

JANCSÓ ÁRPÁD

**A TEMESVÁR-LIPPA-RADNA
HELYI ÉRDEKŰ VASÚT TÖRTÉNETE**

TUDOMÁNY- ÉS TECHNIKATÖRTÉNETI FÜZETEK

15.

ISSN 2068 - 3103

TUDOMÁNY- ÉS TECHNIKATÖRTÉNETI FÜZETEK

15.

JANCSÓ ÁRPÁD

**A TEMESVÁR-LIPPA-RADNA
HELYI ÉRDEKŰ VASÚT TÖRTÉNETE**



ERDÉLYI MÚZEUM-EGYESÜLET

Kolozsvár

2020

A kutatást támogatta: MTA 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, 2020

Kiadó: Erdélyi Múzeum-Egyesület
Felelős kiadó: Biró Annamária
Sorozatszerkesztő: Bitay Enikő
Olvasószerkesztő: Szenkovics Enikő
Angol olvasószerkesztő: David Speight
Borítóterv: Könczey Elemér
Műszaki szerkesztő: Szilágyi Júlia

Nyomdai munkálatok:
F&F International Kft. Kiadó és Nyomda, Gyergyószentmiklós
Tel./Fax: +40-266-364171

Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale a României
JANCȘÓ, ÁRPÁD

A Temesvár-Lippa-Radna helyi érdekű vasút története / Jancsó
Árpád. - Cluj-Napoca : Erdélyi Múzeum-Egyesület, 2020
Conține bibliografie
ISBN 978-606-739-168-8

656.2

DOI: 10.36241/ttf-15

AJÁNLÁS

*Anyai nagyszüleim: Andor Ilona és Andor Jakab, és
anyám: Jancsó Ilona, született Andor Ilona emlékének*

ELŐSZÓ

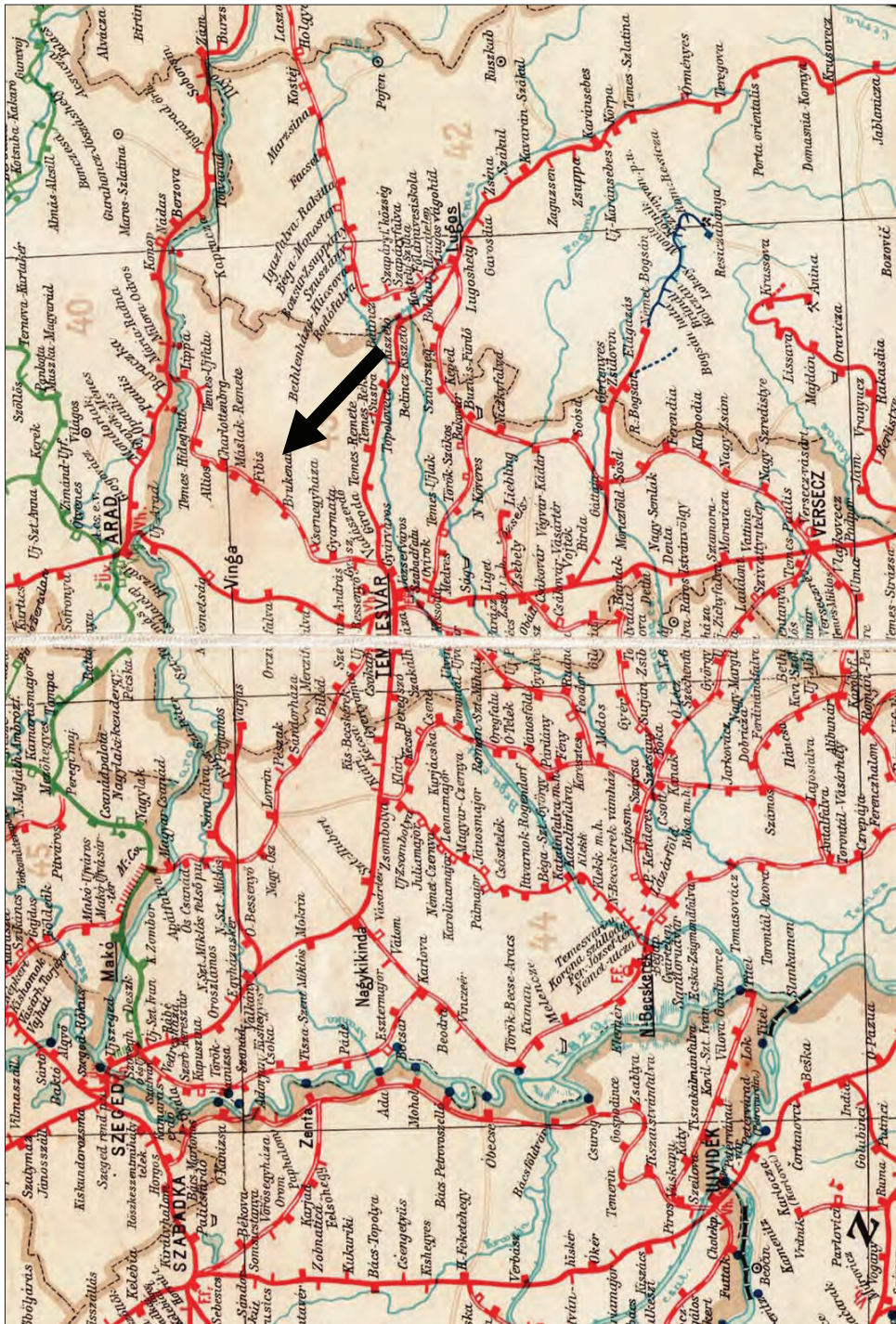
A kötet részletesen tárgyalja a vasútvonal létrehozásának szükségességét, úgy, ahogy azt egyrészt az érdekelt helyiek, valamint a feltörekvő régióközpont, Temesvár szabad királyi város látta. E vasútvonal esetében Temesvár már nem a kiemelt érdeklődéssel kísérő, a dolgokat előrelendítő szerepet vállalta, hanem magához ragadta a kezdeményezést, és természetesen jelentős anyagi áldozatot is hozott annak érdekében, hogy ez a város szempontjából anyagi haszonnal kecsegtető vasútvonal megépüljön. Temes megyének az addig Arad irányába gravitáló népes és jómódú falvakat, a jelentős kisiparral is rendelkező Lippát legalább részben Temesvár vonáskörzetébe vonta.

Vonalvezetés, hosszmetesz, keresztmetesz, műtárgyak részletes ismertetése, forgalmi berendezések, magasépítmények, üzemeltetés, üzleteredmények, az alispán packázása, amely leváltásához vezetett, Allios község ügye, a vasút menti községek már megszavazott vasútépítési segélyének visszavonási kísérlete, a részvénytársaság vitája az üzemeltető MÁV-val megannyi, a könyvet alkotó fejezet. A Maroson nagy, ötnyílású hidat kellett építeni, amely kemény próba elé állította a befektetőket, a tervezőket, az építőket. Átvétele sem volt problémamentes. Ezért e híd ismertetésére is külön fejezetet szántam. A vasútvonal külön érdekessége, hogy tervezője a hírneves Zielinski Szilárd volt. Az olvasó megtudhatja, hogyan került a vonal a magyar részvénytársaság tulajdonából román állami tulajdonba. A gőzparipák kedvelői megismerkedhetnek a vonalon szolgáló hajdani mozdonyokkal. A könyvet sok dokumentum másolata, korabeli és mai fotók teszik élvezetesebbé, értékesebbé. A műszaki érdeklődésűeket a számos eredeti tervrajz másolata örvendeztetheti meg.

Külön köszönöm a MÁV Központi Archívuma vezetőjének, dr. Opauszki Istvánnak és munkatársainak (dr. Fúzy-Molnár Zoltán, Matus László, Balog Zoltán, Rác Gábor) a kutatásom során tanúsított rendkívüli segítőkészségét, dr. Germuska Pálnak, a Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára főigazgató-helyettesének a megértését és az ügy mellé állását, Török Ádámnak az ügyintézést és kollégáinak a közreműködését. Szintén köszönet illeti Momir Dorottyát is a vonalon szolgálatot teljesítő nagyapjának fényképeiért és a családban fennmaradt vasúti dokumentumokért. Köszönet mindenkinek, aki valamilyen módon segítséget nyújtott kutatásaim vagy e könyv megírása idején.

A kutatást az MTA Domus magyarországi ösztöndíjának keretében végeztem.

A szerző



1. kép
 Temesvár környékének vasútvonalai (Klősz Gy. és Fia: Magyarország és Ausztria vasúti és gőzhajózási térképe, 1906, részlet)

RÖVIDEN A HELYI ÉRDEKŰ VASUTAKRÓL (HÉV)

A továbbiakban többször hivatkozom a helyi érdekű vasutakról szóló 1880. évi XXXI. és 1888. évi IV. törvénycikkre. Itt röviden összefoglalom e törvények fontosabb kitételeit.

A 19. század végére Magyarországon is kiépültek a vasúti fővonalak, ennek köszönhetően az ország jelentős városai és vidékei összeköttetésbe kerültek 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, sűrítése volt, mert a kőben szegény vidékekre csak a vasúton volt lehetséges a nagy mennyiségű építőanyag szállítása.

A szakemberek és a döntéshozók már az 1860-as években elkezdtek foglalkozni ezzel a kérdéssel, és arra a következtetésre jutottak, hogy az első- és másodrendű fővonalakat harmadrendű, *olcsón felépíthető* vonalakkal kell összekötni. Ezek voltak hivatottak a vidéki forgalom élénkítésére, a fővasúti hálózatba való bekapcsolásra. Az első komoly javaslatokat az Országos Magyar Gazdasági Egyesület (OMGE) tet-

te, 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. Magyarországon az első helyi érdekű vasutat (másodrendű vasút, vicinális vasút) a cs. kir. szabadalmazott osztrák államvasút társaság (ÁVT, vagy OÁVT) építette meg 1870-ben Valkány és Perjámos között. E vasút építésének és üzemeltetésének tapasztalatait is figyelembe véve az Országgyűlés az 1880. évi XXXI. tc.-ben és az 1888. évi IV. tc.-ben szabályozta a helyi érdekű vasutak (rövidítve h.é.v., németül Lokalbahn) engedélyezését és építését. Az első törvénycikkben ösztönözték és szavatolták a helyi érdekű vasutak építé-



2. kép

A vasút Temesvár és Hidasliget közötti szakasza a III. katonai felmérés térképén

sének előmozdítását. Ennek érdekében megkönnyítették az engedélyezést, illetve a hazai és külföldi tőke bevonását a helyi érdekű vasútépítkezésekbe. A törvény létrehozta annak feltételeit, hogy a vármegyék és egyéb közületek is támogathassák, támogassák az új vonalak létrehozását. A törvény engedélyezte a közmunkaváltásnak (vagyis azon pénzösszegnek, amelyet a közmunka elvégzése helyett fizettek be) az átcsoportosítását a vasútépítkezésekhez, és az adók egy részének a felhasználását. A vármegyék, városok, községek sokszor járultak hozzá a vasútépítéshez, olcsón biztosítva a pályához és a magasépítményekhez szükséges telket. A második törvény kiegészítette az első hiányosságait. Mindkettő jelentékenyen megkönnyítette a helyi érdekű vasutak építését. Egyik hatalmas könnyítés volt, hogy a vasút létesítésének engedélyt a kereskedelemügyi miniszter (ő felelt a közlekedésügyekért) is megadhatta, nem kellett az uralkodó és az országgyűlés elé terjeszteni a kérelmet. Műszaki szempontból is számos engedményt tettek: könnyítették a pálya geometriai vonalvezetésének feltételein, redukálták az alépítmények méreteit, a talpfa anyaga gyengébb minőségű is lehetett, a felépítményeknél könnyebb szerkezeteket is engedélyeztek, a műtárgyak olcsóbb anyagokból készülhettek. Számos engedményt tettek a távközlő és biztosítóberendezések létrehozásánál is. A vasút engedélyezése, üzembe helyezése, a többi tevékenység (előmunkálati engedély kiadása, közigazgatási, műtanrendőri bejárás megtartása) a fővasútiakéval azonos

módon történt. Az engedélyt szabványosították. Az engedélyezési okmány részletesen ismertette a vasúttal kapcsolatos elvárásokat. Melléklete volt a műszaki és üzleti feltételek, ahol meghatározták a vasút tervezésének és építésének műszaki, valamint az üzemeltetés feltételeit. Ezt is szabványosították, kinyomtatták, és – az engedélyokmány esetében – csak azokat a helyeket hagyták üresen, ahová az illető vasút jellegzetességei kerültek. Az engedélyt és ennek mellékletét közölte a *Vasuti és közlekedési közlöny*, de a h.é.v. részvénytársasága legtöbbször külön, nyomtatott füzetben is megjelentette. A törvény kötelezte a Magyar Államvasutakat (MÁV), hogy a vonalakat – ha az engedély tulajdonosa ezt igényli – üzemben tartásuk. Később már feltételként jelent meg, hogy a vasutat a MÁV üzemeltesse. A vasút üzemeltetésére („üzletére”) vonatkozóan a helyi érdekű vasút részvénytársasága és a MÁV közötti szabványszerződést dolgoztak ki. Külön rendelkeztek az állami posta küldeményeinek szállításáról és a távirida működéséről. Ezért a szolgáltatásért a részvénytársaság a táviridaigazgatóságok által támogatást/bért kapott az államtól.

E két törvény hatására, életbelépésük után óriásit lendült a vasútépítés. A Bánásgot is ekkor hálózták be a vaspályák, és lett a Temes és Bega által öntözött gazdag vidék az ország egyik vasúttal legjobban ellátott tartománya, virágzott fel ipara, mezőgazdasága, kereskedelme. A helyi érdekű vasutak létesítéséről szóló 1880-as XXXI. törvénycikk jótékony befolyását



3. kép

A vasút Hidaskút és Saroltavár közötti szakasza a III. katonai felmérés térképén

a bányászati vasútvonalak fejlődésére Klinda József főellenőr, állomásfőnök Temesvár vasútfejlődéséről írt cikkében ecseteli. Külön hangsúlyozza a magyar kormány-nak „azon tendenciáját, hogy a magánvasutakat állami kezelésbe vegye és úgy a személy-, mint az árútarifákat megreformálja”. Kiemeli, hogy e vasúti politikának céltudatos, erélyes végrehajtója Baross Gábor kereskedelmi miniszter volt. Az 1891. évi XXXV. törvénycikkkel az osztrák–magyar államvasúttársaság összes magyar vonala és az arad–temesvári vasút is állami kezelésbe került. A Temesvárról négy irányba induló magánvasúti hálózat (OMÁV) tehát állami kezelésbe került. „Az új, előnyösebb árútarifák és a zónadíj-szabás Temesvár vasúti forgalmát egy csapásra megváltoztatták, a forgalom hihetetlen gyorsasággal egyszerre emelkedni kezdett. Az államosítást követő időben a vidéki nép ezrei napivendégek kezdtek lenni a városban, az ipar, a kereskedelem fejlődésnek indult, új iparvállalatok keletkeztek, új kereseti források nyitak az 1891–1892. éveket követőleg. Ezzel azonban egyidejűleg, sajnos, a régi temesvári olcsóság is lassan-lassan megszűnt” – állapítja meg Klinda József.

Az államosítás után „nem csak Temesvár város, de egyúttal a vasut további fejlődése is egy újabb fordulópont-hoz jutott. Az 1880. évi XXXI. törvénycikk, mely a fővonalakat tápláló helyi jelentőségű kisebb vasúti vonalak előmozdítását célozta, könnyebben volt végrehajtható, illetve egy helyi érdekű vasut építésének kedvező előfeltétele inkább meg volt az ál-

lamvasutakkal szemben, mintha ugyan e helyi érdekű vasut egy magánvasúthoz, Temesvárott tehát az Osztrák–magyar államvasúttársaság vasúthoz óhajtották volna az érdekeltek megépíteni.

A vidéki érdekeltségeket is számba véve, e kedvező helyzetet használta ki Temesvár város polgármestere, Telbisz Károly, karöltve Temes vármegye főispánjával Molnár Viktorral egyetemben akkor, a midőn a temesvári helyi érdekű vasutak építésének eszméje felmerült. Az egyiknek főigyekezte az volt, hogy a különböző épített érdekcsoportokat, ha erre szükség volt, a város anyagi támogatásával is Temesvár érdekeinek megnyerje, de nevezetesen azt vigye keresztül, hogy e helyi érdekű vasutak Temesvárott torkoljanak be és ez által első sorban Temesvárt táplálják, annak fejlődését mozdítsák elő; a másoknak főcélja pedig az volt, hogy a vármegye hathatós anyagi támogatása mellett a helyi érdekű vasutak által a vármegye székhelye, a félreeső járási székhelyek könnyebben lévén megközelíthetők, a közigazgatás is könnyebbé, szabatosabbá tétessék, de egyúttal a vármegye nagy vidékei a vasut által gazdasági előnyökhöz is jussanak. Ez igyekezetüket fényes siker koronázta, amennyiben aránylag igen rövid idő alatt négy helyi érdekű vasut lett engedélyezve és építve.” A négy vasútvonal a temesvár–nagyszentmiklósi (átadták 1895-ben), a temesvár–buziási (átadták 1896-ban), a temesvár–lippa–radnai (átadták 1897-ben) és a temesvár–módo-si (átadták 1897-ben) HÉV. Az első kettő megvalósításában „Bessenyei Ferenc,

a temesváriak örökké vidám központi főszolgabírája, később országgyűlési képviselő” szervezkedett, buzgólkodott, a temesvári-radnai HÉV esetében már

országgyűlési képviselőként igyekezett lendíteni a szárnyaskerék elterjedésén a Temesközben (Klinda József: *Temesvár vasutfejlődése*).



4. kép

A vasút Saroltavár és Radna közötti szakasza a III. katonai felmérés térképén

A TEMESVÁR–LIPPA–RADNAI HELYI ÉRDEKŰ VASÚT LÉTESÍTÉSÉNEK MÉRFÖLDKÖVEI

1872. Temesváron mozgalom indul a Temesvár–Radna vasút kiépítésére.
1892. 06. 01. Görgey Gyula németremetei birtokos előmunkálati engedélyt kap a kereskedelemügyi minisztertől.
1892. 10. 17. Újraindult mozgalom. Értekezlet a temesvári megyeházának dísztermében, a vasútépítés elhatározása. Bizottságot alakítottak. Elnöke Telbisz Károly, Temesvár polgármestere.
1892. 10. 29. A végrehajtó bizottság megalakítása. Felhívást szerkesztettek Temes vármegyéhez, Temesvár szab. kir. városhoz, a vasút által érintett községekhez és a kormányhoz.
1894. 04. 07. Zielinsky Szilárd bemutatta a végrehajtó bizottságnak az elkészült terveket, amelyeket a bizottság elfogadott.
1894. 05. 28–31. A kereskedelemügyi miniszter rendelete alapján megtartják a közigazgatási bejárást.
1894. 11. 02. A közigazgatási bejárás javaslatait figyelembe véve Zielinski Szilárd átdolgozta a terveket.
1895. 01. 22. Az építésre érkezett ajánlatok határideje és borítékbontása. A legkedvezőbb, Zielinski Szilárd és Kopf Dávid közös ajánlata volt.
1895. 02. 05. A vállalkozókkal ideiglenes szerződést kötnek.
1895. 02. 27. Törvényjavaslat a temesvár–lippa–radnai helyi érdekű vasut engedélyezéséről.
1895. 03. 28. Az engedélyokmány tárgyalása a kereskedelemügyi minisztériumban.
1895. 07. 25. A végleges építési szerződés aláírása Zielinski Szilárd és Kopf Dávid építési vállalkozókkal.
1895. őszen, bár a MÁV-val nem sikerült még megkötni a vasút üzemeltetéséről szóló szerződést, elkezdtek a munkálatokat.
1896. 04. 02. A temesvár–lippa–radnai helyi érdekű vasut engedélyezéséről szóló törvényjavaslat tárgyalása a képviselőházban.
1896. 04. 09. A képviselőház közlekedésügyi bizottsága elfogadásra ajánlja a törvényjavaslatot.
1896. 04. 20. A képviselőház elfogadja az 1896. évi XI. tc.-et a temesvár–

- lippa–radnai helyi érdekű vasut engedélyezéséről.
1896. 05. 30. 1896. évi XI. tc. a temesvár–lippa–radnai helyi érdekű vasut engedélyezéséről. Szentesítés.
1896. 06. 03. 1896. évi XI. tc. a temesvár–lippa–radnai helyi érdekű vasut engedélyezéséről. Kihirdetés.
1896. 06. 04. A temesvár–lippa–radnai helyi érdekű gőzmozdonyú vasútra vonatkozó engedélyokirat. (38.469/1896).
1896. 06. 13. Budapesten megtartották a részvénytársaság alakuló gyűlését. Megállapították a részvénytársaság alapszabályait, megalakították a társaság igazgatóságát.
1897. 05. 18. A kereskedelemügyi miniszter 1897. május 3-án kelt, 27.426. számú rendeletével kitűzött műtanrendőri bejárás megtartása. A vasút kiépítésének tekintetében egyetlen kifogás sem merült fel.
1897. 05. 29. A vasútvonal átadása a forgalomnak. A késést a megyei hozzájárulás befizetése okozta.
1897. 08. 23. és 27. között, a kereskedelemügyi miniszter 1897. július 27-én kelt 45037. számú rendeletének értelmében megtartották a vasútvonal műszaki felülvizsgálatát.
1897. 04. 25. A kereskedelemügyi miniszter 25.387. számú rendeletével megtagadta a magyar királyi államvasutak olcsó árudíj szabásának a vasúton való alkalmazását.
1902. 04. 12. Az érdekelttség végrehajtó bizottsága megtartotta záróülését.

A GONDOLATTÓL AZ ELSŐ KAPAVÁGÁSIG ÉS TOVÁBB

„Temesvárnak Lippával és a közben-ső vidékkel való vasúti összeköttetése, mely egyszersmind az erdélyi forgalmat is hivatva van városunkkal szorosabb kapcsolatba hozni, már régi idők óhaját képezte Temesvár szab. kir. város közönségének” – mondotta a város polgármestere, Telbisz Károly a vasút átadása utáni jelentésében 1897. november 25-én.

1896-ban Temes vármegye és Temesvár szab. kir. város „forgalmi, kereskedelmi és közigazgatási érdekeinek előmozdítása szempontjából már serényen folytak az előmunkálatok a Temesvár–lippa–radnai helyi érdekű vasut megépítése tárgyában Temes vármegye éjszakkeleti részén fekvő Lippa–Temesújfalu–Temeshidegkút–Charlottenburg–Máslak–Remete és a többi községek, vagy kocsin voltak kénytelenek Temesvárra, a vármegye, a törvényszék székhelyére bejönni, vagy pedig Mária-Radna–Arad–Vingán át kellett az utat nagy költséggel és időveszteséggel megtenniök.

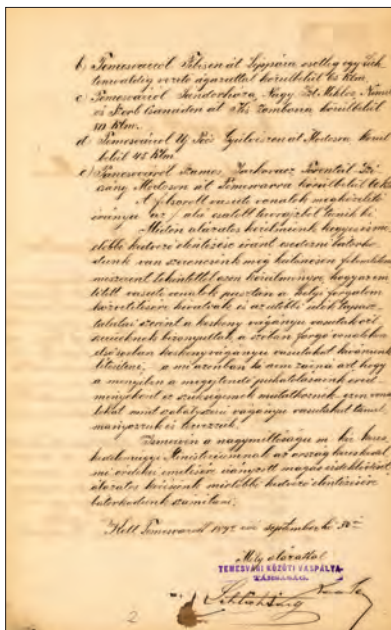
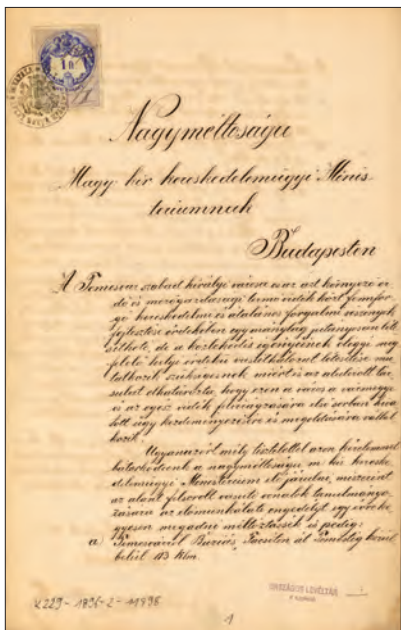
Ilyen nehéz közlekedési viszonyok mellett a vármegye ez a része megfelelő fejlődésnek nem indulhatott és csak örömmel üdvözölhette nemcsak Temes vármegye,

de Temesvár városa is, amidőn 1896. év június hó 4-én az engedélyes Részvénytársaság az építésre a jogot megnyerte” – emelte ki a vasútvonal szükségességét és fontosságát Klinda József már az előbbieken említett összefoglalójában.

A vasútépítés előmozdítására már 1872-ben indult mozgalom. Megalakítottak egy bizottságot, de az ügy ennyiben maradt.

A helyi érdekű vasutakról szóló törvény sokkal kedvezőbb körülményeket teremtett a helyi forgalmat kiszolgáló vasutak létesítésére. Természetesen sokan éltek a lehetőséggel.

A Temesvári Közúti Vaspálya Társaság 1892. szeptember 30-án keltezett feliratában előmunkálati engedélyt kért Temesvár–Nagyszentmiklós, Temesvár–Lippa, Temesvár–Buziás–Lugos–Facset–Tomest, Temesvár–Ság–Újpest–Módos–Pancsova helyi érdekű vasútra. A folyamodványt Baader Henrik, a Közúti Vaspálya Társaság igazgatója és Schlichting írta alá. A Temesvár–Lippa és Temesvár–Nagyszentmiklós vasutak esetében a közlekedésügyi miniszter 1892. évi december 4-én keltezett, 67831/III. 2. számú rendeletében



5. kép

A Temesvári Közúti Vaspálya Társaságnak kérvénye előmunkálatokhoz (első és utolsó oldal)



6. kép

A Temesvári Közúti Vaspálya Társaságnak a felterjesztéséhez mellékelv vázlatos térképe

egy évre megadta az előmunkálati engedélyt. 1893 decemberében Baader Henrik az előmunkálati engedély egy évvel való meghosszabbításáért folyamodott, amit a miniszter újfent jóváhagyott. Temesvár szabad királyi tanácsa már 1892-ben támogatásáról biztosította Baader Henrik kérelmét, és az ügyben 1892. október 3-ai keltezéssel 16078/tan. 892. számú, a közlekedési miniszterhez intézett partoló felirattal egyetemben felterjesztette. A dokumentumok eredetijei a Magyar Nemzeti Levéltárban őrzött, temesvárnagyszentmiklósi h.é.v. iratcsomójában található meg. Szintén ott őrzik a minisztériumnak a négy tervezett vasútvonallal kapcsolatos több oldalas részletes elemzését.

A Temesvári Közúti Vaspálya Társaság a felterjesztéséhez vázlatos térképet is mellékel.

A lippai vasút építésének kérdése 1892-ben megújult erővel került a temesváriak, főleg a gyárvárosi üzleti körök homlokterébe. Ez év október 17-én a vármegye díszes közgyűlési termében a megyei hatóság báró Ambrózy Béla elnökletével, a főispán és alispán részvételével nyilvános értekezletet tartott. A városi tanács, mely közvetlenül is érdekelt volt a vasút létesítésében is, küldöttséggel képviseltette magát. A Bega-parti város sorsát irányító fontos személyiségek vettek részt. Ott volt Telbisz Károly polgármester, Baader Henrik, Eisenstädter Ignác, Vest Ede, Vilsmaier Antal, Herzl Dávid. Természetesen képviseltették magukat a vasút által érintett községek és birtokosok is. Görgey

Gyula németremetei birtokos bejelentette, hogy előmunkálati engedélyt kért a kereskedelmi minisztertől, melyet 1892. június 1-jén megkapott. Ezután Bodányi Ödönnel az arad-csanádi h. é. vasút főmérnökével előzetes tervet dolgoztatott ki. S mivel az addigiak folyamán csak a közérdek vezérelte, ingyen átadja az érdekeltségnek az előmunkálati engedélyt.

Az értekezlet határozatot hozott a vasútépítésről. A további lépések elvégzésére egy bizottságot alakítottak. Ennek tagjai Telbisz Károly, Temesvár polgármestere, Görgey Gyula birtokos, báró Ambrózy Béla és Pálffy Elemér országgyűlési képviselők, Székely Mihály királyi főerdőmester, Pókay Dezső uradalmi tisztartó és Baader Henrik, a temesvári lóvasút igazgatója voltak. Az elnöki tisztséget, mivel a vasútépítésben Temesvár városa elsősorban érdekelt volt, a polgármester töltötte be” – írta Telbisz Károly jelentésében.

A végrehajtó bizottság első, alakuló ülését 1892. október 29-én tartotta. Kratochwil Henrik városi főszámvevőt a jegyzői és előadói teendőik végrehajtásával bízták meg. A vasút építésének érdekében felhívást szerkesztettek Temes vármegyéhez, Temesvár szab. kir. városhoz, a vasút által érintett községekhez és a kormányhoz. Ennek eredménye nem váratott sokáig: Temes vármegye törzsrészcvények ellenében kilométerenként 6000 forintnyi segélyt, azaz 375 000 forintot szavazott meg, Temesvár városa 50 000 forintért törzsrészvcvényt és 20 000 forintért elsőbbségi részvcvényt jegyzett, az érintett községek pedig 246 000 forintnyi

törzsrészvény jegyzését vállalták. A kormány határozatát az engedélyezési eljárás idejére halasztotta. Úgy látszott, nincs már akadálya a tervek elkészíttetésének. A végrehajtó bizottság az érintettektől előlegként, az előzetes költségek fedezésére a megszavazott összegek 1%-ának befizetését igényelte. Temes megye, Temesvár sz. kir. város, Bruckenau (Hidasliget, a középkorban Piskia) és Murány községek átutalták a városi pénztárnak a rájuk eső összeg 1%-át.

A bizottság elnöke 1893. július 10-re újból összehívta az érdekelteket. A gyűlésen Görgey Gyula, ígéretéhez híven közjegyzői okirattal megerősítve, ingyen átadta az előmunkálati engedélyt. A polgármester javaslatára Deschán Achill alispánt beválasztották a végrehajtó bizottság tagjai közé.

A végrehajtó bizottság a tervek elkészítésére nyilvános pályázatot hirdetett. A határidő lejártáig 10 ajánlat érkezett. A végrehajtó bizottság 1893. augusztus 26-án tartott gyűlésén elemezte az ajánlatokat, és kiválasztotta a két legkedvezőbbet: az első Zielinsky Szilárd 80 forint, a második Fisch Béla 90 forint kilométerenkénti egységárú ajánlata volt. A végrehajtó bizottság felkérésére Telbisz Károly további információkat szerzett az ajánlattevőkről. Erről így számol be: „Minthogy a kereskedelmi ministerium vasútügyi osztályának akkori főnöke, Vörös László ministeri tanácsos, a kitől információt kértem, Zielinsky Szilárd mérnököt alkalmas vállalkozónak jelölte meg és mivel az ő ajánlata különben is kedvező volt, azt

elfogadtam és őt – ajánlata értelmében – a vasút tervezetének kidolgozásával megbíztam.”

Zielinsky Szilárd az elkészített terveket bemutatta a végrehajtó bizottságnak, mely 1894. április 7-én tartott ülésén megfelelőknek találta és elfogadta.

Mindezek után a közigazgatási bejárás következett, melyet a kereskedelmi miniszter rendelete alapján 1894. május 28–31. között tartottak meg. A bejárás során a végrehajtó bizottságot Temesváron Telbisz Károly mint elnök, a megyében Deschán Achill és Görgey Gyula mint végrehajtó bizottsági tagok és Bodányi Ödön mint a végrehajtó bizottság műszaki közege képviselték. A bejárás során a kereskedelmi minisztérium képviselői által tett javaslatoknak megfelelően Zielinsky Szilárd 1894. november 2-ig átdolgozta a terveket.

A végrehajtó bizottság következő feladata az építési költségek megteremtése volt. A törzsrészvények ellenértékében ígért készpénz, valamint a remélt állami támogatás fedezte a vasútépítés költségeinek 35%-át. Az 1888. évi IV. törvénycikk szerint tehát folyamodni lehetett az építési engedélyért. A hiányzó 65% megteremtése érdekében „a nyereszkeskedő közvetítők szorgos kikerülésével – egyenesen első rangú hazai pénzintézetekhez” kívántak fordulni. A temesvári bankok nem voltak hajlandóak kölcsönt folyósítani, ezért a végrehajtó bizottság budapesti nagy bankházaknál is próbálkozott. A bizottság elnöke terjedelmes emlékiratot szerkesztett. Ezzel felszerelve

indult pénzszerző útra Pálffy Elemér országgyűlési képviselő és Bodányi Ödön műszaki tanácsos. Sajnos itt sem jártak sikerrel, mert a felkeresett fővárosi pénzintézetek (Hazai Takarékpénztár, Kereskedelmi Bank, Hazai Bank) feltételeit nem tudták teljesíteni. Tudván, hogy a kezdeti években a helyi érdekű vasutak jövedelmezősége csekély és kétséges, a bankok a megyétől vagy Temesvár városától szavatosságot vagy kamatgaranciát követeltek. Ezt a végrehajtó bizottság nem vállalhatta. A megyében kamatgarancia nélkül is egymás után épültek a helyi érdekű vasutak, a lippai sem lehetett kivétel. A vasút építésére tehát más út nem maradt, magánvállalkozókat kellett keresni, habár Telbisz Károly szavaival élve „ezen helyzet, ezen megoldásra való kilátás, a végrehajtó-bizottságra nézve csalódást jelentett ... azt reménylettük, hogy – fáradozásaink gyümölcsként – tekintélyes összeget fogunk megtakarítani, mellyel a temesvár–lippai vasúti vidék gazdasági érdekeit hathatósan elő fogjuk mozdítani.”

A végrehajtó bizottság elnöke több vállalkozónál kilincselte, tárgyalt, alkudozott a vasút felépítéséért. Az írásbeli ajánlatok határideje és a boríték bontás 1895. január 22-én volt. Öt ajánlat érkezett. A legkedvezőbb Zielinsky Szilárd és Kopf Dávid közös ajánlata volt, melyben kötelezték magukat, hogy ha az építési tőkét 2,5 millió forintban állapítják meg, ha a forgalmi eszközök címén 2000 forintnál, a magyar államvasutaknak az állomásaikhoz való csatlakozásért 45 000 forintnál nagyobb készpénzfizetést nem állapítá-

nak meg, az érdekeltségnek 300 000 forint névértékű elsőbbségi részvényeket engednek át. 1895. február 5-én megkötötték az ideiglenes szerződést. Eszerint többek között a vállalkozók 25 000 forint értékpapír biztosítékot tettek le, az eredetileg felajánlott 300 000 forint névértékű elsőbbségi részvények helyett pedig 20 000 forint készpénzt és 270 000 forint névértékű részvényt kötöttek le az érdekeltség részére (a részvényeket illetően feltételezték, hogy a kibocsátási árfolyamot 75%-ban fogják engedélyezni).

Az engedélyezési tárgyalást 1895. március 28-án tartották a kereskedelemügyi minisztériumban. Ez alkalommal a forgalmi eszközökre 2000 forintnál magasabb árat állapítottak meg, a lippai Maros-híd hosszát az eredetileg tervezett 238 méter helyett 309 méterben határozták meg, és a vasút biztonsága érdekében még néhány szigorítást tettek. A részvények kibocsátási értékét 78%-ban véglegesítették, habár az összes helyi érdekű vasútnál ez addig 75% volt. Később a vállalkozók kérésére a minisztérium mégis engedélyezte a 75%-os értéket. A változtatások a vállalkozóknak veszteséget okoztak volna, ezért az eredeti feltételekkel már nem vállalták a vasútvonal megépítését. Újabb ajánlatuk: 20 000 forint készpénzbefizetés és elsőbbségi részvényekben 180 000 forint átengedése a végrehajtó bizottságnak. Az új feltételek megtárgyalása miatt Telbisz Károly újra összehívta a végrehajtó bizottságot, viszont csak kevesen jelentek meg. Az elnök 1895. június 6-ra újabb gyűlést hirdetett meg, melyre meg-

hívta a vállalkozókat is. A bizottság tagjait „a tárgy fontosságára a meghívólevél szövegében körülményesen figyelmeztetem és őket felkértem, hogy a tárgyaláson, mely az érdekeltség és a vállalkozók közt fennforgó minden fontos kérdésnek végleges megoldására fog szolgálni, multhatatlanul megjelenni szíveskedjenek” – jegyezte meg jelentésében a végrehajtó bizottság elnöke.

A kitűzött napon a végrehajtó bizottság műszaki és jogi tanácsadóival, valamint a vállalkozók két budapesti ügyvéd kíséretében hosszas és bonyodalmas tárgyalást tartott. A vállalkozók végül hajlandóak voltak nem 20, hanem 25 ezer forintot letétbe helyezni. A végrehajtó bizottság szempontjai között szerepelt az a tény, hogy más vállalkozóval sem tudna kedvezőbb feltételeket kialkudni, az ideiglenes szerződés szerint a vállalkozótól pereskedés útján talán még ki tudtak volna kevés engedményt csikarni, de „a perlekedés nem lehetett célja a végrehajtó bizottságnak, hanem a vasút kiépítése”, valamint a vállalkozók jó hírneve: „a vasút kiépítését illetőleg pedig a vállalkozókra kedvező értesüléseket szereztünk, melyekből azt kellett következtetnünk, hogy solid munkát fognak végezni és hogy a vasutat jól fogják kiépíteni”.

A még finomított szerződést a végrehajtó bizottság 1895. június 22-én aláírás végett elküldte a vállalkozóknak. Az építési szerződésben a vállalkozók kötelezték magukat arra, hogy a törzsrészvényjárulékok és az elsőbbségi részvények ellenében a vasutat terv szerint és a miniszteri

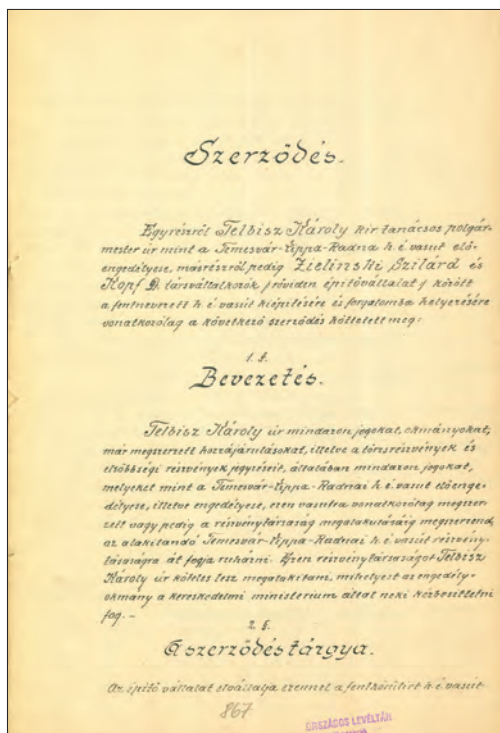
utasításoknak megfelelő módon ki fogják építeni és a forgalomnak át fogják adni.

Az ügynek pikantériája volt, hogy a vállalkozóval kötött finanszírozási szerződés (az építésivel ellentétben) csakis a vállalkozók és a végrehajtó bizottság által képviselt érdekeltség kölcsönös jogviszonyát szabályozta, és természeténél fogva szigorúan bizalmas jellegűnek volt tekintendő, főleg a kormánnyal szemben. Ugyanis az érdekeltség meg szerette volna szerezni a kormány által állami segély címen, a postai küldemények ingyenes szállítása fejében folyósított 190 000 forintot. Ha a kormány megtudta volna, hogy a végrehajtó bizottság, illetve az érdekeltség a vállalkozóktól visszatérítésben fog részesülni, megtagadta volna a kilátásba helyezett segélyt.

A végleges szerződést 1895. július 25-én írták alá.

A szerződést, valamint az azt módosító és kiegészítő pótlásokat lásd a 3. mellékletben.

A szerződés 2. pontjaként a végrehajtó bizottság „úgy a törzsrészvényjegyzések aláírói kötelezettsége teljesítéséért, valamint a községek és hatóságok által megszavazott hozzájárulások jogerejű fennállása és behajthatóságáért a szavatosságot elvállalja”. E kitétel súlyos következményekkel járt, többek között Deschán Achill alispán későbbi lemondását is előidézte. A bonyodalmak egész láncolatát okozta. A törzsrészvényeket a következők jegyezték: kereskedelmi minisztérium 170 ezer forint, földművelésügyi minisztérium 20 ezer forint, Temes vármegye 375 ezer



7. kép

Szerződés a vasútvonal engedélyese és az építési vállalat között

forint, Temesvár sz. kir. város 50 ezer forint, valamint a következő érdekelt közösségek: Lippa 40 ezer forint, Gyarmata 26 ezer forint, Bruckenaу (Hidasliget) 24 ezer forint, Csernegyháza 12 ezer forint, Traunaу (Cseralja) 10 ezer forint, Murány 8 ezer forint, Németremete 12 ezer forint, Altringen 4 ezer forint, Buchberg (Bükkhegy) 4 ezer forint, Charlottenburg (Saroltavár) 4 ezer forint, Komeát 4 ezer forint, Neuhof (Bogdarigós) 4 ezer forint, Buzád 10 ezer forint, Hidegkút 30 ezer forint, Máslak 20 ezer forint, Allios (Temesillésd) 40 ezer forint, összesen 861 ezer forint. Az előbbiekek közül csak a kereske-

delmi minisztérium, Temes vármegye, Temesvár sz. kir. város, Lippa, Bruckenaу, Murány, Hidegkút és Allios közösségek teljesítették vállalásukat. A szerződés értelmében a nemfizetőkért a jóhiszemű végrehajtó bizottságot terhelte a felelősség.

A finanszírozási és építési szerződések nyélbe ütése után a végrehajtó bizottság az építési engedély kiadásához folyamodott a kereskedelmi minisztériumhoz. Az államvasutakkal folytatott tárgyalások a megkötendő üzemszerződés, a kezelési illeték, a szállítási díjtételek lehetőleg előnyös megállapítása és más kedvezmények kialakítása érdekében Telbisz Károly utat taposott ki az államvasutak igazgatóságához és a kereskedelmi minisztériumhoz, eredményt azonban nem tudott felmutatni, mert az államvasútnak konkurenciát jelentett a lippai vonal, hisz már működött a Temesvár–Arad vasút, mely a MÁV-é volt, „... bár az ügyet a város és vármegye országgyűlési képviselői is támogatták, a magyar államvasutak ellentétes érdekein hajótörést szenvedtek és a kereskedelmi ministerium a végrehajtó-bizottság összes kérelmeit a magyar államvasutak javára és reánk nézve kedvezőtlenül intézte el” – írta Telbisz Károly. Pedig még gróf Szapáry Gyula, akkori országgyűlési képviselő is mindent megmozgatott Temesvár és a megye érdekében. Mindenesetre a munkálatokat 1895 őszén elkezdték.

Az engedélyezési tárgyalást 1895. március 28-án tartották meg. Ekkor a kereskedelmi miniszter rendeletével az építési és üzembehelyezési tőkét 2 460 000 forintban, a társaság alaptőkéjét 2 993 000

forint névleges értékben állapították meg, melynek beszerzése céljából 861 000 forint névértékű törzsrészvény és a 75% kibocsátási árfolyamon számított 2 132 000 forint névértékű elsőbbségi részvény kibocsátását engedélyezték.

A következőkben idézem a vasutunk engedélyezéséről szóló törvényjavaslat tárgyalását a képviselőházban.

„A temesvár-lippa-radnai helyi érdekű vasut engedélyezéséről szóló törvényjavaslat tárgyalása a képviselőházban 1896. április 2-án, Szilágyi Dezső elnöklete alatt tartott ülésén.

Elnök: Következik a temesvár-lippa-radnai helyi érdekű vasut engedélyezéséről szóló törvényjavaslat tárgyalása.

Bessenyei Ferencz előadó: T. ház! A kereskedelmi minister ur részéről benyújtott törvényjavaslat a temesvár-lippa-radnai helyi érdekű vasut tárgyában hivatva van azon vidéknek, melyet egyrésztől a temesvár-lugosi, másrésztől a temesvár-aradi és arad-piski vasut határolnak s a mely vidék egyáltalában vasúttal nem bír, úgy közgazdasági érdekeit kielégíteni, mint különösen kereskedelmi igényeit fejleszteni és fokozni. Mint méltóztatnak látni, ezen vasútnak építési költségei kilométerenként 38 860 forintban állapították meg, a mi – tekintettel arra, hogy az részben hegyipálya jellegével bír s Radna és Lippa közt a Maros folyamon mintegy 300 méter hosszúságú vashíd építendő – magasnak egyáltalán nem mondható. Miután pedig a posta-bonificatio és az államsegély czimleteken adott összeg mindkét czimletnél összesen

7,7 százalékot tesz ki és ennél fogva az állam érdekei meg vannak védve, kérem a törvényjavaslat elfogadását. (Helyeslés jobbfelől.)

Elnök: Kiván-e valaki szólni általánosságban a törvényjavaslatához? Senki sem kíván. Elfogadja-e a ház a törvényjavaslatot a részletes tárgyalás alapjául, igen vagy nem? (Elfogadjuk!)

A többség elfogadta. Következik a részletes tárgyalás.

Perczel Béni jegyző (olvassa a törvényjavaslat czimét és egyes szakaszait, melyek észrevétel nélkül elfogadtattak)."

A következő idézet a képviselőház közlekedésügyi bizottságának jelentése.

„A képviselőház közlekedésügyi bizottságának jelentése a kereskedelemügyi m. kir. minister által a temesvár-lippa-radnai helyi érdekű vasut engedélyezéséről beterjesztett törvényjavaslat tárgyában.

Tisztelt Ház!

Azon nagy és termékeny vidék, melyet a csaknem háromszög alakjában futó, de egymástól távol eső lugos-temesvári, temesvár-aradi és arad-piskii m. kir. államvasutak vonala határol, régóta sajnosan érzi, hogy gazdasági fejlődése nemcsak hogy lépést nem tarthat, de sőt hogy elmaradást mutat még azon aránylag kevésbé termőképes vidékekkel szemben is, melyek a közlekedés és forgalom modern eszközének, a vasútnak birtokában vannak.

Ez a körülmény sarkalta egyrészt Temes vármegye északi részének sűrű népességű vidékét, másrészt a nagy gyáriparral bíró

és a közvetítő kereskedelem érdekeit szíven viselő Temesvár szab. kir. várost arra, hogy helyi érdekeltséggé alakulva, egyrészt Temesvárral, másrészt Lippánál a m. kir. államvasutak arad-piskii vonalával közvetlen vasuti összeköttetést nyerjen; hogy ez uton míg a gyárpar fentartása és fejlesztéséhez szükséges anyagok gyorsabb és olcsóbb beszerzésének előnyeit biztosítsa, addig fejlesztőleg hasson közre azon nagy vidék gazdasági érdekeire is, mely természetszerűleg Temesvárra, mint elárúsító-értékesítési piac és kereskedelmi központra van utalva.

A helyi érdekeltség kebeléből kiküldött végrehajtó-bizottságnak megadatván az előengedély, annak alapján a m. kir. vasutak Temesvár-Gyár város állomásából kiágazólag ugyancsak a m. kir. államvasutak Radna-Lippa állomásáig vezetendő h. é. vasút hossza 63,3 km.-ben megállapított.

A vasút építési és üzletberendezési költsége összesen 2 460 000 forintban, vagyis pályakilóméterenkint 38 860 forintban állapított meg; mely kilométerenkinti építési költség, ha a forgalmi eszközök beszerzésére megállapított 158 250 forint s a tartalékalap képzésére kihasítandó 30 000 forint leszámítatik, tetemesen alább száll, úgy hogy a tulajdonképeni építési költségek 2 271 750 forintba, vagyis pályakilóméterenkint 35 888 forintba rúgnak.

Tekintve, hogy a h. é. vasút egy része hegyi pálya jellegével bír; hogy a pályamenti föld árának magassága a kisajátítás költségeit is tetemesen növeli; hogy a Maroson át mintegy 300 m. hosszúságú vashid

építendő, mely nemcsak a kedvezőtlen geológiai viszonyok folytán igen mély alapozást igényel, de a jégzajlások ellenében szilárd kőburkolattal látandó el; tekintve, hogy az alkalmazandó sínek folyóméterenkint aczélből 23,6 kg.-nál könnyebbek nem lehetnek és függő sínkötés alkalmazása mellett oly sűrűn rakott talpfákon lesznek elhelyezendőek, hogy igénybevételek 6000 kg. keréknyomás mellett négyzet-centiméterenkint 1,000 kg.-mot meg ne haladjon; tekintve, hogy épen ezért a nehezebb mozdonyok közlekedésére alkalmas pálya megfelelő al- és felépítménnyel lesz ellátandó;

tekintve, hogy a tényleges építési és üzletberendezési tőke 35%-a, vagyis a törzsrészcények ellenében 861 000 forint hozzájárulási összegből 671 000 forint érdekeltségi hozzájárulás által, míg a hiányzó 190 000 forint pedig az állam által segély és postaszállítás címén adandó külön-külön 95 000–95 000 forint, helyesebben 50 egymást követő éven át 4750–4750 forint évjáradék által biztosítva van;

tekintve végül, hogy az állam által fenti címleteken adandó segély 190 000 forint tőkeértéke fejében ugyanennyi névértékű törzsrészcény lesz az állam tulajdonába bocsátandó és hogy a megállapított postahozzájárulás a külön segélylyel együttvéve 2 460 000 forintnyi tényleges építési és üzletberendezési tőkének legfeljebb 7,7%-át képezvén, az 1888 évi IV. t.-cikkben megállapított 10-10%-nyi segélyezés mérvén jóval alul marad és hogy így a törvényes szempontok megvédve és betartva vannak;

tekintve, hogy a végrehajtó-bizottság a 120 000 frtban megállapított engedélyezési biztosítékot a m. kir. központi állam-pénztárba befizette – a közlekedésügyi bizottság a hozzá utalt fentebbi törvényjavaslatot úgy általánosságban, mint részleteiben való elfogadásra ajánlja.

Budapest, 1896 évi április hó 9-én.

Báró Nicolics Feodor s. k.,
a közlekedésügyi bizottság elnöke.

Bessenyei Ferencz s. k.,
a közlekedésügyi bizottság előadója.”

1896. április 20-ai ülésén a képviselőház elfogadta a temesvár–lippa–radnai helyi érdekű vasút engedélyezéséről szóló 1896. évi XI. tc.-et. A *Vasúti és közlekedési közlöny* rövid hírben tudatja: **„A törvényjavaslat és elfogadása a parlamentben.** A képviselőház – folyó évi [1896] április 20-án tartott ülésében – Bessenyei Ferencz és Neményi Ambrosus előadók ismertetése után elfogadta a bakócza-felsőmindszent-komlói, a hegyes-feketehegy-palánkai, a pancsova petrovoselloi, a temesvár-módosói, a versecz-gattajai, a kecskemét-tiszaughi, a tiszapolgár-nyiregyházai, az alvincz-nagyszebeni, a lonjavölgyi és a temesvár-lippa-radnai helyi érdekű vasutak engedélyezésére vonatkozó törvényjavaslatokat, illetőleg ministeri jelentéseket.” Az 1896. évi XI. törvénycikket 1896. 05. 30-án szentesítették és 1896. 06. 03-án hirdették ki.

Az építési engedélyt az 1896. évi XI. tc. alapján a kereskedelmi miniszter 1896. június 4-én 38.469. szám alatt kibocsátott

okirattal megadta. A tényt az országgyűlés képviselőházának szintén e napon jelentette:

„A kereskedelemügyi m. kir. minister jelentése az országgyűléshez, a temesvár-lippa-radnai helyi érdekű vasút engedélyezésének megtörténtéről.

Tisztelt Képviselőház!

A temesvár-lippa-radnai helyi érdekű vasút engedélyezéséről szóló 1896 évi XI. t.-cz. 2. §-ában foglalt utasításhoz képest van szerencsém a tisztelt képviselőháznak jelenteni, miszerint az említett helyi érdekű vasút építésére és üzemeltetésére vonatkozó engedélyokiratot dr. Telbisz Károly kir. tanácsos, Temesvár sz. kir. város polgármesterének, a temesvár-lippa-radnai helyi érdekű vasút érdekeltiségéből alakult végrehajtó bizottság elnökének, mint engedélyesnek a mai napon kiadtam.

Midőn az említett helyi érdekű vasút engedélyezésére vonatkozólag benyújtott javaslatom indokolásában már részletesen ismertetett engedélyokirat másolatát ezennel benyújtánám, egyúttal kérem a tisztelt képviselőházat, miszerint ezen jelentésemet tudomásul venni s azt hasonló czélból a főrendiházzal is közölni méltóztassék.

Budapesten, 1896 évi június hó 4-én.

Dániel Ernő s. k. kereskedelemügyi m. kir. minister.”

Az engedélyt a Temesvár–Lippa–Radna h. é. vasúti részvénytársaság alakítására Telbisz Károlynak, a végrehajtó bizottság elnöke nevére állították ki. Az engedélyokmányt és a hozzá tartozó, a vasút építésére és üzleti berendezésére vonatkozó

feltételek teljes szövegét lásd az 1. mellékletben. Az elnök, mint a vasútvonal engedélyese az érdekeltség képviselőit 1896. június 13-ra Budapestre, a részvénytársaság alakuló közgyűlésére hívta össze. Megtárgyalták és elfogadták a részvénytársaság alapszabályzatát, megalakították a társaság igazgatóságát, melybe beválasztották az elsőbbségi részvénytulajdonosok képviselőin kívül (a Lippáról közben elköltözött Székely Mihály kivételével) az érdekeltségi végrehajtó bizottság minden tagját. Az ügyvitelre itt is létrehozta egy végrehajtó bizottságot, melynek tagjai közé Temes vármegye alispánját, Temesvár polgármesterét választották, a többi három tagot (Szabó Jenő, Neumann Rafael és Achaz Adolf) a vállalkozók jelölték ki és az igazgatóság választotta meg. Telbisz Károlyt megválasztották a részvénytársaság igazgatójának és a végrehajtó bizottság elnökének. A részvénytársaság végrehajtó bizottsága a társaság folyó ügyeit intézte. Ez főleg az építési munkálatok alatt a vállalkozók kereseti kimutatásainak megállapítása és utalványozása volt. Szabály szerint a kereseti kimutatásokat a MÁV ellenőrzési közege vizsgálta fölül. Esetünkben Gyulányi Rezső főmérnök. Az utalványozás menete: a vállalkozó például minden 100 000 forint jóváhagyott kimutatás alapján 35%-ot a törzsrészvényekre befolyt készpénzből kapott meg, 65% erejéig pedig a kibocsátási árfolyamon számítandó elsőbbségi részvények átengedéséből. Az utalványozást a végrehajtó bizottság három budapesti tagja végezte. Temes vármegye alispánja és Temesvár

polgármestere elnézték, hogy az építők nem engedték át a részvények után járó 10%-nyi részt a végrehajtó bizottságnak. Tették ezt azért, mert a „vállalkozók a vasút építését nagy erővel és kifogástalan módon folytatták, a földmunkán kívül a Maros-hidat is már majdnem befejezték, a nélkül, hogy a törzsrészvényjárulékukból valamely számbavehető összeget felvehettek volna, mert ez időben a városon kívül még egy törzsrészvényeket jegyzett testület sem fizette be járulékát, és így az utalványok alapján vállalkozók, kik saját pénzüket építették a vasútba, sőt hitelüket is már nagy mértékben vették igénybe, kereseti kimutatásaik kiutalványozása daczára – a részvénytársaság üres pénztárából – készpénzt nem vehettek fel, hanem csakis elsőbbségi részvényeket, melyeket értékesíteniük kellett, hogy a vasútépítést folytathassák.”

A helyzetet bonyolította, hogy két végrehajtó bizottság működött: egyik, mint láttuk, az érdekeltségé, a másik a részvénytársaságé. A részvénytársaság végrehajtó bizottságát – pontosabban a budapesti tagokat, akik felhatalmazást kaptak a vállalkozók fizetési kérelmeinek teljesítésére – nem érintette az érdekeltségektől befizetendő pénz behajtása, ők – a szerződés szerint – utalványozták az elvégzett munkálatokért járó összeget, ugyanis Telbisz Károly megállapításával *élve szorosán véve jogilag csakugyan úgy állt a dolog, hogy a részvénytársaságnak az építési szerződés értelmében a vállalkozók felülvizsgált, esedékes kereseti kimutatait utalványozni köteles.*

A községek többszöri felszólítás után sem fizették be részüket. Ennek érdekében Telbisz Károly immár sokadszorra járt közben a vármegyénél.

A vasút építése ennek ellenére jól haladt, és a műtanrendőri bejárást a kereskedelmi miniszter, 1897. május 3-án 27.426. számú rendeletével az év május 18-ra tűzte ki, melyet annak szere és módja szerint meg is tartottak. Habár a vasút kiépítésének tekintetében egyetlen kifogás sem merült fel, a vasutat csak 11 napi késedelemmel, május 29-én adták át a forgalomnak. „Nem azért, mint ha a vállalat műszaki szempontból nem felelt volna meg a követelményeknek, hanem mert a megnyitás napján esedékes 180 000 koronát a M. kir. államvasutaknak nem tudta folyósítani. Temes vármegye alispánja ugyanis a vármegyei segélyből esedékes ennek az összegnek a kifizetését megtagadta. A kereskedelmi minisztérium közbelépésére volt szükség, mely felhívta a vármegyét az összeg folyósítására; ami megtörténvén, a vasut megnyitattott.” (Klinda József).

Deschán Achill, Temes megyei alispán ügye, aki a vármegyei segélyből esedékes összegnek kifizetését megtagadta „nemcsak a vármegyében, de országszerte is feltűnést keltett (...); sok szó és tollharcnak vált még az eset okozójává és hosszú idő mulott el, míg a harc elült” (Klinda J.). A történetek miatt Deschán Achillt menesztették tisztségéből.

A vasútvonal műszaki felülvizsgálatát, a kereskedelemügyi miniszter 1897. július 27-én kelt 45037. számú rendeletének

értelmében 1897. augusztus 23. és 27. között tartották meg. A bizottság a temesvár-gyárvárosi állomáson alakult meg, innen indultak a vonal bejárására is. A felülvizsgálaton a m. kir. kereskedelemügyi minisztérium részéről Novák Bertalan m. kir. államvasúti felügyelő, mint a bizottság vezetője, a m. kir. földművelésügyi minisztérium részéről Sántay Lajos kir. főmérnök, a magy kir. államvasutak részéről Kárász Emil főmérnök, Gyulányi Rezső főmérnök, Boros Gusztáv osztálymérnök, Skitzek Elek ellenőr vett részt. A temesvár-lippa-radnai helyi érdekű vasúttársaságot Zielinski Szilárd okl. mérnök, az építési vállalatot Kopf Dávid építési vállalkozó képviselte.

A műszaki felülvizsgálat alkalmával részletesen megvizsgálták az építményeket és szállítmányokat, utánmértek egyes részeket, összehasonlították a létesítményeket az alapokmányokban és tervekkel.

A tényállást egy vaskos kötetben, a *Felülvizsgálati jegyzőkönyv*ben foglalták össze.

A felépült új vasútvonalon az üzemeltetést a MÁV biztosította.

Az átadás után rohamosan megnövekedett a forgalom, a környékbeli falvak lakosainak életében óriási minőségi javulás következett. A vasút azonban gazdaságilag nem váltotta be az építetők reményét: a kezdeti nehézségek miatt a nagy haszon elmaradt, de a legnagyobb bajt az okozta, hogy a várakozások és a város kérelme ellenére a kereskedelmi miniszter 1897. április 25-i 25.387. számú rendeletével megtagadta a magyar királyi államvas-

utak olcsó árudíjszabásának e vasúton való alkalmazását. Az ügyet pontosítja a Telbisz Károly beszámolójának idevonatkozó részlete: „Pedig ezen árudíjszabás engedélyezése főképpen városunk forgalmának, iparának és kereskedelmének vált volna javára, mert ez által a temesvár–lippa–radnai h. é. vasút a m. államvasutak hosszabb vonalaival a közönség előnyére a kőszén és más tömegáruk olcsóbb szállítása által versenyre kelhetett volna, míg ellenben ezen olcsó árudíjszabási tételek hiányában a vasút nem versenyképes és a magyar államvasutak nyomása alatt egyrészt maga is szenved és másrészt városunk forgalmi és gazdasági érdekének is csekélyebb mérvben szolgált.” Meg kell jegyeznünk, hogy természetesen a MÁV nem egyezhetett bele a konkurens támogatásába, mely elszippantotta volna saját, Temesvár–Arad vasútvonaláról a megrendelők egy részét. Temesvár városa el kellett fogadja az úgynevezett zagorai díjszabást, mely mégis a magyar államvasutak tarifája után a legkedvezőbb volt.

A Magyar Nemzeti Levéltárban szerencsére megmaradt Telbisz Károly, Ludvig Gyula MÁV-elnök, a megye és a közlekedésügyi minisztérium ez irányú levelezése, amelyet *A vasúttársaság vs. MÁV* című fejezetben részletesen ismertetek.

A vasút forgalomba helyezése nagy örömet szolgáltatott a vasút menti települések lakóinak, viszont az építetőknek újabb nehézségekkel kellett megküzdeniük. A kormány, a kereskedelmi miniszter tudomására jutott, hogy az érdektség végrehajtó bizottsága eredményesen tár-

gyalt és jó finanszírozási szerződést kötött a vasútépítő vállalkozókkal, és hogy a vasút építésére az állami hozzájárulás nélkül is fedezetet találtak, sőt felesleg is maradt. Következésképpen nincs szükség az állami segélyre. A 20 000 forintnyi támogatás tehát elúszott.

A bonyodalmat fokozta, hogy az érdekelt községek, bár elvállalták, nem építették ki az állomásokhoz vezető utakat, ezt a vállalkozónak kellett saját költségén megvalósítania. Természetesen igényelték a munkálatok ellenértékét. A községek visszavonták azon ígéreteiket, hogy a vasútépítés céljára ingyenesen átengedik a szükséges községi területeket. A vállalkozók kénytelenek voltak kifizetni a kisajátításokat. Ennek az összegnek a megtérítését is kívánták. A vállalkozók jogosan kérték az érdekelttség végrehajtó bizottságától az elmaradt 20 000 forintnyi segély, valamint egyes községek törzsrészcsevény-hozzájárulási késedelme miatti kamatveszteségeik megtérítését. Az érdekelttség ki kellett fizesse a vállalkozóknak a fibisi (Temesfüzes) és charlottenburgi (Saroltavár) állomások utólagos (a tervben, így ajánlatukban sem szereplő) kibővítésének költségeit. Ezeket az állomásokot eredetileg csak rakodó- és megállóhelyeknek tervezték. Az érdekelttség végrehajtó bizottsága kénytelen volt a jogos követeléseket elismerni. Az érdekelttség hátrányára vált az a tény is, hogy az elsőbbségi részvények árfolyama 75% alá esett (kb. 55%-ra), a vállalkozó pedig érthető módon nem volt hajlandó készpénz helyett ezeket a 75%-os árfolyamon szá-

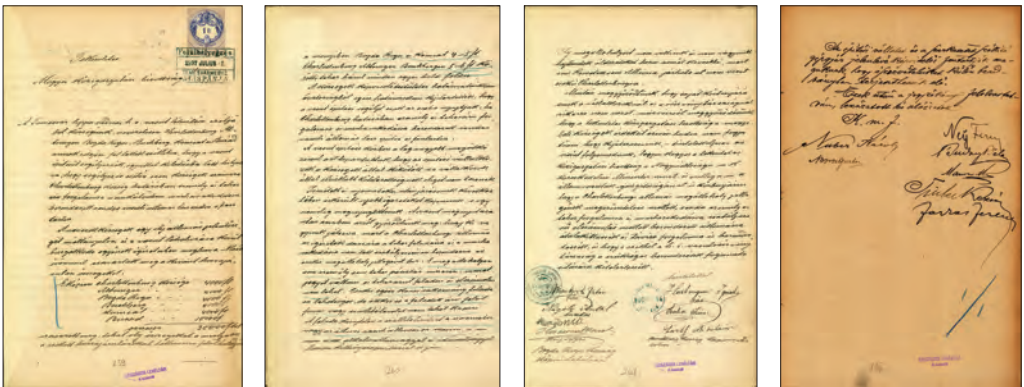
mított, de csak 55%-ot érő részvényeket elfogadni.

Az érdekeltség végrehajtó bizottsága nem rendelkezett készpénzzel, egyedüli járható út a részüket be nem fizető községek ellen indított perek voltak. A pereket a részvénytársaság folytatta a községek ellen, habár tulajdonképpen a végrehajtó bizottság volt érdekelve, hisz ő vállalt szavatosságot, hogy mindenki befizeti járandóságát. Különösen érdekes Allios község hozzáállása, melyet szintén részletesen taglalok majd az *Allios ügye* című fejezetben.

A vasútépítési vállalkozókkal hosszas, nehéz tárgyalások következtek, ahol a végrehajtó bizottság a fennálló ellentéteket lehetőleg békés úton próbálta megoldani. Az 1899. március 20-án tartott egyezkedés szóbeli megállapodásra vezetett, azonban amikor aláírásra került volna sor, a vállalkozók már nem voltak hajlandók, ezért a végrehajtó bizottság a vitás kérdések ügyében a törvényszékre bízta a döntést, és a temesvári királyi já-

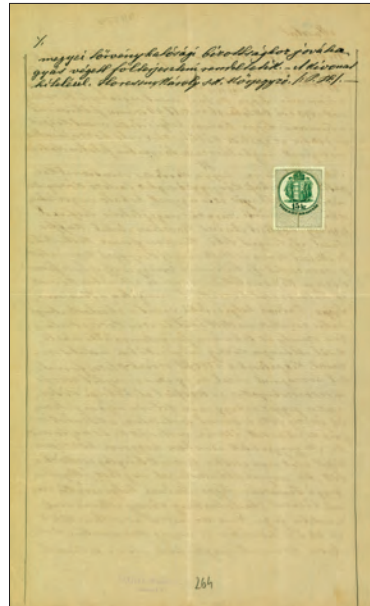
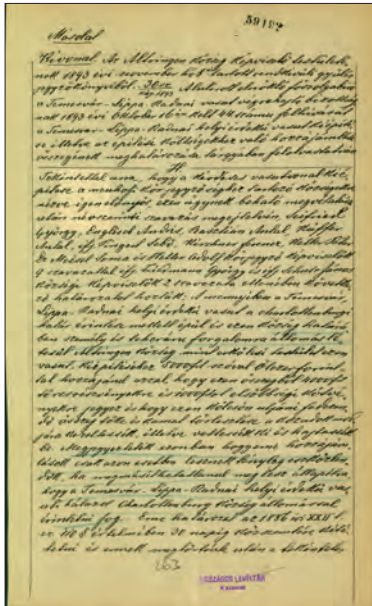
rásbíróságnál megindította a pert. A végítéletet a temesvári királyi törvényszék mint fellebbezési bíróság 1901. október 19-én hirdette ki. Eszerint a végrehajtó bizottság képviselőjének, Telbisz Károlynak mint felperesnek 175 545 forint követelése volt a vállalkozókkal szemben. A vállalkozóknak (alperes) 125 545 forint követelésük volt. A bíróság az alperest csak ennek a különbségnek, azaz 50 000 forintnak a kifizetésére kötelezte, melynek a vállalkozók eleget is tettek, és a temesvári polgármesteri hivatal házi pénztárába letett óvadékból (kötvények) kiegyenlítették a megítélt összeget. Legjobban az ügyvédek jártak: a bíróság nekik, saját feleikkel szemben munkadíj és költségek címén összesen 10 900 koronát állapított meg.

A per során a végrehajtó bizottságra most már egy kellemesebb feladat várt: a per útján elért megtakarítást (40 000 korona készpénz és 90 000 korona értékű részvény) kellett elhelyezni, illetve felosztani. Itt azt az elvet követték, hogy „az



8. kép

A charlottenburgi állomásra igényt tartó falvak hozzájárulást megtagadó határozata



9. kép

A charlottenburgi állomásra igényt tartó falvak feltételes hozzájárulása megszavazásának jegyzőkönyve, 1–2. oldal

érdekelt községek által tanusított nagy áldozatkészségre való tekintettel, a községek nagyobb arányban részesíttessenek”.

Az érdekeltség végrehajtó bizottságának záróülését 1902. április 12-én tartotta meg. Ezen Telbisz Károly polgármester a Temesvár sz. kir. városát megillető 5000 korona készpénz és 7000 korona értékű részvényből 4700 korona készpénzt és 6800 korona névértékű törzsrészvényt ajánlott fel egy, a városi tisztviselők és alkalmazottak javára létesítendő segélyalapra. Ennek alapszabályzatát 1903-ban alkották meg. Eszerint „az alap évi jövedelmének 10%-a a tőke gyarapítására fordítandó, s csak 90%-a kerülhet felosztás alá. Mindazok, a kik a városi nyugdíjkötelékbe felvételtek, tagjai

a segélyalapnak is és tartoznak az alapba 1% törzsjárulékot és 0,25% rendes járulékot fizetni, de ezzel a tagok, valamint az özvegyek és árvák kivételes esetekben, midőn önhibájukon kívül szorult anyagi helyzetbe jutnak, rendkívüli segélyezést igényelhetnek, melyeket a városi tanács engedélyez. Az alap jövedelme még az engedélyezett fizetési előlegek után levonásba hozott 1%, valamint a városi létben őrzött magánletétek után, őrzési és kezelési díj címén levont összegek, melyek a gyámpénztári őrzési és kezelési díjak szerint vannak megállapítva.”

A szabályrendelet 1904. augusztus 1-jén lépett hatályba, de segélyeket csak az 1905. évtől kezdve utalványoztak, és pedig évenként 20–30 alkalmazottnak

3000–3600 korona jövedelem erejéig.

Pénz, pénz és megint csak pénz. A vasút építéséhez szükséges összeg megszerzése, az e körül forgó viták, a MÁV-val kötendő üzletviteli szerződés pénzügyi vitás kérdései, az építővállalattal felmerülő pénzügyi kérdések rendezése, a helységek befizetései körül kialakult állapot hatalmas energiát vontak el a vasútvonal kezdeményezőitől. Ha részletesen vizsgáljuk a történeteket, Bölcs Salamonnal hasonló helyzetben találjuk magunkat, amikor a bölcs király meghallgatta a felperest és igazat adott neki, majd figyelmesen végigkövette az alperes védekezését, és igazat adott neki is. Ekkor tanácsnoka tölcserént csinálva kezéből nem kiáltott hangosan, csak suttogva figyelmeztette Salamont, a bölcsöt: „de felséges királyom, nem adhatsz igazat mind a kettejüknek”. Mire Salamon, a bölcs király Rózsa Sándorként összevonta szemöldökét, gondolkozott egy keveset, mutatóujjával tanácsnokára bökött, és emígyen válaszolt: „neked is igazad van”. A szerző nem tehet mást,

mint hogy harag és részrehajlás nélkül bemutassa a tényeket, mindkét fél „igazát”, szempontjait. Remélem, hogy e részletezés meg fogja érni a számára lefoglalt plusz oldalakat.

Vasútvonalunk pénzügyi vonatkozásait, fontosságát nem vitatva, vasútvonalunk műszaki kérdéseit is górcső alá fogom venni. A vasút kiépítése rohamléptekkel haladt, és az engedélyokirat által megállapított legfeljebb kétéves határidő előtt már mozdony füstje, vasúti kocsik zakatolása, az állomások körül forgoló árúkat hozó-vivő szekerek zaja kapcsolódott be a vasútépítésig csendes táj halk szimfóniájába. A vasutat kitűnően építették meg, terv szerint készültek el a létesítmények. Az építővállalat gondos, pontos munkát végzett. Nem csoda, hisz Magyarország egyik legnagyobb tehetségű mérnöke, Zielinski Szilárd volt az építővállalat egyik vezetője. Figyelemre méltó, hogy a szokástól eltérően, nem kis kockázatot vállalt a munkálatokhoz még az engedélyokirat megítélése előtt hozzáfogtak.

AZ ALLIOS-ÜGY

Többször is felvázoltam, hogy a nagy reményű temesvár-lippa-radnai h. é. v. létesítésének legnagyobb kihívásai nem műszaki természetűek voltak, pedig a vasútvonal tervezőinek és építőinek számos nehézséggel, például egy nagy Maros-híd létesítésével, dimbes-dombos tereppel kellett megbirkózniuk, hanem főleg a pénzügyi kérdések. A kezdetekben nagy lelkesedéssel megszavazott támogatást nagyon sok település később, főleg amikor már elkészült a vaspálya, megtagadta. Mások nem teljesítették a kisajátítási kötelezettségeiket. Egyikük volt Allios község, ahol a helyi jegyző élére állt az elégedetlenkedőknek. Bár néhány mondatban összefoglalható lenne az általam csak „Allios-ügynek” nevezett eset, mégis úgy vélem, érdemes az idevonatkozó néhány dokumentumot teljes egészében idézni, hisz figyelő tekintettel és éles elmével számos érdekességet, érdekellentétet, egymásnak feszülést, kishitűséget fedezhetünk fel a sorok között.

Az első dokumentum Allios község felirata (pontosabban „feljelentése”), amelyet a kereskedelemügyi miniszternek terjesztettek fel.

„A Temesvár-lippa-radnai h. é. vasút kiépíthetéséhez az alig 2000 lelket számláló Allios községével hogy mily uton módon,

– azt itt fölemlíteni nem akarjuk, – annak idejében megszavaztattak részvények ellenében 54 000 frtot, mely összegnek kifizetése végett a község egy 60 000 frtos kölcsönt volt kénytelen fölvenni, és amely összegnek amortizációja évi 25% közköltségnek felel meg.

A községnek ezen roppant nagy megterhelhetése folytán, miután eddig is közköltség fejében évente 60%ot fizettünk, a községi képviselő testület az 1896 évi június hó 13án Budapesten a vasúti részvénytársaság által tartott alakuló közgyűlésében magát öt képviselő testületi tag által képviseltetvén, követeltük, hogy a vasúti igazgatóságba községünk is legalább egy taggal képviselve legyen, és ennek folytán tényleg az alakuló jegyzőkönyv 9. és 10. pontja értelmében Heller Adolf községi jegyzőnk a felügyelő bizottságba három évre egyhangulag megválasztatott s mint ilyen az % [akkoriban így jelölték a következő oldalt] alatt ide mel lékelt szabadjegy birtokában is jutott.

De miután a vasúti részvénytársaság, illetve a vasút építkezési vállalat a legnagyobb szabálytalanságokat követte el s különösen községünk érdekeit, dacára annak hogy a vonalon aránylag községünk a legnagyobb összeggel járult hozzá és ezen összeget legelsőnek fizette be a

részvénytársaságnak, a kisajátítási összegek kifizetése körül és a vasúton keresztül létesített útátjárók és áthidalásokban legnagyobb mérvben megkárosítani akarta, községi jegyzőnk kötelességszerűleg a község mint erkölcsi testület és a községi lakosság érdekében a szükséges lépéseket és intézkedéseket a vasútépítkezési vállalat ellen, dacára annak, hogy Kopf Dávid építkezési vállalkozó őtet azzal fenyegette, hogy a szabadjegyét tőle megvonatja, megtette, mert községünk érdekét ezen jegyért feláldozni nem volt hajlandó.

És most egyszerre, mint az égről lepotyanva érkezett hozzánk a magyar királyi államvasutak aradi üzletvezetőségének 19520/I-1897. számú hivatalos átirata, mely szerint az államvasutak igazgatóságának rendelete alapján a mellékelt szabadjegynek, miután az a jegyzőnkől megvonatott, beküldeni kéri.

Az ügy után járva, tudomásunkra jutott, hogy ezen Kopf Dávid, ki nemcsak községünknek, de az egész vasútvonalon leírhatatlan bajokat és kelemetlenségeket csinált, a vasútunk részvénytársaságának igazgatóságához, – melynek egyik tagja ő is, – jelentést tett, hogy Allios község jegyzője a vasút legnagyobb ellensége és keresztülvitte ott suttyomba az elnök és érdekelték meghalgatása nélkül azt, hogy az államvasutak igazgatósága megkerestette a szabadjegy [azaz ingyenjegy] bevonatása iránt, elhalgatván az államvasutak igazgatóságánál azt, hogy a jegyet községi jegyzőnk, mint felügyelő bizottsági tag, – ki 54 000 frt értékű részvényt képvisel a részvénytársaságban – bírja.

Most pedig már hallomás szerint nevezett vasútvállalkozó avval dicsekszik, hogy ő jegyzőnket a felügyelő bizottságból is ki fogja túrni, mert természetesen neki nem tetszik az, hogy ott oly szakavatot egyének is legyenek, akik az ő ferde eljárásait esetleg megakadályozzák.

Mindezeknél fogva tehát községünk nevében esedezünk Nagyméltóságod színe előtt, miszerint tekintettel arra hogy községünk jogaiban ezen eljárás által megsértve van, a vasúti engedély okiratban és az alapszabályok 39. §ában a nagyméltóságú magyar királyi kereskedelemügyi miniszteriumnak biztosított felügyeleti jogánál fogva ezen ügyet szükség esetében közbejöttünk mellett sürgősen megvizsgáltatni, és elrendelni méltóztassék, hogy Heller Adolf községi jegyzőnk mint a vasút részvénytársaság felügyelő bizottsági tagjának, a kereskedelmi törvény 195. § értelmében reá röt kötelességeknek teljesíthetése végett, ezen hivatalával járó szabadjegy ismét kiadassék, illetve mielőbb újból érvénybe léptessék.

Allioson 1897 évi szeptember hó 18án.

Nagyméltóságodnak legalázatosabb szolgálói (olvashatatlan aláírások) bíró, pénztárnok.”

Allios község jegyzője – mert ki más lehetett, a feljelentés szerzője súlyos vádakkal illetve az építőcéget és ennek egyik társvezetőjét, Kopf Dávidot. Az könnyen megeshetett, hogy az író szavaival fogalmazva, „a falu jegyzője” elvetette a súlykot, és Kopf Dávid sem maradt adósa egyegy durva válasszal, de Heller Adolf nem bizonyította állításait. Ha pedig ránézünk

a pálya vonalvezetésére, azonnal feltűnik, mekkora kanyarral érte el a községet. Lehet, hogy ezért jegyzett a település több részvényt, amit később megbánt. Hogy melyek voltak azok a „legnagyobb szabálytalanságok”, amelyeket a vasúti részvénytársaság, illetve a vasút építkezési vállalata elkövetett volna, jegyző úr nem tért ki.

Érdemes átfutni az építési vállalat választását, amelyet a miniszter felhívására terjesztett fel: „458. sz. Nagyméltóságú Minister Úr! Kegyelmes Urunk! Vonatközással Nagyméltóságod f. évi szeptember hó 30-án 6059. sz. a. kelt magas leiratára van szerencsénk Allios község csatolva volt kérvényének visszazárása mellett tisztelettel jelenten, hogy Heller Adolf alliosi közjegyzőtől a szabadjegyet, – melynek adományozása a társaságnak autonóm jogát képezi, – azért vontuk meg, mert vasutunk iránt feltűnő rosszakaratot tanúsított s a kisajátítási nyugták visszatartása által a kisajátítási eljárás lebonyolítását megnehezítette. Miután azonban a visszatartott nyugtákat időközben beszolgáltatta, nem kívánunk ellene tovább

eljárni s intézkedünk, hogy az 1898. évre vonalunkon érvényes szabadjegy ismét kiállíttassék részére.

Hódoló tisztelettel Temesvár-lippa-radnai helyi érdekű vasút részvénytársaság (olvashatatlan aláírások).”

A miniszter mindenesetre kivizsgáltatta az ügyet, és a részvénytársaság, mint előbb láthattuk, intézkedett Heller Adolf szabadjegyének visszaszolgáltatásáról. Ezzel pedig egyszeriben megszűntek azok a „legnagyobb szabálytalanságok”, amelyeket a község jegyzője feljelentésében emlegetett.

Allios község a hozzájáró út építése és karbantartása alól is ki akarta magát vonni, habár a közigazgatási bejáráson ezeket a vállalásokat jegyzőkönyvben rögzítették. A falu jegyzőjének újfent nagy szerepe volt a kedélyek felborzolásában. A község képviselő testülete 1897. december 12-én keltezett 3662. számú feliratával a kereskedelemügyi minisztertől a hozzájáró út költségei kifizetésének elengedését és a megtakarítások nagyobb hányadának visszatérítését kérelmezte. Érdekes beleolvasni a feliratba.



