ezek szállítására nem vontatnak külön szerkocsit (tendert). A szertartályos mozdonyok előnye a szerkocsis mozdonyokhoz képest az volt, hogy mindkét irányban azonos sebességgel közlekedhettek, nem volt szükség fordítóköröng építésére. Ez is hozzájárult a vasútvonal költségeinek a csökkentéséhez. A szertartályos mozdonyok hátránya a szén- és víztartály feltöltöttségének függvényében változó tengelyterhelés. A vonatterhelés meghatározásánál nem lehetett figyelembe venni a mozdonyok legnagyobb tömegét.

A mi vonalunk első három mozdonyának érdekessége volt, hogy a víztartályt nem a kazán mellé, hanem egy nyeregre támasztva, föléje szerelték (nyeregvíztartály). Ez a megoldás nagyon gyakori volt az angolszász országokban. Az ilyen masinákat itt „saddle tank” jelzővel illették. A mozdony egy-egy tengelyének terhelése megegyezett a kocsik tengelyterhelésével. Egy-egy mozdony tömege üzemben 27,30 tonna volt. Legnagyobb sebességük 35 km/óra volt, de a vonatok ennél kisebb sebességgel közlekedtek. E mozdonyok 15 kilométer óránkénti sebességgel 400 tonnát továbbíthattak. Az OÁV magyarországi vonalain öt ilyen mozdony teljesített szolgálatot. Ezeket az OÁV bécsi gyárában készítették 1871–1873 között. Az 1891-es államosítást követően a MÁV csak egyet tartott meg, melyet a XII e. osztályba sorolt. A többi négyet magánvállalkozóknak adta el. Helyüket a 377-es sorozatú mozdonyokkal töltötte be.

Száz évig, 1970-ig a gőzmasinák uralták a vonalat. Még akkor is, ha 1930–1936 között az ACSEV-től átvett 33 motorvonat közül néhányat a Perjámos–Szentandrás szakaszra irányítottak.

1936-ban a Valkány–Szentandrás vonalon kéttengelyű, 700-as sorozatszámú motorvonatokat is üzembe állítottak.

1968-tól kezdve a tehervonatokat már DA 060 sorozatú dízelmozdonyok is vontatták, 1971–1972 között pedig a személyvonatok elől is lassan eltűntek a füstösök, és LDH 1200 típusú dízel-hidraulikus mozdonyok fitogtatták erejüket. Radu Bellu kimutatása szerint 1870–1900 között a vegyesvonatokat 335-ös sorozatszámú, a tehervonatokat pedig OTS BERG típusú mozdonyok, 1900–1958 között a vegyesvonatokat 375 és 376-os sorozatszámú mozdonyok, 1940–1971 között a személyvonatokat 131-es sorozatszámú, 1956–1970 között a tehervonatokat 50-es sorozatszámú mozdonyok vontatták. A személyszállító motorvonatok közül az ACSEV motorvonatok 1930–1936 között, az AM 700-as motorvonatok 1936–1965 között, az AM 900-as motorvonatok 1965 után közlekedtek a vonalon.

A régi masinák szerelmeseinek kedvéért néhány szóban bemutatom e tüzet és gőzt okádó félelmetes masinákat, melyek a fegyelmezetten sorakozó vasúti kocsiakat vontatták. Rövid összefoglalásomban Mezei István *MÁV vontatójármű album 1868–1993* című könyvének adatait vettem alapul.

A 335-ös sorozatú (III. osztályú), C-n2 tengelyrendezésű mozdony

A Valkány–Perjámos vonalon az 1891-es államosítást követően (Radu Bellu szerint már 1870-től, de ez téves) az 1900-as

évekig a 335-ös sorozatú (a sorozatba sorolás előtt III. osztályú) szerkocsis mozdonyok teljesítettek szolgálatot. Ez a mozdonytípus sikeresen helyettesítette a korábbi, két kapcsolt kerékpárú mozdonyokat. Erre a teherforgalom növekedése miatt volt szükség. Az első 335 sorozatú mozdonyokat saját tervei alapján a bécsi és bécsújhelyi Sigl gyár építette, de ezeknek a mozdonyoknak a magyarországi gyártásával kezdődött el 1873-ban a magyar gőzmozdonygyártás is. Ez az első, Magyarországon gyártott mozdony, melynek pályaszáma 335.043 volt, 1918-ban a Magyarországot megszálló román csapatok birtokába jutott. A félreértések (és a „prioritások” harca miatt is) meg kell jegyeznünk, hogy az akkori Magyarországon az első mozdonyt már 1872-ben gyártották Resicán, azonban ez csak keskeny nyomtávú, üzemi használatra készült. A 335-ösök viszont már komoly, nagy, normál nyomtávú mozdonyok voltak. Ezeknek a mozdonyoknak a korábbiakhoz képest már nem két, hanem három kapcsolt (meghajtott) kerekük volt. Bár tehervonatok továbbítására tervezték őket, vegyesvonatokat és átmenetileg személyvonatokat is vontattak. Sík pályán 45 km/h sebességgel 385 tonna tömegű, 25%-os emelkedő pályán pedig 22 km/h sebességgel 85 tonna tömegű vonatot továbbítottak.

Mivel az üzemben jól bevált, e sorozatú mozdonyból a MÁV és a későbbiekben a MÁV-hoz került magánvasutak (így az OMÁV) részére 1869–1878 között 152 darab készült.

A 335-ös sorozatú mozdonyok főbb jellemzői: hajtókerék-átmérő 1221 mm, szélső tengelytávolság 3160 mm, henger átmérő 460 mm, dugattyúlökekhossz 632 mm, rostélyfelület 1,65 m², összes fűtőfelület 128 m², gőznyomás 8,5 bar, mozdony szolgálati tömege 38,6 t, tapadási tömege 38,6 t, szerkocsi szolgálati tömege 34 t, szénkészlet 8 t, vízkészlet 12,5 m³, ütközők közötti hossz 15 087 mm, legnagyobb sebesség 45 km/h. Külön érdekességként megjegyezzük, hogy a 269-es pályaszámú mozdonyt, melyet a bécsi Sigl gyárban gyártottak 1870-ben, 1985-ben felújították. Ez egyike a legrégebbi működő gőzmozdonyoknak.

A 377-es sorozatú (XII. osztályú), C-n2t tengelyelrendezésű mozdony

A 377 sorozatú (XII. osztály) mozdonyokat a MÁV 1891-től üzemeltette vasútvonalunkon. E masinák szertartályos mozdonyok voltak.

A 377 sorozatú mozdony a MÁV egyik legnagyobb darabszámú, jól bevált mel-

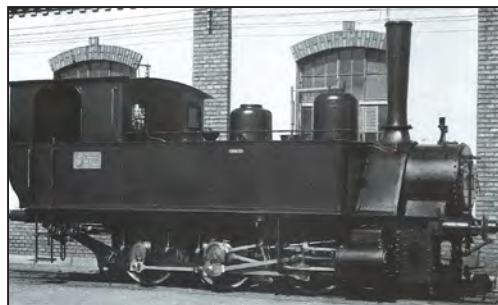
lékvonali mozdonysorozata lett. Ha pillantást vetünk e mozdony képre, észrevehetjük, hogy elég egyszerű felépítésű. Ennek magyarázata a mellékvonalak maximális terhelhetőségében rejlik. Láttuk, hogy a mellékvonalak esetében az al- és felépítmény a fővonalakéinál egyszerűbb volt, nem bírta el a modernebb, nagyobb tömegű mozdonyokat. Ezért a mellékvonalakra tervezett mozdony szerkezete, hogy tömegét csökkentésék, a legegyszerűbb kellett legyen. E mozdonyok többségét a MÁV Gépgyár gyártotta. 1885–1903 között 493 darab készült. Elsősorban személy- és tehervonatoknál alkalmazták őket, de tolatási szolgálatot is elláttak. Nyugtalan járásuk miatt gépmeneti sebességüket 30 km/h-ra korlátozták. E mozdonyok sík pályán 40 km/h sebességgel 280 tonna, 30 km/h sebességgel pedig 375 tonna tömegű vonatot továbbítottak.

A 377. sorozatú mozdony főbb jellemzői: hajtókerék-átmérő 1110 mm, szélső tengelytávolság 2800 mm, hengerátmérő 350 mm, dugattyúlökekhossz 480 mm, ros-



135. kép

A 335-ös sorozatú (korábban III. osztályú) szerkocsis gőzmozdony



136. kép

A 377-ös sorozatú (korábban XII. osztályú) gőzmozdony

télyfelület 1,2 m², összes fűtőfelület 52 m², gőznyomás 10 bar, szolgálati tömeg 29,3 t, tapadási tömeg 29,3 t, szénkészlet 1,2 tonna, vízkészlet, 4,3 m³, ütközők közötti hossz 8100 mm, legnagyobb sebesség 45 km/h.

A 375-ös sorozatú (TV osztályú), 1'C1'-h2t tengelyelrendezésű mozdony

A 375-ös sorozatú (TV osztályú) gőzmozdony az 1900-as évek elején jelent meg. E sorozat a MÁV egyik legjobban bevált mellékvonali szertartályos gőzmozdonya volt. Személy- és tehervonatokat vontatására volt alkalmas. Az évtizedek során többféle szerkezeti kivitelben gyártották: telített gőzű compound gépezetű, Brotan-kazános, túlhevítős, ikergépezetű. A telített gőzű compaund mozdonyokat túlhevítős, ikergépezetű mozdonyokká építették át.

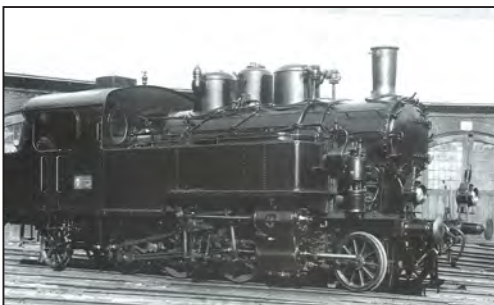
A mozdony sík pályán 60 km/h sebességgel 630 tonna tömegű vonatot továbbított. Mivel a fővonalakon is bevált, a MÁV részére 1907–1959 között 596 darabot gyártottak. Ezeken kívül sok moz-

donyt exportáltak is. Tudnunk kell, hogy 1959-ben, a 375.1032 pályaszámú mozdony elkészültével fejeződött be a kilenc évtizedes magyar gőzmozdonygyártás.

A 375-ös sorozatú mozdony főbb jellemzői: hajtókerék-átmérő 1180 mm, futókerék-átmérő 950 mm, szélső tengelytávolság 7650 mm, hengerátmérő 410 mm, dugattyú lökethossz 600 mm, rostélyfelület 1,85 m², összes fűtőfelület 105,38 m², túlhevítő fűtőfelület 20,2 m², gőznyomás 12 bar, szolgálati tömeg 53,8 tonna, tapadási tömeg 32,7 tonna, szénkészlet 3,2 tonna, vízkészlet, 5,6 m³, ütközők közötti hossz 10 930 mm, legnagyobb sebesség 60 km/h.

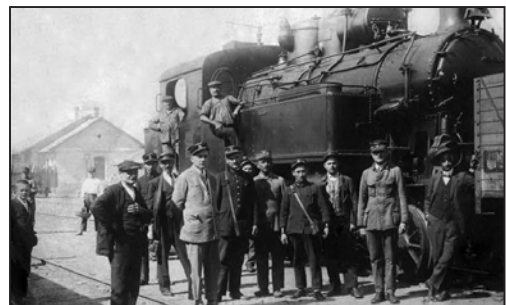
A 376-os sorozatú (TVa osztályú), 1'C1'-h2t tengelyelrendezésű mozdony

A 376-os sorozatú mozdony megjelenésének körülményei: az 1910-es években a MÁV mellékvonalainak jelentős hányadán a megengedett tengelyterhelés csak 90 KN volt. Ezeken a vonalakon, mint előbb láthattuk, a forgalmat hosszú időn



137. kép

A 375-ös sorozatú (korábban TV. osztályú) gőzmozdony



138. kép

A 375.826-ös pályaszámú gőzmozdony 1929-ben a nagyszentmiklósi állomáson, immár a CFR „színeiben”

keresztül a 377-es sorozatú mozdonyokkal bonyolították le. A növekvő vontatási követelmények nagyobb teljesítményű mozdonyok beszerzését tették szükségessé. Igaz, futottak már a 375-ös sorozatú mozdonyok is, azonban, bár a vontatás szempontjából megfeleltek, tengelyterhelésük meghaladta a 90 kN-t, és a mellékvonalak többsége nem bírta el ezt a súlyt.