10. kép

Az érvénytelenített (kettétépett) szabadjegy elő- és hátlapja

„A 22.698/III 1897. számú nagybecsű rendelete szerint a Temesvár–Lippa–radnai h. é. vasút alliosi állomásának 6 méter széles hozzájáró út építési és fenntartási költségei Allios község által fedezendő, és pedig azon indokból, mert a közigazgatási bejárás alkalmával ezen kötelezettséget a község illetve a község képviselőiben megjelentek azt magukra vállalták”, majd azonnal megkérdőjelezi az építkezési vállalat költségvetését, és túlbecslést említ. Azt állítja, hogy a vállalat a helyszíni tárgyaláson az út építésére 2973,80 forintot állapított meg, bár a vállalat saját számításai szerint az összeg 2449 forint volt. Ráadásul az elszámolásnál a vállalat 3737 forintnyi követelésének megállapítását kérte. A panaszos község felemlíti, hogy a 2000 lélekszámú Allios erején felüli támogatást ajánlott fel a vasút építésére, ami majdnem teljesen tönkretette a település költségvetését. Ennek oka – panaszzal –, hogy a közigazgatási bejárás idején a „járási főszolgabíró által, ki aztán rövid időre rá agylágyulásban megőrülve meg is halt, oly formán kényszerített rá, hogy 54 000 frttal járuljon hozzá a vasútkiépítéshez, hogy a vele ellenkező véleményben lévő községi képviselő testületi tagokat a községi irodából egyszerűen kidobatta, és a községi képviselő testület alig felével és akkor is alig 1–2 szavazatkülönbséggel vitte keresztül azt, hogy ma a községnek ezen vasúthozzájárulás folytán fölvelt 60 000 frt bankkölcsön évi amortizációja több mint 25% évi közköltségnek felel meg, ami roppant nagy megterhelése a lakosságnak, midőn

a község amúgy eddig is évente több mint 60% közköltséget fizetett.”

Azt állítják, hogy a közigazgatási bejárás a község képviselőiben megjelentek nem vállalták el az említett út megépítését, és a jegyzőkönyvbe is csak az időközben eltávolított alispán (Deschán Achill) kijelentésére vették fel: „a jelen volt községi jegyző pedig csak nem ellenkezhetett alispánjának, gondolván, hogy a községi képviselő testület meghalgtasakor fog jogérvényessen nyilatkozni, annál is inkább, hogy a bejáráshoz a községi képviselő testület nem volt ideje-korán meghíva, és ennek folytán nem tudta magát kellően képviseltetni, mert a községet 20 kilométernyire fekvő Lippa község tanácstermében 1894. évi május hó 31.ére kitűzött bejárásról Allios községe csak május hó 22. én és ugyanoda 1895. évi május hó 17.ére kitűzött pótbejárásról a község csak május 15.én lett kiértesítve.” A továbbiakban a felirat megfogalmazója azt állítja, hogy a hozzájáró út építésére a községet fel se szólították, és a miniszter leiratát, amely a hozzájáró út megépítését rendelte el, a községi képviselő testület megtagadta. Következésképpen „hogy volna most a község ily roppant nagy összeg megfizetésében elmarasztalható” – tesz fel a hatásváró kérdést. Végre kibújt a szög a zsákból: a vasútépítés megtakarításainak elosztásánál Allios nagyobb összeget szeretett volna kicsikarni, holott – mint Telbisz Károly jelentésében láttuk – a megtakarítást a befizetett összegek arányában osztották vissza. A panasztevőket nagyon bosszantotta az a tény is, hogy

Fibis megállóhelyet állomássá léptették elő és alakították ki, annak ellenére, hogy a község nem járult hozzá semmivel sem a vasút építéséhez, „és avval csúszott keresztül annak idejében, hogy lelövással fenyegették azon urakat, akik őket kényszeríteni fogják a hozzájárulásra”. A feliratot aláírók szerint a fibisi állomást „az általunk keservesen fizetett ezresekből” létesítették, „midőn még megállóhelyet sem érdemeltek volna”. A földművelésügyi minisztérium is megkapta a magáét a 20 000 forintnyi visszautasított támogatás miatt, hisz a kincstári erdőirtások folytán beindult nagy fakitermelések is haszonélvezői voltak a vasútvonalnak.

A falu közgyűlése arra kérte a kereskedelemügyi minisztert, hogy „kegyesked-

jék ezen ügyet szigorúan megvizsgáltatni és igazságosan és méltányosan intézkedni, hogy szegény Allios község ki a vonalon egyedül annyira van aránytalanul megterhelve, az 54 000 frt.nak legalább is egy jelentékeny részét szinte ezen megta- karításokból visszavonhassa, illetve vissz- szakaphassa, hisz az csak nem igazság, hogy Temesvár sz. kir. város akiért úgyszólván ezen egész vasút létesült 70 000 frttal járult hozzá, és Allios szegény alig 2000 lelket számláló községre 54 000–60 000 reá kényszerítettett...” Ezek után a „gazdag” Újfalu is, aki alig fizetett, sorra került, mely most állomást kapott az alliosi- a k pénzből: „az újfalusiak most a szegény alliosiakat kigúnyolják, hogy miért hagyták magukat!”

A TEMESVÁR–LIPPA–RADNA HELYI ÉRDEKŰ VASÚT ENGEDÉLYOKIRATA

Vasútvonalunk megvalósításának időpontjáig az engedélyezés már nagyon rutinosan, olajozottan működött. Már megvoltak a törvényi keretek, a szabályok, a minisztérium, a MÁV illetékesei gyorsan, eredményesen dolgoztak. Mármint akkor, ha a munkát nem zavarták meg a szokásból kiemelkedő problémák. Nagyon sok szabvány készült el. Ezeket kinyomtatták, és csak a megfelelő, üresen hagyott helyekre kellett behelyettesíteni az illető vasútvonal adatait, így volt ez a Temesvár–Lippa–Radna HÉV esetében is. Az engedélyokmány jóváhagyása után közölték az illetékes lapok, így a *Vasúti és közlekedési szemle* is, de az illető vasúttársaságok külön is kiadatták, akár csak az engedélyokmány részét képező feltételeket, vagy pedig a részvénytársaság alapszabályzatát.

A 2. mellékletben teljes egészében adom közre vasútvonalunk engedélyokiratát, amelyet Dániel Ernő kereskedelemügyi m. kir. miniszter 38.469/1896. számmal hagyott jóvá, ezért itt csak néhány érdekesebbnek tartott feltételére hívjuk fel az olvasó figyelmét.

„A Temesvártól Lippa-Radnáig vezetendő helyi érdekű gőzmozdonyú vasutat a

m. kir. ministerium az 1896 évi XI. törvényczikk 1-ső §-a alapján a következő feltételek alatt engedélyezi. Ezen engedélyokirat erejénél fogva Telbisz Károly kir. tanácsos, polgármester, mint a temesvár-lippa-radnai helyi érdekű vasút létesítésére alakult végrehajtó-bizottság elnöke engedélyt kap és kötelezettséget vállal arra, hogy a Temesvártól Radna-Lippáig vezetendő helyi érdekű gőzmozdonyú vasutat az alábbi feltételek alatt megépítse és azt a jelen engedélyokirat hatályának tartama alatt szakadatlanul üzletben tartsa” (1. §.)

A pálya építésére és az üzlet berendezésére a kereskedelemügyi miniszter által feltételek az irányadók, de a miniszter fenntartotta a jogot, hogy egyes kivételes esetekben eltéréseket engedélyezhessen (4. §.).

A pálya építésére és az üzlet berendezésére az engedélyokirat részét képező építési feltételek voltak az irányadók. A miniszter fenntartotta azt a jogot, hogy egyes kivételes esetekben az építési feltételek esetében eltéréseket engedélyezhessen.

Az eredményes a pályát az engedélyokmány keltétől számított két év alatt volt

köteles megépíteni és a közforgalomnak átadni.

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

Előírták, hogy az engedélyes köteles a MÁV-val szerződéseket kötni a csatlakozást és a vasút üzletét illetően (6. §.).

A (7. §.) a vasútépítéshez szükséges tőkéről szól.

A hazai ipar védelme érdekében előírták, hogy „az engedélyes köteles a forgalmi eszközöket, síneket és egyéb az építésnél és az üzletnél használandó anyagokat a belső földön beszerezni, mely rendelkezés alól csak a kereskedelemügyi m. kir. minister-től esetenként előzetesen kikérendő engedély alapján lehet kivételnek helye.” (7. §.).

A pálya műszaki ellenőrzését az építkezések teljes befejezése és a felülvizsgálati tervek bemutatása után az engedélyes kérelmére a kereskedelemügyi miniszter azonnal elrendeli (7. §.). A következőkben az engedélyes által vállalt garanciális feltételeket részletezik. A (11. §.) kötelezi az engedélyest, hogy a pálya üzletének kezelését az engedély egész tartamára a MÁV igazgatóságára ruházza át.

A továbbiakban megszabják a menet- és szállítási díjakat. A hazai ipar érdekeit szem előtt tartva az engedélyesnek előírták, hogy „a vasút üzletét mindenkor olyképp fogja vezetni, hogy díjszabási intézkedései a hazai ipar és termelés érdekeivel összhangzásban legyenek” (12. §.).

„Az engedélyes a jelen engedélyokirat tárgyát képező vasuti vonalon vagy annak

csak egyes részein is, a kereskedelemügyi magyar kir. minister kívánatára a m. kir. postát szállítani köteles” (17. §.). A következő paragrafusban az egyes állomásokon szükséges üzleti távirdák, telefonok vagy villamos jelzőkkel kapcsolatos tudnivalókat és az engedélyes kötelezettségeit rögzíti.

A 20. §. az üzleteredmények elkészítését és az évenkénti részletes zárszámadás szerkesztését és közzétételét szabályozza. Hálisútnak, mondja a mai kutató, mert ezek a zárszámadások többsége, melyeket külön füzetekben kiadtak, értékes forrásai a vasútvonal történetét bogarászóknak.

A 21. §. írja elő az engedélyes részvénytársaság-alapító és az építési tőke előteremtéséhez névre vagy előmutatóra szóló címletek (elsőbbbségi és törzsrésztvények) kiadási jogát, és szabályozza a részvényügyeket.

A részvénytársaság alapszabályainak főbb irányelveit is rögzítették. Előírták, hogy a székhely Budapest vagy Temesvár, és hivatalos ügykezelési nyelve kizárólag a magyar.

A 22. §. az engedély tartamát rögzíti „az állam részére biztosított megváltási jog épségben tartásával”, mely az engedélyokirat kelte napjától számítandó 90 év.

Ennek „leteltével a vasut és annak összes tartozékai ingyen és tehermentesen mennek át a magyar állam tulajdonába és szabad hasznélvezetébe, illetve engedélyes vagy jogutódjai ezen vasutat teljes jókarban, ingyen és tehermentesen tartoznak az államnak átadni.”

Az állam „átveszi a magyar állam saját tulajdonába, birtokába és haszonélvezetébe a pálya területét és földjét, a föld és műmunkálatokat, a fel- és alépítményeket minden hozzátartozókkal, u. m. forgalmi eszközökkel, pályaudvarokkal, fel- és lerakódó helyekkel, a vasut üzletéhez tartozó épületekkel, az indulási és érkezési helyeken őr- és felvigyázó házakkal, minden felszerelvényekkel, ingó és ingatlanokkal egyetemben; ellenben az engedélyes vagy jogutódjai megtartják az általuk folytatott üzlet alatt jövedelmi fölöslegeikből alkotott netáni tartalékalapot és a künnlevő cselekvő követeléseket, valamint azon építkezéseket, a melyek megszerzésére vagy előállítására a kormány által azon határozott hozzáadással hatalmaztattak fel, hogy azok a vaspályának semmi tartozékát képezni nem fogják”.

A 23. §. a kereskedelemügyi miniszter jogait sorolta fel. „Az állami érdekek megóvása tekintetéből jogosítva van magának úgy a pálya építése, valamint az üzlet megfelelő felszerelése és folytonos jókarban tartása felől minden részben meggyőződést szerezni és meghagyni, hogy a mutatózó hiányok pótoltassanak.” Joga volt továbbá a részéről kiküldött közeg által az ügyvitelt s pályaaigazgatást megvizsgálni és ellenőrizni.

A miniszter által kiküldött biztosnak jogában állt „az igazgatóság és az ennek kebeléből netán kirendelt külön bizottságok ülésében, valamint a közgyűlésekben résztvenni, nemkülönben törvénytelen, a köz- vagy állami érdekekre netán hátrányos, az engedélyokirattal ellenkező in-

tézkedéseket a nevezett minister további elhatározásáig felfüggeszteni”.

Végül az engedélyesre szabható büntetések sorolták fel, ha nem tartaná be az engedély valamelyik előírását.

Az engedélyokmány részét képezte a „A temesvár-lippa-radnai helyi érdekű gőzmozdonyú vasut építésére és üzleti berendezésére vonatkozó feltételek.” Ez is teljes egészében olvasható a 2. mellékletben. Ebben az engedélyt kibocsátó számos olyan feltételt fogalmazott meg, amelyekkel biztosította, hogy a különböző társaságok által épített vasútvonalak műszaki-gazdasági szempontból egységesek legyenek az egész országban. Itt most röviden az első fejezetben megfogalmazott általános határozmányokat ismertetjük.

Az „általános határozmányokban” meghatározták, hogy a vasútépítési terveket a kereskedelemügyi miniszter kell jóváhagyja. Előírták, hogy a pályán a motor-kocsivonatok óránként 50, a mozdonyon vontatott vonatok pedig óránként 40 km/h legnagyobb sebességgel közlekedhessenek. Az engedélyest kötelezték, hogy a beszerzendő sínekre és sínkapcsoló szerekre, vashídszerkezetekre és járművekre vonatkozó szállítási szerződéseket, az illető feltétlfüzetekkel és részlettervekkel felszerelve, a kereskedelemügyi miniszterhez jóváhagyás végett még a megrendelés, illetve beszerzés előtt betérjesszék, továbbá a pálya építésére vonatkozó szerződést is bemutassák. Az utóbbit csak akkor kellett bemutatni, ha az építés kivitele a pénzbeszerzéssel is egybe volt kötve.

A vasút és tartozékainak építésénél az engedélyes köteles volt alkalmazkodni az érvényben levő általános, a helyhatósági építési és rendőri szabályokhoz, valamint a „magyar királyi államvasutaknál érvényben álló feltétfüzeteknek és épületek leírásának határozmányaihoz és a helyi érdekű vasutakra vonatkozó magyar királyi államvasuti szabványrajzokhoz is”. E MÁV-szabványok szerint kellett kidolgozni a különböző munkák, műtárgyak, épületek és egyéb építmények kivitelezéséhez szükséges részletterveket is. A terveket 4-4 példányban kellett jóváhagyás végett felterjeszteni, és pedig az állomások, a magasépítmények, járóművek és a gépészeti berendezés összes terveit, vala-

mint az őrházkiosztási tervezetet is azon vasútigazgatóság útján, amely az új helyi érdekű vasútnak az üzemét az elkészülte után kezelte.

A következő fejezetekben az alépítmény, a felépítmény, az állomási építmények és vonalórházak, a pályaelzárás és jelzés, a „járóművek” beszerzése, a felszerelési, leltári és berendezési tárgyak, valamint a fogyóeszközök („elhasználási anyagok”) beszerzése a jótállás feltételeit fogalmazzák meg. E feltételek fontosabb kitételeit a megfelelő fejezetekben ismertetem.

Az engedélyokiratot és a feltételeket tartalmazó kiegészítő mellékletet is Dániel Ernő kereskedelemügyi magyar királyi miniszter látta el kézjegyével.

A TEMESVÁR–LIPPA-RADNAI HELYI ÉRDEKŰ VASÚT RÉSZVÉNYTÁRSASÁG

Az engedélyokmány előírásának megfelelően, az engedélyes összehívta az alakuló közgyűlést és 1897. június 13-án megalakította a részvénytársaságot. A közgyűlés elfogadta annak alapszabályzatát. Eszerint a vasút hivatalos neve magyarul: „Temesvár–Lippa–Radnai helyi érdekű vasút részvénytársaság”, németül: „Temesvár–Lippa–Radnaer Localeisenbahn Actiengesellschaft” volt.

Itt szeretnék egy nagyon érdekes dolgot, „titkot” megosztani az olvasóval, és éles kutatói karddal egy régi, jól összegubancolódott gordiuszi csomót egyszer és mindenkorra szétvágni. A „Temesvár–Lippa–Radnai helyi érdekű vasút részvénytársaság” elnevezéséről van szó. Feltevődik a kérdés: a vasút elnevezésében miért szerepel a Lippa név is, és miért nem csak a vég-, illetve csatlakozóállomásé (Radna), mint az a többi vasútvonalnál szokásos és helyes. Elég sokat töprengtem a válaszon, pedig itt volt előttem. Sok száz lapnyi dokumentum után, délutáni szundikálás előtt csilingelve, kuncogva, kajánul vigyorogva, leesett a tantusz. Tulajdonképpen egyszerű a válasz: eredetileg nagyon helyesen nevezték a vonalat Temesvár–

Lippa–Radna vasútvonalnak. És kedves olvasóm, vedd észre a kétféle kötőjelet: hosszú és rövid. Gyorsan lefogom a korrektor kezét: hagyja így! A Lippa–Radna itt egy állomásnak a neve és nem két helységé. A nyomdászok, írnokok figyelmetlensége folytán a Lippa és Radna közé néha nagy, néha kis kötőjelet (helyesen) tettek. Általánossá vált mindhárom helység között a nagyköötjel írása, és így csúszott be a hiba még a részvénytársaságnak a hivatalos elnevezésébe is. Az állomások bemutató fejezetben végigkövethetjük a Lippa–Radna (néha Radna–Lippa) állomásnév változásait. Helyes tehát a „Temesvár–Lippa–Radna” vasútvonal elnevezés lenne, majd később a „Temesvár–Máriaradna”, illetve „Temesvár–Radna” forma. Az előbb leírt figyelmetlenség miatt azonban a „Temesvár–Lippa–Radnai helyi érdekű vasút részvénytársaság”, illetve „Temesvár–Lippa–Radna vasútvonal” alak honosodott meg. Sokatmondó észrevétel lehet: figyeljük meg, hogy a részvénytársaság alapszabályának első paragrafusában „Temesvár–Lippa–Radna” szerepel, de az ötödik paragrafus a cég nevét már „Temesvár–Lippa–Radna”

alakban közli. A nyomda, a szedők „bűne”.

E könyvben általában megtartottam az illető korban használt elnevezési formát.

A *Vasúti és közlekedési közlöny* 1897. évi 71. számának „Vasútüzleti hírek” rovatában közölte, hogy a „temesvár-radnallippai helyi érdekű vasut részvénytársaság alakuló közgyűlését folyó évi június hó 13-án délelőtt tizenegy órakor tartják meg”, a 82. számban pedig a részvénytársaság megalakulásának tényét tudatta az érdeklődőkkel.

A részvénytársaság alapszabályai követtek a cégek és főleg vasúti részvény-

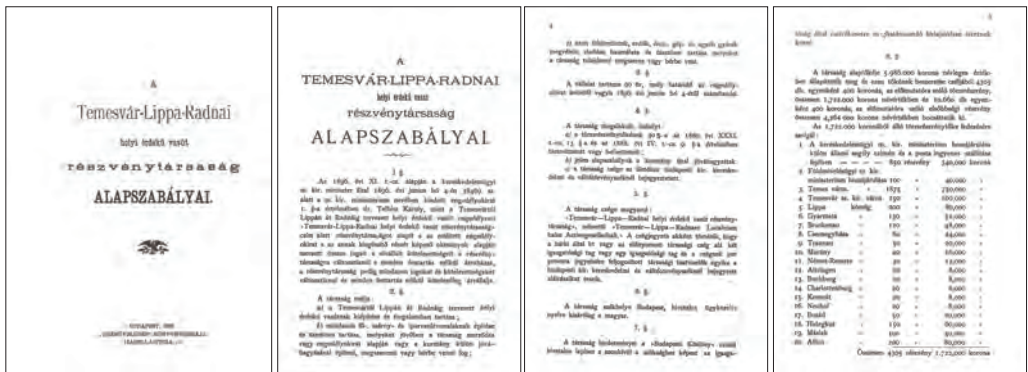
társaságok alapszabályainak mintáját. Terjedelmi okokból itt csak kivonatatosan ismertetem. Az alapszabályokat általában A5-ös formátumú füzetben is nyomtat- ták. Esetünkben magyar és német szöveg- gel.

Az első paragrafusok a vonatkozó tör- vényeket, valamint a társaság megalaku- lásának előzményeit taglalja. A 3. §. ki- mondja, hogy a vállalat időtartama azaz az engedélye 90 év, mely határidő az en- gedélyokirat keltétől, vagyis 1896. június 4-től számítandó. A negyedik paragrafus megemlíti, hogy a részvénytársaság akkor



11. kép

Vasútvonalunk részvénytársasága megalakulásáról szóló híradás a *Vasúti és közlekedési közlöny* 1896. évi 82. számában



12. kép

A Temesvár–Lippa–Radnai helyi érdekű vasút részvénytársaság nyomtatott alapszabályainak címlap- ja és első három oldala

tekinthető megalakultnak, ha a törzsrésztulajdonosok törvény által előírt 30%-át befizették, a jelen alapszabályokat a kormány jóváhagyta, és a társaság cégét az illetékes budapesti kir. kereskedelmi és váltótörvényszéknél bejegyezték.

Az 5. §. rögzíti a társaság cégének nevét.

A 6. §. kimondja, hogy a társaság székhelye Budapest, a hivatalos ügykezelés nyelve kizárólag a magyar.

A 7. §. a társaság hivatalos hirdetéseit szabályozza.

A 8. §.-ban foglalták össze a társaság tőkéjével kapcsolatos tudnivalókat. Itt közölték a társaság alaptőkéjének 5 986 000 korona névleges értékben való megállapítását. Beszerzése céljából 4305 darab, egyenként 400 koronás, előmutatóra szóló törzsrésztulajdonos bocsátottak ki 1 722 000 korona névértékben, valamint 10 660 darab, egyenként 400 koronás, előmutatóra szóló elsőbbségi részvételt 4 264 000 korona névértékben.

E paragrafusban találjuk meg az 1 722 000 korona névértékben kibocsátott törzsrésztulajdonosi (4305 darab részvény) fedezését biztosító részvételyegyzéseket (lásd a 21. képet).

A paragrafus szabályozta a befizetések módját is: „I. A törzsrésztulajdonosokért kötelezett befizetések névszerinti értékben és az e részben kiadott kötelező nyilatkozatokban foglalt határidő alatt, ahol pedig ily határidők kikötve nincsenek, akként történnek, hogy 50% 1896. július hó 1. napjáig, továbbá 50% 1896. augusztus hó 1. napjáig minden további felhívás nélkül befizetendő.

Késedelem esetében a lejáratától kezdve 6%-os kamatok járnak.

Engedélyes a részvényesekre kötelező nyilatkozatokat a társaságra ruházta át, melynek joga leendő a kötelezetteket a fizetésre per útján is szorítani.

II. Az elsőbbségi részvények a vasútépítési vállalkozókkal kötött szerződés értelmében bocsátatnak ki, s az építési teljesítmények értéke által fedeztetnek.” Ugyanitt határozták meg a tartalékalap összegét és elhelyezésének módját.

A 9. §. a vállalat tiszta jövedelmének felhasználási sorrendjét, az osztalék kifizetését és a társaság esetleges feloszlatása, illetve felszámolása esetén esedékes kifizetéseket szabályozta.

A 10. §. a részvények törlesztési tervéről szólt.

A 11. §. kimondta, hogy a részvényeknek terv szerinti törlesztése sorsolás útján, a társaság székhelyén közjegyző előtt vagy hatósági felügyelet alatt nyilvánosan történik. A kisorsolt részvények számait közhírré kellett tenni.

Szintén e paragrafus mondta ki, hogy akkor, ha a társaság az engedély tartama alatt nem könyvelne el jövedelmet és az összes részvételt nem lehetett volna törleszteni, a törlesztetlen részvények tulajdonosai az államtól vagy bárki mástól nem igényelhetek kárpótlást.

A beváltott részvényekért bemutatóra szóló élvezeti jegyeket kellett kiadni. Ezek tulajdonosai az 5%-os osztalékot többé nem igényelheték, egyebekben azonban a részvényesekkel egyenlő jogokkal rendelkeztek.

A 12. §. az elsőbbségi és törzsrésztvények mintájáról rendelkezett, és hogy „egy, a társaságnál őrzött szelvénykönyvből kivágva állíttatnak ki, folyószámmal, a társaság száraz bélyegzőjével és két igazgatósági tag aláírásával láttatnak el”.

A 13. §. az osztalékszelvények mintáiról rendelkezett.

A 14. §. meghatározta, hogy a társaság ügyeit a közgyűlés és az igazgatóság kezeli.

A 15. §. A részvényesek jogairól szolt, melyeket a közgyűléseken gyakorolhattak.

A 16. §. kimondta, hogy minden 400 koronás részvény egy szavazatot ér, és meghatározta a közgyűlésen való részvétel módját. A részvényeket jegyző államkincstár, Temes vármegye, a városok és községek a birtokukban lévő részvények függvényében az őket megillető szavazati jogukat esetről esetre kirendelt kiküldöttek révén gyakorolhatták.

A 17. §. meghatározta, hogy az évi közgyűlést évente egyszer, az év első felében Budapesten tartják. A közgyűlést az igazgatóság hívta egybe. Szükség esetén az igazgatóság bármikor egybehívhatta a rendkívüli közgyűlést is. A rendkívüli közgyűlést csak akkor lehetett megtartani, ha a részvények tizedével rendelkező tagok azt kérték.

A 18. §. a rendes közgyűlések egybehívásának és az évi mérleg közzétételének menetéről rendelkezett.

A 19. §. a személyesen meg nem jelenő, de jogukat szavazati joggal bíró más részvényes által képviseltetett részvényesek

jogait és kötelességeit taglalta.

A 20. §. kimondta, hogy a közgyűlés akkor határozatképes, ha legalább hét részvényes személyesen vagy meghatalmazott által képviselve jelen van, és ezek birtokában van a részvények legalább tíz százaléka. Ellenkező esetben 10 napon belül újabb közgyűlést kellett összehívni. Ez, függetlenül a részvényesek számától és az általuk birtokolt részvények mennyiségétől, már határozatképes volt.

21. §. A közgyűlésen megtárgyalásra való indítványt a szavazatképes részvényes február 1-ig köteles volt azt az igazgatóságnak bejelenteni.

A 22. §. szerint, ha az elnök akadályoztatva lenne, akkor az alelnök, vagy pedig az igazgatóság egyik választott tagja látja el az elnöki teendőket. Minden közgyűlésről jegyzőkönyvet kell vezetni. A határozatokat szótöbbséggel hozzák. Szavazategyenlőség esetén az elnöké volt a döntés joga. Az alapszabályok módosítását, valamint a társaság más társasággal való egyesítését, vagy a határidő előtti felosztatását, az igazgatóságnak vagy egyes tagjainak megbízatásuk előtti felmentését csak a jelen levő szavazatok 3/5-ös többségével lehetett elhatározni. Ezt is csak akkor, ha a közgyűlésen a kibocsátott részvények 1/3-a képviselve volt. Ellenkező esetben a közgyűlést 14 napon belül meg kellett ismétetni. Itt már egy határozatnak a jelen levő szavazatok 3/5-ös többségével lehetett érvényt szerezni.

A 23. §.-ban a szavazás módját határozták meg, szavazólapok útján. A tagokat egyszerű szavazattöbbséggel választot-

ták meg. Ha két személy egyenlő számú szavazatot kapott volna, akkor a több részvényt birtokló jelölt nyert. Ha ebből a szempontból is egyenlőség lett volna, akkor a nyertest sorsolással választották ki.

A 24. §. a rendes közgyűlés elé terjeszthető ügyeket sorolta fel. Ilyen volt például az igazgatóságnak az elmúlt évről szóló üzleti jelentése, az igazgatóság számadása a tiszta nyereség felhasználásáról, a felügyelőbizottságnak a mérlegmegvizsgálás eredményéről, valamint a nyereség felosztása iránt tett igazgatósági indítványról szóló jelentése stb.

A 25. §. kimondta, hogy a társaság ügyeit legalább 10, legfeljebb 21 tagból álló igazgatóság vezeti. Egy tagot a kereskedelemügyi minisztérium nevezhetett ki mindaddig, amíg az átvett törzsrészek az állam birtokában voltak. Hasonlóan, az igazgatóságba Temes megye három tagot delegálhatott. A többi tagot a közgyűlés szabadon választhatta. Az igazgatóság tagjainak megbízatása három évre szólt. Az igazgatóság legalább kétharmada állandóan a magyar korona területén tartózkodó magyar állampolgárokból kellett álljon.

A társaságot harmadik személy irányában az igazgatóság képviselte.

Saját tagjai köréből az igazgatóság évente választotta meg az elnökét és az alelnökét.

A 26. §. kötelezte az igazgatóságnak minden tagját, hogy egy hónappal megválasztása után két darab társasági törzs- vagy elsőbbségi részvényt a társaság pénztárába letegyen. Ezeket se eladni, se pedig megterhelni nem lehetett.

A 27. §. az igazgatósági ülések megtartásának menetéről szólt. Az ülést az elnök, vagy pedig az igazgatóság három tagja kezdeményezhette. Az üléseket Budapesten tartották. A határozatképességhez 8 tag jelenlétére volt szükség. A határozatokat szótöbbséggel hozták.

Az igazgatóság üléseinek gyakorlati részét (jelenléti jegyek, jutalékok, jegyzőkönyv felvétele, ennek felterjesztése a hatósághoz, óvások stb.) a 28. és 29. §.-ok részletezték.

A 29. §. kimondta, hogy a társulat saját ügyeinek közvetlen vezetésére az igazgatóság legfeljebb 5 tagú végrehajtó bizottságot választhat, mely a 28–29. §. szabályai szerint működik. A végrehajtó bizottság tagjait az igazgatóság tagjai közül választották.

A 31. §. a felügyelőbizottságról rendelkezett. E bizottságnak három, legfeljebb öt rendes és egy póttagja lehetett, és megbízatásuk 3 évre szólt. A felügyelőbizottságot a közgyűlés választotta meg. Az első felügyelőbizottságot az alakuló közgyűlés csak egyévi tevékenységre jogosította fel.

A felügyelőbizottság „a kereskedelmi törvény értelmében” gyakorolta „mindazon jogokat, melyek azt megilletik s teljesíti mindazon köteleességeket, melyek a törvény értelmében” rá hárulnak (32. §.).

A 33. §. kimondta, hogy az üzleti év január 1-jén kezdődik és december 31-én végződik, valamint hogy a bevételek és kiadások rovatot, illetve a mérleg elkészítését a kereskedelmi törvény 199. paragrafusának foglalt rendelkezések figyelembevételével kell elkészíteni. Pontosították

a fenti kimutatások ellenőrzésének menétét.

A 34. §. meghatározta, hogy a társaság nyeresége azon tiszta jövedelemből áll, mely az üzleti és fenntartási, valamint az igazgatási kiadások és esetleg a veszteségek fedezése után fennmarad.

„Ezen nyereségből

a) mindenekelőtt a 37. §. értelmében alkotandó tartalékalaphoz csatoltatik a tiszta jövedelemnek a 0,3%-a az esetre, ha a nyereség az elsőbbségi részvénytőke 4%-ának megfelelő összeget el nem érné; ellenben ha azt meghaladná, az esetre a tiszta jövedelemnek 0,5%-a;

b) az elsőbbségi részvények tőketörlesztési részlete és osztaléka, úgyszintén az esetleges osztalék-hátrálék kifizettetik;

c) a törzsrészvények osztaléka és amennyiben ezek törlesztése a 10. §. értelmében már kezdetét vette, ezek törlesztési részlete fedeztetik;

d) az ezután fennmaradó összegből az igazgatóság tagjainak 20% jutalékként kifizettetik;

e) az ezek után fennmaradó jövedelem az összes részvényesek, illetőleg élvezeti jegybirtokosok között egyenlő arányban a 9. §.-ban meghatározott módon kiosztatik.”

35. §. Az osztalékokat legkésőbb a közgyűlést követő július hó első napján, az igazgatóság által kijelölt fizetési helyen fizették ki.

A 36. §. az osztalékokat fel nem vett esetekre vonatkozik. Ha a felvételre jogosult az osztalék vagy felülosztalék esedékes napjától számított 6 év alatt, a részvé-

nyek törlesztési, illetve beváltási összegét az esedékesség napjától számított 20 év alatt nem vette fel, akkor úgy tekintették, hogy a társaság javára ezekről lemondott, joguk a kifizetésre elévült.

A paragrafus az engedélyokirat 7. paragrafusában említett 80 000 korona névértékű elsőbbségi részvénynek az alaptőkéből való kihatását és a tartalékba való befizetésének kötelességét újfent megerősítette. A tartalékalapot vagy részét csak a kereskedelemügyi miniszter jóváhagyásával lehetett igénybe venni.

A 38. §. kimondta, hogy a társaság a 3. §.-ban „meghatározott időtartam lejártá előtt az engedély elenyészése vagy a vasutnak az állam általi beváltása esetén feloszlik”. A felosztás módját a kormány jóváhagyásával a közgyűlésnek kellett meghatároznia.

A 39. §. kimondta, hogy „a magyar kir. államkormány felügyeleti joga az engedélyokirat értelmében világosan fentartatik”. A kormánynak joga volt a részéről kiküldött közeg által az ügyvitelt és pályagazgatást megvizsgálni és ellenőrizni. A kormánynak, illetve a kereskedelemügyi miniszter kiküldött közegének joga volt az igazgatóság s annak kebeléből kiküldött bizottságokban és választmányokban, valamint a közgyűléseken részt venni, törvénytelen vagy az államérdekre netalán hátrányos, az engedélyokirattal ellenkező intézkedéseket a miniszter határozatáig felfüggeszteni.

„A kormány, illetve a kereskedelemügyi m. kir. miniszter az államérdek megóvása tekintetéből jogosítva van magának a pá-

lya építése, valamint az üzlet megfelelő felszerelése és folytonos jókarban tartása iránt minden részben meggyőződést szerezni és meghagyni, hogy a mutatkozó hiányok pótoltsanak.”

Végül, a 40. §. kimondta, hogy a részvénytársaság „a rendelkezési állapotban levő államhivatalnokok, valamint a kiszolgált, ugy rendes hadseregbeli, mint honvédségi altisztek alkalmaztatására vonatkozólag a fennálló szabályoknak s illetőleg az 1873. II. t.-cikkkben foglalt határozmányoknak van alávetve”.

Az alapszabályt az 1896. június 13-án, Budapesten megtartott, a „Temesvár–Lippa–Radnai helyi érdekű vasutrésztársaság” alakuló közgyűlésén fogadták el.

Az okmányt Dr. Neumann Aurél jegyző, Telbisz Károly elnök, Zielinski Szilárd és Löw Adolf hitelesítők látták el kézjegyükkel.

Az alapszabályt a kereskedelemügyi miniszter hagyta jóvá.

A céget a budapesti királyi kereskedelmi és váltótörvényszéknél vették jegyzékbe.

Az Osztrák–Magyar Monarchiában 1892-ben váltotta fel az osztrák értékű (o. é.) forintot a korona. Egy ideig párhuzamosan használták a két pénznemet. Egy forint két koronát ért. A korona 1900. január 1-jétől vált a birodalom egyetlen hivatalos pénznemévé. A dokumentumokban ezért szerepel hol a forint, hol a korona.

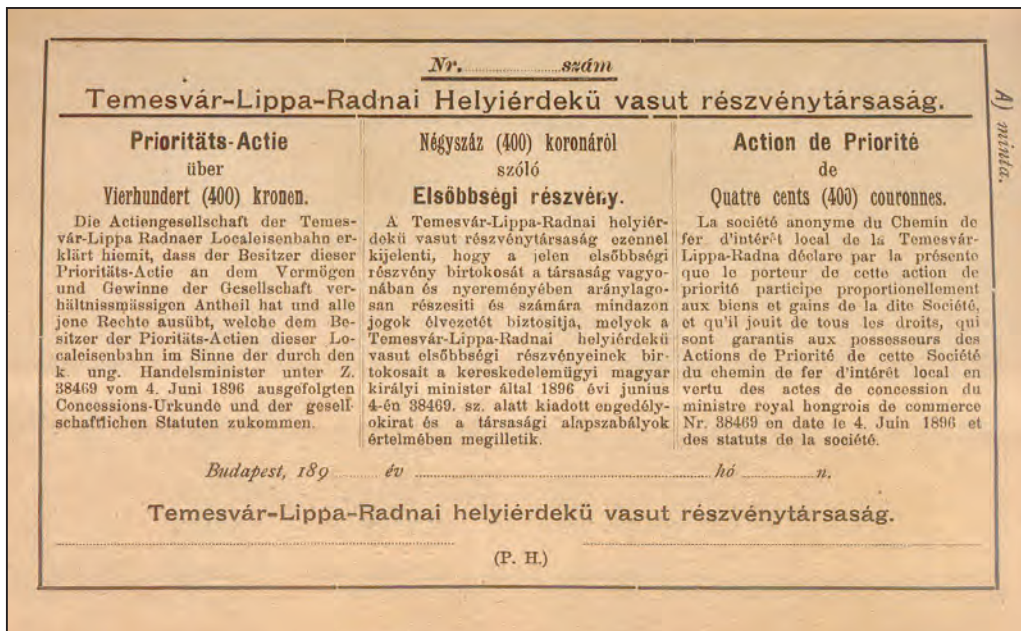
A részvényjegyző megye és a települések a vasútépítés támogatása fejében különböző feltételeket szabtak. Helyet kértek az igazgatóságban, beleszóltak az állomások elhelyezésébe.

Kutatásaim során nagy sajnálatomra nem találtam egyetlen részvényt sem. Vagy mindegyiket beváltották és megsemmisítették, vagy néhány darab lapang még valahol. Ezért csak az alapszabályban közölt mintákat mutathatom be.

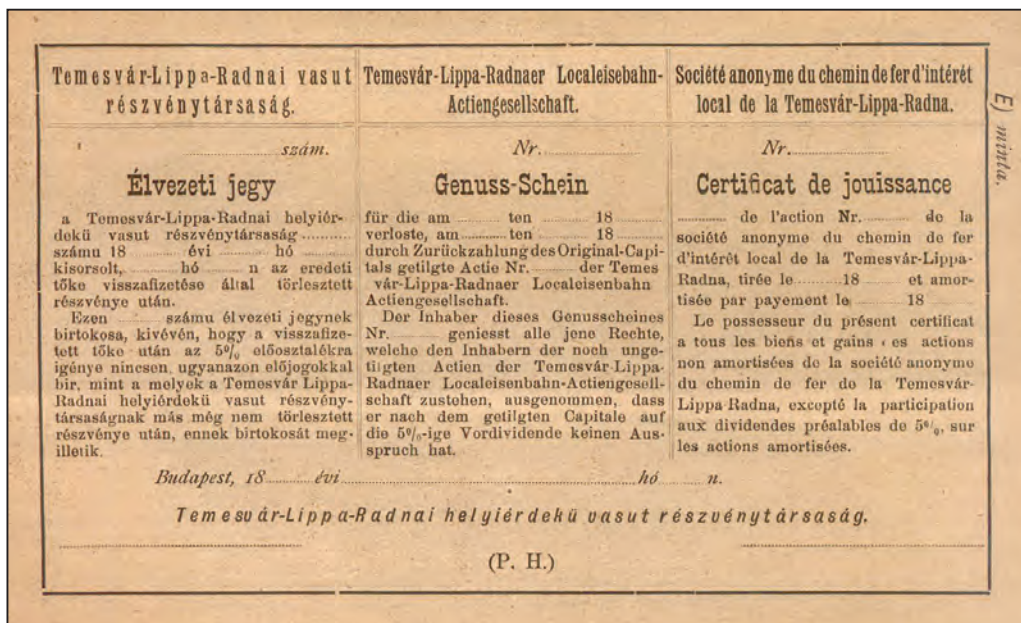


13. kép

A Temesvár–Lippa–Radnai helyi érdekű vasút részvénytársaság 400 koronás törzsrészvényének mintája



14. kép
 A Temesvár-Lippa-Radnai helyi érdekű vasút részvénytársaság 400 koronás elsőbbségi részvényének mintája



15. kép
 A Temesvár-Lippa-Radnai helyi érdekű vasút részvénytársaság élvezeti jegyének mintája

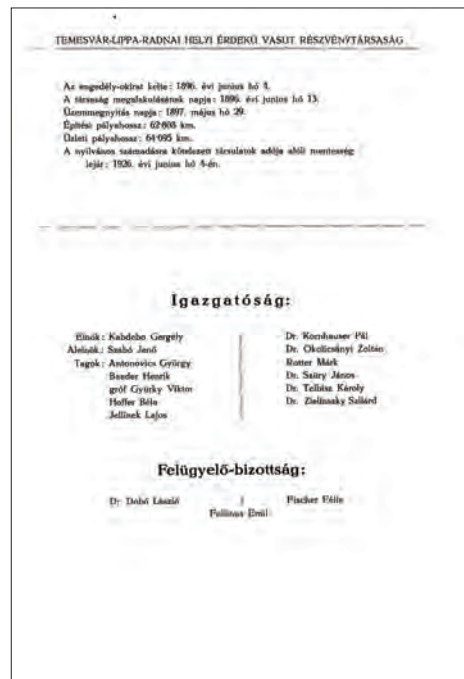


16. kép Az első évi üzletről szóló jelentés címlapja, napirend és az Rt. igazgatóságának és felügyelőbizottságának tagjai

A törvény szerint a részvénytársaság minden évben ki kellett adja évi jelentését az eltelt üzleti évről, amelyet elfogadás és jóváhagyás céljából a közgyűlés elé terjesztettek. Ezek általában puhakarton-borítós nyomtatott füzetek voltak. A borítók színét a legtöbb vasúti részvénytársaságnál évente változtatták. Másoknál egységesen fehér maradt.

Ezek a füzetek különböző levéltárakban, könyvtárakban lelhetők fel, azonban hol „üzletjelentés”, hol „zárszámadás” megjelöléssel. Sokukat két nyelven, magyarul és németül fogalmazták meg és adták ki. Vasutunké is két nyelven jelent meg: magyarul és németül.

A Temesvár-Lippa-Radnai helyi érdekű vasút részvénytársaság első igazgatóságának tagjai az alábbiak voltak. Elnök: Dr. Telbisz Károly, alelnök: Dr. Neumann Rafael, tagok: Báró Ambrózy Béla, Achácz Adolf, Baader Henrik, Benke Gyula,



17. kép Az 1913. üzletévi jelentés, a vasút főbb adataival és az Rt. igazgatóságának és felügyelőbizottságának tagjaival

Deschán Achill, Görgey Gyula, Guttman Felix, Kopf Dávid, Dr. Okolicsányi Zoltán, Pókay Dezső, Rock Hermann, Stöhler Károly, Dr. Szontágh Ábris, Dr. Szüry János, Zielinski Szilárd, Vas E. Ferencz.

A felügyelőbizottság tagjai: Kratochwill Henrik, Mauthner Jakab, Pucher Ottmár, póttag: Heller Adolf voltak.

Az 1913-as üzletév jelentésében, és ezt követően az igazgatóság összetétele fölött összefoglalták a vasútvonal főbb adatait is.

A következő oldalakon az igazgatóság rövid előterjesztését olvashatjuk az eltelte év üzleti eredményeiről és/vagy a részvénytársaságot érintő fontosabb eseményekről.

Mindjárt ezután, külön oldalon találjuk a felügyelőbizottság jelentését.

Ezt követi a részvénytársaság zárszámadása az előző üzletévről. Ez tartalmazza a mérlegszámlát (vagyon/teher), melyet az igazgatóság minden tagja, valamint a felügyelőbizottság tagjai láttak el kézjegyükkel. A következő kettős lapon az előbbieket által aláírt nyereség- és veszteségszámlát találjuk. Utána közlik az üzleti számlát, majd az üzleteredményt külön a személy és külön a poggyász-, gyors- és teheráru-forgalomra. Alatta táblázatban foglalták össze az állomások forgalmát. A jelentés utolsó oldalán az áruosztályok és árucikkek szerinti teheráru-forgalmat tartalmazó kimutatás látható.

A temesvár–lippa–radnai helyi érdekű vasút részvénytársasága 1898 és 1918 között 21 üzletjelentést adott ki. Az elsőt az 1897-es, az utolsót az 1917-es üzletévre.

A részvénytársaság igazgatóságának összetétele 1897–1917 között a következő volt:

1897–1898. Elnök: Dr. Telbisz Károly, alelnök: Dr. Neumann Rafael. Tagok: Báró Ambrózy Béla, Achác Adolf, Baader Henrik, Benke Gyula, Deschán Achill, Görgey Gyula, Guttman Felix, Kopf Dávid, Dr. Okolicsányi Zoltán, Pókay Dezső, Rock Hermann, Ströhler Károly, Szabó Jenő, Dr. Szontágh Ábris, Dr. Szüry János, Zielinski Szilárd.

1899. Alelnök: Dr. Neumann Rafael. Tagok: Báró Ambrózy Béla, Baader Henrik, Kabdebó Gergely, Kopf Dávid, Dr. Okolicsányi Zoltán, Philippi Alfréd, Pókay Dezső, Rock Hermann, Saliger József, Stefanski Ferencz, Ströhler Károly, Szabó Jenő, Dr. Szüry János, Telbisz Károly, Vas E. Ferencz, Zielinski Szilárd.

1900. Alelnök: Dr. Neumann Rafael. Tagok: Báró Ambrózy Béla, Baader Henrik, Dr. Fülöpp Béla, Kabdebó Gergely, Kopf Dávid, Dr. Okolicsányi Zoltán, Saliger József, Stefanski Ferencz, Szabó Jenő, Dr. Szüry János, Telbisz Károly, Vas E. Ferencz, Zielinski Szilárd.

1901. Alelnök: Dr. Neumann Rafael. Tagok: Báró Ambrózy Béla, Baader Henrik, Dr. Dobai Aurél, Dr. Domony Mór, Dr. Fülöpp Béla, Kabdebó Gergely, Kopf Dávid, Dr. Offermann Károly báró, Dr. Okolicsányi Zoltán, Saliger József, Stefanski Ferencz, Szabó Jenő, Dr. Szüry János, Telbisz

- Károly, Vas E. Ferencz, Zielinski Szilárd,
1904. Elnök: Kabdebó Gergely, alelnök: Dr. Neumann Rafael. Tagok: Báró Ambrózy Béla, Baader Henrik, Dr. Dobay Aurél, Dr. domonyi Domony Mór, Dr. Fülöpp Béla, Dr. Okolicsányi Zoltán, Rotter Márk, Saliger József, Stefanski Ferencz, Szabó Jenő, Dr. Szüry János, Dr. Telbisz Károly, Vas E. Ferencz, Zielinski Szilárd.
- 1905, 1906, 1907. nincs változás, de 1907-ben már feltüntették Zielinski Szilárd doktori fokozatát.
1908. Elnök: Kabdebó Gergely, alelnök: nagyhantai Dr. Neumann Rafael. Tagok: Angermayer Ernő, Antonovics György, Baader Henrik, nagyhantay Dr. Dobay Aurél, Dr. domonyi Domony Mór, gróf Gyürky Viktor, Jellinek Lajos, Dr. Okolicsányi Zoltán, Rotter Márk, Saliger József, Stefanski Ferencz, Szabó Jenő, Dr. Szüry János, Dr. Telbisz Károly, Vas Ferencz, Dr. Zielinski Szilárd.
1909. u. a., mint 1908-ban. 1910 u. a., mint 1908-ban egyetlen kivétellel (elhunyt Stefanski Ferencz †).
1911. Elnök: Kabdebó Gergely, alelnök: nagyhantai Dr. Neumann Rafael. Tagok: Angermayer Ernő, Antonovics György, Baader Henrik, gróf Gyürky Viktor, Hoffer Béla, Jellinek Lajos, Dr. Kornhauser Pál, Lentz György, Dr. Okolicsányi Zoltán, Rotter Márk, Saliger József, Szabó Jenő, Dr. Szüry János, Dr. Telbisz Károly, Dr. Zielinski Szilárd.
1912. Elnök: Kabdebó Gergely, alelnök: nagyhantai Dr. Neumann Rafael. Tagok: Antonovics György, Baader Henrik, gróf Gyürky Viktor, Hoffer Béla, Jellinek Lajos, Dr. Kornhauser Pál, Lentz György, Dr. Okolicsányi Zoltán, Rotter Márk, Saliger József, Szabó Jenő, Dr. Szüry János, Dr. Telbisz Károly, Dr. Zielinski Szilárd.
1913. Elnök: Kabdebó Gergely, alelnök: Szabó Jenő. Tagok: Antonovics György, Baader Henrik, gróf Gyürky Viktor, Hoffer Béla, Jellinek Lajos, Dr. Kornhauser Pál, Dr. Okolicsányi Zoltán, Rotter Márk, Saliger József, Dr. Szüry János, Dr. Telbisz Károly, Dr. Zielinski Szilárd.
1914. Elnök: Kabdebo Gergely, alelnök: Szabó Jenő. Tagok: Antonovics György, Baader Henrik, Cserny Károly, Dóry Pál, Dr. Fináczy Béla, Fischer Félix, Heim Sándor, Hoffer Béla, Jellinek Lajos, Dr. Kovács József, Mezei Mór, Dr. Okolicsányi Zoltán, Somogyi Gyula, Dr. Szüry János, Dr. Zielinski Szilárd.
1915. Elnök: Kabdebo Gergely, alelnök: Szabó Jenő. Tagok: Antonovics György, Baader Henrik, Cserny Károly, Dóry Pál, Dr. Fináczy Béla, Fischer Félix, Fehér Miksa, Heim Sándor, Hoffer Béla, Jellinek Lajos, Dr. Kovács József, Mezei Mór, Dr. Okolicsányi Zoltán, Somogyi Gyula, Dr. Stein Emil, Dr. Szüry János.
1916. Elnök: Kabdebo Gergely, alelnök: Szabó Jenő. Tagok: Antonovics György, Baader Henrik, Cserny

- Károly, Dóry Pál, Dr. Fináczy Béla, Fischer Félix, Fehér Miksa, Heim Sándor, Hoffer Béla, Jellinek Lajos, Dr. Kovács József, Mezei Mór, Dr. Okolicsányi Zoltán, Somogyi Gyula, Dr. Stein Emil, Szekula Gyula, Dr. Szüry János.
1917. Elnök: Kabdebo Gergely, alelnökök: Dr. Halászy László, Szabó Jenő. Tagok: Antonovics György, Baader Henrik, Cserny Károly, Dóry Pál, Dr. Fináczy Béla, Fehér Miksa, Fischer Félix, Heim Sándor, Hoffer Béla, Jellinek Lajos, Dr. Kovács József, Mezei Mór, Dr. Okolicsányi Zoltán, Somogyi Gyula, Dr. Stein Emil, Szabó Kornél, Szekula Gyula, Dr. Szüry János.
- A felügyelőbizottság tagjai 1897–1917 között az alábbiak voltak:
1897. Kratochwill Henrik, Mauthner Jakab, Pucher Ottmár és Heller Adolf póttag.
- 1898–1900. Kratochwill Henrik, Mauthner Jakab, Schönfeld Adolf és Heller Adolf póttag.
1901. Kárpáti János, Kratochwill Henrik, Mauthner Jakab, Rittinger Imre és Heller Adolf póttag.
1902. Kárpáti János, Kratochwill Henrik, Mauthner Jakab, Dr. Rittinger Imre és Heller Adolf póttag.
1903. Lustig Hugó, Kratochwill Henrik, Mauthner Jakab, Dr. Rittinger Imre és Heller Adolf póttag.
- 1904–1906. Hoffer Béla, Lustig Hugó, Kratochwill Henrik, Mauthner Jakab, Dr. Rittinger Imre és Heller Adolf póttag.
- 1907–1910. Dobai József, Hoffer Béla, Lustig Hugó, Dr. Rittinger Imre és Blau Mór póttag.
1911. Dobai József, Lustig Hugó, Dr. Rittinger Imre és Blau Mór póttag.
1912. Dobai József, Dr. Dobó László, Lustig Hugó, Dr. Rittinger Imre és Blau Mór póttag.
1913. Dr. Dobó László, Fischer Félix, Follinus Emil
1914. Benkő Márton, Dr. Dobó László, Follinus Emil, Dr. Gyarmati Lajos
1915. Benkő Márton, Dr. Dobó László, Follinus Emil, Dr. Gyarmati Lajos
- 1916–1917. Benkő Márton, Berczeller Bernát, Dr. Dobó László, Follinus Emil, Dr. Gyarmati Lajos

ÜZLETEREDMÉNYEK, FORGALMI ADATOK 1918-IG

Az igazgatóság jelentéseiből kiszemelgettem az üzletek fontosabb történéseit.

Az 1897-es csonka évben a társaságnak a kezdet nehézségeivel kellett megküzdenie, amihez az 1897. év súlyos gazdasági válsága által okozott forgalompanás is hozzájárult. Ráadásul még drága egységtételeken alapuló úgynevezett normális díjszabási rendszer volt érvényben.

Az igazgatóság tagjai közül Pálffy Elemér lemondott, a minisztérium által ki nevezett dr. Mészáros Károly, valamint Lindheim Vilmos elhunyt. Dr. Mészáros Károly helyébe a miniszter dr. Szüry János minisztériumi titkárt nevezte ki.

1898. üzletév. Az eredmények nem voltak kielégítőek, de már javulás vehető észre. Okai: a rossz üzletmenet, a kedvezőtlen kereskedelmi viszonyok és a silány termés, mely minden szállítási vállalatnál megmutatkozott. A teheráru-forgalom azonban mégis 14–15 százalékkal növekedett. Ebben szerepe volt az 1897. év végén életbe lépett olcsóbb díjszabásoknak.

1899. üzletév. A személy- és áruforgalom is csökkent, nemhogy a várakozásoknak megfelelően nőtt volna. Okai a kedvezőtlen kereskedelmi és gazdasági viszonyok, következképpen a lakosság elszegényedése. A Magyar Délkeleti Vasút

(MDKV, Versec–Gátalja–Lugos–Marosillye) megnyitásával a petrozsényi szén átmeneti szállítása is erre az új vasútvonalra terelődött, s így vasutunk elvesztette a pályahasználatért kapott összeget. Az igazgatóság közbenjárt, hogy az elvesztett forgalomért úgynevezett rekompenzációt kapjon, és a kereskedelemügyi miniszter jóváhagyta, hogy a máriaradna–marosillyei vonalnak Temesvárral, valamint a temesvár–báziási és temesvár–lugosi vonalakkal való forgalmát 100 kilogrammonként 3 fillér pályahasználati díj ellenében a temesvár–radnai vonalra irányítsák. A minisztériummal és a MDKV-tal való tárgyalások is sikeresek voltak, mert az MDKV-ra terelt petrozsényi szénszállítások 50%-a után vasutunk a szén minden 100 kilogrammjának szállításáért 3 fillér kárpótlást harcolt ki.

1900. üzletév. Az üzleti haszon már növekedett egy keveset, de a vasút bevételei még mindig a várakozások alatt maradtak. A személyforgalom nem mutatott változást, a teherforgalom azonban nőtt. Ehez hozzájárult a jobb termés és a szénszállítások elvesztése miatt kapott kártalanítás, mely 1899. június 1-jén lépett hatályba és 1281 koronát „hozott a konyhára”.

1900-ben Philippi Alfréd és Pókay Dezső, majd valamivel később Rock Hermann és Ströhler Károly is lemondtak igazgatósági tagságukról.

1901. Erről az üzletévről az igazgatóság meglepéssel számolt be, ugyanis „az előző évihez képest örvendetes fejlődés konstatálható”. Nőtt a vasút forgalma, amihez a kedvező termés is hathatósan hozzájárult. Az átmenő forgalom elvesztése okán kapott kártalanítás 2775 koronát tett ki.

1902. üzletév. A tiszta nyereség megközelítette az egy évvel korábbit. Ebben az évben új igazgatóságot és felügyelőbizottságot választottak.

1903. A kisajátítási ügyek még fennálló kérdései is dűlőre jutottak, rendezésüket egy lépéssel előrevitték, mivel a kereskedelemügyi miniszter jóváhagyta a letétbe helyezett óvadék egy részének erre a célra való felhasználását. Az igazgatóság újabb tagja, Kárpáti János távozott az örökkévalóságba.

Amint a kimutatásokból is látható, a bevételek is növekedtek.

1904. üzletév. A vasút üzletében nem történtek különösebb változások.

1905. üzletév. Az igazgatóság és a felügyelőbizottság megbízatása ebben az évben újfent lejárt, ezért a közgyűlés új igazgatóságot és felügyelőbizottságot választott. Mind az áru-, mind a személyforgalom növekedett 1904-hez képest.

1906. üzletév. Ebben az évben a személyforgalom csökkent, de az áruforgalom szerényen növekedett.

1907. üzletév. A forgalom csökkenése volt tapasztalható.

1908. üzletév. A „személyforgalmunk örvendetes emelkedést, áruforgalmunk azonban némi visszaesést mutat fel. E visszaesés csaknem kizárólag építési anyagoknál mutatkozáván, átmeneti természetűnek tekintendő” – olvasható az igazgatóság jelentésében.

1909. üzletév. A jelentés elkészítésének módját és formáját a kereskedelemügyi m. kir. miniszter 63.915/III. 1909. számú rendeletével újra szabályozta. E jelentés már az új szabályoknak megfelelően készült. A személyforgalom „örvendetes” emelkedéséről olvashatunk, az áruforgalom a rossz termés következtében csekélyebb gabonaszállítások miatt csökkent.

1910. üzletév. Új felügyelőbizottságot választottak. Elhunyt Stefanski Ferenc igazgatósági tag. A szállítások bevételei szépen növekedtek.

1911. üzletév. Három évre megválasztották az új igazgatóságot. A bevételek is tartották a szintet. A tartalékalap két részvényét sorsolták ki, a befolyt összeget Saroltavár állomás bővítésének költségeire fordították.

1912. üzletév. A forgalom a gyenge termés és az építkezések visszaesése következtében csökkent. Elhunyt dr. Neumann Rafael igazgatósági tag.

1913. üzletév. A bevételek újabb csekély növekedését könyvelték el.

1914. üzletév. Az 1914-ben kitört háború igen súlyosan érintette vasutunk üzleteredményét. Ezt a gyenge gabonatermés még súlyosbította is. Ebben az évben, mivel mandátumuk lejárt, új igazgatóságot és felügyelőbizottságot választottak. Szó-

morú kötelességnek tett eleget az igazgatóság, amikor bejelentette dr. Telbisz Károly elhunytát. A nem temesváriakat emlékeztetjük, hogy Telbisz Károly Temesvár legendás polgármestere, „Nagytemesvár” megálmodója és megépítője volt. Polgármestersége idején több vasútvonal építését támogatta, jelentős mennyiségű részvény jegyzésével. A Temesvár–Radna vasútvonal létesítésének kezdeményezője és engedélyese volt.

1915. üzletév. Bár csökkent a szállított személyek száma és a szállított áruk tömege, a bruttó bevételek mégis emelkedtek. Ez annak volt tulajdonítható, hogy egyrészt az utasok által megtett átlagút hossza növekedett, másrészt több drágábban osztályozott árucikket szállított-

tak. A háborús helyzetnek megfelelően a MÁV-nak különböző korlátozásokat kellett bevezetnie, amelyek szintén hozzájárultak a forgalom csökkenéséhez.

1916. üzletév. A szállítási bevételek az előtti évekhez képest növekedtek.

1917. üzletév. A személyszállítás bevétele szépen növekedett, a háborús helyzetre való tekintettel az áruforgalomból származó bevétel azonban csökkent. A vezetőség küldetési ideje lejárt, ebben az évben tehát megint új igazgatóságot és felügyelőbizottságot választottak. Ezúttal Benkő Márton felügyelőbizottsági tag elhunytát jelentette be az igazgatóság.

Az igazgatóság jelentéseiben évenként adtak számot a rendelkezésre álló tiszta nyereség hovaforrásáról (a tartalékalap

TEMESVÁR-LIPPA-RADNAI HELYI ÉRDEKŰ VASÚT RÉSZVÉNYTÁRSASÁG

Az üzlet megnyitása óta elért eredmények :

| Év | Pályahossz km | Szállítási bevételek | | Egyéb bevételek | | Összes bevételek | | Üzem kiadások | | Üzleti főössleg | | Egyéb nyereség | | Összes nyereség | | Veszteségek és kiadások | | Tiszta nyereség | | Összes * * * éves |
|------|------------------|----------------------|----|-----------------|----|------------------|----|---------------|----|-----------------|----|----------------|----|-----------------|----|-------------------------|----|-----------------|----|-------------------------|
| | | K | f | K | f | K | f | k | f | K | f | K | f | K | f | K | f | K | f | |
| 1897 | 35-2 | 91.078 | 86 | 10.057 | 62 | 101.131 | 28 | 54.228 | 72 | 46.907 | 56 | 60 | 48 | 46.988 | 04 | 7.751 | 68 | 39.210 | 96 | 0-91 |
| 1898 | 34-1 | 148.821 | 44 | 16.875 | 94 | 165.697 | 38 | 89.829 | 74 | 76.367 | 84 | 1.521 | 56 | 77.889 | 20 | 11.672 | 30 | 66.216 | 90 | 1-54 |
| 1899 | 64-1 | 128.553 | 74 | 16.884 | 40 | 145.438 | 14 | 85.501 | 74 | 69.936 | 40 | 1.206 | 88 | 71.744 | 28 | 11.223 | 18 | 60.521 | 10 | 1-43 |
| 1900 | 64-1 | 141.358 | 85 | 17.328 | 43 | 160.687 | 28 | 94.898 | 78 | 75.688 | 30 | 1.748 | 82 | 77.437 | 32 | 12.138 | 31 | 65.299 | 01 | 1-33 |
| 1901 | 64-1 | 159.081 | 68 | 17.030 | 57 | 175.998 | 25 | 90.314 | 68 | 84.784 | 19 | 1.284 | 48 | 86.078 | 67 | 15.232 | 82 | 70-45 | 55 | 1-86 |
| 1902 | 64-1 | 161.306 | 91 | 1.216 | 84 | 167.529 | 75 | 77-977 | 79 | 84.848 | 96 | 748 | 60 | 86.284 | 56 | 14.824 | 89 | 70-27 | 17 | 1-65 |
| 1903 | 64-1 | 179.510 | 43 | 1.315 | 62 | 190.825 | 45 | 88.1-8 | 24 | 92.640 | 21 | 4.101 | 85 | 96.742 | 06 | 15.217 | 05 | 81-525 | 01 | 1-91 |
| 1904 | 64-1 | 189.188 | 80 | 680 | 90 | 199.878 | 70 | 108.746 | 48 | 96.123 | 22 | 1.242 | 38 | 97.375 | 80 | 19.525 | 51 | 77.851 | 07 | 1-88 |
| 1905 | 64-1 | 225.541 | 57 | 768 | 91 | 262.314 | 52 | 117.603 | 28 | 108.707 | 20 | 4.117 | 07 | 111.824 | 36 | 15.478 | 47 | 95.247 | 89 | 2-36 |
| 1906 | 64-1 | 224.774 | 96 | 830 | 18 | 225.624 | 54 | 117.476 | 20 | 108.148 | 34 | 2.617 | 24 | 110.765 | 51 | 15.080 | 64 | 95.684 | 94 | 2-30 |
| 1907 | 64-1 | 306.689 | 08 | 2.818 | 44 | 309.507 | 52 | 109.181 | 78 | 100.129 | 74 | 1.115 | 89 | 101.241 | 63 | 16.237 | 85 | 85.018 | 78 | 2-11 |
| 1908 | 64-1 | 313.530 | 59 | 1.871 | 95 | 314.405 | 54 | 112.538 | 69 | 101.869 | 43 | 2.204 | 23 | 104.073 | 68 | 15.128 | 11 | 88.939 | 67 | 2-11 |
| 1909 | 64-1 | 318.928 | 84 | 2.255 | 22 | 321.187 | 66 | 118.217 | 78 | 150.669 | 80 | 3.111 | 17 | 166.380 | 47 | 18.912 | 62 | 89.468 | 15 | 0-75 |
| 1910 | 64-1 | 258.995 | 56 | 3.627 | 02 | 262.622 | 58 | 124.301 | 67 | 138.420 | 91 | 582 | 89 | 139.004 | 80 | 18.147 | 17 | 120.875 | 63 | 2-90 |
| 1911 | 64-1 | 271.918 | 46 | 3.484 | 95 | 275.403 | 39 | 137.652 | 94 | 137.750 | 45 | 1.024 | 44 | 138.774 | 89 | 19.899 | 48 | 119.075 | 41 | 2-80 |
| 1912 | 64-1 | 265.946 | 04 | 3.891 | 91 | 269.807 | 97 | 135.807 | 35 | 134.000 | 62 | 2.101 | 85 | 136.102 | 44 | 19.687 | 46 | 116.415 | 01 | 2-65 |
| 1913 | 64-1 | 272.477 | 52 | 2.371 | 07 | 274.848 | 59 | 138.606 | 76 | 138.742 | 83 | 2.214 | 26 | 138.957 | 09 | 13.216 | 05 | 125.741 | 04 | 2-65 |
| 1914 | 64-1 | 314.821 | 45 | 5.368 | 86 | 320.180 | 31 | 107.460 | 03 | 113.320 | 28 | 1.567 | 77 | 114.890 | 05 | 18.408 | 68 | 101.483 | 37 | 2-27 |
| 1915 | 64-1 | 318.740 | 50 | 6.891 | 92 | 325.631 | 42 | 110.436 | 27 | 113.206 | 15 | 247 | 80 | 113.453 | 95 | 14.705 | 14 | 98.750 | 61 | 2-16 |
| 1916 | 64-1 | 323.060 | 58 | 4.814 | 35 | 327.874 | 63 | 128.850 | 38 | 128.191 | 55 | 3.111 | 09 | 132.000 | 47 | 18.300 | 62 | 115.698 | 86 | 2-47 |
| 1917 | 64-1 | 365.831 | 47 | 4.179 | 23 | 370.110 | 70 | 185.494 | 57 | 184.886 | 13 | 1.676 | 83 | 186.562 | 06 | 16.720 | 70 | 169.842 | 86 | 3-86 |

¹⁾ 1897. május 29. — december 31.
²⁾ Évi átlag.

18. kép

A Temesvár–lippa–radnai helyi érdekű vasút részvénytársaság eredményei az üzlet megnyitása óta 1917-ig bezárólag

javaldalmazására, vagyis a tiszta nyereség 0,5%-a, a kisorsolt elsőbbségi részvények beváltására, a forgalomban lévő elsőbbségi részvények szelvényeinek osztalékára, a maradéknak a következő évre való átvitelére).

„A Temesvár–lippa–radnai helyi érdekű vasút részvénytársaság” üzleteredményeit 1917-ig bezárólag az alábbiakban foglalom össze.

A bevételek a személyszállításból, a katonai szállítmányokból, a podgyászzállítmányokból, a gyorsárszállítmányokból, a teherszállítmányokból (szállítási bevételek) és különféle bevételekből tevődtek össze.

A kiadások: önkezelési díj, postaszál-

lítási díjak, járműhasználati díjak, üzleti kiadások, valamint egyéb kiadások.

Az üzletjelentések érdekes részei az átlomásokra bontott forgalmi adatok. Abból a meg gondolásból, hogy az illető települések helytörténései számára igazi csemege lehet, a következőkben közreadom őket. Sajnos ezek nem szerepelnek minden üzletjelentésben. A vasútvonalon I., II. és III. osztályú személykocsikból álló személyvonatok közlekedtek. A legtöbb utas, az összes utasforgalom több mint 81 százaléka a III. osztályon utazott. 1906-ban például 88,63%. Természetesen a legnagyobb bevétel is ettől az utaskategóriától származott.

1. táblázat. A személyforgalom üzleteredménye

| Év | Utások száma | Utaskilométer | Egy utas által megtett átlagos út (km) | Bevétel koronában |
|------|--------------|---------------|--|-------------------|
| 1897 | 125 004 | 2 185 417 | 18 | 32 741,46 |
| 1898 | 208 840 | 3 675 074 | 18 | 51 683,07 |
| 1899 | 160 005 | 3 270 059 | 20 | 49 473,12 |
| 1900 | 162 343 | 3 156 883 | 19 | 96 113,69 |
| 1901 | 174 365 | 3 294 507 | 19 | 97 675,05 |
| 1902 | 191 947 | 3 506 771 | 18 | 103 929,28 |
| 1903 | 199 885 | 4 114 270 | 21 | 118 558,94 |
| 1904 | 201 177 | 3 827 901 | 19 | 115 459,32 |
| 1905 | 226 942 | 4 292 373 | 19 | 130 680,22 |
| 1906 | 215 492 | 4 130 972 | 19 | 126 055,06 |
| 1907 | 205 821 | 4 028 081 | 20 | 120 349,10 |
| 1908 | 233 753 | 4 729 751 | 20 | 131 695,13 |
| 1909 | 249 495 | 5 035 046 | 20 | 141 342,79 |
| 1910 | 262 531 | 5 508 926 | 21 | 153 680,98 |
| 1911 | 288 038 | 5 582 364 | 19 | 159 649,62 |
| 1912 | 286 802 | 5 609 663 | 20 | 159 235,06 |
| 1913 | 293 037 | 5 520 726 | 19 | 153 683,02 |
| 1914 | 234 007 | 4 450 102 | 19 | 130 289,97 |
| 1915 | 225 034 | 4 472 999 | 20 | 135 756,62 |
| 1916 | 258 252 | 5 491 134 | 21 | 159 473,87 |
| 1917 | 297 040 | 6 474 351 | 22 | 283 229,12 |

2. táblázat. Kimutatás az állomásonkénti személyforgalomról, 1897–1910

| Állomás | Szállított személyek | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------------|----------------------|---------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|--------------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| | 1897 | 1898 | 1899 | 1900 | 1901 | 1902 | 1903 | 1904 | 1905 | 1906 | 1907 | 1908 | 1909 | 1910 |
| Allios | 5 207 | 10 308 | 9 696 | 9 504 | 10 757 | 11 531 | 2 155 | 12 103 | 13 247 | 7 406 | 10 489 | 12 414 | 11 834 | 12 859 |
| Bruckenuau | 8 533 | 11 916 | 10 242 | 10 246 | 9 684 | 14 518 | 11 354 | 10 813 | 13 436 | 13 947 | 12 963 | 14 430 | 1916 | 15 352 |
| Charlottenburg | | 5 530 | 5 811 | 3 504 | 3 586 | 3 595 | 4 090 | 4 322 | 6 382 | 6 035 | 5 163 | 5 026 | 5 151 | 6 621 |
| Fibis | | Ez idáig Simontanya | | | 4 292 | 4 506 | 4 649 | 4 925 | 6 061 | 6 068 | 6 816 | 6 470 | 6 130 | 7 551 |
| Gyarmata | 24 283 | 51 461 | 34 744 | 37 532 | 41 137 | 44 344 | 43 222 | 45 225 | 47 006 | 45 890 | 54 712 | 65 857 | 72 191 | 72 929 |
| Lippa | 9 929 | 19 541 | 13 700 | 9 610 | 15 231 | 16 897 | 17 088 | 18 324 | 19 485 | 21 293 | 22 006 | 25 826 | 29 886 | 32 368 |
| Mária-Radna | 34 073 | 28 253 | 26 948 | 30 853 | 31 228 | 32 387 | 29 757 | 33 955 | 43 622 | 35 161 | 36 211 | 41 696 | 44 516 | 41 309 |
| Mászlak-Remete | 3 413 | 4 777 | 3 379 | 3 689 | 4 505 | 4 277 | 4 440 | 4 839 | 4 763 | 5 148 | 5 113 | 5 891 | 6 758 | 7 784 |
| Simontanya | – | 4 950 | 3 439 | 3 890 | | | | | Innen kezdve Fibis | | | | | |
| Temeshidegkút | 5 043 | 29 017 | 13 863 | 1 466 | 15 751 | 16 901 | 17 392 | 16 703 | 17 348 | 19 519 | 15 603 | 19 786 | 18 921 | 20 100 |
| Temesvár-Gyár- város | 34 523 | 43 087 | 38 183 | 38 846 | 38 494 | 42 991 | 46 343 | 49 968 | 55 592 | 55 025 | 36 745 | 36 357 | 41 192 | 45 658 |
| Összesen | 125 004 | 208 840 | 160 005 | 162 343 | 174 365 | 191 947 | 199 885 | 201 177 | 226 942 | 215 492 | 205 821 | 233 753 | 249 495 | 262 531 |

A vasutak több mint másfél évszázadon keresztül uralták a teherszállítást is, az ipari fejlesztések, a termelés, az áruk elosztása nem történhetett meg a vasúti hálózatok kialakítása nélkül. A Temesvár-Radna vasútvonalnak is fontos célkitűzése volt, hogy a város üzemének és lakosságának olcsóbban szállíthassák a Zsil-völgyi bányákban kitermelt kőszén, minél gazdaságosabban hozhassák az épülő, gyarapodó városba az építkezésekhez szükséges kavicsot, követ a Maros völgyében lévő kő- és kavicsbányákból, az épület- és tűzifát. Természetesen a vasút menti településeknek is óriási előnyt jelentett a megtermelt gabona, zöldségfélék, gyümölcs és bor, a vágóállatok gyors és biztonságos szállítása.

A következő táblázat állomások szerint foglalja össze az elszállított árumennyiséget. A mennyiség a poggyász-, gyorsáru- és teheráru összegét jelenti (1899-ben Bruckenau állomáson a poggyász 1 tonnát, a gyorsáru 5,1 tonnát, a teheráru pedig 1176,1 tonnát tett ki).

Az elszállított mennyiségeket 1899-ig tizedtonnában fejezték ki: 1 tizedtonna = 1/10 tonna vagy 0,1 tonna. Kilogrammban kifejezve: 1 tizedtonna = 100 kg. Az 1900 utáni üzletjelentésekben már tonnában tüntették fel a szállított teherárakat, poggyászt és gyorsárukat. A táblázatban egységesen a tonnát használtam.

A főbb szállított árucikkek: agyag, föld, homok, kő, bor és bormust, cukorrépa, haszonfa, tűzifa, liszt, őrlemények, mész és cement, gabona, ásványi szén, szesz, téglá. A legnagyobb tételeket a gabona, liszt és őrlemények alkották, utána következtek az építőanyagok: a homok, a kő, téglá.

Az összes szállításnak 96–99 százalékát a teheráru képezte, az ennek szállításából nyert összeg pedig a szállításokért járó bevételnek több mint 85%-át adta.

Végül bemutatom az 1910-es üzletévben szállított áruk kimutatását az áruféleségek és áruosztályok szerint. Ilyen táblázat is készült minden üzletévre.

3. táblázat. Kimutatás az állomásonkénti személyforgalomról (1911–1917) az új állomásnevekkel

| Állomás | Szállított személyek | | | | | | |
|--------------------|----------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| | 1911 | 1912 | 1913 | 1914 | 1915 | 1916 | 1917 |
| Hidasliget | 17 362 | | | | | | |
| Lippa | 34 316 | | | | | | |
| Máriaradna | 35 937 | | | | | | |
| Máslak-Remete | 7 673 | | | | | | |
| Saroltavár | 7 149 | | | | | | |
| Temesfüves | 7 807 | | | | | | |
| Temesgyarmat | 94 854 | | | | | | |
| Temeshidegkút | 20 596 | | | | | | |
| Temesillésd | 13 266 | | | | | | |
| Temesvár-Gyárváros | 49 078 | | | | | | |
| Összesen | 288 038 | 286 802 | 293 037 | 234 007 | 225 034 | 258 252 | 297 040 |

4. táblázat. A poggyász-, gyors- és teheráru-forgalom üzleteredménye

| Év | Áruforgalom tonna | Az összes tonnák által megtett út tonnakilométerben | Az egy tonna által megtett út tonnakilométerben | Bevétel az összes forgalomban a MÁV-ot megillető kezelési díjjal együtt |
|-----------|--------------------------|--|--|--|
| 1897 | 12 142,8 | 323 872 | 26 | 35 041,80 |
| 1898 | 23 836,7 | 731 729 | 31 | 60 829,76 |
| 1899 | 22 290,6 | 759 564 | 30 | 53 833,38 |
| 1900 | 21 636 | 802 220 | 34 | 63 497,32 |
| 1901 | 28 320 | 906 718 | 32 | 81 306,17 |
| 1902 | 29 081 | 832 190 | 29 | 76 224,79 |
| 1903 | 38 678 | 1 100 464 | 28 | 82 747,98 |
| 1904 | 32 277 | 979 085 | 30 | 83 739,48 |
| 1905 | 36 546 | 119 072 | 30 | 94 861,35 |
| 1906 | 38 768 | 1 177 948 | 30 | 98 718,90 |
| 1907 | 36 167 | 1 036 649 | 29 | 86 339,98 |
| 1908 | 35 944 | 986 659 | 27 | 80 835,46 |
| 1909 | 37 892 | 892 275 | 24 | 77 586,05 |
| 1910 | 45 196 | 1 138 469 | 25 | 105 314,58 |
| 1911 | 55 421 | 1 333 085 | 24 | 112 268,84 |
| 1912 | 51 309 | 1 251 954 | 24 | 106 710,98 |
| 1913 | 55 487 | 1 352 696 | 24 | 118 363,42 |
| 1914 | 32 000 | 840 589 | 26 | 80 407,23 |
| 1915 | 29 582 | 812 079 | 27 | 80 983,88 |
| 1916 | 34 194 | 931 857 | 27 | 92 647,72 |
| 1917 | 27 820 | 752 518 | 27 | 82 702,35 |

5. táblázat. Kimutatás az állomásonkénti áruforgalomról, 1897–1910

| Állomás | Szállított árúk tonnában | | | | | | | | | | | | | |
|------------------------|--------------------------|----------|----------|--------|-------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-------------------|
| | 1897 | 1898 | 1899 | 1900 | 1901 | 1902 | 1903 | 1904 | 1905 | 1906 | 1907 | 1908 | 1909 | 1910 |
| Allios | 476,4 | 594,6 | 414,6 | 540 | 643 | 788 | 936 | 942 | 1087 | 1116 | 886 | 1706 | 934 | 1352 |
| Bruckenuau | 3017,3 | 2996,4 | 4476,1 | 4347 | 4365 | 4408 | 4827 | 3694 | 4690 | 4692 | 3208 | 3759 | 4173 | 6821 |
| Charlottenburg | - | 1312,1 | 4004,2 | 3909 | 7737 | 8552 | 12089 | 10342 | 11241 | 5844 | 6661 | 6587 | 4425 | 4839 |
| Fibis | Ez idáig Simontanya | | | | 2736 | 2927 | 2040 | 2015 | 3128 | 2099 | 2072 | 2218 | 2115 | 3760 |
| Gyarmata | 1375,4 | 1439,6 | 2550,7 | 1195 | 1084 | 1792 | 3442 | 2075 | 3080 | 5800 | 4885 | 4546 | 6034 | 6381 |
| Lippa | 3542,2 | 5370,6 | 5565,8 | 4751 | 6542 | 6156 | 8349 | 6673 | 5474 | 6572 | 10644 | 8307 | 8826 | 9970 |
| Mária-Radna | 391,4 | 348,4 | 228,7 | 574 | 674 | 742 | 1542 | 1060 | 665 | 584 | 247 | 612 | 1448 | 569 |
| Máslak-Remete | 2290,3 | 2463,9 | 1927,5 | 1448 | 1652 | 1242 | 1842 | 1787 | 1583 | 5681 | 1559 | 2008 | 3889 | 3394 |
| Simontanya | - | 619,0 | 545,9 | 2335 | Ettől fogva Fibis | | | | | | | | | |
| Temeshidegkút | 5 043 | 29 017 | 13 863 | 1 466 | 15 751 | 16 901 | 17 392 | 16 703 | 17 348 | 19 519 | 15 603 | 19 786 | 18 921 | 20 100 |
| Temesvár-Gyár-város | 34 523 | 43 087 | 38 183 | 38 846 | 38 494 | 42 991 | 46 343 | 49 968 | 55 592 | 55 025 | 36 745 | 36 357 | 41 192 | 45 658 |
| Temesújfalú | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Temesvár-József-város | 238,5 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Önkez. javak. díjazása | 10,0 | - | 715,5 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 210 ¹⁾ |
| Összesen | 12 142,8 | 23 836,7 | 22 290,6 | 21 636 | 28 320 | 29 081 | 38 678 | 32 277 | 36 546 | 38 768 | 36 167 | 35 944 | 37 892 | 45 196 |

¹⁾ MÁV céljaira szállított javak

6. táblázat. Kimutatás az állomásonkénti áruforgalomról (1911-1917) az új állomásnevekkel

| Állomás | Szállított személyek | | | | | | |
|--------------------|----------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| | 1911 | 1912 | 1913 | 1914 | 1915 | 1916 | 1917 |
| Hidasliget | 7 077 | | | | | | |
| Lippa | 14 472 | | | | | | |
| Máriaradna | 1 133 | | | | | | |
| Máslak-Remete | 3 790 | | | | | | |
| Saroltavár | 5 684 | | | | | | |
| Temesfüves | 2 570 | | | | | | nincs adatom |
| Temesgyarmat | 11 178 | | | | | | |
| Temeshidegkút | 7 197 | | | | | | |
| Temesillésd | 1 175 | | | | | | |
| Temesvár-Gyárvaros | 879 | | | | | | |
| Összesen | 55 421 | 51 309 | 55 487 | 32 000 | 29 582 | 34 194 | 27 820 |

KIMUTATÁS
a teheráruforgalomról állományok és árucikkek szerint az 1910. évben

AUSWEIS
der Frächterverkehr nach Frachtklassen und Frachtkategorien im Jahre 1910.

| Oszályok és árucikkek Frachtklassen und Frachtkategorien | Emléltett – Uebert | | Örökett – Angefangen von | | Összesen Gesamt |
|--|--------------------|-----------------|--------------------------|-----------------|--------------------|
| | ajkít – Uebert | Uebert – Frucht | Uebert – Frucht | Uebert – Frucht | |
| | paltyán – Rahn | paltyán – Rahn | paltyán – Rahn | paltyán – Rahn | Tonns |
| | Tonns | Tonns | Tonns | Tonns | Tonns |
| I. rendes osztály – I. Normalklasse | 36 | 38 | 341 | – | 438 |
| II. – II. | 376 | 623 | 614 | – | 1,613 |
| Terjedelmes áru – Sperrige Güter | 9 | – | – | 27 | 36 |
| Működési A) osztály – (zerrückte Klasse A) | 297 | 611 | 694 | – | 1,602 |
| B) – B) | 10 | 112 | 460 | – | 582 |
| C) – C) | 377 | 296 | 1,879 | – | 3,052 |
| 1. Külön díjazás – Specialtarif I. | 303 | 14,072 | 190 | – | 14,825 |
| 2. – 2.) | 130 | 300 | 1,421 | – | 2,061 |
| 3. – 3.) | – | – | 16 | 11 | 27 |
| 1. Kivételes díjazás – Ausnahmetarif I. | 1,116 | 280 | 11,432 | – | 12,928 |
| II. – II.) | 3,604 | 1,373 | 1,378 | – | 6,355 |
| III. – III.) | – | 26 | – | – | 26 |
| Egyéb kivét. díjazások – Sonst. Ausnahmetarife | 163 | 130 | 778 | – | 1,071 |
| Különös javak – Müllergüter | 21 | 69 | 6 | – | 96 |
| Összesen – Zusammen | 6,702 | 18,367 | 18,414 | – | 44,483 |
| Ágysz. föld, homok, kő, kavics – Thon, Erde, Sand, Stein, Schotter | 2,389 | 537 | 1,226 | – | 4,152 |
| Bor és más – Wein und Weissw. | 18 | 98 | 36 | – | 152 |
| Cukor – Zucker | – | 10 | 21 | – | 31 |
| Cukorélesztő – Zuckerrübe | – | – | – | – | – |
| Doboz – Tabak | – | 29 | 76 | – | 104 |
| Ercsek – Erze | – | – | – | – | – |
| Építő- és hasznos – Bau- und Nutzholz | 328 | 457 | 2,960 | – | 3,745 |
| 2. Hafa – Brennholz | 1,578 | 1,087 | 3,048 | – | 5,713 |
| 2. Donga – Dauben | 18 | 168 | 64 | – | 250 |
| Fákéreg – Barke | – | – | – | – | – |
| Fonalak – Garne | – | – | 18 | – | 18 |
| Dyapja – Wolle | 1 | 1 | – | – | 2 |
| Dyapolt – Baumwolle | – | – | – | – | – |
| Gyümölcs – Obst | – | 40 | 3 | – | 43 |
| Kender, len – Flach, Hanf | – | – | – | – | – |
| Liszt – Mehl | 8 | 9 | 289 | – | 306 |
| Mész, cement, tész – Kalk, Cement, Oppe | 65 | – | 1,445 | – | 1,510 |
| olaj – Weizen | 32 | – | – | – | 32 |
| árpa – Gersten | 28 | 527 | – | – | 555 |
| rozsa – Roggen | 78 | 157 | – | – | 235 |
| kenyér – Mehl | 378 | 33,341 | 5 | – | 37,724 |
| szab – Hafer | 35 | 389 | – | – | 424 |
| élesztő – Backpulver | 7 | 169 | – | – | 176 |
| szappan – Seife | – | 138 | 10 | – | 148 |
| Művelés – Hülsenfrüchte | 22 | 29 | 7 | – | 58 |
| Magyarország – Ungarn | – | – | – | – | – |
| Papírtelék – Papier | 28 | 58 | 7 | – | 93 |
| olaj – Öl | 4 | – | 12 | – | 16 |
| Petroléum – Petroleum | 2 | 1 | 134 | – | 137 |
| Robbantó anyagok – Sprengmittel | – | – | – | – | – |
| Só – Salz | 10 | – | – | – | 10 |
| Sör – Bier | 66 | 199 | 12 | – | 277 |
| Szén – Kohlen | 243 | – | 1,804 | – | 2,047 |
| szőlő – Weintraube | 12 | – | 12 | – | 24 |

Oszályok és árucikkek
Frachtklassen und Frachtkategorien

| Oszályok és árucikkek Frachtklassen und Frachtkategorien | Emléltett – Uebert | | Örökett – Angefangen von | | Összesen Gesamt |
|---|--------------------|-----------------|--------------------------|-----------------|--------------------|
| | ajkít – Uebert | Uebert – Frucht | Uebert – Frucht | Uebert – Frucht | |
| | paltyán – Rahn | paltyán – Rahn | paltyán – Rahn | paltyán – Rahn | Tonns |
| | Tonns | Tonns | Tonns | Tonns | Tonns |
| Szén, szalma, szecika – Heu, Stroh | 1 | 312 | – | – | 313 |
| Szerez és pálinkaételek – Spiritus | 133 | 349 | 62 | – | 544 |
| Tégla, téglacserép – Ziegel | 680 | 21 | 6,394 | – | 7,095 |
| Tárgyasemélek – Dünger | – | – | 25 | – | 25 |
| Vas, nyers – Roh Eisen | – | – | – | – | – |
| Vas és acél, vas- és acélélekek – Eisen- und Stahlwaaren | 39 | 89 | 373 | – | 499 |
| Vas és acél, vas- és acélélekek – Eisen- und Stahlwaaren | 31 | 1 | 11 | – | 43 |
| Záróanyagok – Fett | – | – | – | – | – |
| Egyéb áruk – Sonstige Güter | 400 | 433 | 1,281 | – | 2,114 |
| Árnyékanyagok (baront) – Öfensteine | – | – | – | – | – |
| Árnyékanyagok (baront) – Öfensteine | – | 8 | 14 | – | 22 |
| Árnyékanyagok (baront) – Öfensteine | – | – | – | 7 | 7 |
| Árnyékanyagok (baront) – Öfensteine | – | – | – | – | – |
| Árnyékanyagok (baront) – Öfensteine | – | – | – | – | – |
| Árnyékanyagok (baront) – Öfensteine | – | – | – | – | – |
| Árnyékanyagok (baront) – Öfensteine | – | – | – | – | – |
| Árnyékanyagok (baront) – Öfensteine | – | – | – | – | – |
| Árnyékanyagok (baront) – Öfensteine | – | – | – | – | – |
| Árnyékanyagok (baront) – Öfensteine | – | – | – | – | – |
| Árnyékanyagok (baront) – Öfensteine | – | – | – | – | – |
| Árnyékanyagok (baront) – Öfensteine | – | – | – | – | – |
| Árnyékanyagok (baront) – Öfensteine | – | – | – | – | – |
| Árnyékanyagok (baront) – Öfensteine | – | – | – | – | – |
| Összesen – Zusammen | 6,702 | 18,367 | 18,414 | – | 44,483 |

19. kép

Kimutatás a teheráru-forgalomról árucikkek és osztályok szerint az 1910. évben

A VASÚTVONAL FŐBB MŰSZAKI JELLEMZŐI

A pálya hossza:

- Temesvár-Gyárváros és Radna csatlakozóállomás között a felvételi épületek közepétől mérve, a vázlatos helyszínrajz szerint 64,025 km.
- A vasútvonalunk építési pályahossza 62,808 kilométer, üzleti pályahossza 64,095 kilométer volt (a részvénytársaság éves üzletjelentései alapján). A Magyar statisztikai közlemények 10. kötetében (1905) az építési hosszként 62,840 km, üzleti hosszként 64,095 km. Ez a két adat található a *Vasúti és közlekedési közlöny* 1898. évi 88. számának 817. oldalán is, csak a megnevezés tér el egy kissé: „statisztikai építési hossz”, Üzleti hossz díjszabási célokra”. Tominác 63,0 kilométert ad meg, Horváth Ferenc pedig 63,3 km pályahosszt. A Central-Amt für den internationalen Eisenbahn-Transport a vázlatos helyszínrajzon lévő adatot szerepelteti, Longueur/Länge: 64,025 km.

A legnagyobb emelkedő 11 ezrelék, Charlottenburg és Allios állomás között, a Maros és Bega-völgy vízválasztóján található a 15. sz. őrháznál (vonalórházként a 12.).

A legnagyobb bevágás 11,0 méter.

A legkisebb ívsugar: 200 méter, a Maros hídjának radnai hídfőjénél, máskülönben 300 méter.

A pálya szabványos koronaszélessége az alépítmény felszínében, vagyis a kavicságy alsó felületének magasságában mérve: 4,0 méter.

Műtárgyak: 93 áteresz és híd. Legtöbbjük 2 méter alatti áteresz, de van 4 darab 3 méteres, 6 darab 4 méteres, 2 darab 5 méteres, 3 darab 6 méteres, 2 darab 12 méteres híd is és a két legnagyobb: a Radna-patak felett egy 19 méteres, valamint a Maros folyó felett egy 251 méter hosszú, ötnyílású híd is.

Maros-híd

- Fekvése: a 631–634. sz. szelvények között Lippa és Máriaradna állomások között.
- Típusa: rácstartós, alsó pályás, félparabola ívű vashíd.
- A hídon átvezetett vágányok száma: egy.
- Helyzete a pálya tengelyéhez viszonyítva: az I–III. nyílás 60° , a IV. $56^\circ 33' 25''$, az V. $45^\circ 5' 15''$.
- A pálya irány- és esésviszonyai: a III. középpillérig egyenes, innen 200 m sugarú ívben folytatódik.

- Nyílások száma: öt. A nyílások nagysága a falazatok között, azokra merőlegesen mérve: I. és II. nyílás egyenként 39,95 méter, a III. nyílás 60,62 méter, a IV. nyílás 31,64 méter, az ötödik nyílás pedig 27,84 méter. Összesen 200,00 méter.
- Támaszközök: I. és II. egyenként 47,404 méter, a III. 71,442 méter, a IV. 39,230 méter, az V. 40,87 méter, összesen 246,35 méter.
- A főtartók magassága: a nyílások elején és végén 2,50, a középén az I. és II. 6,80, a III. 9,20, a IV. és V. 6,35 méter.

Felépítmény:

- Normál nyomtáv 1435 milliméter.
- 9 méter hosszú, 23,6 kg/méter „i” jelű sínek, amelyeket 13 darab 2,20 méter hosszú talpfákra rögzítettek.

Állomások

- 9 állomás: Gyarmata állomás (375 m), Csernegyháza rakodó megállóhely (200 m), Bruckenau vízállomás (400 m), Simontanya rakodó megállóhely (200 m), Mászlak-Remete vízállomás (400 m), Charlottenburg rakodó megállóhely (200 m), Allios állomást (375 m), Temes-Hidegkút vízállomás (400 m), Lippa állomás (375 m), melyekből 3 (Bruckenau, Mászlak-Remete, Temes-Hidegkút) vízállomás.
- Fordítókoronggal ellátott, 26,64 méter hosszú, kétállású mozdonyszín Radna állomáson.

Órházak

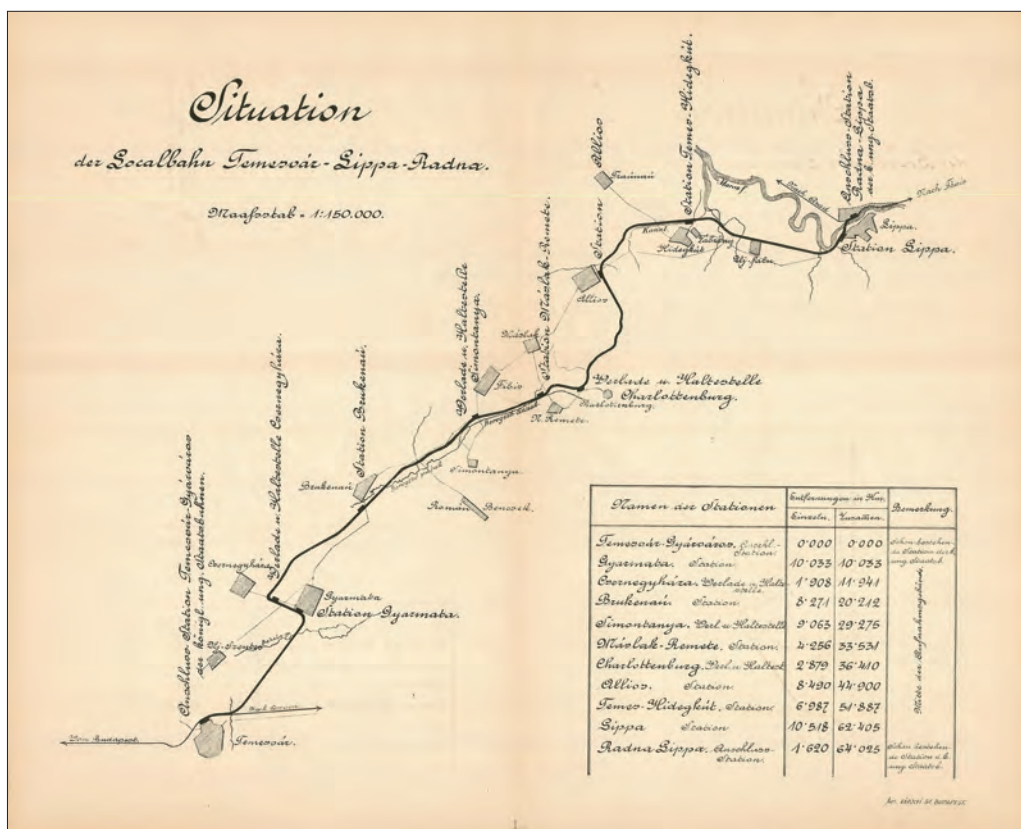
- Vonalórház: 14, állomási órház: 7.

A PÁLYA VONALVEZETÉSE ÉS ALAPRAJZA

A többi magyarországi vasútvonalhoz hasonlóan a mi vasútvonalunk esetében is megrajzolták a vasútvonal német nyelvű, 1:150.000 léptékű, vázlatos helyszínrajzát.

A vázlatos helyszínrajz melletti táblázat összefoglalja a vasútvonal állomásai

közötti távolságokat és az állomások távolságait a temesvár-gyárvárosi csatlakozóállomástól mérve. A táblázatban szereplő adatokat az eredetinek megfelelően adom közre, csak a tizedespontokat helyettesítettem tizedesvesszővel.



20. kép

A temesvár-lippa-radnai helyi érdekű vasút vázlatos helyszínrajza

7. táblázat. Az állomások közötti, valamint a temesvár-gyárvárosi állomástól való távolságokkal

| Az állomás neve | Távolságok kilométerben | | Megjegyzések |
|--------------------------------------|-------------------------|------------------------|---|
| | Állomások között | A vonal kezdőpontjától | |
| Temesvár-Gyárváros csatlakozóállomás | 0,000 | 0,000 | A Magyar királyi Államvasút már létező állomása |
| Gyarmata állomás | 10,033 | 10,033 | A felvételi épület közepe |
| Csernegyháza rakodó és megállóhely | 1,908 | 1,941 | A felvételi épület közepe |
| Brukenau állomás | 8,271 | 20,212 | A felvételi épület közepe |
| Simontanya rakodó és megállóhely | 9,063 | 29,275 | A felvételi épület közepe |
| Máslak-Remete állomás | 4,256 | 33,531 | A felvételi épület közepe |
| Charlottenburg rakodó és megállóhely | 2,879 | 36,410 | A felvételi épület közepe |
| Allios állomás | 8,490 | 44,900 | A felvételi épület közepe |
| Temes-Hidegkút állomás | 6,987 | 51,887 | A felvételi épület közepe |
| Lippa állomás | 10,58 | 62,405 | A felvételi épület közepe |
| Radna-Lippa csatlakozóállomás | 1,620 | 64,025 | A Magyar királyi Államvasút már létező állomása |

Vasútvonalunk Temesvár-Gyárvárost Radnával egy északkelet irányú (légvonalban) egyenessel köti össze, ám a pálya többször vált irányt, néha 90 fokos szöveget alkotva. A temesvár-gyárvárosi állomást egy rövid, keleti irányú szakasszal hagyja el, áthalad a Behela-patak hídján, búcsút int a temesvári Vadászerdőnek, majd enyhén balra, északkeletnek kanyarodva közelít Gyarmatához. Újfent áthalad a Behela hídján, és a gyarmatai állomás előtt éles, 90 fokos ívvel fordul északnyugat felé, mintha át akarná vágni Csernegyháza települést, de elhagyva a gyarmatai állomást, még Csernegyháza előtt ér el a csernegyházi rakodó és megállóhelyre. Innen továbbhaladva a pálya éles ívben fordul ismét északkelet felé. Ezt az irányt

a charlottenburgi megállóhelyig nagyjából tartja is. A Berekszó széles völgyében folytatja útját. Áthalad a brukenai állomáson, ahol a felsőbencsiek is a vonatra várnak, áthalad egy nagyobbacska hídon, majd eltűnik a brukenai [itt és még több helyütt is c nélkül írták] erdő fái között. Egy kis megállóhely, Simontanya következik. Itt szállnak fel a vonatra az alsóbencsiek és a fibisi lakosok is. A következő állomás neve Máslak-Remete. Az állomás után a pálya egy rövid szakaszon kelet felé fordul, néhány kilométer megtétele után, a charlottenburgi megállóhelytől pedig észak felé folytatja útját, hogy elérje Allios-t. Az alliosi állomástól a pálya északkelet felé kanyarodik, majd Temes-Hidegkút előtt keletre tart. Lippa előtt találkozik

a nagy kihívóval, a Marossal, amely útját állja. Egy kis szakaszon északkeleti irányban, a folyó bal partján folytatja útját a lippai állomásig, majd áthalad a Maros felett épített ötnyílású nagy vashídon, átlépi a Bánság határát, és éles ívvel éri el a MÁV Radna csatlakozóállomását, amely egyben vasútvonalunk végállomása is. A települések és az állomások nevét többször módosították. Erre majd az állomások bemutatásánál fogok kitérni, majd egy összefoglaló táblázatot is közreadok a 3. mellékletben.

Vasútvonalunk eleinte síkvidéki jellegű, majd egyre jobban közeledve a lippai dombhátságához hegyi jelleget ölt. A Berrekszónak, e csekély vízhozamú pataknak a völgyében, mely a záporok alatt percekben belül víztengerré vált, vagy a sokáig veszteglő belvizek miatti vizenyős talajon jelentős töltéseket kellett építeni, amelyek megdrágították az építési költségeket. Később, a dombokra kapaszkodva is jelentős földmunkákat kellett végezni.

Az utak, vasutak helyszínrajzai az építményt ábrázolják, ami így is kell legyen. Ezek a helyszínrajzok viszont nem biztosítanak egy általános rálátást a létesítményre, a pálya tengelyétől messzebb fekvő településeket, utakat, csatlakozó vasutakat már nem tüntetik fel. E célból fordulnak a tervezők általában a katonai térképek felé, amelyek segítségével, rájuk rajzolva a nyomvonalat, könnyebben tájékozódhatunk a nyomvonalról vagy pedig a már elkészült létesítményről. A következő oldalakon a III. katonai felmérésnek az 1910-es években aktualizált 1:75000

léptékű szelvényeinek kivágataival mutatom be a kész vasútvonal elhelyezkedését Temesvár és Radna között. A vasútvonal három különböző térképszelvényen vonul végig, tehát három oldalon követhető nyomon.

A szerző, bármennyire is szeretné a teljes helyszínrajzot vagy hossz-szelvényt begyömöszölni a könyvbe, műszaki okokból nem teheti, azonban néhány kivágattal próbálja bemutatni a teljes rajzot. Részlettel az egészet.

Vasútvonalunk Temesváron csatlakozott a MÁV Temesvár–Orsova–ország-határ vasúti fővonalához, Radnán pedig szintén a MÁV tulajdonában lévő, a Maros völgyében húzódó Arad–Tövis fővonalhoz, mely Erdéllyel biztosította az összeköttetést. A csatlakozás feltételeiről külön megállapodást kötöttek a MÁV-val, ezt az állomásokról írt fejezetben ismertetem.

A rajzokon lévő kilométerszelvények az úgynevezett építési szelvények. A pálya elkészülte után, a felülvizsgálatkor újraszelvevényezésre került sor. Ezután természetesen már a végleges szelvényekre történik minden vonatkozás. Az építési és végleges szelvények között kisebb-nagyobb eltérések vannak. Ezért a táblázatokban megadom mind az építési, mind a végleges szelvényeket. Az úgynevezett kézi hossz-szelvényen a végleges szelvények szerepelnek.

Az ívek sugarai 300 és 2000 méter között váltakoztak. Egyetlen kivételt képez a Maros-hídról lekanyarodó ív, melynek sugarát 200 méterre csökkentették.



21. kép

A vasútvonal 1:2880 léptékű részletes helyszínrajzának előlapja



22. kép

A vasútvonal 1:2880 léptékű részletes helyszínrajza a 0–29. szelvények között



23. kép

A vasútvonal 1:2880 léptékű részletes helyszínrajza a 97-98. szelvények között



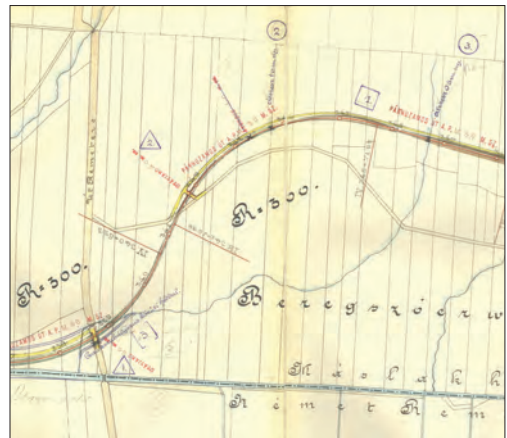
26. kép

A vasútvonal 1:2880 léptékű részletes helyszínrajza a 331-338. szelvények között



24. kép

A vasútvonal 1:2880 léptékű részletes helyszínrajza a 113-125. szelvények között



27. kép

A vasútvonal 1:2880 léptékű részletes helyszínrajza a 337-348. szelvények között



25. kép

A vasútvonal 1:2880 léptékű részletes helyszínrajza a 291-298. szelvények között



28. kép

A vasútvonal 1:2880 léptékű részletes helyszínrajza a 443-451. szelvények között



29. kép

A vasútvonal 1:2880 léptékű részletes helyszínrajza a 614–628. szelvények között



30. kép

A vasútvonal 1:2880 léptékű részletes helyszínrajza a 626–634. szelvények között



31. kép

A vasútvonal 1:2880 léptékű részletes helyszínrajza a 633–638. szelvények között

Vasútvonalunk Temesváron csatlakozott a MÁV Temesvár–Orsova–ország-határ vasúti fővonalához, Radnán pedig szintén a MÁV tulajdonában lévő, a Maros völgyében húzódó Arad–Tövis fővonalhoz, mely Erdéllyel biztosította az összeköttetést. A csatlakozás feltételeiről külön megállapodást kötöttek a MÁV-val, ezt az állomásokról írt fejezetben ismertetem.

A rajzokon lévő kilométerszelvények az úgynevezett építési szelvények. A pálya elkészülte után, a felülvizsgálatkor újraszelvevényezésre került sor. Ezután természetesen már a végleges szelvényekre történik minden vonatkozás. Az építési és végleges szelvények között kisebb-nagyobb eltérések vannak. Ezért a táblázatokban megadom mind az építési, mind a végleges szelvényeket. Az úgynevezett kézi hossz-szelvényen a végleges szelvények szerepelnek.

Az ívek sugarai 300 és 2000 méter között váltakoztak. Egyetlen kivételt képez a Maros-hídról lekanyarodó ív, melynek sugarát 200 méterre csökkentették.

A vasútvonalunk építési pályahossza 62,808 kilométer, üzleti pályahossza 64,095 kilométer volt (a részvénytársaság éves üzletjelentései). A *Magyar statisztikai közlemények* 10. kötetében (1905) az építési hossz 62,840 km, az üzleti hossz 64,095 km. Ez a két adat található a *Vasúti és közlekedési közlöny* 1898. évi 88. számának 817. oldalán is, csak a megnevezés tér el egy kissé: „statisztikai építési hossz”, Üzleti hossz díjsszabási célokra”. Tominác 63,0 kilométert ad meg, Horváth Ferenc pedig 63,3 km pályahosszt. A *Central-Amt*

für den internationalen Eisenbahn-Transport a vázlatos helyszínrajzon lévő adatot szerepelteti, Longueur/Länge: 64,025 km, bár ha megnézzük e helyszínrajzot, az előbbi hosszt Temesvár-Gyárváros csatlakozóállomástól mérték, és nem

a Temesvár-Józsefváros pályaudvartól, ahonnan a vonatok indultak. Minderre csak azért hívom fel a figyelmet, hogy tájékoztassam az olvasót: különböző könyvekben, cikkekben kissé eltérő adatokat találhat.



32. kép

A pálya Alsóbencsek megálló (8. sz. őrház, ma Halta Bencei) felől Simontanya (Fibis) felé tekintve (2011)



33. kép

A pálya Alsóbencsek megálló (8. sz. őrház, ma Halta Bencei) felől Hidasliget (Bruckenu) felé tekintve (2011)

A PÁLYA HOSSZ-SZELVÉNYE

A vasút nyomvonala majdnem végig dombok alkotta völgyben (nagy részt a Berekszó-patak völgye) halad, háromnegyed részben emelkedőben. A legnagyobb emelkedő 11 ezrelék, Charlottenburg és Allios állomás között, a Maros és Bega-völgy vízválasztóján található a 15. sz. őrháznál (vonalórházként a 12.).

A következő oldalon látható általános hossz-szelvényen, de még inkább az 1:2880 léptékű építési hossz-szelvényrészleten könnyen észrevehető a magas töltések és a mély bevágások. A legnagyobb bevágás 11,0 méteres volt.

A pálya Máslak-Remetétől kapaszkodik mind nagyobb emelkedővel a vízválasztó felé. A legnagyobb emelkedője 11 ezrelék. A 15. (vonalórházként 12.) őrháztól Alliosig esése 10,5, majd 9 és 5 ezrelék. Temeshidegkút állomása előtt van még két nagyobb, 9 és 8 ezrelék esésű szakasz, majd újra sokkal kisebb emelkedők és esések következnek. Csak a Maros-híd szomszédságában vannak nagyobb emelkedők, illetve esések.

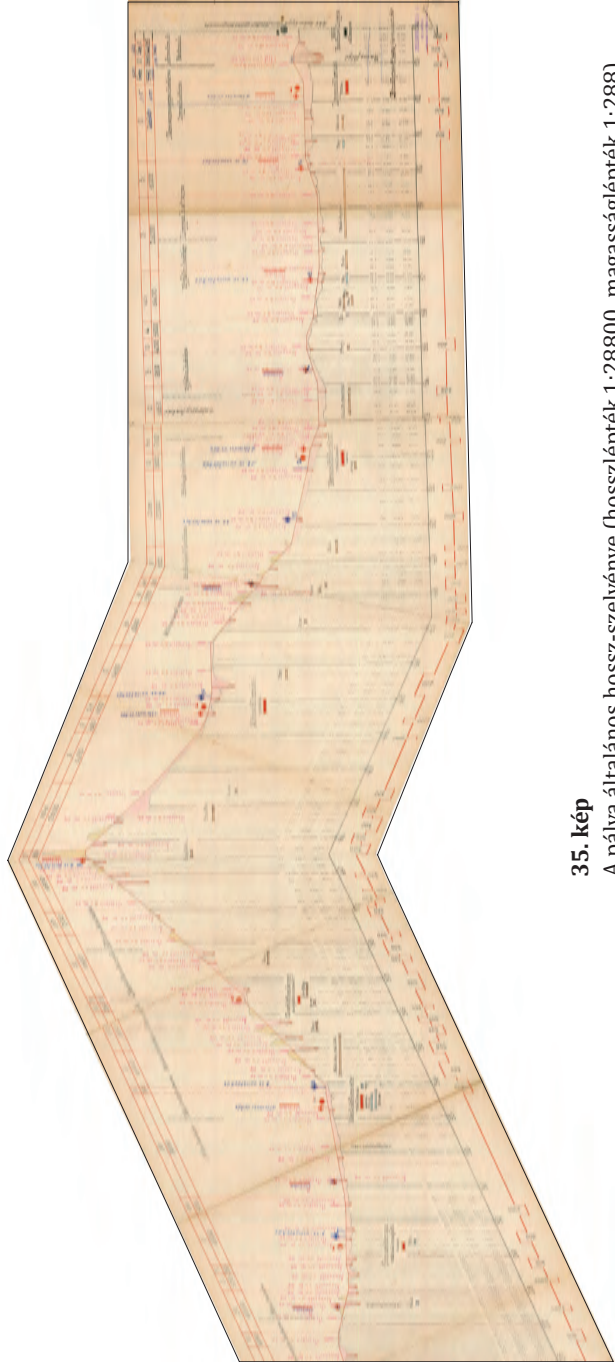
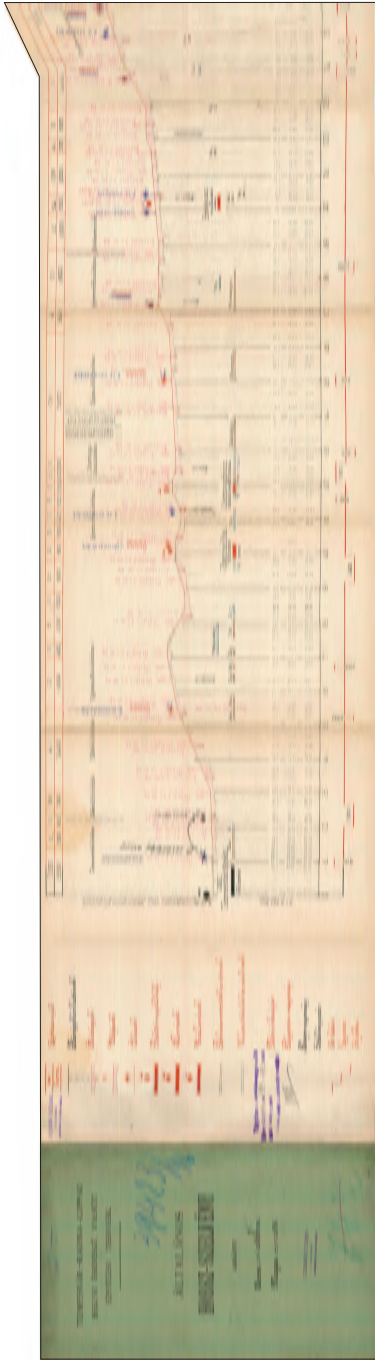
A vasútvonalról nagyon sokat mond az elkészülte után, immár a végleges szelvényekkel megrajzolt úgynevezett kézi

hossz-szelvény. A kézi hossz-szelvényt könnyomattal sokszorosították, és megtalálható rajta minden adat, amely a pálya fenntartásához, üzemeltetéséhez szükséges volt. A könnyebb kezelhetőség céljából harmonikaszerűen hajtogatták, hogy könnyen beférjen a zsebbe, táskába. Vasútvonalunk kézi hossz-szelvényét 1898-ban készítették el.

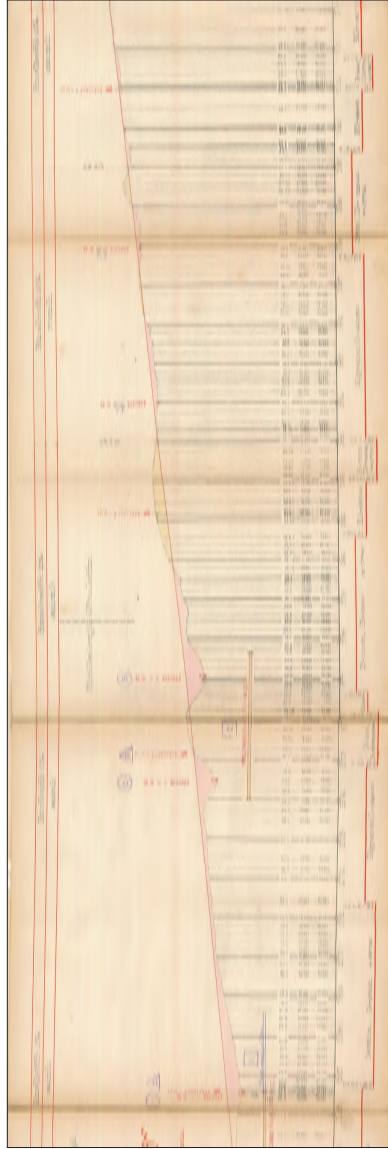
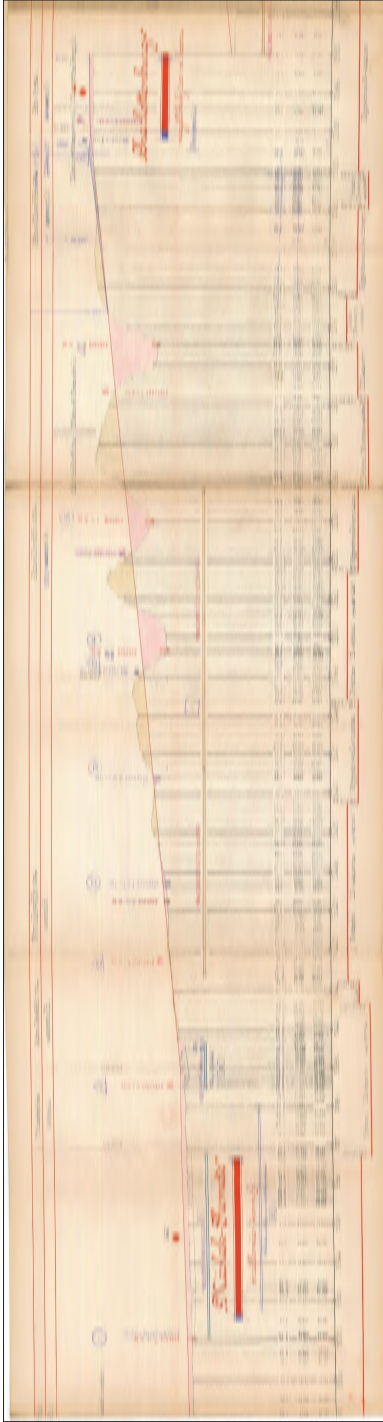


34. kép

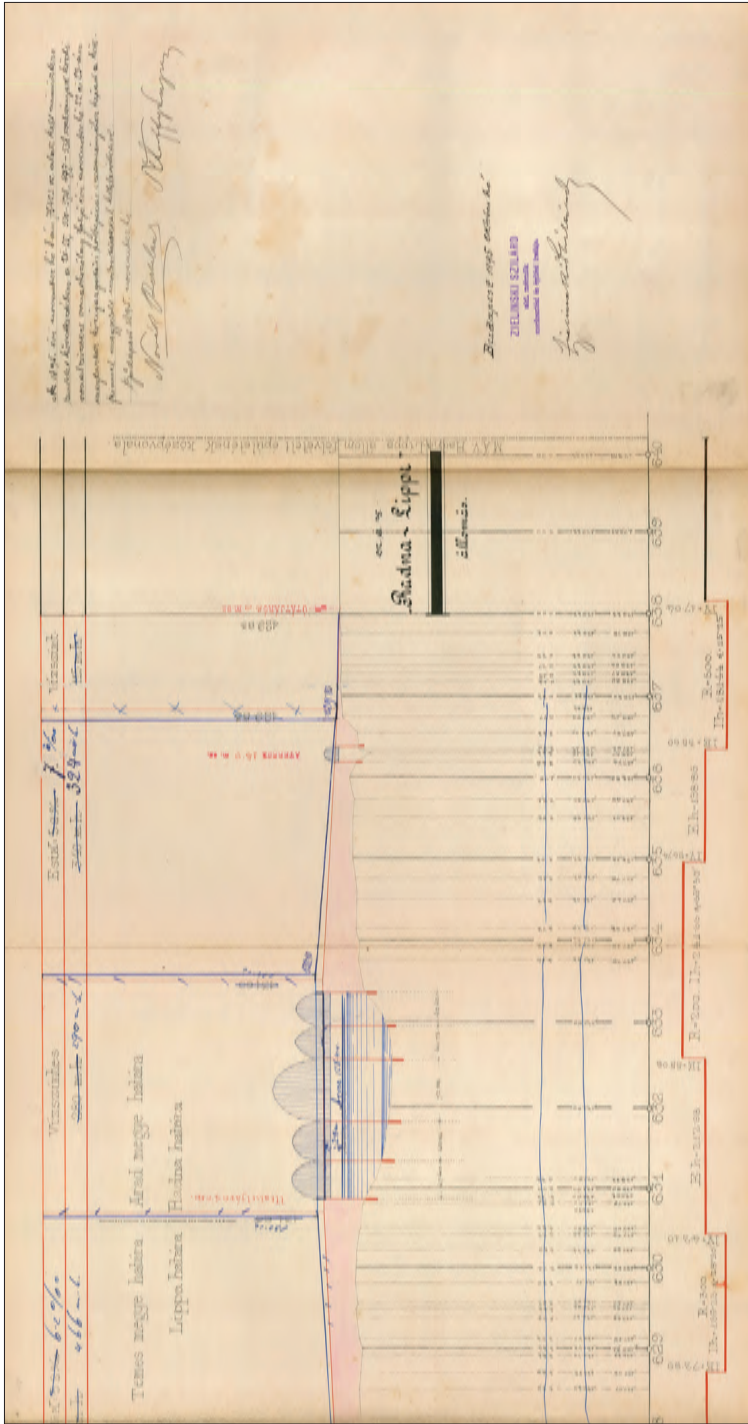
A pálya a legmagasabb pontját a Lippai dombhátság vízválasztóján fekvő Gomila nevű helyen, a 15. őrháznál (vonalórházként 12.) érte el. Az őrház a későbbiekben (1914-es menetrenden már rajta van) megállóhelyé lépett elő, eleinte csak a pályamunkások részére (fotó: Gayer Márk, 2007)



35. kép
A pálya általános hossz-szelvénye (hosszlépték 1:28800, magasságlépték 1:288)

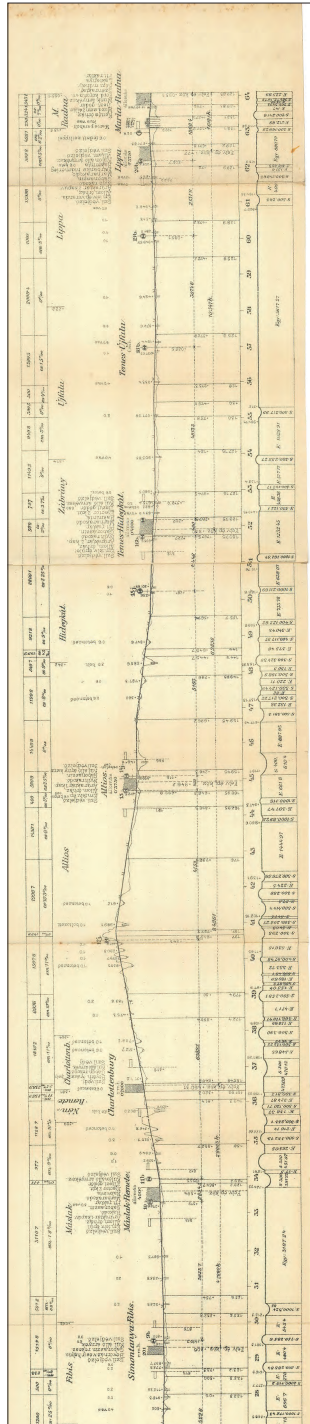
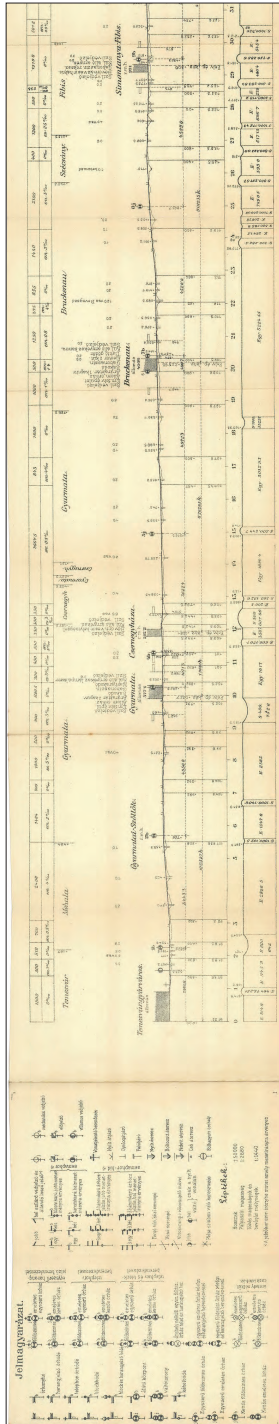


36. kép A pálya építési hossz-szelvénye, részlet (hosszlépték 1:2880, magasságlépték 1:288))



37. kép

A pálya építési hossz-szelvénye, részlet a Maros-híddal (hosszlépték 1:2880, magasságlépték 1:288)



38. kép
 A pálya kézi hossz-szelvénye 1898-ból

A PÁLYA ALÉPÍTMÉNYE

Az alépítmény tervezésének és építésének feltételeit a vasút építésére és üzleti berendezésére vonatkozó feltételek második fejezetében határozták meg. Eszerint a pálya alépítményét egy vágányra kellett kiépíteni. A legnagyobb emelkedés, illetve esés 12‰ lehetett. A legkisebb ívsugarat 300 méterben határozták meg. Az egyedüli kivételt a lippai Maros-híd és Radna állomás közötti ív sugara képezte, amelynél 200 métert engedélyeztek.

A pálya szabványos koronaszélessége az alépítmény felszínében, vagyis a kavicságy alsó felületének magasságában mérve 4,0 méter kellett legyen. Előírták a lejtők dőlését, a bevágások oldalárkainak fenékesését, a túlemelések miatt szükséges koronaszélesség növelését.

Meghatározták a bevágások és töltések lejtőinek esését, az oldalárkok fenékesését, az anyagkitermelési és -lerakási helyek alakját, létesítésének feltételeit. Előírták, hogy az árveszélyes, illetve belvizes területeken haladó töltéseknél a pálya szintje legalább 80 centiméterrel haladja meg a legmagasabb árvíz, illetve belvíz szintjét.

Megszabták a töltések anyagát, a töltések és bevágások rézsűinek esését, a

padkák kialakításának módját, a koronaszélességet, a kavicságy legkisebb magasságát, a pálya elhatárolását (mely meg kellett egyezzen a MÁV szabályozásával), a vízáteresztő műtárgyak anyagát, a tám- és bélésfalak anyagát, az útátjáróknál, a párhuzamos utakon, útszabályozásokon és állomási hozzájáró utakon építendő átereszek vagy hidak építésének módzatait, anyagát. Az engedélyest kötelezték, hogy a vashidak esetében minden adatot, mely a hidak törzskönyvének kitöltéséhez szükséges, felterjessze. Rendelkeztek az útáthelyezések, útszabályozások és útátjárók felépítményének előállításáról.

Az átereszeknél és kisebb hidaknál 0,5–1,0 méter, a nagyobb hidaknál legalább 1,0 szabad magasságot kellett biztosítani. A Maros-hídnál ez legalább 2,8 méter kellett legyen. Meghatározták a műtárgyak anyagát s főbb tervezési feltételeit. A vasbetonból épített, valamint a vas tartószerkezetű műtárgyak esetében az engedélyesnek fel kellett terjesztenie minden adatot, amely szükséges volt a műtárgy törzskönyvének kiállításához.

Mindazon helyeken, ahol folyók vagy patakok a pályát megközelítik, a partokat

leválás és kimosás ellen biztosítani kellett.

A vízfolyásokat, patakokat és folyókat az áthidalás előtt vagy után megfelelően szabályozni voltak kötelesek, és a szükséghez mért partvédműveket is kellett építeni.

Meghatározták az útszabályozások, úthelyezések és útátjárók felépítményének kialakítását, valamint az állomási hozzájáró utak építését.

Ezeket az eredeti út felépítményének megfelelően kellett előállítani (kőalap és kavics, vagy csak kavicsolás). A kavicsolatlan utakat az útátjárók mindkét sínszáltól számítva 8-8 méter hosszúság-

ban 15 cm, azon túl pedig 10 cm vastagságban ki kellett kavicsolni. Az állomási hozzájáró utakat 20 cm vastag hengerelt kavicsréteggel kellett kiépíteni, az állomási fennsíkokon lévő, kocsiközlekedésre szolgáló területeket pedig 15 cm vastag kőalappal és 15 cm vastag kavicsborítással kellett kiépíteni. A kocsiközlekedésre nem szolgáló területeken a kavicsborítás 10 cm vastag kellett legyen. Az őrházak melletti területek kavicsborítása esetén ennek vastagsága legalább 5 cm lehetett.

Minden állomáson kert céljára 400 m², az állomási vagy vonalórházak esetében 1000 m² területet kellett biztosítani.

MŰTÁRGYAK: ÁTERESZEK, HIDAK, TÁMFALAK

A hidak és átereszek építésének minimális követelményeit szintén az építési feltételek második fejezetében szabták meg.

Előírták a párhuzamos utak és útátjárókban a szükséghez képest megfelelő nyílású átereszek vagy hidak építését, melyek – ha azok felett nincs feltöltés – egészen fából is lehetnek.

Hídfők és jégtörőkhöz, valamint hídjármok, hidalások és hídpadlózatokhoz általában csak tölgy- vagy vörös fenyőfát volt szabad használni.

A pályatestbe építendő átereszeket, melyek fölött feltöltést alkalmaztak, kőből vagy téglából, esetleg betonból vagy vasból kellett megépíteni. A nyílt műtárgyak hídfői, szárnyai és pillérei kőből vagy téglából falazva lehettek, hordszerkezetei, bezárólag 2,0 méter nyílásig, tölgyfából épülhettek. Az ennél nagyobb nyílásúakat vasból kellett előállítani.

Itt rendelkeztek arról, hogy a hidak és átereszek hordszerkezeteit az 1893. évi szeptember hó 9-én 56.623/111. szám alatt kelt miniszteri rendelettel helyben hagyott jegyzőkönyv „ad B” főfejezetében fontosabb helyi érdekű vasutak hordszer-

kezeteire nézve megállapított terhelések és terhelési séma, valamint az 1894. évi december hó 14-én 85.590. sz. a. kelt miniszteri rendelettel jóváhagyott két mozdonytípus és az ezeknek megfelelő 12,0 tonna, illetve 10,0 tonna tengelyterhelés alapulvételével kellett számítani és szerkeszteni.

Az átereszeket és hidakat az előbbiekben említett feltételeknek megfelelően építették. Ezt tanúsítják az átadási-átvételi jegyzőkönyvek.

A következő táblázat összefoglalja a pályán lévő átereszeket és hidakat.

Látható, hogy összesen 93 kisebb-nagyobb átereszt és hidat kellett megépíteni. Legtöbbjük 2 méter alatti átereszt, de van 4 darab 3 méteres, 6 darab 4 méteres, 2 darab 5 méteres, 3 darab 6 méteres, 2 darab 12 méteres híd is, és a két legnagyobb: a Radna patak felett egy 19 méteres, valamint a Maros folyó felett egy 251 méter hosszú, ötnyílású híd is. A Maros-híd megérdemel egy külön fejezetet, ahol részletesebben fogom ismertetni.

8. táblázat. Hidak és átereszek jegyzéke (a felülvizsgálati jegyzőkönyv 12. fejezetének adatai szerint)

| Sorszám | Építési szelvény | Végleges szelvény | A műtárgy | | | | A pálya fekvése | | | Pályaszint | Alapfalazat | Gödör szint | Megjegyzés |
|---------|------------------|-------------------|-----------|---------|-----------|----------------|-----------------|-----------------------|---------|------------|-------------|-----------------------------------|------------|
| | | | neme | nyílása | magassága | szerkezet neme | lejtésben | ívben vagy egyenesben | | | | | |
| 1. | 17 | 17+57,2 | nyílt | 2,0 | 2,52 | fa | 1‰ emelk. | egyenesben | 91,72 | 1,00 | 88,20 | | |
| 2. | 20 | 20+11,0 | nyílt | 5,0 | 3,10 | vas | vízszintes | egyenesben | 91,85 | 1,00 | 87,75 | 600 m sugarú IE a híd végére esik | |
| 3. | 21 | 21+8,5 | nyílt | 0,6 | 2,25 | | vízszintes | 600 m ívben | 91,85 | 1,00 | 88,60 | nyílt átereszt | |
| 4. | 23 | 23+54,8 | nyílt | 0,8 | 2,15 | fa | vízszintes | 600 m ívben | 91,85 | 1,00 | 88,70 | | |
| 5. | 35 | 35+50,0 | nyílt | 2,0 | 2,70 | fa | 4‰ emelk. | egyenesben | 94,00 | 1,40 | 90,16 | | |
| 6. | 44 | 44+25,0 | nyílt | 1,0 | 3,10 | fa | 4‰ emelk. | egyenesben | 97,50 | 1,36 | 93,04 | | |
| 7. | 53 | 53+58,8 | nyílt | nyílt | 2,34 | fa | 4‰ emelk. | egyenesben | 101,24 | 1,14 | 97,76 | | |
| 8. | 82 | 82+21,5 | nyílt | 4,0 | 3,235 | vas | 5‰ esésben | egyenesben | 100,655 | 1,04 | 96,39 | | |
| 9. | 94 | 94+65,1 | nyílt | 4,0 | 2,68 | vas | 3‰ emelk. | 400 m ívben | 101,52 | 1,51 | 97,34 | | |
| 10. | 105 | 105+02,5 | nyílt | 0,6 | 2,42 | vas | 3‰ esésben | egyenesben | 102,17 | 1,09 | 98,66 | nyílt átereszt | |
| 11. | 113 | 113+2,0 | nyílt | 2,0 | 3,05 | fa | 5‰ emelk. | egyenesben | 101,05 | 1,44 | 96,56 | | |
| 12. | 113 | 113+36,07 | nyílt | 1,0 | 2,37 | fa | 5‰ emelk. | egyenesben | 101,22 | 1,09 | 97,76 | | |
| 13. | 124 | 124+79,9 | nyílt | 6,0 | 3,73 | vas | vízszintes | 300 m ívben | 102,60 | 1,71 | 97,16 | | |
| 14. | 131 | 130+98,45 | nyílt | 1,0 | 2,05 | fa | 0,5‰ emelk. | egyenesben | 102,75 | 1,00 | 99,70 | | |
| 15. | 142 | 142+38,75 | nyílt | 2,0 | 2,40 | fa | 0,5‰ emelk. | egyenesben | 103,32 | 1,32 | 9,60 | | |
| 16. | 154 | 153+3,50 | nyílt | 1,0 | 1,90 | fa | 0,5‰ emelk. | egyenesben | 103,90 | 1,17 | 100,83 | | |
| 17. | 157 | 157+43,0 | nyílt | 2,0 | 1,87 | fa | 0,5‰ emelk. | egyenesben | 104,07 | 1,15 | 101,05 | | |
| 18. | 166 | 166+13,2 | nyílt | 2,0 | 2,09 | fa | 4‰ emelk. | egyenesben | 105,09 | 1,20 | 101,80 | | |

| | | | | | | | | | | | | |
|-----|-----|-----------|-------|------|------|-----|----------------|-----------------|----------------------|--------------|------------------|-------|
| 19. | 175 | 16+52,5 | nyílt | 1,0 | 1,51 | fa | vízszintes | egye- nesben | 107,80 | 1,20 | 105,09 | |
| 20. | 176 | 176+88,5 | nyílt | 2,0 | 2,06 | fa | vízszintes | egye- nesben | 107,80 | 1,20 | 104,54 | |
| 21. | 184 | 190+36,7 | nyílt | 2,0 | 2,05 | fa | vízszintes | egye- nesben | 107,80 | 1,30 | 104,45 | |
| 22. | 190 | 190+56,2 | nyílt | 2,0 | 1,81 | fa | 1‰ emelk. | egye- nesben | 107,98 | 1,00 | 105,15 | |
| 23. | 203 | 203+74,0 | nyílt | 0,6 | 2,25 | fa | 1,4‰ emelk. | egye- nesben | 109,48 | 1,00 | 106,23 | ferde |
| 24. | 204 | 204+14,5 | nyílt | 2,0 | 2,50 | fa | 0,8‰ emelk. | egye- nesben | 109,52 | 1,00 | 106,02 | ferde |
| 25. | 208 | 208+35,8 | nyílt | 2,0 | 1,87 | fa | 0,8‰ emelk. | egye- nesben | 109,87 | 1,25 | 106,75 | |
| 26. | 212 | 212+76,2 | nyílt | 2,0 | 1,75 | fa | 0,8‰ emelk. | egye- nesben | 110,20 | 1,20 | 107,25 | |
| 27. | 215 | 215+26,3 | nyílt | 2,0 | 2,17 | fa | 0,8‰ emelk. | egye- nesben | 110,42 | 1,20 | 107,05 | |
| 28. | 220 | 220+89,5 | nyílt | 12,0 | 4,35 | vas | vízszintes. | egye- nesben | 112,00 | 2,00 1,80 | 105,65 105,85 | |
| 29. | 224 | 224+19,7 | nyílt | 2,0 | 2,30 | fa | vízszintes. | egye- nesben | 112,00 | 1,10 | 108,60 | |
| 30. | 228 | 228+72,0 | nyílt | 2,0 | 1,80 | fa | 5‰ emelk. | egye- nesben | 112,10 | 1,10 | 109,20 | |
| 31. | 239 | 239+01,2 | nyílt | 1,0 | 1,65 | fa | 5‰ emelk. | 300 m ívben | 117,20 | 1,00 | 114,55 | |
| 32. | 243 | 243+08,3 | nyílt | 1,0 | 2,95 | fa | 3‰ emelk. | 300 m ívben | 119,25 | 1,20 | 115,10 | |
| 33. | 248 | 248+04,5 | nyílt | 1,0 | 4,40 | fa | 3‰ emelk. | 1000 m ívben | 120,72 | 1,50 | 114,82 | |
| 34. | 261 | 261+13,0 | cső | 1,0 | 4,40 | - | 3‰ emelk. | egye- nesben | betoncső- áteresz | | | |
| 35. | 270 | 270+03,8 | nyílt | 0,6 | 0,98 | - | 2,5‰ esésb. | egye- nesben | 124,98 | 0,80 | 123,20 | |
| 36. | 276 | 276+02,0 | nyílt | 4,0 | 4,64 | vas | 2,5‰ esésb. | egye- nesben | 123,49 | 1,20 | 117,65 | |
| 37. | 279 | 279+13,3 | nyílt | 0,6 | 3,70 | | 2,5‰ esésb. | egye- nesben | 122,70 | 1,2 | 117,80 | |
| 38. | 281 | 281+12,25 | nyílt | 2,0 | 1,90 | fa | vízszintes | egye- nesben | 122,50 | 1,10 | 119,50 | |
| 39. | 287 | 287+73,5 | nyílt | 2,0 | 1,75 | fa | vízszintes | 500 m ívben | 123,20 | 1,00 | 120,45 | |
| 40. | 288 | 288+97,7 | nyílt | 0,6 | 3,05 | - | vízszintes | 500 m ívben | 123,20 | 1,00 | 119,15 | |
| 41. | 294 | 294+67,0 | nyílt | 2,0 | 1,95 | fa | vízszintes | 750 m ívben | 123,20 | 0,90 | 120,35 | |
| 42. | 297 | 298+10,0 | nyílt | 3,0 | 2,8 | vas | vízszintes | egye- nesben | 123,41 | 1,00 | 120,24 | |

| | | | | | | | | | | | | |
|-----|-----|-----------|-------|-----|------|-------|------------------|-----------------|----------------------|--------------|------------------|--|
| 43. | 304 | 305+28,8 | nyílt | 2,0 | 2,17 | fa | 0,8‰ emelk. | 1000 m ívben | 13,41 | 1,00 | 120,24 | |
| 44. | 311 | 312+35,8 | nyílt | 2,0 | 1,99 | fa | 1,8‰ emelk. | egye- nesben | 124,47 | 1,36 1,13 | 121,12 121,35 | |
| 45. | 318 | 318+87,5 | nyílt | 1,0 | 2,31 | fa | 1,8‰ emelk. | egye- nesben | 125,64 | 0,95 | 122,38 | |
| 46. | 332 | 332+78,6 | nyílt | 3,0 | 1,98 | vas | 1,8‰ emelk. | egye- nesben | 128,14 | 1,30 | 124,86 | |
| 47. | 343 | 343+99,2 | nyílt | 1,0 | 1,13 | fa | 9‰ emelk. | egye- nesben | 133,01 | 0,90 | 130,98 | |
| 48. | 346 | 346+94,9 | nyílt | 0,6 | 1,19 | - | 9‰ emelk. | egye- nesben | 135,68 | 0,90 | 133,59 | |
| 49. | 349 | 350+25,7 | bolt. | 3,0 | 3,60 | - | 10‰ emelk. | 500 m ívben | 138,73 | 1,85 1,45 | 129,98 130,98 | |
| 50. | 352 | 353+46,3 | cső | 1,0 | 1,00 | - | 10‰ emelk. | egye- nesben | betoncső- áteresz | | | |
| 51. | 357 | 358+102,0 | bolt. | 2,0 | 3,30 | - | 10‰ emelk. | egye- nesben | 146,50 | 2,95 3,15 | 121,05 130,85 | |
| 52. | 366 | 367+5,2 | cső | 1,0 | 1,0 | - | 11‰ emelk. | egye- nesben | betoncső- áteresz | | | |
| 53. | 374 | 375+12,5 | cső | 0,6 | 0,6 | - | 11‰ emelk. | egye- nesben | betoncső- áteresz | | | |
| 54. | 376 | 377+38,2 | cső | 1,0 | 1,0 | - | 11‰ emelk. | 300 m ívben | betoncső- áteresz | | | |
| 55. | 384 | 384+75,3 | nyílt | 1,0 | 1,34 | fa | 10‰ emelk. | egye- nesben | 173,65 | 0,97 | 171,34 | |
| 56. | 388 | 388+83,8 | nyílt | 2,0 | 1,21 | fa | 10‰ emelk. | 500 m ívben | 177,74 | 1,10 | 175,43 | |
| 57. | 397 | 398+39,5 | cső | 1,0 | 1,0 | beton | 11‰ emelk. | egye- nesben | betoncső- áteresz | | | |
| 58. | 400 | 400+79,7 | cső | 1,1 | 1,0 | beton | 11‰ emelk. | egye- nesben | betoncső- áteresz | | | |
| 59. | 402 | 402+0,8 | cső | 1,0 | 1,0 | beton | 11‰ emelk. | egye- nesben | betoncső- áteresz | | | |
| 60. | 404 | 404+67,2 | cső | 0,6 | 0,6 | beton | 11‰ emelk. | egye- nesben | betoncső- áteresz | | | |
| 61. | 409 | 409+89,5 | bolt | 1,0 | - | - | 10,5‰ esésben | 300 m ívben | 194,99 | 2,00 | 185,02 | |
| 62. | 415 | 416+12,0 | cső | 1,0 | 1,0 | beton | 10,5‰ esésben | egye- nesben | - | - | - | |
| 63. | 446 | 446+72,6 | cső | 0,6 | 0,6 | beton | 2,5‰ esésben | egye- nesben | - | - | - | |
| 64. | 450 | 450+92,3 | cső | 0,6 | 0,6 | beton | 2,5‰ esésben | egye- nesben | - | - | - | |

| | | | | | | | | | | | | |
|-----|-----|-----------|-------|-----|------|-------|---------------|--------------|--------|--------------|------------------|----------------|
| 65. | 454 | 454+61,8 | bolt | 2,0 | 3,30 | - | vízszintes | 400 m ívben | 159,45 | 1,04 | 150,28 | |
| 66. | 473 | 473+60,0 | cső | 0,6 | 0,6 | beton | 8‰ esésben | 300 m ívben | - | - | - | |
| 67. | 477 | 47+87,3 | cső | 0,6 | 0,6 | beton | 8‰ esésben | egyenesben | - | - | - | |
| 68. | 482 | 482+85,6 | bolt | 3,0 | 4,15 | - | 9‰ esésben | 300 m ívben | 146,33 | 1,47 | 135,23 | |
| 69. | 488 | 488+47,6 | cső | 0,6 | 0,6 | beton | 9‰ esésben | egyenesben | - | - | - | |
| 70. | 501 | 502+36,1 | nyílt | 1,0 | 1,63 | fa | 2,25‰ esésben | 1000 m ívben | 134,21 | 1,26 | 131,32 | |
| 71. | 502 | 503+1,65 | nyílt | 0,6 | 0,72 | - | 2,25‰ esésben | 1000 m ívben | 134,04 | 0,80 | 132,52 | |
| 72. | 516 | 516+93,6 | nyílt | 2,0 | 2,71 | fa | 2,25‰ esésben | egyenesben | 130,92 | 1,00 | 127,21 | |
| 73. | 523 | 524+34,9 | nyílt | 4,0 | 3,94 | vas | 3,7‰ esésben | 500 m ívben | 129,16 | 0,97 | 124,25 | |
| 74. | 525 | 526+22,0 | cső | 0,6 | 0,6 | beton | 3,7‰ esésben | egyenesben | - | - | - | |
| 75. | 526 | 526+75,4 | nyílt | 2,0 | 2,73 | fa | 3,7‰ esésben | egyenesben | 128,27 | 1,30 | 124,24 | ferde |
| 76. | 529 | 529+80,5 | cső | 0,6 | - | beton | vízszintes | egyenesben | - | - | - | |
| 77. | 538 | 539+05,85 | nyílt | 4,0 | 4,31 | vas | vízszintes | 300 m ívben | 127,15 | 1,00 | 121,84 | ferde |
| 78. | 549 | 550+71,98 | nyílt | 2,0 | 2,64 | fa | 3‰ emelk. | 500 m ívben | 130,00 | 1,16 | 126,20 | |
| 79. | 559 | 560+33,4 | nyílt | 4,0 | 3,59 | vas | 1,5‰ esésben | egyenesben | 127,93 | 1,29 1,21 | 123,05 123.13 | |
| 80. | 569 | 569+91,05 | nyílt | 1,0 | 1,70 | fa | 1,5‰ esésben | egyenesben | 126,46 | 1,21 | 123,55 | |
| 81. | 571 | 571+94,4 | nyílt | 6,0 | 2,71 | vas | 1,5‰ esésben | egyenesben | 126,17 | 1,40 | 122,06 | |
| 82. | 578 | 578+72,6 | nyílt | 0,6 | 2,22 | - | vízszintes | egyenesben | 125,90 | 1,00 | 122,68 | nyílt átereszt |
| 83. | 583 | 581+24,6 | nyílt | 1,0 | 2,27 | fa | vízszintes | egyenesben | 125,90 | 1,20 | 122,43 | |
| 84. | 598 | 599+49,57 | nyílt | 1,0 | 2,27 | fa | 3‰ emelk. | egyenesben | 127,34 | 1,25 | 123,82 | |
| 85. | 602 | 602+84,5 | nyílt | 1,0 | 0,77 | fa | 3‰ emelk. | egyenesben | 128,36 | 0,98 | 125,78 | |
| 86. | 604 | 603+43,0 | nyílt | 1,0 | 1,14 | fa | vízszintes | egyenesben | 128,90 | 0,80 | 126,96 | |

| | | | | | | | | | | | | |
|-----|----------------------|-----------|--------|-------|------|--------|-------------|---------------------------|--------|--------------|------------------|------------------------|
| 87. | 609 | 609+40,2 | nyílt | 6,0 | 4,46 | vas | vízszintes | 500 m ívben | 128,90 | 1,39 | 123,05 | |
| 88. | 615 | 616+01,40 | nyílt | 5,0 | 3,59 | vas | vízszintes | 300 m ívben | 128,90 | 0,86 0,96 | 124,45 124,35 | |
| 89. | 616 | 617+63,0 | nyílt | 12,0 | 4,90 | vas | vízszintes | 300 m ívben | 128,90 | 1,50 | 122,50 | |
| 90. | 621 | 622+8,20 | nyílt | 0,6 | - | beton | 0,5‰ emelk. | egyenesben | 128,20 | - | - | |
| 91. | 626 | 626+71,83 | fedett | 0,6 | 4,01 | fedett | 6,2‰ emelk. | egyenesben | 129,2 | 1,00 | 124,20 | |
| 92. | 631+80 634+90 | - | | 251,0 | - | vas | vízszintes | egyenesben és 200 m ívben | 132,10 | - | - | Maroshíd |
| 93. | 636+90,9 637+9,53 | - | | 18,93 | 5,34 | vas | 7‰ esésben | egyenesben | 130,18 | 1,45 | 123,39 | Radna patak Rácsos híd |

Az átérseket és kisebb hidakat mind a MÁV helyi érdekű vasutak számára kidolgozott títusterveknek megfelelően tervezte Zielinski Szilárd irodája. A tervlapokon majdnem mindenhol megtaláljuk Zielinski nevét, legtöbbször a tervező vállalatának pecsétjét is. Itt meg kell még említünk Zielinski tehetséges, nagy munkabírású munkatársát, Jemnitz Zsigmondot is, akinek aláírásával szintén többször találkozhatunk. Jemnitz, a tervezővállalat képviselőjében, több alkalommal volt jelen az átadásoknál is.

Baross Gábor, a vasminiszter, akinek elévülhetetlen érdemei vannak a magyarországi vasúthálózat fejlesztésében és európai szintre hozásában, valamint az Al-Dunán, a hajóközlekedés akadályait megszüntető óriási munkálatokban, 1891. augusztus 5-ei keltezéssel adta ki 48.661. számú szabályrendeletét a vasúti vashidak szerkezetének időszakonkénti megvizsgálása tárgyában. E rendelet célja

előszörban az volt, hogy „a vasúti vashid-szerkezetek állékonyságuk és teherbírá-suk tekintetében folytonos és szakszerű felügyelet alatt álljanak”. A rendelet első fejezete, mely a hidak használatbavételéről szólt, elrendelte, hogy a vashidak vas-anyagának minőségét még a felhasználás előtt megvizsgálják. A 10 méter és az en-nél nagyobb nyílású hidakat még az első jármű elhaladása előtt terhelési próbának kellett alávetni.

A második fejezet a híd törzskönyvének vezetését szabályozta: „minthogy a vashi-dak állékonyságára csak az építés meg-felelő volta, továbbá a próbaterhelések eredménye, valamint a használat közben előfordulható alakváltozások s a részle-teinek ismerete alapján lehet kellő meg-nyugvással következtetést vonni, ennélfogva minden egyes vasszerkezeti hidról törzskönyv lesz vezetendő”.

Az újonnan épült vashidak esetében az adatokat a használatbavétel előtt, de leg-

később a próbaterhelés megtartásakor „szigorú pontossággal” kellett a törzskönyvbe bevezetni. A törzskönyv eredeti példányát a vasútigazgatóságnál, másolatát az osztálymérnökségen őrizték. A továbbiakban a rendeletben a számítások módját pontosították. A számításoknál a terhelést a vonalon közlekedő legnehezebb három mozdony nyújtotta. A kis nyílásoknál, valamint a kereszt- és hossztartóknál a legnagyobb igénybevétel előidéző mozdonyok és a megfelelő számú kocsik sorozatát vették alapul (konvoj). A következőkben a rendelet szabályozta a törzskönyvbe bevezetendő adatokat, amelyeket itt nem részletezek, mivel ezek megfigyelhetők az egyik törzskönyvnek a következőkben közölt oldalain. A törzskönyvhöz mellékelni kellett a híd összes részlettervét és a statikai számításokat.

A harmadik fejezet az időszakos hídvizsgálatokról rendelkezett. Érdekesség: itt találhatjuk meg, miért mázolták a hidakat világos színűre. Ennek egyszerű oka volt, hogy még jobban felismerhetőek legyenek a rozsdafoltok. Szintén megszívelendő előírás volt, hogy „a vizsgáló mérnök a hid történeti viszonyaival behatóan megismerkedhessék és a törzskönyvhez szükséges adatokat is beszerezhesse, nevezett a 15 méternél nagyobb hidak és valamennyi rácshidak helyretolásához és a forgalomba helyezést megelőző terhelési próbákhoz multhatlanul meghívandó”.

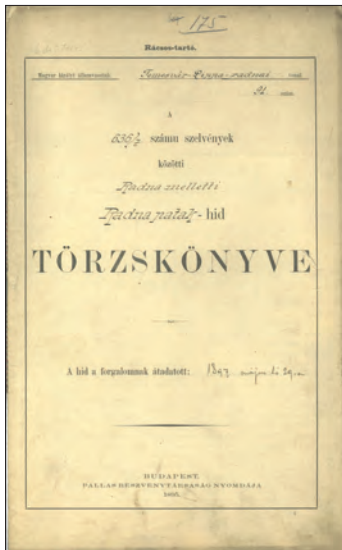
A negyedik fejezet a 15 méternél nagyobb támaszközű hidak 15 évenkénti fővizsgálatának módját részletezi.

Az ötödik fejezet az átmeneti intézkedéseket tartalmazza. E szerint a rendelet megjelenésekor már építés alatt álló hidaknál a törzskönyveket azonnal ki kellett állítani, a már meglévő hidaknál 1892. január 1-től legkésőbb három év alatt kellett elkészíteni. A rendelet melléklete egy törzskönyv-minta.

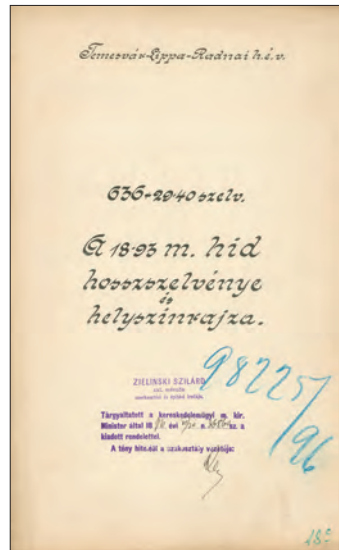
Vasutunk esetében a vashidak részére már építésük idején el kellett kezdeni a törzskönyvek kiállítását. Ezek (ha fennmaradtak) a vasúthistóriai kutatásoknak nagyon értékes forrásai. Sajnos a két világháború pusztításai, a trianoni békediktátum előírása, mely az országot arra kötelezte, hogy a győztes országokhoz került vasutak terveit, dokumentumait (így a törzskönyveket is) átadja az utóbbiaknak, eléggé meggyérítették a kutatók számára annyira fontos és szükséges forrásanyagot. Vasútvonalunk esetében szerencsésen elég sok dokumentum került el a megsemmisülést.

A teljesség kedvéért egy minél teljesebb törzskönyvet teszek itt közzé, a vashidak tervei közül pedig egyet-egyét a különböző nyílásúak közül.

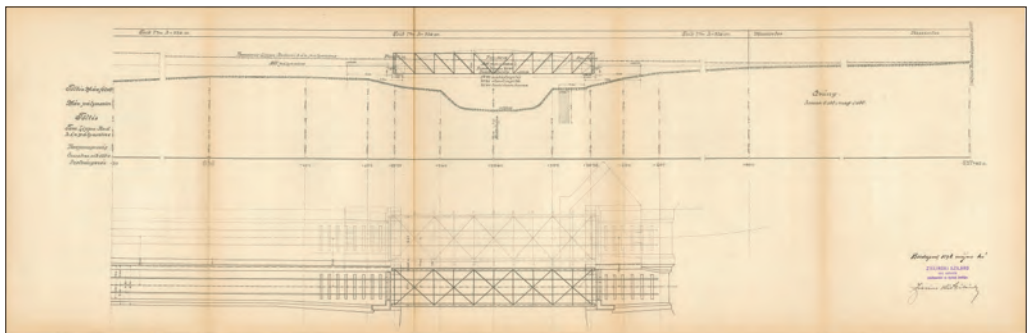
Az átereszek és hidak táblázatában láthatjuk, hogy a Maros-híd kivételével a vasúti pályán alig épültek nagyobb hidak. Ezek közül a Radna-patak hídja volt a leghosszabb, ezért ezt ismertetem részletesebben, természetesen a következő oldalakon faximilében visszaadott törzskönyvének, valamint a felülvizsgálati jegyzőkönyv adatainak alapján. Az ismertetésben a törzskönyv pontjainak sorrendjét követem.



40. kép
A Radna-patak hídjának törzskönyve, címlap



41. kép
A Radna-patak hídjának hossz-szelvénye és helyszínrajza, előlap



42. kép
A 18,93 méter nyílású Radna-patak hídjának hossz-szelvénye és alaprajza

A híd a 636/7. számú szelvényénél, pontosabban a 636+90,9 és 637+9,53 végleges szelvények között feküdt, Lippa és Máriaradna állomások között.

A hídon átvezetett vágányok száma: egy, helyzete a pálya tengelyéhez: merőleges.

A pálya irány- és esésviszonyai: 7 ezrelék esésben és egyenesben.

A hídfők, pillérek anyaga (falazatnem): az alapfalazat egy 1,00 m szélességű betonteszten áll. Az alapfalazat terméskőből készült, a felmenő falazat a hídfőknél a Lippához tartozó lipovicai kőbányából származó terméskő, amelyet faragott és vagdalt kövekkel burkoltak, amelyeket a Fehér-Körös völgyében fekvő talácsi bányából szállítottak.

A nyílások száma: egy.

A nyílások nagysága a falazatok között azokra merőlegesen/a pálya tengelyében mérve: 18,93 méter.

A főtartók magassága: 2100 mm.

A pálya elhelyezése a főtartókhoz viszonyítva: középen.

A főtartók rendszere; keresztartók, hosszartók és saruk szerkezete: a főtartók oszlopos ráccsozással ellátott párhuzamos övek. A kereszt és hosszartók vasgerendák. A saruk csuklós hengeres, vagyis mozgó és csuklós álló szerkezetűek.

A híd építésének ideje. A vasszerkezet gyártása és időtartama: az aradi Weitzer János vagon és gépgyárban gyártották, és 1896. október 13. és október 29. között szerelték.

A hidat a forgalomnak 1897. május 29-én adták át.

A szerkezet anyaga, termelési és gyártási helyének megjelölése: a vashíd anyaga hengerelt hegesztett vas, melyet az Ózdi Vasművekben gyártottak. Az összes vas alkatrészt az aradi Weitzer János vagongyár részvénytársaság szállította és szellette össze.

A vasszerkezet súlya 28,322 tonna, melyből hegesztett vas 26,551 tonna (fő-, kereszt, és hosszartók, a szélráccsozat), folytvvas 71 kg (csavarok), öntöttvas (saruk) 1700 kg.

A vasszerkezetet szállító cég neve: Weitzer János vagon és gépgyár Rt., Arad.

A terveket az 1896. augusztus 22-án kelt 48341. sz. miniszteri rendelettel hagyták jóvá. A fixpontokat 1897. január 16-án helyezték el.

A fixpont egy levágott tölgyfacölöpben lévő szög fejének teteje. A falazaton lévő észlelési pontok a hordkövekbe vésett kereszttek és római számokkal jelöltek. A jobb láthatóság céljából a jeleket vörös színnel is lefestették. A vasszerkezeten lévő észlelési pontok: a vasszerkezet kezdetén, közepén és végén az alsó öv, felső övlemezén a bal és jobb tartó külső oldalán, egy-egy bevéssett, keretben lévő kereszt, melyeket arab számokkal jelöltek.

Megadták a fixpontok és észlelési pontok helyeinek vázlatát is.

A következőkben feltüntették a híd falazatain megjelölt észlelési pontoknak a fixpontokhoz viszonyított, terhelés előtti és utáni magasságát.

A törzskönyv második részében a híd történetére vonatkozó adatok szerepelnek. Itt természetesen, mivel egy új vasútvonalról volt szó, nagyon sokat nem kellett írni, ám olyan hidaknál, amelyek már felnőttkorukba jutottak, esetleg már leváltották elődeiket, sok, a vasúttörténészt segítő adat került feljegyzésre, gyakran olyanok is, amelyek már máshol nem voltak fellelhetők.

Az előzmények rovatba esetünkben csak ezt jegyezték fel: „a h. é. vasútnak Radna állomásba való bekapcsolása”.

A kicserélés vagy újjraépítés indokai és körülményei rovatba értelemszerűen nem került semmilyen bejegyzés.

A szerkezetnem választásának indokai rovatban a törzskönyv kitöltője bejegyezte, hogy a választás indoka az volt, hogy a MÁV létező hídjának és a h. é. vasút hídjának szerkezeti köveinek magassága ugyanaz

legyen. Ugyanis vasútvonalunknak ez a szakasza immár a MÁV Arad-Tövis pályájával párhuzamosan haladt, és azon állt egy híd a Radna patak felett. „Tekintettel arra, hogy a h. é. v. pályaszíne a híd közepén a máv. pályaszínéhez viszonyítva a pálya természeténél fogva 0,58 m-el magasabb, szükségesnek mutatkozott a pályát a hídszerkezet közepén elhelyezni, mely körülmény a párhuzamos övű tartók alkalmazása mellett döntött; miután más szerkezetnél a pályának közepén való elhelyezése ki van zárva.”

A következő rovatban az építés ellenőrzésének módozatait tüntették fel. Eszerint a munkálatoknál a kiadott és az építéshez tartozó feltétfüzeteket, engedélyokiratot és jóváhagyott terveket tartották szem előtt, az ezekben előírtak szigorú betartását az építési kirendeltség ellenőrizte mind az alépítmény, mind a vasszerkezet esetében.

„Az ellenfalak, pillérek építésének története. A felhasznált kőanyagok nemei. Az alapozás mélysége, esetleges nehézségek stb.:” pontnál feljegyzettekből megtudhatjuk, hogy a munkálatokat az alapozással a Radna felőli hídfőnél 1895. augusztus 11-én, a lippai hídfőnél augusztus 21-én kezdték el. E munkálatokat augusztus 29-én, illetve 24-én fejezték be. Az alapgödörknél a szokottnál erősebb dúcolásokra volt szükség, mert az építendő híd mellett, a már meglévő MÁV-hídon nagyon élénk forgalom zajlott. A híd tengelyét a már meglévő híd tengelyétől, a patak folyásirányában 5,0 méter távolságra tűzték ki. Az alapgödör kiásásakor elég nagy mély-

ségben durva kavicsréteget találtak, ezért mindkét hídfőnél alpnak egy méter vastag erős betonréteget öntöttek. A Lippa felőli hídfőnél a betonozás augusztus 30-án, a Radna felőlinél pedig augusztus 25-én történt. A felmenő falak építését a radnai oldalon szeptember 10-én, a lippai oldalon szeptember 11-én kezdték és október 30-án fejezték be.

A műköveket a radnai hídfőnél szeptember 28-án, a lippainál október elsején helyezték el.

A vashídszerkezet szerelését a szerkezetet szállító vállalat munkásai október 13-án kezdték el és október 30-án fejezték be.

A hídon november 27-én lerakták a pálya felépítményét is.

„A vasszerkezet gyártásának helye és a gyártás lefolyása:” rovatba újra bejegyezték, hogy a vasszerkezet az aradi Weitzer-féle vagon (akkoriban még waggonnak írták) és gépgyárban készült.

„A vasszerkezet szerelésének időtartama és annak lényegesebb mozzanatai; az állványozás és betolás körülményei, esetleges akadályok, pótmunkák, meggörbült részek kiegyenesítése stb.” rovatból megtudhatjuk, hogy a szerelőállvány október 1. és 13. között készült el, valamint hogy a vasszerkezet szerelése október 13. és október 30. között zajlott.

A következőkben tudomást szerünk arról, hogy az alapfestés vörös miniumfestéssel történt még a gyárban, a színolajmázolást pedig már a híd helyszínén szürkésfehér festéssel végezték el.

A hidat már 1897. január 20-án átad-

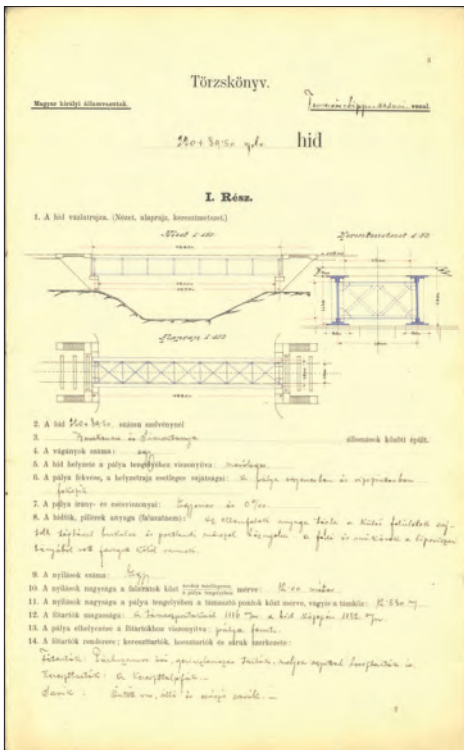
ták az anyagszállítási forgalomnak, május 29-én pedig a rendes forgalomnak.