Ezért kellett a MÁV-nak olyan mozdonyokat beszereznie, amelyek elsősorban kisebb méreteikkel és tömegükkel, valamint mintegy 20%-kal kisebb teljesítményükkel különböztek a TV. osztályú (később 375-ös sorozatú) mozdonyoktól. A 376-ok többféle szerkezeti kivitelben készültek (telített gőzű, compound gépezetű, túlhevítős-ikergépezetű). A világháború alatt épült mozdonyoknál a rézhiány miatt Brotán-kazánt alkalmaztak. Ezek a mozdonyok sík pályán 50 km/h sebességgel 405 tonna, 30 km/h sebességgel 735 tonna tömegű vonatot továbbítottak. Mivel e mozdonyok mind a mellékvonali személy- és tehervonatoknál, mind a fővonalai tehervonatoknál egyaránt jól beváltak, 1910–1916 között 319 darabot gyártottak.



139. kép

A 376. sorozatú (korábban TVa osztályú) gőzmozdony

A 376-os sorozatú mozdony főbb jellemzői: hajtókerék-átmérő 1040 mm, futókerék-átmérő 875 mm, szélső tengelytávolság 6530 mm, hengerátmérő 370 mm, dugattyúlökhossz 540 mm, rostélyfelület 1,6 m², összes fűtőfelület 82,20 m², túlhevítő fűtőfelület 16,9 m², gőznyomás 12 bar, szolgálati tömeg 45,9 tonna, tapadási tömeg 27,8 tonna, szénkészlet 1,6 tonna, vízkészlet, 5 m³, ütközők közötti hossz 9820 mm, legnagyobb sebesség 50 km/h.

Néhány szó a gőzmozdonyok számozásáról és jelöléséről

A gőzmozdonyok számozási rendszere

Ebben a fejezetben sokszor találkozunk a mozdonyokat jelölő számokkal, szimbólumokkal. Röviden összefoglalom mindazt, ami e jelölésekről egy, a mozdonyok iránt érdeklődő átlagolvasónak hasznára válhat.

Eleinte a különböző vasúttársaságok többféle módon jelölték mozdonyaik típusát. A MÁV már 1868-tól gőzmozdonyait osztályokba sorolta. Az osztályt római számmal és kis arab betűvel jelölték. A XIX–XX. század fordulóján a magyar gőzmozdonygyártás újabb lendületet kapott. Erre az ipar és a szállítási igények ugrásszerű növekedése miatt került sor. A nagyobb szállítási igényeket csak modernebb, jobb hatásfokú mozdonyokkal lehetett kielégíteni. A magyar mozdonygyártás ekkor már fedezte az ország nagy kiterjedésű vasúthálózatának szükségle-

teit. Főleg az elsőrangú vonalakra új mozdonytípusokat terveztek és gyártottak. Ezzel kimerült a régi gőzmozdonyjelölési rendszer. Ezért 1911-ben új rendszert alkalmaztak a gőzparipák besorolására. Az új sorozat- és pályarendszerbe a gőzmozdonyokat legfőbb műszaki jellemzőik alapján sorolták be. Minden mozdonyt két arab számcsoporttal jelöltek: az első három szám a mozdony sorozatát (típusát) jelentette, a következő hármas számcsoport pedig a mozdony pályaszámát (sorozatát), azaz azt, hogy az illető sorozatból a hányadik volt.

Az első három számjegyű csoport első számjegye a gőzmozdony hajtó- és kapcsolt kerékpárainak számával volt egyenlő. A második és harmadik számjegy a mozdony tengelyterheléséről, illetve szerkocsis vagy szertartályos kialakításáról tájékoztatott.

9. táblázat

A gőzmozdonyok sorozatszámja

A sorozatszám		A gőzmozdony			
első számjegye	2. és 3. számjegye	tengelyterhelése (tonnában)	jellege	rangja	
A hajtó- és kapcsolt kerékpárok száma	01-14	14,3-18,0	szerkocsis	I. rangú	
	15-19	14,3-18,0	szertartályos		
	20-41	12,1-14,3	szerkocsis		
	42-50	12,1-14,3	szertartályos		
	51-59	10,0-12,1	szerkocsis	II. rangú	
	60-69	10,0-12,1	szertartályos		
	70-74	-10	szerkocsis		
	75-84	-10	szertartályos		
	85-89	Különböző tengelyterhelésű, keskeny nyomtávolságú	szerkocsis		III. rangú
	90-99		szertartályos		

A gőzmozdonyok sorozatszámát a Magyar Királyi Államvasutak 1911-ben bevezetett sorozatszámrendszere szerint a következő táblázat szemlélteti. A fentieket figyelembe véve például a 375-ös sorozatszámú gőzmozdony esetében a 375 szám jelentése a következő: a mozdonynak három kapcsolt, meghajtott kerékpárja van, tengelyterhelése 10 tonna alatti, szertartályos és II. rangú vonalakra szánták.

A gőzmozdonyok általános jelölési rendszere

A gőzmozdonyok jelölési rendszerének első jelcsoportja a mozdony tengelyelrendezéséről, a második jelcsoportja a legfontosabb jellemzőiről ad tájékoztatást. Az európai vasutaknál a tengelyelrendezés jelölésénél az egymás melletti futó kerékpárok számát arab számjegyekkel, a kapcsolt kerékpárokat pedig a latin ABC

nagybetűivel jelölik. Az A betű egy, a B két, a C három stb. kapcsolt kerékpárt jelent. Az egyes jeleket abban a sorrendben írják, ahogyan a kerékpárok a mozdony elejétől számítva egymás után következnek. Ha a mozdony futó kerékpárját nem a főkeretben ágyazták, hanem a főkerettől független vázban, például forgóvázban, akkor a futó kerékpár számjegye mellé vesszőt tesznek. Ugyanígy jelzik azokat a kerékpárokat, amelyek a főkerethez képest elméleti forgáspont körül elfordulhatnak.

A második jelcsoport jelölései:

- n telített gőzzel működő mozdony
- h túlhevített gőzzel működő mozdony
- 2–4 gőzhengerek száma
- v kompond (compound) működésű mozdony
- t szertartályos mozdony (a szerkocsis mozdonyoknak nincs külön jelzése)
- tr közúti-vasúti gőzmozdony (gőz-tramway)
- Z fogaskerekű pályára készült mozdony
- E Engerth-rendszerű mozdony.

Például a fent említett 375-ös sorozatszámú gőzmozdony általános jelölése 1'C1'-h2t. Ez azt jelenti, hogy a mozdony három kapcsolt kerékpárral rendelkezik (C). Elöl, forgóvázban ágyazott egy futó kerékpárja és hátul, szintén forgóvázban ágyazott egy futó kerékpárja van. A h2t csoport jelentése: a mozdony túlhevített gőzzel működik, gőzhengereinek száma kettő, és szertartályos mozdony.

A trianoni diktátum után a vasútvonal a román államvasutakhoz került. A CFR 1920-ban átvette a francia mozdonyszámozási mintát, és mozdonyait eszerint számozta. E rendszer a mozdony elejétől kezdve jelöli a futó, valamint a meghajtott kerékpárok számát. A mi 375 sorozatú mozdonyunk a román számozás szerint 131 sorozatú lett. Jelentése: 1 futó, 3 meghajtott, 1 futó kerékpár. Az első három számjegyű csoportot pont választja el a következő, három számjegyű csoporttól, mely a mozdony pályaszámát jelöli (100-ig egy nullát tettek a két számjegy elé, hogy meglegyen a hármas számcsoporthoz).

TEMESVÁRTÓL VALKÁNYIG. UTAZÁS 2017 ŐSZÉN

E vasútvonal bemutatása nem lenne teljes, ha csak a dokumentumokra szorítkoznánk, anélkül, hogy személyesen is végigutaznánk a vonalon. A Temesvár-Valkány utat kisebb-nagyobb akadályok miatt hónapokig halasztgattam. A téli hónapokban amúgysem nagyon akaródzott vonatra ülnöm, vártam a tavaszt és a táj kizöldülését. Gyorsan megjött a nyár, a kánikula, az utazás elmaradt. A vénasszonyok nyarát is majdnem elszalasztottam. A kiadó sürgetése ültetett végül is a vonatra. Bár 88 kilométer nem nagy távolság, mégis... Lássuk tehát.

Két évvel ezelőtt már kikerestem a megfelelő vonatokat, ám ellenőriznem kellett, változott-e a régi menetrend. Nosza itt az internet. Az első keresőkérdésre kevésbé megnyugtató választ kaptam: Valkányra már nem jár vonat. A román államvasút honlapján nem szerepelteti a magánvasutak menetrendjét. Felhívtam a Regiotrans magán vasúttársaság közönségszolgálatát. Sehogy sem tudták megérteni, hogy miért akarok Valkányra Perjámos érintésével jutni: utazzam egyenesen Nagyszentmiklósról, ott szálljak át a valkányi vonatra. Hiába részleteztem, hogy egy monográfia képanyagát készítem elő, és a

megadott vonalat kell beutaznom. A Regiotrans honlapján is csak a magántársaság útvonalai és leegyszerűsített menetrendjei szerepelnek. Nincs érkezési, csak indulási rovat. Hol vannak a régi, jól használható menetrendek, amelyeken feltüntették a csatlakozó vonatokat? Nem voltam biztos abban, hogy lesz-e időm átszállni. Mondom magamban: azért mégsem annyira felelőtlenek, hogy ne hagytak volna erre időt. Valkányra két átszállással lehet eljutni: Temesvárról Perjámosig a Temesvár-Nyerő között közlekedő vonattal kell utazni, itt át kell szállni az Arad-Valkány járatra, mely csak Nagyszentmiklósig visz, itt megint átszállás következik, és két motorkocsi „repít szélesebben” a 18 kilométer távolságra fekvő Valkányba.

Közben figyeltem az időjárásjelentést: vajon borult lesz-e az ég, vagy fotózáshoz megfelelő idő lesz. A napok nagyon megrovidültek és bizony Valkányba későn érkezik a vonat. Reméltem, még elfogadható fényviszonyok lesznek.