A falazatok és a híd melléképítményeinek felülvizsgálatát 1897. augusztus 23-án tartották meg.

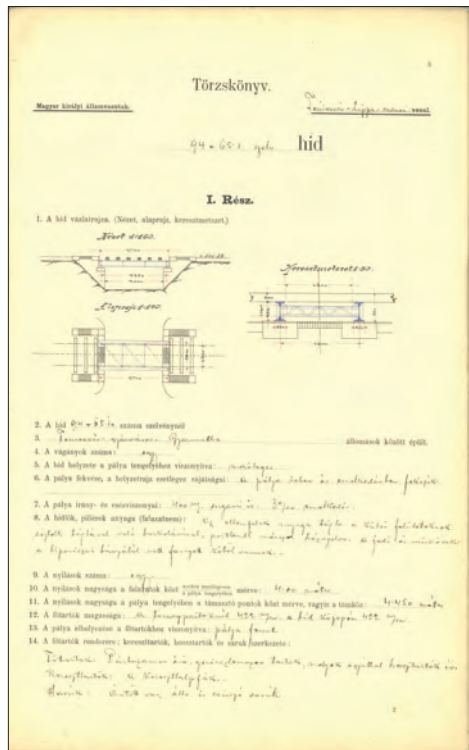
A jótállási idő elejét és végét nem töltötték ki, de tudjuk, hogy ez az átadástól számított egy év.

A törzskönyv III. része tartalmazza a statikai számításokat. A törzskönyv mellékelt másolatait jó felbontásban adtam a nyomdának, és remélem, hogy a néhány ez irányt érdeklődést tanúsító szakembernek nem fog problémát okozni az olvasása.

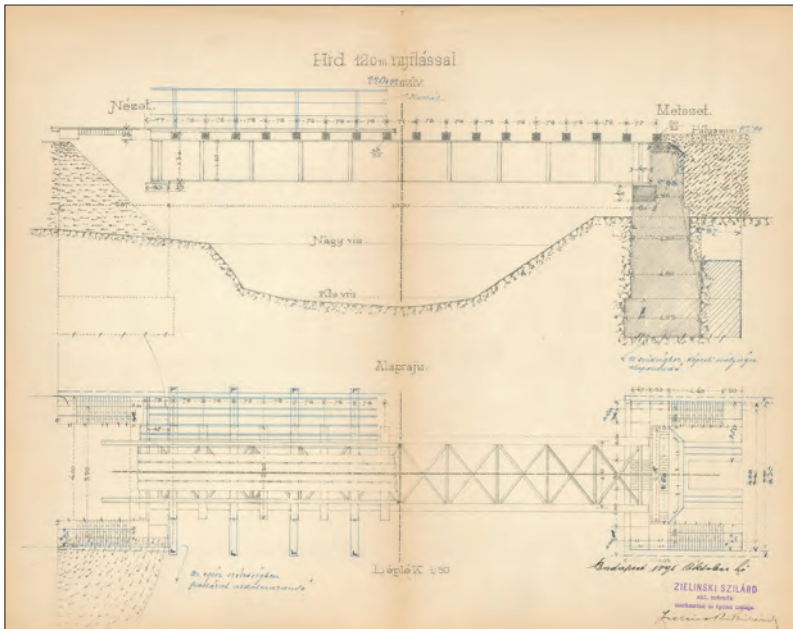
A többi, 3–12 méter nyílású, vas áteresztésű és híd vas alkatrészeit szintén ózdi alapanyagból az aradi Weitzer gyár állította elő és szerelte össze. Ezek mind párhuzamos övű, gerinclemezes tartók, melyek egyúttal hossztartók is. Kereszttartókként a talpfák szolgáltak. Az álló és mozgó saruk öntöttvasból készültek. Az ellenfalak anyaga téglá. A külső felületeket az időjárás viszontagságainak jobban ellenálló sajtolt téglával burkolták. A hézagolást portland-mész habarccsal készítették. A fedő és műkövek a lipovicai kőbányából beszerzett faragott kőből készültek.



43. kép
A 220+89,5 végleges szelvényénél található 12 méter nyílású Berekszó-híd törzskönyvének első oldala

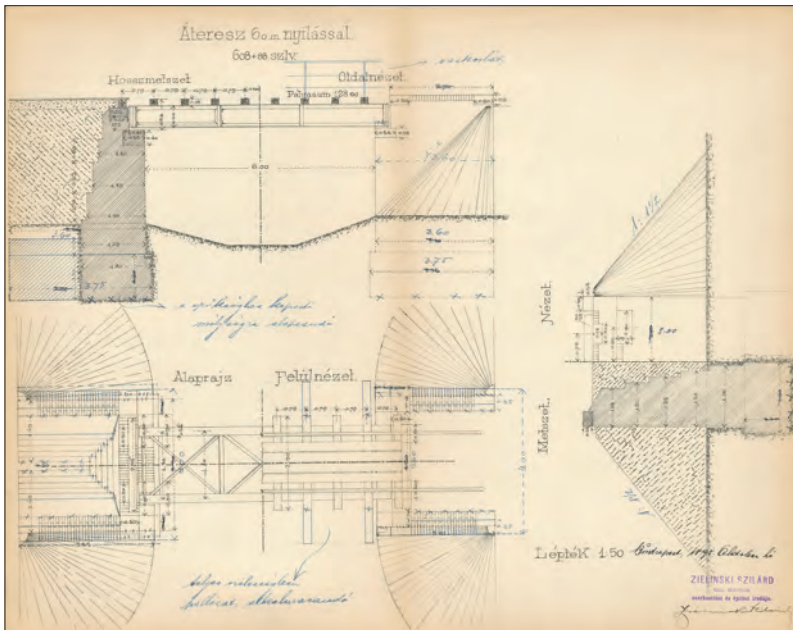


44. kép
A 94+65,1 végleges szelvényénél található 4 méter nyílású híd törzskönyvének első oldala



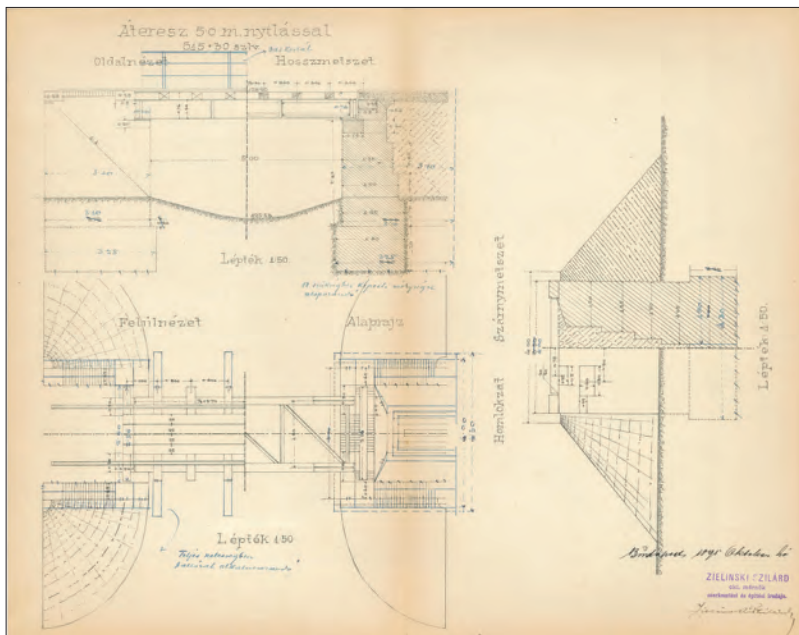
45. kép

A 220+89,5 végleges szelvényénél található 12 méter nyílású Berekszó-híd tervrajza



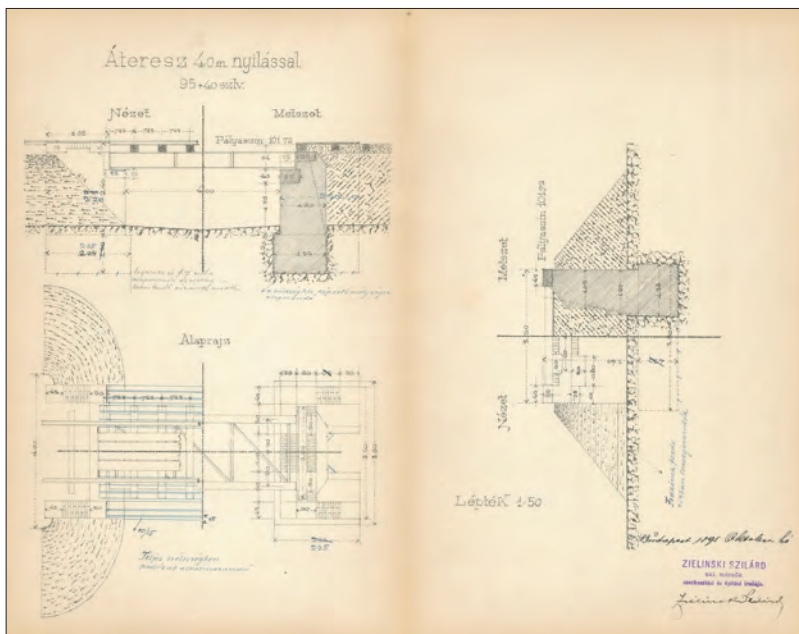
46. kép

A 609+40,2 végleges szelvényénél található 6 méter nyílású híd tervrajza



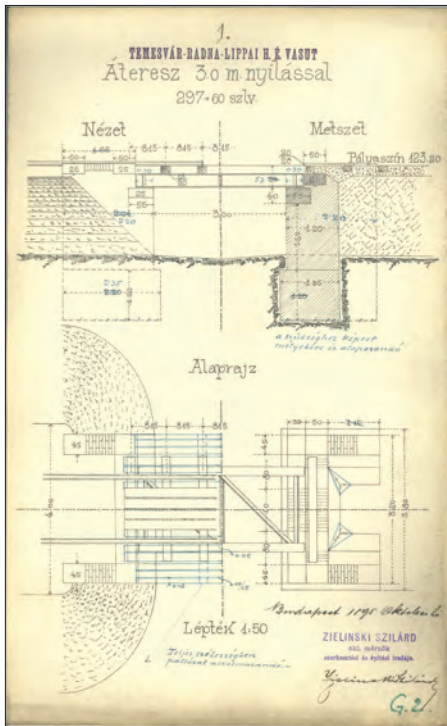
47. kép

A 616+1,4 végleges szelvényénél található 5 méter nyílású híd tervrajza



48. kép

A 94+65,1 végleges szelvényénél található 4 méter nyílású híd tervrajza



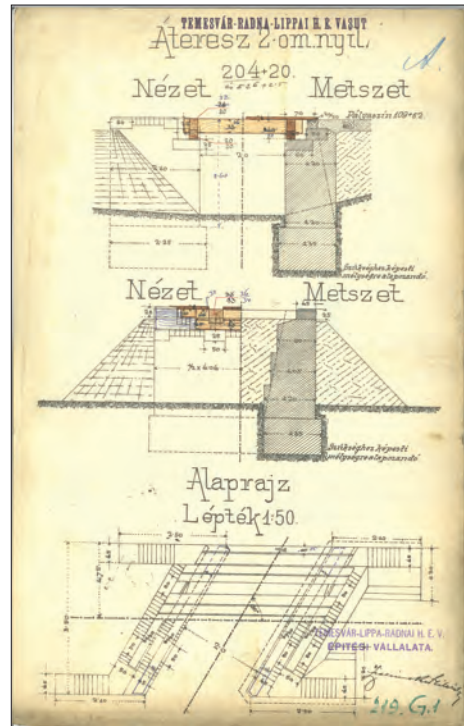
49. kép

A 298+10,0 végleges szelvényénél található 3 méter nyílású átereszt tervrajza

Az átereszek és hidak táblázatában láthatjuk, hogy a 3 méternél kisebb nyílású átereszek fából és ritkán téglaboltozattal készültek. A fa átereszek, hasonlóan a kisebb vashidakhoz, mind nyíltak. A fenti két kép egy 2 méter, valamint egy 3 méter nyílású nyílt fa átereszt terve.

A következő kép egy 3,0 méter nyílású boltozott átereszt tervrajza. A boltozott átereszek, hidak természetesen fedett átereszek.

A vonalon épült egy érdekes boltozott átereszt a 626+71,83 végleges szelvényben, mely abban különbözik a megszokottaktól, hogy a kifolyásánál egy elzárható



50. kép

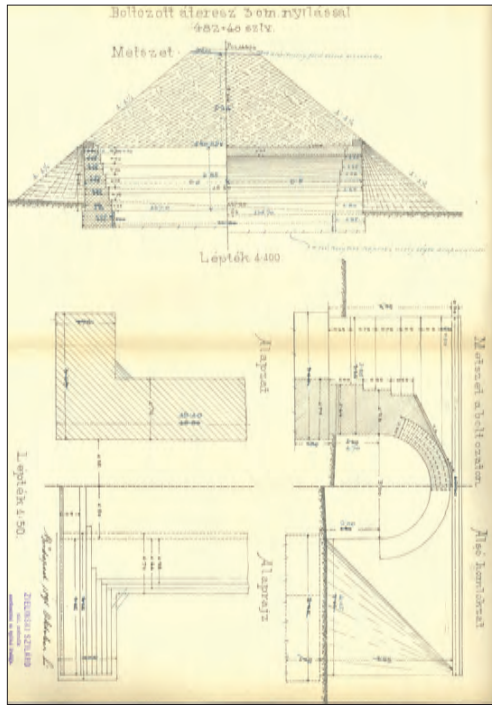
A 204+14,5 végleges szelvényénél található 2 méter nyílású átereszt tervrajza

szerkezetet építettek, hogy megakadályozzák a Maros árvizeinek behatolását a völgybe.

A vonalon található még néhány csóátereszt is. Ezek a töltésbe épültek és szerény átmérőjű kisebb átereszek.

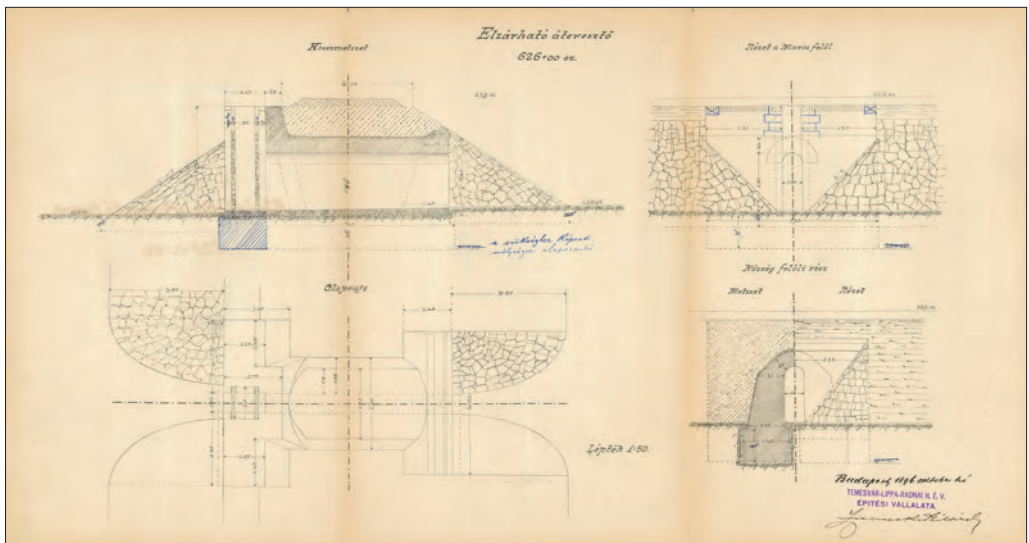
Az építést, mint építési kirendeltség, az aradi osztálymérnökség ellenőrizte, a hidak törzskönyveit is az aradi osztálymérnökség mérnöke töltötte ki.

Az átereszekon és hidakon kívül a vonalon más típusú műtárgy, támfal, bélésfal is épült, például a vízválasztón lévő, vagy pedig Radna állomás előtt, a 634 és 637 építési szelvények között.



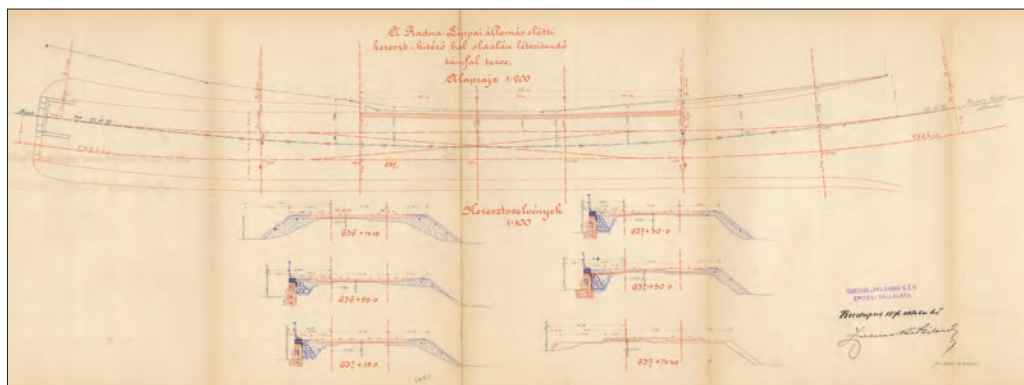
51. kép

A 482+85,6 végleges szelvényben lévő 3 méter nyílású boltozott áteresz tervrajza



52. kép

A 626+71,83 végleges szelvényben épült elzárható boltozott áteresz terve



53. kép

A Radna állomás előtti keresztkitérő bal oldalán létesített támfal terve

Híd a Maroson

Lippa és Radna között a vasútvonalunk útjába állt a Bánátot északról határoló, hömpölygő Maros. A csatlakozó Radna (később Máriaradna) állomás az Arad-Tövis vasútvonalon, a Maros másik, jobb partján futott. A pálya átvezetésére híd kellett építeni. A híd helyének kiválasztásánál a Radnával szemben terjeszkedő Lippa mezőváros helyzete is közbeszólt. A legalkalmasabb hely a 631–634. számú szelvénynél mutatkozott. A tervezővállalat előtt még egy akadály tornyosult: ahhoz, hogy a pálya a Maros jobb partján minél hamarabb a fővasút pályájával párhuzamos helyzetbe kerülhessen, a domborzati viszonyokat is figyelembe véve, az akkoriban ritkaságszámba menő ferde hidat kellett tervezni és építeni. Még így is engedmény megtételére volt szükség, és a legkisebb ívsugarat 300 méterről 200 méterre kellett csökkenteni. Zielinski Szilárd tervezőirodája természetesen minden síránkozás, nyafogás, aktatologatás beikta-

tása nélkül, gyorsan, „pontosan, szépen” elkészítette a terveket. Az építők pedig még az engedélyokmány aláírása előtt serényen nekifogtak a munkának. A híd néhány hónap alatt megépítették. Szerencsénkre a hídnak mindkét törzskönyve fennmaradt. A továbbiakban ezeknek a terveknek és a különböző alkalmak által szerkesztett jegyzőkönyveknek alapján a lehető legpontosabban, részletekbe menően igyekszem az érdeklődő olvasónak átadni a híd építéstörténetét

Tehát a híd a 631–634. számú szelvényeknél épült Máriaradna és Lippa állomások között. A hídon átvezetett vágányok száma: egy. Helyzete a pálya tengelyéhez viszonyítva: az I–III. nyílás 60° , a IV. $56^\circ 33' 25''$, az V. $45^\circ 5' 15''$.

A pálya irány- és esésviszonyai: a III. középpillérig egyenes, innen 200 m sugarú ívben folytatódik.

A hídfők, pillérek anyaga (falazatnem): a hídfők és középpillérek a 0 vízszint alatt 80 cm-ig betonréteg, ezen 40 cm vastag



54. kép

A Lippa és Radna állomások közötti vasúti Maros-híd egy 1903. IX. 14-én datált képeslapon

kiegyenlítő réteg lipovica terméskőből, e fölött 40 cm erős faragott talácsi kőréteg. A középpilléreket kutakra alapozták és milovai homokkővel falazták. A kutakat összekötő boltozatok talacsi, sűrű vágott kövekből készültek. A hídfők és középpillérek felmenő falait lipovica terméskőből falazták, amelyeket aztán talacsi faragott kövekkel burkoltak.

A híd nyílásainak száma öt. A nyílások nagysága a falazatok között, azokra mérőlegesen mérve a következők: az I. és II. nyílás egyenként 39,95 méter, a III. nyílás 60,62 méter, a IV. nyílás 31,64 méter, az ötödik nyílás pedig 27,84 méter. Összesen 200,00 méter. A támaszközöknek a pálya tengelyében, a támasztópontok között mért értékei, azaz a támköz: I. és II. egyenként 47,404 méter, a III. 71,442 méter, a IV. 39,230 méter, az V. 40,87 méter, összesen 246,35 méter.

A főtartók magassága: a nyílások elején és végén 2,50, középen az I. és II. 6,80, a

III. 9,20, a IV. és V. 6,35 méter.

A pálya helyzete a főtartókhoz viszonyítva: lent, tehát hidunk alsópályás híd.

A főtartók rendszere; keresztartók, hosszartók és saruk szerkezete: a főtartók oszlopos rácsozással ellátott félpárolikus tartók, kereszt- és hosszartók, gerinclemezes I tartók. A mozgó és álló saruk hengeres, csuklós szerkezetűek.

A híd építésének ideje. A vasszerkezet gyártása és időtartama: 1896. április 5. és augusztus 10. között gyártották és 1896. július 11. és november 20. között szerelték.

A hidat a forgalomnak 1897. május 29-én adták át.

A szerkezet anyaga, termelési és gyártási helyének megjelölése: a vashíd anyaga hengerelt vas, melyből a lemezeket a borsodnádasdi, a szögvasakat az ózdi, a többi és a sarukat a zólyombreznői gyárakban termelték, és a budapesti Schlick-féle vasöntöde és gépgyár részvénytársaság szállította.

9. táblázat. A hídszerkezetek súlya

| Nyílás | A vasszerkezet támaszköze méterben | A vasszerkezet megmászalt súlya kilogrammban | | | |
|----------|------------------------------------|--|-----------|------------|------|
| | | hengerelt hegesz/folytvas | öntöttvas | öntöttacél | ólom |
| I. | 40,87 | 74 069 | 855 | 960 | 75 |
| II. | 39,23 | 65 948 | 855 | 960 | 75 |
| III. | 71,442 | 167 992 | 2090 | 1900 | 215 |
| IV. | 47,404 | 78 673 | 850 | 995 | 95 |
| V. | 47,404 | 78 673 | 850 | 995 | 95 |
| Összesen | 246,35 | 465 355 | 5500 | 5810 | 555 |

10. táblázat. A nyílások miniszteri jóváhagyásai

| Nyílás | Miniszteri rendelet száma | Miniszteri rendelet kelte |
|--------|---------------------------|---------------------------|
| I. | 23332/III | 1896. VI. 20. |
| II. | u. a. | u. a. |
| III. | 16471 | |
| IV. | 13842 | 1896. III. 31. |
| V. | 8819 | 1896. V. 7. |

A nyílások terveit külön-külön hagyták jóvá miniszteri rendeletekkel.

A fixpontokat 1897. január 18-án helyezték el. Jelölésük a Radna-patak hídjánál már leírtak szerint történt. A törzskönyvben megtekinthetjük a fixpontok és észlelési pontok helyeinek vázlatát is.

A törzskönyv második részében a híd történetére vonatkozó adatok szerepelnek.

A szerkezetnem választásának indokai rovatba a törzskönyv kitöltője bejegyezte, hogy a félpárolikus főtartókat anyagmegtakarítási szempontból tekintették a legmegfelelőbbnek.

E nagy híd esetében is a munkálatok ellenőrzését a kiadott és az építéshez tartozó feltétfüzetek, engedélyokirat és jóváhagyott tervek figyelembevételével végezték. Az ezekben előírtak szigorú be-

tartását az építési kirendeltség ellenőrizte mind az alépitmény, mind a vasszerkezet esetében.

„Az ellenfalak, pillérek építésének története. A felhasznált kőanyagok nemei. Az alapozás mélysége, esetleges nehézségek stb.:” pontnál részletes leírást találunk. Megtudjuk, hogy a kereskedelemügyi miniszter 77461/III. 95. szám alatt kiadott rendeletével engedélyezte az ellenfalak és a híd középpilléreinek építését, és hogy a munkálatokat már 1895. december 15-én elkezdtek. A kitézés után hozzáfogtak az alapgyödrök kiásásához. A lippai ellenfalnál kezdték el az alapgyödor kiásását, dúcolt szádfalak védelmében. A beszivárgó vizet kiszivattyúzták. A gödröt a kisvíz (124,03 m) alatt 3 méterre 121,03 m tengerszint feletti magasságig kotorták ki. Alapanyaga nagyszemű kavics volt. Az alapgyödor elkészülte után zúzott kő felhasználásával 1:2:3 arányú betont készítettek. Erre 0,40 m vastag termésköréteget és a kisvízszint magasságáig szintén 0,40 m vastag faragott köréteget helyeztek. A lippai ellenfal után az I., majd a II. középpillér, ezek után a radnai ellenfal, aztán a IV. középpillér és végül a



55. kép

A Maros-híd törzskönyvének címlapja és első oldala

III. középpillér munkálatai következtek. A középpilléreket 2/2 falazott kútra építették. A kutakat faragott kőboltozattal kötötték össze. Az I. középpillér kútján lent 4,70 m, fent 4,50 m külvilágú, a II. 5,20 és 5,00 m, a III. szintén 5,20 és 5,00 m, a IV. 5,70 és 5,50 m külvilággal rendelkezik.

A kútdobok 24/30 cm, szögvas késéssel ellátott erős tölgyfakeretek voltak. Az alsó koszorút két sor 35/08 és 38/08 cm méretű tölgyfapallóval erősítették meg. A felső koszorú két réteg 20/08 cm erős tölgyfapallóból készült. Ezeket 20 cm erős puhafa deszkaburokkal körülövező részekből, 4,0 méter hosszú, 25 mm erős csavarokkal kötötték össze. A kútdobok szárazon történő kifalazásának céljából mesterséges szigetekre helyezték. A 4,0 méter magas kútdobokat kifalazásuk után, mely 60 cm átlagos vastagon, milovai homokkővel készült, lesüllyesztették. Az I. középpillér kútjainál kézi kotrást alkalmaztak, a többi középpillér kútjainál, valamint a radnai ellenfalnál a

kotrást és a süllyesztést részben gőzzel, részben elektromos erővel hajtott bagerek (kotrók) segítségével végezték. A hideg miatt a lippai ellenfal alapfalát fűthető bódében, az I. középpillér kútjainál kokszlencsék felhasználásával végezték.

A középjármok alapozási mélységei a következők voltak:

Az I. középpillér alsó kútját 119,03; felső kútját 119,03 méter mélységig, a II. középpillér alsó kútját 118,73; felső kútját 118,54 méter mélységig, a III. középpillér alsó kútját 117,35; felső kútját 118,74 méter mélységig, a IV. középpillér alsó kútját 118,45; felső kútját 118,13 méter mélységig durva, nagyszemű kavicsra alapozták.

A radnai ellenfal alapozási mélysége 120,94 méter, alapanyaga durva, nagyszemű kavics. A radnai ellenfalat és a középpilléreket víz alatt, süllyesztőszekrényekben betonozták. A betonrétegen, a lippai ellenfalhoz hasonlóan, egy kiegyenlítő terméskőréteget raktak le, erre pedig 0,40 erős faragott kőréteg került, amely a kis vízszint (124,03 m) magasságáig ért. A középpilléreknél a kutakat összekötő boltozatokat talácsi kőből faragott idomkövekből készítették, a felmenő falazatot pedig – a hídfőket is ideértve – lipovicai kőből. A burkolóköveket, valamint a szerkezeti és felfekvésű köveket a talácsi kőből szállították. A falazásnál felhasznált Redlich-Orenstein-féle beocsini vízhatlan mész szilárdságát a kir. József Műegyetem anyagvizsgáló osztályán vizsgálták meg, ahol megfelelőnek találták. A falazást 1896. augusztus 20-án, a hézagolást pedig 1896. szeptember 8-án fejezték be.

A vasszerkezetet a budapesti Schlick-féle vasöntöde és gépgyár gyártotta és szállította.

„A vasszerkezet szerelésének időtartama és annak lényegesebb mozzanatai; az állványozás és betolás körülményei, esetleges akadályok, pótmunkák, meggörbült részek kiegyenesítése stb.” rovatból megtudhatjuk, hogy az V. nyílás szerelőállványát 1896. június 18-án kezdték el felállítani és július elsején fejezték be. A többi nyílás esetében a szerelőállványokat a szerelés alatt készítették el.

A vashídszerkezet szerelésének kezdetét és végét a 11. táblázat szemlélteti.

A vasrészek mázolását 1896. november 5. és 1897. április 29. között végezték. Az alapfestéshez vörös miniumfestéket, a színlajmázoláshoz szürke olajfestéket használtak.

11. táblázat. A vashídszerkezet szerelési idejéről

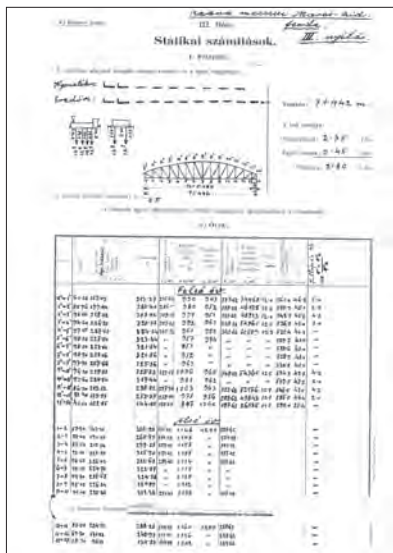
| Nyílás | A szerelés kezdete | A szerelés vége |
|--------|--------------------|-----------------|
| V. | 1896. júl. 11. | 1896. aug. 10. |
| IV. | 1896. júl. 28 | 1896. aug. 27. |
| III. | 1896. aug. 18 | 1896. okt. 15. |
| II. | 1896. szept. 30. | 1896. nov. 3. |
| I. | 1896. okt. 20. | 1896. nov. 20. |

A hidat már 1897. január 20-án átadták az anyagszállítási forgalomnak, május 29-én pedig a rendes forgalomnak.

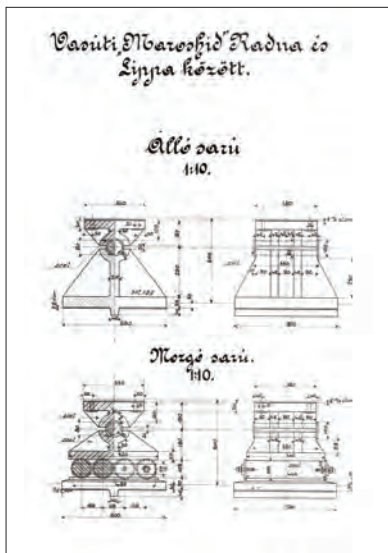
A falazatok és a híd melléképítményeinek felülvizsgálatát 1897. augusztus 23-án tartották.

A törzskönyv jótállási idő elejét és végét jelölő rovatát nem töltötték ki, de tudjuk, hogy ez az átadástól számított egy év.

A törzskönyv III. része a statikai számításokat tartalmazza.

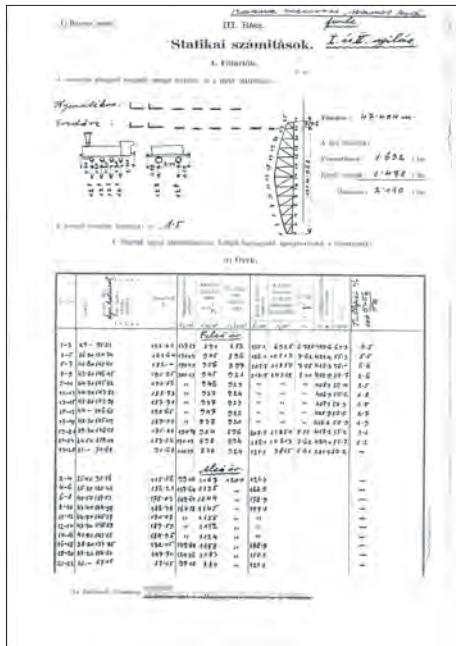


56. kép A Maros-híd III. nyílás főtartóinak statikai számításai (övek)

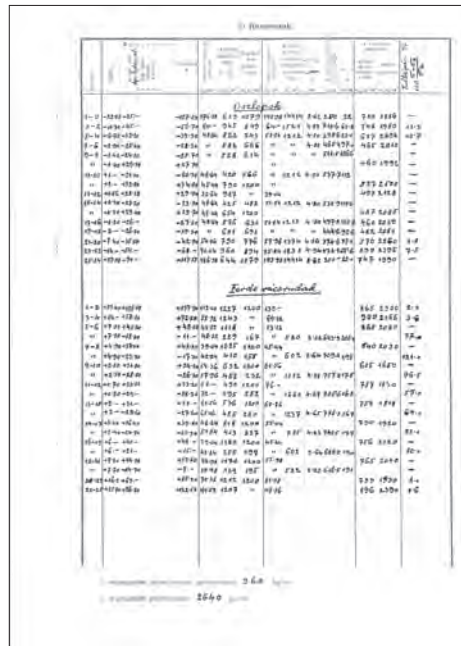


57. kép A Maros-híd 47,404 méter támaszközü tartójának álló és mozgó saruja

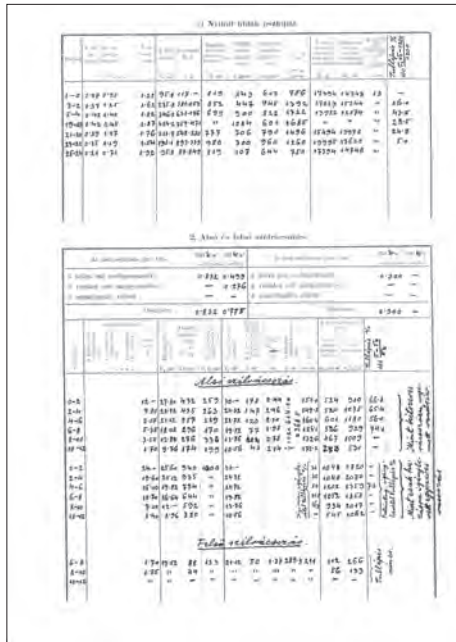
a)



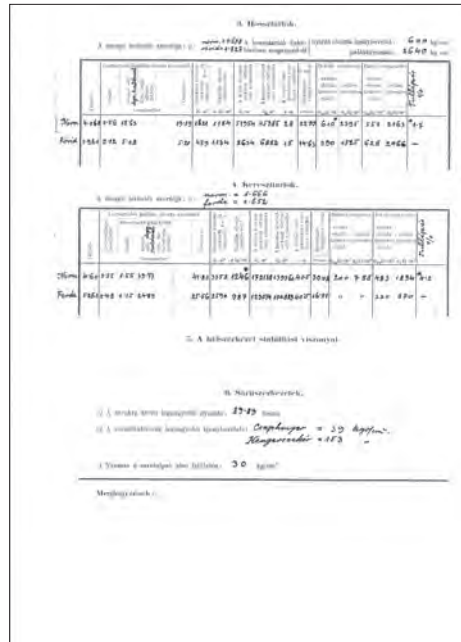
b)



c)



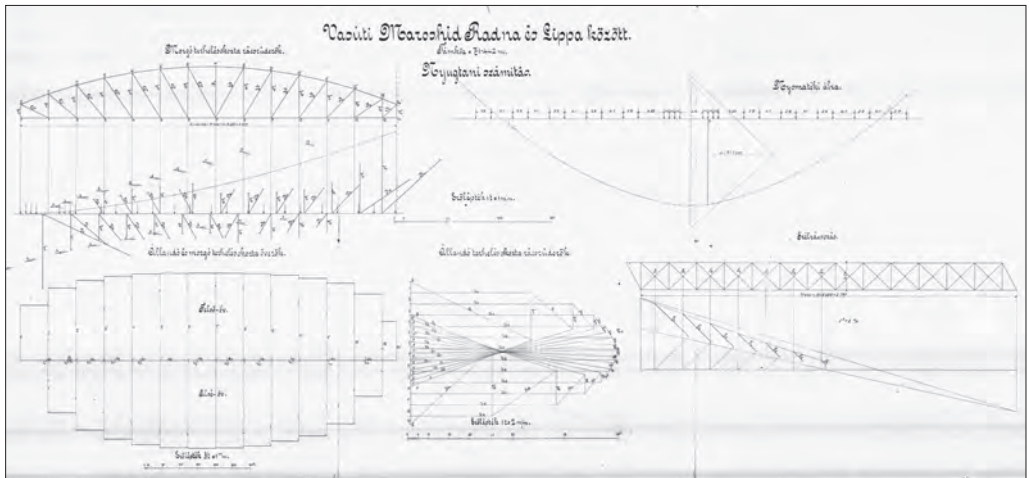
d)



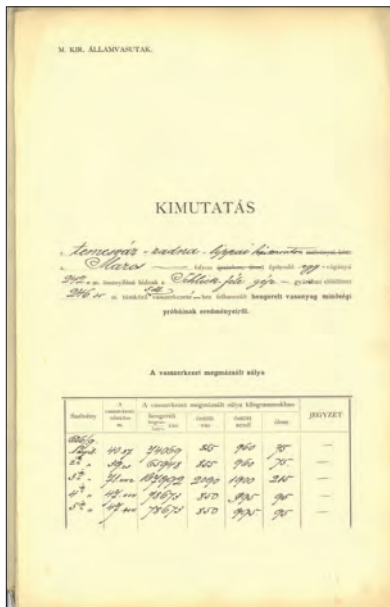
58. kép

A Maros-híd I. és II. nyílása főtartóinak statikai számításai

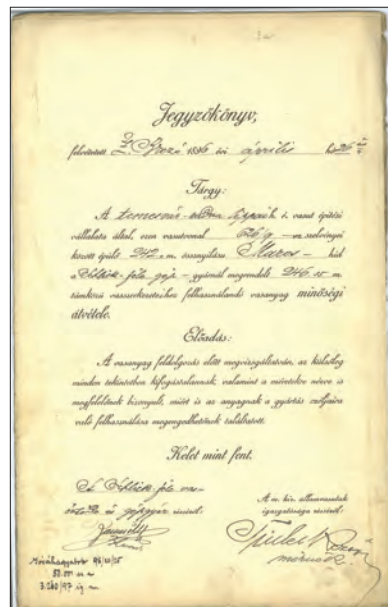
(a) övek, (b) oszlopok, ferde rácsrudak; (c) alsó és felső szélrácsozás; (d) hossz- és kereszt-tartók, saruserkezetek



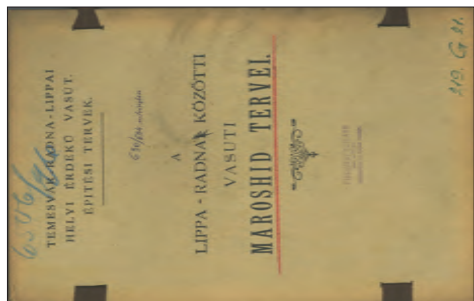
59. kép
A 71,447 méteres nyíllás nyugtani (ma statikai) számítása



60. kép
A Maros-híd vasszerkezetének gyári kimutatása, a szerkezetek súlya

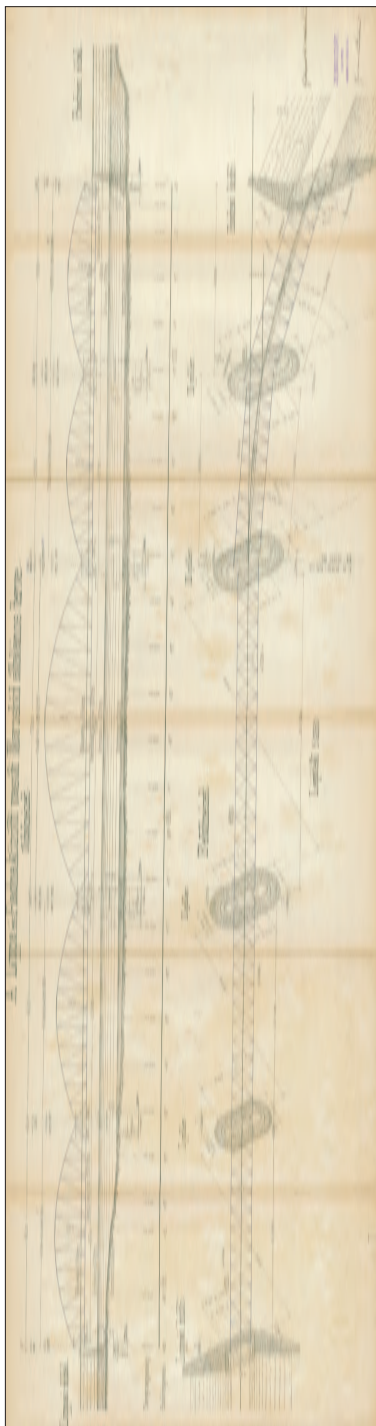


61. kép
Jegyzőkönyv a Maros-híd vasanyagának minőségi átvételéről



62. kép

A Lippa és Radna közötti Maros-híd terveinek borítója



63. kép

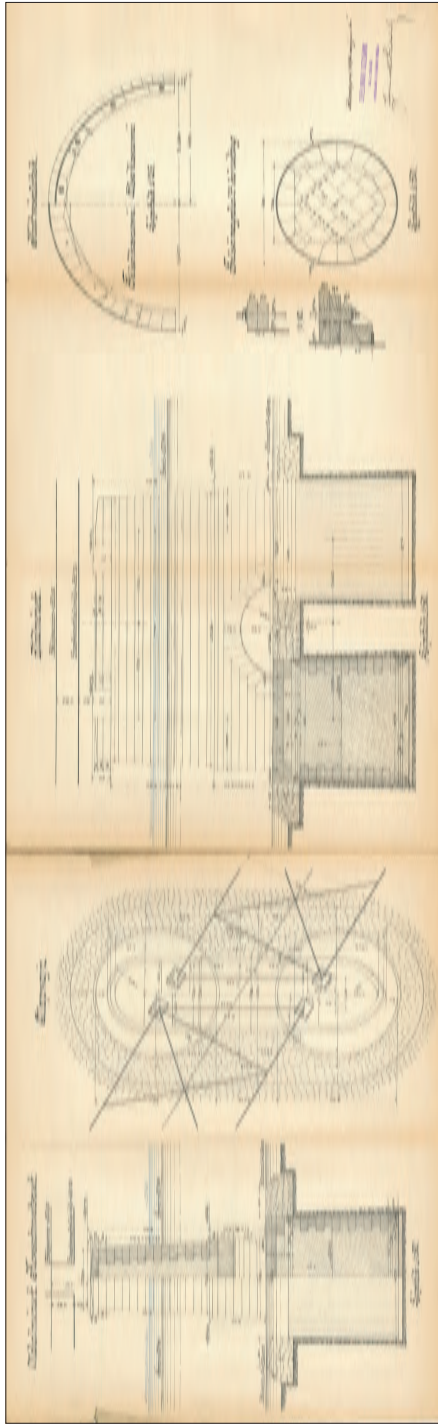
A Lippa és Radna közötti Maros-híd általános terve, oldalnézet és felülnézet



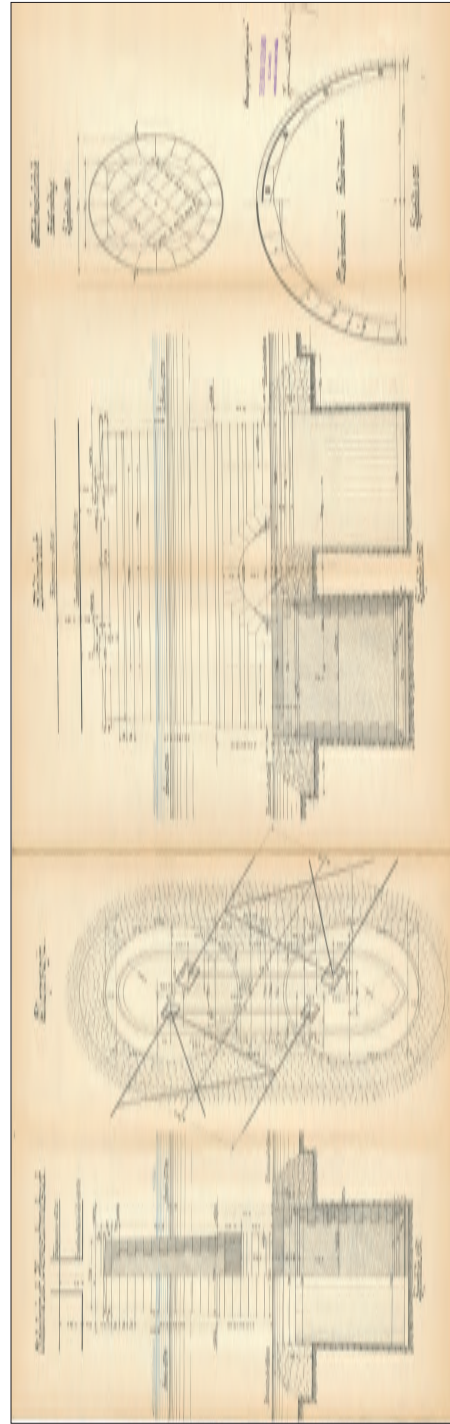
64. kép
Maros-híd, lippai hídfő



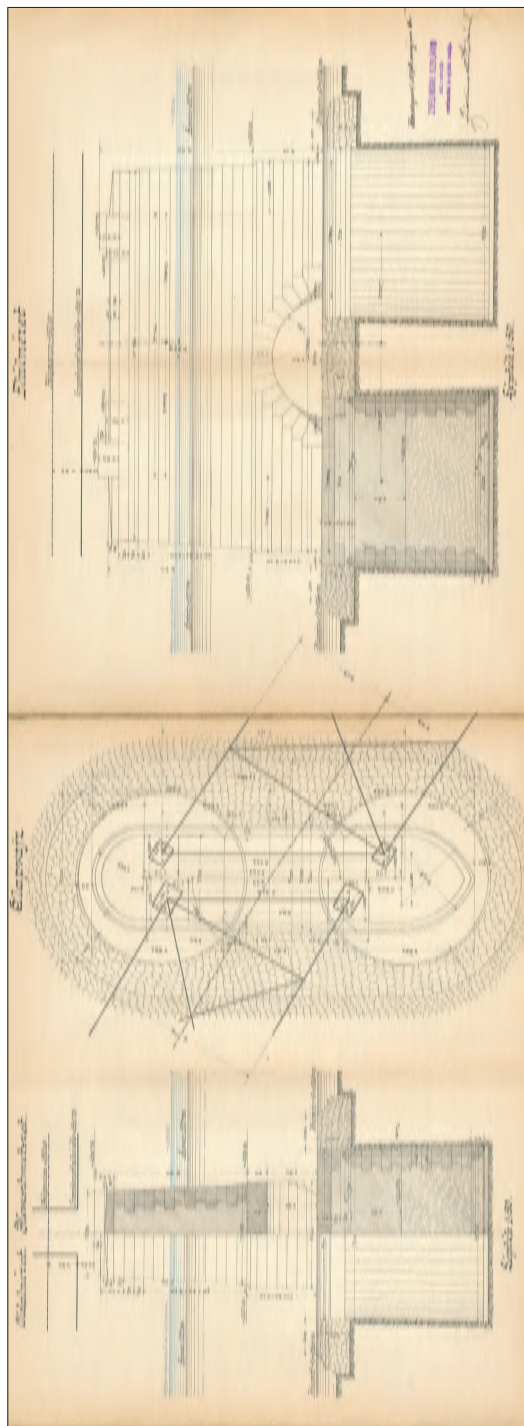
65. kép
Maros-híd, radnai hídfő



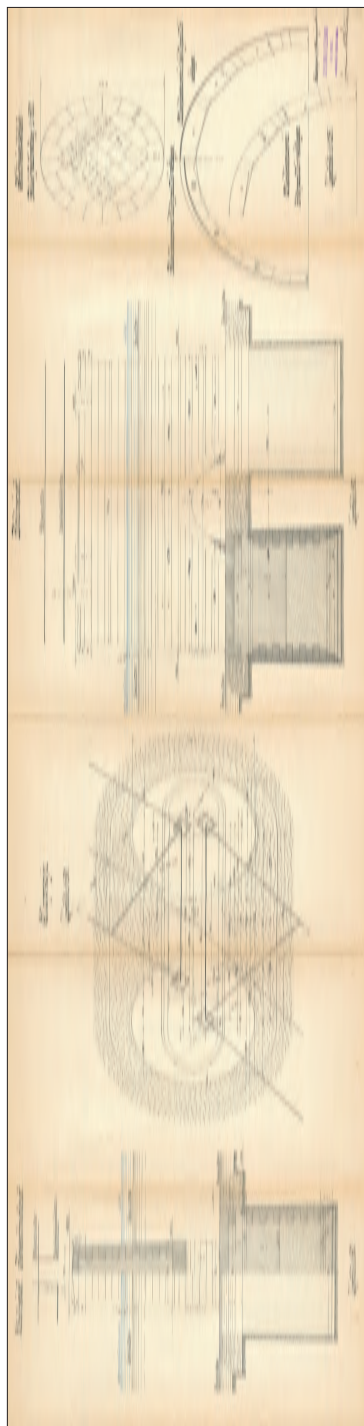
66. kép
Maros-híd I. pillér



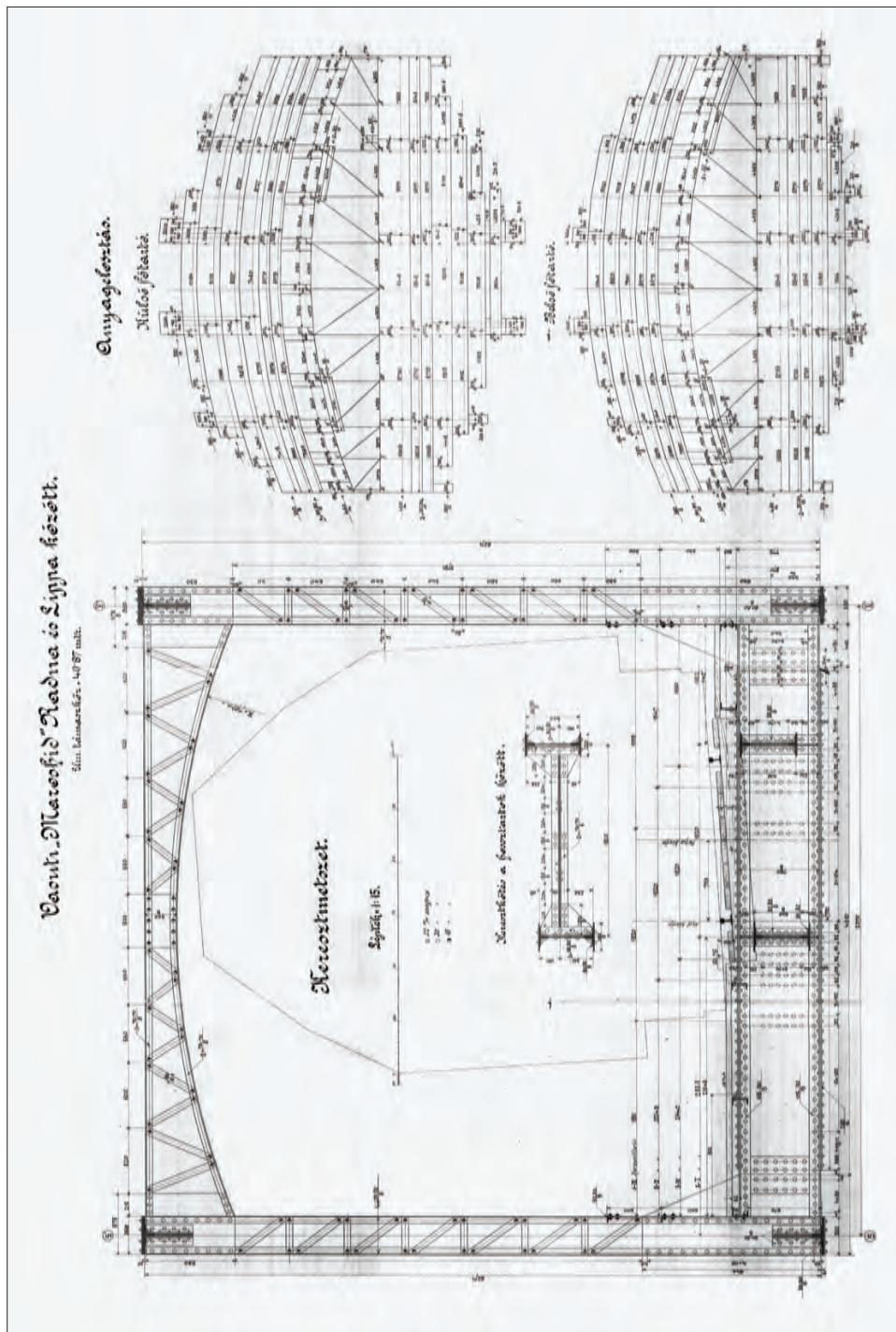
67. kép
Maros-híd II. pillér



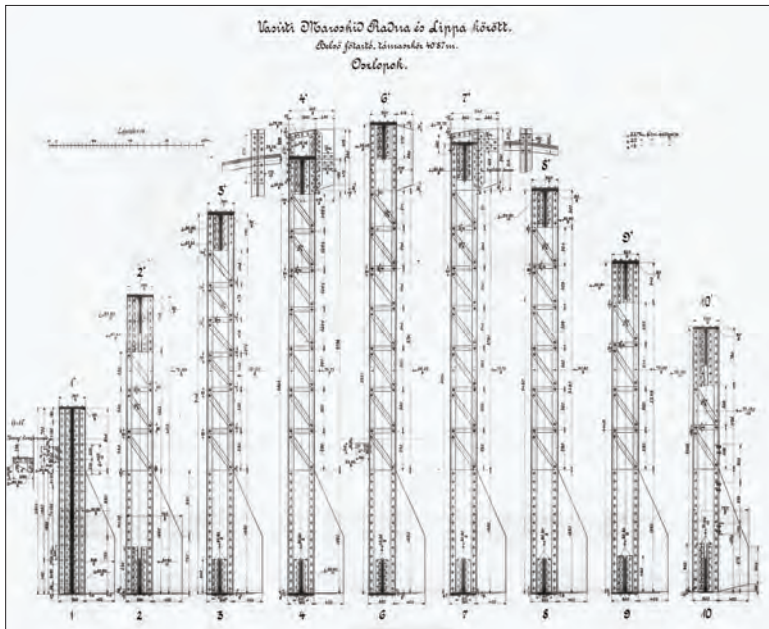
68. kép
Maros-híd III. pillér



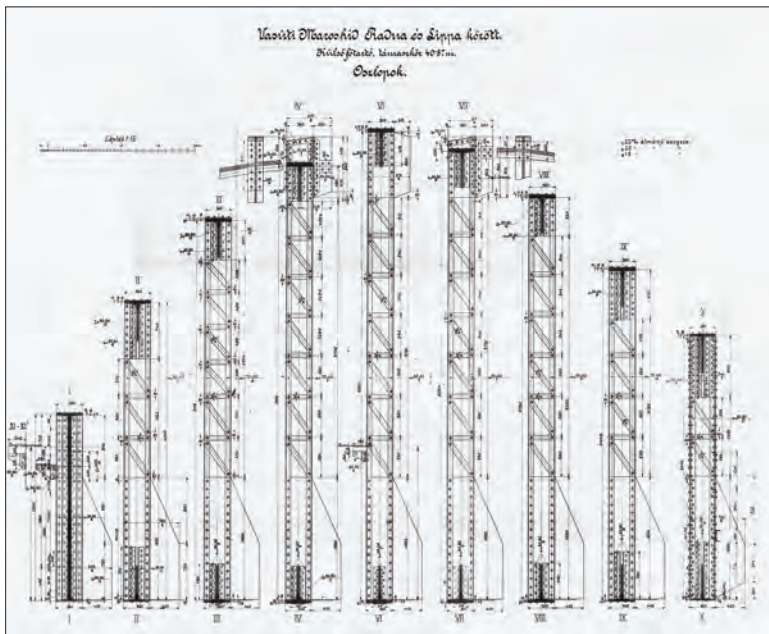
69. kép
Maros-híd IV. pillér



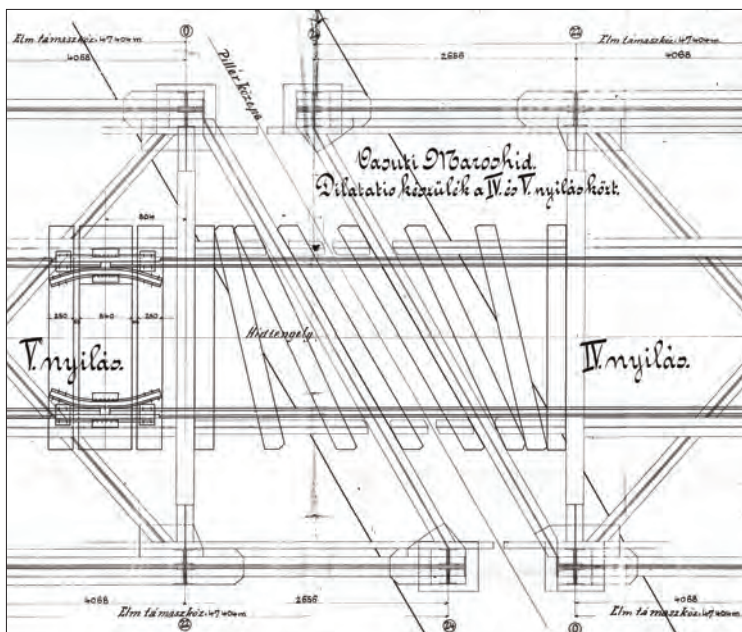
70. kép
 Maros-híd, az V. tartó keresztmetszete



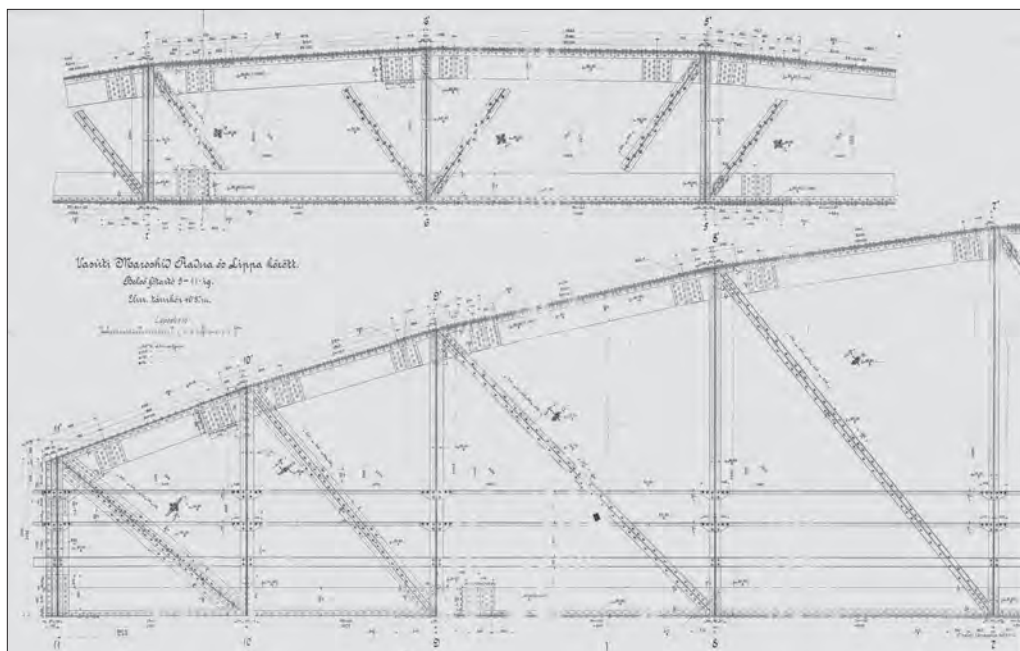
71. kép
A 40,87 méter támaszközű belső főtartó oszlopai



72. kép
A 40,87 méter támaszközű külső főtartó oszlopai



73. kép
A IV. és V. nyílás közötti dilatáció



74. kép
A 40,87 méter elméleti támaszközű belső főtartó részletterve a 7. és 11. csomópontok között

A Maros-híd vitákkal fűszerezett átadása

A Lippa és Radna állomások közötti Maros-híd átadását az előírásoknak megfelelően a híd terhelési próbája előzte meg.

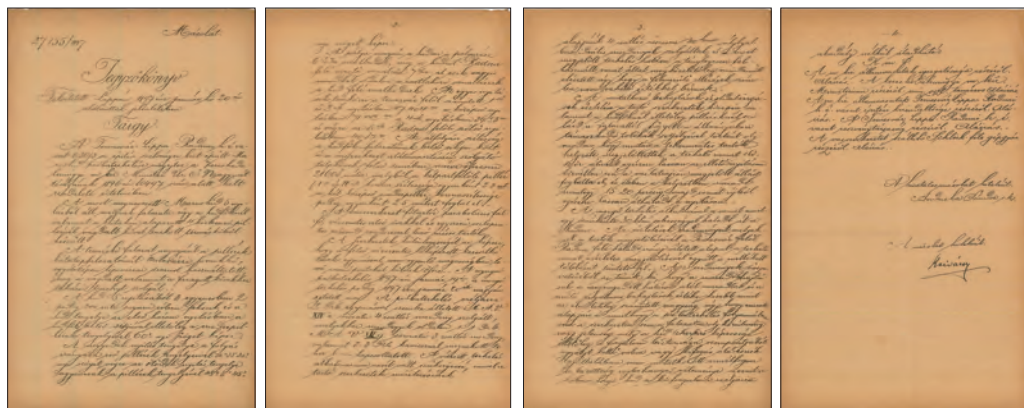
A nyugvó próbaterhelést a kereskedelemügyi miniszter 1896. évi 80497. számú rendelete értelmében 1897. január 19-én, a mozgó próbaterhelést 1897. január 20-án végezték. A próbaterhelést két, egymással szembeállított MÁV XIVA sorozatú négycsatlós mozdonyal, melyekhez mindegyik oldalon egy-egy MÁV XIIg sorozatú, háromcsatlós mozdony, valamint három-három kavicsal megrakott teherkocsit kapcsoltak, tartották.

A terhelési próba alatt a terhelő vonat először egészen lassan áthaladt a terhelte nyíláson, majd elfoglalta a vázlatrajzon feltüntetett helyzetét, amelyen 15–20 percen át tartózkodott. Utána szintén nagyon lassan áthaladt a mérendő nyíláson. A mozgó terhelés alkalmával a terhelő

vonat óránkénti 30 km-es sebességgel haladt át a hídon. A terhelés alatti lehajlásokat a lejjebb mellékelte táblázatban foglalták össze.

Mivel az „eredmények összevetéséből az tűnik ki, hogy a maradandó behajlások a megengedett határok alól maradtak és a múltó rugalmas behajlások értéke kisebb mint az elméletileg számított nagyság, úgyhogy ennek alapján és minthogy a próbaterhelés folyamában sem a szerkezeten sem a falazaton oly körülmény vagy jelenség mely a híd teherbíró képessége illetőleg a forgalom biztonsága szempontjából aggályt keltő volna vagy kifogás alá esnék egyáltalában nem mutatkozott ennél fogva a bizottság egybehangzó véleménye szerint a szóban forgó híd a közforgalom céljaira akadály nélkül átadható” – fogalmazta meg a bizottság.

A próbaterhelést rövidesen, a MÁV-igazgatóság 1897. évi 565. számú rendelete értelmében, 1897. január 28-án követte a híd műszaki felülvizsgálata és ideiglenes átvétele. Az erről készült jegyzőkönyvet



75. kép

A próbaterhelés jegyzőkönyve 1–4. oldala

a fenti napon keltezték. A felülvizsgálati bizottságban minden érdekelt fél képviselője részt vett. A m. kir. államvasutak (MÁV) igazgatósága részéről Tinkel Rezső mérnök, Gergurević Miksa mérnök, a temesvár–lippa–radnai h. é. vasút építő kirendeltsége részéről Gyulányi Rezső főmérnök, a vasút építővállalata részéről Beck Alajos mérnök, a szerkezetet szállító Schlick-féle gépgyár részéről Marmorstein Ármin mérnök.

Az átvétel a MÁV igazgatóságának 1887. évi 65327. sz. a. kelt, hidak vasszerkezeteinek ideiglenes és végleges átvételéről szóló rendelete szerint zajlott, melyet a Hivatalos Lap 1887. évi 43. számában tettek közzé.

A vizsgálat alkalmával csak kisebb hiányosságokat találtak: laza szegecsek (a hídszerkezet minden szegecsét megvizsgálták), amelyek újraszegecslésért javasolták, kigörbüléseket, amelyek azon-

ban nem befolyásolták a híd teherbíró képességét, ezért a bizottság véleménye szerint kiegyenesítésükre nem volt szükség. A hidat még nem mázolták le, ez külön vizsgálat tárgyát képezte. A bizottság a híd ideiglenes átadását javasolta.

1898. szeptember 29-én tartották meg a híd pótfelülvizsgálatát. Ezen a hidat népes bizottság vette górcső alá. A MÁV igazgatósága képviselőjében Tinkel Rezső mérnök és Farkas Ferenc segédmérnök, az aradi üzletvezetőség részéről Nuber Károly főmérnök, a máriaradnai osztálymérnökségtől Heimann Miksa mérnökgyakornok vett rész. A vasszerkezetet szállító Schlick-féle gépgyárat Marmorstein Ármin mérnök képviselte.

A bizottság megállapította, hogy az ideiglenes átvétel alkalmával észlelt hiányokat csak részben pótolták. Újabb hiányokat is találtak: laza szegecsek, kigörbüléseket – főleg a felső övek gerinclemezeiben – mázolási hiányosságokat, nem megfelelő talpfarögzítéseket (hiányoztak a Growe

The table is a handwritten record of deflection measurements. It has several columns for different sections of the bridge and rows for different load conditions. The title is 'A próbaterhelés alatt észlelt lehajlások táblázata'. The data is organized into a grid with multiple columns and rows, containing numerical values and some descriptive notes in Hungarian.

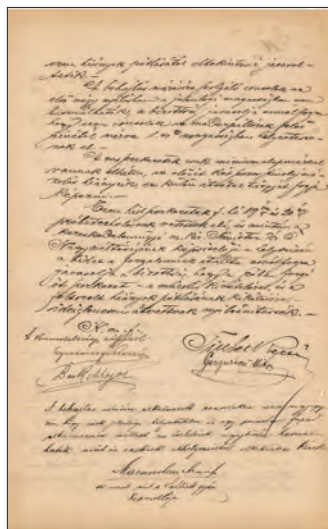
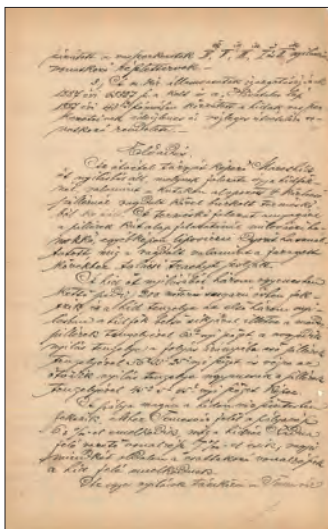
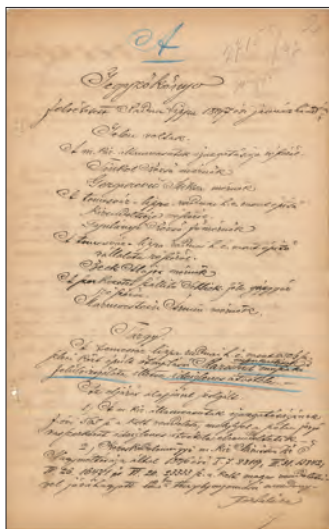
76. kép

A próbaterhelés alatt észlelt lehajlások táblázata

Hidpróba. A temesvár-lippai vasut részére épített vashídon a uapokban ejtették meg a teherpróbát. A kereskedelmi ministeriumot M e n c s i k János osztálytanácsos, a magyar kir. államvasutak igazgató-ágát pedig Gyulányi Pál aradi főmérnök képviselte. A hidat minden tekintetben megfelelőnek és a közforgalomnak átadhatónak találták.

77. kép

A Vasúti és közlekedési közlöny 1897. évi 12. számának tudósítása a lippai Maros-híd teherpróbájának megtartásáról

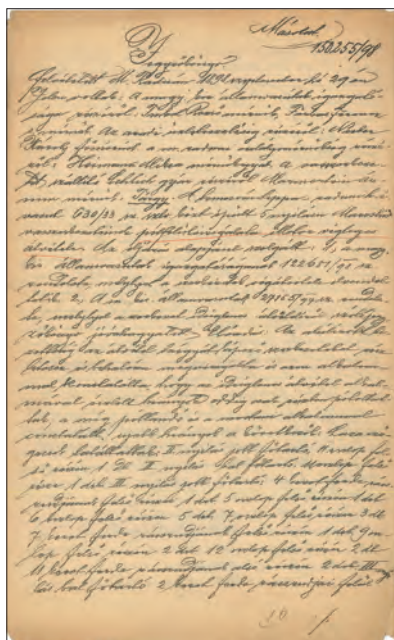


78. kép

A Maros-híd 1897. január 20-ai műszaki felülvizsgálatának és ideiglenes átvételének jegyzőkönyve, 1., 2. és utolsó oldal

alátétgyűrűk). A kihajlásokat, hullámosodásokat a bizottság megmérte és a jegyzőkönyvből rögzítette. Javasolta az illető meghibásodott részeknek szögvasakkal való megerősítését, majd a vonalon közlekedő legnehezebb mozdonyokkal (XIVA sorozatú) újabb próbaterhelés megtartását. Javasolták a hiányzó Grove-gyűrűk beszerzését és felszerelését, a mázolás pótlását és a meglazult szegecsek újraszzegecselését. A hídszerkezet végleges átadását a fenti hiányosságok pótlása esetén és után javasolták.

Marmorstein Ármin a kihajlások okait részletezte, bizonygatta, és kérte a bizottságot, hogy – mivel e kihajlások nem veszélyeztetik a híd állékonyságát és nem is fognak az idő telésével nagyobbodni – a szögvasal való megerősítéstől tekintsenek el.



79. kép

A Maros-híd 1898. szeptember 29-ei pótfelülvizsgálatának és végleges átvételének jegyzőkönyve, első oldal

A szerző és az olvasó is azt gondolhatta, hogy ezzel be is fejeződött a dolog: az építési vállalat elvégezte a hiányok pótlását, a hatóság pedig aláírta a végleges átadási jegyzőkönyvet. A dolgok azonban nem mentek ilyen egyszerűen. Ezt már az 1898. évi november 8-án készített jegyzőkönyvből tudhatjuk meg.

A Radna állomáson felvett jegyzőkönyvet a m. kir. és hajózási főfelügyelőség részéről Neÿ Ferenc főfelügyelő, a m. kir. kereskedelemügyi minisztérium részéről Buday Béla főmérnök, a m. kir. államvasutak igazgatósága részéről Maurer Mór felügyelő, Tinkel Rezső mérnök, Farkas Ferenc segédmérnök, Nuber Károly főmérnök, Boros Gusztáv osztálymérnök, a temesvár–lippa–radnai h. é. v. építési vállalata részéről Beck Alajos mérnök, a vasszerkezeteket szállító Schlick-féle vasöntöde és gépgyár részvénytársaság részéről Kohn János főmérnök és Marmorstein Ármin mérnök írták alá.

A jegyzőkönyv tárgya: „a temesvár–lippa–radnai h. é. vasut 630/3 sz. szlv. közt épült ötnyílású Maroshíd vasszerkezetének megvizsgálása f. évi okt. hó 16-án 7542 sz. vasúti és hajózási főfelügyelőségi intézkedés folytán a vasszerkezetek végleges átvételekor észlelt deformációk alkalmából”.

A bizottság az 1898. szeptember 29-ei pótfelülvizsgálat által megállapított kérelmeknek tett eleget. A próbaterhelést az 1897. január 19-én megtartott próbaterhelésnél igénybe vett próbavonattal azonos próbavonattal ismételték meg. Különbséget csak a mozdonyok jelentet-

tek. Ez esetben a MÁV két XIIg sorozatú mozdonya helyett XII. sorozatú, 5466. és 5361. pályaszámú mozdonyt használtak. A bizottság a legjobban deformálódott alkatrészek kihajlásait elemezte, megmérte értékeiket a terheletlen állapotban, a terhelő vonatnak a hídon való veszteglése alatt, majd a terhelő vonat eltávolítása után is. A deformációk mérésével azonos időben a bizottság Balcke-féle feszültségmérőkkel is méréseket végzett. Ezen kívül az I. és II. nyílásban a próbaterhelés alatt bekövetkezett behajlásokat párhuzamosan Sprengler-féle műszerekkel is észlelte.

A mérések eredményeit bevezették a jegyzőkönyvbe is. A bizottság igazoltnak látta azon megfogalmazott aggodalmakat, „hogy a szerkezet különösen pedig az Iső és Ilik nyílások szerkezete a forgalom alatt további deformációkat szenvedhetnek és így a forgalom céljainak kellő biztonsággal állandóan meg nem felelhetnek”.

Az „aggasztó jelenségek következtében a bizottság a következő intézkedéseket hozta javaslatba.

a) az Iső és Ildik nyílás felső öveinek gerinclemezei lehetőségig kiegyenesítendőek és merevítendőek,

b) az Iső nyílás 9dik keretében levő kigörcsült ferde rácsrúd kiváltandó.

Ezen intézkedések eredményes végrehajtása céljából mindkét nyílás kijavítása aláállványozás és a szerkezet tehermentesítése útján eszközzendő.

c) a IVik nyílás bal főtartójának 8. és 10ik keretében a felső öv gerinclemezei a nyílás aláállványozása nélkül kiegyenesítendőek és merevítendőek.

d) az Vik nyílás felső övei megfigyelendők.

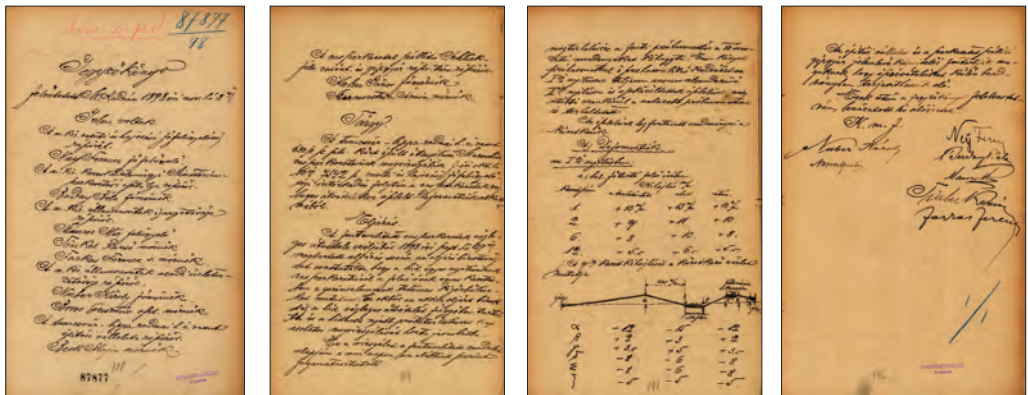
Addig is míg az a)-c) alatti javítások megtörténhetnek, a bizottság vezetője elrendeli, hogy a hídon a vonatok 10 km-nél nagyobb sebességgel ne közlekedjenek, s két mozdony a hídon egy vonatban legalább 3 kocsi közbeigatásával közlekedhessék.

Az építési vállalat és a szerkezetet szállító gépgyár jelenlevő képviselői fentartják maguknak, hogy észrevételeiket külön beadványban terjeszthessék elő."

A jegyzőkönyvhöz csatolt kétoldalas beadványban fenntartották szeptember 29-én tett véleményüket, miszerint a gerinclemezeken előforduló deformációk a vasanyag gyártása előtti kezelésének tulajdoníthatók, és megjegyezték, hogy ezek az első próbaterhelés óta nem nagyobbodtak. Logikájuk szerint: ha a nagy súlyú vonatokkal tartott próbaterhelések után e deformációk nem növekedtek, akkor a forgalomban lévő sokkal könnyebb

vonatok egyáltalán nem fognak több és nagyobb deformációt előidézni. Vállalták a meglévő deformációk kiküszöbölését, azonban a gyárban végzett kísérletek eredményeit is figyelembe véve, a vállalat szerint a javítások ideje alatt nincs szükség külön alátámasztások építésére. Véleményük szerint „ezen túl szigorú elővigyázati feltétel, hogy ezen munka végrehajtására az I. és II. nyílás aláállványozandó, annál inkább miután jelen esetben nincsen szó egyes szerkezeti részek megerősítéséről, hanem csupán azoknak merevítéséről” szükségtelen.

A javítás legkényesebb részéről, melyet az I. nyílás 9. keretében lévő ferde rács tartó és ennek a felső övhöz való csatlakozását képezte, a gyár képviselői „hiszik, hogy sikerülni fog ezen hiányt is egyszerű módon pótolni, a nélkül, hogy itt a rácsrúd kiváltása szükséges volna”. Kijelentették, hogy „a lehető legnagyobb óvatossággal és elővigyázatossággal fognak dolgozni”, és ha szükséges, akkor a szerkezetet alá-



80. kép

A Maros-híd deformált vasszerkezeteinek megvizsgálására kiküldött bizottság 1898. november 8-ai jegyzőkönyve, első, második, negyedik és utolsó oldal

támasztani, „úgy azt a saját érdekünkben is megfelelően elrendezni” fogják. Újfént kérték a bizottságot, hogy tekintsen el az aláállványozás előírásától. A gyár különvéleményével az építési vállalat kiküldötteje, Beck Alajos is egyetértett.

Mivel az építési vállalatnak és a szerkezetet szállító gépgyárnak fentebb ismertetett „nyilatkozata alapján a bizottság tárgyalásait folytatván, teljesen egyértelmű megállapodásokra nem jutott, a bizottság egyes tagjainak nézeteit”, a bizottság 1898. december 7-én, immár Budapesten felvett „Folytatólagos jegyzőkönyv”-ében rögzítették.

A MÁV pályafenntartási osztálya és a radnai osztálymérnökség képviselői szerint:

„1. Kísérletezésnek és nem biztos eredményt ígérő intézkedésnek nem lehet helye”, és „mind a kigörcbült gerinclemezek

nél, mind pedig az elgörcbült rácsrúdnál oly munkálatok rendelőndők el, a melyek a sikert előre is biztosítják.”

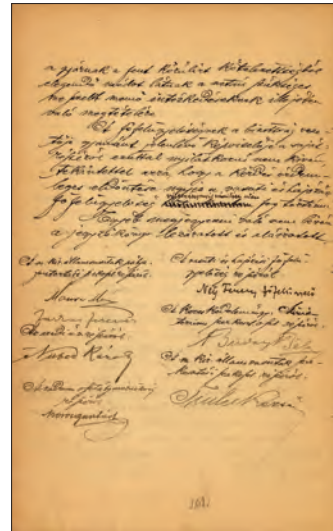
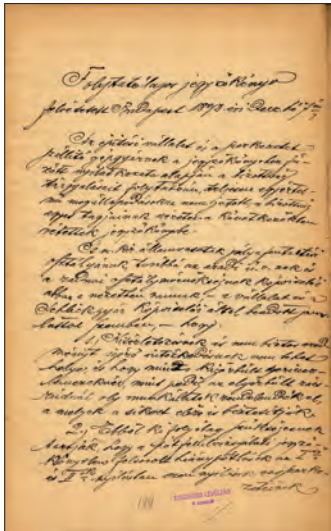
2. Továbbra is kitartanak ama véleményük mellett, hogy az I. és II. nyílás vaszszerkezeteinek javításait alátámasztással, azaz a vasszerkezetek feszültség nélküli állapotában végezzék.

3. A gerinclemezek alsó széleire, mindkét oldalon szögvasakat kell szegezcselni oly módon, hogy ezek végei a csomólemezekben legyenek erősíthetők.

4. A kigörcbült rácsrudat helyettesíteni kell.

5. A szállító gyár készítse el és elbírálás céljából mutassa be a javítások kiviteli terveit.

A kereskedelemügyi minisztérium szerkesztési osztályának és a MÁV szerkesztési szakosztályának képviselői engedékenyebbek voltak. Szerintük a Schlick



81. kép

A Maros-híd deformált vasszerkezeteit vizsgáló bizottság 1898. december 7-ei folytatólagos jegyzőkönyve, első és utolsó oldal

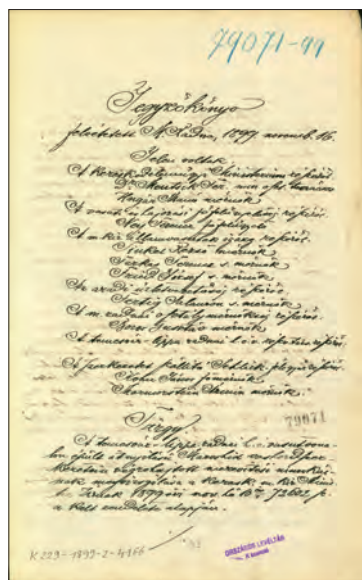
gyárnak megengedhető volna, hogy a javításokat az általa javasolt módon végezze, de azzal a feltétellel, hogy a munkálatok teljes idején jelen legyen a MÁV által küldött ellenőrző közeg. Ha a „tervezett módozat célba nem vezetőnek mutatkoznék, akkor azonnal, – amennyiben pedig a módozat meg nem felelő volta, csak a munkák végrehajtása után megtartandó bizottsági vizsgálat során constatálnék, illetve volna csak constatálható, – akkor még ezen stadiumban is köteles legyen a gyár a kijavításoknak aláálványozás mellett való teljesítésére illetőleg mindazon munkálatok végzésére, a melyek a szerkezeteknek akkori állapotához képest szükségesnek fognak találatni”. E bizottsági tagok is szükségesnek tartották a javítási tervek bemutatását és jóváhagyását.

A főfelügyelőségnek a bizottsági vezetőjeként jelen lévő képviselője a saját részéről nem kívánt nyilatkozni, ugyanis a

kérdés érdemleges eldöntését a vasúti és hajózási főfelügyelőségnek kellett megtennie.

Bár a levéltárakban már nem lelhetők fel a hídátadás és a deformált szerkezetekkel kapcsolatos további dokumentumok, minden bizonnyal a jelzett problémákat megoldották, és a híd hetven éven át szolgálta a forgalmat.

1966 és 1967 között a Maroson új hidat építettek. A 61+044 szelvényben egy váltót helyeztek el, vonalkorrekciót hajtottak végre. Az új híd a folyón a régi hídtól folyásirányban nyugatabbra (Arad irányába) került. A lippai állomásra vezető szakaszt ipari vonallá minősítették, Lippa állomást megszüntették. A Lippa állomás és a régi híd közötti vonalrész 1967. május 27-én megszüntették, majd felszedték, a régi híd vasfelszerkezete pedig az ócskavasba került.



82. kép

A Maros-híd merevítésének megvizsgálásakor, 1899. november 16-án kiállított jegyzőkönyv első oldala

A PÁLYA FELÉPÍTMÉNYE

A pálya normál nyomtávra épült, a feltételeknek megfelelően a nyomtáv 1435 milliméter.

Betartva az építési feltételeket, a vasúti felépítményét 9 méter hosszú, 23,6 kg/m „i” jelű sínekből valósították meg. Ezeket 13 darab 2,20 m hosszú talpfákra rögzítették. A síneket függő sínkötés alkalmazásával oly sűrűn rakott talpfákra kellett elhelyezni, hogy igénybevételük 6000 kilogrammos keréknyomás alatt négyzetcentiméterenként 1000 kg alatt maradjon.

Az aljközök 72,5 centiméteresek voltak, az illesztések lengő típusúak, tehát két sínszál találkozásánál nem volt talpfa.

A vágányok egymástól lévő távolságát, melyet középtől középig mérve, az állomásokon legalább 4,5 méterben, a nyílt vonalon pedig legalább 3,6 méterben határozták meg, természetesen betartották.

A feltételeknek megfelelően a magyar kir. államvasutak Temesvár-Gyárvaros és Radna állomásain építendő vágányok, valamint Temesvár-Gyárvaros állomáshoz való csatlakozástól Radna felé, illetve Radna állomáshoz csatlakozástól Temesvár felé 300-300 m hosszban a helyi

érdekű vasút nyílt vonalát is elsőrendű vasúti felépítménnyel építették. Ezeket a csatlakozóállomásokon mindazon váltókat és keresztezéseket, amelyek elsőrendű vasúti felépítménnyel rendelkező vágányokba estek, szintén az elsőrendű vasutakra kidolgozott MÁV-szabványok és előírásai szerint építették meg.

A csatlakozóállomásokon az összes váltó és talpfa, valamint a sínkötések és keresztezések új anyagokból épültek.

Az állomásokon épült sínek hosszait az állomásokról szóló fejezet táblázata foglalja össze.

A talpfák lehettek tölgyfából vagy pedig vörösfenyőből, de a kitérők és a nyílt mütárgyaknál csak tölgyfát használhattak és használtak. Az útátjáróknál a sínszálak között általában tölgyfa vezérgerendákat, de a fontosabb útátjáróknál vezérsíneket alkalmaztak.

A helyi érdekű vasút vonalán a felépítmény beágyazásához a Temesvár és Máslak-Remete állomások közötti vonalrészben egyharmadrészben homok és kétharmadrészben kavics, a Máslak-Remete és Radna állomások közti vonalrészben pedig tisztán kavicsot használtak. A beágya-

zás vastagsága a sínek talpa alatti részen 25 cm, szélessége a sántalpak magasságában 2,80 m volt.

A folyóméterenként 23,6 kg súlyú sínrendszerhez való váltók és keresztvezések beágyazásához az előírásnak megfelelően tisztán kavicsot használtak. Ezek a helyeken betartották a sínek talpa alatt az előírt 30 cm vastagságot.

A felépítmény cseréjére 1958 után került sor, 1958-ban Temeshidegkút és Radna között 40 kilogrammos, Hidasliget és Temeshidegkút között 45 kilogrammos

sínekkel váltották a régi, elöregedett, már nem megfelelő 23,6 kilogrammos síneket. 1969-ben Temesvár-Gyárvaros és Hidasliget között 49 kilogrammos síneket fektettek le. Temeshidegkút és Radna között 1994-ben cserélték le a 40 kilogrammos síneket 49 kilogrammosokra (R. Bellu könyve szerint, de nem tudtam ellenőrizni az adatainak helyességét).

A vonalon a megengedett sebesség 35 km/h és 40 km/h, a megengedett tengelyterhelés pedig 12 tonna volt.

| I. szám | A fixpontok jelzése ~ | | A fixpont | | Jegyzet | |
|-------------------|-----------------------|-----------|-----------|--|---------|---------------|
| | szelvény mél | a pályán | | leírása | | magas sága |
| | | jobb | bal | | | |
| | | alattalan | | | | |
| 1 | 0 | jobb | | Temesvár Gyárvaros között az új pályán az új jobb oldali átlépés a meglévő mellett | 94-173 | |
| 2 | 10 | | bal | Fixpontjánál | 91-274 | |
| 3 | 17 | jobb | | Fixpontjánál | 91-674 | |
| 4 | 22 | | bal | A sínpályán a meglévő mellett az új jobb oldali átlépés a meglévő mellett | 92-474 | |
| 5 | 28 | | bal | A pályán a meglévő mellett az új jobb oldali átlépés a meglévő mellett | 91-030 | |
| 6 | 32 | | bal | A meglévő mellett az új jobb oldali átlépés a meglévő mellett | 91-669 | |
| 7 | 35 | | bal | A meglévő mellett az új jobb oldali átlépés a meglévő mellett | 91-721 | |
| 8 | 40 | | bal | Temesvár Gyárvaros között az új jobb oldali átlépés a meglévő mellett | 92-474 | |
| K 229-1899-2-4466 | | | | | 1 | |

| I. szám | A fixpontok jelzése ~ | | A fixpont | | Jegyzet | |
|---------|-----------------------|-----------|-----------|--|---------|---------------|
| | szelvény mél | a pályán | | leírása | | magas sága |
| | | jobb | bal | | | |
| | | alattalan | | | | |
| 64 | 230 + 012 | jobb | | A 230+012 szelvényen 10 m ny. átlépés. Lépés ellenőrzési a pályánál | 117-252 | |
| 65 | 243 + 108.3 | jobb | | A 243+083 szelvényen 10 m ny. átlépés. Lépés ellenőrzési a pályánál | 119-302 | |
| 66 | 248 + 104.5 | jobb | | A 248+045 szelvényen 10 m ny. átlépés. Lépés ellenőrzési a pályánál | 120-780 | |
| 67 | 249 + 087 | jobb | | 800 m hosszúságú pályafelület kivezetésének a meglévő mellett | 121-600 | |
| 68 | 270 + 073 | jobb | | 06 m ny. átlépés a pályánál az új jobb oldali átlépés a meglévő mellett | 125-042 | |
| 69 | 276 + 08.0 | jobb | | A 276+02 szelvényen 10 m ny. átlépés a meglévő mellett az új jobb oldali átlépés a meglévő mellett | 122-871 | |
| 70 | 276 + 102.0 | | bal | A 276+02 szelvényen 10 m ny. átlépés a meglévő mellett az új jobb oldali átlépés a meglévő mellett | 121-551 | |
| 71 | 279 + 419.3 | jobb | | A 279+193 szelvényen 06 m ny. átlépés. Lépés ellenőrzési a pályánál | 122-752 | |

83. kép

A fixpontok kimutatása a felülvizsgálati jegyzőkönyvben

ÁLLOMÁSOK

Az építési feltételek IV. fejezete értelmében az engedélyesnek a pályán kilenc állomást, kitérőt és megállóhelyet kellett létesítenie. Ezek neveit az eredeti alakban adom meg, felhíva a figyelmet, hogy a települések és az állomások nevei is változtak az idők folyamán. Zárójelben az állomás előírt hossza látható.

A létesítendő állomások és megállóhelyek: Gyarmata állomás (375 m), Csernegyháza rakodó megállóhely (200 m), Bruckenua vízállomás (400 m), Simontanya rakodó megállóhely (200 m), Máslak-Remete vízállomás (400 m), Charlottenburg rakodó megállóhely (200 m), Allios állomást (375 m), Temes-Hidegkút vízállomás (400 m), Lippa állomás (375 m). Az állomások neveinek módosulását, valamint román megfelelőjét a 3. mellékletben mutatom be.

A vonalon három állomáson volt vízfelvevő lehetőség.

A nagyobb állomásokon összesen hat áruraktárt, gabonaszínt és nyílt rakodót is építettek. Még volt négy állatrakodó. A mozdonyok részére egy mozdonyszínt is emeltek. A vonal megépítése miatt megnövekedett a két csatlakozó MÁV-ál-

lomás forgalma is, ezért bővíteni kellett a Temesvár-Gyárvaros és Radna-Lippa állomásokat. „A magyar kir. államvasutak Temesvár-Gyárvaros és Radna állomásai a helyi érdekű vasút csatlakozása folytán előálló szükségnek megfelelően alakítandók és bővítendőek” – kötik ki a feltételekben. A csatlakozás és átalakítás módozatairól a HÉV és a MÁV külön szerződést kötött (lásd a következőkben).

Az előírtakon kívül, az engedélyes a szükséglet szerint még további állomásokat, kitérőket és megállóhelyeket is létesíthetett, azonban ezen pótlétesítményekhez előzetesen be kellett mutatnia a terveket, és ki kellett kérnie a kereskedelemügyi m. kir. miniszter engedélyét.

Az állomásokat és kitérőket lehetőleg vízszintesben vagy 2,5%-ot meg nem haladó emelkedés, illetve esésben kellett megvalósítani olyképpen, hogy azok szükség esetén kellően megnagyobbíthatók legyenek.

A vasútvonal elkészülte után megtartott felülvizsgálati jegyzőkönyv szerint az állomások végleges helyzetét a következő két táblázat foglalja össze.

12. táblázat. Az állomások és megállóhelyek jegyzéke (a vasútvonal elkészülte után, a felülvizsgálat alkalmával)

| Sorszám | Az állomás | | A felvételi épület elhelyezkedése | Építési szelvény | | | Végleges szelvény | | | Fővágány | Mellék-vágány | Kitérő | Állomási hozzáfáró utak fekvése és hossza |
|---------|----------------------------|--------|-----------------------------------|------------------|----------|-----------|-------------------|----------|----------|----------|--|--------|---|
| | neve | hossza | | bejárati | kijárati | Váltó | bejárati | kijárati | kijárati | | | | |
| | Temesvár-Gyárváros | 1000 | 0+00,0 jobb oldal | - | 9+10,3 | - | 9+10,3 | 1 | 1 | 3 | 1. rangú Merőleges 40 m hosszú | | |
| 1. | Gyarmatai szőlők | 100,00 | 57+26,0 bal oldal | - | - | - | - | 1 | - | - | Merőleges a pályára 85,5 m hosszú | | |
| 2. | Gyarmata | 377,05 | 100+32,7 jobb oldal | 99+20,0 | 102+95,0 | 99+11,8 | 102+88,85 | 1 | 2 | 4 | Párhuzamos a pályával 55,5 m hosszú | | |
| 3. | Csernegyháza | 202,17 | 119+40,8 jobb oldal | 118+15,0 | 120+15,0 | 118+09,75 | 120+11,92 | 1 | 1 | 2 | Párhuzamos a pályával 150 m hosszú | | |
| 4. | Bruckenu | 400,60 | 202+23,65 bal oldal | 199+51,0 | 203+51,0 | 199+43,5 | 203+44,1 | 1 | 2 | 5 | Párhuzamos a pályával 152,0 m hosszú | | |
| 5. | Simontanya rak. m. h. | 201,00 | 293+06,0 bal oldal | 291+83,0 | 293+83,0 | 291+75,1 | 293+76,1 | 1 | 1 | 2 | Bal old. Párhuzamos a pályával 302 m hosszú | | |
| 6. | Mászlak-Remete | 400,7 | 335+94,0 bal oldal | 332+64,0 | 336+64,0 | 333+13,5 | 337+14,2 | 1 | 2 | 5 | Bal old. Párhuzamos. 302,0 m hosszú | | |
| 7. | Charlottenburg | 200,0 | 364+60,3 jobb oldal | 362+80,0 | 364+80,0 | 363+31,3 | 365+31,3 | 1 | 1 | 2 | Jobb old. Párhuzamos a pályával 233 m hosszú | | |
| 8. | Allios | 375,0 | 449+46,4 bal oldal | 446+45,0 | 450+20,0 | 446+1,4 | 450+66,4 | 1 | 2 | 4 | Bal old. Párhuzamos a pályával 125 m hosszú | | |
| 9. | Temeshidegkút | 400,0 | 519+30,0 jobb oldal | 517+45,0 | 521+45,0 | 518+12,5 | 522+12,5 | 1 | 2 | 5 | Merőleges 760 m hosszú | | |
| 10. | Temesújfalu megállóhely | 100,00 | 570+20,5 bal oldal órház | - | - | - | - | 1 | - | - | Merőleges 56 m hosszú | | |
| 11. | Lippa | 375,00 | 624+77 jobb oldal | 621+45,0 | 625+25,0 | 622+22 | 625+7 | 1 | 2 | 5 | 29,0 m hosszú | | |
| 12. | Máriaradna | - | 640+95,1 bal oldal | 636+77,6 | - | 637+50 | - | 1 | 2 | 2 | 1 drb. II. rangú 1 drb I. rangú | | |

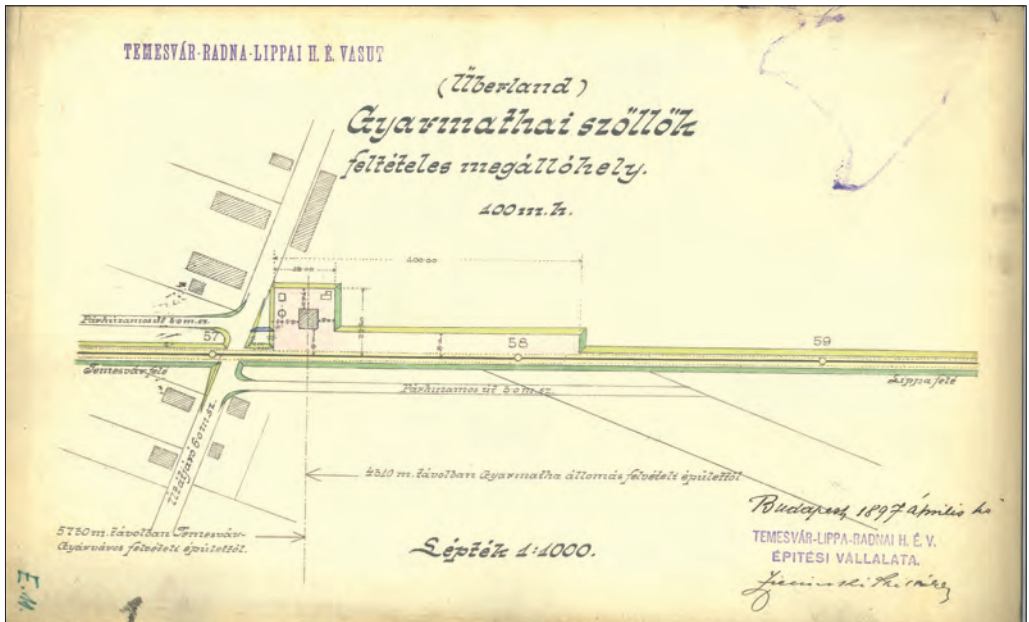
13. táblázat. Az állomási vágányok száma, hossza, váltók száma (a vasútvonal elkészülte után, a felülvizsgálat alkalmával)

| Sorszám | Az állomás neve | Az állomás hossza | Az állomás elhelyezkedése | A felvételi épületek közepe közötti távolság | A váltók száma | A vágányok hossza | | | | Kihasználható hossz | | | | | | | | |
|---------|--|-------------------|---------------------------|--|----------------|-------------------|------------|-------------|-----------------------------------|---------------------|------------|-------------|---------------|---------------------------|-------------------------------|-------|--------|--------|
| | | | | | | I. vágány | II. vágány | III. vágány | Pályafentart. rakt. csonka vágány | I. vágány | II. vágány | III. vágány | Csonka vágány | Mozdonyszínház vezető vág | Pályafentartási csonka vágány | Össz. | | |
| | Temesvár-Józsefváros | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Temesvár-Gyár-város csatlakozó állomás | 1000,00 | 000+00 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. | Gyarmata állomás | 377,05 | 100+32,7 jobb oldal | 10032,70 | 4 | 3 | 315,97 | 377,50 | 337,05 | - | 230,05 | 230,05 | 285,05 | - | - | - | - | - |
| 2. | Csernegyháza rak. mh | 202,17 | 119+40,8 jobb oldal | 1908,10 | 2 | 2 | 202,17 | 202,17 | - | - | 110,17 | 110,17 | - | - | - | - | - | - |
| 3. | Bruckenu vizállomás | 400,60 | 202+23,65 bal oldal | 8282,85 | 5 | 3 | 345,78 | 400,60 | 400,60 | 84,71 | 253,78 | 308,60 | 308,60 | 38,71 | - | - | - | 38,71 |
| 4. | Simontanya rak. m. h | 201,00 | 293+06,0 bal oldal | 9082,85 | 2 | 2 | 201,00 | 201,00 | - | - | 109,00 | 109,00 | - | - | - | - | - | - |
| 5. | Máslak-Remete vizállomás | 400,70 | 335+94,0 bal oldal | 4288,00 | 5 | 3 | 345,78 | 400,70 | 400,70 | 84,71 | 253,90 | 308,70 | 308,70 | - | - | - | 38,71 | 38,71 |
| 6. | Charlottenburg rak. mh | 200,0 | 364+60,3 jobb oldal | 2866,30 | 2 | 2 | 200,00 | 200,00 | - | - | 108,00 | 108,00 | - | - | - | - | - | - |
| 7. | Allios állomás | 375,0 | 449+46,4 bal oldal | 8486,10 | 4 | 3 | 320,18 | 375,00 | - | - | 228,18 | 283,00 | 283,00 | - | - | - | - | - |
| 8. | Temeshidegkút vizállomás | 400,0 | 519+30,0 jobb oldal | 6983,60 | 5 | 3 | 340,93 | 400,00 | 400,00 | 86,65 | 253,00 | 308,00 | 308,00 | - | - | - | 40,70 | 40,70 |
| 9. | Lippa állomás | 375,00 | 624+77 jobb oldal | 10547,00 | 5 | 3 | 314,00 | 375,00 | 375,00 | 86,65 | 225,00 | 288,00 | 288,00 | 40,65 | - | - | - | 40,65 |
| | Máriaradna csatl. állomás | - | 640+95,1 bal oldal | 1618,10 | 1 | - | - | - | - | - | - | - | - | 42,95 | 50,13 | 50,13 | 118,58 | 118,58 |

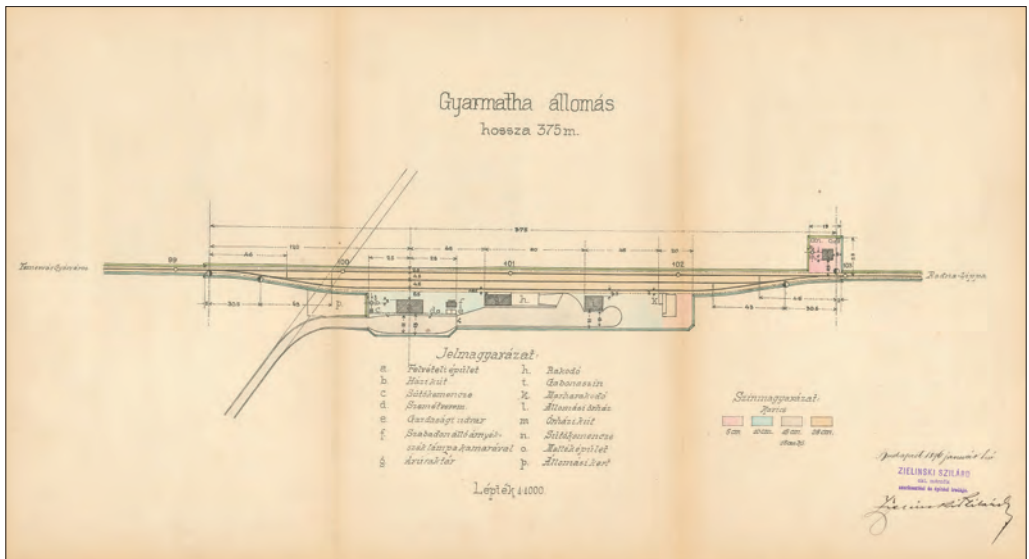
Megjegyzés: az átlátszott vágányok az áthaladó (fő) vágányt (folyóvágány) jelzik.

Összes mellékvágányhossz: 315,7+377,05+202,1+345,78+400,60+484,71+201,00+345,88+400,70+284,71+320,18+375,00+33,00+86,65+314,00+375,0+86,65=

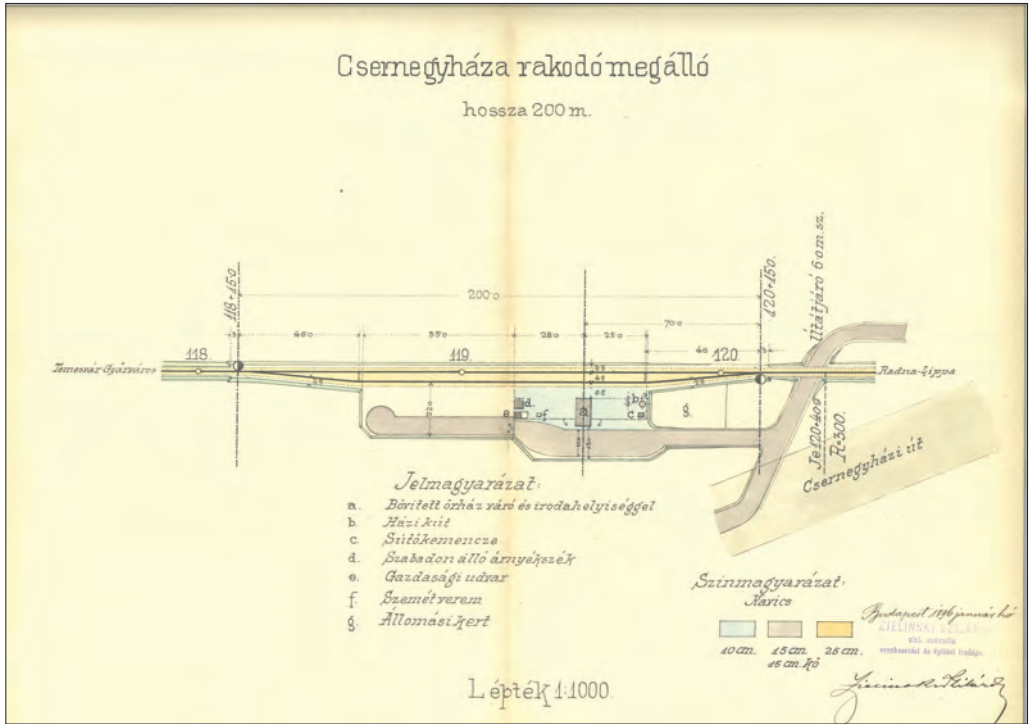
= 5 255,05



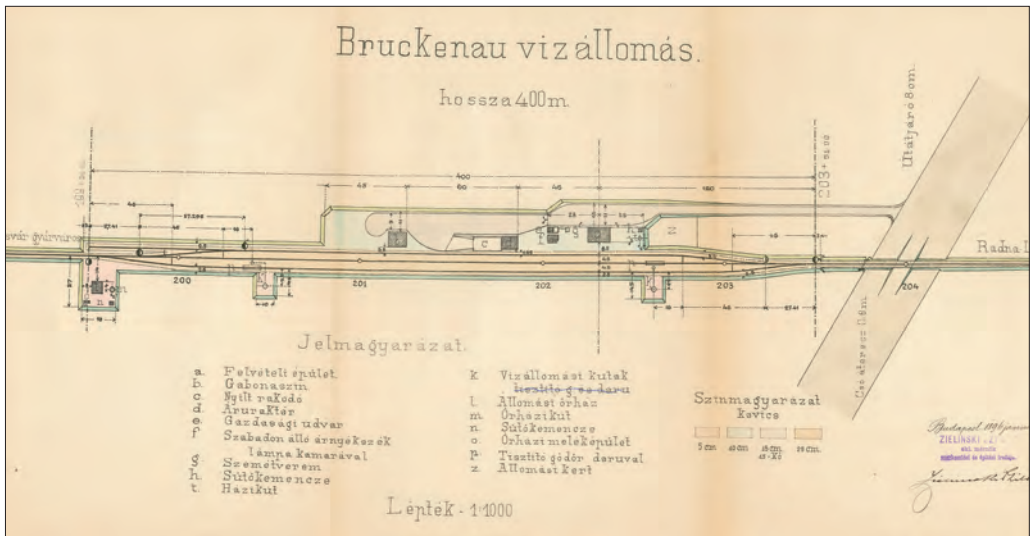
84. kép
Gyarmatai szőlők (Überland) feltételes megállóhely



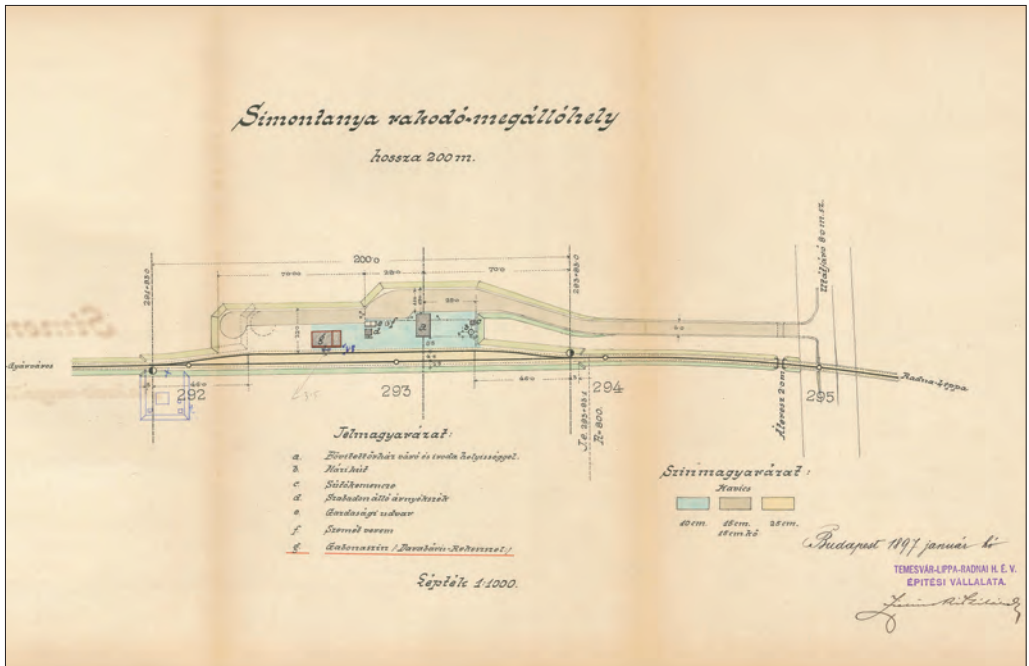
85. kép
Gyarmata állomás



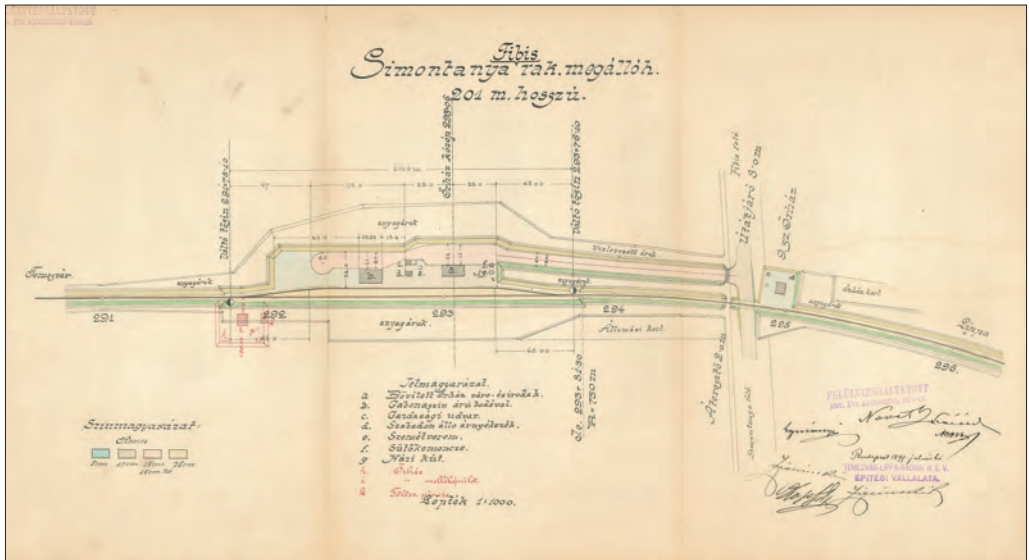
86. kép
Csernegyháza rakodó megálló



87. kép
Bruckenuau víz állomás



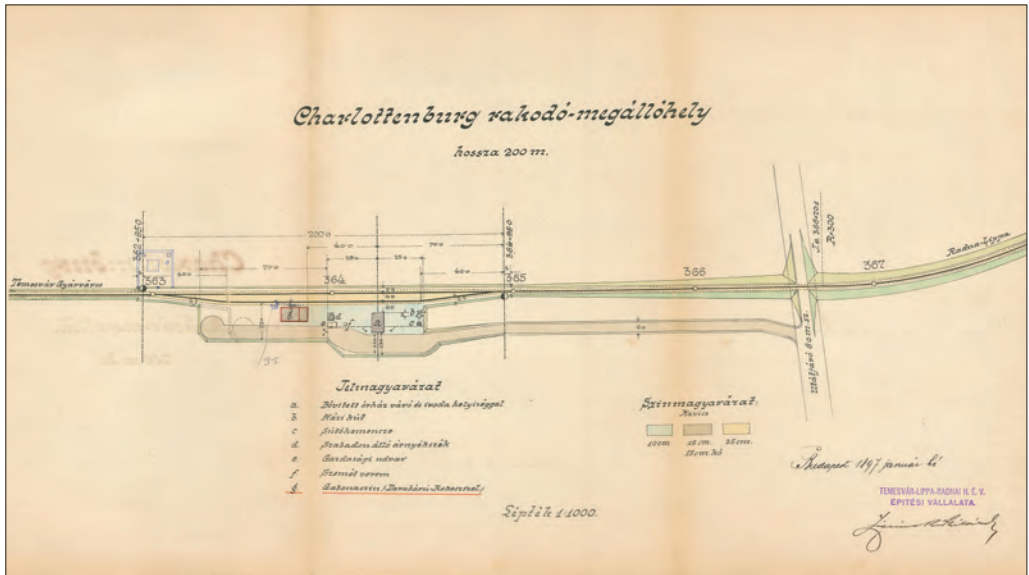
88. kép
Simontanya rakodó-megállóhely



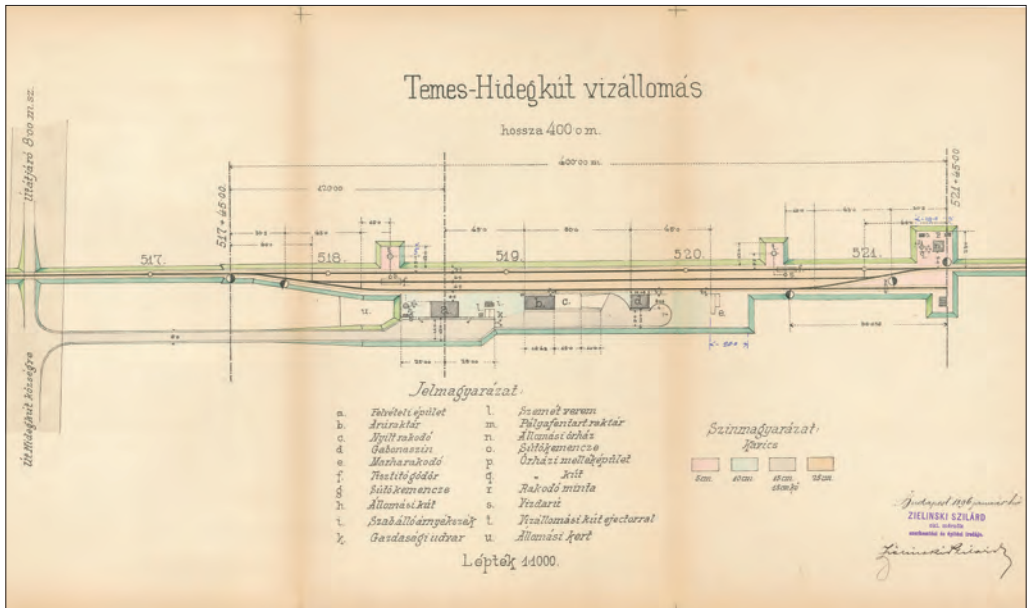
89. kép
Simontanya rakodó-megállóhely (változtatások után)



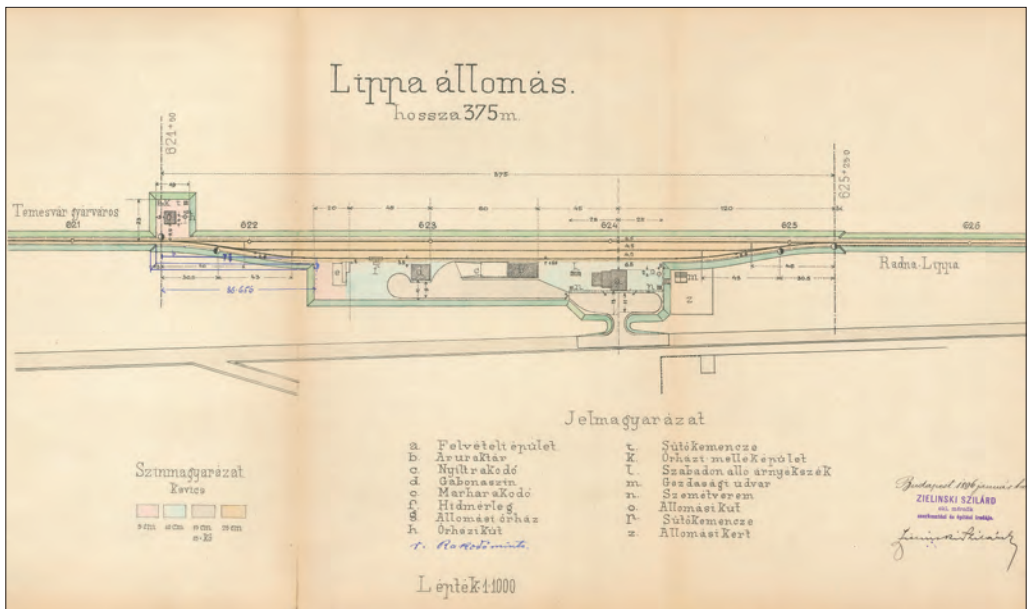
90. kép
Mászlak-Remete vízállomás



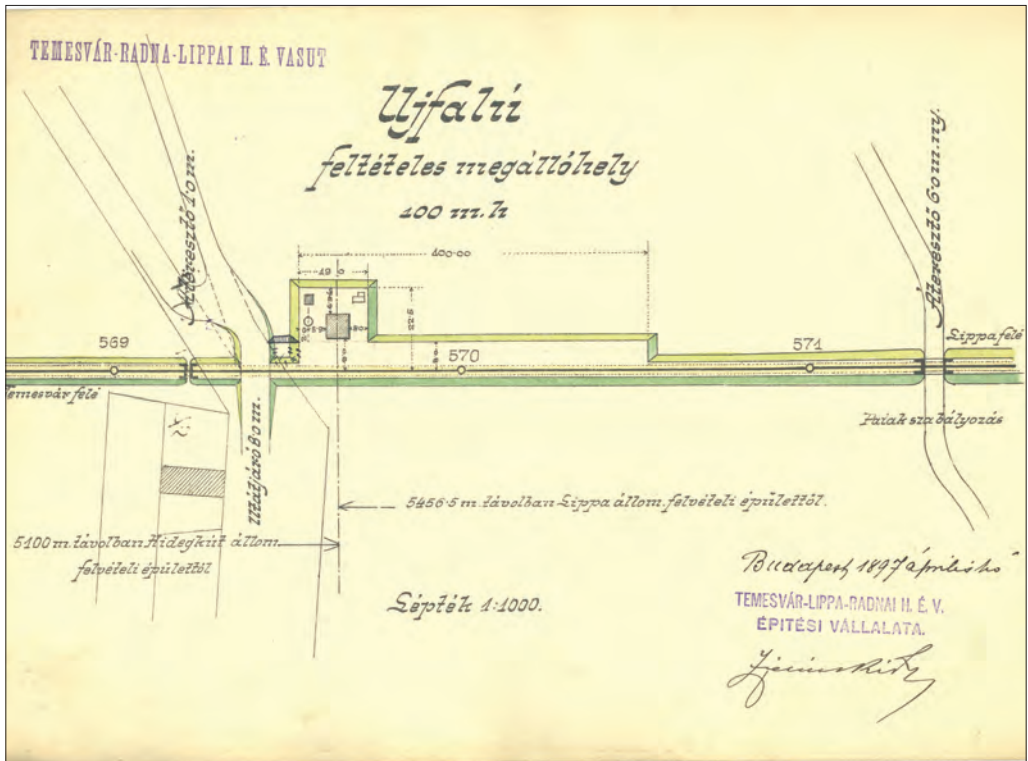
91. kép
Charlottenburg rakodó-megállóhely



92. kép
Temeshidegkút vizállomás



93. kép
Lippa állomás



94. kép
Újfalu feltételes megállóhely

Charlottenburg állomást 1898. március 15-én az összes áruforgalomra megnyitották, azonban „élő állatok, valamint olyan küldemények, melyeknek be- vagy kirakásához külön berendezés igényeltetik, ezen állomáson nem kezeltek” (Vasúti és közlekedési közlöny, 1898. évi 3. szám).

1898. március 25-én a Simontanya-Fibis (a tudósításban újfent a téves Simontornya név szerepel) megálló rakodóhely „az összes forgalomra megnyitott. Élő állatok, valamint olyan küldemények, melyeknek be- vagy kirakásához külön

berendezés igényeltetik, ezen állomáson nem kezeltek. Az ezen állomáson fel- vagy leadásra kerülő gyors és darabáru-küldemények után a kilométer-távolságok alapján a dijszámítási táblázat szerint eső díjtételek számíttatnak” (Vasúti és közlekedési közlöny, 1898. évi 40. szám).

Az idők folyamán több órháznál alakítottak ki feltételes megállóhelyeket, és elég sok állomás nevét is megváltoztatták. Két menetrendből írtam ki az állomásokat és megállóhelyeket. Az egyik 1908-ból, a másik 1914-ből való.

14. táblázat. Állomások, rakodó- és megállóhelyek, feltételes megállóhelyek

| Állomás, rakodó- és megállóhely, feltételes megállóhely | | Távolság Temesvár-Józsefváros pályaudvartól [km] |
|---|-----------------------------------|--|
| 1908-as menetrend | 1914-es menetrend | |
| Temesvár-Józsefváros | Temesvár-Józsefváros | - |
| Temesvár-Gyárváros | Temesvár-Gyárváros | 3,7 |
| Gyarmatai szállók 2. sz. ő. (f. m. h.) | Kisgyarmatpuszta 2. ő. (f. m. h.) | 9,4 |
| Gyarmata | Temesgyarmat | 13,7 |
| Csernegyháza (m. r. h.) | Csernegyház (m. r. h.) | 15,6 |
| Brukenau | Hidasliget | 23,9 |
| - | Alsó-Bencsek 8. sz. ő. (f. m. h.) | 28,6 |
| Fibis (m.r.h.) | Temesfüves (m. r. h.) | 33,0 |
| Máslak-Remete | Máslak-Németremete | 37,3 |
| Charlottenburg (m. r. h.) | Saroltavár (m. r. h.) | 40,2 |
| - | *12. sz. órház | 44,3 |
| Allios | Temesillésd | 48,7 |
| Temeshidegkút | Temeshidegkút | 55,7 |
| Temes-Ujfalu 18. sz. ő. (f. m. h.) | Temesújfalu 18. sz. ő. (f. m. h.) | 60,7 |
| Lippa | Lippa | 66,2 |
| Máriaradna | Máriaradna | 67,8 |

* Csak pályafenntartási alkalmazottak számára áll meg

Az újonnan felépítendő állomásokon kívül a részvénytársaságnak a két csatlakozóállomáson is több munkát kellett elvégeznie, és az ezekhez szükséges területeket megszereznie. Mindezeket a részvénytársaság és a magy. kir. államvasutak között megkötött csatlakozási szerződésben rögzítették. A szerződés teljes szövegét, az eredeti írásmódot megtartva a következőkben adom vissza.

„156779/96 szám Magy. kir. államvasutak

Szerződés

Mely egyrészről a magy. kir. államvasutak, másrészről a temesvár-lippa-radnai

helyi érdekű vasút részvénytársaság közt a nevezett helyi érdekű vasútnak a magy. kir. államvasutak Temesvár-gyárváros és Radna-Lippa állomásaihoz való csatlakozása iránt valamint a Temesvár-gyárváros és Radna-Lippa állomásokon szükséges létesítmények birtok viszonyainak rendezése iránt következőleg kötött.

1. §. Csatlakozás engedélyezése.

A magy. kir. államvasutak igazgatósága kötelezi magát annak tūrésére, hogy a temesvár-lippa-radnai h. é. vasút vonala a mellékelt és jelen szerződés kiegészítő részét képező helyzetrajzokon kitüntetett módon Temesvár-gyárváros

és Radna-Lippa állomásokon a magy. kir. államvasutak területén a magy. kir. államvasutak tulajdonjogának fentartása mellett a magy. kir. államvasutak vonalaihoz csatlakozzék.

2. §. Terület tulajdonjog elismerése.

A temesvár–lippa–radnai h. é. vasút csatlakozása folytán elfoglalt, a magy. kir. államvasutak tulajdonjogát képező területek tulajdonjogának elismeréseül köteles a temesvár–lippa–radnai h. é. vasút részvénytársaság a jelen szerződés tartama alatt minden évben január 1 én 1 drb 20 azaz húszkoronás aranyat a magy. kir. államvasutak aradi üzletvezetőségének gyűjtő pénztárába befizetni.

3. §. Terület megszerzése.

Az 1- §.ban említett a magy. kir. államvasutak tulajdonát képező területeken kívül a h.é. vasút létesítményeinek elhelyezéséhez szükséges összes területeket, ide értve, Radna-Lippa állomás mellékelt helyzetrajzán n o p g r n továbbá s. t. n. s. betűkkel jelölt vonalokkal bekerített területeket, a temesvár–lippa–radnai h. é. vasút részvénytársaság saját költségén tartozik megszerezni és a magy. kir. államvasutaknak oly időben átadni, hogy ez által a csatlakozási munkák késedelmet ne szenvedjenek.

4. §. Létesítmények előállítása.

A temesvár–lippa–radnai h. é. vasút csatlakozása folytán Temesvár-gyárváros és Radna-Lippa állomásokon szükséges, a mellékelt helyzetrajzokon feltüntetett összes új létesítményeket, ide értve a h. é. vasút vonal biztosítására szolgáló védjelzők s a távirda berendezések beszerzését

és felállítását kivéve a Radna-Lippa állomás kibővítésére vonatkozó mellékelt költség-számítás szerint a h. é. vasút részvénytársaság által végzendő munkákat a jelen szerződés 5. §.a szerint a h. é. vasút engedélyese által fizetendő átalány összegért a magy. kir. államvasutak állítják elő.

A Radna-Lippa állomás kibővítésére vonatkozó mellékelt költség-számítás szerint a h. é. vasút által végzendő munkákat, továbbá a temesvár–lippa–radnai h. é. vasút folyóvágányát Temesvár-gyárváros állomás mellékelt terven 25. számmal jelölt váltótősin ütközésétől kezdve Radna-Lippa állomás mellékelt tervén pedig az 1. számmal jelölt váltótősin ütközésétől kezdve a szükséges alépitménynyel együtt a temesvár–lippa–radnai h. é. vasút részvénytársaság saját költségén maga létesíti.

A Temesvár-gyárváros és Radna-Lippa állomásokon előállítandó vágányokhoz kivéve Radna állomáson a 11. számmal jelölt váltótól kezdve a mozdonyszintelepre vezető vágányokat, úgy szintén a h.é. vasút folyó vágányához Temesvár-gyárváros állomás mellékelt helyzetrajzán a 25. számmal Radna-Lippa állomáson az 1. számmal jelölt váltótősin végétől kezdve 300 méter hossza ócska, de a biztonság követelményeinek megfelelő I. rangú sinek és kapcsolószerkek használhatók a váltók és keresztezések, valamint a váltók és keresztezések közti vágányrészek azonban I. rangú új anyagból állítandók elő. Radna-Lippa állomáson a 11. számmal jelölt váltó keresztezésétől kezdve a mozdonyszintelepre vezető vágányok

II. rangú új anyagból állítandók elő.

5. §. Költségek fedezése.

A 4. §. értelmében a magy. kir. államvasutak által végzendő munkák költségei azon 50 000 frt az az ötvenezer forint általánosszögből fedeztetnek, melyet a temesvár–lippa–radnai h. é. vasút részvénytársaság a csatlakozási munkák megkezdése előtt tizennégy nappal a magy. kir. államvasutak főpénztárába tartozik lefizetni.

A csatlakozási munkák megkezdésének időpontját a magy. kir. államvasutak állapítják meg és a temesvár–lippa–radnai h. é. vasút részvénytársaság ezen megálapítás ellen kifogást nem emelhet.

Ezen általánösszeg mikénti felhasználása iránt a magy. kir. államvasutak igazgatósága egyoldalúlag határoz és ezen összögből a temesvár–lippa–radnai h. é. vasút részvénytársaságnak az esetben sem tartozik visszafizetni, ha az általa teljesített munkák kevesebb költséget igényelnének is, viszont a temesvár–lippa–radnai h. é. vasút részvénytársaság sem köteles a netaláni költség többletet megtéríteni.

6. §. Létesítmények tulajdonjoga

Radna-Lippa állomás kibővítéséhez a 3. §. értelmében megszerzett területek az ezen területeken, valamint a magy. kir. államvasutak egyéb területén úgy a temesvár-gyárvárosi, valamint a radna-lippai csatlakozás érdekében a temesvár–lippa–radnai h. é. vasút részvénytársaság által, illetve az általa fizetett általánösszegből előállított összes létesítménynek, ide értve az állomások biztosítására szolgáló

védjelzőket és távirda berendezéseket, valamint a magy. kir. államvasutak területén a temesvár–lippa–radnai h. é. vasút csatlakozásai folytán előállított összes alépitményt, az alább felsorolt létesítmények kivételével elkészültük után ingyen minden visszteher nélkül a magy. kir. állam- vasutak tulajdonába mennek át.

Radna-Lippa állomás mellékelt helyzetrajzán a. betűvel jelölt mozdonyoszín b. betűvel jelölt fordító korong

| | |
|---|----------------------------|
| c | betűvel jelölt szénraktár |
| d | " " tisztítógödör |
| e | " " vizdaru |
| f | " " kettős-órház |
| g | " " órházi-kút |
| h | " " órházi melléképület |
| i | " " sütőkemence |
| j | " " munkásárnyékszék |
| m | " " pályafentartási raktár |

továbbá a 11. számmal jelölt váltó keresztezésétől kezdve a fordító koronghoz és mozdony-oszínbe vezető vágányvégre a temesvár–lippa–radnai h. é. vasút folyóvágánya Temesvár-gyárváros állomáson a mellékelt helyzetrajzon 25. számmal jelölt tósin végétől kezdve és Radna-Lippa állomáson a mellékelt helyzetrajzon 1. számmal jelölt váltó tósin végétől kezdve a temesvár–lippa–radnai h. é. vasút részvénytársaság engedélyének egész tartama alatt a temesvár–lippa–radnai h. é. vasút részvénytársaság kizárólagos tulajdonát fogják képezni mi mellett azonban magától értetődik, hogy mindezen létesítmények a magy. kir. államvasutak saját forgalmának céljaira is minden korlátozás nélkül és díjmentesen használhatók.

7. §. Létesítmények áthelyezése.

A temesvár–lippa–radnai h. é. vasút részvénytársaság kötelezettséget vállal az iránt, hogy az esetben, ha Temesvár-gyárváros avagy Radna-Lippa állomás kibővítése a temesvár–orsovai avagy az arad–gyulafehérvári vonal második vágányának építése vagy bármely más ok miatt a kizárólagos tulajdonát képező létesítmények áthelyezést igényelnének, ezen áthelyezést tűrni és az abból eredő költségeket, melyekhez a munka-bérnek és esetleg felhasznált anyagértéknek 10%-a fog kezelési pótlék gyanánt hozzá számíttatni sajátjából fedezni, illetve a magy. kir. államvasutak főpénztáránál a vonatkozó számla vételétől számított 14 nap alatt befizetni tartozik.

A mennyiben ezen áthelyezés alkalmával a magy. kir. államvasutak céljaira azon alépitmény, melyen a temesvár–lippa–radnai h. é. vasút tulajdonát képező létesítmények, illetve vágányok vannak elhelyezve igénybe vétetnék kötelesek leszenk a magy. kir. államvasutak az igénybe vett alépitmény helyett a temesvár–lippa–radnai h. é. vasút illető létesítményei és vágányai részére a szükséges alépitményt saját költségükön előállítani és a temesvár–lippa–radnai h. é. vasút céljaira minden külön kárpótlás nélkül átengedni.

Az esetben, ha a magy. kir. államvasutak által igénybe veendő ezen alépitmény a magy. kir. államvasutak tulajdonát képező területen fekszik az ujonnan előállítandó alépitményhez szükséges terület megszerzési költségeit a temesvár–lippa–

radnai h. é. vasút részvénytársaság tartozik viselni, ha ellenben az elfoglalandó alépitmény alatt levő terület a temesvár–lippa–radnai h. é. vasút részvénytársaság tulajdonát képezi, az ujonnan előállítandó alépitmény részére szükséges területet az elfoglalt és a magy. kir. államvasutak tulajdonába átmenő területek kárpótlása gyanánt a magy. kir. államvasutak szerzik meg saját költségükön és a temesvár–lippa–radnai h. é. vasút részvénytársaság tulajdonába bocsájtják át.

8. §. Létesítmények fentartása.

A temesvár–lippa–radnai h. é. vasút részvénytársaság tulajdonát képező vágányok és egyéb létesítmények fentartási költsége a temesvár–lippa–radnai h. é. vasút részvénytársaság és a magy. kir. államvasutak között a temesvár–lippa–radnai h. é. vasút üzletkezelésére vonatkozólag kötendő szerződés alapján míg nevezett szerződés érvényben lesz az ezen szerződésben megállapított kártalanítás mellett a magy. kir. államvasutakat terheli.

9. §. Bélyeg költségek.

Jelen szerződés az 1880. évi XXXI. t. cz. 5. §. illetve az 1888. évi IV. t. cz. V. §. értelmében bélyeg és illetékmentes.

10. §. Peres ügyek.

Egyetértőleg megállapittatik, hogy a jelen szerződésből eredő minden perekben a melyeket a magy. kir. államvasutak igazgatósága mint felperes folyamatba tenne aláveti magát a temesvár–lippa–radnai h. é. vasút részvénytársaság a magy. kir. államvasutak által tetszése szerint szabadon választandó akár a sommás, akár a

rendes bíróság illetékességének és eljárásának.

Ellenben azon perek a melyekben a magy. kir. államvasutak, mint alperes jelentkezik, csak is a magy. kir. államvasutak igazgatóságának székhelye szerinti illetékes bíróság előtt az ügy természetének megfelelő eljárás szerint döndendők el.

11. §. Szerződés érvényessége.

Jelen szerződés a temesvár-lippa-radnai h. é. vasút részvénytársaságra nézve annak általa történt aláírásával a magy. kir. államvasutakra nézve pedig a szerződésnek keresk. m. kir. Minister úr Ő nagyméltósága részéről történt jóváhagyása után válik kötelezővé és érvényes marad mindaddig míg a 8. §.ban hivatkozott üzleti szerződés érvénye fenn áll.

12. Szerződés példányok.

Jelen szerződés két eredeti példányban állítottatott ki melyből mindegyik szerződő fél egy egy példányt kap.

Kelt Budapesten 1897 február 9-én.

Temesvár-Lippa-Radnai helyi érdekű

vasút részvénytársaság, 24 392/897 szám olvashatatlan aláírás s. k.

olvashatatlan aláírás s. k.

Kelt Budapesten 1897 évi Márczius 7-én magy. kir. államvasutak. Az elnökigazgató helyett Czibly s. k. miniszteri tanácsos, elnök igazgató, 17.324 szám/III”

A szerződés végén áll a miniszteri jóváhagyás:

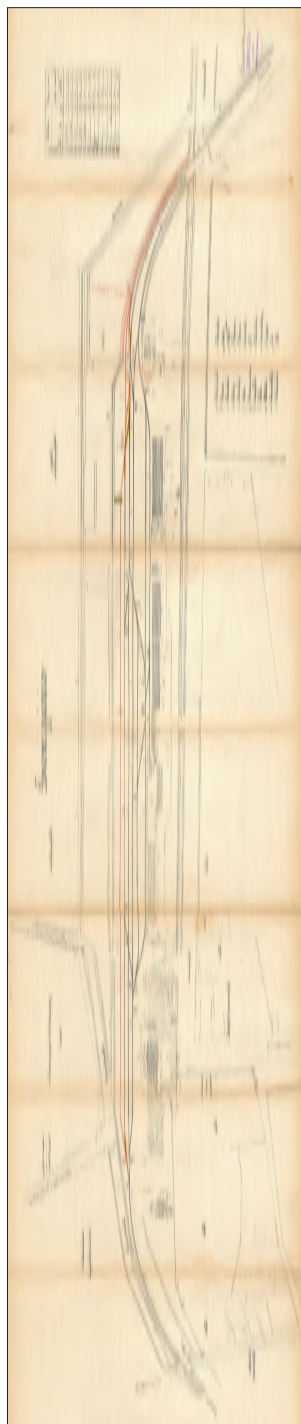
„Jóváhagyom azzal, hogy a szerződés 8. §. második bekezdésében hivatkozott „11” számú váltó helyett a szerződés kiegészítő részét képező helyszinrajzzal összhangban a „10” számú váltó értendő.

Budapesten, 1897. évi április 4.-én

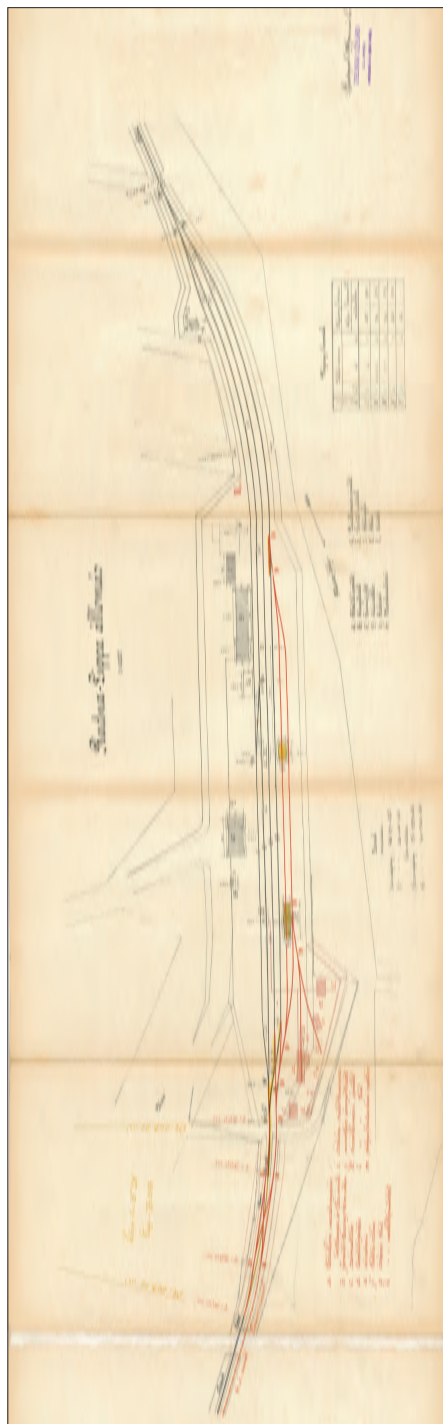
A minister megbizásából Mándy [Lajos] s. k. ministeri tanácsos.

Kereskedelemügyi M. K. Minister 1888 [szám]”

A következőkben a részletes költségbeclést tekinthetjük meg. Radna-Lippa csatlakozóállomáson a költségelőirányzat 62 000 forintot tett ki.



95. kép
 Temesvár-Győr város csatlakozóállomás és az elvégzendő bővítések



96. kép
 Radna-Lippa csatlakozóállomás és az elvégzendő bővítések

ÁLLOMÁSI ÉPÍTMÉNYEK ÉS VONALÓRHÁZAK

Az állomási építmények és vonalórházak építését, műszaki kívánalmait a felvételek ötödik fejezetében szabták meg. Az állomásokon (melyek közé a kitérők, valamint a közönséges és rakodó megállóhelyeket is beleszámították), valamint a temesvár-gyárvárosi és radnai csatlakozó állomásokon létesítendő épületeket és építményeket táblázatban foglalták össze.

Emeletes felvételi épületeket (a felvételi épület az átlagembereknek „az állomásépület”: a német Aufnahmegebäude tükörfordítása. Román szakneve: clădire pentru călători) építettek Gyarmatán (133,5 m²), Bruckenaunon (93,5 m²), Máslak-Remetén (93,5 m²), Allioson (93,5 m²), Temes-Hidegkúton (133,5 m²), Lippán (133,5 m²). Zárójelben a felvételi épület beépített területe. Összesen tehát hat emeletes állomásépületet.

Csernegyháza, Simontanya, Charlottenburg rakodó megállóhelyek váróteremmel és irodahelyiséggel bővített földszintes őrházak voltak, egyenként 75 m² beépített területtel. Lippa állomáson, kapcsolatban a felvételi épülettel, egy 36 m² beépített területű nyílt várócsarnok épült. Gyarmata, Bruckenau, Máslak-Remete,

Allios, Temeshidegkút és Lippa állomásokon egy-egy 40 m² beépített területű őrház, Radna állomáson pedig kétszer 40 m² kettős őrház épült.

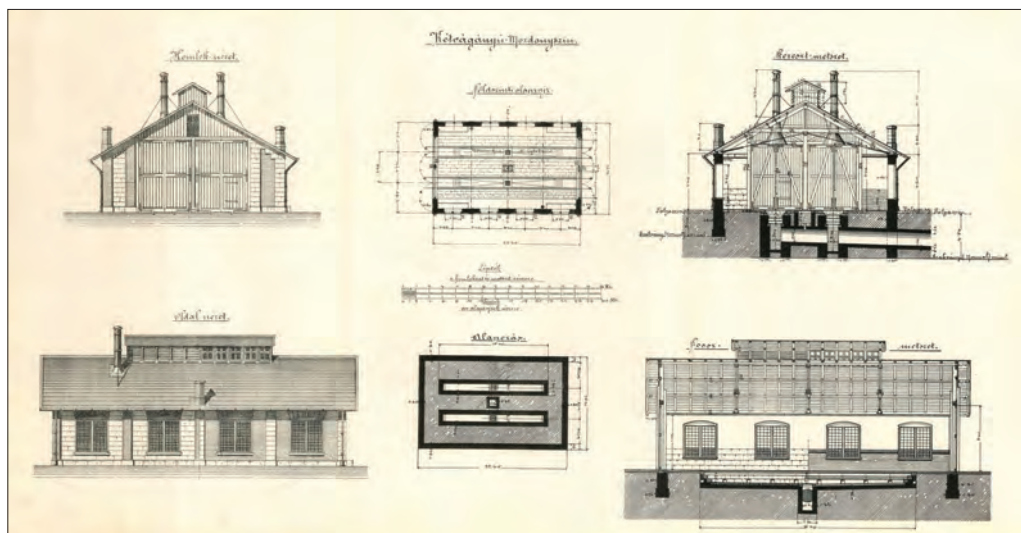
Gyarmata, Temeshidegkút és Lippa állomásokon 120 m² beépített területű, Bruckenau, Máslak-Remete és Allios állomásokon 60 m² beépített területű áruraktárat emeltek.

Gyarmata, Bruckenau, Máslak-Remete, Allios, Temeshidegkút és Lippa állomásokon egy-egy 126,3 m² alapterületű nyílt rakodót alakítottak ki. A nyílt rakodók alapterületébe nincs beleszámítva a feljárók területe. Ugyanezek az állomásokon egy-egy 83,3 m² területű gabonaszín is épült.

Egyenként 22,3 m² területű pályafenntartási raktárt építettek Temesvár-Gyárváros, Máslak-Remete, Temeshidegkút és Radna állomásokon.

Gyarmata, Máslak-Remete, Temeshidegkút és Lippa állomásokon marharakodót is építettek, Lippa állomáson pedig egy Fairbanks hídmérleget.

Radna állomáson fordítókoronggal ellátott, 26,64 méter hosszú mozdonyszínt építettek. A színben két állásra alakítottak ki tisztítóögdrot.



97. kép

Kétállású mozdonytíz títusterve. Ilyen épült Radna állomáson. 1960-ig szolgált

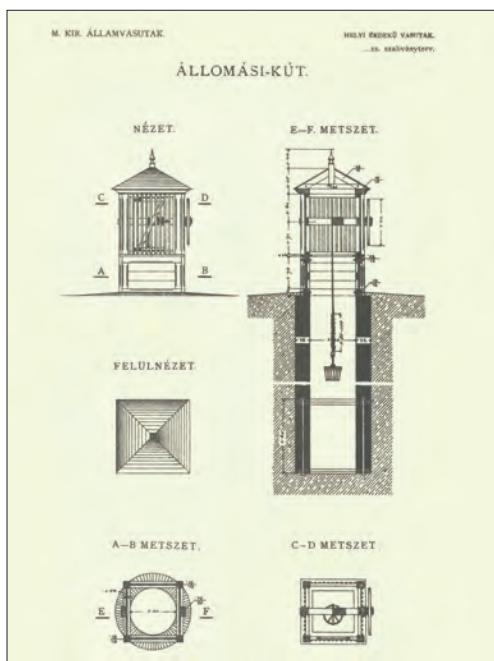
Rakodómintát állítottak fel Mászlak-Remete, Temeshidegkút és Lippa állomáson.

Bruckenu, Mászlak-Remete és Temeshidegkút vízállomásokon két-két, 2,0 m átmérőjű kutat fúrtak, amelyeket ejektorberendezéssel láttak el. Ugyanezeknél az állomásoknál az átmenő vágányt tisztító-gödörrel látták el.

Radna állomáson két darab, egyenként 50 m³ űrtartalmú vízmedencét, gépészeti berendezéssel, vízvezetékekkel és 3,0 m átmérőjű kúttal alakítottak ki. Ezeket vezetékek kötötték össze a mozdonyszínnel.

A felvételi épületek tartozékai voltak: különálló árnyékszék lámpakamrával vagy lámpakamra nélkül, házi kút, szemétverem, gazdasági udvar, kenyérsütő kemence.

Az őrházak tartozékaiként építettek melléképületet, kenyérsütő kemencét és kutat. Az állomások és őrházak járdáit és külső felületeit a MÁV-szabvány szerint kavicsolták.



98. kép

Állomási kút. Akkoriban az állomásokon még lehetett ingyenesen friss, tiszta vízzel szomjat oltani

Felvételi épületek

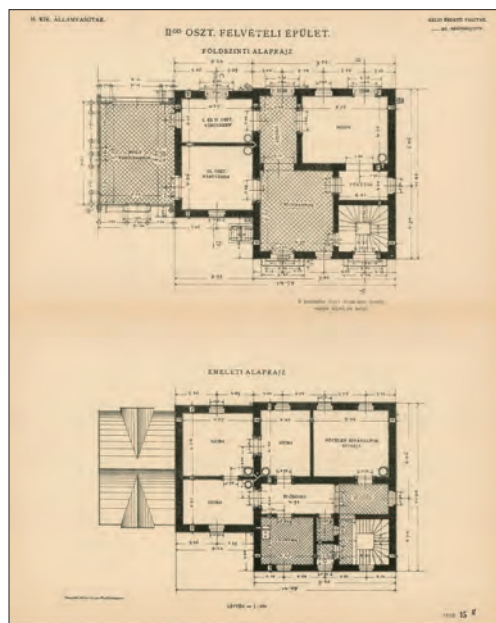
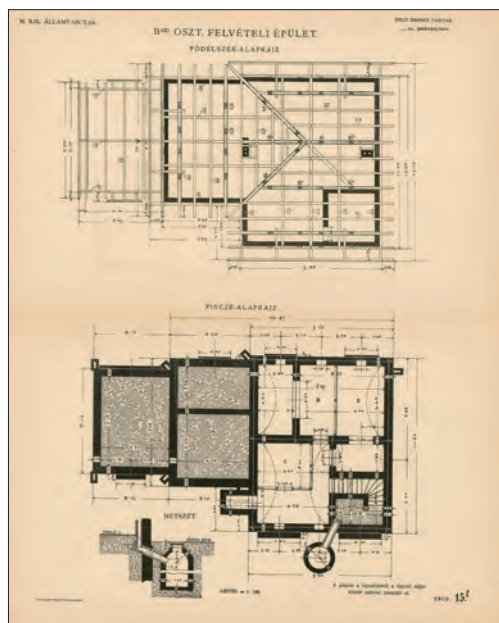
Az építési feltételekben előírták, hogy a felvételi épületek, lakó- és őrházak, továbbá a rakodók, tisztítóödrök, aknák, csatornák, kutak, kenyérsütő kemencék és különálló pincék, valamint a mozdony-színekkel kapcsolatos vagy különálló vízállomási épületek, illetve víztornyok, laktanyák, kéziműhelyek és mozdony-színek csak kőből vagy téglából falazva épülhettek. A kocsiszíneket kő-, téglavagy betonlappal és lábazattal, favázás falakkal építhették. Az áru-, kézi és pályafenntartási raktárakat, melléképületeket, szén- és gabonaszíneket kő-, téglavagy betonlappal és lábazatra, illetőleg kő-, téglavagy betonoszlopokra fából kellett megépíteni.

A köz-, iroda- és lakóépületek még a pályamegnyitása előtt meg kellett feleljenek a közegészségi szempontoknak.

Az összes állomási és őrházi kút megfelelő mennyiségű és minőségű ivóvizet kellett szolgáltatson.

A tervezés és az építés során a vállalat mindezeket a feltételeket betartotta.

Az állomási építmények leglátványosabbjai és legforgalmasabbjai a felvételi épületek. A pályán a már említett állomásokat létesítették. A felvételi épületeket a MÁV helyi érdekű vasutakra kidolgozott szabványtervei szerint valósították meg. A szabványtervektől csak az állomásépületek melletti fa várócsarnokokat hagyták el (Lippa állomás kivételével). Az állomásokon hat, emeletes felvételi épület

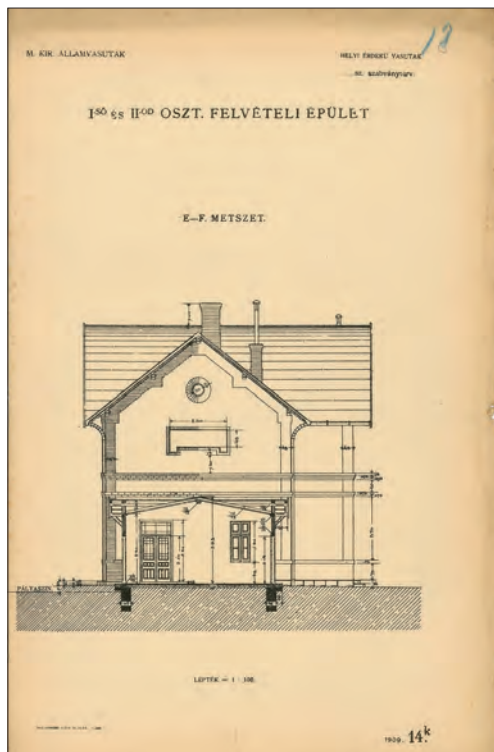
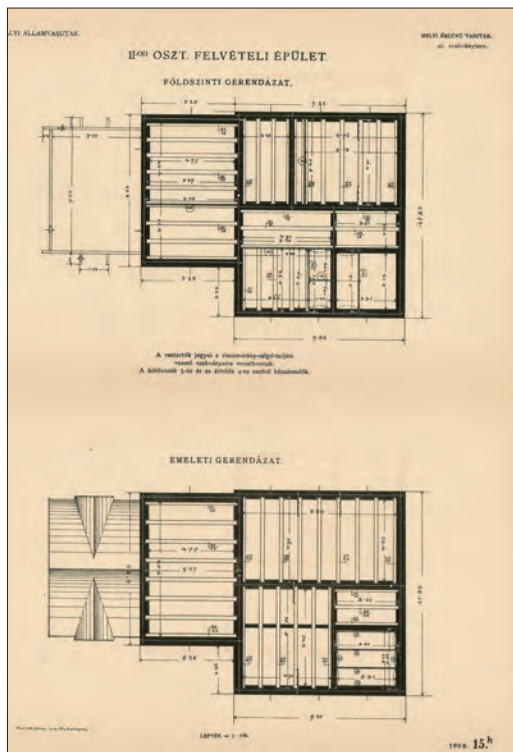


99. kép

A MÁV típusterve HÉV-ek II. osztályú felvételi épületére (a fedélszék, pince, földszint és emelet alaprajza). Ilyen felvételi épületeket Gyarmata, Temeshidegkút és Lippa állomásokon építettek

(Gyarmata, Bruckenaus, Máslak-Remete, Allios, Temeshidegkút, Lippa), a rakodó és megállóhelyeken három földszintes,

váró- és irodahelyiséggel is bővített őrház épült (Csernegyháza, Simontanya, Charlottenburg).



100. kép

A MÁV típussterve HÉV-ek II. osztályú felvételi épületére (a gerendázat terve és E-F metszet)

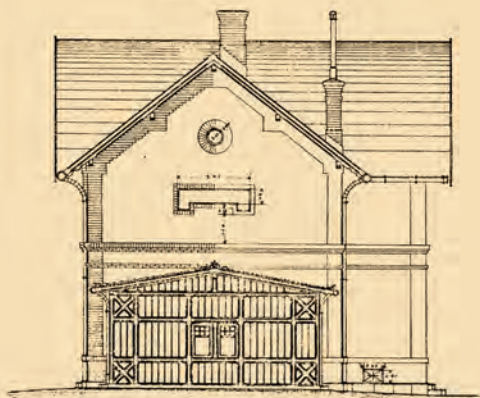
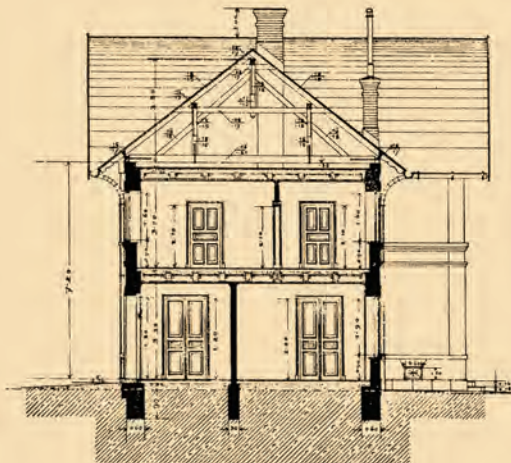
M. KIR. ÁLLAMVASUTAK.

II-OD OSZT. FELVÉTELI ÉPÜLET.

HELYI ÉRDEKŰ VASUTAK.
sz. szabványterv.

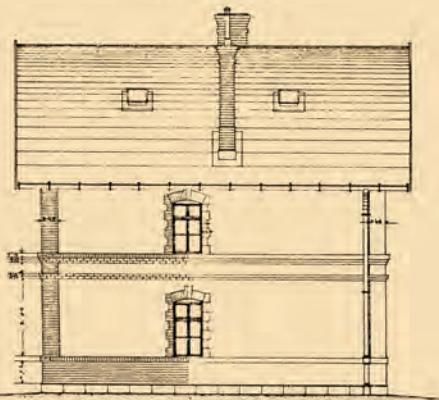
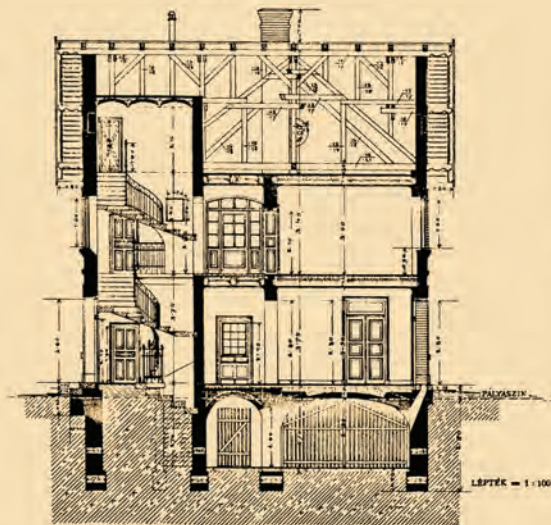
C-D METSZET.

OLDAL-NÉZET.



A-B METSZET

OLDAL-NÉZET.



LÉPTÉK = 1 : 100.

Miskolc Képzőművészeti Akadémia

1909. 15.ⁱ

101. kép

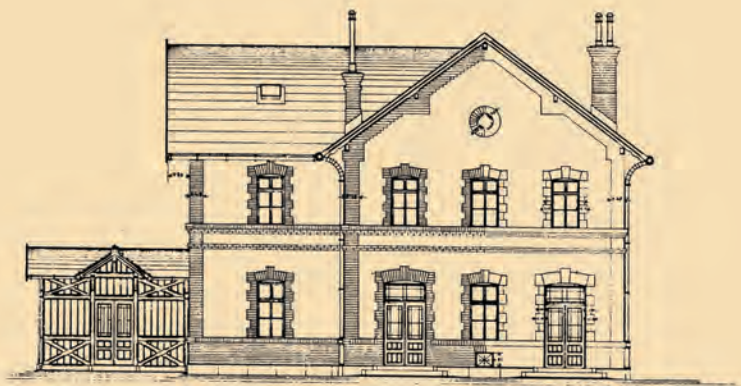
A MÁV típusterve HÉV-ek II. osztályú felvételi épületére (metszetek és oldalnézetek)

M. KIR. ÁLLAMVASUTAK.

II^{OD} OSZT. FELVÉTELI ÉPÜLET.

HELYI ÉRDEK VASUTAK.
..... M. szabványterv.

HOMLOKZAT.



VASÚT FELŐLI HOMLOKZAT.

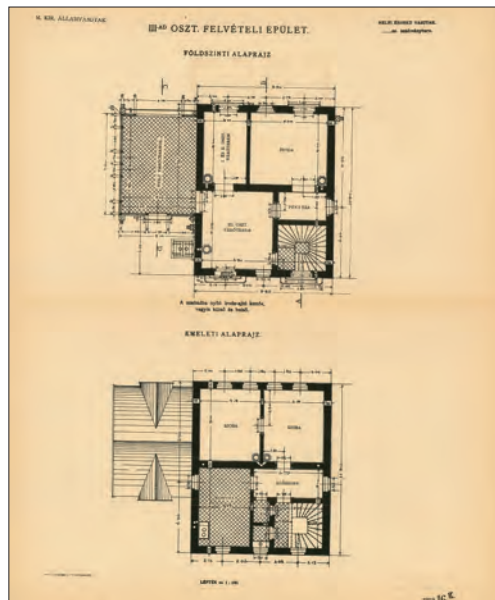
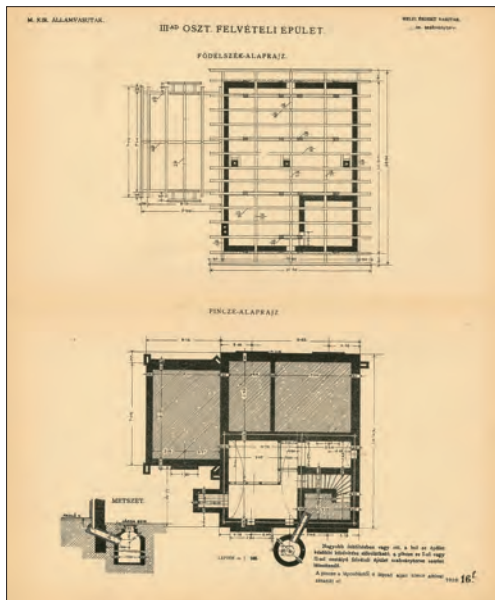


LÉPTÉK = 1:100.