Megérkezett a „nagy” nap, idén talán az utolsó lehetőség. Süt a nap, kék az ég, a fák levelei, bár rozsdásak már, még az ágakon mocoognak, és várják az első fuvallatot, hogy búcsút intsenek a ko-

paszodó fáknak, és őszi tánra perdüljenek. Majdnem fél órát várok a nyolcas villamosra, de még időben megérkezem a temesvári nagyállomásra. Szerencsére nincs senki a kasszánál. Előadom kérésemet. Morcos felelet-kérdés: „Miért nem megy egyenesen Nagyszentmiklóstra, miért akar Perjámoson át utazni? És miért jött ilyen későn? Tudja, mennyit kell számolgatnom, míg kiadhatom a jegyét?” „Tizenhat perc van még a vonat indulásáig” – válaszolok. „Tíz perc nem elég a jegykiadáshoz?” Elég volt. Hat perc is elegendő arra, hogy elballagjak az R3 peronig, ahol a motorvonatom áll. Természetesen semmi sincs kiírva, később láttam, hogy a motorkocsi vezetőfülkéjében volt egy A4-es ív a vonal elnevezésével. Éljen a 21. század vasútja! A szerencse azonban egy kicsit rám mosolyodott. Megkérdeztem a kalauzt: lehetséges-e a vezetőfülkében állnom. „Beszéljek a vezetővel” – válaszolta. Megtettem. Rendben, de csak akkor, ha nincs ellenőrzés, mert akkor nem teheti. A biztonság okáért meglöbögtem az újságírói igazolványomat, és a partnerek tudomására hoztam, hogy tulajdonképpen út-, vasút- és hídépítő mérnök vagyok. Ha kell, akkor „felsőbb helyről” is hozhatok hozzájárulást, de gondolom, ehhez nem érdemes magasabb köröket mozgatni. A vonat vezetője kellemes, egyetememet végzett fiatalember. Nem talált munkahelyet, ezért elvégezte a mozdonyvezetői tanfolyamot. Szereti, amit csinál. Menet közben érdeklődve hallgatta vasúttörténeti „meséimet”. Közben megérkeztünk Temesvár-

nak a szocializmus éveiben épített, sokkal nagyobb forgalommal számoló nagy rendezőpályaudvarához, Rónáchoz. Első megálló. Egy vasutas száll csak le. Még az aradi vonalon vagyunk. Olvasóim láhták, hogy a Temesvár–Varjas helyi érdekű vasút Rt. az ántivilágban Szentandrásig az aradi vonalat használta, bért fizetve érte. Közben befutunk Szentandrás állomásra. Kis idő múltán nagy kanyarral térünk ki nyugati irányba. Már látszik, hogy nem a fővonalon haladunk. Kihajolni valóban veszélyes: helyenként a bokrok is beugranának a vonatba. Romantikus látvány a szépen kéklő, hamvas bogyjú kökénybokrok és a vörös gyümölcsüktől lángolni tűnő vadrózsabokrok rengetege. A vasúti mérnök azonban a karbantartás hiányát észleli a vasúti pályát kísérő őserdei bozót láttán. Az utasok leszálláshoz készülődnek. Hodony kis állomása már nem a vasúté. Eladták. Mellette polikarbonátból készített kis kalitkát láthatunk. Ezzel helyettesítették a várótermet. Szeretném az állomásokat ezekkel a kis alkalmazhatóságokkal felváltó határozathozókat egy sikolto szeles, esős, havasesős, hideg napon vonatra várva látni. Kenézfalva állomása sem tölti be funkcióját. Bár az új tulajdonosok már kicserélték az ablakkereteket, a falak várják a régóta esedékes újravakolást, festést. Ha esik, ha fúj, itt is kis műanyagkalitka nyújt félig-meddig oltalmat a szerencsétlen utasnak. Kenézfalvát Satchineznek (kínai falu) fordították románra. Olvastam egy uniós pénzen kiadott kiadványban, hogy a Bánságban

mély egyetértésben laknak a különböző nemzetiségek, még egy kínai falu is létezik. Az állomás neve Chinezu, magyarul: A kínai. A következő, kis baracházi állomás is már magántulajdon. Lakója lassan javítgatja. Rossz idő esetén az utasok itt is egy, a hajdani megálló épülete elé biggyesztett műanyagkalitkában kell meghúzzák magukat. Néhány percre a kenézfalvi madárrezervátum mellett zakatol vonatunk. Az utolsó vizes élőhely természeti szépsége egy kissé helyrebillenti lelki egyensúlyunkat. Kétfél állomása mintha háborús övezetben leledzne. Egy kis reménysugár az emeleti rész bal oldali új ablakkerete, bár nem nagyon illik az épület stílusához. Az utasok itt is a már ismerttetett kis kalitka-beállóval kell megelégedjenek. Piros motorvonatunk befut Varjas állomásra. A valamikor csinos állomásépületre is már ráférne egy felújítás. Remélhetőleg ez az épület nem kerül ebek harmincadjára, és megmarad, aminek épült: vasútállomásnak. A Varjas–Perjámos szakaszon sikerül néhány kifejező képet készíteni. Jól láthatjuk: igaza volt Baross Gábornak, amikor nem fogadta el a perjámosiak panaszát a vonalvezetés ügyében: volt és van elegendő hely út és vasút részére egyaránt. Igaz, már nincs szükség terelőútra, hisz már régen nincsenek gulyák, melyeket nyugati vágóhidakra vagy az állomás baromrakodója felé tereljenek. Egy sikoltó kanyar után Perjámos állomás következik. Ma is fontos vasúti csomópont. Elbúcsúzom a segítőkész motorvezetőtől és kalauztól. Van néhány percem fényképezni. Siet-

ve megteszem. Már iramodok is az Arad irányából befutó motorvonathoz. Szólok a vezetőnek: könyvhöz készítek képeket, jöhetnek-e a vezetőfülkébe, stb. Jöhetnek, azonban hiába, mert a vonat itt marad, ugyanis meghibásodott. Nafene – gondolom, már csak ez hiányzott. Még egyszer ellenőrizi, hátha elmehetünk Nagyszentmiklósig. Semmi remény. Az utolsó utasokat is letessékeli a vonatról. Mitévő legyek? Más lehetőségem nincs. Majd két óra múlva visszatér Nyerőről a motoros (amellyel idáig jöttem), azzal hazaérek Temesvárra. Az állomáson újratöltöm a fényképezőgémem akkuját. A vonatvezető, az állomásfőnök/forgalmista intézkedni próbál. Mit tegyenek a lerobbant vonattal? Telefonálnak, de a főnökök fülük botját sem mozdítják. Egy fiatal családapa dühöng. Csomagok, feleség, kisgyerek. Mivel utazzanak tovább? Vállvonogatás a válasz. Telefonál a fogyasztóvédelmi hivatalba (mindenütt ott díszleleg az állandó felügyeletük telefonszáma). Mint várható volt, senki sem válaszol. Autóbuszjárat már nincs. Legtöbbjüket utasok hiányában beszüntették. Nem kifizetődő a járatok fenntartása. Meghiszem. Pedig sokan ingáznak a Temesvár határában felépített nagy nemzetközi vállalatok gyáraiba, amelyeknek vezetősége megunta az állandó késéseket, az ingázásban megfáradt munkások csökkent teljesítményét, ezért a munkavállalóikat saját, összkomfortos autóbuszaikkal szállítják oda-vissza. Ördögi kör. Nincs elég utas, nem kell az autóbuszjárat. Nincs autóbusz, nincs utas.

Meghibásodott vonatunk utasai ott állnak a megyei út padkáján (szerencsére az állomás előtt halad el), szitkozódnak majd „asta-i România” (ez Románia) megjegyzéssel, lemondóan legyintenek, közben hevesen integetnek a ritkán feltűnő autók felé, talán megszánja őket valaki.

Míg az akkum töltődik, megtanítom a reggel óta az excellel hadakozó pénztárosnőt táblázatot készíteni. Nagyon örül, hállalkodik, elfut a sarokra kávéért. Van még időm néhány fényképet készíteni. Bár az állomás még betölti funkcióját, szomorú látni, hogy hiányzik a gazdakéz. Minden lerongyolódott, szakadt, kopott. A falak is nagyon rég láthattak meszet. Hol vannak azok az idők, amikor a vasútállomás a helység emblematisz épülete volt? Amikor a falu lakossága etalonként tekintett a takaros, tiszta, célszerű épületre, és példának vette, amikor házat épített vagy javított, amikor az állomások előterében kialakított kis parkból szerezték be az első virágdugványokat, amikor az állomáskeretek révén vált minden ház ablakának díszévé a muskátli. Amikor az állomásfőnök büszke volt állására, társadalmi pozíciójára, a közösség tiszteletének örvendett, és szívesen pózolt munkahelye előtt csillogó gombú, feszes egyenruhájában. Érthető, hogy a XXI. században a vasút, főleg a helyi érdekű vasút már nem tölti és nem is töltheti be száz évvel ezelőtti szerepét. Le kell bontani a már céljukat veszített kiszolgáló épületeket (mozdonyszín, kazánház, vízdaru, állomási víztorony, baromrakodó, raktárak, fordítókorong stb.), azonban a

hanyagságra, nemtörődömségre nincs kifogás. A vasúti üzemet újra kell gondolni. Mert azért kell a vasút. Csak másként. Ott van a nyugati példa. Lehet. Ha van akarat.

Megnéztem közben a lerobbant motorvonat „dögcéduláját”. A felirat szerint 1968-ban már róta Franciahon vasúti pályáit. Kérdezem: meddig jó nekünk az Európa ócskavastelepe státusz? Természetesen egyesek meg tudják ezt szépen magyarázni. Miközben luxus turistaparadicsomokban múlatják idejüket, és legújabb modellű autóikkal kérkedve repesztenek az ország útjain.

Időközben visszatért a nyerői vonat. Felszállok. Kis idő múltán nagy ellenőrzés kezdődik. Az addig semleges hozzáállást (finoman nevezem a félúton hagyott utasok esetének vázolására adott vállvonogató válasz) tanúsító „közeg” jegyemet kéri. Mutatom: itt van, én Valkányig egyenlítetttem ki, úgy helyes, hogy ha már itthagytak, legalább vigyenek haza. Természetesen nem lehet. Váltak jegyet, Temesváron menjek majd a kasszához, és igényeljem vissza a Perjámos–Valkány jegy árát. Kemény, már-már kápos arcki-fejezés. Kezdődne a kekeckedés, de nincsen kedvem vitatkozni. Egy fokot csavarok a hangerőmön, már integethetnek a barátságos hangnememnek: „semmi probléma, asszonyom, kifizetem a visszaút árát (jelentéktelen összeg), de aztán ne háborogjon, ha majd a főnökei egy kiadós riport után jól rendreutasítják, hogy képtelen volt kezelni egy ilyen egyszerű helyzetet...” Hatásszünet. „Én megmond-

tam... gondolkozzon el...” – folytatom ismét lehalkulva, de nagyon határozottan. „Itt nem csak egy jegy áráról van szó. Mit gondol, nem illelne meg egy kis fájdalomdíj az elpocsékolt napoméért? És ne feledjem: ellenőrizze csak és magyarázza meg, miért nincs víz a WC-ben, se papír, se szappan. Ezt jegyzőkönyvbe vette-e?” Úgy tűnik, jobb belátásra tért, s bár kényszeredetten, de továbbállt.

Korán esteledett, már koromsötétben érkeztem vissza Temesvárra. A valkány-perjámosi szakaszra sajnos nem jutottam el. Másnap szerencsém volt. Már ismerve a csíziót, a tegnapi jeggyel álltam a pénztárosnő elé: itt vannak a tegnapi jegyeim, ne kelljen sokat számolgatnia, keresgél- nie. Nem nagyon találta fel magát, ám a másik pénztárlaknál dolgozó kollégá- nője gyorsan kisegítette.

Perjámosig már nem volt dolgom, egy kicsit elbeszélgettem az utasokkal. Már húsz éve a vasútnál dolgozó, még öntu- dados vasutas érdeklődött munkám iránt. Vásárolna könyvet, ha megjelenik. Sajná- lom, de eddig, bár több ízben is próbál- koztam, nem akadt olyan hatóság, szerve- zet, civil szervezet, alapítvány stb., amely vasúttörténeti könyveim román kiadását vállalta volna.

A vonattal sok fiatal utazott iskola után haza, a környező falvakba. Okos tekintetű, jól öltözött gyerekek. Néhányuk hevesen udvarolgatott a leánykáknak, másokon látszott, hogy korán keltek, és le-lecsu- kódott a szemük. Kezeik tiszták, körmük alatt nagyítóval sem lehetne fekete csí-

kocsát fellelni, azonban mindegyikükön látszik, markos, dolgos kezek, iskola után bizony megfogják az ásó és kapa nyelét. Ismeretlenül is hódolatom szüleiknek. Ügyes, dolgos, tanulni vágyó gyerekeket neveltek. Még sincs minden veszve...