1909. 15.^k

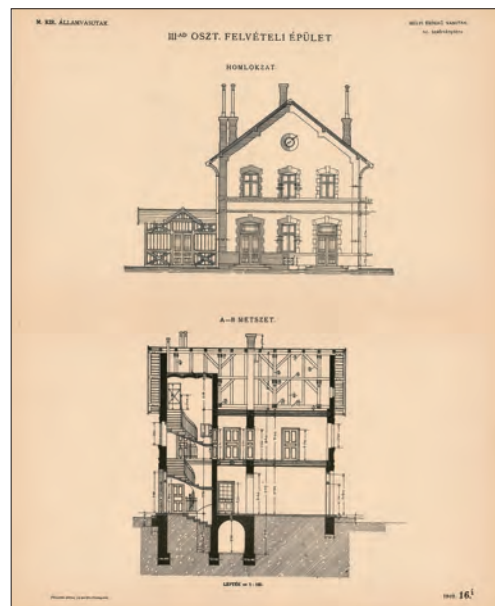
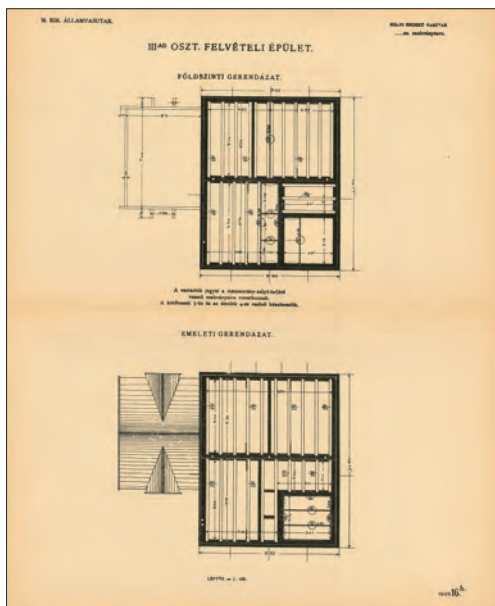
102. kép

A MÁV típusterve HÉV-ek II. osztályú felvételi épületére (utca felőli és vasút felőli homlokzat). II. osztályú felvételi épületeket Gyarmata, Temeshidegkút és Lippa állomásokon építettek



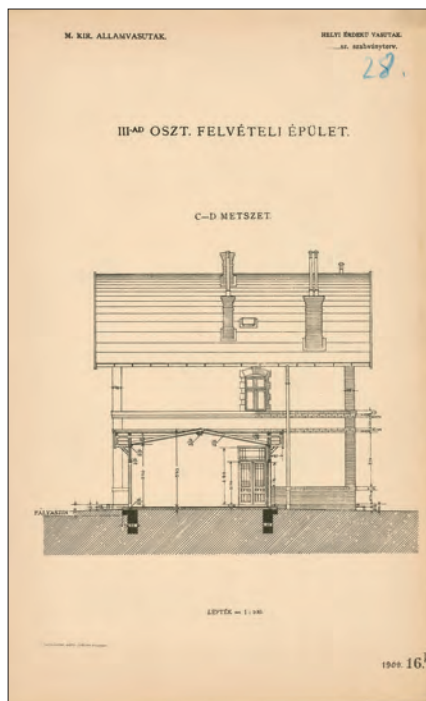
103. kép

A MÁV típusterve HÉV-ek III. osztályú felvételi épületére (a fedélszék, pince, földszint és emelet alaprajza). Ilyen felvételi épületeket Bruckenau, Máslak-Remete és Allios állomásokon építettek



104. kép

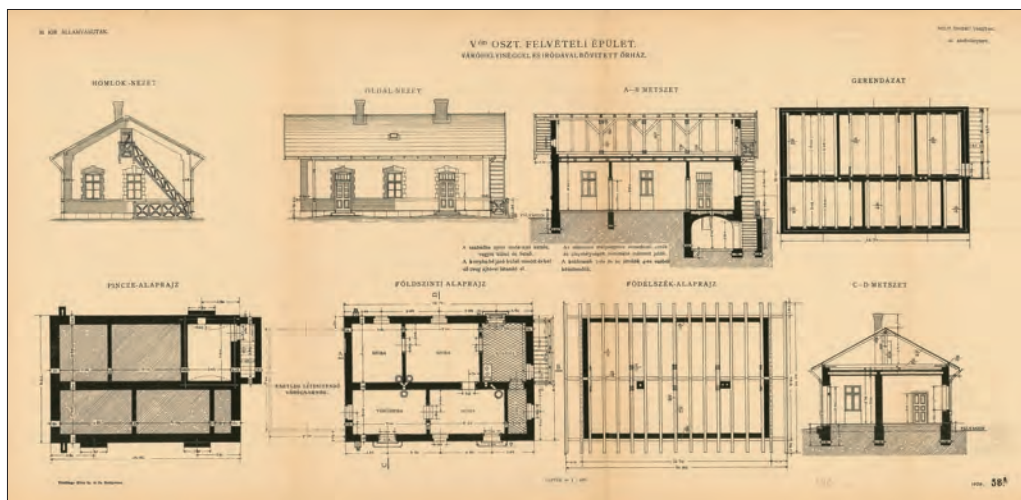
A MÁV típusterve HÉV-ek III. osztályú felvételi épületére (a földszinti és emeleti gerendázat, a homlokzat és A-B metszet)



105. kép

A MÁV típusterve HÉV-ek III. osztályú felvételi épületére (C–D metszet)

III. osztályú felvételi épületeket Bruckenuau, Máslak-Remete és Allios állomásokon építettek



106. kép

V. osztályú felvételi épület. Váróhelyiséggel és irodával bővített őrház (MÁV típusterv HÉV-ek részére). Ilyenek épültek Csernegyháza, Simontanya, Charlottenburg állomásokon



107. kép

Temesvár-Gyárváros csatlakozóállomás felvételi épülete (város felőli homlokzat) korabeli képeslapon



108. kép

Temesvár-Gyárváros csatlakozóállomás felvételi épülete (város felőli homlokzat) korabeli képeslapon. Baloldalt a nyílt váróterem helyett már téglafalú szárny áll, jobboldalt pedig két ablakkal toldották meg az épületet



109. kép

Temesvár-Gyárváros csatlakozóállomás felvételi épülete 2018 februárjában



110. kép

Csernegyháza megállóhely 2018-ban



111. kép

Gyarmatai szőlők megálló (2. számú őrház) 2018-ban, immár magánkézben (2018. február)



112. kép

Gyarmata állomás bejárata (2018. február)



113. kép

Gyarmata állomás felvételi épülete és a még álló raktárépület (2018. február)



114. kép

Gyarmata állomás felvételi épülete a vasút felől (2018. február)



115. kép

Gyarmata állomás kijárata (2018. február)



116. kép

Bruckenau (Hidasliget) állomás korabeli képeslapon



117. kép

Bruckenau (Hidasliget) állomás 2011-ben. Raktárak már nincsenek, és csak a folyóvágány maradt meg



118. kép

Bruckenau (Hidasliget) állomás 2011-ben. Jobboldalt a régi, nemrég felújított gőzmalom. A háttérben a 7-es számú vonalórház



119. kép

Bruckenua (Hidasliget) állomás felvételi épülete 2011-ben, vasút felőli homlokzat. Az épületet eladták, magántulajdonban van



120. kép

Bruckenua (Hidasliget) állomás. Ebben az ablak nélküli, üresen álló házikóban kereshetnek menedéket az utasok



121. kép

Bruckenua (Hidasliget) állomás. Ennyi maradt a gazdasági épületekből



122. kép

Bruckenua (Hidasliget) állomás felvételi épülete 2011-ben, utca felőli homlokzat



123. kép

Bruckenua (Hidasliget) állomás. Az árnyékszék-be bemenni nem ajánlatos



124. kép

Bruckenua (Hidasliget) állomás. A vasút üzemi területét (biztonsági zóna) jelző tábla



125. kép

Bencei, azaz Románbencsek megállóhely (a régi 8. vonalórház) 2011-ben



126. kép

Simontanya, majd Simontanya-Fibis rakodó megállóhely (ma Fibis megállóhely) 2018-ban



127. kép

Simontanya, majd Simontanya-Fibis rakodó megállóhely (ma Fibis megállóhely) 2018-ban



128. kép

Simontanya, majd Simontanya-Fibis rakodó megállóhely (ma Fibis megállóhely) felvételi épülete 2018-ban



129. kép

Megérkezik Radna felől a vonat a máslak-remetei állomásra 2018. február 25-én



130. kép

Máslak-Remete állomás felvételi épülete a vasút felől 2018. február 25-én



131. kép
Máslak-Remete állomás út felőli homlokzata



132. kép
Máslak-Remete állomás nyugdíjazott vízdaruja
2018. február 25-én. Már régen múzeumban lenne a helye



133. kép
Máslak-Remete állomás felvételi épülete a vasút felől 2018. február 25-én. A falon még látható a harangjelzők helye



134. kép
Máslak-Remete állomás raktárépületének utolsó napjai 2018. február 25-én (az út felől)



135. kép
Máslak-Remete állomás raktárépületének utolsó napjai 2018. február 25-én (az út felől)



136. kép
Máslak-Remete állomás raktárépületének haladéklása. Élt 120 évet. Temesvár felőli oldal



137. kép
Máslak-Remete állomás. Kiskockakővel burkolt
hozzájáró út 2018 februárjában



138. kép
Charlottenburg (Saroltavár) rakodó megállóhely
napjainkban (fotó: Gayer Márk, 2007)



139. kép
Allios (Temesillésd) állomás (fotó: Gayer Márk,
2007)



140. kép
Temeshidegkút állomás korabeli képeslapon



141. kép
Temeshidegkút állomás (fotó: Gayer Márk, 2007)



142. kép
Az elárvult Lipppa állomás felvételi épülete az út
felől



143. kép

Az elárvult Lipca állomás felvételi épülete az út felől



144. kép

Mária Radna csatlakozóállomás felvételi épülete a vasút felől (korabeli képeslap)



145. kép

Mária Radna csatlakozóállomás a vasút felől, a Maros partjáról (1907-es keltezésű képeslap)



146. kép

Mária Radna csatlakozóállomás az utca felől, az arad-hegyaljai motoros vonattal (korabeli képeslap)



147. kép

Radna csatlakozóállomás felvételi épülete 2016-ban



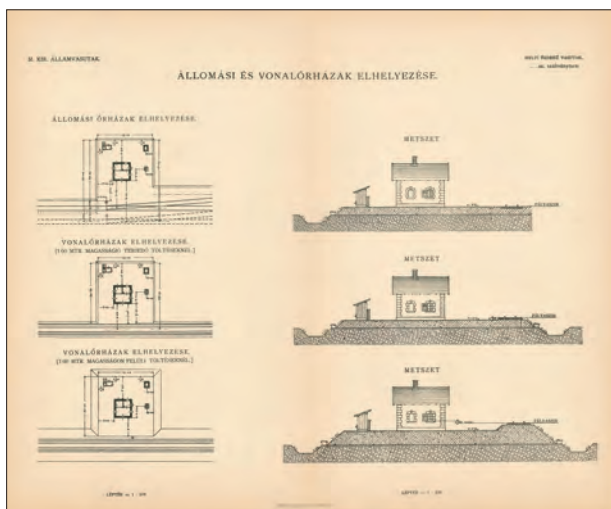
148. kép

Radna csatlakozóállomás 2016-ban, raktárépület

Őrházak

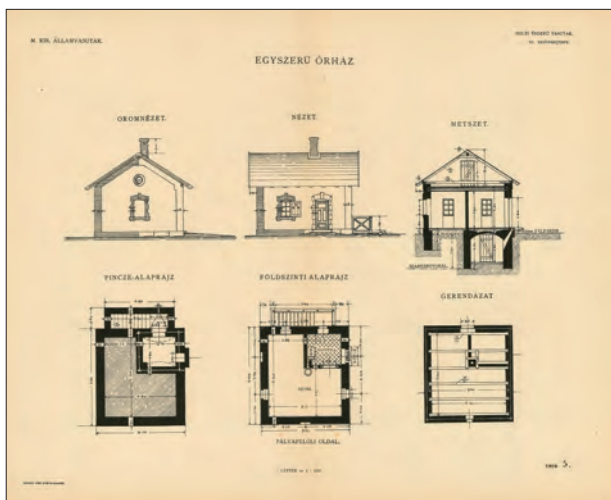
A biztonságos közlekedést a vasúti pálya mentén őrszolgálat biztosította. A személyzet az őrházakban lakott és teljesített szolgálatot. Temesvár-Gyárvarós

és Radna között a nyílt vonalon és az állomásokon összesen 21 őrházak építettek a hozzájuk tartozó melléképületekkel, kuttakkal és kenyérsütő kemencékkel együtt. Ezek közül 14 a nyílt pályán feküdt, azaz vonalőrház, 7 pedig állomási őrház volt.



149. kép

Állomási és vonalőrházak elhelyezése. MÁV-típusterv HÉV-re



150. kép

Egyszerű őrház helyi érdekű vasutakra. MÁV-típusterv

Az őrházakat a MÁV típusstervei alapján építették. A vonalőrházak eloszlását külön hosszmetseten tüntették fel, amelyet a feltételeknek megfelelően felküldtek a MÁV igazgatóságának. A következő táblá-

zatos kimutatásban (15. táblázat) a már megépített vonalőrházak és a végleges kilométerszelvények is szerepelnek az 1897. augusztus napjaiban felvett műszaki felülvizsgálati jegyzőkönyv adatai alapján.

15. táblázat. Az őrházak táblázatos kimutatása

| Őrház száma | Építési | Végleges | Állomási | Vonal | Egymás közötti távolság km-ben | Fekvése | Megjegyzések |
|-------------|-------------------------------|----------|----------|-------|--------------------------------|---------|---|
| | szelvény | | őrház | | | | |
| 1. | 22+82,6 | 22+82,6 | - | vonal | 2,2826 | bal | 1. sz. őh. távolsága a gyárvárosi felv. ép. közepétől |
| 2. | 57+18,0 | 57+26,0 | - | vonal | 3,4434 | bal | Gyarmatai Szőlők f. m. h. |
| 3. | 102+89,9 | 102+82,8 | állomási | - | 4,5568 | bal | Gyarmata állomás |
| 4. | 113+61,4 | 113+59,1 | - | vonal | 1,0713 | bal | Csernegyháza r. m. h. előtt |
| 5. | 149+84,0 | 149+76,5 | - | vonal | 3,6554 | jobb | Csernegyháza és Bruckenaus áll. között |
| 6. | 199+41,3 | 199+48,8 | állomási | - | 4,9723 | jobb | Bruckenaus felv. ép. bejárati oldala |
| 7. | 204+30,0 | 204+47,5 | - | vonal | 0,4887 | bal | Bruckenaus áll. kijárat |
| 8. | 249+72,2 | 249+65,7 | - | vonal | 4,5282 | jobb | Bruckenaus áll. és Simontanya r. m. h. között ma Bencei haltá |
| 9. | 294+93,0 | 294+95,3 | - | vonal | 4,5296 | bal | Simontanya r. m. h. után |
| 10. | 332+65,0 | 333+19,0 | állomási | - | 3,8267 | jobb | Máslak-Remete áll. felv. ép. bejárati oldala |
| 11. | 339+0,0 | 339+53,5 | - | vonal | 0,6345 | bal | Máslak-Remete áll. kijárat |
| 12. | 404+95,0 | 405+43,0 | - | vonal | 6,5895 | jobb | A pálya legmagasabb pontja. Most Gomila, 15. sz. őrház (12 vonal + 3 állomási őrház = 15) |
| 13. | 446+50,0 | 446+94,0 | állomási | - | 4,1530 | jobb | Allios áll. felv. ép. bejárati oldala |
| 14. | 450+72,0 | 451+18,0 | - | vonal | 0,4220 | jobb | Allios állomás kijárat |
| 15. | 502+13,0 | 502+81,0 | - | vonal | 5,1630 | jobb | Allios és Temeshidegkút állomások között |
| 16. | 516+59,0 | 517+27,0 | - | vonal | 1,4460 | bal | Temeshidegkút áll. előtt |
| 17. | 521+39,0 | 522+07,0 | állomási | - | 0,4800 | bal | Temeshidegkút áll. felv. ép. kijárat oldala |
| 18. | 569+47,5 | 570+20,5 | - | vonal | 4,8136 | bal | Temesújfalú f. m. h. |
| 19. | 600+05,6 | 600+95,1 | - | vonal | 3,0746 | bal | Temesújfalú f. m. h. és Lippa áll. között |
| 20. | 621+69,5 | 622+26,7 | állomási | - | 2,1316 | bal | Lippa áll. felv. ép. bejárati oldala |
| 21. | 638+14,0 | 638+84,3 | állomási | - | 1,6576 | bal | Kettős őrház |
| | Radna felvételi épület közepe | 640+95,1 | - | - | 0,208 | | Radna felv. ép. |

FORGALOMBIZTONSÁG

A pályaelzárás és jelzés módozatait a feltetelek VI. paragrafusa szerint alakították ki. A forgalom biztonságát szavatoló berendezéseket a MÁV által kidolgozott szabályzatok szerint építették és szerelték fel.

A pályát csak a legforgalmasabb helyeken kerítették el, és ott, ahol ezt a legszükségesebbnek ítélték meg. Az állomásokat általában bekerítették.

Az utak és útátjárók szélein karfákat és kerékvetőket szintén csak ott alkalmaztak, ahol ezek hiánya a biztonságos forgalmat akadályozhatta volna. Sorompókat csak a legforgalmasabb útátjáróknál építettek, vagy ahol az útról csak 100 méteren belül volt észlelhető a vonat.

Azokban a sorompó nélküli útkeresztezésekben, ahol a vonat közeledését csak 150 méter távolság alatt észlelhatték, állandó figyelmeztető táblákat szereltek fel.

Az állomások közötti kommunikáció céljából üzleti távirát létesítettek.

A vonatok keresztezésére szolgáló vágányokban fekvő váltókat világítható jelzőtárcsákkal szerelték fel.

A két fővonalon lévő csatlakozóállomás, Temesvár-Gyárváros és Radna állomás előtt, az előírásoknak megfelelően, a helyi

érdekű vasút vonalán egy-egy forgatható villamos védjelzőt állítottak fel. A többi állomáson, kitérő és a megállóhelyeknél csak fix védjelzőket szereltek fel.

Mivel a vonatforgalom sűrűsége még nem kívánta meg, lát-, hang- és harangjelzőket nem szereltek fel.

A biztonságos közlekedés céljából a vasútvonalon 19 védjelzőt szereltek fel. Ezek elhelyezkedését a 16. táblázat tünteti fel.

Ezek az állandó és elektromos védjelzők 1940-ig voltak üzemben. Ekkor cserélték le őket mechanikus kulcsos állomási biztosító berendezésekre. Mindegyik állomáson ilyen berendezést szereltek fel.

A kezdetektől fogva az állomások, őrházak, őrbódék, váltókezelő bódék táviróval rendelkeztek. Ezek a Morse-távírók 1960-ig voltak használatban, amikor telefonokra cserélték le őket.

Temesvár és Radna között 1937-ben építették ki a légi telefonvezetékét.

1961-ig a szabad vonal kérése alapján engedték útjukra a szerelvényeket. Ekkor vezették be a központosított forgalmi rendszert. Ekkor távolították el a Banovits-féle védjelzőket, és szerelték fel az állomásokon és a pályán a fix fedezőjelzőket.

16. táblázat. A védjelzők elhelyezkedése

| Sor-szám | Megnevezés | Darab | Elhelyezés | | A pálya tenge-lyéhez képest | Megjegyzés |
|----------|-------------------------------|-------|-------------|-----------|-----------------------------|--------------------------------|
| | | | Építési | Végleges | | |
| | | | szelvénynél | | | |
| 1. | Fordítható villa-mos védjelző | 1 | 15/16 | 15+35,30 | bal old. | Gyárv. áll. védjelző |
| 2. | Állandó védjelző | 1 | 94/95 | 94+12,70 | jobb old. | Gyarmata áll. védjelzők |
| 3. | Állandó védjelző | 1 | 107/108 | 107+88,20 | bal old. | |
| 4. | Állandó védjelző | 1 | 113/114 | 113+9,00 | jobb old. | Csernegyháza áll. védjelzők |
| 5. | Állandó védjelző | 1 | 125/126 | 125+10,5 | bal old. | |
| 6. | Állandó védjelző | 1 | 194/195 | 194+43,7 | jobb old. | Bruckenaus áll. védjelzők |
| 7. | Állandó védjelző | 1 | 208/209 | 208+45,0 | bal old. | |
| 8. | Állandó védjelző | 1 | 286/287 | 286+75,30 | jobb old. | Simontanya áll. védjelzők |
| 9. | Állandó védjelző | 1 | 298/299 | 298+74,40 | bal old. | |
| 10. | Állandó védjelző | 1 | 328/329 | 328+13,00 | jobb old. | Máslak áll. védjelzők |
| 11. | Állandó védjelző | 1 | 341/342 | 342+14,00 | bal old. | |
| 12. | Állandó védjelző | 1 | 357/358 | 358+31,00 | jobb old. | Charlottenburg áll. védjel-zők |
| 13. | Állandó védjelző | 1 | 369/370 | 370+31,00 | bal old. | |
| 14. | Állandó védjelző | 1 | 445/446 | 445+91,00 | jobb old. | Allios áll. védjelzők |
| 15. | Állandó védjelző | 1 | 455/456 | 455+66,00 | bal old. | |
| 16. | Állandó védjelző | 1 | 512/513 | 513+12,00 | jobb old. | Hidegkút áll. védjelzők |
| 17. | Állandó védjelző | 1 | 527/528 | 527+12,00 | bal old. | |
| 18. | Állandó védjelző | 1 | 616/617 | 617+22,00 | jobb old. | Lippa áll. védjelző |
| 19. | Villamos távjelző | 1 | 630/631 | 630+02,80 | jobb old. | Radna áll. védjelző |

151. kép

Sorompó nélküli útkereszteződés az Alsóbencsre (Román-bencsek) vezető úton. Még állnak a telefonpóznák. Vajon med-dig? A kép 2011-ben készült



DESCHÁN ACHILL ALISPÁN ÜGYE

A vasút építése jól haladt, és mint már említettük, a műtanrendőri bejárást a kereskedelmi miniszter 1897. május 18-ára tűzte ki, melyet annak rendje és módja szerint meg is tartottak. Azt is láttuk, hogy a vasút kiépítésének tekintetében egyetlen kifogás sem merült fel, mégis a vasutat csak 11 napi késedelemmel, május 29-én adták át a forgalomnak, mert Temes vármegye alispánja a vármegyei segély utolsó részletének kifizetését megtagadta.

Deschán Achill, Temes megyei alispán ügye, aki a vármegyei segélyből esedékes összegnek kifizetését megtagadta, „nemcsak a vármegyében, de országszerte is feltűnést keltett (...); sok szó és tollharcnak vált még az eset okozójává és hosszú idő mulott el, míg a harc elült” – írta Klinda József. A történetek miatt Deschán Achillt menesztették tisztségéből.

E vasúttörténeti könyvnek nem célja a két megyei korifeus, a főispán és alispán egymásnak feszülése, azonban mégis érdemesnek találtam az ügyet kissé részletesebben bemutatni.

Köztudott tény, hogy nagyon sokszor a két megyei vezetői tisztség viselői harcban voltak egymással, vagy legalábbis

nem nagyon szívtelték egymást. Manapság is tanúi lehetünk a kormány által kinevezett prefektus és a választott megyei tanács elnöke közötti háborúskodásoknak. Elsősorban ez lehetett az oka a Deschán-ügynek is. Régebbi ellentétek, izzó parázs lobbant lángra a vasútépítés ürügyén. Nem célunk politikai csatátérre hívni az olvasót, inkább azt szeretném kiemelni, hogy Deschán Achill meghatározó személyisége volt Temesvár és Temes vármegye társadalmi és zenei életének. Ükunokája volt Johann Anton de Jean de Hannsen flandriai vértesskapitánynak, aki részt vett Temesvár 1716-os felszabadításában, és jelentős szerepet vállalt a város újjáépítésében. A pestisjárvány megszűnte után, hálából, ő állította a Dóm tér ékességét, a Szentháromság szobrot. VI. Károly német-római császártól (magyar királyként III. Károly) 1828-ban Dejean néven kap birodalmi nemesi címet, Mária Teréziától pedig 1744-ben magyar nemesi címet Deschán de Hansen néven. A De Jean (Dejean) franciás nevet eleinte Deschanra németesítették, majd magyarra válva a család Deschán néven futott be karriert. Nagy földbirtok urai voltak,

több telepes községet, például Dézsánfalvát is a család hozta létre. 1735-ben épített hatalmas temesvári palotájuk ma is ikonikus épülete a városnak. A Deschánok számos magas hivatalt töltöttek be a Temesközben. Achill, akit a szegedi piaristák tarisznyáznak fel ismeretekkel, jogi tanulmányokat végez Kassán, Pécsen és Pozsonyban. Visszatérve Temesvárra, 1874-ben Ormós Zsigmond főispán titkáráként kezdi el hivatalnoki pályafutását. 1874-ben harmadik aljegyzővé, hamarosan másodikká és 1875-ben első aljegyzővé választják. Nagy léptekkel halad a ranglétrán: 1877-ben árvaszéki elnökké választják. 12 évnyi sikeres tevékenysége az 1888-as alispáni választásokon a vármegye első emberének választják. Alispánként irányította Temes vármegyét és Temesvárt. Rendet teremtett a községek közigazgatásában. A temesvári mezőgazdasági és ipari országos kiállítás végrehajtó bizottságának elnökeként sikeresen szervezte meg ezt az országra szóló eseményt, amelyen I. Ferenc József királyt személyesen kalauzolta, valamint ő fogadta beszéddel a kiállítás fővédnökét, Baross Gábor „vasminisztert”.

Számos művelődési intézmény élén állt, és pártfogolta, gyámolította a művészetet, például Orgonás András szobrászművészt.

Alispáni tisztségéből való felmentése után, 1898-ban nyugdíjba vonult.

Ellenlábasa a kormány által kinevezett főispán, parnói dr. Molnár Viktor volt, akinek családja a Felvidéken szintén jelentős vármegyei tisztségeket töltött be. Édes-

apja Zemplén vármegye főispánja volt. Ezenkívül Molnár Viktor sógora volt Werkerle Sándor miniszterelnöknek, aki parnói Molnár Gizella palotahölgyet, Molnár Viktor lánytestvérét vette feleségül.

Előállt a „két dudás egy kocsmában” helyzet, amit úgy tűnik, Deschán nem a kellő tapintattal kezelte. Molnár Viktor nem volt amolyan tutyimutyi főispán, akit csak az anyagi juttatás érdekeljen, hanem tevékenyen vett részt a vármegye és a város irányításában. Teljes mellszélességgel támogatta a város fejlesztési, nagyratörő terveit is, és ebben kiváló partnere volt a város legendás polgármesterének, Telbisz Károlynak.

Deschán Achill, aki talán még maga előtt sem akarta beismerni az erőviszonyokat, a temesvár–radnai vasút építésének ürügyén próbálta bizonyítani, hogy legalább olyan fontos „dudás”, akár a főispán. Frusztrációit többször kishitű keckeckedéssel próbálta ellensúlyozni. A megyei támogatás utolsó részlete kifizetésének megtagadásával azonban elvetette a sulykot. Közben több olyan „stiklit” (csíny, szabálytalanság) is elkövetett, melyet talán más helyzetben elnéztek volna neki, de most elég sokat nyomott a latban (például a főispán megkerülésével intézett jelentést a miniszterhez, a Porto Rosaba való utazás a részvénytársaság számlájára stb.).

Deschán alispán fegyelmi tárgyalásának kiobbantó oka azonban a vasút megnyitásának késleltetése volt.

A következőkben a fegyelmi előtt meg ejtett előzetes vizsgálatról szólok néhány

szót, majd a fegyelmi tárgyalás fontosabb fejezeteivel „szórakoztatom” az ügy iránt érdeklődő olvasót, párhuzamosan Deschán Achill nyomtatásban megjelent védiratával.

A Deschán Achill alispán fegyelmi tárgyalását megelőző vizsgálatot és Deschán Achill alispán hivatalából való felfüggesztését Temes megye közigazgatási bizottsága 1897. május 25-i rendkívüli ülésén rendelte el. Erről a *Délmagyarországi Közlöny* 1897. május 26-i, 120. száma írt részletes tudósítást. A közigazgatási bizottság

nyilvános ülését bizalmas értekezlet előzte meg, mely de. 9 órától negyed tizenketőig tartott. Ezután kezdődött a bizottság nyilvános ülése.

Az ülésen dr. Molnár Viktor főispán elnökölt, és a következő bizottsági tagok vettek részt: báró Ambrózy Béla, Görgey Gyula, Szüry Kálmán, Nagy György királyi tanácsos, Szuló Ernő, Szathmáry Lajos, dr. Telbisz Imre, Szentmiklóssy János, Gyika Imre, Capdebo Lajos, Ottlik Péter, Danczer Kornél királyi tanácsos, pénzügyi igazgató, Sebesztha Károly királyi tanácsos, tan-

— A temesvár-lippai h. é. vasut azért nem volt megnyitható, mert Deschán Achill alispán a vármegyei segélyből még hátralékos 93.000 frt kifizetését megtagadta, minekfolytán a temesvár-lippai h. é. vasut részvénytársaság nem volt abban a helyzetben, hogy a szükséges forgalmi eszközöket a magyar királyi államvasutaknak megfizesse. Mint értesülünk, az ügy már megoldást nyert. Báró Daniel Ernő kereskedelemügyi m. kir. miniszter ugyanis felhívta az alispánt, hogy a szóbanforgó összeget azonnal folyóvá tegye, ami a mai nap folyamán megistörtént. Ennélfogva az új vasut-vonal megnyitása már a legközelebbi napokra várható. A miniszter egyszersmind Deschán Achill alispán ellen, az ezen ügyben követett eljárása miatt, elrendelte a fegyelmi eljárást megelőző vizsgálatot. Minthogy az 1886. évi XXIII. t.-cz. §-a szerint a fegyelmi eljárást megelőző vizsgálatot az alispán ellen a közigazgatási bizottság, a kebeléből kiküldendő egy vagy több tag által teljesíti, — dr. Molnár Viktor főispán a vizsgáló bizottság tagjainak megválasztása végett a vármegye közigazgatási bizottságát f. é. május hó 25-nek (kedd) d. e. 10 órájára rendkívüli ülésre hívta össze.

152. kép

Délmagyarországi Közlöny, 1897. május 20. (115. szám)

felügyelő, Sándor Károly király tanácsos, főmérnök, Aschinger Ferenc királyi ügyész, Kabdebo Gergely főjegyző, Kovácsics Gyula árvaszéki elnök, Dobó László főügyész és dr. Breuer Ármin főorvos.

Dr. Molnár Viktor főispán az ülés megnyitása után felolvasta báró Dániel Ernő kereskedelemügyi miniszter rendeletét, amelyben a főispánt arra utasította, hogy Temes vármegye a Temesvár–Lippa-Radna H. É. V. Részvénytársaságnak fizesse ki a 93 500 forintnyi tartozását oly módon, hogy az összeget, mellyel a részvénytársaság a maga részéről a magyar államvasutaknak tartozott, a MÁV budapesti főpénztárába fizesse be.

A főispán az alispán felelősségét az ügyben a következőkkel indokolta: „minthogy az alispán a vármegye közönsége által kiutalt összeget minden jogos ok nélkül visszatartotta; minthogy továbbá az érdekelt községeket is jogerejűleg megszavazott hozzájárulásaik befizetésének megtagadására utasította és ez által a községeknek egy némelyikét már is a részvénytársaság részéről támasztott perlekedésbe sodorta; minthogy végül a miniszter el nem fogadhatja az alispán által felhozott azon körülményt, miszerint a hozzájárulásokat egy, az építési vállalkozó és az érdekeltség között létrejött, tisztán magánjogi természetű és a hozzájárulások kifizetésével jogilag semmiféle kapcsolatba nem hozható kötelezettség teljesítésének biztosítására tartotta vissza, – mindezeknél fogva a miniszter az alispán eljárásában oly ténykörülményeket lát fenforogni, a melyek a hivatali ha-

táskör túllépésének jellegével bírnak és megtorlás nélkül sem hagyhatók, mert az alispán jelzett eljárása a vármegyére, valamint a községekre a részvénytársasággal szemben hárulható vagyoni felelősség szempontjából ellenkezni látszik azzal a köteles gondossággal, melyet az alispán egy részről a vármegye vagyoni érdekeinek megóvása, másrészt a községek vagyoni felügyelete tekintetében szem előtt tartani volt köteles. Ezért a miniszter Deschán alispán ellen az 1886. évi XXIII. t.-cz. 1., 2. és 3. §-ai értelmében a fegyelmi eljárást megelőző vizsgálatot elrendeli.”

Az elég hosszú indoklás után, melyet a félreértések elkerülése érdekében fentebb idéztem, Kabdebo Gergely főjegyző felolvasta a jegyzőkönyvet, amelyet a miniszteri rendelet végrehajtásáról vettek fel. Eszerint a főispán és a főjegyző felkeresték hivatalában az alispánt, és közölték vele a miniszter rendeletét, egyben felszólították a megye tartozásának a kiegyenlítésére. Az alispán késznek mutatkozott a miniszteri rendelet végrehajtására, és Molnár főispán felhívására be is mutatta azt a sürgönyt, amelyet a pesti hazai első takarékpénztárhoz intézett, és igazolta annak tényleges elküldését. A főispán sürgős teendői a fővárosba hívták, és ott tájékoztatta a minisztert, hogy az alispán a legrövidebb időn belül átutalja a megye tartozását, és a múltanrendőri bejárás megtartásának már nincs semmiféle akadálya. Visszatérve Temesvárra, a főispán valóban az íróasztalán találta az alispán jelentését, mely szerint a hátralékos segélyösszeget kiutalványozta.

A kedves olvasó most tanúja lehet a detektív ponyvaregények olcsó fordulatának. Az alispán úgy utalta át az összeget, hogy tulajdonképpen nem utalta át. A következő gyermekes turpissághoz folyamodott, melyet dr. Molnár Viktor főispán jelentése nyomán az újság emígyen ecsetel: „utóbb kitűnt azonban, hogy az alispán e jelentésével őt félre vezetni célozta, mert az alispán és a pesti hazai takarékpénztár közt, hol az utalványozás történt, titkos megállapodás volt arra nézve, hogy az összeg tényleges kifizetése csakis egy bizonyos távirat elküldése után történjék meg. Midőn a jelzett pénzügyi táviratilag kérdést intézett az alispánhoz, vajjon a pénz kifizethető-e, az alispán a táviratot válasz nélkül hagyta és az ügyről a főispán háta mögött, annak tudta nélkül jelentést tett a kereskedelemügyi miniszterhez.”

Az indoklásbeli vétségek mellett az alispán vétett az 1886. évi XXI. törvénycikk 57. paragrafusának i) pontja ellen is, amely szerint teljesítenie kellett volna a főispáni rendeletet, vagy pedig – amennyiben aggályai merültek volna fel – 24 órán belül a főispán útján a belügyminiszterhez előterjesztést kellett volna tennie.

Beszéde végén a főispán keményen kritizálta az alispán eljárását: „az alispán nekem ismételtlen megígérte, hogy rendeletemet végrehajtja. Ő azonban nemcsak nem hajtotta végre, de suttyomban, a hátam mögött megakadályozta annak tényleges effektuálását. Ez oly foka a hivatali megbízhatatlanságnak, a mely társadalmilag is súlyos beszámítás alá esik és a mely az alispáni állás tekintélyével ösz-

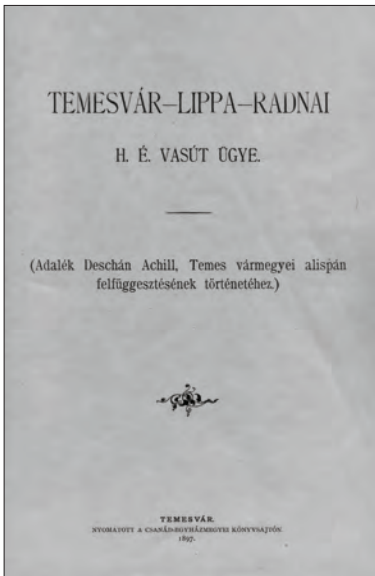
szegegyeztethető nem lévén, a közszolgálat érdekében nem tűrhető.” Befejezésként a főispán arra kérte a bizottságot, hogy a „felsorolt vétségek megtorlása iránt intézkedjék”.

Szüry Kálmán hozzászólásában „fájó szívvel” emelte ki, hogy az alispán tevékenységéről nemcsak a miniszter által elrendelt ügyben kell határozatot hozni. Kiemelte, hogy a főispán megtévesztésével „a főispán az egész vármegyére nézve annyira lealázó módon volt kénytelen az alispánnal érintkezni, a mint az a felolvasott jegyzőkönyvből kitűnik. Minthogy ily körülmények közt a hivatalban való együtt maradás a közszolgálat érdekeire nézve üdvös nem lehet, kénytelen indítványozni, hogy a bizottság Deschán Achill alispán ellen a fegyelmi eljárást megelőző vizsgálatot elrendelje és egyidejűleg őt hivatalától felfüggeszse.”

A bizottság egyhangúlag, felkiáltással megszavazta az indítványt, mely azonnal hatályba lépett. Az alispánt nem hagyták teljesen kávépénz nélkül: illetményként fizetésének egyharmad részét állapították meg.

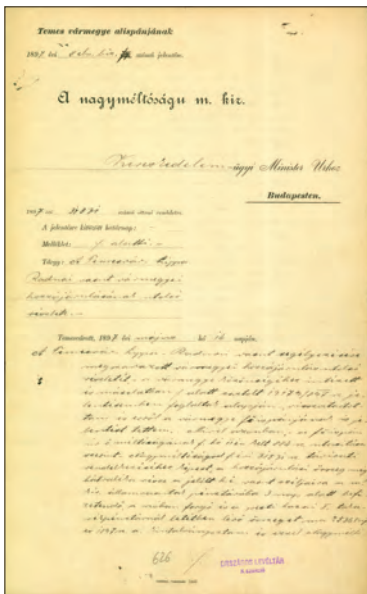
Deschán Achill nem nyugodott bele a helyzetbe, megpróbálta menteni a menthetőt. Természetesen bevetette a politikusok fegyvertárát. Vannak tények, amelyeket teljesen figyelmen kívül hagyott, másokat pedig, amelyekről azt vélte, hogy előnyére válnak kidomborított.

Az ügyet *A temesvár-lippa-radnai H. É. Vasút ügye (Adalék Deschán Achill vármegyei alispán felfüggesztésének történetéhez)* című nyomtatott füzetben tárta a



153. kép

Kiadvány Deschán Achill Temes vármegyei alispán felfüggesztéséről. Címlap



154. kép

Deschán Achill 1897. május 14-én keltezett, a kereskedelemügyi miniszternek felterjesztett jelentése

nyilvánosság elé. A nyomtatványban mellőzték a szerzőt, ám figyelmesen olvasva hamarosan meggyőződhetünk, hogy Deschán Achill írta, vagy mondta tollba írnokának. Az írományt nem is datálták, de a szövegből könnyen kikövetkeztethető, hogy 1897. május 28-án jelent meg.

„A temesvár-lippa-radnai vasút ügye nemcsak Temes vármegyét és Temesvár városát tartja izgalomban, de feltűnést kelt az egész országban.

Ezen ügyből kifolyólag a kereskedelemügyi miniszter Deschán alispán ellen elrendeli a fegyelmi eljárást megelőző vizsgálatot; a vármegye közigazgatási bizottsága pedig a főispán kívánságára, – a ki az egészet személyes ügynek deklarálja, – egyhangulag kimondja az alispán ellen a fegyelmi eljárást és őt hivatalától kihallgatás nélkül rögtön fel is függeszti” – kezdi mondandóját az alispán, majd így folytatja: „az ügy tehát oly jelentőség-teljes, hogy nemcsak a vármegye közön-ségét, de az egész országot annak valódi állásáról kimerítőleg felvilágosítani annál inkább közérdekben álló kötelesség, mivel eddig úgy pro mint contra akárhány téves, sőt részint rossz-, részint jóindulat-ból, a valósággal teljesen ellenkező adat is jutott nyilvánosságra.

Az alább egész terjedelmükben közölt akták s az azokat megelőző kiegészítő felvilágosítások az ügy valódi állására nézve a figyelmes olvasót kétségbe hagyni nem fogják.”

A következőkben röviden összefoglalja a vasútépítés történetét, majd részletesen ismerteti az alispán felfüggesztésének

ügyét. Az csak természetes, hogy ügye érdekében kiragadja a fontosnak ítélt gondolatokat („kiegészítő felvilágosítások”).

Az első irat a részvénytársaság és az építési vállalat között megkötött szerződés, melyet a megfelelő helyen ismerttettem. Az alispán sérelmezte, hogy neki, mint a végrehajtó bizottság tagjának, csak az első két fizetési bizonylatot mutattak be, a következő ötöt nem, és az ő aláírása nélkül kerültek kifizetésre. Figyelmen kívül hagyja azt a tényt, hogy a kifizetési bizonylatok ellenőrzését a részvénytársaság Budapesten lakó tagjai ellenőrizték és hagyták jóvá. E sérelem is megsebezhetette az alispán hiúságát, bár törvénysértés nem történt.

Az alispán azt is mentsége fegyvereként próbálja bizonygatni, hogy a felfüggesztését elhatározó rendkívüli közgyűlés előzetesen őt nem is hallgatta ki. Ennek viszont ellentmondanak a vizsgálat tényei, ugyanis az alispán a bizottság beidézésére legtöbbször meg sem jelent.

Deschán Achill politikusként próbálja a vármegyei közgyűlés 23/97/6097/96. sz. alatti, 1897. január 4-ei közgyűlési határozatban szereplő, az utolsó befizetést szorgalmazó szót/fogalmat értelmezni. E határozat szerint „a vármegye közönsége a vasúti bizottság és az állandó választmány véleményéhez képest a kérelemnek kivételesen helyt adva, felhatalmazza a vármegye alispánját, hogy a temesvárlipa-radnai h. é. vasút-részvénytársaság javára még kijáró utolsó részletet, vagyis 93 500 frtot a vasút megnyitása előtt 14 nappal kiutalványozza s a m. k. állam-

vasútnak pénztárába fizettesse be; minden esetre azonban kiutalványozás előtt, a vasúti építkezést ellenőrző állami közegtől beveendő értesítésből állapítsa meg azt, hogy a vasútvonal az utalványozás kérésekor olyannyira elkészült-e, hogy 14 nap alatt az átvétel s a forgalomnak átadása megtörténhetik-e?” Deschán alispán olvasatában: „ebből tehát világos, mindenki előtt, hogy az alispán nem utasítást, hanem felhatalmazást nyert arra nézve, hogy a hozzájárulás utolsó részletét kivételesen és csak az esetben, ha minden rendén van, miről meggyőződni köteles – »kiutalványozhatja«.”

Először a vasúttársaság a kereskedelemügyi minisztertől a vasút műtanrendőri bejárásának megtartását a március 5–10. közötti időszakra kérelmezte. Deschán azzal védekezik, hogy kötelességének eleget téve, „az építkezések állapotáról tudakozódván, azon meggyőződésre jut, hogy a vasút még csak hónapok multával fog teljesen elkészülni”. Az alispán hivatalos helyzetjelentést kért Novák Bertalan vasútépítési felügyelőtől, aki április 29-ei válaszában arról értesítette Deschán alispánt, hogy a műtanrendőri bejárás új dátuma a május 17. vagy 18. Ennek ellenére az alispán elegánsan csúsztat, és visszatér az előző tervezett dátumra. „Még jobban kidomborítja ezen eljárás helytelenségét, ha megemlítjük, hogy ez a vasút a mai napig sincsen megnyitva, de az utolsó részletet ki kellett fizetni.” E mondatból következtethetünk a röpirat valószínű megjelenésére: tudván, hogy a vasút műtanrendőri bejárását má-

jus 18-án tartották meg, következik, hogy a röpirat e dátum előtt jelent meg.

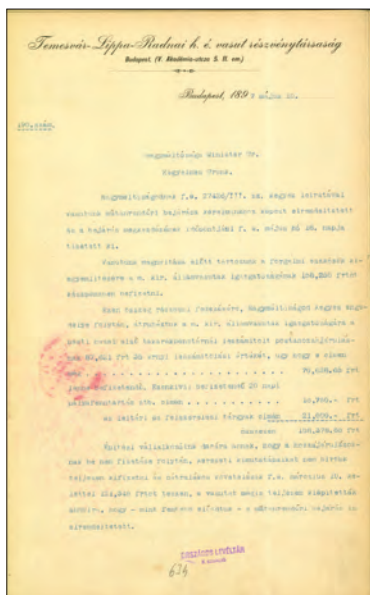
Bár nyitott ajtón dörömbölt, az alispán tovább nyomozgatott (helyesebben keckedett), és átiratot küldött a vasúttársaság végrehajtó bizottságának elnökéhez, Telbisz Károly polgármesterhez, aki március 24-én értesítette a kölcsönös hátralékok kiegyenlítésének módozatairól és a vállalkozókkal kötött ez irányú megegyezésről. Deschán Achill mind jobban kötötte az ebet a karóhoz, hajthatatlan maradt: „a nyert értesülések és tapasztalatok alapján, az alispán az utolsó hozzájárulási összeg kiutalványozását minden oldalról ismételve sürgető részvénytársasághoz április 24-én 21.845. sz. a. szóról-szóra a következő választ intézte: »Értesítem a részvénytársaság tek. igazgatóságát, hogy a vármegyei hozzájárulás utolsó részletét csak az esetben fogom kiutalványoltatni, ha a vasút építésének ellenőrzésével megbízott államvasúti főmérnök arról értesít, hogy az építési munkálatok teljesen befejezettek és ha az építési vállalat az építési engedély átruházása alkalmával az érdekeltséggel szemben elvállalt kötelezettségének eleget tett. Tisztelettel: Deschán.«”

Az alispán is meghívást kapott az április 3-án tartandó végrehajtó bizottsági ülésre, melyre azonban nem ment el. Válaszleveléből kirí frusztrációja és sértődöttsége.

Május 3-ai keltezéssel a vasúttársaság végrehajtó bizottságának elnöke, Telbisz Károly újból levelet intéz az alispánhoz, amelyben arra kéri, hogy az utolsó részlet befizetésének megtagadásával ne hátráltassa a műtanrendőri bejárást és az azt

követő, forgalomnak való átadást.

Az alispán újra az időhúzás taktikáját választja. Május 8-án jelentést tesz a vármegye közgyűlésének, amelyben a fentebb ismertetteket taglalja, és a közgyűlés határozatát kéri az utolsó részlet kifizetésének ügyében. Ezen kívül a főispántól rendkívüli közgyűlés összehívását is kéri. Már nagyon komolyra fordult a dolog, és úgy tűnik, a felelősséget szeretne volna átruházni, vagy legalábbis minél jobban szétteríteni. Emlékeztetek arra, hogy mindez május 8-án történt, a miniszter pedig már 18-ra elrendelte volt a műtanrendőri bejárást. Molnár Viktor főispán természetesen nem adott és nem is adhattott helyet az alispán előterjesztésének, mely határozatát az alispánnal május 10-én keltezett átiratában közölte: „folyó hó 8-án 19.179. sz. a. előterjesztésének nem adhatok helyet, mert a vármegye közönsége által hozott határozat végrehajtásának elmulasztásából netalán keletkező felelősségnek a vármegye közönségére való áthárításához nem járulhatok és ennek folytán ezen ügynek tárgyalása végett közgyűlés összehívását indokoltnak nem találok.” Válaszában a főispán felhívja a főispán figyelmét arra, hogy „úgy a vasúti részvénytársasággal, mint az államvasúttal szemben elvállalt kötelezettség teljesítésének megtagadására jogos indok nem forog fenn, a magam részéről is a megszavazott hozzájárulási összegnek folyóvá tételére tekintetes Alispán urat felhívom, és annak elmulasztásából származó minden irányú személyes felelősség következményeire komolyan figyelmezte-



155. kép

A részvénytársaság panasza a kereskedelemügyi miniszternek, Deschán alispánnak a vármegyei segély befizetésének megtagadásáról, szintén 1897. május 10-ei keltezéssel

tem”. Egy nappal később a főispán közölte az alispánnal, hogy a miniszter táviratilag elrendelte az utolsó részlet kifizetését, és utasította az alispánt, hogy 3 nap alatt e rendeletet végrehajtsa és erről jelentést tegyen.

Az alispán a késlekedéséért azzal védekezett, hogy a főispán utasítását csak május 13-án kapta kézhez, mert 12-ig a fővárosban tartózkodott. Ezért az összeget csak május 14-én utalványozta. Erről jelentést tett a főispánnak és a miniszternek is. A miniszternek küldött levelében hosszasan értekezik arról, hogy eddig miért utasította vissza az utolsó vármegyei részlet utalványozását. A röpiratban Deschán ezután rövid mondatot iktat be:

„a minisztertől válasz nem érkezett”. Egy frusztrált, tisztségétől már félig megfosztott volt korifeus sértődöttsége. Az ügy folytatását Deschán így ecseteli: „a főispán május 19-én este újra Temesvárra megérkezik és 20-án az alispánnak jegyzőkönyv felvétele mellett szóbelileg adja tudomásul, hogy a miniszter a kifizetést újból elrendelte és az alispán ellen ezen ügybeni magatartása miatt fegyelmi eljárást megelőző vizsgálatot elrendelte”.

A továbbiakban a röpirat szerzője bírálja a *Délmagyarországi Közlöny* (ő helytelenül *Közlöny* helyett *Lapokat* ír) és a *Temesvárer Zeitung* cikkeit, és nagyjából megismétli a fentiekben ismertetteket. Itt csak egy eléggé szórakoztató példát ragadok ki, mégpedig az első hazai takarékpénztárral kötött titkos záradék esetéről, arról a bizonyos táviratról, amelyet az alispánnak az utalványozás után el kellett volna küldenie. Deschán ezeket írja: „az alispán és a hazai takarékpénztár között nem titkos, hanem már 1895. évi június 20-ika óta egészen nyílt és a hivatalban köztudomású hivatalos megállapodás létezett arra nézve, miszerint minden utalvány valódisága kifizetés előtt táviratilag megtudakoltassék...” Majd azzal folytatja, hogy azért nem küldte el azt az ominózus táviratot, mert a miniszter válaszát várta... Mindez így nagyon szép, de ezt miért nem közölte a főispánnal, vagy pedig a miniszterrel is, ha már neki is jelentést tett? Szerény véleményem szerint az alispán úr mindezt előre szépen kitervelte, de nem jött be.

A röpirat utolsó két oldala megyei köz-

gyűlési vagy parlamenti szónoklat stílusát idézi. „Az alispán elejétől végig a megye és a községek érdekeit – tehát közérdeket – védve járt el. Eljött az idő, hogy választania kellett e kettő között: vagy feladja az általa közérdekűnek felismert álláspontot és a – meggyőződése szerint – utólag elmaradhatatlan botrányból keletkező gyanúsításoknak bűnbakjává válik; vagy megmarad a lehetőség végső határáig álláspontjánál és az ellene zúduló személyes motívumoknak esik áldozatául; az alispán az utóbbit választotta: Vessen rá követ azért, a ki tud! ... Az alispán fel van függesztve, többé részt nem vehet sem a részvénytársaság igazgatóságának ülésén, sem az annak kebeléből kiküldött végrehajtóbizottság ülésén; nem kellemetlenkedhetik többé sem a vállalkozóknak, sem a részvénytársaság igazgatóságának; a vármegyei hozzájárulás is már rég ki van fizetve az utolsó krajczárig, és íme! május 28-án a temesvár–lippa–radnai h. é. vasút még sincs átadva a forgalomnak, pedig az alispán nem áll többé útjában. Az alispán aggályai tehát, minden egyébtől eltekintve, már ebből következtethetőleg sem lehettek alaptalanok és személyes motívumokból eredők. A vizsgálat majd ki fogja deríteni a többit.” Emlékeztetjük az olvasót, hogy a forgalomnak a vasutat május 29-én adták át.

Deschán Achill fegyelmi eljárása annak rendje és módja szerint folytatódott. Az e célból létrehozott közigazgatásügyi bizottság fegyelmi választmánya ellenőrizte a dokumentumokat, tanúkat hallgatott meg, majd az 1897. augusztus 29-én meg-

tartott ülésén meghozta a 4425-ös számú határozatát, mely szerint „Deschán Achill állásából felfüggesztett vármegyei alispán több rend beli fegyelmi vétség elkövetésében vétkesnek kimondatott ... vagyoni felelősség is megállapítottat”.

A fegyelmi választmány határozatát jóváhagyás végett felterjesztették a belügyminiszternek. Miután a belügyminisztériumban áttanulmányozták, felülvizsgálták a fegyelmi választmány, valamint a Deschán Achill által benyújtott fellebbezést, Perczel Dezső belügyminiszter véghatározatában jóváhagyta a fegyelmi választmány határozatát.

A miniszter, még az indoklások ismeretése előtt szóvá teszi Deschán Achillnek a vizsgálat alatt tanúsított elítélendő magatartását: „Deschán Achill alispán – ki a vizsgálat során az ellene felhozott vádakkal szemben a tényállás tisztázása végett a vizsgáló biztosok által föltett kérdésekre az érdemleges válaszadást és védekezést ismételten a különböző ürügyek alatt megtagadta, részben pedig a kihallgatásra kellő igazolás nélkül meg sem jelent, – védekezést csupán csak az I. fokú határozat elleni fellebbezésben adta elő s ebben igyekezik az I. fokon hozott határozat indokait megerőtleníteni.” A miniszter kiemeli, hogy az alispán védekezése „az ő terhére megállapított fegyelmi vétségek tekintetében kifejtett vizsgálati tényálladékokat nem képesek megdönteni”.

A fegyelmi első része a vasútépítés vármegyei segélye utolsó befizetésének megtagadását járja körül. Kiemelik, bebizonnyítják, hogy az alispánnak tudomása

volt a vasútvonal elkészültéről, és felsorolják, hány felszólítást kapott a kifizetésre, amelyet következetesen, mindenféle ürüggyel megtagadott. Rávilágítanak az alispán csúsztatásaira is. „...tehát az alispán terhére fennforgó kötelességszegés beszámíthatóságának súlyát az hogy a közgyűlési határozatot ezen ismételt figyelmeztetések és utasítások dacára sem hajtotta végre, ... a vizsgálati iratok is igazolnak”. E tényt Deschán alispán is beismerte.

Terhére hozzák fel a már ismertetett hazudozását a pénz átutalásáról, az elentmondó nyilatkozatait, jelentéseit, miszerint utalványozta az utolsó befizetést, de nem említette egy szóval sem, hogy a megerősítő táviratot nem küldte el.

A községeket a befizetések megtagadására való biztatását bár később visszavonta, szinte nyomós fegyelmit kiváltó ok volt. Erről a miniszter az alábbiakat írja: „tény, hogy az alispán ezen fontos jogi kérdésben a tiszti ügyész szakvéleményének meghallgatása nélkül tette meg az intézkedéseit és ezen intézkedéseivel rosszul védte meg a vármegye s a községek érdekeit mert egyes községeket előre láthatólag kedvezőtlen kimenetelű perekbe sodorta, a vasúttársaságnak pedig kárt okozott, melyet a társaság 10.000 forintban számít fel és melyért az 1886. XXI. t.cz. 91. § értelmében a vármegyei törvényhatóság is közvetett szavatossággal tartozik. – kétségtelen, tehát, hogy ha Deschán alispán mindezeket előre tudta, vagyis ha tudva helytelenül intézkedett akkor rosszhiszeműleg járt el, – ha pedig

és az látszik valószínűnek csakugyan jóhiszeműleg járt el akkor jogi ismereteinek fogyatékosága s a tiszti ügyészi vélemény kivételének elmúlásztása miatt oly tévedésnek esett áldozatul, melynek milyen következményeit nem csupán neki hanem az érdekelt községeknek s esetleg majdan a vármegye közönségének is viselnie kell.”

A fellebbezett határozat második része Deschán alispán azon szabálytalanságai-val foglalkozik, melyeket azáltal követett el, hogy bár kötelessége lett volna a különböző helyszíneken (építőtelep, községek) intézkednie, ő azt vagy elhanyagolta, vagy pedig a helyettesével végeztette, azonban a kiszállásért megállapított általányt és útiköltséget jogtalanul felvette. Ezzel a vármegye házi pénztárának jelentékeny összegű indokolatlan kiadásokat okozott. A szerző megjegyzése: hogy ha ez egy halandó polgárral történik meg, akkor egyszerűen, egyetlen, a „lopás” szóval fogalmazták meg. A határozatban e tényt elegánsan körülírták. A folytatásban a miniszteri határozat már sokkal keményebb hangnemű: „a vármegyei alapok terhére magának jogtalan hasznot szerzett másrészt pedig előkelő és az egész vármegye közigazgatását vezető állásában amely állás mindenkor viselőjétől, a szónak legszigorúbb értelmében vett megbízhatóságot és feddhetetlenséget éppen az alispáni állásnak előkelő és nehezen ellenőrizhető jellegénél fogva elengedhetetlenül meg kell követelni, – hivatala ezen elengedhetetlen követelményeivel ellentétbe jutott és alárendeltjeinek is rossz példát és irányt mutatott”. Deschán alispán azzal vé-

dekezett, hogy a kiszállásokat azért bízta helyettesére, mert így, mivel a helyettesnek kevesebb átalány jár, pénzt takarított meg a vármegyének. Természetesen ez a védekezés „semmi alappal sem bírt”, állapította meg a miniszter, aki a vonatkozó törvényeket idézve jóváhagyja az elsőfokú határozatnak ezt a pontját is: „kötelessége megszégésével a tárgyalások vezetése alól majdnem teljesen kivonta magát és úti átalánya terhére éppen semmit sem utazott”. Az iratok ellenőrzésekor azt is megállapították, hogy ugyanazon napra két külön számlával kétszeresen számította és vette fel a napidíját. Deschán itt is hártotta a felelősségét, és az aljegyző nyakába akarta varrni a dolgot. Az alispán gyerekes védekezését első fokon a vizsgálóbizottság és természetesen másodfokú határozatában a miniszter sem fogadta el. A másodfokú határozatban külön kiemelik, hogy az emlékezethiányra sem lehet hivatkozni, mert a két számla benyújtásának dátuma nagyon közeli.

A másodfokú határozatnak szintén ebben a részében róják fel az alispánnak azt a súlyos fegyelmi vétségét, amelyet azzal okozott, hogy jogtalanul számított fel egy Budapest–Porto Rosa és Porto Rosa–Budapest közötti útiköltséget, holott az Adria-parti üdülőhelyre nem hivatali teendői céljából utazott. Ezt tetézte, hogy a Temesvár–Budapest és visszautat is magáncélból tette meg, és ezért is átalányt számított fel. A Porto Rosa-i nyaralásra elég szép összeget költött közpénzből az alispán úr. Foltozgatott, hamis állításokon alapuló mentegetőzését a miniszter el-

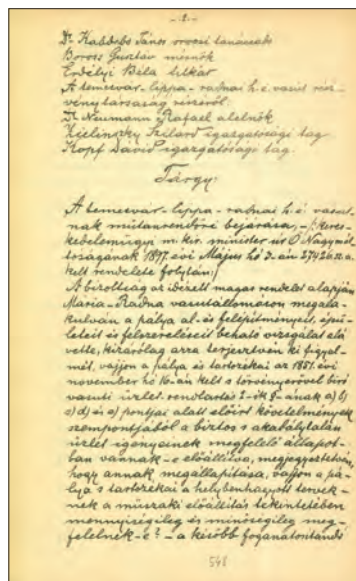
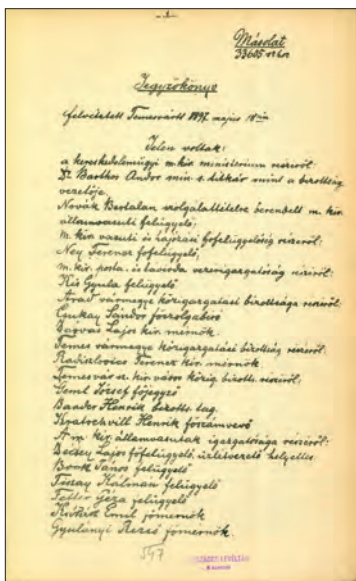
utasította, és csak természetes, hogy jóváhagyta az elsőfokú határozat vonatkozó, dokumentumokkal alátámasztott megállapításait.

Az elsőfokú fegyelmi határozat harmadik részében „Deschán alispán terhére megállapítatik, hogy (...) a vármegyei pénzkezelési szabályzat 104. §-ában előírt azon kötelezettségét, mely szerint a szolgabírói hivatalok pénzkezelését az alispán évenként egyszer megvizsgálni tartozik, Deschán alispán teljesen elhanyagolta az előírt vizsgálatokat a vármegye 11 járásában az 1890–1896 évekre terjedő hét évi alispánkodása alatt összesen csak 35 esetben tartotta meg, amibe bele van már számítva az is, amikor Deschán alispán ugyan nem önállólag, vizsgálta a hivatalt, hanem a főispáni vizsgálatnál közreműködött”. Deschán védekezésképpen egyik évre hosszabb ideig tartó betegségét hozta fel, majd az 1891-es országos mezőgazdasági és ipari kiállítás megszervezése miatti elfoglaltságával védekezett, utolsó évbéli mulasztását pedig állásából való felfüggesztésével indokolta. A miniszter határozata szerint „ez a védekezés azonban ép oly kevésbé tekinthető komolynak, mint amennyire nem alapos...” A miniszteri indoklás hosszabban kitér az említett esetekre, viszont ez már nem tartozik a vasutunkra.

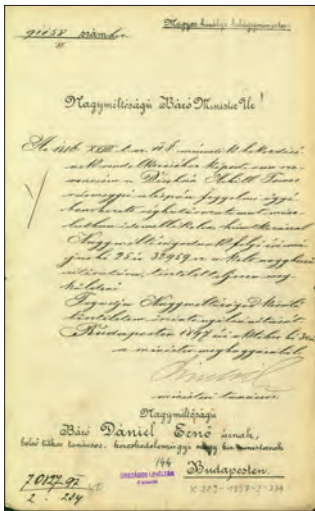
Az alispán által fellebbezett elsőfokú határozat negyedik része az alispánnak a fegyelmi vizsgálat során tanúsított magatartására vonatkozik. A miniszteri indoklást idézem: „Az idevonatkozólag a fellebbezésben előadott védekezés szín-

tén nem fogadható el, mert az alispánnak tudnia kellett, hogy a vizsgálat folyamán annak egyes phasisaiban a vizsgáló biztosok által követett eljárás ellen nincs helye fellebbezésnek az 1886 XXIII. k. gy. rendelkezései csak is a fegyelmi eljárást megelőző vizsgálat elrendelését kimondó határozat és a fegyelmi ügyben hozott érdemleges határozat ellen engedvén meg a fellebbezést. – Deschán alispán ennek dacára minduntalan fellebbezésekkel igyekezett a biztosok eljárását megakasztani, és mikor a biztosok – egészen helyesen, – a fellebbezéseket egyszerűen a fegyelmi iratokhoz tették az alispán a feltett kérdésekre az érdemleges válaszadást megtagadta s ez által egyfelől a felettes hatóságra, a közigazgatási bizottság és annak kiküldött biztosai ellen kétségbe

vonhatlan resistenciát másrészt pedig oly magatartást tanúsított mely az alispáni állás komolysága és méltósága követelményeivel sehogy sem egyeztethető össze, – nem erőltetik meg a fellebbezésben felhozottak a fellebbezett határozat indokolásának azt a részét sem mely szerint az alispán terhére rovatik hogy tényleg két ízben a biztosok idézésére a kihallgatásra egyáltalában meg sem jelent, – mert első ízben a távolmaradás f. 1897 évi július hó 8-án egy olyan orvosi bizonyítvány alapján történt, mely 1897 év április 26-án kelt; már pedig a 2 és fél hónappal régebbi keletű orvosi bizonyítvány nem fogadható el annak igazolása gyanánt, hogy az alispán július 8-án a kihallgatáson betegség miatt nem jelenhetett; – az augusztus 7-ére kitűzött kihallgatáson való megjele-

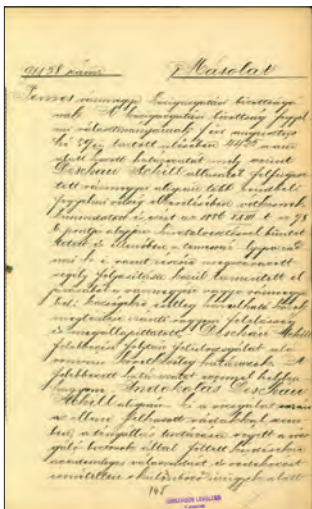


156. kép
A vasútvonal 1897. május 18-ai műtanrendőri bejárásának jegyzőkönyv első és második oldala



157. kép

Perczel Dezső belügyminiszter 1897. október 30-án kelt, báró Dániel Ernő kereskedelemügyi miniszternek küldött átiratában közli véghatározatát Deschán Achill Temes vármegyei alispán fegyelmi ügyében. Ebben a belügyminiszter jóváhagyta a Temes vármegyei fegyelmi vizsgálóbizottság elsőfokú határozatát és elutasította Deschán Achill fellebbezését



158. kép

A belügyminiszter véghatározatának első oldala

nésben pedig, – a mint a vármegyei tisztí főorvos hivatalos jelentéséből megállapítható Deschán alispánt betegsége nem akadályozta. – Mindezek által Deschán Achill ellenében kétségtelenül be lévén igazolva, hogy kötelességét nem egy esetben megsértette másnemű kötelességeit elhanyagolta hogy úti számlái összeállításánál saját előnyére megbízhatatlanul járt el, és ezek érvényesíttetésénél hivatali főnöki állásával visszaélt, a hivatalvesztést kimondó és első fokon hozott határozatot helybenhagyni kellett.” A másodfokú határozatot Perczel Dezső magyar királyi belügyminiszter 1897. október 2-én írta alá.

Ezzel Deschán Achill alispán végleg elbúcsúzott hivatalától.

A vasútépítés körüli egymásnak feszülés a két megyei előljáró között, mint már említettem, régi ellenségeskedés kicsúcsosodása volt. Azonban hogy mi bujkálhatott Deschán Achill rejtett agytekervényei labirintusának titkos zugában, soha sem fogjuk megfejteni.

E fejezet bizonyítéka annak, hogy a vasútépítések nagy korszakában is történtek olyan események, amelyek hátráltatták az építést. Legtöbbjük nem műszaki természetű volt. Mindezek ellenére a vaspályák látványosan, nagyon rövid idő alatt kiépültek. Ha figyelembe vesszük, hogy manapság egy-egy vasútvonal korszerűsítése mennyi bonyodalommal és érdekek áradással jár, mennyi időt vesztenek a minden alap nélküli politikai viták miatt, a Temes vármegyei alispán ügye jelentéktelen kis ügyé törpül.

TUDÓSÍTÁSOK AZ ÁTADÁSRÓL

A vasútépítéseket nagy figyelemmel kísérte a sajtó is. Természetesen Deschán alispán és a vasútépítés támogatásának ügye állandóan reflektorfényvel pásztázta a vasút építésének minden mozzanatát. Mivel Temesvár és Temes megye adta a legtöbb támogatást, a lapok részletesen beszámoltak a városi tanács, valamint a vármegye közgyűléseiről, amelyeken a vasút ügyét is tárgyalták. Telbisz Károly polgármester a vasútépítési bizottság elnökeként a bizottság tevékenységét is közzétette a lapokban (*Délmagyarországi Közlöny*, *Temesvárer Zeitung* és a már többször idézett *Városi Közlöny*). Az újságok természetesen tájékoztatták a közvéleményt a vasútvonal átadásáról. Ennek műtanrendőri bejárását 1897. május 19-én tartották meg. Az eseményről a *Délmagyarországi Közlöny*, mely a hírneves, sokáig monopolhelyzetben lévő *Temesvárer Zeitung* méltó versenytársa lett, a következő tudósítást közölte (a kevés eltérés az eredeti és mostani helyesírás között csekély, nem kölcsönöz különleges ízt az újságcikkeknek, ezért a mai helyesírással adjuk közre):

„A temesvár–lippai h. é. vasút műtan-

rendőri bejárása ma ment végbe, azonban ez idő szerint még bizonytalan, vajon e fontos vasút a holnapi naptól fogva meglesz-e nyitható. Az akadályok nem magában a vasútban rejlenek, mert ez teljesen megfelel a műszaki követelményeknek. Az ok ama nehézségekben keresendő, melyek a vállalatnak bizonyos összegek folyósítása körül szereztek, melyek a megnyitás napján válnak esedékesekké. Lehetséges különben, hogy az utolsó pillanatban sikerülni fog az akadályokat legyőzni. A műtanrendőri bejárásról a következőket jelenti tudósítónk:

A műtanrendőri bejárás ma d. e. 9 órakor a radnai állomáson vette kezdetét. A bejárás vezetője dr. Bartos Andor kereskedelemügyi miniszteri titkár; a máv. részéről megjelentek Novák és Rech felügyelők, Temes vármegye közigazgatási bizottsága részéről: Görgey Gyula országos [országgyűlési, a szerző megjegyzése] képviselő és Radiszlovits Ferencz kir. mérnök, a máv. szegedi üzletvezetőségétől Décsey hely. üzletvezető, Bock, Tiszai és Vetter felügyelők, Gyulányi és Kárrász főmérnökök, Boros osztálymérnök és Erdélyi titkár, a temesvár–lippai h. é. vasút

részéről dr. Neumann Rafael alelnök, Kratochwill Henrik, Zsilinszky (így!) Mihály, Kopf Dávid, továbbá dr. Kovácsy Dezső titkár, Pókay Dezső, Török főerdész stb.

Gyarmathánál vártak a berobogó vonatra a részvénytársaság elnöke, Telbisz Károly kir. tanácsos, polgármester, továbbá Mayer Károly orsz. [országgyűlési, a szerző megjegyzése] képviselő, Geml főjegyző, Banovics jegyző, Baader és Vimmer törvhat. [törvényhatósági, a szerző megjegyzése] bizottsági tagok. A gyárvárosi állomáson fölszálltak: dr. Molnár Viktor főispán és titkára, dr. Manaszgyörgy és jöttek a többi vendégekkel a megnyitó vonaton.

A legelső állomás Lippa csinosan volt dekorálva; a bizottságot nagy tömeg várta és lelkesen éljenzett. Baróthy főszolgabíró lendületes szavakban üdvözölte a múltanrendőri bizottság vezetőjét, Barthos miniszteri titkárt, majd ecseteli azt a nagy érdemet, melyet Görgey országgyűlési képviselő, dr. Molnár Viktor főispán és dr. Telbisz polgármester a vasút létesítésére maguknak szereztek. Kéri egyszerűen a miniszteri titkárt, hogy a magas kormányának mély háláját tolmácsolja.

Dr. Bartos meghatva mond köszönetet és felemlíti ismételten úgy Görgey orsz. képviselő, valamint a többi közreműködők bokros érdemeit a vasút létesítésében, amit a közönség riadó éljenzéssel fogadott.

A többi állomáson is lelkesen fogadták az első vonatot.

Különösen szép volt a fogadtatás Hidegkúton, hol Geisz József jegyző üdvözlő

beszédet tartott és a hölgyek nevében virágbokkrétát nyújtott át Bartos miniszteri titkárnak. Allioson Heller Adolf jegyző üdvözölte a bizottság vezetőjét. Máslakon Görgey Gyula képviselőt lelkesült ovációban részesítették. Grosz Antal plébános szép beszédében üdvözölte a bizottságot. Gyarmathán Vízkeleti jegyző tartott üdvözlő beszédet. – A vonat d. u. 2 órakor érkezett meg a temesvár-józsefvárosi állomásra. D. u. ½5 órakor lakoma volt a virágadó nagy termében.” (*Délmagyarországi Közlöny*, 1897. május 19.)

Érdekességként említem, hogy ugyanabban a számban tették hírré, hogy Aradon május 17-én vasúti értekezletet tartottak. Erre a „Többen” aláírással ellátott nyomtatvánnyal hívták meg a címzetteket. Az értekezlet tárgya az előmunkálat alatt lévő arad-lugosi vasútvonal kiépítése volt. Ez metszette volna a Temesvár–Radna vasútvonalat. Az értekezleten, melyet a Városháza kis termében tartottak meg, jelen voltak Arad és Arad megye eminens személyiségei, valamint a létesítendő arad-lugosi vasútvonal előmunkálatainak engedélyese, Matók Béla budapesti ügyvéd. E vasútvonal Újaradon ágazott volna ki az Arad–Temesvár vasútvonalból, és Kisfaludon, Szépfalun, Allioson (esetleg Rétháton és Fűskúton), Máslakon, Charlottenburgon, Bogdarigóson stb. át vezetett volna Bélicig, ahol csatlakozott volna a Temesvár–Orsova vonalhoz. Matók Béla azt szeretne volna megtudni, hogy Arad érdekelt-e e vasútvonal megépítésében, és ami még jobban izgatta, hogy „hajlandó volna-e annak

financzírozását elősegíteni”. Az aradiak szerint „minden olyan új vasútvonal, mely Arad állomásába fut be s egy ma vasúti közlekedéssel nem bíró vidék forgalmát van hivatva hozzánk terelni, számíthat érdeklődésünkre, erkölcsi támogatásunkra, az iránt azonban, hogy az ily vállalat anyagi érdeklődés volna-e és mily mérvben megnyerhető, a dolgok mai kezdetleges stádiumában az értekezlet nem nyilatkozhatik”.

A *Délmagyarországi Közlöny* május 19-ei száma szerint délután fél ötkor kezdődött a díszvacsora, de a másnapi, május 20-i lap már délután fél 7 hétre teszi a műtanrendőri bejárás – ha a szerzőnek megengednek egy kis fricskát – egyik legfontosabb részének, a lakomának a kezdetét. Az újság nem ecseteli, mit szolgáltak fel a jeles eseményen, sem azt, hogy mennyi nemes nedű fogyott a gyakori koccintások alatt, de részletesen felsorolja a vasútépítést nyélbe ütő személyiségeket és a rábólintó hatalmasságokat. A kívülállók és a több mint 117 év eltelte után kíváncsiskodóknak tehát a *Délmagyarországi Közlöny* május 20-ai száma ad némi felvilágosítást. A tudósítást ez esetben is teljes egészében idézem.

„A temesvár-lippai h. é. vasút műtanrendőri bejárása alkalmából tegnap d. u. fél 7 órakor lakoma volt a vigadó nagy termében, melyen dr. Bartos Andor miniszteri titkár, dr. Molnár Viktor főispán, dr. Telbisz Károly kir. tanácsos, polgármester, Enyedy Károly kir. tanácsos, szegedi üzletvezető, Rudolf vasúti felügyelő és még számosan vettek részt. Az első felkö-

szöntőt dr. Bartos Andor mondta a királyra és a királyi családra. Dr. Telbisz Károly kir. tanácsos, polgármester köszönetet mond mindazoknak, kik a vasút létesítését lehetővé tették. Köszönetet mond a vármegyei törvényhatósági bizottságnak hatalmas anyagi támogatásáért, a vasút érdekeltjeinek, különösen pedig Dániel miniszternek (éljenzés) és Vörös államtitkárnak; végül élteti a kormány képviselőjét, dr. Bartos Andor miniszteri titkárt.

Dr. Molnár Viktor főispán utal arra, hogy e vasút egy hazafias és jelentékeny iparával kiemelkedő derék várost, Lippa várost közelebb hozta a délvidék szívéhez, Temesvárhoz; megteremtette azt az összeköttetést, mely innen csak jó impulzusokat közvetíthet. Reflektálva dr. Telbisz beszédére, kijelenti, hogy megfeledezett egy férfiúról, ki egymaga többet tett e vasút létrejövetelére érdekében, mint az általa felsorolt tényező együttvéve. E férfiú nemcsak ez ügyben, de minden kulturális és közhasznú ügyben egész odaadással és fényes sikerrel működik; működése pedig hatással van az egész délvidék nemzeti közművelődési haladására. Erre a férfiúra, aki fényes tehetségeivel, nagy munkarejével és szorgalmával kivívta magának az egész délvidék elismerését, szeretetét és tiszteletét, dr. Telbisz Károly polgármesterre emeli poharát.

Dr. Bartos miniszteri titkár a siker két főtényezőjét, kiknek neve Görgey Gyula orsz. képv. neve mellett a vidéken tartott üdvözlő beszédekben is leginkább említve volt, dr. Molnár főispánt és dr. Telbisz polgármestert élteti.

Vimmer József élteti Molnár főispánt, kit a temesvári polgárság határtalan tisztelettel és igaz szeretettel környezi.

Erdélyi felügyelő élteti Ney főfelügyelőt. – Zielinszki (sic) vállalkozó élteti Novák főfelügyelőt. – Vidats János felügyelő élteti a sajtót, melynek nevében Barát szerkesztő hatásos és szellemes tószóban reflektált a felköszöntőre, majd éltette Enyedy Károly kir. tanácsost, a nyugalomba menő szegedi üzletvezetőt. Lázár Ernő köszönetet mondott a főispánnak, biztosítva őt arról, hogy a vármegye lakossága benső szeretettel és mély hálával van iránta. Dr. Neumann Rafael Gyulányi főmérnököt élteti. – A lakoma este 9 órakor ért véget.”

A díszvacsorát is gyorsan lefolytatták, hisz a vasút is rekordidő, csekély másfél év alatt épült meg. Gondolom a lakomát is illet rövidebbre fogni.

Az újságot lapozgatva érdekes vasúti hírré lettem figyelmes. A május 27-ei lapszámban hívják fel a vasúton utazók figyelmét az állomási harangjelzések beszüntetéséről: „újból figyelmeztetjük az utazó közönséget, hogy Magyarországon a vasúti állomásokon a haranggal való jelzésadás május hó 31-ével végleg megszűnik és a közönség a vonatokba való beszállásra június 1-től kezdve kikiáltás által fog, esetleg kézi csengettyű használata mellett felhívatni.”

A még mindig nagy olvasótáborral rendelkező *Temesvárer Zeitung*, amelyben az évek során nagyon sok, a bánáti vasutakkal kapcsolatos írás jelent meg, szintén 1897. május 19-ei számában tudósított a vasútvonal műtanrendőri bejárásáról

(németül: technisch-polizeiliche Begehung) és átadásáról. Az *Eröffnung der Temesvár-Lippaer Bahn (Spezial-Bericht der „Temesvárer Zeitung“)* riportból sok mindenről tudomást szerzünk, számos apró életkép villan fel, amely a hivatalos közlönyökben természetesen nem szerepel. Bár örülünk a Bega-parti nagy múltú és hírű újságban megjelent tudósításnak, nem mehetünk el szó nélkül, és utólag is meg kell fricskázunk a kissé felületes tudósítót, mert Simontanyát ő is tévesen Simontornyának írja. Mentségére legyen, hogy biztosan a MÁV-tól kapta a vasútvonalat bemutató anyagot, ahová becsúszott az említett tévedés. Ha a budapesti irkászoknak elnézhetjük, hogy „ott lent, vidéken” egyáltalán nem volt semmi helyismeretük, a helyi újságrónak azért mégis kijár egy kis fülhúzás.

A cikk szerzője a Temesvár–Radna vasútvonal fontosságának ecsetelésével indítja írását. („Auf einer der wichtigsten Bahnen Südungarns, welche verdient, von allen kompetenten Faktoren aus's Wärmste unterstützt zu werden, – wurde heute die technisch-polizeiliche Begehung vorgenommen, welche der Eröffnung vorauszugehen pflegt. Es ist dies die Temesvar-Lippaer Bahn, ein wichtiges Verbindungs-Organ zwischen der Kommunikation unseres Landstriches und des Siebenbürger Verkehrs.”) Ezután megjegyzi, hogy nem tudható még, mikor fogják a vasutat átadni a rendes forgalomnak. Az ok, hogy másnap az utasok nem vehetik a vasutat birtokukba, egyáltalán nem magában a vasútban – mely minden

műszaki követelménynek megfelel – rejlik, hanem pénzügyi okai vannak, amelyeket remélhetőleg sikerülni fog az utolsó pillanatokban elhárítani. Ezek után rátér a műtanrendőri eljárás leírására, amelyet a *Délmagyarországi Közlöny* alapján ismertettünk. Néhány apróság kiegészíti a magyar újság tudósítását. Megtudjuk, hogy Novák és Rech főellenőrök a kereskedelemügyi minisztérium vasúti főosztályának, Kis ellenőr pedig a posta és távirdaigazgatóság képviselőjében vett részt, Pókay az állami uradalmak, Török pedig az állami erdőigazgatóság küldötte volt.

A különvonat lippai érkezéséről a tudósító megjegyzi, hogy az állomást nagyon szépen kidíszítették, és a bizottságot ünneplőbe öltözött tömeg viharosan köszöntötte. A már említett beszédek után a vonat élénk éljenkiáltások közepette lendült mozgásba (Unter lebhaften Éljenrufen setzte sich der Zug in Bewegung). A Maros-híd rövid ismertetése következik, majd megtudjuk, hogy a társaság megszégyenítette a vasúttársaságnak a Maros által nagyrésztben előntött lippai kavicsbányáját, melyhez részben szintén ideiglenesen víz alá került ipari vasútvonalat.

Külön kitér a bizottság temeshidegkúti nagyvonalú fogadtatására. Az állomást sok virággal és (a magyar) trikolórral gazdagon ékesítették. Az állomásépület előtt a település minden iskolása és a teljes lakosság díszöltözetben várta a különvonatot. Távolabb, két részre osztva a helyi lövészegylet szintén díszegyenruhában állt fel. A település német lakossága a vonatot lelkes éljenkiáltásokkal fogadta, a

lövészegylet díszlövésekkel tisztelgett, az egyenruhás zenekaruk pedig eljátszotta a Himnuszt. Ezután következett Geisz József (Josef Geiß jegyzőnek már ismertetett beszéde). Az eredeti német szöveg: „... folgte der importante Empfang der Gemeinde Gutenbrunn, welche mit Blumen-Festons und Trikoloren reich geschmückt war, während vor dem Gebäude alle Schulkinder und die ganze Bevölkerung im Festgewand, ferner die Schützengarde in zwei Abtheilungen in Parade Aufstellung genommen hatte. Die deutschen Bewohner empfangen der Zug mit enthusiastischen Éljenrufen, die Schützen gaben vier Deschargen ab, ihre uniformierte Musik spielte den Hymnus...”

Temeshidegkút (Guttenbrunn) jegyzője köszöntőjének befejezése után Bartos miniszteri titkárnak és a hatóság képviselőinek a guttenbrunni asszonyok által kötött virágcsokrokot nyújtott át.

A következőkben a *Délmagyarországi Közlöny* tudósításából már ismert történések felsorolása olvasható. A műtanrendőri bejárás részletezése után a tudósító néhány műszaki adatot is megoszt az olvasóval. A rövid összefoglalóból érdemes néhány érdelemes mondatot kiemelni. A cikk írója többek között méltatja a vasútvonal magas műszaki színvonalát, amelyről megállapítja, hogy az összes magyarországi helyi érdekű vasút között egy fényes teljesítmény. „Alépitmény, pálya, kavicságy valamint a felépitmény, a magasépitmények, berendezések, stb. különösen pedig a műtárgyak, mindenekelőtt a Radna és Lippa közötti pompás nagy híd

a Maroson, a 66 [kilo]méter hosszú vonalnak egy elsőrangú vasút jellegét kölcsönzi. („Die neue Bahn ist in ihrer Art eine Glanzleistung unter allen Vizinalbahnbauten, die bisher in Ungarn gebaut wurden. Unterbau, Geleise, Beschotterung, ebenso die Oberbauten, Häuser, Einrichtungen, etc., insbesondere aber die technischen Objekte, vor Allem die prächtige große Brücke über die Maros zwischen Radna und Lippa verleihen der 66 [Kilo] Meter langen Linie den Charakter einer Bahn erstens Ranges.”)