Befutunk Perjámosra. Még van időm jobb képet készíteni a váltóórházról, de futnom kell vissza, hisz már szabad a jelzése a vonatnak, mindjárt itt lesz. Megpróbálok beszélni a motorvezetővel, szólok a kalauznak. Amaz hallja beszél- getésünket. Inkább nem nyit ajtót, és a fülkéből is csak balra tekint, nehogy szól- hassak hozzá. Sebaj, a két kis megállóhe- lyet a vonat ablakából is lefotózhatom. Szerbszentpéter (Rácszentpéter, Szerb- szentpéter, Nagyszentpéter) kis állomása. Az állomás nevének betűi lassan leválnak, az öntapadós fólia nem egy nagyon időál- ló anyag, de kiolvasható: Sânpetru, alatta Велики Семпетар (1990 után, az RMDSZ állhatatos harcának köszönhetően a nem- zetiségek nyelvén is kiírták a vasútállo- mások nevét). Bal oldali része lakott. A jobb oldali lehangoló látványt nyújt. Tö- rött ablakok, a nyitott ajtót a szél kínozza, talán sikerül kitepnie sarkából. Háborús jelenetet lehetne forgatni, csak vigyázni kell, nehogy belógjon a képbe a tányé- rantenna. A karbantartásért kiáltó pályán lassan araszol a vonat, ide-oda dülöngél. Ha hosszabb utat kellene megtennünk, ta- lán tengeribetegséget is kapnánk. Szeren- csére egy nagy sóhajjal jót kanyarodunk balra, és egy vasúti őrbódé és egy őrház lencsevégre kapása után Bartók Béla szü-

lővárosában vagyunk. Hat évvel ezelőtt sok képet készítettem erről az állomásról, ide csak egyet válogattam be, amelyen még látszik a régi, mára már eltűnt állomási víztorony. Bár a vonatunk felirata Arad–Valkány, át kell szállnom egy másik, két kocsiból álló motorosra. Mert az megy Valkányra. A kalauz is átjön. Ez alkalommal sikerül a vezetőfülkébe jutnom, ám a 18 kilométernyi szakaszon nem sok a látnivaló: nyílegyenes pálya, néha nagy sugarú ívekkel megszakítva. Első állomás a bolgár lakosságú Óbesenyő. Állomása felemás benyomást kelt. Nem teljesen leromlott, ám nem illik már rá a néhai „takaros” jelző. Nevét eleinte Bešenova Veche (a vasútállomásét Vešenova Veche)-re románosították, majd 1964-ben Dudeștii Vechi-re változtatták. Az állomáson ma kétnyelvű tábla van: Dudeștii Vechi, alatta bánáti bolgár nyelvjárásban: Stár Bišnov. A vonat talán egy percet áll, mintha két személy szállna le. A már mozgásban lévő vonatról alig tudom lefényképezni az állomást. A nap már veszélyesen hanyatlik. Izgulok, hogy még sikerüljön lencse-

végre kapnom a végállomást. Nemsokára Valkányon vagyunk. A valkányi állomás, melyet az első világháború után építettek, most rom. Csak a falak dacolnak még az idővel. Futólépésben jutok a felhagyott, szintén romos mozdonyszíniig. Egy kattintás, és szaladok vissza a vonathoz. A kalauz már sürget, indulnunk kell visszafelé. Sikerül még egy képet lőnöm a vaspálya (és az ország) vége felé. Nagyszentmiklóson átszállok a Lovrinon át Temesvárra igyekvő vonatba. Helyet foglalok az egyik, majdnem teljesen üres kocsiban. A kalauz ellenőrzi a jegyemet. Tíz perc után jön, és kedvesen az utolsó kocsiba hív, ott meleg van. Még nem fázom, de ahogy beesteledik rohamosan lehűl a kocsi. Mégis átmegyek a kellemesen meleg vagonba. Temesváron szerencsém van. Nem kell sokat várnom a nyolcas villamosra.

Ez lenne 2017 őszén tett utazásom rövid története. Talán egy kicsit személyes, azonban a kor képe, egyben a mai vasút kórképe. Ezért döntöttem úgy, hogy mégis beszorítom e kis könyvbe.



140. kép

Indulóban a Temesvár–Nyerő vonat a temesvári állomás 3R peronjáról



141. kép

Az aradi fővonal a szakálházi közúti felüljáróval



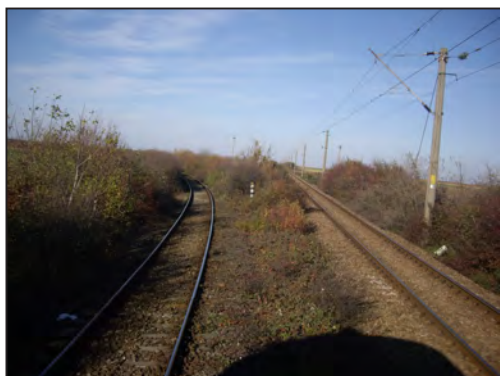
142. kép

Az első megálló: Rónác rendező



143. kép

Szentandrás állomás



144. kép

A szentandrásai állomáson ágazik el a valkányi vonal



145. kép

Hodony állomás



146. kép
Kenézfalva állomás a vasut felől



147. kép
Kenézfalva állomás a falu felől



148. kép
Baracháza állomás



149. kép
Kétfél állomás. Már csak a beállókálitka a vasúté



150. kép
Kétfél állomás



151. kép

Varjas állomás a vasút felől



152. kép

Varjas állomás az utca felől



153. kép

Varjastól Perjámos felé. A perjámosiak sérelmének tárgya



154. kép

A perjámosi állomásra kanyarodva



155. kép

Perjámosi állomás, őrház a temesvári oldalon



156. kép

Perjámosi állomás, Temesvár irányába tekintve



157. kép
Perjámos állomás felvételi épülete a vasút felől



158. kép
A perjámosi állomás felvételi épülete az utca felől



159. kép
A lerobbant motorvonat azonosítója



160. kép
Perjámosi állomás. Ha a platán megszélni tudna



161. kép
Perjámosi állomás. Modern szobor?
A vízállomás utolsó emléke



162. kép
Perjámos állomás, a szebb időkben megélt raktár



163. kép
Perjámos állomás, volt vasúti laktanya



164. kép
Szerbszentpéter roskadozó állomása



165. kép
Szerbszentpéter állomása, Nagyszentmiklós felőli oldal



166. kép
Sárafalva állomása „üdvözlí” az utasokat



167. kép
Ez nem a háború dúlta Közél-Keleten készült kép, hanem a sárafalvi állomás



168. kép
Őrház Nagyszentmiklós állomáson



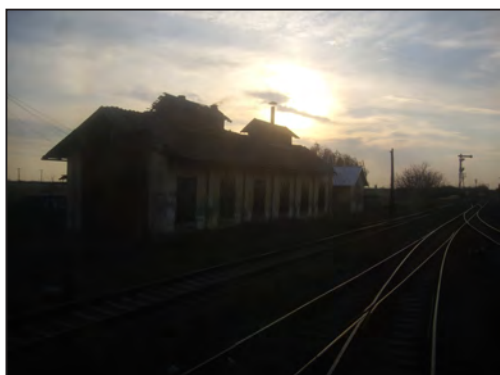
169. kép
Őrbóde Nagyszentmiklós állomáson



170. kép
Nagyszentmiklós állomás felvételi épülete és az omladozó víztorony 2011-ben



171. kép
Nagyszentmiklós állomás felvételi épülete 2017-ben, már a víztorony nélkül



172. kép
Nagyszentmiklós állomás. A régi mozdonszínnek valóban bealkonyult



173. kép
Óbesenyő felemás állomása



174. kép

Ez maradt a valkányi állomás felvételi épületéből



175. kép

A valkányi állomás felvételi épülete a falu felől



176. kép

Mozdonyszín romja a valkányi állomáson



177. kép

A valkányi állomás vége, a vonal vége, országhatár

MELLÉKLETEK

1870. évi XXVII. törvénycikk
a valkány-perjámosi másodrendű gőzmozdony-vasút kiépítése tárgyában

1. § A szabadalmazott államvaspálya-társaság déli vonalából Oroszlámos és Mokrín állomások közt Valkány község közelében kiágazó s Valkány, Ó-Bessenyő, Nagy-Sz.-Miklós, Szaravola és Rácz-Sz.-Péteren át Perjámosra vezető másodrendű gőzmozdony-vasút kiépítése tárgyában előterjesztett engedély-okmány a törvényhozás által jóváhagyatván, becikkelyezése ezennel elrendeltetik.

2. § E törvény végrehajtásával a közmunka- s közlekedési és a pénzügyminiszter bizatnak meg.

A valkány-perjámosi másodrendű vasut engedélyokmánya

1. § Az engedélyesek, ugymint gróf Nákó Kálmán és társai, jogot nyernek egy, az államvasuttársaság déli vonalának Oroszlámos és Mokrín állomásai közt Valkány község közelében kiágazó s Valkány, Ó-Bessenyő, Nagy-Sz.-Miklós, Szaravola és Rácz-Szt-Péteren át Perjámosra vezető másodrendű gőzmozdony-vasut építésére s üzletére.

2. § Az engedélyesek az engedélyezett pálya építésénél és üzleténél kötelesek a jelen engedélyi okirat tartalmához, továbbá a közmunka- és közlekedési miniszter által 1868. évi ápril 20-kán 4973. sz. a.

kibocsátott s az országgyűlés által jóváhagyott ideiglenes vasutengedélyezési szabályhoz, valamint az 1867. évi vám- és kereskedelmi szövetség 8. §-ában ideiglen elfogadott vasuti üzletrendhez, mennyiben az a jelen engedélyokmány tartalma, valamint függeléke folytán módosítást nem szenved, mindaddig alkalmazkodni, míg ezen ideiglenes szabályok helyett a hazai törvényhozás által hozandó újabb törvények és a kormány által kibocsátandó rendelvények életbe nem lépnek, melyekhez, valamint az azok behozataláig a fennálló szabályokon a magyar kormány által teendő minden változtatásokhoz is alkalmazkodni és azoknak feltétlenül hódolni tartoznak.

A mennyiben azonban e törvények és szabályok, valamint a jelen engedélyokmány határozmányai a pálya építésének tartama alatt az építést illetőleg a törvényhozás, vagy a kormány által megváltoztatnának s ezen változtatás folytán az engedélyesekre újabb terhek háramolnának, azokért nekik a méltányosságnak megfelelő kármentesítés fog nyújtatni.

3. § A pálya építése és üzleti felszerelése az engedélyesek által készítendő s a kormányhoz átvizsgálás és jóváhagyás vé-

gett felterjesztendő általános és részletes tervezetek alapján fog eszközöltetni.

Az engedélyesek különben úgy a tervek készítésénél, mint az építés kivitelénél alkalmazandó szerkezetet, a jelen engedély s az üzlet biztonságára való tekintetek által vont korlátok közt szabadon választhatják.

A kormány fentartja magának, hogy az építési terven változtatásokat tehesen, a mennyiben ilyenek a műszaki vizsgálat, vagy a jelen engedélyokmány 2. §-ában érintett ministeri rendelet 6-ik § határozata szerint intézendő közigazgatási vonaljárás eredménye, vagy az építés tartama alatt teljesített egyes vizsgálatok nyomán a pályaszolgálat, valamint a közforgalom érdekéből és a pálya fennállásának biztosítására, nemkülönbén a törvényes határozmányok teljesítése szempontjából szükségeseknek fognak találatni, ezek által azonban a már egyrészt az eszközölt elővizsgálat, másrészt a közigazgatási vonaljárás folytán meghatározott pályanyom és pályahossz-szelvény változást nem szenvedhetnek. Magától értetik egyébiránt, hogy ez által az engedélyeseknek az engedélyokmányban biztosított jogai sérelmet nem szenvedhetnek.

Ha az építés kivitelénél gazdálkodási vagy üzleti tekintetből akár a pályavonal, akár a részlettervek megváltoztatása kívánatosnak vagy szükségesnek mutatkoznék, ily változtatások megengedése a kormánytól lesz kikérendő.

4. § A pálya alépitménye egy vágányra készíthető, s ehhez képest a terület kisa-

játítása annyi térfogatra szorítkozhatik, a mennyi egynyomu sinuthoz és a kitérőkhöz, nemkülönbén az állomásokra megkívántatik.

Mihelyt az engedélyezett vonalon annyira növekedett a forgalom, hogy az évi bruttójövedelem mértőföldenként 100 ezer o. é. forintot ezüstben felülhaladt, akkor az engedélyesek kötelesek a kormány kívánatára, minden kártalanítás nélkül, egy másik vágányt letéetni.

Ezen kötelezettség teljesítésére azonban engedélyesek csak engedélyük tartamának első 70 éve alatt kényszeríthetők. Az utolsó 20 év lefolyása alatt a második vágányt csak az állam részéről nyújtandó, egyezségileg meghatározandó kártalanítás mellett kötelesek előállítani.

5. § A munkálatok kivitelénél az engedélyesek által a következő általános rendszabályok lesznek foganatosítandók:

a) Alépitmény

A maximal emelkedési viszony legyen úgy, mint egy áll a háromszázhoz (1:300).

A kanyarodásoknak a nyílt pályán 400 méternél kisebb félátmérővel nem szabad birniok.

A pálya szabályszerű (normal) kereszt-szelvénye a bevágásoknál és töltéseknél olykép alkalmazandó, hogy a pályakorona szélessége ott, hol a sinek a talpfán fekszenek 3-3 meter legyen.

A kövecszág a sinek lába alatt 0.25 meter vastagságban, s a sinek lábának magasságában 2.8 meter szélességben rakandó.

A hidak s átereszek puha fából építhetők.

b) Felépítmény

A pálya az elsőrendű vasutakhoz hasonló vágányszélességet nyer.

A felépítmény és minden alkatrészének előállítása, illetőleg szállítása körül, valamint a sinutaknak az állomásoknál elrendezésére nézve azon szabályok és szabványrajzok követendők, melyek az államköltségen fogamatba vett másodrendű Miskolcz-Bánréve) vonalakra nézve megállapítottak. A függő sinkötés engedélyeztetik. E tekintetben különösen felemlítetik, hogy a sinek a könnyebb és kisebb szabványszelvényű mintából, t. i. egy bécsi láb hosszúságban 15 vámfont súlyal bírók legyenek, de hengerezett vasból készíttessenek. A közöséges talpfák hossza 2.35 meterre határozatati, s ugy ezek, mint azok, melyek a kitérőknel alkalmaztatnak, puha fából állithatók elő.

A fölépítményhez szükséges mindenemű vasanyagot és fölépítményi gyári készítményeket kötelesek az engedélyesek lehetőleg a belföldön szerezni be.

c) Épületek, pályaelzárás, jelzések

Az épületek felállítása a legkisebb mérvre szorítható. Egészen különös esetek kivételével általában mértföldenként legfeljebb két órház állítandó fel.

Minden állomáson elég egy váróhelyiséget rendezni be.

Közczélok, ugymint a posta, távirda, rendőrség stb. részére megkivántató helyiségek előállítására az engedélyesek nem köteleztetnek.

Áruraktárak csak megfelelő forgalom esetén építendőek.

Az épületek kivétel nélkül a helyszínén legjutányosabban megszerezhető anyagokból, esetleg vertfalazat, vályog vagy vert falakból fatetővel állithatók elő.

A pálya bekerítése általában, a védgátakat is ideértve, csak ott szükséges, a hol a pálya utak vagy helységek mellett vezet el.

Az utak elzárására szükséges korlátok csak nagyon látogatott ut-átjárásoknál vagy oly helyeken állítandók fel, hol a vonat közlekedése az ut-átjárótól legalább 150 meter távolságra észre nem vétethetik.

Felvonó korlátok alkalmazhatók s egy álló helyről több ily korlát felvonása is eszközölthetik.

A korláttal el nem látott ut-átjárásoknál a lassu menetet jelző álló táblák alkalmazandók.

Az engedélyesek kötelesek egy üzleti távirdát, melyen az állomások közti távsürgönyzés eszközölhető, állítani fel.

A lát-, hang- és harang-jelzők mellőzhetőek.

A kézi és a vonatokon használt jelzőszerek a fennálló szabályok szerint rendezendők be.

d) Állomások

Az engedélyesek kötelesek a közigazgatási bejárás alkalmával meghatározandó állomásokat, valamint azon állomást, mely a szab. államvasuthoz leendő csatlakozásánál felállítandó - építeni.

A részletes kivitelnek összhangzásban kell lennie azon elvekkkel, melyek a kormány által épített másod rendű vasutak szabványaiiban határozattak meg.

Az állomások kiterjedése, valamint a

kiterők helyeinek és kiterjedéseinek meghatározása az engedélyesekre bízatik.

Az állomások azonban úgy helyezendők el, hogy szükség esetében megnagyobbíthatók legyenek.

e) Üzleteszközök

Az üzleteszközöket a 2-dik §-ban érintett ideigl. vasut-üzleti rend 21. és 22. §-aiban megszabott határozmányok fentartása mellett az engedélyesek magok választhatják meg.

A mozdony-tengely legnagyobb megterheltetése 175 vámmázsára határoztatik.

Két tengelyü mozdonyok alkalmazása megengedetik.

A mozdonyok kivétel nélkül amerikai pályatisztítókkal látandók el.

Az összes áruszállító kocsik 3/4 részénél ruganyos lökésháritók nem szükségesek, ellenben a többi hasonló kocsinál okvetlenül alkalmazandók.

A személyszállításra emeletes kocsik is alkalmazhatók.

A külföldről behozandó forgalmi eszközökért, valamint általában a külföldről szállítandó s ezen pályánál felhasználandó anyagokért kötelesek engedélyesek a behozatali vámot fizetni.

f) A pálya kiépítése

Mihelyt a forgalom a jelenleg engedélyezett vonalon annyira növekednék, hogy hosszabb időn át naponként több mint 5 vonat az egyik, s 5 vonat a másik irányban közlekednék, avagy mihelyt az engedélyesek az éjjeli szolgálatot berendezni akarnák, kötelesek lesznek a felvételi helyiségek, jelzés, pályafelügyelet s minden más,

a rendszeres üzlet fentartása céljából szükséges intézkedésekre nézve a pályát a m. kir. kormány részéről az elsőrendű vaspályák érdemében kiadott szabványok s utasítások szerint kiegészíteni s berendezni, s a kormány részéről teendő e részbeni intézkedéseket saját költségükön foganatosítani.

Ezen kötelezettség teljesítése azonban csak az engedélytartam első 70 éve alatt követelhető, az utolsó 20 év alatt a pálya ilymódoni átalakítása csak a kormány s engedélyesek közt e részben kötendő egyezmény alapján eszközölhető.

6. § Az engedélyesek kötelezik magukat az engedélyezési törvény hatályba lépte napjától számított 14 nap alatt magyar földtehermentesítési vagy magyar vasuti kölcsön, vagy szőlődezsma-váltásági kötvényekben, avagy végre más, a magyar állam részéről biztosított értékpapirokban tőzsdeárfolyam szerint számítva, 50,000 forint o. értékü biztosítékot a m. kir. központi állampénztárnál Budán letenni; kötelesek továbbá az engedélyezési törvénynek hatályba lépte napjától számított 3 hónap alatt kimutatni, hogy a vállalat egész részvénytőkéje 30 százalékának befizetése biztosítva van.

Azon esetben, ha ezen kimutatás meg nem történnék, az engedély önkényt megszüntnek s a biztosíték elveszettnek tekintendő.

A letett biztosíték az engedélyeseknek az engedélyezett pálya forgalomba tétele után visszaszolgáltatik.

7. § Az engedélyesek kötelezik magu-

kat a részletterveket az engedélyező törvény hatályba lépte napjától számított két hónap alatt a kormánynak előterjeszteni, a pálya építését ezen tervek jóváhagyásától számított egy hónap alatt megkezdeni, s az építést ugyancsak a részlettervek jóváhagyásától számított 15 hónap alatt befejezni s a pályát a közforgalomnak átadni.

8. § A kormány fentartja magának a jogot, hogy a mennyiben más pályák beszakadása, pályaudvarok közös használata, kocsikölcsönzés és minden ezekért járó kárpótlás tárgyában az illető társaságok közt egyezmény nem jöhetne létre, egy ilyennek feltételeit meghatározhassa.

9. § A kisajátítási jog, az 1868. évi LV. törvénycikk értelmében, az engedélyezett pálya kiépítésére az engedélyeseknek megadatik.

10. § Az engedélyesek kötelesek a postát és postakezelőket az 1867-dik évi vám- és kereskedelmi szövetség 8-ik cikkében elfogadott 1851-ki november 16-án kelt vasuti üzletrend 68. §-a értelmében ingyen szállítani s e célra naponként legalább egy vonatot mindkét irányban berendezni.

Az engedélyesek kötelesek egy két-tengelyű áru-szállító kocsi fele részét a postaküldemények és a postakalauz szállítására berendezni, mely postakocsi naponként mindkét irányban legalább egyszer közlekedik.

Az engedélyesek kötelesek azon postaküldeményeket, melyek postatisztek vagy szolgák kíséréte nélkül szállítandók – kivéve az értéküldeményeket – ingyen az il-

lető állomásig szállítani s ugyanott átadni.

A vaspálya üzlete tárgyában az igazgatóság s alárendeltjei vagy utóbbiak közt váltott levelezés a jelenleg engedélyezett vaspályán bérmentesen szállítható.

11. § Az engedélyesek köteleztetnek saját birtokuk- és területükön a távirda-vezeték felállítását a pálya hosszában ingyen megengedni.

A távirda-igazgatóság azonban az oszlopfelállítás helyére nézve az engedélyesekkel egyetértve tartozik megállapodni.

Továbbá kötelesek az engedélyesek a felállított vezeték fölötti őrködést saját pályaszemélyzetük által kárpótlás nélkül teljesíteni.

Viszont jogosittatnak az engedélyesek üzleti távirdájuk huzalait az államtávirda oszlopaire felrakni a nélkül, hogy azért bármi kárpótlással tartoznának.

Ezen üzleti távirda használata, ha csak a kormány által az államsürgönyökre nézve külön rendelkezés, valamint a magán-sürgönyökre nézve az egyezmény nem eszközöltetnék, kizárólag a pályauzletet illető közleményekre szorítkozik, miért is annak használata a közigazgatás befolyása és felügyelete alá helyeztetik.

12. § A vitel- és fuvarbérek maximuma az engedélyezett pálya számára a következő határok közt szabatik meg:

Legmagasb árszabás osztrák mértföld- és személynként:

I. osztályban 36 kr. ezüstben.

II. osztályban 27 kr. ezüstben.

III. osztályban 18 kr. ezüstben.

Az I. és II. osztályu kocsik az I-sőrendű

pályákon használt II-odrendű kocsikhoz hasonlóul szerelteshetnek fel.

A III-ik osztály részére oly kocsik alkalmazhatók, melyeknek az állampályákon a IV-ik osztályra nézve előírva.

A málhának 50 vámfontot meghaladó súlya 20 vámfontnyi, s a gyorsárú sulya 10 vámfontnyi törtszámokban kikerekítve, vámmázsánként az áru fuvar-díj 3-ik osztályának kétszeres összegével számítható.

Az áruk vámmázsá- s osztrák mértföldenként, és pedig az I. osztály 2, II-ik osztály 3, s III-ik osztály 4 kr-ával ezüstben szállítandók.

A szén, só, tűzi- és épületfa, trágya, kő és téglák egész kocsi-rakodásoknál kivételesen vámmázsá- s mértföldenként 1.56 kr. ezüstben szállítandó.

A személy- s áruszállításra vonatkozó egyéb viteldíjak s fuvarberek, továbbá a mellékletékek az áruk osztályozása, valamint a többi szállítási határozmányok tekintetében a szab. államvasutársaság fővonalain fennálló rendeletek alkalmazandók.

Mihelyt ezen pálya jövedelme egymás után következő 3 éven át a befektetési tőke 8%-jára emelkedik, jogában álland a kormánynak az engedélyesek meghallgatása mellett az árszabályt megfelelőleg leszállítani.