A folytatásban néhány pénzügyi és műszaki adatot sorol fel, amelyeket e könyv olvasói már ismernek. A teljes költség a tudósító szerint 2 460 000 forint, melyből a Maros-hídra 300 000 forintra jutott. A vonalon 600 000 köbméter földmunkát végeztek és 180 000 köbméter kavicsot használtak fel. A megmaradt dokumentumokban sajnos nem találtam ez irányú pontos kimutatást, ezért az újság adatait nem tudtam összehasonlítani, úgyhogy a pontossága ellenőrizetlen. Nagyságrendileg azonban helytálló.

„Die Bahn gehört den bestgebauten und solidesten der ganzen Monarchie”, azaz: a vasútvonal az egész monarchia legjobban megépített és legszilárdabb vasútvonalai közé tartozik – fejezte be írását a *Temesvári Zeitung* tudósítója.

Szintén a *Temesvári Zeitung* oldalain jelentette meg Telbisz Károly, Temesvár polgármestere, e vasútvonal megépítésének élharcosa terjedelmes beszámolóját, amelyet a *Városi közlöny*ben is közöltek.

Az előbbiekből már tudjuk, hogy a mű-

tanrendőri bejárás és a vasútvonal átadása után, Deschán Achill alispán „áldásos” tevékenységének köszönhetően még tíz napig nem indulhatott meg a rendes vasúti forgalom. A világra rácsodálkozó, békeesen legelésző őzek, az építőmunkások zajától rettegő nyulak, a földmunkásokban konkurenciát szimatoló vaddisznók, a bokrokban megbújó fácánok, a settenkedő és a falvak tyúkjaira leselkedő ravaszdiak, a mindenről tudó, káromgó varjúk értetlenül szemlélték a két nagyon hosszú vasdarabot, amelyet az emberek a mezőn hagytak. Rajtuk nem is olyan régen kereken guruló szekerek garmadája hordott nagyon sok kavicsot, most e vasak célvesztetten fekszenek a földön. Eltűntek a rajtuk pöfögő szörnyek, amelyek a szekereket húzták maguk után – ámuldoztak mezők, erdők régi lakói.

A vasút tehát határidő előtt elkészült, át is adták, de a vonatokra még tíz napot kellett várni. A pályán végre megindulhatott a forgalom, amit a *Délmagyarországi Közlöny* 1897. június elsejei száma a negyedik oldalon, rövid hírben kürtölt szét: „A temesvár-lippai vasút megnyílt. Szombaton robogott el az első rendes személyvonat azon a vasúton, mely rövid idő alatt annyira szóba és írásba került. Az első rendes személyvonatot a 9317. sz. gőzmozdony hozta Lippáról Temesvárra. A vonalon, közlött menetrend szerint, naponként három vonat közlekedik.”

Vasutunk megnyitását a *Vasuti és közlekedési közlöny* 1897. évi 70. száma „Vasutüzleti hírek” rovatában hozza az olvasóközönség tudomására: „A temes-

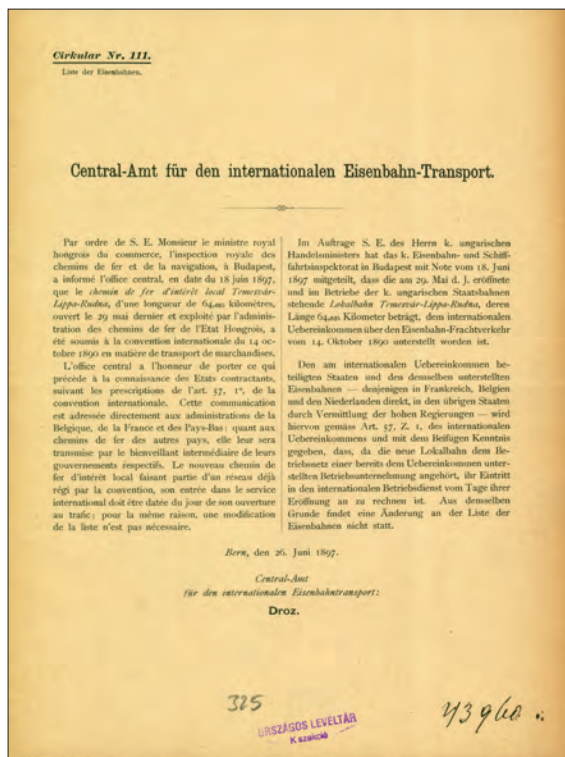
még mai térképeken, szövegekben is néha visszaköszön.

A berni központi vasúti hivatal 111-es körlevele a Temesvár–Lippa–Radna vasút megnyitásáról, melyet a kereskedelemügyi miniszter 43960. számú körrendeletében hozott a vasúti igazgatóságok tudtára: „Valamennyi önálló igazgatással bíró hazai gőzmozdonyú vasút igazgatóságának. A berni központi hivatalnak vasúti és hajózási főfelügyelőségemnek f. é. június hó 26-án 641 sz. a. érkezett átirata szerint a nemzetközi egyezmény hatálya alá eső vasúti vonalak jegyzékébe a m. kir. államvasutak üzemében levő és f. é. május

29-én megnyílt temesvár–lippa–radnai h. é. vasút is beiktattatott.

Miről az igazgatóságot azzal értesítem, hogy ezen új h. é. vasút, azon oknál fogva, mivel oly vasút üzemében áll, amely a jegyzékbe már fel van véve, már megnyitása napjától fogva tartozik a nemzetközi egyezmény kötelékébe. Budapesten 1897. július hó 5-én. A minister megbízásából Mándy [Lajos] minist. tanácsos.”

A berni átiratba egy kis hiba is becsúsztott: vasutunk nevében a Radnát tévesen Rudnának nevezik. Rudna Temesvártól délnyugatra fekvő település a temesvár–módosi h. é. v. mentén.



161. kép

A berni központi vasúti hivatal 111-es körlevele a Temesvár–Lippa–Radna vasút megnyitásáról

A VASÚT ÜZLETE – SZERZŐDÉS A MAGYAR KIRÁLYI ÁLLAMVASUTAKKAL

A helyi érdekű vasutak több mint 90%-át a magyar államvasutak (MÁV) üzemeltette. Ezt a MÁV általi üzletvitelt már a helyi érdekű vasút engedélyokmányában kikötötték. Ezzel a helyi érdekű vasutak hatalmas hálózatán lehetségessé vált az üzletvitel egységesítése és a fenntartás, üzemeltetés egységes szintje. Nem elhanyagolható, hogy a MÁV jól képzett műszaki személyzete garantálta a pálya fenntartásának, korszerűsítésének magas technikai szintjét. A járműveket a MÁV korszerű üzemeiben gyártották, és karbantartásukat a jól felszerelt fűtőházakban és műhelyekben végezték. Az egységes üzemeltetés nagyban elősegítette a zóna-tarifarendszer zökkenőmentes működését.

Az engedélyokmány egyik feltétele volt, hogy vasútvonalunk üzemét, hasonlóan a többi magyarországi helyi érdekű vasutakhoz (néhány kivételével), a MÁV biztosítsa: „11. §. Az engedélyezett pálya üzletének kezelését az 1880 évi XXXI. t.-cz. 8. §-ának b) pontja alapján engedélyes a kereskedelemügyi m. kir. minister jóváhagyásával az engedély egész tartamára a m. kir. államvasutak igazgatóságára ruház-

ván át, az e részben megkötött szerződés a jelen engedélyokirat kiegészítő részét képezi.

Engedélyes köteles az üzletkezelés iránti szerződést oly időben megkötöni, hogy az a pálya megnyitását 60 nappal megelőzőleg jóváhagyható legyen.”

Az engedélyokmány értelmében a temesvár–lippa–radnai helyi érdekű vasút részvénytársaságnak meg kellett kötnie a magyar kir. államvasutakkal a vasút üzemére szóló szerződést. A szerződés, hasonlóan a többi helyi érdekű vasúthez, típusszerződés volt, melyben:

– megnevezték az üzletkezelés tárgyát. Eszerint a temesvár–lippa–radnai helyi érdekű vasút részvénytársaság a temesvár–lippa–radnai helyi érdekű vasút üzletének kezelését átadta a magyar királyi államvasutak igazgatóságának, mely az üzletkezelést a megnyitás napjától kezdve átvette, és az engedély egész időtartama alatt e szerződésben kikötött illetékekért saját személyzetükkel, saját költségükön teljesítette az összes üzleti szolgáltatást, nevezetesen az általános igazgatási, a pályafelügyeleti és pályafenntartási, a forgalmi és kereske-

delmi, a vontatási és az anyagkezelési szolgálatot, valamint a forgalmi eszközök fenntartását;

- megállapították a királyi postai szállításokra vonatkozó kitételeket;
- a MÁV igazgatósága jogosult volt a vasút építését saját közegei által ellenőrizni, azonban ez az ellenőrzés nem érinthette a kereskedelemügyi magyar királyi miniszter ellenőrzési és felügyeleti jogát;

Az ellenőrzések költségeit a részvénytársaság kellett biztosítsa;

- szabályozta a személyzet átköltözési költségeit és időközi illetményeit;
- szabályozta a pálya ideiglenes átadását és a felszerelést;
- intézkedett a pálya első húsz napi fenntartásáról és végleges átadásáról;
- szabályozta a második vágány lerakásának feltételeit;
- rendelkezett az üzleti szolgálat körén kívül eső költségekről;
- megállapította a forgalmi eszközök szolgáltatásának módját;
- szabályozta az üzletkezelésért fizetendő illetékeket: kimondta, hogy az összes üzleti szolgálat ellátásáért és teljesítéséért a magyar királyi államvasutakat a bevételek 50%-a illeti meg, és felsorolta azokat a bevételeket, amelyekből a részvénytársaság és a MÁV fele-fele arányban osztozott. Ezek a következők voltak:

„a) a polgári személyek, katonaszállítmányok és polgári poggyász, valamint a gyors- és teherárúk szállításából eredő összes bevételek, ide értve az

önkezelési javak szállításából eredő és ezen szerződésben” megállapított, a temesvár–lippa–radnai helyi érdekű vasút által igényelhető összes bevételeket is;

- b) az összes dijszabáásszerű mellékilletékek;
- c) távirda-bevételek;
- d) mindennemű bérleti bevételek;
- e) pályahasználati díjak.”

Az a) pontnál meghatározott összegnél az osztás előtt le kellett vonni a kincstári bélyegilletékeket és az esetleges szállítási adók összegeit, valamint a MÁV által harmadik személyek részére beszedett követelményeket, fogyasztási adókat és egyéb pótlékok összegeit.

Nem tartoztak az osztandó összegbe a vasút állomásain a MÁV által harmadik személyek részére esetleg beszedett követelmények vagy fogyasztási adók és pótlékok után befolyt jutalékok, amelyek osztatlanul és kizárólag a MÁV-ot mint tulajdonost illették meg.

Nem estek a megosztás alá a MÁV tulajdonában lévő csatlakozóállomásokon a temesvár–lippa–radnai h.é.v. helyi és átmeneti forgalmában felmerült költségek.

A vasút pályudavarain beszedett belépőjegyek jövedelmét sem osztották el, ezt a MÁV nyugdíjintézetének utalták át.

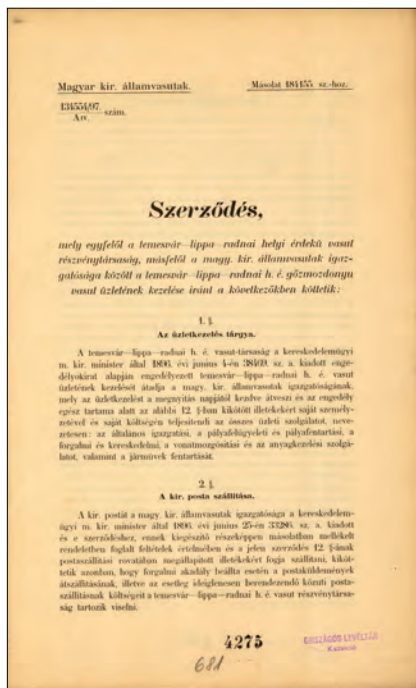
- a szerződés meghatározta a királyi posta szállításáért fizetendő díjakat is;
- meghatározta a különböző szolgáltatások ellenértékét, a díjtételeket, illetve azt, hogy melyik félnek kell ezeket állnia;
- a MÁV igazgatóságának jogában állt a részvénytársaság igazgatóságának

ülésein magát képviseltetni, ezért az Rt.-nek kötelessége volt minden ülésére a meghívót időben elküldeni;

– a szerződés érvénye a temesvár–lippa–radnai h. é. v. engedélyének egész tartamára kiterjedt és egyik rész sem mondhatta fel.

Igen ám, azonban e vasútvonal megépítése nem nagyon volt ínyére a MÁV-nak, mert az Erdélyből Temesvárra és a bánáti nagyvárosból Erdélybe szállított áruk sokkal rövidebb utat kellett megtegyenek, nem kellett Arad felé kerülni tegyenek. A fejlődő, növekvő Temesvár iparvállalatai sok szemet nyeltek, és a város építkezése-ihhez is ezen a vasúton tervezték szállítani a Maros völgyének kavics- és kőbányáiból

az anyagot, valamint a szintén nagy mennyiségű fát. A MÁV érdeke viszont a saját vonalain történő szállítás volt. Ezért a megkötendő szerződésbe olyan pénzügyi feltételeket foglalt, amelyek hátrányosan érintették a részvénytársaságot. Sokáig folyt a vita, a levélváltás a részvénytársaság és a MÁV, valamint a részvénytársaság és a minisztériumok között. Erről az előzőekben már írtam, most néhány „csemegevel”, az eredeti dokumentumok egy részének közreadásával szeretném olvasóimat „szórakoztatni”. Mert most már szórakozásként említhetjük a történeteket, de akkor bizony nagyon is zsebre ment a játék. Sok pénz sorsa dőlt el, és nem volt mindegy, kinek a zsebébe vándorolt.



162. kép

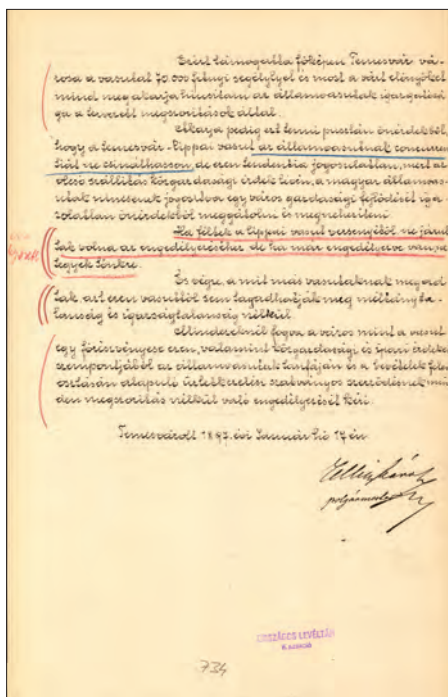
A részvénytársaság és a MÁV közötti szerződés a vasútvonal üzemeltetéséről, első oldal

RÉSZVÉNYTÁRSASÁG VERSUS MÁV

Bár a részvénytársaság és a MÁV tarifavítájának történetét röviden már felvázoltam, az hiszem, hogy érdemes a Magyar Nemzeti Levéltárban szerencsésen megőrzött néhány eredeti levelet, pontosabban a közlekedési miniszterhez intézett feliratot is megosztani e könyv olvasóival.

Temesvár szab. kir város, a vasútvo-

nal főrészvényeseként, 1897. január 17-i keltezéssel felterjesztést intézett a kereskedelemügyi miniszterhez, melyben a temesvár–lippa–radnai h. é. vasút részvénytársaság részére az államvasutak tarifáján és a jövedelem feles felosztásán alapuló üzletkezelési rendszer életbeléptetését kéri.



163. kép

„Ez a legszebb” megjegyzés Telbisz Károly polgármester feliratának a margóján

Nem lehet tudni, ki, de gondolhatjuk, hogy a minisztérium egyik képviselője színes ceruzával megjegyzést, kiemeléseket tett a felirat margóján. Az egyik az, amely Telbisz azon mondata mellett áll, amelyben a polgármester felháborodva megjegyzi, hogy: „ha félték a lippai vasut versenytől, ne járultak volna az engedélyezéshez, de ha már engedélyezve van, ne tegyék tönkre”. Az ominózus megjegyzés pedig: „ez a legszebb”. Szerettem volna láthatatlanul ott lenni, amikor az államvasutak képviselői, minisztériumi kollégáikkal együtt kajánul kommentálták az ott valahol „lent” fekvő vidéki város, Temesvár polgármesterének levelét. Róluk már nem sokat tudunk. Telbisz Károly neve mellett pedig örök időkre ott marad, hogy a modern, nagy-Temesvár megteremtője, a déli országrész metropolisának legendás polgármestere volt.

A kérés jogosságát bizonyítandó, az ügyet megtárgyalták a város törvényhatósági bizottságának közgyűlésén is. Temesvár szab. kir város „közönsége”, a város törvényhatósági bizottságának 1897. január 25-én tartott rendes közgyűlése 1244/1897. tan. sz. alatti határozatának értelmében felterjesztést intézett Dániel Ernő kereskedelemügyi miniszterhez, melyben a temesvár-lippa-radnai h. é. vasút részvénytársaság részére az államvasutak tarifáján és a jövedelem feles felosztásán alapuló üzletkezelési rendszer életbeléptetését kéri. E felterjesztést a továbbiakban részletesebben ismertetem.

Emlékeztetett arra, hogy az érdekeltek, akik között Temesvárnak főszerepe volt,

1895. november 25-én, 2495. szám alatt kelt feliratában kérvényezte a temesvár-lippa-radnai h. é. vasút engedélyét, amit meg is kapott. Tekintettel arra, hogy a vasút elkészültéig már csak két hónap volt hátra, és a miniszter az államvasút javaslatát részesítette előnyben a részvénytársasággal megkötendő üzemszerződés szövegezésekor, és hogy a szerződés ügye még mindig függőben maradt, arra kérték a minisztert, hogy a fele-fele tarifarendszert biztosítsa ezen vasúttársaságnak is. Ugyanis az történt, hogy a szerződéstervezetbe a MÁV, vasúttársaságunk sérelmére belefoglalta, „hogy az államvasutak részére tartassék fenn azon jog, hogy a h. é. vasúton a rendes államvasúti tarifától eltérő tarifát alkalmazhasson és hogy a kezelési illeték felének elengedésében ezen társulat ne részesíttessék” – fogalmaz Temesvár polgármesterei minőségében Telbisz Károly. Érvelését folytatva kitér az államvasút önérdekének jogosulatlanságára: „a magyar kir. államvasutak jogosulatlan törekvéseinek meghallgatása esetén mindazon remények és előnyök, melyeket a megye és város akkor, amidőn a h. é. vasutat jelentékeny mérvben segélyezték, a vállalathoz fűztek, meghiúsulnának, mert az államvasúti tarifa elejtése és a teljes kezelési illetékek alkalmazása mellett a déli vidék elesik az olcsó szállítástól, különösen Temesvár város, mely az Erdélyből érkező petrozsényi szén árképző hatásától gyári iparának fellendülését reméli, elesnék az olcsó szénzállítástól.

Jogosulatlan a m. kir. államvasutak önérdekű törekvése, mert az olcsó szállítás

közgazdasági érdeket képez, s azonfelül igazságtalan, mert más h. é. vasutaknál az államvasutak tarifáján és a jövedelem felosztásán alapuló üzletkezelési rendszer engedélyeztetett, s így annál szembetűnőbb, hogy éppen a temesvár–lippa–radnai h. é. vasútnál akar megszorításokat kieszközölni, mely vasút az államvasutak kívánsága folytán lett a rendesnél nagyobb költséggel és nagyobb soliditással kiépítve, melyhez óriás költséggel egy vas-szerkezetű nagy és erős Maros-híd építetett, s mely aránylag a legkevesebb államsegélyben részesítettet.”

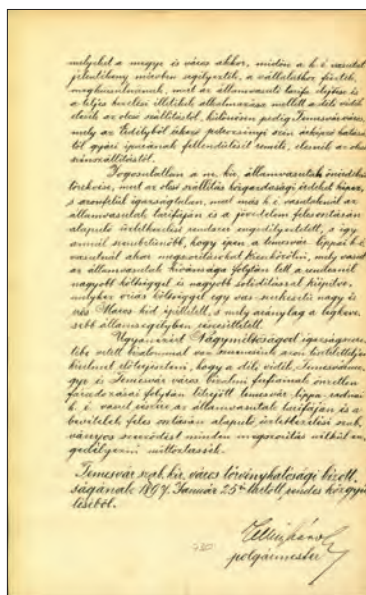
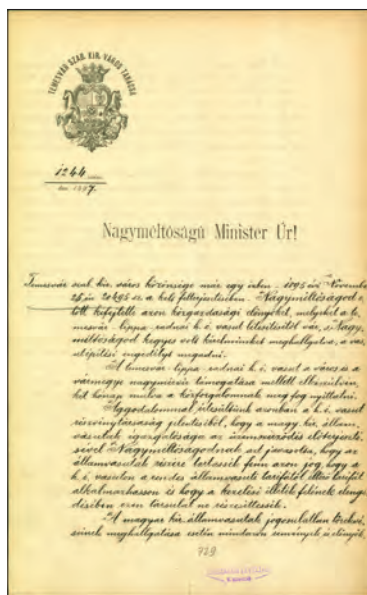
A város polgármestere ezek után a kereskedelemügyi minisztert annak „igazságszeretetébe vetett bizalommal” kéri, hogy a vasúti részvénytársaságnak a MÁV-val való szerződésénél az államvasu-

tak tarifáján és a bevételek feles osztásán alapuló szabványos szerződést minden megszorítás nélkül engedélyezze.

Audiatur et altera pars, hallgattassék meg a másik fél, a magyar kir. államvasutak is. A MÁV szemponjait a tarifaügyben Ludvigh Gyula miniszteri tanácsos, az államvasutak elnöke fejtette ki báró Dániel Ernő kereskedelemügyi m. kir. miniszterhez intézett, 1897. február 3-án keltezett, 160.898. számú feliratában. Levelét teljes terjedelmében adom közre.

„Nagyméltóságú Minister Úr!

Van szerencsénk tisztelettel jelenteni, miszerint Nagyméltóságodnak Telbisz Károly polgármesterhez 1895 junius 19-én 25296 sz. a. intézett és másolatban velünk is közölt leirata értelmében a temesvár–lippa–radnai h. é. vasutal szab-



164. kép

Telbisz Károly polgármester felterjesztése a kereskedelemügyi miniszterhez a MÁV diszkriminációs szerződése ügyében

ványos szerződés volt kötendő, melynek tervezetét nyomban elkészítettük és a h. é. vasutnak elfogadás végett megküldtük.

A tárgyalások folyamán a h. é. vasut azon meggyőződésre jutott, hogy igényeinek a bevételek feles osztásán alapuló üzleti szerződés jobban felelne meg és ennek folytán azon kérelemmel állott elő, hogy az üzleti szerződést ez alapon kössük meg vele.

Azonban a nevezett h. é. vasut radna-lippa-arad-temesvári vonalunkkal szemben jelentékeny útrövidítést képez, melynek elterelő hatását nagymértékben növelné a bevételek feles osztásán alapuló szerződésekben foglalt azon határozmány, mely szerint a m. kir. államvasutak árudíjzabásának a h. é. vasuton való alkalmazása kötelezőleg kimondatik.

A m. kir. államvasutak érdekeinek megóvása végett tehát a bevételek feles osztásán alapuló szerződést a jelen esetben csak oly alakban véltük megköthetőnek, hogy a h. érd. vasut tarifajogának korlátlan átengedése mellett szabadságunkban álljon a h. é. vasut vonalán a m. kir. államvasutak díjzabásánál magasabb tarifát is, esetleg a zaborjait alkalmazni.

A helyi érdekű vasut ezen módozathoz nem járult hozzá, hanem kérte, hogy szóban levő üzleti szerződést vele ugyanazon határozmányok és feltételek mellett kössük meg, melyek a baja-zombor-ujvidéki helyi érdekű vasut üzletkezelési szerződésének a díjzabásokra vonatkozó 13. §.-sában foglaltatnak.

Miután ezen kérdésben álláspontunktól nem térhettünk el és így köztünk és a

helyi érdekű vasut között megállapodás nem jöhetett létre, a helyi érdekű vasut kívánságához képest ezen ügyet Nagyméltóságod döntése alá bocsájtjuk.

A magunk részéről, hogy a mennyiben a helyi érdekű vasut a bevételek feles osztásán alapuló szerződést az általunk kívánt és fentemlített módosítással nem volna hajlandó elfogadni, vele a szabványon alapuló üzleti szerződés volna kötendő.

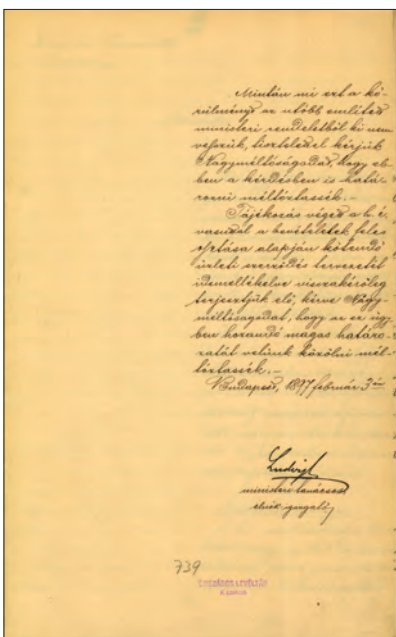
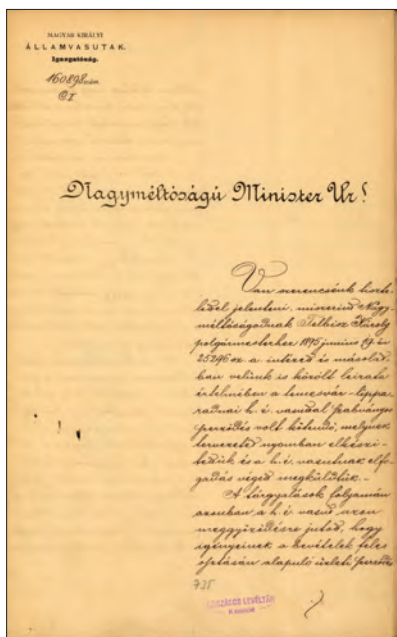
A helyi érdekű vasut részvénytársaság továbbá nem fogadja el az üzemszerződés 7. §. 2.3 és 4. kikezdésének a százalék reviziojára vonatkozó határozmányait s hivatkozva a 34472/96 számú ministeri rendeletekre a százalék reviziojának elejtését kéri, mert nézete szerint vasutjára nézve a vismajor költségeknek az elegy bevétel 2,5 százalékáig az államvasutak által leendő viselése a 34472/96 számú ministeri rendelettel feltétlenül s minden megszorítás nélkül engedélyeztetett.

Miután mi ezt a körülményt az utóbb említett ministeri rendeletből ki nem vesszük, tisztelettel kérjük Nagyméltóságodat, hogy ebben a kérdésben is határozni méltóztassék.

Tájékozás végett a h. é. vasutal a bevételek feles osztása alapján kötendő üzleti szerződés tervezetét idemellékelve viszsakérőleg terjesztjük elő, kérve Nagyméltóságodat, hogy az ez ügyben hozandó magas határozatát velünk közölni méltóztassék.

Budapest, 1897 február 3án

Ludvigh ministeri tanácsos, elnök-igazgató s. k.”



165. kép

Ludvigh Gyula MÁV elnök-igazgató felterjesztése a miniszterhez, első és utolsó oldal

Az engedélyes, azaz Telbisz Károly, majd a részvénytársaság megtett mindent, hogy elérje célját: az ügy mellett felsorakoztatta a vármegye képviselőit, valamint Temes vármegye országgyűlési képviselőjét is. A Magyar Nemzeti Levéltár őrzi Temes vármegye törvényhatósági bizottságának feliratát, melyet az 1897/4087. ajk./617. számú, 1897. március 8-ai rendkívüli közgyűlésének határozata értelmében intéztek a kereskedelemügyi miniszterhez. Ebben ismételten kérik a MÁV által alkalmazott tarifa minden megszorítás nélküli bevezetését a Temesvár–Lippa–Radna vasútvonalon is, valamint a bevételek feles osztását.

A miniszter 1897. április 25-én kelt 25.387. számú rendeletével megtagadta

az olcsó MÁV-díjtétel alkalmazását vasútvonalon.

Hasonló feliratot juttatott el a miniszternek a részvénytársaság is 1897. április 9. keltezésű 155-ös iktatószámmal, de belátva, hogy a feles megosztás és a MÁV által alkalmazott díjtételek bevezetésére nincs esély, a zagoriai díjtételek alkalmazását pontosították, és kérték a miniszter jóváhagyását.

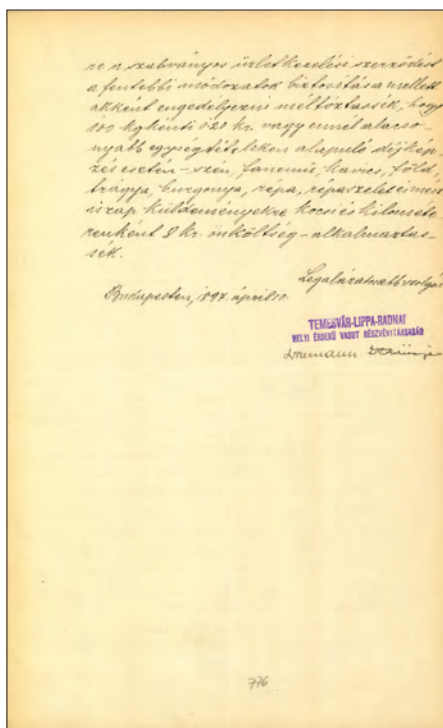
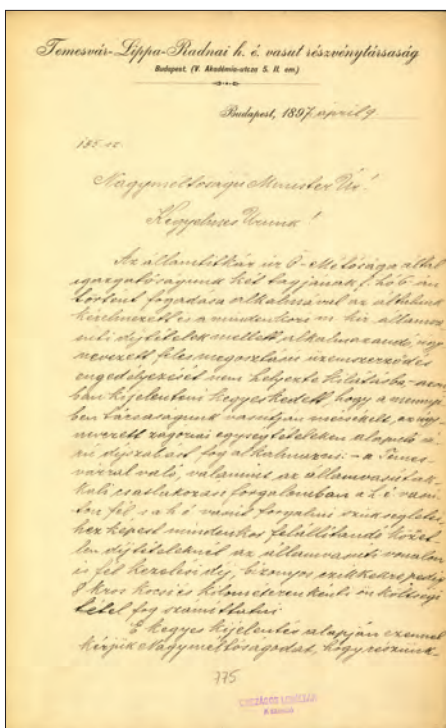
Az úgynevezett zagoriai egységtételeken alapuló árudíjzsabás lényege, hogy a Temesvárral, valamint a MÁV-val való csatlakozási forgalomban a helyi érdekű vasúton fél, s e vasút forgalmi szükségleteihez képest mindenkor felállítandó közvetlen díjtételeknél az államvasúti vonalakon is fél kezelési díj, bizonyos

cikkekre pedig 8 krajcáros kocsi- és kilométerenkénti önköltségi árat számolnak fel. A részvénytársaság igazgatósága arra kérte a minisztert, hogy „a szabványos üzletkezelési szerződést a fenti módzatok biztosítása mellett akként” engedélyezze, hogy 100 kilogrammonkénti 0,20 krajcár vagy ennél alacsonyabb egységtételeken alapuló díjképzés esetén – szén, fanemű, kavics, föld, trágya, burgonya, répa, répaszelet és mézsziszap küldeményekre kocsi- és kilométerenként 8 krajcár önköltségi ár felszámolását engedélyezze.

A javasolt díjtételt végül 1898. január elsejétől alkalmazták. Ezen kívül kártérítést is fizettek a Zsil-völgyi szén szállításáért,

melyet a Versec–Lugos–Marosillye között létesített vasútvonalra tereltek. Erre az 1898. évi üzletjelentésben történik utalás (lásd ott).

A sok huzavona ecsetelésére, érdekességként említem, hogy a felülvizsgálati jegyzőkönyvben felsorolják azokat a dokumentumokat, amelyek a felülvizsgálat alapjául szolgáltak. Az 5. pontban a 9306/97. számú tárgyalás alatt lévő ügyirat, a MÁV-val kötendő szerződés tervezete, illetve ezen szerződés tervezetének az építésre vonatkozó kitételeit is figyelembe vették. Tehát még a felülvizsgálat időpontjában (1897 augusztusának vége) is függőben volt a MÁV-val kötendő szerződés ügye!



166. kép

A részvénytársaság felirata a miniszterhez

VASÚTVONALUNK ÉPÍTÉSI FELÜGYELETE ÉS ÜZEME

Eleinte, a MÁV Temesvári Üzletvezető-ségének felállításáig a Temesvár–Lippa–Radna helyi érdekű vasút a MÁV Aradi Üzletvezetőségéhez (mely 1884. január 1-jei hatállyal kezdte meg működését) tartozott. Az üzemvezetőség üzletvezetői, helyettes üzletvezetői, a II. osztályok vezetői és a helyettesei vasútvonalunknak ehhez az üzemvezetőséghez való tartozásának idején a következők voltak:

- üzletvezetők Márk Károly (1895–1902), Sztapári Stankovics Miklós (1903–1911);

- az üzletvezetőség vezetőinek helyettesei: Krenner Vilmos (1897–1906), Fetter Géza (1906–1912).

A pályafenntartási és építési osztály vezetői (osztályfőnökök): Kokosinszky Erasmus (1896–1901), Klenkhart István (1902–1908), Gyulányi Rezső (1912–1913).

A pályafenntartási munkákat irányító osztályon 1910-ben az osztályfőnökön kívül két felügyelő, három főmérnök, 18 mérnök, két hivatalnok, két műszaki

Magyar királyi Államvasutak.

30.

MENETRENDKÖNYV.

Temesvár–Józsefváros–Máriaradna,
Piski–Vajdahunyad,
Piski–Petrozsény,
Petrozsény–Lupény,
Alkenyér–Kudsir,
Alvincz–Nagyszében,
Nagyszében–Fogaras,
Nagyszében–Nagydisznód,
Dihídi kitérő–Veresatorny–Cámenai,
Gyulafehérvár–Zalatna–Kénesd.

Érvényes 1908 május hó 1-től.

| Rang | | Tem. Józsefv. – Tem. Gyár. ... T. | | Sobeségi csoport 33/40 | | Tem. Gyár. – Máriaradna ... S. | | Sobeségi csoport 35/40 | |
|--|-------------------------|-----------------------------------|------------|------------------------|--------------------------|--------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 5313. sz. vegyesvonal. I., II., III. osztály. | | | | | | | | | |
| Állomások | Távolság kilométerekben | | Közlekedés | In-dula | Távolság vasúti vonalban | Távolság vasúti vonalban | Távolság vasúti vonalban | Távolság vasúti vonalban | Távolság vasúti vonalban |
| | tem. j. | tem. g. | | | | | | | |
| Temesvár–Józsefv. | — | — | Dél felé | 9:22 | — | — | — | — | — |
| Temesvár–Gyár. | 3:7 | 3:7 | 10 | 9:32 | 3 | 9:35 | — | — | 10 |
| Ipuzsai állomás (i. s. k.) | 5:7 | 9:4 | 11 | — | × | 9:46 | — | — | 11 |
| Gyarmata | 4:8 | 13:7 | 12 | 9:58 | 3 | 10:00 | — | — | 9 |
| Szeghalom (s. t. k.) | 1:9 | 15:6 | 7 | 10:07 | 1 | 10:08 | — | — | 8 |
| Brukanon | 8:9 | 23:9 | 18 | 10:26 | 10 | 10:36 | — | — | 16 |
| Hus (s. t. k.) | 9:1 | 33:9 | 20 | 10:56 | 1 | 10:57 | — | — | 16 |
| Mátiak-Remetse | 4:3 | 37:3 | 11 | 11:06 | 10 | 11:16 | 5:18 | — | 16 |
| Dobóhegy (s. k.) | 2:9 | 40:3 | 10 | 11:26 | 1 | 11:29 | — | — | 9 |
| Alison | 8:5 | 48:2 | 22 | 11:54 | 2 | 11:58 | — | — | 21 |
| Temeshegykődt. | 7:0 | 55:7 | 12 | 12:06 | 2 | 12:10 | — | — | 14 |
| Teme-Jók. áll. (i. s. k.) | 3:0 | 60:7 | 11 | — | △ | 12:21 | — | — | 11 |
| Lippa | 3:5 | 66:2 | 12 | 12:33 | 2 | 12:35 | — | — | 12 |
| Máriaradna | 1:6 | 67:8 | 6 | 12:41 | Dél felé | — | — | — | 6 |

Menettartás... 2 óra 45 perc.
Tartózkodások... = 34 "

Össztáv: Temesvár–Józsefváros a 728, 1803, 3001, 4001, 5011. és 5802. sz. vonalhoz.
Temesvár–Gyáraróson a 703. és 727. sz. vonalhoz.
Máriaradna a 608. sz. vonalhoz.

| Rang | | Máriaradna – Temesvár–Gyár. ... T. | | Sobeségi csoport 35/40 | | Temesvár–Gyár. – Temesvár–Józsefv. ... S. | | Sobeségi csoport 33/40 | |
|--|-------------------------|------------------------------------|------------|------------------------|--------------------------|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 5313. sz. vegyesvonal. I., II. és III. osztály. | | | | | | | | | |
| Állomások | Távolság kilométerekben | | Közlekedés | In-dula | Távolság vasúti vonalban | Távolság vasúti vonalban | Távolság vasúti vonalban | Távolság vasúti vonalban | Távolság vasúti vonalban |
| | tem. j. | tem. g. | | | | | | | |
| Máriaradna | — | — | Dél felé | 0:40 | — | — | — | — | — |
| Lippa | 1:6 | 1:6 | 6 | 0:50 | 1 | 0:56 | — | — | 6 |
| Teme-Jók. áll. (i. s. k.) | 5:8 | 7:1 | 11 | — | × | 1:07 | — | — | 11 |
| Temeshegykődt. | 5:0 | 13:1 | 11 | 10:18 | 8 | 10:26 | — | — | 11 |
| Alison | 7:0 | 19:1 | 18 | 10:44 | 1 | 10:45 | — | — | 18 |
| Batány (s. t. k.) | 8:9 | 27:6 | 22 | 11:07 | 1 | 11:08 | — | — | 20 |
| Mátiak-Remetse | 2:9 | 30:5 | 9 | 11:17 | 10 | 11:27 | 5:18 | — | 20 |
| Hus (s. t. k.) | 4:3 | 34:8 | 10 | 11:27 | 1 | 11:28 | — | — | 19 |
| Brukanon | 9:1 | 43:9 | 19 | 11:57 | 1 | 11:58 | — | — | 17 |
| Szeghalom (s. t. k.) | 1:8 | 52:2 | 17 | 12:15 | 1 | 12:16 | — | — | 16 |
| Gyarmata | 1:8 | 54:1 | 0 | 12:22 | 1 | 12:23 | — | — | 16 |
| Ipuzsai állomás (i. s. k.) | 4:8 | 58:4 | 11 | — | × | 12:34 | — | — | 9 |
| Temesvár–Gyár. | 3:7 | 64:1 | 14 | 12:48 | 19 | 1:07 | 7:07 | — | 12 |
| Temesvár–Józsefv. | 3:7 | 67:8 | 11 | 1:18 | Dél felé | — | — | — | 9 |

Menettartás... 2 óra 45 perc.
Tartózkodások... = 44 "

Össztáv: Máriaradna a 601, 603. és 608. sz. vonalhoz.
Temesvár–Gyáraróson a 707, 708. és 718. sz. vonalhoz.
Temesvár–Józsefváros a 1808, 3004, 3104, 4112. és 5301. sz. vonalhoz.

167. kép
MÁV-menetrend 1908. május 1-től

díjnak, egy irodakezelő, két díjnak és két hivatalos dolgozott.

Vasútvonalunk kezelését az üzletvezetőségen belül a Máriaradnai Osztálymérnökség végezte. Vezetői a minket érdeklő időszakban Boros Gusztáv (1896–1902), Simonyi Ignác (1902–1906) és Gál Ede (190–1911) voltak. Ennek az osztálymérnökségnek a székhelye is Aradon volt, az Üzletvezetőség palotájában. Az osztálymérnökségen két mérnök, két irodatiszt, kilenc pályafelügyelő és 50 pályőr teljesített szolgálatot. A pályafelügyelői szakaszok székhelyei Temesvár, Máriaradna, Lippa, Paulis, Györök és Fibis voltak (Paulis és Györök kivételével a Temesvár–Radna vasútvonalon). Ez az osztálymérnökség 1911-ig, a Temesvári Üzletvezetőség megalakulásáig működött. Ekkor vasútvonalunk kezelését a Temesvári Üzletvezetőség vette át.

1911. szeptember 11-én a Bega-parti városban megkezdte működését a Temesvári Üzletvezetőség, melynek felállításáért évekig érvelt, lobbizott, hozott anyagi áldozatot (telket biztosított a felépítendő üzletvezetőségi palotának, mely végül sohasem valósult meg, mert közbejött az országcsonkító háború) Temesvár vezetése. Mivel a bánáti vasútvonalak legnagyobb része a Temesvári Üzletvezetőséghez került, úgy gondolom, érdemes ennek az üzletvezetőségnek tevékenységét bővebben leírni.

Az új üzletvezetőség felállítását a sok bányászati, helyi érdekű vasútvonal megépítése indokolta. A szegedi és aradi üzletvezetőségek már nem tudtak megbirkózni

az üzemeltetett hálózatuk megnövekedett vonalhosszával. Szükség volt vagy a két meglévő üzletvezetőség alkalmazottainak létszámnövelésére, vagy pedig egy újabb üzletvezetőség felállítására. A MÁV igénye találkozott a feltörekvő Temesvár óhajával és áldozatkészségével, úgyhogy felállították az új üzletvezetőséget, mely az említett két üzletvezetőségtől átvette a bánáti vasútvonalak legnagyobb részét. Megalakulásakor a kezelt vonalhossza 143 km volt. Hozzá tartozott az Al-Dunáig vezető két fővonal, a Temesvár–Orsova és Temesvár–Báziás, valamint a szintén MÁV tulajdonát képező Jaszenova–Oravica–Anina, Vojtek–Németboksán, Arad–Temesvár mellékvonalak. Ezekon kívül a következő helyi érdekű vasutak is a Temesvári Üzletvezetőség hatáskörébe kerültek: Versec–Gátalja–Lugos–Marosillye (Magyar Délkeleti Vasút), Oravica–Zsidovin–Resica, Temesvár–Lippa–Radna, Temesvár–Módos, Zsebely–Bóka, Zsebely–Liebling, Pancsova–Petre, Versec–Kubin, Zsombolya–Módos–Nagybecskerek–Pancsova, Szécsány–Versec, Zsombolya–Nagybecskerek, Antalfalva–Számos és Alibunár–Szécsány.

Különböző statisztikákban az idegen tulajdonban lévő iparvágányokat nem tüntették fel, még akkor sem, ha ezek a MÁV kezelésében voltak. Kisebb eltérések találhatóak még abból kifolyólag is, hogy az osztálymérnökségek kimutatásaiban sok esetben az építési hosszt, az üzletvezetőségek statisztikaiban pedig az üzemi hosszt vették figyelembe.

Az üzletvezetőség területét 1918 végén

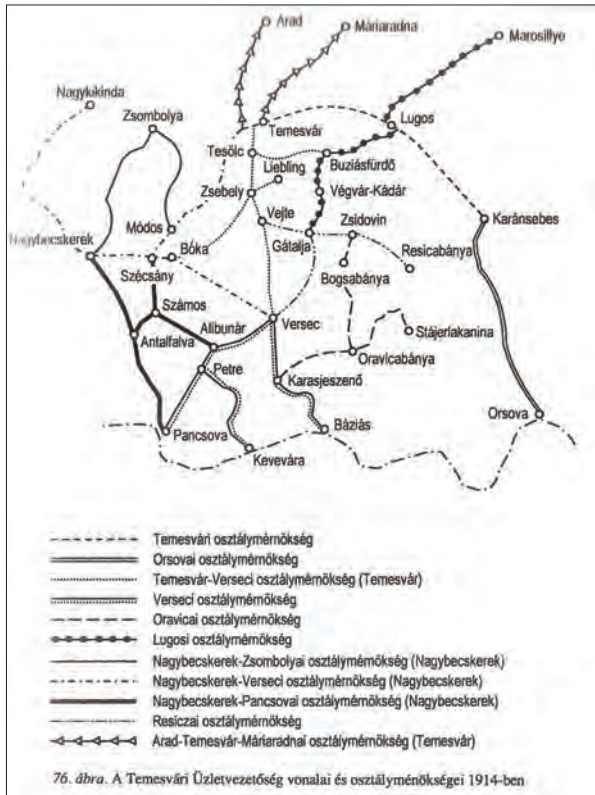
idegen csapatok szállták meg, majd a trianoni békediktátum után, mely feldarabolta Magyarországot, a bánáti vonalak egy része Romániához, másik része pedig a Szerb–Horvát–Szlovén Királysághoz került. A Temesvári Üzletvezetőség 1918-ban megszűnt.

Az üzletvezetőséget a felállításától kezdve 1917-ig Hoitsy Gedeon üzletvezető irányította, majd 1917–1919 között Csorba Gábor látta el e tisztséget. Helyettes üzletvezetők voltak Návay Ernő (1912–1915), Csorba Gábor (1915–1917) és Berényi Béla (1917–1919).

A II. pályafenntartási és építési osztályt Varga György (1911–1912), Zeiller Béla (1913–1915) és Balázs Lajos (1917–1918) vezette. Kinevezett helyettesként Balázs Lajos 1912–1915 között teljesített szolgálatot.

A II. osztályban szolgálatot tevő személyzet az osztálymérnökön és helyettesén kívül tíz mérnök, három műszaki díjnok, két irodakezelő és egy hivatalszolga volt.

A Temesvári Üzletvezetőségnek megalakulásakor 11 osztálymérnöksége volt. Temesváron három osztálymérnökség működött: a temesvári, a temesvár-ve-



168. kép

A Temesvári Üzletvezetőség vonalai és osztálymérnökségei 1914-ben. Dr. Horváth Ferenc *A magyar vasút építési és fenntartási szervezetének története (1827–2004)* könyvéből

seci és az arad–temesvár–máriaradnai. Torontál vármegye székhelyén, Nagybecskerekeken szintén három osztálymérnökség tevékenykedett: a nagybecskerek–zsombolyai, a nagybecskerek–verseci és a nagybecskerek–pancsovai. Ezeken kívül osztálymérnökségeket állítottak fel Orsován, Versecen, Oravicán, Lugoson és Resicán.

A Temesvári Üzletvezetőség működése idején az osztálymérnökségek száma nem változott. 1914-től csak kettőnek a neve változott: az oravicai oravicabányai, a resicai resicabányai lett. Más változás volt, hogy a Lugosi Osztálymérnökségtől a Versec–Gátalja vonalat áthelyezték a Resicabányai Osztálymérnökséghez.

A fentebb közölt adatokat legnagyobb részt dr. Horváth Ferencnek, a mi kedves Feri bácsinknak, akinek óriási szerepe volt abban, hogy – bár eleinte visszakoztam – vasúttörténeti könyvek megírására adtam fejemet, *A magyar vasút építési és fenntartási szervezetének története (1827–2004)* című könyvéből vettem.

Az Arad–temesvár–máriaradnai osztálymérnökség

Vasútvonalunk 1911-től a Temesvári Üzletvezetőség Arad–temesvár–máriaradnai Osztálymérnökséghez tartozott, melynek székhelye Temesváron volt a József tér bérelt saroképületében. Az osztálymérnökség vonalhossza 1911-ben 112 kilométert tett ki, és vasútvonalunkon kívül az Arad–Temesvár vonalért is felelt. Az osztálymérnökségen egy szakaszmérnök, két irodakezelő, hét pályafelügyelő és 35 pályőr tevékenykedett.

A pályafelügyelői szakaszok székhelyei Temesváron, Vingán, Szentandrásan, Orczyfalván, Temesfüvesen és Lippán működtek.

Fennállása alatt két osztálymérnök teljesített szolgálatot: Gál Ede (1911–1915) és Róth Arthur (1915–1918).

A MÁV kezelésébe kerülő helyi érdekű vasutak építési felügyeletét a MÁV Igazgatósága egyrészt a vasútvonal biztonsága miatt tartotta szükségesnek, másrészt pedig azért, mert ezeknek a vonalaknak a fenntartásáról szintén a MÁV-nak kellett gondoskodnia. Emiatt ragaszkodtak annyira a tervezés, majd a kivitelezés idején a MÁV által kidolgozott szabványtervekhez.

A MÁV kezelésébe kerülő helyi érdekű vasutak építését az államvasutak által ki-nevezett/megbízott mérnökök végezték.

A rövidebb HÉV-vonalak esetében vagy egy függetlenített állásban tevékenykedő mérnök látta el a felügyeleti teendőket, vagy pedig a vonalat kezelésbe vevő osztálymérnökségtől bízták meg az osztálymérnököt, vagy valamelyik szakaszmérnököt (néha kettőt is) az építés felügyeletével. Ezek a mérnökök a felügyeletet az osztálymérnöki vagy szakaszmérnöki munkájuk ellátása mellett végezték.

A temesvár–lippa–radnai HÉV építésének felügyeletét végző mérnökök Fenyvesi Ignác, Gyulányi Rezső és Weil József voltak.

A vasútvonalunkon a MÁV naponta két vonatpárt közlekedtetett. A részvénytársaság és a vármegye azonban napi három vonatpárt szeretett volna. Ezért a vármegye

gye 1897. január 30-án feliratot intézett a közlekedésügyi miniszterhez, hogy a MÁV a vasútvonalon naponta három vonatpárt közlekedtesse. A folyamodványt Molnár Viktor főispán írta alá. „A temesvár-lippa-radnai h. é. vasut kiépítése befejezéséhez közel állván, rövid időn a közforgalomnak át fog adatni.

A h. é. vasutaknál rendes körülmények között kezdetben naponta csak két vonat pár indítatik és így valószínű, hogy a temesvár-lippa-radnai h. é. vasut vonalán is a napontai személy forgalomhoz két vonatpár indítása lesz a vasuti igazgatóság által tervezve.

Tekintettel azonban arra, hogy a temesvár-lippa-radnai h. é. vasut a m. kir. államvasutak kívánságához képest a közönséges helyi érdekű vasutak szabványaitól eltérőleg, nagyobb szilárdsággal és költséggel épített ki és maga a vállalat költségén épült nagy Maros-hid oly létesítmény, mely a közforgalom és a hadászat szempontjából rendkívül előnyöket nyújt, méltányosnak tartjuk, hogy a rendkívüli nagy beruházás, a forgalom emelése által némileg gyümölcsöztessék, mindezekhez pedig a személyforgalmi igények kielégítésére nézve is szükségesnek tartjuk, hogy mindkét végpontból, tehát ugy Temesvárról, mint Radnáról naponta 3 vonat indítassék, miért is azon kéréssel járulunk Nagyméltóságod elé, miszerint a temesvár-lippa-radnai h. é. vasut menetrendi tervezetbe egy harmadik vonatpárnak felvételét engedélyezni méltóztassék.

Mély tisztelettel Molnár főispán, elnök.”

Magyar Állami Államvasutak

40. MENETRENDKÖNYV.

**Temesvár-Józsefváros-Báziás,
Temesvár-Józsefváros-Buziásfürdő,
Temesvár-Józsefváros-Módos,
Temesvár-Józsefváros-Máriaradna,
Arad-Temesvár-Józsefváros,
Vercséc-Marosillye.**

Ervényes 1914. május hó 1-től.

Sebességi csoport 345/10

5911. sz. vegyesvonat I, II, és III. osztály.
Szállít 400 katonát.

| Állomások | Távolság kilométerekben | | Érkezés | Indulás | Távolság kilométerekben | Távolság kilométerekben | | Távolság kilométerekben | Távolság kilométerekben |
|-----------------------------|-------------------------|------------|---------|---------|-------------------------|-------------------------|------------|-------------------------|-------------------------|
| | 1. osztály | 2. osztály | | | | 1. osztály | 2. osztály | | |
| Máriaradna | — | — | Régen | 4:00 | — | — | — | — | — |
| Lippa | 1:0 | 1:0 | 4:00 | 2:40 | — | — | — | — | 6 |
| Temesvári h. s. k. (h.n.k.) | 5:0 | 7:1 | 11 | — | X | 4:19 | — | — | 11 |
| Temesvárdéglő | 5:0 | 12:1 | 11 | 4:00 | 8 | 4:38 | 3:05 | — | 11 |
| Temeslőd | 7:0 | 19:1 | 18 | 4:50 | 1 | 4:57 | — | — | 16 |
| *12. sz. Őrház | 4:4 | 25:0 | 12 | — | X | 0:00 | — | — | 11 |
| Imre (n. t. k.) | 4:1 | 27:0 | 11 | 0:20 | 1 | 0:21 | — | — | 10 |
| Mátia-Németretele | 2:0 | 30:0 | 8 | 0:20 | 15 | 0:44 | 3:04 | — | 8 |
| Imre (n. t. k.) | 4:3 | 34:8 | 10 | 0:50 | 1 | 0:55 | — | — | 10 |
| Imre (n. t. k.) | 4:4 | 39:2 | 10 | — | — | — | — | — | 9 |
| Hidasliget | 4:7 | 43:9 | 10 | 0:10 | 0 | 0:20 | — | — | 9 |
| Imre (n. t. k.) | 8:0 | 59:2 | 17 | 0:37 | 1 | 0:38 | — | — | 16 |
| Temesgyarmat | 1:9 | 54:1 | 7 | 0:45 | 4 | 0:49 | 5:08 | — | 6 |
| Imre (n. t. k.) | 4:3 | 58:4 | 11 | — | X | 1:00 | — | — | 9 |
| Temesvár-Gyár | 5:7 | 64:1 | 11 | 7:14 | 30 | 7:14 | 7:06, 8:52 | — | 12 |
| Temesvár-Józsefv. | 3:7 | 67:8 | 10 | 7:54 | Régen | 7:10, 8:34 | — | — | 9 |

Menetidő ... 2 óra 46 perc.
Tartózkodás 1 ó 08 "

* Csak pályafertőtartási alkalmanként: részére áll meg.

Sebességi csoport 335/10

5912. sz. vegyesvonat I, II, III. osztály.
Szállít 400 katonát.

| Állomások | Távolság kilométerekben | | Érkezés | Indulás | Távolság kilométerekben | Távolság kilométerekben | | Távolság kilométerekben | Távolság kilométerekben |
|-------------------|-------------------------|------------|---------|---------|-------------------------|-------------------------|------------|-------------------------|-------------------------|
| | 1. osztály | 2. osztály | | | | 1. osztály | 2. osztály | | |
| Temesvár-Józsefv. | — | — | Déliótt | 11:40 | 8:01 | — | — | — | — |
| Temesvár-Gyár | 3:7 | 3:7 | 10 | 11:33 | 8 | 12:06 | — | — | 10 |
| Imre (n. t. k.) | 3:7 | 9:4 | 11 | — | X | 12:17 | — | — | 11 |
| Temesgyarmat | 4:3 | 13:7 | 15 | 12:50 | 9 | 12:31 | 5:03 | — | 9 |
| Imre (n. t. k.) | 1:9 | 15:6 | 7 | 12:53 | 1 | 12:53 | — | — | 6 |
| Hidasliget | 3:3 | 23:9 | 18 | 12:57 | 9 | 1:03 | — | — | 16 |
| Imre (n. t. k.) | 4:7 | 28:6 | 10 | — | — | — | — | — | 10 |
| Imre (n. t. k.) | 4:4 | 33:0 | 10 | 1:20 | 1 | 1:26 | — | — | 9 |
| Mátia-Németretele | 2:0 | 37:3 | 11 | 1:37 | 10 | 1:47 | — | — | 10 |
| Imre (n. t. k.) | 2:9 | 40:2 | 9 | 1:50 | 1 | 1:57 | — | — | 8 |
| *12. sz. Őrház | 4:1 | 44:3 | 12 | — | X | 2:00 | — | — | 11 |
| Temeslőd | 4:4 | 48:7 | 11 | 2:20 | 1 | 2:21 | 5:03 | — | 11 |
| Temesvárdéglő | 7:0 | 55:7 | 15 | 2:30 | 1 | 2:37 | — | — | 14 |
| Imre (n. t. k.) | 5:0 | 60:7 | 11 | — | — | — | — | — | 11 |
| Lippa | 5:3 | 66:2 | 12 | 2:50 | 1 | 3:01 | — | — | 12 |
| Máriaradna | 1:6 | 67:8 | 8 | 3:07 | Déliótt | 3:08 | — | — | 6 |

Menetidő ... 2 óra 45 perc.
Tartózkodás ... 31 "

* Csak pályafertőtartási alkalmanként: részére áll meg.

169. kép
MÁV-menetrend 1914. május 1-től

VONTATÁS

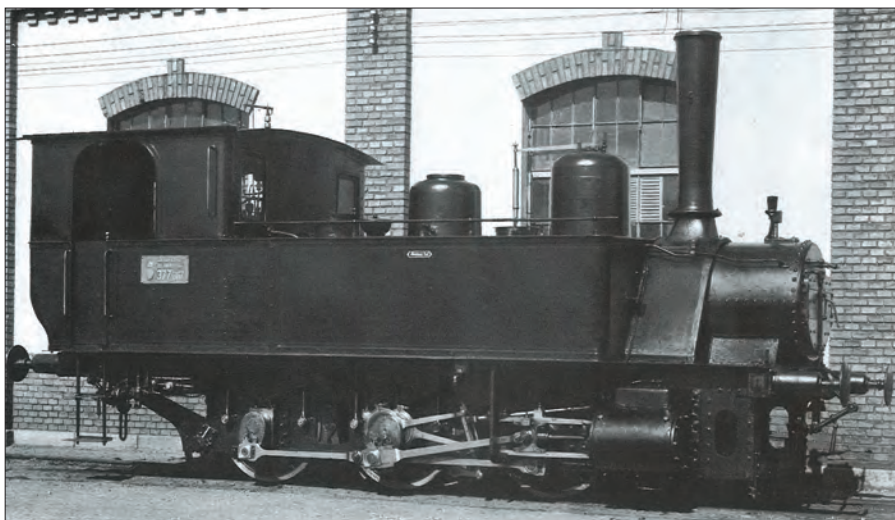
Az Osztrák–Magyar Monarchia első vicinálisa című könyvemben részletesen mutattam be a teljes vonalon a kezdetektől szolgálatot teljesítő mozdonyokat. Itt csak azokat említem, amelyeket a MÁV a Temesvár–Lippa–Radna vasútvonal elkészülte után üzemeltetett.

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

A 377-es sorozatú (XII. osztály) mozdonyokat a MÁV 1891-től üzemeltette vas-

útvonalunkon. E masinák szertartályos mozdonyok voltak.

A 377-es sorozatú mozdony a MÁV egyik legnagyobb darabszámú, jól bevált mellékvonali mozdonysorozata lett. Ha pillantást vetünk e mozdony képére, észrevehetjük, hogy elég egyszerű felépítésű. Ennek magyarázata a mellékvonalak maximális terhelhetőségében rejlik. Láttuk, hogy a mellékvonalak esetében az al- és felépítmény a fővonalakénál egyszerűbb volt, nem bírta el a modernebb, nagyobb



170. kép

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

tömegű mozdonyokat. Ezért a mellékvonalakra tervezett mozdony szerkezete, azért, hogy tömegét csökkentsék, 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 szerelvényt továbbítottak.

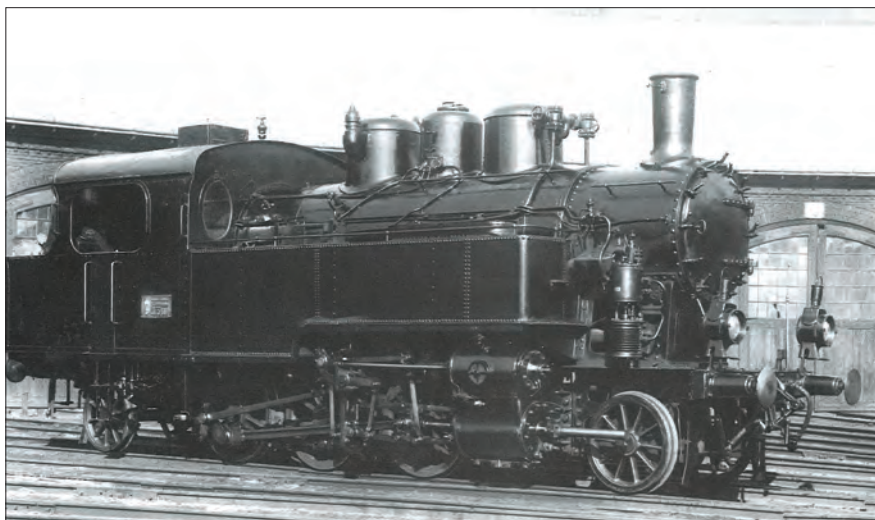
A 377-es sorozatú mozdony főbb jellemzői: hajtókerék-átmérő 1110 mm, szélső tengelytávolság 2800 mm, hengerátmérő 350 mm, dugattyú lökethossz 480 mm, rostélyfelület 1,2 m², összes fűtőfelület 52 m², gőznyomás 10 bar, szolgálati tömeg 29,3 t, tapadási tömeg 29,3 t, szénkészlet 1,2 tonna, vízkészlet, 4,3 m³, ütkö-

zók 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 tehervonatok vontatására volt alkalmas. Az évtizedek során többféle szerkezeti kivitelben gyártották: telítettségű-compound gépezetű, Brotan-kazános, túlhevítős, ikergépezetű. A telítettségű 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.



171. kép

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

Ezekon kívül sok mozdonyt 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 gőzmozdonyok számozásáról és jelöléséről *Az Osztrák–Magyar Monarchia első vicinálisa* című könyvemben közöltem egy összefoglalást.

1897–1915 között a vonalon használatban volt a 220-as sorozatú mozdony. Személy- és tehervonatokat egyaránt vontattott.

A 377-es sorozatú mozdonyok, melyek szintén személy- és tehervonatokat is vontattak, 1910 és 1930 között teljesítettek szolgálatot.

A 375-ös sorozatú mozdonyok 1922–1955 között továbbították a személy- és a tehervonatokat.

1955 és 1968 között 50-es sorozatú mozdonyokat állítottak szolgálatba, amelyek csak tehervonatokat továbbítottak.

1955 és 1975 között a személyvonatokat 131-es sorozatú mozdonyok vontatták.

A nagy változás kora 1967 után következett, amikor a gőzmasinákat nyugdíjba parancsolták, és a tehervonatok elé 060 DA sorozatú hidraulikus mozdonyokat kapcsoltak. 1973 után a személyvonatok utasai is búcsút inthettek a gőzösnek, és megismerkedhettek a szolgálatba állított dízel-hidraulikus mozdonyokkal, a DHC 1200-asokkal (a fenti adatok, jobb híján, Radu Bellu fenntartásokkal kezelendő monográfiájából) valók.

A klasszikus vonatok mellett 1937 után megjelentek a motorvonatok is. Itt kell megjegyezzük, hogy a motorvonatok bányai vasutakon való bevezetésének és elterjedésének jeles képviselője, előmozdítója volt a Temesvári Politechnikai Iskola (a Temesvári Műszaki Egyetem régi neve, az École Nationale Potitechnique mintájára) legendás professzora, Bakonyi Kálmán.

A VASÚTVONAL TÖRTÉNETE 1920 UTÁN

A román megszálló csapatok már 1919-ben átvették az általuk megszállt területeken található vasutak üzemét a MÁV-tól. Ezentúl a C.F.R. (Căile Ferate Române), a román államvasutak üzemeltette őket. 1919 és 1926 között vasutunkat a Kolozsváron létrehozott központi vasúti telekkönyv hivatal 202-es számmal a Temesvár–Lippa–Radna helyi érdekű vasút részvénytársaság nevére telekkönyvezte. 1926. január elsején a román állam megvásárolja az elsőbbségi részvények többségét, ezzel a részvénytársasággal 1926. március 4-én megkötött megállapodással

átveszi a társaság tulajdonjogát és teljes felügyeletét.

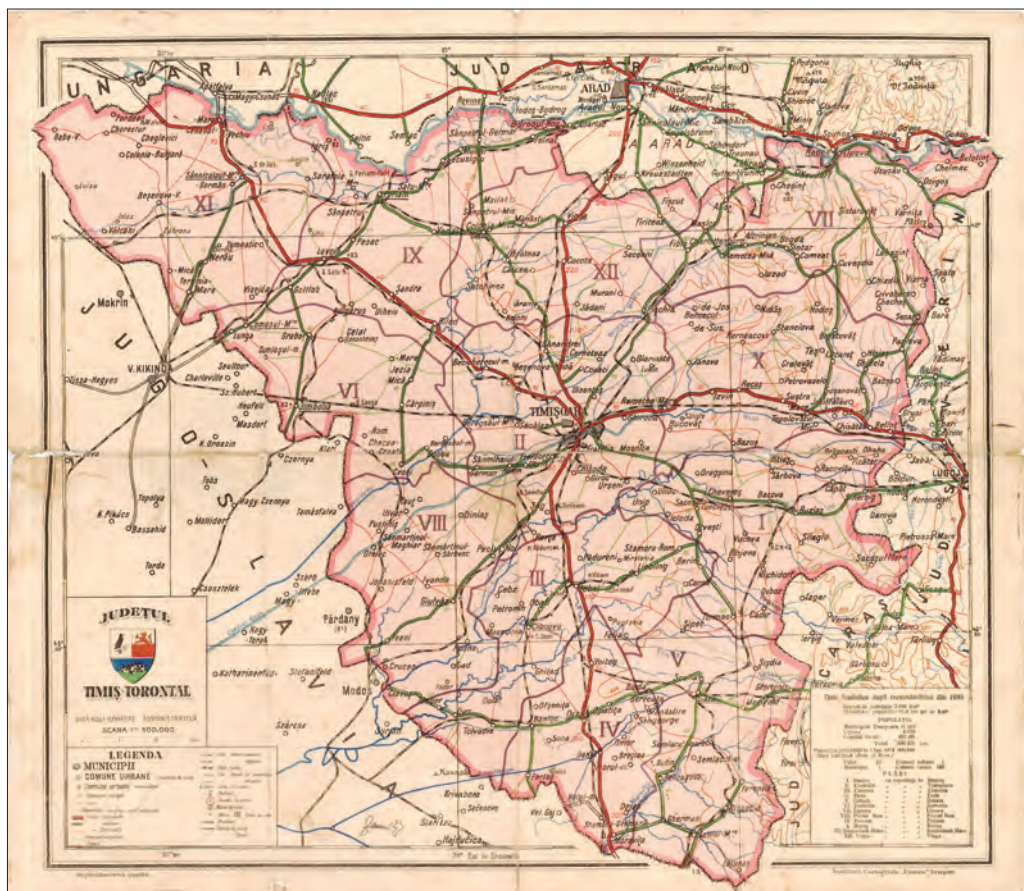
1942. augusztus 4-én a Monitorul Oficial (Románia hivatalos közlönye) 179. számában megjelent 579. törvény értelmében a közmunkák-, a pénzügy- és az igazságügyi minisztériumot felhatalmazzák néhány erdélyi és bánáti helyi érdekű vasút teljes vagyonának megvásárlására. A Temesvár–Lippa–Radna helyi érdekű vasutat 80 100 lej/pályakilométer áron váltják meg, és teljesen román állami tulajdonba kerül. Ezzel a Temesvár–Lippa–Radna helyi érdekű vasút részvénytársaság megszűnt.

| Radna - Timișoara | | | | | | | | | | |
|------------------------------------|-----------|-----|-------------|-----|-------------|-------|-------------|-------|---------------|-------|
| Km | Clasele → | | auto M 2301 | | auto M 2303 | | auto M 2305 | | * auto M 2307 | |
| | 1.2.3 | 2.3 | 2.3 | 2.3 | 2.3 | 2.3 | 1.2.3 | 2.3 | | |
| Radna 12. p. | — | — | — | — | 5 25 | 11 00 | — | 13 50 | — | 18 10 |
| 2 Lipova | — | — | — | — | 5 30 | 11 04 | — | 13 54 | — | 18 14 |
| 7 Neudorf (h.) | — | — | — | — | 5 39 | 11 13 | — | 14 03 | — | 18 24 |
| 12 Zăbrani | — | — | — | — | 5 48 | 11 21 | — | 14 11 | — | 18 32 |
| 19 Alius (haltă) | — | — | — | — | 6 03 | 11 38 | — | 14 23 | — | 18 44 |
| 24 Canton Nr. 15 (h.) | — | — | — | — | 6 08 | 11 41 | — | 14 31 | — | 18 52 |
| 28 Sărlota (haltă) | — | — | — | — | 6 16 | 11 48 | — | 14 38 | — | 18 59 |
| 30 Remeșea Germ. (h) | — | — | — | — | 6 23 | 11 57 | — | 14 44 | — | 19 06 |
| 35 Pbiș (haltă) | — | — | — | — | 6 30 | 12 05 | — | 14 52 | — | 19 16 |
| 39 Bencei (haltă) | — | — | — | — | 6 35 | 12 11 | — | 14 58 | — | 19 22 |
| 44 Rischia | — | — | — | — | 6 46 | 12 19 | — | 15 06 | — | 19 43 |
| 52 Cerneteaz (haltă) | — | — | — | — | 6 59 | 12 32 | — | 15 19 | — | 19 43 |
| 57 Iermaia | — | — | — | — | 7 04 | 12 36 | — | 15 23 | — | 19 47 |
| 59 Ville Iermatei (h) | — | — | — | — | 7 11 | 12 43 | — | 15 30 | — | 19 54 |
| 62 Timișoara sc. Silv. h. | — | — | — | — | 7 18 | 12 50 | — | 15 37 | — | 20 01 |
| 64 Timișoara -Fabr. | — | — | — | — | 7 24 | 12 56 | — | 15 43 | — | 20 06 |
| 69 Timișoara X-Y | — | — | — | — | 7 28 | 13 00 | — | 15 48 | — | 20 12 |
| 1, 15, 16h, 17, 18, 19, 22, 23, 26 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |

*) Se va pune în circulație cu aviz special.

172. kép

A Radna–Temesvár vonalon közlekedő vonatok az 1938-as menetrendben (a Rischia elírás, helyesen Pișchia)



174. kép

A Romániához került Temes és Torontál megyerészből kialakított Temes-Torontál megye térképe az 1930-as évekből. Jól látszanak a vasútvonalak

A 17. táblázat összefoglalja a Temesvár és Radna közötti állomásokat, megállókat. (Az adatok Radu Bellu sok tekintetben pontosításért kiáltó monográfiájából vannak. A vágányszám és hossz nem mindig egyezik a tervrajzokon és a régi kimutatásokon lévőkkel, valószínűleg későbbi adatok, amelyeknek helyességét nem tudtam ellenőrizni.) Az állomások névváltozásai

az állomások fejezetben és a helységnév-tárban követhetők. A román menetrendekben a H., h. (haltă) és hc. (haltă comercială) megállóhelyet vagy kereskedelmi megállóhelyet jelent.

A Temesvár–Lippa–Radna vonalon 1896–1995 között közlekedő személyvonatok, illetve vegyesvonatok (vonatpár/nap) a 18. táblázat szemlélteti.

17. táblázat. A Temesvár és Radna közötti állomások, megállók

| Sorszám | Állomás neve román név / eredeti magyar név | Mai kilométer- szelvény | Vágányok | | | |
|---------|---|---|------------------------|-------------------------|------------------------|-------------------------|
| | | | Az átadás idején | | 1996-ban | |
| | | | Vágá- nyok száma | Vágány- hossz (m) | Vágá- nyok száma | Vágány- hossz (m) |
| 1. | Timișoara Est / Temes- vár-Gyárváros | 570+663 (Buka- rest–Temesvár vonal) 0+000 | 3 | 320 | 7 | 1072 |
| 2. | hc. Tim. Sc. Silvică ¹ | – | – | – | – | – |
| 3. | hc. Viile Giarmata / Gyarmatai szőlők | 5+710 | – | – | – | – |
| 4. | Giarmata / Gyarmata | 10+029 | 2 | 150 | 3 | 621 |
| 5. | hc. Cernetez / Csernegy- háza | 11+942 | – | – | – | – |
| 6. | h. Pișchia / Bruckenau, majd Hidasliget | 20+225 | 2 | 120 | 2 | 332 |
| 7. | h. Bencei / Simontanya, majd Alsóbencsek | 24+950 | – | – | – | – |
| 8. | h. Fibiș / Temesfüzes | 29+306 | | | | |
| 9. | Remetea Mică / Más- lak-Remete | 33+594 | 3 | 300 | 2 | 670 |
| 10. | Șarlota / Charlottenburg, majd Saroltavár | 36+642 | 2 | 150 | – | – |
| 11. | h. Gomila / 12. őrház | 36+642 | – | – | – | – |
| 12. | h. Alioș / Allios, majd Temesillésd | 44+946 | 3 | 220 | – | – |
| 13. | h. Zăbrani / Hidegkút, majd Temeshidegkút | 51+090 | 3 | 400 | 2 | 319 |
| 14. | h. Neudorf / Újfalú | 57+090 | – | – | – | – |
| 15. | Lipova ² / Lippa | 62+500 | 3 | 250 | – | – |
| 16. | Radna / Radna, majd Máriaradna | 63+669 | 6 | 500 | 6 | 822 |

¹ Megszűnt 1960 után

² Megszűnt 1967-ben

18. táblázat

| Év/Vonalrész | 1897 | 1908 | 1914 | 1928 | 1938 | 1950 | 1970 | 1980 | 1995 |
|------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Temesvár–Radna | 2 | 2 | 3 | 2 | 5 | 3 | 4 | 4 | 4 |
| Temesvár–Máslak-Remete | 2 | 2 | 3 | 2 | 7 | 5 | 5 | 9 | 9 |

A Temesvár–Radna vasútvonalból az idők folyamán több iparvágány ágazott ki: Gyarmatáról az IAS (Állami Mezőgazdasági Vállalat) 1972-ben létesített 1915 méteres vágánya, a Nutrim 966 méteres vágánya, a Talajjavítási Vállalat 1984-ben létesített 681 méteres vágánya. Saroltavárról az Ifet Timiș 1971-ben létesített, 224 méter hosszú vágánya, Temes-

illésdről a Romcereal 1972-ben létesített 497 méteres iparvágánya, Radnáról az I. L. L. P. Arad vállalat 1969-ben létesített 169 méteres iparvágánya, az Energoconstrucția 435 méteres vágánya, valamint az APEMIN 1967 után létesített, 146 méter hosszú iparvágánya (Radu Belu fenntartással kezelt adatai).



175. kép

Anyai nagymamám, Andor Ilona, született Nagy Ilona, tanító nagypapám feleségéért 50%-os engedményre jogosító vasúti igazolványa az 1935–1939 közötti időszakra (az igazolvány első két oldala)

VÉRZIVATAROS ÉVEK EGY VASUTASCALÁD EMLÉKEZETÉBEN HAMARICS IMRE MOZDONYVEZETŐ RÖVID ÉLETE

Mindazok, akik fellapozták hely- vagy vasúttörténeti írásaimat, észrevehették, hogy a sok, egyesek számára száraz műszaki, gazdasági, közlekedéspolitikai, pénzügyi dokumentumok, a még „unalmasabb” statisztikák között több csokorra való olyan történetet, dokumentumokat is leltek, amelyek eddig sehol sem szerepeltek. Ezek legtöbbször féltve őrzött családi kincs. Több felhívást is tettem, hogy a bánáti vasúttörténeti írásaimat segítsenek családi képekkel, történetekkel színesíteni. Sajnos alig találtam megértésre. Pedig Temesváron és szerte a Temesközben sokan vannak még, akiknek dédapjuk, nagyapjuk, apjuk a vasútnál dolgozott, és az ország legnagyobb vállalata biztosította családjuk számára a megélhetést. Éppen ezért külön örömömmre szolgál, hogy Momir Dorottya, Temesvár szerelmese, ismert fotósa hallgatott a hívó szóra, és rendelkezésemre bocsátotta fiatalon, vasúti szerencsétlenségben életét vesztett, mozdonyvezető nagyapja fényképét és tevékenységének néhány dokumentumát. Köszönet érte.

A nagyapa, Hamarics Imre a Temesvár–Lippa–Radna vasútvonalon közleke-

dő vonatok „masinisztája” volt. Életének sorsfordulóin keresztül betekintést nyerhetünk az ország megcsonkítása előtti és az azt követő évek történéseibe, mintha saját bőrünkön érezhetnénk az impériumváltás durva betolakodását a vasutas-család nyugodt életébe.

„A család neve eredetileg Hamarits volt, ts-el írva, utólag magyarosították, de nem hivatalosan, és szinte mindenütt már csvel írták... anyukám viszont mindvégig a Hamarits nevet viselte (válás után is), az ő születési bizonyítványában minden bizonnyal a ts-sel írt változat szerepelt” – véli Momir Dorottya, majd kitér a nagyapja származására: „különbözik nagyapám családjára horvát származású volt, Béalavár falu honlapján is megjegyzi, hogy oda sok horvát családot telepítettek. Anyukám mesélte, hogy hazalátogatáskor mindig átjöttek Horvátországból a rokonok. Nagyapám azonban már magyar érzésű volt erősen, olyannyira, hogy amikor Bánátot és Temesvárt Romániához csatolták, nem akarta letenni a román hűségesküt. Azt mondta, hogy ő Magyarországnak esküdt hűséget. Azon nyomban ki is rúgták a CFR-től, a román államvasutaktól.

Utólag mégis beadhatta a derekát, mert visszavették, hisz nem volt még elég emberük a megnagyobbodott vasúthálózatuk kezelésére. Tehát visszavették... vesztére.

Mozdonyvezetőként teljesített szolgálatot a Temesvár–Lippa–Radna vasútvonalon. A lippai állomáson történt a baleset, mely miatt életét veszítette. A váltókezelő nem volt a helyén. Nagypám leszállt a mozdonyról, hogy majd átváltja ő a síneket. Miután megtette, szólt a munkatársának, hogy induljon. Ő megcsúszott és a mozdony alá került... Akkor éjjel elvázott, nem volt ki és hova vigyék kórházba, reggelre, mire nagymamám megérkezett meghalt... édesanyám 5 éves volt... A baleset 1922. augusztus 31-én történt, nagy-

apám akkor 33 éves volt” – meséli a család szomorú történetét az unoka.

„Most már csak azon szomorkodok, hogy a Hamarits családnak ez az ága kihalt, az az ága, amely átkerült ide a mai román területre, elrománosodott, elnémetesedett, egyedüli magyar már csak én vagyok, s velem együtt ez is kihalt... na meg a név is. Nagypám egyedüli fiúgyermeké 3 éves korában meghalt. Ezért is rekedt itt a család, nem ment vissza Magyarországra. Nagymamám gyakran mondogatta: »nem hagyhatom itt egyedül a fiamat idegen földben/földön«...

Különbén dédnagypám is, nagypám édesapja is, Hamarits Vendel, MÁV-al alkalmazott volt, ő mint váltókezelő dolgozott, de nem itt, hanem Vízváron, Bélavár



176. kép
Hamarics Imre katonaképe 1912 őszén



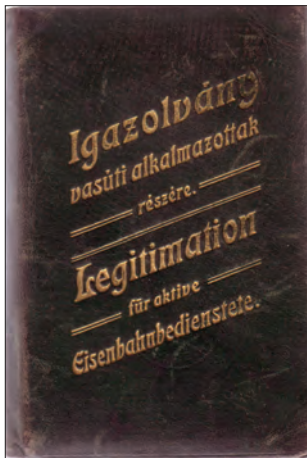
177. kép
Hamarics Imre 1917. március 14-én tett mozdonyvezetői vizsgájának bizonyítványa

melletti kis faluban, ahova a család átköltözött.

Gyermekkorában anyukámat is vitték látogatóba, amíg még lehetett, oda Vízvárra, mindig úgy mesélte, hogy »haza mentek rokonlátogatásra«. Ugyanúgy, amikor Szegedre is, a nagymamám ott maradt családjához, ugyanis ő tősgyökeres szegedi magyar családból származik. Nagyapá-

mat oda helyezték, ott ismerkedtek meg...

Vízváron az állomás melletti kis bakterházat állítólag még ma is Hamarits-bakterházként emlegetik. Ezt egyik unokatestvérem mesélte... ő sokat jár oda, mert ott van eltemetve édesanyja, nagyapám húga." Eddig a történet. Ezen kívül vajon hány hasonlóval találkozhatnánk, ha nem merültek volna a feledés homályába.