13. § Az engedélyeseknek megengedtetik, hogy a szedendő vitel- és fuvardíjakat belföldi ezüst pénzben számítsák olyképen, hogy az árkelet tekintetbe vételével járó illetéket országos értékben tarozzanak elfogadni.

14. § A 12. § értelmében meghatáro-

zott árszabások az engedélyesek által időközben leszállíthatók, egészben vagy csak a tárgyak egyes nemeire az egész vonal hosszában, vagy csak a pálya egyes vonalszakaira egyik, vagy mind a két irányban, minden szállítási távolságra egyenlően, vagy növekvésök esetére nagyobb mérvben.

Az ekként leszállított árszabályok az előbbeni mértékre ismét felemelhetők, de csak három havi alkalmazásuk után.

Ha egy szállító vagy rakomány-vállalkozó bizonyos feltételek alatt fuvarbér-leszállításban vagy más kedvezményekben részesül, ugy ezekben részesíteni kell minden szállítót és vállalkozót, ki ugyanazon feltételeket elfogadja, olyképen, hogy személyes előnynek semmi esetre hely ne adassék.

Mindezen kedvezmények szinleges ártérítés (refactio) alakjában sem járhatnak.

15. § Az élelmi szereknek a belföldön beállott rendkívüli drágasága esetére joga van a kormánynak azok fuvarbérét a drágaság tartamára a maximal árszabás feléig leszállítani.

16. § A katonaszállítás leszállított árszabások szerint eszközözlendő, és pedig egyrészt a hadügy-ministerium, másrészt az osztrák államvaspálya-társaság igazgatóságai között (1860. december 10.) megkötött egyezmény alapján, melynek szabályai ezen engedélyokmány kiegészítő részét képezik.

A fentebbi pályával a katonaszállítás iránt létrejött vagy létrehozandó, s az állam részére kedvezőbb egyezmények az engedélyezett pályára is érvényesek lesznek.

Alkalmazandók még ezen határozatok a pénzügyi, valamint az állami és hatósági közbiztonsági őrségre, végül a fegyenczekre is.

Az engedélyesek s illetőleg jogutódjaik kötelezik magukat végül, hogy a hadi vasuti osztályok szervezésére vonatkozólag a cs. k. szab. déli, állami, valamint a tiszavidéki és első erdélyi vasutttársulatokkal kötött egyezményhez hozzájárulnak.

A katonaszállításokra vonatkozó határozatok és kedvezmények magától érthetőleg ép úgy érvényesek a szolgáltatban utazó honvédségre is.

17. § Az államtisztviselők, hivatalnokok és szolgálók, kik a vasutak igazgatása és üzlete felett örökös hatóságok megbizásából vagy az állam érdekeinek ezen engedélyből folyó megóvása végett, vagy jövedéki célokból a vasutat használják, és a hatóság megbizását igazolják, uti mállháikkal együtt ingyen szállítandók.

18. § Olyan feleken, kik a vasutat a vitel- vagy fuvarbér előleges kifizetése nélkül roszhiszemüleg használnák, vagy a szállitmány nemének vagy súlyának helytelen bejelentésével vagy más módon a vállalat megrövidítését célozzák, háromszori árszabási illetmény lesz megvehető.

19. § Az engedélyesek jogosítva vannak a jelen engedélyokmányt a cs. kir. szab. államvaspálya-társaságra átruházni vagy a kormány beleegyezésével részese-kül a vállalathoz társakat is venni, kik velük jogok- és kötelezettségekben egyenlően részesülnek.

20. § Joguk van egyszersmind az en-

gedélyeseknek részvénytársaságot alakítani, s a szükséges pénz beszerzése céljából névre vagy előmutatóra szóló (au porteur) részvényeket, vagy elsőbbségi kötvényeket bocsátani ki, melyek a magyar-osztrák és külföldi tőzsdéken elárúsíthatók, és hivatalosan jegyezhetők.

Az elsőbbségi kötvények mindazonáltal csak az építési tőke fele összege erejéig lesznek kibocsáthatók.

A társaság, melyre az engedélyesek minden jogai és kötelezettségei átszállanak, alapszabályait tervezi, melyeknek helybenhagyását és az ország érdekei szem előtt tartásával a társasággal egyetértőleg eszközözlendő kiegészítését a kormány magának fentartja.

Felveendő lesz az alapszabályokban az is, hogy a társulat köteles a rendelkezési állapotban levő állami hivatalnokokat és kiszolgált, úgy rendes hadseregbeli mint honvédségi altiszteket, a mennyiben azok a szükségelt képességgel birnak s a felállítandó szolgálati rend kellékeinek megfelelően a szolgálati állomások betöltésénél kiválólag figyelembe venni.

21. § A kormány, az államérdekek megóvása tekintetéből jogosítva van magának egy pályát építtetni, valamint az üzlet célszerűen és szilárdan eszközölt felszerelése és folytonos jókarban tartása iránt minden részben meggyőződést szerezni, és meghagyni, hogy a mutatkozó hiányok pótoltsanak.

A kormánynak joga van, a részéről küldött közeg által az ügyvitelt és pályáigazgatást megvizsgálni és ellenőrizni.

A kormánynak az általános törvények határozatai s különösen a jelen engedélyokmány értelmében fentartott főfelügyeleti joga gyakorlatával úgy az építkezés ideje, valamint az engedélyezett vonal részben vagy egészben leendő megnyitása után az államra nehezedő költségek és kiadások megtérítése fejében az engedélyesek s illetőleg jogutódjaik az államkincstár javára bizonyos évi átalány összeget fizetnek.

Ezen évi átalányösszeg mennyiségét a kormány határozza meg. Az üzlet megnyitása után fizetendő évi átalányösszegek a megnyitott vonalra nézve az üzleti számadásba felvehető, egyébként az építési tőkét terhelik.

22. § A jelenleg engedélyezett vaspályától 30 éven át (a pálya megnyitása napjától számítva) sem kereseti, sem jövedelmi, sem más, későbbben ezek helyett netán behozandó adó fizettetni nem fog.

Megengedtetik továbbá, hogy az első kiadásu részvények és elsőbbségi kötvények – ideértve az ideiglenes jegyeket is – bélyeg- és illetékmentesen adassanak ki.

Ugyanazon mentesség a kisajátított területek átíratási díjaira is megadatik.

A tőkeszerzés, valamint építkezés és az üzlet első berendezése céljából kiállítandó minden szerződés, beadvány vagy bármely más okirat – ideértve a 19. § értelmében esetleg kiállítandó átruházási okmányt is – bélyeg- és illetékmentes lesz.

23. § Az engedély tartama 90 évre állapítatik meg, mely időszak lefolyásával megszűnik; kezdetét veszi azon napon, a

melyen az egész vonal a közforgalomnak adatik át.

Az engedély elenyészik akkor is, ha a 6. és 7-ik §-ban megállapított határidők a részletes tervek benyújtása, az építés megkezdése, a biztosíték letétele, az építés befejezése, továbbá az üzlet megnyitására nézve meg nem tartatván, a határidők elmulasztása a fennidézett vasutengedélyezési szabály 11. § b) pontja értelmében, különösen pedig a politikai és financialis válságok által nem igazoltathatik.

24. § A kormány fentartja magának a jogot, hogy az engedélyezési törvény hatálybaléptétől számítva 30 év lefolyása után az engedélyezett pályát minden időben megválthassa.

A váltságdíj meghatározására a vállalatnak a valóságos megváltást megelőző hét év alatti tisztajövedelmei fognak felvételni, mely összegből a két legmostohább év tiszta jövedelme levonatván, a fenmaradt öt év átlagos tiszta jövedelme fog kiszámíttatni.

Ezen átlagos összeg, mely mindazonáltal a tényleg befektetett tőke 7 1/2%-nál kevesebb nem lehet, az engedélyeseknek a megállapított engedély tartamáig mint évi jövedék fizetendő.

25. § Az engedély megszűntével, valamint a pálya beváltásának bekövetkeztével az állam az első esetben ingyen, utóbbiban a 24. § értelmében meghatározott évi járadék fizetése mellett lép az engedélyezett és jó karban átadandó pálya tehermentes birtokába és haszonélvezetébe; birtokába veszi különösen a pálya terüle-

tét és földjét, a föld- és műmunkálatokat, a fel- és alépítményeket minden hozzátartozókkal egyetemben, mint forgalmi eszközökkel, pályaudvarokkal, fel- és lerakódó-helyekkel, a vasut üzeméhez tartozó épületekkel, az indulási és érkezési helyeken ór- és felvigyázó házakkal, minden beszerelvényekkel, butorzzattal, ingó- és ingatlanságokkal egyetemben.

Valamint az engedély megszüntével úgy a pálya beváltása esetében is az engedélyesek megtartják a tartalék-alap és a künnlevő activ követelések tulajdonát, valamint a coax-kemenczét, öntődéket, gép- vagy egyéb gyárat, pajtákat és egyéb épületeket, a melyek megszerzésére vagy előállítására a kormány által azon határozott hozzáadással hatalmaztattak fel, hogy azok a vaspályának semmi hozzátartozandóját nem fogják képezni.

26. § Ha megelőző intések daczára az engedélyokmányban, vagy a törvényekben foglalt kötelességek megsértése vagy mulasztása az engedélyesek részéről ismételve fordulna elő, a kormány fentartja a jogot, ellenök a törvényeknek megfelelő intézkedéseket megtenni és a körülmények szerint az engedélyt még tartamának lefolyása előtt megszüntnek nyilvánítani.

27. § Ezen engedély minden okmány-szerű kiadványai csak egy forintra szabott bélyegdíj alá esnek.

A valkány-perjamosi másodrendű gőzmozdony vasut engedélyokmányának függeléke

Üzletszabályok, melyek által az enge-

délyokmány 2. §-ában említett ideiglenes üzletrend némely intézkedései a jelen másodrendű vasutra nézve módosíttatnak

1. § A pálya s vágányainak állapota addig, míg mindkét irányban naponként együtt véve 10-nél több vonat nem közlekedik, a pályafelügyelő személyzet által naponként legalább egyszer megvizsgálandó.

Szegélysinnel ellátott látogatottabb ut-átjárások, valamint az oly építmények, melyek a közlekedő vonatokra nézve veszélyesek lehetnek, minden egyes vonat áthaladása előtt megtekintendők.

2. § Ezen vasut egyes vonataiban általában nem lehet több 100 tengelynél; oly vonataiban pálya melyekkel személyek szállíttatnak, legfeljebb 60.

Hosszfa vegyes vonatokkal is szállíttathatik; az ily fával megterhelt kocsik azonban a vonat végén alkalmazandók olykép, hogy a személyszállító kocsiktól legalább 3, a mennyiben csak lehetséges, terhelt kocsi által választassanak el.

A dörzsfékek száma és azoknak vonatonként beosztása iránt a közmunka és közlekedési minister utólagosan fog intézkedni.

3. § A menetrend szerinti vonatsebesség a nyílt pályán közép számítással óránként 2 mértföldnyi, a megengedhető legnagyobb sebesség pedig óránként legfeljebb 3 mértföldnyi lehet.

A korláttal el nem látott ut-átjárásoknál azonban a gyorsaság olykép mérséklendő, hogy a vonat 100 méternyi távolságban megállítható legyen.

4. § A tehervonatoknak gőzmozdony általi tolása csak azon esetben engedtetik meg, ha elől egy vezető-mozdony alkalmaztatik; ily módon megengedtetik az a vegyes vonatoknál is, de ez utóbbi esetben a menetsebesség óránként legfeljebb 1 2/4 mértföldnyi lehet.

Ha a szükség úgy kívánja, ugyszintén az indóházakban s a munka-vonatoknál a vonatok tolása akkor is megengedtetik, ha elől vezetőmozdony nincs.

Ily esetben azonban a nyílt pályán csakis óránkénti 1 mértföld sebességgel szabad járnai, s a vonat élén levő kocsiba jelző kürttel ellátott kalauz állítandó.

A menetrend szerinti vonatoknál is megengedtetik, hogy a mozdony fordítva, azaz szerkocsijával elől mehessen.

5. § A vonatok elindulását a vég- és közben eső állomásokon táviratilag mindaddig nem kell jelezni, míg az engedélyezett vonalon egyszerre csakis egy vonat közlekedik, vagyis még a vonatok nem találkoznak vagy egymást meg nem előzik.

Mihelyt egyszerre egynél több vonat közlekedik, a vonatok elindulása az állomások közt táviratilag jelzendő.

6. § Az engedélyeseknek megengedtetik, hogy a személy- és málha-jegyek kiadását magán a vonaton a felvételi állomásokon kívül rendezhessék be, valamint hogy mindennemű czélszerűnek mutatkozó oly kezelési rendszabályt hozhassanak be, mely által a forgalom biztonsága nem veszélyeztetik.

Magyar–román helységnévtár

Magyar név	Román név
Arad	Arad
Baracháza	Bărăteaz
Báziás	Baziaș
Csanád	Cenad
Hodony	Hodoni
Kétfél	Gelu, Mestecani
Knéz	Sat Chinez
Nagyszentmiklós	Sânnicolau Mare
Németnagyszentmiklós › Nagyszentmiklós	
Óbesenyő	Dudeștii Vechi, Veșenova Veche
Őscsanád › Csanád	
Perjámos	Periam, Ceuca
Rácszentpéter › Szerbszent- péter	
Sárafalva	Sarafolea
Szarafola › Sárafalva	
Szentandrás	Sânandrei
Szerbszentpéter	Sânpetru Sârbesc
Temesvár	Timișoara
Valkány	Valcani, Vâlcani
Varjas	Variaș

Román–magyar helységnévtár

Román név	Magyar név
Arad	Arad
Baziaș	Báziás
Bărăteaz	Baracháza
Brăteni › Bărăteaz	
Cenad	Csanád
Ceuca › Periam	
Dudeștii Vechi Veșenova Veche	Óbesenyő
Gelu	Kétfél
Hodoni	Hodony
Mestecani › Gelu	
Periam	Perjámos
Sarafolea	Sárafalva
Sat Chinez	Knéz
Sânandrei	Szentandrás
Sânmiclăușul Mare ›	
Sânnicolau Mare	
Sânnicolau Mare	Nagyszentmiklós
Sânpetru Sârbesc	Szerbszentpéter
Timișoara	Temesvár
Valcani	Valkány
Variaș	Varjas
Vâlcani › Valcani	
Veșenova Veche › Dudeștii Vechi	

FORRÁSOK, VÁLOGATOTT BIBLIOGRÁFIA

- *** A Magyar kir. Államvasutak Hivatalos Lapja számai. Budapest.
- *** Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt der oesterreichisch-ungarischen Monarchie. Nr. 53. Wien. 1871.
- *** Közlekedési és Vasúti Közlöny számai. Budapest.
- *** Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Archívuma. Budapest.
- *** MÁV Központi Irattára. Budapest.
- *** OÁV 1871. június 13-i üzletjelentése.
- *** Vasuti okmánytár. Buda, 1871.
- Bellai József: *A temesvári (délmagyarországi) vasuti vonalak alapításának története*. Temesvár, 1914.
- Bellu, Radu: *Mica monografie a căilor ferate din România*. Volumul III. Regionala de Căi Ferate Timișoara. București, 1997.
- Csárádi János (főszerkesztő): *Vasúti lexikon A-tól Z-ig 2.* kötet. Budapest, 1994.
- Ferenczy Benő: *Vasúti földrajz*. A vasúti tisztképző tanfolyam kiadványa, Budapest, 1892.
- Horváth Ferenc, Kubinszky Mihály: *Magyar vasúti építkezések Erdélyben*. Budapest, 1998.
- Ivănescu, Valentin: *Cronica ilustrată a Regionalei de Căi Ferate Timișoara*. Timișoara, 2009.
- Jancsó Árpád: *A szeged–temesvári vasútvonal története*. A honismeret szolgálatában. Dukrét Géza 70. születésnapjára. Nagyvárad, 2012. 186–233.
- Jancsó Árpád: *Az Oravica–Anina hegyi vasút története*. Kolozsvár, 2013.
- Jancsó Árpád: *Az Oravica–Anina hegyvasút völgyhídjai*. Mindenki Kalendáriuma, Temesvár, 2014.
- Jancsó Árpád: *Hazánk első olcsó vasútja. A valkány–perjamosi vasútvonal építéstörténete*. Honismeret – a megtartó erő. Partiumi és Bánsági Műemlékvédő és Emlékhely Társaság jubileumi kötete. Nagyvárad, 2015.
- Jancsó Árpád: *Műtárgyak a Jaszenova–Oravica–Anina vasútvonalon*. Kolozsvár, 2016.
- Jancsó Árpád: *Temesközi szárnyaskerék* (Vasúttörténeti cikksorozat). Heti Új Szó, Temesvár, 2012–2016.

- Kovács László (főszerkesztő): *Magyar vasúttörténet*. 1. kötet. A kezdettől 1875-ig. Budapest, 1995.
- Mezei István: *MÁV vontatójármű album 1868–1993*. Budapest, é.n.
- Milleker, Felix: *Die Banater Eisenbahnen. Ihre Entstehung und Entwicklung. 1847–1917*. Bela Crkva (Weißkirchen) 1927.
- P.R. [Ráth Péter]: *Ueber die Valkány-Perjámoser Vizinalbahn*. Ungarisches Zentralblatt für Eisenbahnen, Dampfschiffahrt u. Verkehr sowie auch für Handel, Industrie und Assekuranzwesen, Nr. 22. Pest, 1870. november 13.
- Ráth Péter: *A valkány-perjámosi helyiérdekű vasútról*. Magyar Mérnök és Építész Egylet Közlönye Pest. 1870. 415–418.
- Schober Albert: *Az osztrák államvasút valkány-perjámosi és vojtek-német-bogsáni mellékvonalainak építési költségei*. (Fournier M. nevezett vasút vezérfelügyelőjének Párisban francia nyelven fönti cím alatt megjelent közleménye után.) Magyar Mérnök és Építész Egylet Közlönye, Budapest, 1876. 445–448.
- 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.]
- Tominác József: *A magyar szent korona országainak vasútjai, 1845–1904*. Budapest, 1905., valamint kiegészítések: 1911–1918.
- Urbán Lajos (főszerkesztő): *Vasúti lexikon*. Budapest, 1984.

PRIMA CALE FERATĂ VICINALĂ DIN MONARHIA AUSTRO-UNGARĂ

ISTORICUL CĂII FERATE VALCANI-PERIAM-VARIAȘ (REZUMAT)

Pe teritoriul actual al României există o cale ferată secundară care leagă Timișoara de comuna de graniță Valcani. Puțin știu însă că această cale ferată a fost construită în trei etape, de către două societăți diferite. Calea ferată Valcani-Periam a fost dată în circulație în anul 1870. Ea a fost realizată de către Societatea cezaro-crăiască privilegiată austriacă de stat (StEG) cu scopul legării comunelor producătoare de grâne din nord-vestul Banatului cu calea ferată principală Viena-Pesta-Szeged-Timișoara-Baziaș. Până la data respectivă au fost construite doar linii principale, care au fost foarte costisitoare („buget de lux”). Necesitatea colectării și dirijării traficului spre liniile principale, a legării localităților mai îndepărtate de rețeaua principală a devenit o cerință a vremurilor. Traficul scăzut însă nu a permis construirea unor căi ferate la standardele căilor ferate principale. După dezbateri lungi, tehnicienii și finanțatorii au ajuns la concluzia, că rețeaua principală trebuie completată cu rețele de linii secundare (denumite locale sau vicinale). Pentru ca acestea să fie construite cât mai repede cu un buget redus, s-a renunțat la o serie de condiții tehnice și de siguranța circulației obligatorii la căile ferate principale. În plan a fost redusă raza minimă a curbelor, s-a admis o infrastructură cu o grosime redusă, construită din materiale mai puțin rezistente, îndeosebi locale, o suprastructură cu șine mai ușoare, traverse din esență mai slabă, lucrări de artă mai puțin costisitoare. Au fost întocmite proiecte speciale și pentru clădirile necesare deservirii căii ferate. Din întâmplare, calea ferată Valcani-Periam a fost prima asemenea cale ferată vicinală de pe întregul teritoriu al Monarhiei Austro-Ungare.

Experiența dobândită atât la construcția, cât și la exploatarea acestei căi ferate a fost fructificată la construcția viitoarelor rețele de căi ferate vicinale (locale) și concluziile s-au luat în considerare la întocmirea legii privind căile ferate de interes local.

Societatea StEG voia să extindă linia Valcani-Periam și s-o lege cu linia Arad-Timișoara, însă a reușit abia în 1888 să construiască o scurtă prelungire a ei până la Variaș. Legătura cu Timișoara s-a realizat abia în anul 1908 de către o altă societate pe acțiuni.

După sfârșitul primului război mondial și stabilirea noilor frontiere, stația Valcani cu un scurt tronson a fost atribuită Regatului Sârbo-Croat-Sloven, iar toată linia a revenit Regatului României.

În carte sunt tratate pe larg atât aspectele economice care privesc căile ferate vicinale, cât și cele tehnice. Pe baza cercetărilor autorului, făcute la diferite arhive, sunt prezentate amănunțit atât demersurile administrative cât și aspectele pur tehnice ale liniei de cale ferată. Un capitol separat este dedicat prelungirii căii până la Variaș și se face o scurtă prezentare a continuării căii până la Timișoara. Sunt tratate separat infrastructura, suprastructura, lucrările de artă, clădirile deservente ale c.f. Tracțiunii și s-a rezervat la rândul ei tot un capitol separat, unde cititorul va cunoaște locomotivele care au tractat trenurile în decursul deceniilor și va fi familiarizat cu încadrările și notațiile locomotivelor.

Sunt prezentate aspectele căii în perioada după Trianon și separat în perioada socialistă.

Datorită cercetărilor arhivistice aprofundate autorul a inclus numeroase reproduceri provenite din proiectele originale și din alte documente inedite. Acestea dăruiesc cărții o valoare documentară deosebită.

THE FIRST VICINAL RAILROAD IN THE AUSTRO-HUNGARIAN MONARCHY

THE HISTORY OF THE VALCANI/VALKÁNY-PERIAM/PERJÁMOS-VARIAŞ/VARJAS* RAILWAY (SUMMARY)

On the current territory of Romania there is a secondary railway that links Timișoara/Temesvár to the border village of Valcani/Valkány. Few people know that this railway was built in three phases by two different companies. The railway Valcani/Valkány-Periam/Perjámos was put in service in 1870. It was constructed by the Imperial Royal Privileged Austrian State Railway Company (StEG) with the aim of connecting the grain-producing villages from north-western Banat/Bánát to the main rail line Vienna-Pest-Szeged-Timișoara/Temesvár-Baziaș/Báziás. To that date, only the very expensive main lines were built (with a „luxury budget”). The need to collect and direct the traffic towards the main railway lines was a necessity of the times. The low traffic could not sustain the costs for building railways at the main lines standards. After long debates, the technicians and funders came to the conclusion that the main rail line needs to be complemented by secondary networks (named local or vicinal lines). To expedite their construction and to save costs, it was decided that a series of compulsory technical and safety standards were to be given up. In horizontal plan the minimum radius of the curves were reduced, it was allowed a thinner, weaker infrastructure, built from materials with lower strength, mostly local ones, sleepers from softer wood, superstructure with lighter rails and less costly engineering works. Special projects were designed for the service buildings. By chance, the railway Valcani/Valkány-Periam/Perjámos was the first of this kind in the entire Austrian-Hungarian Monarchy.

The experience gained in construction and exploitation of this railway was later used in building the subsequent local rail networks and the conclusions were taken in to account when a law for local railways was conceived.

The StEG wanted to extend the line Valcani/Valkány-Periam/Perjámos and to link it to the Arad/Arad-Timișoara/Temesvár line, but were only able to finalize a short

* romanian/hungarian name

extension until Variaş/Varjas only in 1888. The connection with Timișoara/Temesvár was finalized only in 1908 by an other railway company.

After the end of the First World War and the establishing of the new borders, the railway station Valcani/Valkány with a short rail section became part of the Kingdom of Serbs, Croats and Slovenes and the rest of the line became part of Kingdom of Romania.

The book analyses in detail both economic aspects regarding local railway lines and their technical details. Based on the author's research, in various archives, the book thoroughly documents both the administrative steps undertaken and the pure technical details of the railway line. A separate chapter is focused on the extension of the railway to Variaş/Varjas, with a short presentation of its connection to the Timișoara/Temesvár line. There are separately presented the infrastructure, superstructure, engineering works and service buildings of the railway. Traction is also presented in a separate chapter, where the reader has the opportunity to be acquainted to the locomotives that to wed the trains over the decades and will gain familiarity with their grading and notations.

Aspects of the railway in the post-Trianon period and socialist age are separately presented.

Thanks to the in-depth archival research, the author was able to find a large number of reproductions after the original projects and other inedited documents, which support and enhance the author's conclusions. These documents add a special documentary value to the author's inquiry.

TARTALOM

ELŐSZÓ	5
A VALKÁNY-PERJÁMOS-VASÚTVONAL ÉPÍTÉSTÖRTÉNETE	7
A bányási vasútépítések kezdetei	7
Az OÁV létrejötte és szerepe a bányási vasutak építésében.....	8
Vasutat, de olcsón. Néhány szó a helyi érdekű vasutakról.....	13
Minden állami segélyezés nélkül, de 30 évig adómentesen. Az engedély- okmány.....	17
„A’ szándokolt vassuti munka bátran megkezdethetik”. A vasútépítéshez szükséges telek megszerzése.....	20
A pálya vezetése alaprajzban	29
Hosszmetszet.....	35
Felépítmény.....	38
Műtárgyak	40
Magasépítmények, állomások.....	44
Vigyázz, ha jön a vonat!	58
Építési költségek	64
Átadás, üzemeltetés	65
Szilárd és csinos.....	68
Beváltotta-e a reményeket első olcsó vasútunk?.....	70
MEGHOSSZABBÍTÁS PERJÁMOSTÓL VARJASIG	75
A vonal Varjasig való meghosszabbítása	75
Egyezmény Varjas község és az OMÁV között	78
Az engedélyokmány.....	80
Közigazgatási bejárás és a munkálatok elkezdésének engedélye.....	84
„Perjámosnak e vasút építése nem igen tetszik...”	87
A Perjámos-Varjas-vasútvonal műszaki adatai	89

A MÁV TULAJDONÁBAN	112
A vasútvonal a MÁV tulajdonába kerül.....	112
VARJASTÓL TEMESVÁRIG	114
A Temesvár–Szentandrás–Varjas helyi érdekű vasút.....	114
TRIANON UTÁN	119
A trianoni békediktátum hatása.....	119
VONTATÁS, AVAGY A VONALON TELJESÍTŐ MOZDONYOKRÓL	125
A vonalon teljesítő mozdonyokról.....	125
Néhány szó a gőzmozdonyok számozásáról és jelöléséről.....	129
TEMESVÁRTÓL VALKÁNYIG. UTAZÁS 2017 ŐSZÉN	132
MELLÉKLETEK	145
1870. évi XXVII. törvénycikk a valkány-perjámosi másodrendű gőzmozdony-vasút kiépítése tárgyában	145
Magyar–román helységnévtár	155
Román–magyar helységnévtár	156
FORRÁSOK, VÁLOGATOTT BIBLIOGRÁFIA	157
PRIMA CALE FERATĂ VICINALĂ DIN MONARHIA AUSTRO-UNGARĂ. ISTORICUL CĂII FERATE VALCANI-PERIAM-VARIAȘ (Rezumat).....	159
THE FIRST VICINAL RAILROAD IN THE AUSTRO-HUNGARIAN MONARCHY. THE HISTORY OF THE VALCANI/VALKÁNY-PERIAM/PERJÁMOS-VARIAȘ/VARJAS RAILWAY (Summary)	161

CUPRINS

CUVÂNT ÎNAINTE.....	5
ISTORICUL CONSTRUIRII CĂII FERATE VALCANI-PERIAM	7
Începuturile construcțiilor de căi ferate în Banat.....	7
Constituirea StEG și rolul său în construcțiile de căi ferate în Banat	9
Cale ferată, dar cât mai ieftin. Câteva cuvinte despre căile ferate de interes local	13
Fără nicio subvenție de la stat, dar scutit de impozit pe 30 de ani. Contractul de concesiune.....	17
„Lucrările de cale ferate se pot începe”. Asigurarea terenului necesar pentru calea ferată	20
Calea ferată în plan	29
Profilul longitudinal al căii	35
Suprastructura	38
Lucrări de artă	40
Clădiri, stații de cale ferată.....	44
Atenție la tren!	58
Costuri de construcție	64
Predarea și exploatarea căii ferate.....	65
Rezistent și plăcut	68
A îndeplinit oare așteptările prima noastră cale ferată ieftină?.....	70
EXTINDEREA CĂII DE LA PERIAM PÂNĂ LA VARIAȘ.....	75
Extinderea căii ferate până la Variaș	75
Contractul StEG cu comuna Variaș	78
Autorizația de construire	80
Ambularea administrativă și ordinul de începere a lucrărilor.....	84
„Construirea acestei căi ferate nu prea este pe placul Periamului...”	87
Datele tehnice ale căii ferate Periam-Variaș.....	89

ÎN PROPRIETATEA MÁV	112
Calea ferată ajunge în proprietatea MÁV.....	112
DE LA VARIAȘ LA TIMIȘOARA	114
Calea ferată locală Timișoara–Sânandrei–Variaș.....	114
DUPĂ TRIANON	119
Consecințele dictatului de pace de la Trianon.....	119
TRACȚIUNEA – DESPRE LOCOMOTIVELE CARE DESERVEAU LINIA	125
Despre locomotivele care deserveau linia de cale ferată.....	125
Câteva cuvinte despre clasele și notațiile locomotivelor cu aburi.....	129
DE LA TIMIȘOARA LA VALCANI. O CĂLĂTORIE ÎN TOAMNA ANULUI 2017	132
ANEXE	145
Legea XXVII din 1870 despre construirea căii ferate vicinale dintre Valcani–Periam.....	145
Indice de localități maghiar-român	155
Indice de localități român-maghiar	156
BIBLIOGRAFIE	157
PRIMA CALE FERATĂ VICINALĂ DIN MONARHIA AUSTRO-UNGARĂ. ISTORICUL CĂII FERATE VALCANI-PERIAM-VARIAȘ (Rezumat)	159
THE FIRST VICINAL RAILROAD IN THE AUSTRO-HUNGARIAN MONARCHY. THE HISTORY OF THE VALCANI/VALKÁNY-PERIAM/PERJÁMOS-VARIAȘ/VARJAS RAILWAY (Summary)	161

CONTENTS

FOREWORD

THE HISTORY OF CONSTRUCTION THE VALCANI/VALKÁNY-PERIAM/PERJÁMOS RAILWAY

The Beginnings of Railway Construction in Banat/Bánát.....	7
The Founding of StEG and its Role in Railways' Construction in Banat/Bánát.....	8
Let's Build a Railway, but at the lowest possible price. A Few Notes on the Local Railways Lines.....	13
No State Subsidy But no Impost For the Next 30 Years. The Lease Contract.....	17
„The Railway Works May Begin”. Providing the Land Necessary for the Railway	20
The Horizontal Plan of the Railway.....	29
The Longitudinal Profile of the Railway.....	35
The Superstructure	38
Engineering Works.....	40
Buildings and Railway Stations.....	44
Watch-out For the Train!	58
Construction Costs	64
Delivery and Exploitation of the Railway	65
Tough and Pleasant	68
Did the First Low-Budget Railway Line Meet its Expectations?	70

THE EXTENSION OF THE RAILROAD FROM PERIAM/ PERJÁMOS TO VARIÁŞ/VARJAS

The Railway Extension to Variaş/Varjas.....	75
StEG's Agreement Contract with Variaş/Varjas.....	78
Building Permit.....	80
Administrative Registration and the Order to Begin the Works	84
„This Railway Building is not Very Favored by Periam /Perjámos”	87
The Technical Specifications of the Periam/Perjámos-Variaş/Varjas Line	89

UNDER MÁV OWNERSHIP	112
The Railway Becomes MÁV Property.....	112
FROM VARIAS/VARJAS TO TIMIȘOARA/TEMESVÁR.....	114
The Local Railway Line Timișoara/Temesvár-Sânandrei/Szentandrás- Variaș/Varjas	114
AFTER TRIANON	119
The Consequences of the Trianon Peace Dictate	119
ON TRACTION – THE LOCOMOTIVES THAT SERVED THE LINE.....	125
On the Locomotives that Served on the Line	125
About the Grading and Notations of the Steam Locomotives.....	129
FROM TIMIȘOARA/TEMESVÁR TO VALCANI/VALKÁNY. A JOURNEY IN THE AUTUMN OF 2017	132
ANNEXES.....	145
Law XXVII from 1870 for the Construction of the Secondary Railway Valcani/Valkány-Periam/Perjámos	145
Correspondence Index of Place Names in Hungarian-Romanian.....	155
Correspondence Index of Place Names in Romanian-Hungarian.....	156
BIBLIOGRAPHY.....	157
PRIMA CALE FERATĂ VICINALĂ DIN MONARHIA AUSTRO-UNGARĂ. ISTORICUL CĂII FERATE VALCANI-PERIAM-VARIAȘ (Rezumat).....	159
THE FIRST VICINAL RAILROAD IN THE AUSTRO-HUNGARIAN MONARCHY. THE HISTORY OF THE VALCANI/VALKÁNY-PERIAM/PERJÁMOS-VARIAȘ/VARJAS RAILWAY (Summary)	161

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 Magyargyerőmonostoron*. 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 Kalotaszegen a gótika árnyékában*. 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.
7. Jancsó Árpád: *Az Oravica–Anina hegyi vasút története*. Tudomány- és Technikatörténeti Füzetek 7. Erdélyi Múzeum-Egyesület, Kolozsvár 2013.
8. Bitay Enikő, Márton László, Nagy Tibor Sándor, Talpas János: *Kide, a kőből épült település*. Tudomány- és Technikatörténeti Füzetek 8. Erdélyi Múzeum-Egyesület, Kolozsvár 2015.
9. Bitay Enikő: *Debreczeni Márton, az egyetlen „erdélyi” bányász műszaki öröksége*. Tudomány- és Technikatörténeti Füzetek 9. Erdélyi Múzeum-Egyesület, Kolozsvár 2016.
10. Jancsó Árpád: *Műtárgyak a Jaszenova–Oravica–Anina-vasútvonalon*. Tudomány- és Technikatörténeti Füzetek 10. Erdélyi Múzeum-Egyesület, Kolozsvár 2016.

TTTF

Szerényen fut az Alföldnek a Maros alsó szakaszához közel húzódó részén egy vasútvonal. Helyi szállítási érdekeket szolgál ki. Sokaknak unalmas síkságon halad, nem találunk rajta kiemelkedő műtárgyakat: merész viaduktokat és a hegy gyomrába furakodó alagutakat. Mégis sok érdekessége van ennek a vasútvonalnak. Az egész Osztrák–Magyar Monarchia első vicinális vasútvonala volt, az itt szerzett tapasztalatokat hasznosították a helyi érdekű vasútvonalak építésénél és a helyi érdekű vasutakról szóló törvény kidolgozásánál.

Nem világraszóló vasútvonal a Valkány–Perjámos-vasútvonal, története mégis egy egész könyv lapjait megtöltötte. 1888-ban a vonalat meghosszabbították Varjasig. A könyv a Perjámos–Varjas-vonalszakasz építéstörténetét is magában foglalja.



ISBN 978-606-739-087-2



9 786067 390872