178. kép
Hamarics Imre MÁV-igazolványa

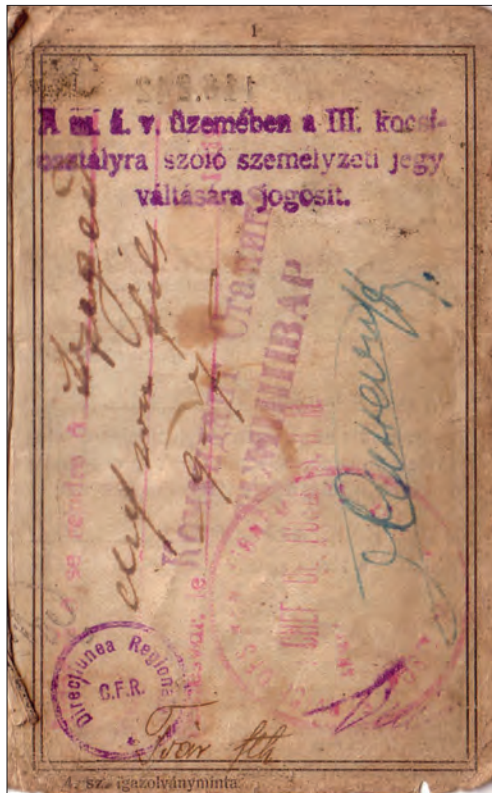


179. kép
Hamarics Imre 1918. június 18-án keltezett, kedvezményes utazásra jogosító igazolványa



180. kép

Hamarics Imre mozdonyvezető sírfelirata a Temesvár-józsefvárosi (sági úti) temetőben



181. kép

Hamarics Imréné, Hamarics Julianna kedvezményes utazási jogosítványának egyik oldala egész történelem: kiadta Magyarország, láttamozta a berendezkedő szerb hatalom (lásd a cirill betűs feliratot), akit aztán kiharancsolt az antant, majd az új államhatalom, Románia államvasútja, a C.F.R. pecsételte le.

MERRE TOVÁBB?

A két világháború közötti nagyobb munkák a jelző és biztosítási berendezések cseréjére korlátozódott.

A második világhégés után a kommunista/szocialista hatalom sokat áldozott a vasutak karbantartására, korszerűsítésére. A megfelelő fejezeteknél, a folytatólagosság kedvéért, időben előugorva említettem a síncseréket. Megjegyzésre érdemes a talpfák kicserélése, a kavicságy helyettesítése zúzottkőággal, a jelzőberendezések cseréje, korszerűsítése. A legnagyobb munka azonban a régi Maros-híd, lebontása és egy új vashíd építése 1966 és 1967 között. Az új a régitől folyásirányban lejjebb épült. Ezért vonalkorrekciót is végrehajtottak. Lippa állomás előtt egy váltót építettek, ezen át tértek a vonatok az új pályaszakaszra, majd a hídra. A régi pályát is megtartották Lippa állomásig, az onnan Radnáig vezető szakaszt 1967. május 27-én szüntették meg, és a síneket is felszedték. A Lippa állomásig tartó szakaszt üzemi vonallá minősítették. Főleg a pálya közelében fekvő kavicsbánya anyagának rakodására szolgált.

Az 1989-es rendszerváltás után mind nehezebb idők köszöntöttek a romániai vasutakra. A teherforgalom rohamosan

csökkent, a nagy építkezések leálltak, amikor pedig újraindultak, az építők már a közúti szállítást választották. A vasút rideg, sokszor diktatórikus szabályai-val elűzte a régi megrendelőit, akik már nem voltak hajlandók saját irányvonal- vagy vagonparkjukért mindenféle jogcímen a C.F.R.-nek óriási árat fizetni, inkább eladták őket. A vonalon hamarosan megszűnt a teherszállítás. A legtöbb állomáson megszüntették a mellékvágányokat is, majd felszedték őket. A raktárakat is az enyészet vette birtokába, hosszú haldoklás után összedőltek. Az órházak, állomási épületek, felvételi épületek nagy részét eladták. A személyszállítás korszerűsítését is csak mímelték. Sok évtizedet megért motorkocsik hozták-vitték az utasokat. Sokan hiába tartottak ki a kényelmetlen, de mégis olcsóbb utazás (főleg a Temesvára ingázók) és a vasút mellett, 2018 februárjában hirtelen közleményben értesítette a C.F.R. az utasokat, hogy megszünteti a vonalon a személyszállítást is. Már ezelőtt csak Temesremetig járt a vonat. A nagy felháborodást látva visszahozták, és újra járnak az inkább múzeumba illő motorvonatok.

| RADNA — TIMIȘOARA NORD — RADNA | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------------------|------|-------|------|------|------|-------|------|------|------|-----|--------------------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| M. 1) | | M. 1) | | M. | | M. 1) | | M. | | K/m | 213 | | | | | | K/m | 11 M | | M. 1) | 11 M | |
| 2545 | 2546 | 2547 | 2548 | 2549 | 2550 | 2551 | 2552 | 2553 | 2554 | | 2555 | 2556 | 2557 | 2558 | 2559 | 2560 | | 2561 | 2562 | | 2563 | 2564 |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | |
| 3.49 | 1.15 | 1.15 | 1.15 | 1.15 | 1.15 | 1.15 | 1.15 | 1.15 | 1.15 | 0.1 | gl. Radna | 68 | 7.30 | 10.11 | 10.11 | 10.11 | 10.11 | 10.11 | 10.11 | 10.11 | 10.11 | 10.11 |
| 3.58 | 8.22 | 8.22 | 8.22 | 8.22 | 8.22 | 8.22 | 8.22 | 8.22 | 8.22 | 7.1 | gl. Sărbăniștii N. | 81 | 7.21 | 10.02 | 10.02 | 10.02 | 10.02 | 10.02 | 10.02 | 10.02 | 10.02 | |
| 4.05 | 8.30 | 8.30 | 8.30 | 8.30 | 8.30 | 8.30 | 8.30 | 8.30 | 8.30 | 7.2 | gl. Zăbrăni | 86 | 7.13 | 9.54 | 9.54 | 9.54 | 9.54 | 9.54 | 9.54 | 9.54 | 9.54 | |
| 4.16 | 8.40 | 8.40 | 8.40 | 8.40 | 8.40 | 8.40 | 8.40 | 8.40 | 8.40 | 7.0 | gl. Albeștii N. | 89 | 7.04 | 9.44 | 9.44 | 9.44 | 9.44 | 9.44 | 9.44 | 9.44 | 9.44 | |
| 4.24 | 8.48 | 8.48 | 8.48 | 8.48 | 8.48 | 8.48 | 8.48 | 8.48 | 8.48 | 7.3 | gl. Gărnita S. | 96 | 6.57 | 9.36 | 9.36 | 9.36 | 9.36 | 9.36 | 9.36 | 9.36 | 9.36 | |
| 4.31 | 8.52 | 8.52 | 8.52 | 8.52 | 8.52 | 8.52 | 8.52 | 8.52 | 8.52 | 7.4 | gl. Sărbăniștii S. | 101 | 6.51 | 9.29 | 9.29 | 9.29 | 9.29 | 9.29 | 9.29 | 9.29 | 9.29 | |
| 4.35 | 8.57 | 8.57 | 8.57 | 8.57 | 8.57 | 8.57 | 8.57 | 8.57 | 8.57 | 7.5 | gl. Sărbăniștii M. | 104 | 6.45 | 9.23 | 9.23 | 9.23 | 9.23 | 9.23 | 9.23 | 9.23 | 9.23 | |
| 4.37 | 8.57 | 8.57 | 8.57 | 8.57 | 8.57 | 8.57 | 8.57 | 8.57 | 8.57 | 7.6 | gl. Sărbăniștii E. | 107 | 6.44 | 9.23 | 9.23 | 9.23 | 9.23 | 9.23 | 9.23 | 9.23 | 9.23 | |
| 4.44 | 9.01 | 9.01 | 9.01 | 9.01 | 9.01 | 9.01 | 9.01 | 9.01 | 9.01 | 7.7 | gl. M. Pâlnii N. | 111 | 6.35 | 9.16 | 9.16 | 9.16 | 9.16 | 9.16 | 9.16 | 9.16 | 9.16 | |
| 4.51 | 9.07 | 9.07 | 9.07 | 9.07 | 9.07 | 9.07 | 9.07 | 9.07 | 9.07 | 7.8 | gl. Sărbăniștii S. | 116 | 6.28 | 9.09 | 9.09 | 9.09 | 9.09 | 9.09 | 9.09 | 9.09 | 9.09 | |
| 4.58 | 9.13 | 9.13 | 9.13 | 9.13 | 9.13 | 9.13 | 9.13 | 9.13 | 9.13 | 7.9 | gl. Pâlnii S. | 121 | 6.21 | 9.02 | 9.02 | 9.02 | 9.02 | 9.02 | 9.02 | 9.02 | 9.02 | |
| 5.01 | 9.18 | 9.18 | 9.18 | 9.18 | 9.18 | 9.18 | 9.18 | 9.18 | 9.18 | 8.0 | gl. Cărnătaș S. | 126 | 6.14 | 8.95 | 8.95 | 8.95 | 8.95 | 8.95 | 8.95 | 8.95 | 8.95 | |
| 5.11 | 9.24 | 9.24 | 9.24 | 9.24 | 9.24 | 9.24 | 9.24 | 9.24 | 9.24 | 8.1 | gl. Sărbăniștii N. | 131 | 6.06 | 8.88 | 8.88 | 8.88 | 8.88 | 8.88 | 8.88 | 8.88 | 8.88 | |
| 5.17 | 9.27 | 9.27 | 9.27 | 9.27 | 9.27 | 9.27 | 9.27 | 9.27 | 9.27 | 8.2 | gl. Sărbăniștii S. | 136 | 6.04 | 8.88 | 8.88 | 8.88 | 8.88 | 8.88 | 8.88 | 8.88 | 8.88 | |
| 5.24 | 9.31 | 9.31 | 9.31 | 9.31 | 9.31 | 9.31 | 9.31 | 9.31 | 9.31 | 8.3 | gl. Sărbăniștii E. | 141 | 5.97 | 8.81 | 8.81 | 8.81 | 8.81 | 8.81 | 8.81 | 8.81 | 8.81 | |
| 5.30 | 9.34 | 9.34 | 9.34 | 9.34 | 9.34 | 9.34 | 9.34 | 9.34 | 9.34 | 8.4 | gl. Sărbăniștii S. | 146 | 5.90 | 8.74 | 8.74 | 8.74 | 8.74 | 8.74 | 8.74 | 8.74 | 8.74 | |
| 5.37 | 9.37 | 9.37 | 9.37 | 9.37 | 9.37 | 9.37 | 9.37 | 9.37 | 9.37 | 8.5 | gl. Sărbăniștii N. | 151 | 5.83 | 8.67 | 8.67 | 8.67 | 8.67 | 8.67 | 8.67 | 8.67 | 8.67 | |
| 5.43 | 9.40 | 9.40 | 9.40 | 9.40 | 9.40 | 9.40 | 9.40 | 9.40 | 9.40 | 8.6 | gl. Sărbăniștii S. | 156 | 5.76 | 8.60 | 8.60 | 8.60 | 8.60 | 8.60 | 8.60 | 8.60 | 8.60 | |
| 5.50 | 9.43 | 9.43 | 9.43 | 9.43 | 9.43 | 9.43 | 9.43 | 9.43 | 9.43 | 8.7 | gl. Sărbăniștii E. | 161 | 5.69 | 8.53 | 8.53 | 8.53 | 8.53 | 8.53 | 8.53 | 8.53 | 8.53 | |
| 5.57 | 9.46 | 9.46 | 9.46 | 9.46 | 9.46 | 9.46 | 9.46 | 9.46 | 9.46 | 8.8 | gl. Sărbăniștii S. | 166 | 5.62 | 8.46 | 8.46 | 8.46 | 8.46 | 8.46 | 8.46 | 8.46 | 8.46 | |
| 6.04 | 9.49 | 9.49 | 9.49 | 9.49 | 9.49 | 9.49 | 9.49 | 9.49 | 9.49 | 8.9 | gl. Sărbăniștii N. | 171 | 5.55 | 8.39 | 8.39 | 8.39 | 8.39 | 8.39 | 8.39 | 8.39 | 8.39 | |
| 6.11 | 9.52 | 9.52 | 9.52 | 9.52 | 9.52 | 9.52 | 9.52 | 9.52 | 9.52 | 9.0 | gl. Sărbăniștii S. | 176 | 5.48 | 8.32 | 8.32 | 8.32 | 8.32 | 8.32 | 8.32 | 8.32 | 8.32 | |

182. kép
Az 1970-es menetrend



183. kép
A bánáti vasútvonalak a CFR 1981-es hivatalos térképén

SZEMÉLYRE SZABOTT UTÓSZÓ

A helységmonográfiák általában néhány mondattal intézik el a településen áthaladó vasútvonal(ak) létesítésének leírását, a vasúttörténeti írások pedig inkább a műszaki vetületre összpontosítanak. Keveset tudunk azonban a vasútvonalak létrejöttének körülményeiről, a különböző érdekek ütközéséről, a szükséges pénzügyi keret megszerzéséről. Pedig egy vasútvonal megépítésénél legtöbbször ezek a tényezők sokkal nagyobb súllyal bírtak, mint maga a műszaki megoldás, a tervezés és kivitelezés. Az eleinte egyszerűnek ígérkező dolgok néha később bonyolódtak, nehezen áthágható gátakká magasodtak, melyek megkerülése sokszor nehezebb volt egy alagút vagy nagy híd megépítésénél is. A Temesvár–Lippa–Radna helyi érdekű vasút esete híven ecseteli a fent megállapítottakat.

Érthető okokból az összefoglaló vasútmonográfiák csak néhány sort áldozhatnak egy-egy vasútvonal leírásának. Például e vasútvonalunkra a *Magyar vasúti építkezések Erdélyben* (Horváth 1998) című könyvben tizenkét sor és egy kép jutott. Pedig a könyv nagy tudású szerzője, ha az égi vasúti telefonon csörrenne rám,

biztosan csak úgy kapásból néhány órás előadást is tarthatna. A telefonszámla azonban, gondolom, szép kövérré hízna.

Szerencsés helyzetek is adódtak, amikor egy-egy vasút átadásának évfordulóján a vasút által érintett helységek megemlékezést tartottak, emléktáblát avattak, és megírták az illető vasútvonal történetét. Sajnos az egykori Délmagyarország, a Temesköz vagy a Bánát/Bánság vasútvonalairól alig készültek ilyen könyvek. Az országvesztéskor a vonalak még aránylag fiatalkorukat vagy felnőttkorukat éltek. Századik, százvalahányadik születésnapjukat pedig már más ország kebelében érték meg. Az utódállamok sem nagyon igyekeztek megírni egy-egy vonal részletes monográfiáját, nem is lenne könnyű dolguk a munkához kezdőknek, hisz tudniuk kellene magyarul, németül... El kellene zárándokolniuk a megcsontított ország levéltáraiba, múzeumaiba. Magyar nyelvű monográfiát összeállítani ezekről a vonalokról pedig talán még reménytelenebb. Ki áldozzon rá „pénzt, paripát, fegyvert”? Amúgy is, „mit érdekelnek minket az elszakított területek?” – mondogatják még ma is sokan, még az

Erdélyből, Partiumból, Bánságból Magyarországra áttelepültek közül is. Majd következik egy még nehezebb kérdés: kinek, minek? Kiket érdekelnek még a régi dolgok? Van-e valamiféle haszna? Eleinte jómagam is csak egy kis unszólásra kezdtem „pénzt, paripát, fegyvert” áldozni e célra. Végül mégis nekifogtam az anyag gyűjtésének. Az Erdélyi Magyar Műszaki Tudományos Társaság (EMT) félixfürdői konferenciáján, ha jól emlékszem, még 1997-ben ismerkedtem meg id. dr. Horváth Ferencsel, a magyar vasúttörténelem egyik legnagyobb személyiségével, aki megtisztelt barátságával. Akárhányszor tartózkodtam rövidebb-hosszabb ideig Budapesten, vagy egy Domus-ösztöndíjjal a bánági hidak története, majd folyókn, a Bega ágas-bogas viszontagságai után kutakodva, vettem részt egy-egy konferencián, nem kerülhettem el egy-egy vacsora- vagy ebédmeghívást. Az asztal szélére Feri bácsi mindig előkészített számomra egy kis könyvcsomagot. Legtöbbjük saját könyvei voltak, természetesen már dedikálva. Egyszer csak kedvesen rám kérdezett: „Mikor kezdesz neki a bánati vasutak történetéhez”? A sors úgy hozta, hogy a bánati utak történetének kutatását nem támogatták „sem itthon, sem otthon”, ezért többek között a vasúttörténelem felé fordultam. A dolgon egy másik szerencsés esemény is lendített egyet: megismerkedtem, majd összebarátkoztam dr. Opauszki Istvánnal, a MÁV Archívumának vezetőjével, aki rendkívül segítőkész volt, és bánati vasúttörténeti kutatásaimhoz megadott minden lehetséges támogatást.

Másik szerencsés találkozás: egy Domus-ösztöndíj ideje alatt, kávéfőzés közben ismerkedtem meg dr. Bitay Enikővel, az Erdélyi Múzeum-Egyesület (EME) főtitkárával. Aki ismer, tudja: elég beszédes vagyok. Enikőnek volt egy órája meghallgatni, majd nekem szegezte a kérdést, lenne-e kedvem technikatörténeti témákról írni, amelyeket az EME Tudomány és Technikatörténeti Füzetek sorozatában jelentetnének meg. Röviden elmondva így kezdődött. Eddigi munkám eredménye néhány vasútvonal történetének megírása. Igaz, más területekre is el-elkalandoztam, de azok a kéziratok nem illettek bele a sorozatba, ezért más kiadóknál és támogatóknál kellett kilincselnem.

A „kinek, minek” kérdésre még nem kaptam kimerítő választ. Vannak olyanok, akik nem is vesznek tudomást e tevékenységemről vagy teljesen figyelmen kívül hagyják, mások elejtenek egy-egy rossz-májú megjegyzést, mások viszont velem együtt örülnek, ha sikerül megjelentetni egy újabb könyvemet. Ilyenkor kapok egy kis lendületet, hogy nekifogjak a következőnek.

Természetesen, és bizonyára mások is így vannak ezzel, ott kísértenek a gondolatok: mi, hogyan, miként kerüljön bele a kötetbe? Nem túl sok a képanyag? Netán túl kevés lenne-e? Az átlagolvasót nem untatja-e a sok műszaki adat? A szakembert lehet, hogy zavarják a helyenként becsempészett magyarázatok, viszont az átlagolvasó igényli őket. Vajon nem túl sok az idézet? Sokan éppen ezeket igénylik, szeretik, keresik. Az idézeteket az ere-

deti helyesírással adjam-e vissza, vagy mai szóhasználattal írjam-e át? Jómagam (és még sokan mások, kis házi közvélemény-kutatást is végeztem ez ügyben) az eredeti helyesírás megtartása mellett kardoskodom. Túl száraz-e helyenként a könyv stílusa? Jobb lenne a több „mese”? Fiatal barátom több „jancsóárpis” fordulatot szeretne látni. És még sok más, hasonló gondolat kering a szerző agyában, akinek előbb-utóbb határoznia kell.

Ezzel a könyvvel kapcsolatosan most megosztom olvasómmal a „nagy titkot”, miért is választottam más, fontosabb bányai vasútvonalak története helyett pont a temesvár-radnai vasút történetét, miért került a „megírandó könyvek” várakozási listáján sokkal előkelőbb helyre? Ennek egyik oka a vaspályának a könyvben részletezett pénzügyi és műszaki érdekeségeinek ismertetése. Különlegességek azonban más vasútvonalak esetében is találhatóak zömmel, csak figyelmesen kell böngészni a sorokat vagy még inkább a sorok között. A másik ok viszont személyes érintettségem, hisz e vasútvonal az okozója annak, hogy anyakönyvi kivonatomban, személyi igazolványomban születésem helyeként Felsőbencsek szerepel, bár tősgyökeres temesvári vagyok. Nagyapám, azaz „bencseki nagytata”, akinek ősei az új hazában helyüket keresve, ott buzgólkodtak a falu alapításánál, egyszer említette, hogy a vasútvonal azért van olyan messze a községtől, mert a bencsekiek megharagudtak a vasút tervezőire, akik a leendő állomást túl messzire, nagyjából négy kilométerre építették volna.

„Ha a vasút nem jön a faluig, akkor nem kell, és a vasútépítésre nem adunk egyetlen garast, egyetlen talpalatnyi földet se.” Úgyhogy a vasútvonal lekerült a völgybe, Bruckenau községbe. Felső- (azaz Német-) Bencsek pedig kilenc kilométer távolságból kellett leszekerezzen a bruckenai (később hidasligeti) állomásra, ha vonatra akart szállni. Addig, amíg a színekben ott álltak a szekerek, ez nem is volt olyan nagy probléma, miután azonban a jó sváb gazdák mindenét elkobozta a szocializmus/kommunizmus, a vasútállomás elérése nagy nehézségbe ütközött. Nagytata meséjét nem igazolják dokumentumok, egyetlen olyan nyomvonaljavaslatot sem találtam, amely felkapaszkodott volna a bencseki dombokra.

Anyai nagyapám jó egy évtizedig Bencseken, majd sokáig a jugoszláv határ közelében fekvő Gyéren oktatta a nebulókat. A második világhétség után „megsúgták” neki, hogy gyorsan utazzon el a faluból, mert az ottani szerbek a deportálandók listájára tették. Az informátor, bár román, a kocsmában szerzett tudomást erről, és gyorsan értesítette nagyszüleimet, akik többször segítették ki egy kis kölcsönrel, vagy cukorral, zsírral. Mit tegyenek, rábízták a kulcsokat, a két disznó etetését, és az első vonattal, egy kis csomaggal Bencsekre utaztak, ahol volt egy kis faluvégi házuk, ahol a nyugdíjat majd kiegészítő bort tartotta volna nagyapám, ugyanis a nagy háború alatt jelzett hadikölcsönök elvitték minden vagyonát, és nem nagy tanítói fizetéséből összeszpórolt egy kis szőlőre valót, „mert a föld nem vész el, és

legalább megtermeli a család eledelét”. Bizony a történelem bebizonyította, hogy a föld pont úgy elveszhet, mint a pénz. Mai napig nem kaptam vissza, pedig már harminc éve volt a rendszerváltás. Aztán Bencseken maradtak. Kalákában úgy-ahogy rendbe tették a házat. Gyéren a „jótevő” már első nap elhajtotta a disznókat, de a bútort, a konyhai berendezést, a könyvtár egy részét még sikerült megmenteni.

1954-et írtak. Anyám, babaruhát varrni, szüleihez utazott. Télies időt hozott a márciusi szél, én pedig már akkor is kíváncsi voltam, és hamarabb szerettem volna megpillantani a világot. Anyám az úttalan úton nem vállalta a kilenc kilométernyi út megtételét. Így tehát a falusi bábaasszony segítségével, anyai nagyszüleim barátságossá varázsolt, családias, petróleumlámpás, de a szeretettől ragyogó, kis meleg fészkeben, Felső- (Német-) Bencseken csodálkoztam rá e huzatos világra.

Számomra a vonatot sokáig a Temesvárról Bruckenauba zsötykölődő, furcsa hangokat hallató hosszú vaskígyó jelentette. Akkoriban még sokan utaztak a vonaton. Ülőhelyet keresve néha az egyik vagonból a másikba kellett átmenni. A hatalmas ütközők felett két, egymáson ide-oda csúszkáló, sikongó vaslemezen egyensúlyoztunk. A vagonok között bizonytalannak látszó, szintén örök mozgásban lévő, kormos korlátok próbáltak biztonságérzetet kölcsönözni. Szerencsére anyám kezének szorítása kissé megnyugtató. Elhagyva a rettegett vaspallót végre átértünk a másik vasúti kocsiba, és sikerült ülőhelyet kapnunk. Kosarak, hátizsákok, demizsonok...

és sok ember. Főleg asszonyok. Trécseltek szünet nélkül. Én csak úgy mondtam: „kácsoltak”. Felfedezték anyámat és engem, aki már azt gondoltam, hogy a nagy szoknyák között észrevétlenül fogom átvészelni az utat: „the Méti ihré Puu, der Arbi” (valahogy így hangzott svábul a „der Mädi ihre Bub”, azaz „a Médi fiacskája”). Fogdostak, simogattak, méricskéltek: „te ist so séén” („der ist so schön”, „de szép”). Se vége, se hossza nem volt. Valódi felüldülést jelentett, amikor a vonat végre befutott a gyárvárosi állomásra, ahol a legtöbben elhagyták a szerelvényt.

Gyerekkoromban néhány falu kivételével vasutunk bánáti sváb falvak között kanyargott, és sváb szó hallatszott lépten-nyomon. Teutsch-Pentschekről Pruckenauba kellett az állomásra menni, lenn a völgyben a szegényes Roman-Pentschek nyújtózkodott, kissé távolabb, Radna felé Blumenthal (itt is sokszor ejtettek P-t a B helyett) szép nevű községben élt anyám unokatestvére, a Nóni. Amikor a helység nevét hallottam, mindig egy olyan virágos völgyet-rétet láttam lelki szememmel, mint amilyeneket a szép színes, két világháború közötti Németországban kiadott mesekönyvekben annyiszor megcsodáltam. Sok évvel később, amikor átautóztunk Máslakon (Blumenthal), bizony kópárnak és szürkének találtam, bár még nyár volt és zöldelltek az útszéli fák. Amikor e könyv címén törtem a fejem, eleinte a „Temesvár vasútja”, „A svábok vasútja” vagy „Bánáti svábok vasútja” főcímmre gondoltam. Igen ám, de akkor milyen títullissal illessem majd a Temesvárt Nagyszent-

miklóssal összekötő vaspályát? Hisz az is nagyrészt sváb községeket fűz fel vasláncára. Másrészt az alcímet nem hagyhatom el, mert a könyvtári katalógusokban az ebben szereplő kulcsszavakra kattintva keresnek rá. Maradt tehát főcímnak az alcím. Manapság itt már úgysem hallani német szót, sem a vasúton, sem az egykori sváb településeken.

Visszatérve gyerekkori vasúti élményeimre: a gyárvárosi állomás után a kerekek kattogása már a vasút menti utcák lakóinak álmát zavarták. A jócskán kiürült vagonban, a korombeli lurkókhhoz hasonlóan húzogattam az ablaknyitó vászonnyelvet, de az ablak meg sem mozdult, sóvárogva tekintgettem a vészfék felé, melyhez nem volt szabad hozzányúlni. Vigasztalóként, míg a vonat befutott az állomásra, a nem működő hőszabályozó fogantyúját tologattam jobbról balra és vissza.

Bár nem kedveltem a vagonok közötti átjárást, valahogy mégsem féltem annyira, mint a mozdonyoktól. Emlékszem, ott álltunk az akkor még csinos és kimeszelt bruckenauai állomás peronján, és szemünket a messzeségben szürkellő (mert inkább szürkének, kis jóindulattal szürkészöldnek tűnt) erdőre szegeztük. Egy kis idő múlva az állomás falán lévő harangjelző titkos jeleket közvetített a forgalmistának, aki fejére tette piros tetejű egyensapkáját, és vagy hóna alá csapta az egyik oldalán piros, másikon zöld színű tárcsáját, vagy pedig hanyagul lóbálva kényelmesen kísétált ő is a peronra. A távolba látók már akkor szóltak, hogy „most jön ki az erdőből”, amikor én még a szür-

készöld láthatáron semmit sem észleltem. Aztán lassan kibontakozott egy nagy valami, amely felénk tartott. Most már jól kivehető volt a mozdony körvonala. Nem telt el sok idő, aztán egy éles sípszó hasított bele a légbe, és pillanatok alatt ott állt mellettünk a szörny. Hatalmas nagyok voltak a kerekei, amelyeket nagy vasrudak kötöttek össze. Rettentően féltem a gőztől, amit felénk lövellt. Sejttem, a masiniszta a kisgyereket akarta felvidítani, megviccelni egy kis fáradt gőz kifújásával. Nem tudhatta, hogy mennyire rettegek tőle. Mindig attól reszkettem, hogy leforráznak. Szerencsére nem maradt sok idő ijedezni, mert a vonat keveset állt, és egykettőre fel kellett kapaszkodni a vagon magas lépcsőin.

Volt, amikor a motorvonattal utaztunk. Ez már szimpatikusabb volt, bár nagyon kényelmetlen, és ha nem ügyeltem, minden nagyobb kanyarban lecsúsztam a szűk ülésről.

Még egy említésre méltó személyes élmény fűz e vasútvonalhoz. Kilencéves voltam, és vakációm egy részét töltöttem Bencseken. Mivel már iskolába jártam, nem mehettem apai nagymamámmal Csernátonba (ő Temesváron töltötte a telet, és csak májusban utazott haza Háromszékre). A szünidő első kiszállását tehát bencseki nagymamáéknál töltöttem. Egy nap a néptanácsból jöttek szólni, hogy nagyta azon nyomban siessen be az irodába, mert apám beszélni akar vele. Akkoriban csak a tanácsnál és talán a termelőszövetkezetnél (a kollektívnel) volt telefon. Nagytata nem sokat időzött, és amikor

hazaért, gyors megbeszélést tartott nagymamával, aki gyorsan csomagolni kezdett. Nekem azt mondták, hogy csernátoni nagymama nagyon beteg, és szüleim majd a radnai állomáson vesznek fel a vonatra és utazunk tovább Csernátonba. Bencseki nagytata már jóval túl volt a hetedik ik-szen, de még nagyon jól bírta magát, bár szikár, csontos termetét figyelve, első ránézésre ez nem volt ennyire nyilvánvaló. Mikor az éj az „eget, a földet bakacsinba vonta” (Arany J.: *Toldi*), és én szokás szerint éppen ágyba bújtam volna, nagytata magához vette horgos botját, és elindultunk a poros föld-úton Alsóbencsek (mindenki Románbencseknek nevezte) felé. Szerencsére az éj „a szép holdat előkerítette / Szépségkoszorúnak fejtül odatette”. A nagy csöndben hallgatagon bandukoltunk. Nem félttem. Nagytata meleg keze biztonságot nyújtott. Szemem be-becsukódott. Megérkeztünk a kis állomásra, helyesen megállóhelyre. Hirtelen két fényecske – mint két kis pislákoló szentjánosbogár jelezte, hogy itt a mozdony, mögötte pedig fekete bársonyba rejtve a vagonok, melyekben egy-két lámpa hintett némi tétova fényt. Már nem emlékszem, volt-e villany az állomáson, vagy pedig csak petróleumlámpa pislákol-e üvegkalitkájában. Arra ébredtem, hogy nagytata költöget: „Gyere, megérkeztünk Radnára. Nemsokára itt lesznek szüleid is.” Magyarozatként el kell mondanom, hogy könnyebb, egyszerűbb megoldás nem volt. A temesvári vonat már nem értük volna el. Ezért szüleim Temesvárról Aradra utaztak, ott átszálltak a Wiener Walzerre (azt hiszem), amely egy

percre megállt Radnán is. Apám a befutó vonat kocsijának lépcsőjén állt. Gyorsan karjaiba zárt, átvette a nagymama által előkészített útravalót, és fellépett a vagonba. A mozdony már nekiveselkedett, hogy mozgásba hozza terhét. Csernátoni nagymama nagyon beteg, lehet, hogy mire megérkezünk, már nem is él – mondták szüleim, akik kisírt szemmel próbáltak felkészíteni a szomorú hírre. Én nem nagyon értettem, miről van pontosan szó, néhány pillanat múlva már álomba szenderültem. Az éj pedig a gyászos eget „kiververte szépen koporsószegével: / Fényes csillagoknak milljom-ezerével”.

Még néhány éven át utaztunk Bencsekre vonattal. Bruckenaútól gyalog cipeltük az olajat, cukrot, parizert (amit mind többen csak párizsinak ismernek), később még a padlízánt, ha apámnak sikerült húst szereznie, akkor azt is. Visszafelé nagymama süteményét, tortáját, hús friss tojást cipeltünk. Örültünk, amikor a termelőszövetkezet kocsisa, Josef, az állomásra fuvarozott minket. Mellesleg Josef anyám első unokatestvére volt. Ő volt az idősebb, ezért ő örökölte volna a vagyont: földet, szőlőt, házat, állatokat, gépeket. A sors viszont mást akart, és gazdából a kollektív kocsisa lett. Elég későn, de mégis talpával szavazott, és az őshazában, Németországban hunyta le örökre a szemét.

A bencsekiek nagy nehezen keresztülvitték, hogy úgy-ahogy lekövezzék az utat, és autóbuszjáratot indítsanak a város és a falu között. A füstös lassan, de biztosan elvesztette bencseki utazóközönségét.

Tudom, hogy személyes utószó kakukk-

tojtás e könyvben. Azonban figyelembe kell vennem, hogy lehet ennek a vasútvonalnak a története az utolsó, aminek megírása részemre még megadatott. Egyben felelet is azoknak, akik feltették a kérdést: ha temesvári vagy, mégis miért nem született ott?

A fentieket is figyelembe véve, ebben a könyvben is, hasonlóan az eddig már meg-

jelentekhez, a sok adat közé megpróbálok néhány olvasó-üdítő történetet, mesét beleszőni, igyekszem a keskeny határövényen minél elővigyázatosabban lépkedni. Legyen megtalálható benne a legtöbb lehetséges adat, de azért ne jelentsen kint az olvasónak. Hogy ez mennyire sikerül/sikerült, azt csak azok dönthetik el, akik ezen utószónak a végére értek.



184. kép

Amikor még emeletes vonatok hozták-vitték az ingázókat, diákokat (fotó: Gayer Márk, 2007)

1. Melléklet

Törvényjavaslat, a temesvár-lippa-radnai helyi érdekű vasut engedélyezéséről

Törvényjavaslat, a temesvár-lippa-radnai helyi érdekű vasut engedélyezéséről

1. §.

A ministerium a m. kir. államvasutak Temesvár-Gyárváros állomásából kiágazólag a m. kir. államvasutak Radna-Lippa állomásáig vezetendő helyi érdekű gőzmozdonyú vasútnak az 1880 évi XXXI. és az 1888 évi IV. t.-cikkek értelmében leendő engedélyezésére és az engedélyokirat kiadására ezennel felhatalmaztatik.

2. §.

A kereskedelemügyi minister az előző §-ban említett helyi érdekű vasut engedélyezésének megtörténtéről az 1880 évi XXXI. t.-cz. 1. §-a értelmében az országgyűlésnek jelentést teend.

3. §.

Jelen törvény kihirdetése napján lép hatályba s végrehajtásával a kereskedelemügyi s a pénzügyministerek bízhatnak meg.

Indokolás

Temesvár szab. kir. város és Lippa község között a Temes vármegyében fekvő igen termékeny és sűrű népességű vidék terül el, melynek lakossága régóta tö-

rekszik arra, hogy egyrészt Temesvárral, másrészt Lippánál a m. kir. államvasutak arad-piskii vonalával közvetlen vasuti összeköttetést nyerjen, mely úgy a vidék gazdasági fejlődése, mint Temesvár szab. kir. város közvetítő kereskedelmének fejlesztése és élelmezési viszonyainak javítása szempontjából hathatós tényezőül szolgálni lenne hivatva.

Ezen cél megvalósítására maga a helyi érdekelttség vállalkozott s a kebeléből kiküldött végrehajtó-bizottság részére megadott előmunkálati engedélylyel a m. kir. államvasutak Temesvár-Gyárváros állomásától kiágazólag ugyancsak a m. kir. államvasutak Radna-Lippa állomásáig vezetendő h. é. vasut tervezetét elkészítette.

E tervezet alapján a temesvár-lippa-radnai h. é. vasútvonal közigazgatásilag bejáratván és annak engedélyezési, építési és üzletberendezési feltételeit az állandó vasutengedélyezési bizottság is már le tárgyalván, a közigazgatási bejárások és illetve az engedélyezési tárgyalások alkalmával létrejött megállapodások lényegét a következőkben van szerencsém ismertetni:

A helyzetrajzi vázlatban feltüntetett 63,3 kilométer hosszú vasútvonal mint helyi érdekű vasut szabványos nyomtávval létesítendő s akként lesz berendezendő, hogy azon a vonatok óránként 40 kilométer sebességgel közlekedhessenek.

A legnagyobb emelkedés, illetve esés 12‰-nél, a kanyarulatok félátmérője pedig 300 méternél kisebb nem lehet, a ferde Maroshid és a radnai csatlakozó átlomás közt azonban kivételesen 200 méteres sugár alkalmazása engedélyeztetik.

Az aczélból gyártandó sínek folyóméterenként 23,6 kg.-nál könnyebbek nem lehetnek és függő sínkötés alkalmazása mellett oly sűrűn rakott talpfákon lesznek elhelyezendőek, hogy igénybevételük 6 000 kg. keréknyomás mellett □-centiméterenként 1.000 kg.-mot meg ne haladjon.

A pályán – a csatlakozó állomásoktól eltekintve – 9 állomás, illetve megállóhely lesz létesítendő.

Az építési munkálatok befejezésének s a pálya közforgalomba helyezésének határideje az engedélyokirat keltétől számított két évben állapíttatik meg.

A temesvár-lippa-radnai h. é. vasut tényleges építési és üzletberendezési költsége 2 460 000 forintban, vagyis pálya-kilométerenként 38 860 forintban állapíttatik meg, melyből forgalmi eszközök beszerzésére 158 250 forint, tartalékalap képzésére pedig 30 000 forint hasítandó ki, megjegyezvén, hogy ezen utóbbi összeg a h. é. vasútnak a kibocsátási árfolyam szerinti értékben számított elsőbbségi részvényeiben is letehető.

A forgalmi eszközök beszerzési költségeinek és a tartaléktőkének levonásával tehát a tulajdonképeni építési költségek 2 271 750 frtra, vagyis pályakilométerenként 35 888 frtra tehetőek.

A költségek ezen mérve, eltekintve attól, hogy a pályamenti termékeny földek árának magassága folytán a kisajátítás költségeit kilométerenként átlag 3000 frttal kellett előirányozni és hogy a Maros fölött mintegy 300 méter hosszú hid létesítendő, mely a kedvezőtlen geológiai viszonyok folytán igen mély alapozást igényel, egyfelől abban találja indokolását, hogy a h. é. vasut egy része hegyi pálya jellegével bír, másfelől pedig abban, hogy nemcsak a műtárgyak, hanem az egész pálya is a nehezebb mozdonyok közlekedésére alkalmas 6000 kg. keréknyomásnak megfelelő alépitménynyel és felépitménynyel lesznek előállítandók.

E körülményekre való tekintettel az alépitmény költségei km.-kint 13 612 frttal, a felépitmény költségei pedig – a vágányok kavicsolását is beleértve – km.-kint 13 460 frttal voltak előirányozandók.

A 2 460 000 frtnyi tényleges építési és üzletberendezési tőke 35%, vagyis 861 000 forint erejéig törzsrészvények, 65%, vagyis 1 599 000 forint erejéig pedig 5%-os osztalékra jogosító elsőbbségi részvények kibocsátása útján szereztetnék be.

A 861 000 frtnyi törzsrészvénytőkére 671 000 forint érdekeltségi hozzájárulás van bejelentve, mely összegben az érdekelt állami uradalmaktól az 1880 évi XXXI. t.-cz. 7. §-a értelmében igényelhető hozzájárulás benn nem foglalatik. – Ez irányban a

tárgyalások folynak. – A hiány ez idő szerint tehát 190 000 frt.

E hiány fedezése céljából az 1888 évi IV. t.-cz. 4. §-a alapján a postaszállítás fejében a vasút megnyitása, illetve a postaszállítás tényleges megkezdése napjától számított, 50 egymást követő éven át 4750 frtnyi évjáradék, másfelől ugyanazon t.-cz. 7. §-a alapján a h. é. vasutak segélyezésére szolgáló költségvetési adományból, annak állásához képest vagy az építés tényleges megkezdésétől számított 50 egymást követő éven át fizetendő 4.750 frtnyi évjáradék, vagy egyszerre és egy összegben fizetendő 95 000 frtnyi tőke lenne biztosítandó, oly további kikötéssel, hogy a postahozzájárulásnak és külön állami segélynek külön-külön 95 000-95 000 frtnyi, összesen tehát 190 000 frtnyi tőkeértéke fejében ugyanannyi névértékű törzsrészcsevény lesz az állam tulajdonába bocsátandó.

Önként érthetőleg az esetre, ha a kincstári uradalmak a törzsrészcsevény tőke fedezetéhez hozzájárulnának, illetőleg ha ily hozzájárulás az 1880 évi XXXI. t.-cz. 7. §-a értelmében meg fog állapíttatni, a helyi érdekű vasut-segélyalapból kilátásba helyezett 95 000 frt értékű hozzájárulást megfelelően csökkenteném, miután a fenforgó viszonyok között nem találnám indokoltnak azt, hogy az állam a h. é. vasutat nagyobb mérvben segélyezze, mint a mennyi állami hozzájárulást a tényleges tőke 35%-ának teljes fedezete igényel, – s miután abban a nézetben vagyok, hogy a vasúti külön segélyalap igénybevételéről csak az esetben lehet szó, ha az érdekelt-

ségi hozzájárulások (ide értve természetesen az állami birtokok érdekeltségét is) a törzsrészcsevénytőke fedezésére elégtelenek.

Az ily módon megállapított postahozzájárulás és a külön segély együttvéve a 2 460 000 frtnyi tényleges építési és üzletberendezési tőkének legfeljebb 7,7%-át képezvén, az 1888 évi IV. t.-czikkben megállapított 10-10%-nyi segélyezés mérvén jóval alul marad.

A helyi érdekű vasút üzletének kezelése a m. kir. államvasutakra ruháztatnék.

Egyebekben az engedélyezés feltételei megegyeznek a h. é. vasutakkal szemben kikötni szokott engedélyezési, építési és üzletberendezési feltételekkel.

Egyúttal van szerencsém tisztelettel bejelenteni, hogy tekintettel arra, miszerint a h. é. vasút építésére és üzletére vonatkozó engedélyokiratnak kiadása előreláthatólag még hosszabb időt veendő igénybe, holott kívánatos volt, hogy a nagyobb műtárgyak építése még a tavaszi árvíz bekövetkezése előtt megkezdessék és hogy a Temesvár környékén nyomorgó ínséges telepések megfelelő munkát és keresetet kapjanak: Temesvár szab. kir. város közönségének kérelmére megengedtem, hogy a temesvár-lippa-radnai h. é. vasút létesítésére az érdekeltség körében alakult végrehajtó-bizottság a hidak és nagyobb műtárgyak építését még az engedélyokirat kiadása előtt, kizárólag saját felelősségére, illetve esetleges veszélyére és kárára s a magánjogok sérelme nélkül megkezdhesse.

A tisztelettel előadottak alapján s annak

bejelentése mellett, hogy az engedélyt kérő érdekeltég végrehajtó-bizottsága részéről a 120.000 frtban megállapított engedélyezési biztosíték már 1895 évi október hó 4-én a m. kir. központi állampénztárnál letétetett, kérem a tisztelt képviselőházat, hogy a temesvár-lippa-radnai h. é. vasút engedélyezésére vonatkozó

törvényjavaslatot elfogadni s azt hasonló czélból a főrendiházhoz átküldeni méltóztassék.

Budapest, 1895 évi február hó 27-én.

Dániel Ernő s. k.,
kereskedelemügyi m. kir. minister

2. Melléklet

A temesvár-lippa-radnai helyi érdekű vasút engedélyokirata

Kereskedelemügyi m. kir. minister. 38.469/1896.

A temesvár-lippa-radnai helyi érdekű gőzmozdonyú vasútra vonatkozó engedélyokirat.

A Temesvártól Lippa-Radnáig vezetendő helyi érdekű gőzmozdonyú vasutat a m. kir. ministerium az 1896 évi XI. törvényczikk 1-ső §-a alapján a következő feltételek alatt engedélyezi, u. m.:

1. §.

Ezen engedélyokirat erejénél fogva Telbisz Károly kir. tanácsos, polgármester, mint a temesvár-lippa-radnai helyi érdekű vasút létesítésére alakult végrehajtó-bizottság elnöke engedélyt kap és kötelezettséget vállal arra, hogy a Temesvártól Radna-Lippáig vezetendő helyi érdekű gőzmozdonyú vasutat az alábbi feltételek alatt megépítse és azt a jelen engedélyokirat hatályának tartama alatt szakadatlanul üzletben tartsa.

2. §.

A nevezett engedélyes részére a jelen engedélyokirat értelmében biztosítatnak mindazon jogok és kedvezmények, me-

lyeket az 1880 évi XXXI. t.-cz. és az annak kiegészítéséről és módosításáról szóló 1888 évi IV. t.-cz. a helyi érdekű vasutakra nézve megszabnak; viszont engedélyes a most idézett törvényczikkek azon határozatainak, melyek reá mint engedélyesre kötelezettségeket rónak, magát feltétlenül aláveti.

Az engedélyes továbbá szorosan alkalmazkodni köteles:

a) a jelen engedélyokirat határozataihoz;

b) a közmunka és közlekedésügyi ministerium által 1868 évi április hó 20-án 4.973 szám alatt az országgyűlés jóváhagyásával kibocsátott ideiglenes vasutengedélyezési szabályhoz, valamint az 1887 évi XXIV. t.-cz. értelmében, illetve az 1878 évi XX. t.-cz. által becikkelyezett vám- és kereskedelmi szövetség VIII. cikkében elfogadott vasuti üzletrendtartáshoz annyiban, a mennyiben ezek a jelen engedélyokiratban megállapított egyes határozatok és a helyi érdekű vasutak forgalmi szolgálatára vonatkozó, a közmunka és közlekedésügyi ministerium által 1883 évi augusztus hó 1-én kiadott szabályok alapelvei folytán változást nem szenvedtek;

c) a vasuti árúfuvarozás tárgyában 1890 évi október hó 14-én létrejött s az 1892 évi XXV. t.-cz.-kel beiktatott egyezmény és az 1892 évi december hó 10-én 83.249 szám alatt kibocsátott vasuti üzletszabályzat határozmányaihoz és végre

d) minden egyéb már érvényben álló vagy később alkotandó törvényekhez, szabályokhoz, utasításokhoz és rendeletekhez.

3. §.

A pálya építésére és az üzlet berendezésére nézve a kereskedelemügyi magyar kir. minister által egyidejűleg kiadott és a jelen engedélyokirat kiegészítő részét képező építési feltételek irányadók, fentartatván nevezett minister részére azon jog, hogy ezen építési feltételektől egyes kivételes esetekben eltéréseket engedélyezhessen.

4. §.

Az engedélyes köteles a fennálló szabályok szerint elkészített építési terveket (hosszszelvény és helyzetrajz) a jelen engedélyokirat keltétől számítandó 6 hónap alatt, a többi részletterveket pedig oly időben terjeszteni fel két példányban a kereskedelemügyi magyar kir. minister elé, hogy azok a kivitelre alább megállapított határidőre való tekintettel, a minister által a kellő időre megvizsgálhatók és jóváhagyhatók legyenek.

A késedelem következményei egyedül az engedélyest terhelik.

A kereskedelemügyi m. kir. minister a jelen engedélyokiratban, az ennek kiegészítő részét képező építési feltételekben, vagy az engedélyezési tárgyalásról 1895

évi márczius hó 28-án felvett jegyzőkönyvben foglalt határozatokra, úgyszintén az üzlet biztonságának követelményeire való tekintettel, az előterjesztett terveket átvizsgálhatja és a mennyiben az érintett szempontokból észrevétel fel nem merülne, a terveket jóváhagyja és ha egyéb törvényes rendelkezéseknek is elég tétetett, az építési engedélyt, harmadik személyeknek az 1881 évi XLI. t.-cz. szerinti jogaiknak érintetlenül hagyása mellett, megadja.

Az engedélyes minden kárpótlási vagy egyéb igény kizárásával köteles a kereskedelemügyi m. kir. minister által a pálya építése közben vagy bármikor azután is, a fent érintett tekintetekből s alapon kívánt – és bár az előzetesen jóváhagyott tervek-től eltérő – módosításokat és kiegészítéseket is foganatosítani.

Ellenben az engedélyes az általa a kereskedelemügyi m. kir. minister részéről már jóváhagyott terveknek bármily tekintetből kívánt módosításához a nevezett minister engedélyei mindenkor előzetesen kieszközölni tartozik.

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

5. §.

Ezen pálya kiepitésére és üzlete céljaira az 1881 évi XLI. t.-cz. szerinti kisajátítási jog ezennel engedélyeztetik.

6. §.

A Temesvár és Radna-Lippa állomásokhoz való csatlakozás és az ennek folytán

szükséges új építkezések és átalakítások eszközzése, valamint a csatlakozási állomásnak közös használata iránt engedélyes a magyar kir. államvasutak igazgatóságával a kereskedelemügyi magyar kir. minister előző jóváhagyásának fentartása mellett egyezsége lépni köteles.

A csatlakozás, illetve közös használatra való berendezés folytán a csatlakozási közös állomáson szükségessé váló új építkezések és átalakítások költségeit engedélyes az új építési tőkéből fedezni tartozik.

Más pályákkal csatlakozási szerződéseket, nemkülönb az állomások vagy egyes csatlakozó vonalrészek közös vagy együttes (péage-jog) használatára vonatkozó szerződéseket engedélyes csakis a kereskedelemügyi m. kir. ministertől előzetesen kieszközölt engedély alapján köthet; viszont azonban köteles engedélyes más pályákkal ilyenmű szerződésekre lépni, ha azoknak az engedélyes vasutjához való csatlakozása, illetve a csatlakozási állomások vagy vonalrészek közös vagy együttes (péage-jog) használata akár engedélyokiratilag, akár a kereskedelemügyi rn. kir. minister külön engedélyével biztosított.

A mennyiben pedig úgy ezekre nézve, mint a kocsikölcsönzés és minden ezekért járó kárpótlás tárgyában az illető vasuti vállalatok között egyezmény létre nem jöhetne, az e részben megkötendő egyezmény feltételeit a kereskedelemügyi m. kir. minister fogja az érdekelt felekre nézve kötelezőleg megállapítani.

7. §.

Az engedélyezett vasút megépítéséhez és üzleti megfelelő berendezéséhez

szükséges tényleges tőke 2 460 000 frt azaz kétmilliónégyszázhatvanezer forintban állapittatik meg, mely tőkéből forgalmi eszközök beszerzésére engedélyes 158 250 forintot tartozik fordítani.

Az ezen tényleges tőkének beszerzésére szükséges névleges összeget (alaptőke) a kereskedelemügyi m. kir. minister a pénzügyi m. kir. ministerrel egyetértőleg állapítja meg.

Ugyancsak a tényleges tőkéből 30 000 forint kihasítandó és készpénzben, esetleg a kibocsátási árfolyamon számított, elsőbbségi részvényekben mint tartalék külön kezelendő.

Ezen tartaléktőke csakis a kereskedelemügyi m. kir. ministertől esetenként előzetesen kikérendő engedély alapján lesz felhasználható.

8. §.

Az engedélyes köteles a forgalmi eszközöket, síneket és egyéb az építésnél és az üzletnél használandó anyagokat a belső földön beszerezni, mely rendelkezés alól csak a kereskedelemügyi m. kir. ministertől esetenként előzetesen kikérendő engedély alapján lehet kivételnek helye.

9. §.

A pálya műszaki felülvizsgálatát a kereskedelemügyi m. kir. minister rendeli el.

A mennyiben az időjárási viszonyok megengedik, a pálya műszaki felülvizsgálata az építkezések teljes befejezése és a felülvizsgálati tervek bemutatása után engedélyes kérelmére azonnal el fog rendeltetni.

10. §.

Engedélyes köteles a jelen engedélyokirat kiadása előtt 120 000 forint azaz egyszázhuszezer forintnyi biztosítékot készpénzben vagy óvadékképes értékpapírokban a m. kir. központi állampénztárnál letenni.

Ezen biztosíték csak a pálya műszaki felülvizsgálatának eredményes befejezése után s illetőleg a műszaki felülvizsgálat eredményének a kereskedelemügyi m. kir. minister részéről történt helybenhagyása alkalmával adatik vissza. Egyébiránt e biztosíték a műszaki felülvizsgálat alkalmával megállapított hiányok teljes pótlásáig, illetve a jótállási határidők lejártáig, egészben vagy aránylagos részben visszatartható.

Ha az engedélyes a jelen engedélyokiratban a pálya kiépítését illetőleg megszabott kötelezettségeknek, különösen a 4. §-ban megállapított kiépítési határidő tekintetében nem tenne eleget, a kereskedelemügyi m. kir. ministernek önként érthetőleg jogában áll a fentebbi biztosítékot akár az állam javára lefoglalni, akár a pálya kiépítésére felhasználni, mi által az alábbi 24. §-ban foglalt rendelkezések nem érintetnek.

11. §.

Az engedélyezett pálya üzletének kezelését az 1880 évi XXXI. t.-cz. 8. §-ának b) pontja alapján engedélyes a kereskedelemügyi m. kir. minister jóváhagyásával az engedély egész tartamára a m. kir. államvasutak igazgatóságára ruhásván át, az e részben megkötött szerződés a jelen engedélyokirat kiegészítő részét képezi.

Engedélyes köteles az üzletkezelés iránti szerződést oly időben megkötni, hogy az a pálya megnyitását 60 nappal megelőzőleg jóváhagyható legyen.

12. §.

A menet- és szállítási díjak az engedélyezett vasút számára a következőleg szabotnak meg:

a) A személyforgalomban legmagasabb árszabási tételként személy- és kilométerenkint a magasabb osztályban 5 kr., az alsóbb osztályban pedig 3 kr. szedhető be.

A magasabb osztályt használó utasok legalább is az elsőrangú vasutakon használatban levő II-od osztályú, illetőleg ezeknek megfelelő berendezésű kocsikban szállítandók.

A mennyiben engedélyes három kocsiosztályt rendezne be, a közbeneső osztályért személy- és km.-kint 4 kr díjtétel szedhető be.

b) Uti podgyásznál és gyorsárúnál, melyek 10 kilogrammnyi súlytételekre fölfelé kikerekíthetők, 10 kg. és kilométerenkint 0,40 krajczárnyi legmagasabb díjtétel alkalmazható. Uti podgyásznál szabadsúly nem követelhető.

Gyorsárúként szállítandó élő állatok, hullák és hintók viteldíjaira nézve a m. kir. államvasutak vonalain fennálló határozmányok és szabályok alkalmazandók.

c) Az árúk szállításánál alkalmazható legmagasabb árszabási tétel kilométerenkint és 100 kilogrammonkint az I. darab-árú-osztályban 0,90 kr., a II. mérsekelt darabárú-osztályban 0,60 kr. és a terjedelmes árúk után 1,20 kr.

A kőszén, vaskő, só, tüzi és épületfa,

trágya, kő, mész és téglá teljes kocsirakományokban kilométerenkint és 100 kilogrammonként legfeljebb 0,50 kr. díjtétel mellett szállítandó.

Ugyanezen 100 kg. és kilométerenkinti díjtétel szolgál maximalis viteldíj gyanánt a kocsirakományokban feladásra kerülő élő állatok szállításánál is.

A kocsirakományokban feladásra kerülő egyéb árukra, valamint a szabványsúly alapján szállítandó élő állatokra nézve a mérsékelt darabárú-osztály fennebbi tételle szolgál legmagasabb díjtételként.

Az áruk osztályozása s a többi szállítási és díjszabási határozmányok, valamint a kezelési és mellékkilletek tekintetében, úgyszintén a különvonatok szállítására és viteldíjaira nézve a m. kir. államvasutak vonalain fennálló határozmányok és szabályok alkalmazandók.

Mihelyt az engedélyezett pálya tiszta jövedelme három egymást követő éven át a fennebbi 7-ik §-ban megállapított tényleges építési és berendezési tőke 7%-át meghaladja, jogában álland a kereskedelemügyi m. kir. miniszternek, az engedélyes meghallgatása mellett, a díjszabásokat megfelelőleg leszállítani.

Azon esetre, ha a törvényhozás a díjszabási ügyet az összes hazai vasutakra vonatkozólag szabályozná, ezen szabályozás, tekintet nélkül a jelen engedélyokirat határozataira, az engedélyezett vasútra is érvényes leend.

Engedélyes a vasút üzletét mindenkor olyképp fogja vezetni, hogy díjszabási intézkedései a hazai ipar és termelés érdekeivel összhangzásban legyenek, különö-

sen kötelezi magát engedélyes:

1. hogy mindazon kedvezményeket, melyeket külföldi czikkekre engedélyez, egyúttal a hazai termékeknek is engedélyezni fogja, ha ezek saját vonalán legalább ugyanazon távolságra szállíttatnak, mint a kedvezményezett külföldi czikkek;

2. hogy külföldi czikkekre soha alacsonyabb díjtételt vagy díjrészletet nem fog engedélyezni, mint a milyent ugyanazon rendeltetési helyre szállított hasonló hazai cikk után valamely közelebb fekvő állomásról szed;

3. hogy az adriai kikötők felé irányuló forgalomban mérsékléseket csupán a hazai kikötők javára fog engedélyezni;

4. hogy az átmeneti forgalomban a tarifák felállításának jogát engedélyes a m. kir. államvasutakra ruházza át és pedig olyképpen, hogy ezen forgalomból engedélyesnek csakis bizonyos pályahasználati díjra lesz igénye, mely pályahasználati díj engedélyes meghallgatásával a kereskedelemügyi m. kir. miniszter által fog egyoldalulag megállapíthatni;

5. hogy a mennyiben a m. kir. államvasutakkal való csatlakozó forgalomban a kereskedelemügyi m. kir. miniszter közérdekből különleges díjmérsékléseket rendelne el, a miniszter kívánatára engedélyes saját illető összdíjtételeit ugyanoly százalékarányban leend köteles leszállítani, mint a mely százalékarányban azt a magyar kir. államvasutak saját csatlakozó vonalaikra nézve tették;

6. hogy oly viszonylatokban, a melyeknél a m. kir. államvasutak érdekelve vannak, engedélyes közvetlen díjtételeket csakis

a m. kir. államvasutakkal, illetve ezekkel egyetértőleg fog felállítani és ilyeneknek felállításához a magyar kir. államvasutak kívánságára mindenkor hozzájárulni fog;

7. hogy a m. kir. államvasutakon a személy- és árúdíjszabás tekintetében életbeléptetett új rendszerekhez, saját vonalát illetőleg, a saját állomások közötti forgalom kivételével, a kereskedelemügyi m. kir. minister kívánatára csatlakozni fog.

13. §.

Ez előző §. értelmében meghatározott díjszabási tételek engedélyes által időközben egészben, vagy csak a tárgyak egyes nemeire, a vasút egyik vagy mindkét irányában, minden szállítási távolságra egyenlően, vagy a távolság növekedésével nagyobbodó mérvben leszállíthatók.

Az ekként leszállított díjszabási tételek az előbbi mértékre ismét felemelhetők ugyan, mindazonáltal a felemelés csak a szabályszerű kihirdetés napjától számított három hó múlva lép hatályba.

Minden szállítási kedvezmény a fennálló szabályok értelmében előzetesen kihirdetendő és abban ugyanazon feltételek alapján, mindenki egyaránt részesítendő.

14. §.

Az élelmiszereknek a belföldön beállott rendkívüli megdrágulása esetében joga van a kereskedelemügyi m. kir. ministernek azok fuvardíjait a drágaság tartamára az engedélyokirati legmagasabb díjtételek felére leszállítani.

15. §.

A katonaság és katonai javak leszállított díjtételekkel szállítandók és pedig egy-

részt a csász. és kir. közös hadügyminister és a m. kir. honvédelmi minister, másrészt a vasutigazgatóságok közt 1892 évi november hó 21-én megkötött egyezmény illetőleg a hatályban álló katonaszállítási díjszabás és annak függeléke alapján.

A katonaszállítás iránt létrejött vagy létrehozandó és az állam részére kedvezőbb egyezmények ezen engedélyezett pályára is érvényesek lesznek.

A fentebbi határozmányok alkalmazandók továbbá a pénzügyi, valamint a közbiztonsági közegek, végül a fegyenczek és tolonczok szállítása tekintetében is.

Az engedélyes köteles alkalmazkodni a katonai szállításokra vonatkozó szabályzathoz s az abban foglalt megállapodások és egyezményekhez, melyek által a szállításhoz szükséges felszerelési tárgyak beszerzése és készentartása, a forgalmi eszközök és üzleti személyzet rendelkezésre bocsátása, a forgalmi eszközök és üzleti személyzettel való kölcsönös kisegítés és a katonai egészségügyi célokra berendezett vasuti kocsik használata szabályoztatnak.

Köteles továbbá az engedélyes azon határozmányok és szolgálati szabályokhoz is alkalmazkodni, melyek a hadi vasuti osztályokra s azoknak béke idején új építkezésekhez vagy fentartási munkálatokhoz való használatára vonatkozólag a csász. és kir. közös hadügyministerium által kiadattak, vagy megállapítottak fognak.

Háború és mozgósítás esetén köteles az engedélyes a szabadságosokat és tartalékosokat a szabályszerű igazolvány alapján, a lakhelyükhöz legközelebb eső

állomástól a rendeltetési helyig legközelebb eső állomásig a katonai leszállított díjszabás alkalmazásával szállítani.

A katonai szállításokra vonatkozó fenti határozatok és kedvezmények önként érhetőleg érvényesek a szolgálatban utazó m. kir. honvédségre és azon csapatokra is, melyek mint a hadsereg kiegészítő részei, a népjog oltalma alatt állanak.

Végül köteles az engedélyes feltétlenül alkalmazkodni azon határozatokhoz, melyek a hadsereg, hadi tengerészet és a honvédség kiszolgált altisztjeinek alkalmazására vonatkozólag az 1868 évi XL. t.-cz. 38. §-ában és az 1873 évi II. t.-czikkben megállapítvák.

16. §.

Az állami tisztviselők, hivatalnokok és szolgák, kik a vasutak igazgatása és üzlete felett őröködő hatóságok megbízásából vagy az állam érdekeinek ezen engedélyokirat alapján való megóvása végett, vagy jövedéki célokból a vasutat használják és azt, hogy az illetékes hatóság által megbízottak, igazolják, uti málháikkal együtt ingyen szállítandók.

17. §.

Az engedélyes a jelen engedélyokirat tárgyát képező vasuti vonalon vagy annak csak egyes részein is, a kereskedelemügyi magyar kir. minister kívánatára a m. kir. postát szállítani köteles.

A postaszállítás feltételeit az 1888 évi IV. t.-cz. 4. §-ának b) pontja értelmében a kereskedelemügyi m. kir. minister rendeleti uton fogja megállapítani.

A vasút igazgatósága és alárendeltjei,

vagy az utóbbiak közt váltott szolgálati levelezés a vasuti közegek által postabérmentesen szállítható.

18. §.

Az engedélyezett vaspályavonal mentén, vagy az egyes állomásokban szükséges üzleti távírdák, távbeszélők vagy villamos jelzők iránt az 1888 évi XXXI. t.-cz. és az annak alapján kibocsátott rendeletek határozmányai mérvadók, melyekhez az engedélyes szorosán alkalmazkodni köteles.

A távírdák, távbeszélők és villamos jelzők felállításához a kereskedelemügyi m. kir. ministertől előzetesen külön engedély eszközendő ki, mely alkalommal a minister az építés, berendezés és üzletbentartás feltételeit rendeleti uton állapítja meg melyekhez engedélyes alkalmazkodni köteles.

Engedélyes a vasútra vonatkozó építési engedély kinyerése után a távírda, távbeszélő vagy villamos jelzők létesítésének engedélyezése iránt még oly időben köteles a kereskedelemügyi m. kir. ministerhez folyamodni, hogy a szóban forgó berendezések a vasút forgalomba helyezéséig elkészülhessenek, illetve használhatók legyenek.

A kereskedelemügyi m. kir. minister fentartja magának azon jogot, hogy az üzleti távírda vagy távbeszélő vezetéket a pálya indóházain, esetleg őrházain alkalmazandó utolsó elszigetelőig, valamint a forgatható védjelző-készülékekig engedélyes költségén, a részletekre nézve az illető posta- és távírdaigazgatóság és engedélyes közt jegyzőkönyvileg megállapított

feltételeknek megfelelően, saját közegei által megépíttesse.

Ez esetben, a mennyiben az üzleti távív- vagy távbeszélő-vezetékekkel egyidejűleg állami távív- vagy távbeszélő-vezeték nem építtetnék, engedélyes köteles az oszlopok és más építési anyagok összes árát s az összes építési költségeket, mennyiben pedig egyidejűleg állami távív- vagy távbeszélő-vezeték is építtetnék, az üzleti vezeték anyagainak árát és az összes építési költségeknek az üzleti vezeték létesítésére fordított aránylagos részét megtéríteni. Mindkét esetben köteles engedélyes építkezéshez szükséges összeget az utólagos elszámolásig kamat nélkül előlegezni és az oszlopokat s a többi építési anyagok az építendő pálya mentén az illető posta- és távív-igazgatóság által meghatározott módon és időben saját költségén szétosztani.

A kereskedelemügyi m. kir. ministernek jogában áll a vaspálya mentén fennálló oszlopokra bármikor állami távív-, esetleg távbeszélő-vezetéseket alkalmaztatni, ez esetben azonban az oszlopok, az állam költségén való fentartás kötelezettsége mellett, már ekkor az állam ingyen tulajdonába mennek át.

Az üzleti távív-, távbeszélő- és villamos vezeték és berendezések összes alkatrészeikkel együtt a vasut kiegészítő tartozékát képezik, ennél fogva a jelen engedélyokirat 22. §-ában megállapított esetekben és módok szerint az államra háramlanak át.

Egyébként az 1888: XXXI. t.-cz., valamint az annak alapján kibocsátott vagy

kibocsátandó ministeri rendeletek határozmányai, továbbá a hazai vasutakkal a távív-vezetésekre nézve 1877 évben kötött egyezmény határozatai az engedélyesre nézve is kötelezők maradnak és lesznek.

19. §.

Mihelyt a polgári vagy katonai forgalom a jelenleg engedélyezett vonalon annyira növekedett, hogy az éjjeli szolgálat és gyorsabb forgalom berendezése a kereskedelemügyi m. kir. minister egyoldalú megítélése szerint kívánatosnak vagy szükségesnek mutatkozik, az engedélyes köteles lesz saját költségén mindazon berendezéseket eszközölni és mindazon biztonsági intézkedéseket megtenni, melyek a fennálló szabályok és utasítások szerint szükségesek s illetőleg a melyek a kereskedelemügyi m. kir. minister részéről, hivatkozással azon szabályokra, köveztetni fognak.

A mennyiben azonban a katonai forgalom érdekében az engedélyezés alkalmával alapul vett teljesítési képesség határán túlmenő berendezések kívántatnának, ezek csakis engedélyes hozzájárulásával lesznek érvényesíthetők.

Az engedélyes köteles továbbá a kereskedelemügyi magyar kir. minister rendeletére minden kártalanítás nélkül egy másik vágányt az esetre kiépíteni, ha az engedélyezett vonalon az évi elegebevétel kilométerenkint 14 000 forintot o. [oszt-rák, a szerző megjegyzése] értékben meghalad.

Ezen kötelezettség teljesítése azonban engedélyestől csak az alább megállapított engedély tartam első 70 éve alatt követelhető.

20. §.

Az engedélyes köteles az engedélyezett vasút üzletéről a számadásokat az érvényben álló számlázási minta szerint vezetni s a lezárt üzleti számlát, a vagyonmérleg, nyereség- és veszteség-számlával együtt, legkésőbb a számadási évet követő május hó végéig a kereskedelemügyi m. kir. miniszterhez bemutatni.

Köteles továbbá engedélyes a forgalom és üzlet eredményét részletesen kitüntetett évi jelentést szerkeszteni s közhírré tenni s mindennemű a felügyeleti hatóságok által kívánt statisztikai adatot beszolgáltatni.

21. §.

Engedélyesnek jogában állandó részvénytársaságot alapítani s a tényleges építési és berendezési költség beszerzése céljából névre vagy előmutatóra szóló címleteket az 1888 évi IV. t.-cz. 10-ik §-ában foglalt határozmányok figyelembe tartása mellett kibocsátani, mely kibocsátásnak módosításait a kereskedelemügyi magyar kir. miniszter a pénzügyi magyar kir. miniszterrel egyetértőleg állapítja meg.

Ha elsőbbségi részvények bocsátatnának ki, a pálya tiszta jövedelméből mindenekelőtt az elsőbbségi részvényeknek a kereskedelemügyi m. kir. miniszter által a pénzügyi m. kir. miniszterrel egyetértőleg megállapítandó törlesztési hányada s további sorban e részvényeknek legfeljebb 5%-kal megszabandó osztaléka lesz fedezendő s ehhez képest a törzsrészvények törlesztése mindaddig meg nem kezdhető, a míg az összes elsőbbségi részvények nem törlesztettek.

A törlesztési terv kidolgozásánál szem előtt tartandó, hogy a törlesztési hányad rendszerint ne legyen nagyobb, mint a mely mellett az, alaptőke az engedély egész tartama alatt törleszhető.

A kétnemű részvények tulajdonosai mindazonáltal minden egyéb társasági jogokban és kötelezettségekben egyaránt részesülnek.

A jelen engedélyokirat és az annak kiegészítő részét képező okmányok az alakítandó részvénytársaságra változatlanul kötelezők s ehhez képest az alakítandó részvénytársaság az engedélyest a jelen engedélyokirat alapján megillető jogokat és kötelezettségeket változatlanul és minden fentartás nélkül kötelezőleg átvenni tartozik.

A részvénytársaság megalakításához szükséges alapszabályok, a kibocsátandó címletek és szelvényeik mintáival együtt, átvizsgálás és jóváhagyás végett a kereskedelemügyi m. kir. miniszterhez felterjesztendő s a nevezett miniszter részéről az alapszabályokban, valamint a címletek és szelvényeik mintáinak tervezetében kívánt módosítások feltétlenül fogantatosítandók.

Az alapszabályokba mindenesetre felveendő, hogy az évenkénti tiszta jövedelemnek egy meghatározott minimalis százaléka külön beruházási tartalékalap képzésére, illetve a jelen engedélyokirat 7. §-a szerint az építési tőkéből kihasított tartalékalap növelésére fordíttassék. Felveendő továbbá az is, hogy azon esetre, ha az alább megállapított engedély tartama alatt jövedelem hiánya miatt az összes

részvények törleszthetők nem lennének, a törlesztetlenül maradt részvények tulajdonosai részvényeiknek beváltását, vagy e címen bárminemű kárpótlást az államtól nem igényelhetnek.

A társaság székhelye Budapest vagy Temesvár s hivatalos ügykezelési nyelve kizárólag a magyar.

22. §.

A jelen engedély tartama a fenti 2. §-ban idézett ideiglenes vasutengedélyezési szabály 9. §. a) pontja alatt kimondott ol-talommal és az 1880 évi XXXI. t.-cz. 2. §-a, illetve az 1888 évi IV. t.-cz. 2. §-ának b) és c) pontjai szerint az állam részére biztosított megváltási jog épségben tartásával, a jelen engedélyokirat kelte napjától számítandó, egymásután következő 90 évben állapittatik meg.

Ezen 90 év leteltével a vasut és annak összes tartozékai ingyen és tehermentesen mennek át a magyar állam tulajdonába és szabad haszonélvezetébe, illetve engedélyes vagy jogutódjai ezen vasutat teljes jókarban, ingyen és tehermentesen tartoznak az államnak átadni.

A pálya engedélyének és üzletének átruházása, valamint a pálya és tartozékainak függő kölcsönökkel való jelzálogi megterhelhetése tekintetében, az 1888 évi IV. t.-cz. 2. §-ának a) pontja, illetőleg az ezen törvény 10. §-ában foglalt határozatok irányadók.

Az 1880 évi XXXI. t.-cz. 2. §-ában és az 1888 évi IV. t.-cz. 2. §-ának b) és c) pontjaiban előírt megváltás esetében, a megváltás módzatai tekintetében ugyancsak az idézett törvénycikkek határozatai irányadók.

Mindkét esetben átveszi a magyar állam saját tulajdonába, birtokába és haszonélvezetébe a pálya területét és földjét, a föld és műmunkálatokat, a fel- és alépítményeket minden hozzátartozókkal, u. m. forgalmi eszközökkel, pályaudvarokkal, fel- és lerakódó helyekkel, a vasut üzletéhez tartozó épületekkel, az indulási és érkezési helyeken őr- és felvigyázó házakkal, minden felszerelvényekkel, ingó és ingatlanokkal egyetemben; ellenben az engedélyes vagy jogutódjai megtartják az általuk folytatott üzlet alatt jövedelmi fölöslegeikből alkotott netáni tartalékaltapot és a künnlevő cselekvő követeléseket, valamint azon építkezéseket, a melyek megszerzésére vagy előállítására a kormány által azon határozott hozzáadással hatalmaztattak fel, hogy azok a vaspályának semmi tartozékát képezni nem fogják.

23. §.

A kereskedelemügyi m. kir. minister az állami érdekek megóvása tekintetéből jogosítva van magának úgy a pálya építése, valamint az üzlet megfelelő felszerelése és folytonos jókarban tartása felől minden részben meggyőződést szerezni és meghagyni, hogy a mutatkozó hiányok pótoltsanak.

Különösen fentartatik a nevezett minister részére azon jog, hogy a forgalom növekedéséhez képest engedélyest a forgalmi eszközöknek időnkinti megfelelő szaporítására kötelezhesse.

A kereskedelemügyi m. kir. ministernek joga van továbbá a részéről kiküldött közeg által az ügyvitelt, s pályaaigazgatást megvizsgálni és ellenőrizni.

A kereskedelemügyi m. kir. minister által kiküldött biztosnak jogában áll az igazgatóság és az ennek kebeléből netán kirendelt külön bizottságok ülésében, valamint a közgyűlésekben résztvenni, nemkülönben törvénytelen, a köz- vagy állami érdekekre netán hátrányos, az engedélyokirattal ellenkező intézkedéseket a nevezett minister további elhatározásáig felfüggeszteni.

24. §.

A kereskedelemügyi m. kir. ministert megilleti a jog, hogy engedélyest a jelen engedélyokirat és az annak kiegészítő részét képező okmányokban megállapított kötelezettségeknek, úgyszintén a kormány által az engedélyest kötelező törvények, szabályok, utasítások stb. alapján kiadott rendeleteknek teljesítésére 100 forinttól 10 000 forintig terjedhető redbüntetés vagy birság kivétele által szoríthassa.

A kivetett és a kereskedelemügyi m. kir. minister által kitűzött záros határidő alatt az engedélyes által be nem fizetett redbüntetés, illetve birság a vasut bármely birtokából vagy annak jövedelméből egyszerű közigazgatási uton fog behajtatni.

Az esetre, ha a kiszabott redbüntetés, illetve birság a még letétben levő engedélyezési biztosítékból vonatnék le, engedélyes ezen biztosítékot az eredeti összegre a levonás napjától számítandó 14 nap alatt ismét kiegészíteni tartozik.

Ha az engedélyokiraton vagy egyéb törvényes határozatokon és rendelkezéseken alapuló kötelezettségek megsértése az engedélyes részéről ismételve fordulna

elő s más megtorló intézkedés a kívánt eredményre nem vezetne; úgyszintén, ha a fenti 3-ik §-ban megállapított határidők az építési tervek benyújtása, az építés befejezésére, illetőleg az üzlet megnyitására nézve meg nem tartatnának s e határidők megtartásának elmulasztása a többször idézett vasutengedélyezési szabály 11-ik §-ának h) pontja értelmében, különösen pedig politikai és pénzügyi válságok által nem igazoltathatnék, a kereskedelemügyi m. kir. minister a jelen engedélyokiratot bármikor hatályon kívül helyezheti s megszüntnek nyilváníthatja, a nélkül, hogy ezen határozatból kifolyólag engedélyes az állam irányában bármi néven nevezendő czímen kárpótlási igénynyel léphetne fel.

Annak meghatározása, hogy az engedély hatályon kívül helyezése esetén a pálya építésének folytatása s illetőleg úgy ezen, mint azon esetben, ha az engedélyes a pálya üzletét megszakítaná, az üzlet továbbvitele érdekében minő intézkedések tétessenek, a kereskedelemügyi m. kir. ministert illeti meg; önként értetődvén, hogy ezen intézkedések következtében felmerülendő mindennemű költségek, károk és veszélyek iránti szavatosság kizárólag az engedélyest terhelendi.

25. §.

Ezen engedély, valamint az annak kiegészítő részét képező okmányok minden okmányyszerű kiadmányai csak 1 forintra szabott bélyegdíj alá esnek.

Budapest, 1896 évi június hó 4-én.

A magyar kir. ministerium nevében:
Dániel Ernő s. k.,
kereskedelemügyi m. kir. minister.

Kiegészítő melléklet a temesvár-lippa-radnai helyi érdekű vasútra vonatkozó 38.469/1896 számú engedélyokirathoz.

A temesvár-lippa-radnai helyi érdekű gözmozdonyú vasut építésére és üzleti berendezésére vonatkozó feltételek.

I. Általános határozmányok.

A magyar kir. államvasutak Temesvár-Gyárváros állomásától a magyar kir. államvasutak Radna-Lippa állomásáig vezetendő vasut mint rendes nyomtávú helyi érdekű gözmozdonyú vasut az engedélyokirat 3-ik §-a értelmében a kereskedelemügyi m. kir. minister által előzőleg helybenhagyandó tervek alapján s az alább következő részletes határozmányok szerint építendő ki s olykép rendezendő be, hogy a kiépített pályán a vonatok óránként 40 kilométer legnagyobb sebességgel közlekedhessenek.

Engedélyes köteles az engedélyezett pálya számára beszerzendő sínekre és forgalmi eszközökre vonatkozó szállítási szerződéseket és feltétlüzeteket a nevezett ministerhez jóváhagyás végett előzetesen beterjeszteni, továbbá a pálya építésére vonatkozó szerződést is bemutatni, ez utóbbit azonban csak akkor, ha az építés átalányösszegért vállalkozónak adatik ki, vagy ha az építés kivitele a pénzbeszerzéssel is egybe van kötve.

A pálya építésénél engedélyes az érvényben levő általános, valamint a helyhatósági építési és rendőri szabályokhoz, nemkülönb a helyi érdekű vasutakra vonatkozó m. kir. államvasuti szabványrajzokhoz is alkalmazkodni köteles.

II. Alépítmény.

A pálya alépítménye egy vágányra készítenendő. A legnagyobb emelkedés illetve esés 12‰-el állapittatik meg. A kanyarulatoknak a nyílt pályán – kivéve a ferde Maros-hid és radnai csatlakozó állomás közt 200 méteres sugárral bíró ívet – 300 méternél kisebb félátmérővel nem szabad birniok.

A pálya szabványos koronaszélessége az alépítmény felszínében, vagyis a kavicságy alsó felületének magasságában mérve, 4,0 méter legyen.

Görbületeknél a töltés külső oldala a túlemelésnek és a vágány kibővítésének megfelelően kiszélesbitendő.

A töltések, azok magasságához és anyagához képest 1½ vagy 1¼ lábas lejtőkkel létesítendők; a bevágások lejtői pedig az anyag nemének és minőségének megfelelően állitandók elő.

A vízszintesben vagy csekély esésben fekvő bevágások oldalárcái megfelelő fenékeséssel bírjanak.

Az anyagárcok külső lejtői egy lábasnál meredekebbek nem lehetnek, a töltés felőli lejtők ellenben ugyanoly rézsúvel készítenendők, mint maguk a töltések. Az anyagárcok továbbá oly módon létesítendők, hogy azokból a víz lehetőleg lefolyást találjon, a nélkül azonban, hogy káros vízfolyások keletkezessenek.

A töltés lába s a nyitandó anyagárok közt legalább 0,8 méter széles padka hagyandó és ugyanily szélesnek kell lenni a kisajátítási védszalagnak is.

Csuszamlásra hajlandó töltések és bevágások megfelelően biztosítandók. Árterületeken átvonuló töltéseknél a pályaszín 0,8 méterrel a legmagasabb árvíz felett lesz tartandó és ily helyeken a töltések lejtői a szükséghez képest biztosítandók. Átereszek és kisebb hidak úgy állítandók elő, hogy a hordszerkezet alsó éle és a legnagyobb árvíz színe között 0,5–1,0 m. nyílt magasság maradjon, nagyobb hidaknál az árvíz és szerkezet közötti magasság 1,0 m.-nél, a Maros-hídnál pedig 2,8 m.-nél kisebb nem lehet. Mindazon helyeken, hol folyók vagy patakok a pályát megközelítik, a partok leválás és kimosás ellen kellően biztosítandók.

A vízfolyások, patakok és folyók az áthidalás előtt vagy után megfelelően szabályozandók és a szükséghez mért partvédművekkel ellátandók.

A pálya testébe építendő azon átteresek, melyek fölött feltöltés alkalmaztatók, kőből vagy téglából, esetleg betonból vagy vasból létesítendő; míg a nyílt műtárgyak hídfői, szárnyai és pillérei kő vagy téglából falazva, hordszerkezetei pedig bezárólag 2,0 méter nyílásig tölgyfából s ennél nagyobb nyílásoknál vasból állítandók elő.

A hidak és átteresek hordszerkezetei az 1893 évi szeptember hó 9-én 56.623/111. szám alatt kelt ministeri rendelettel helybenhagyott jegyzőkönyv »ad B« főfeje-

zetében fontosabb helyi érdekű vasutak hordszerkezeteire nézve megállapított terhelések és terhelési séma, valamint az 1894 évi december hó 14-én 85.590 sz. a. kelt ministeri rendelettel jóváhagyott két mozdonytypus és az ezeknek megfelelő 12,0 t. és illetve 10,0 tonna tengelyterhelés alapulvételével számítandók és szerkesztendőek.

A párhuzamos utak és útátjárókban a szükséghez képest megfelelő nyílású átteresek vagy hidak építendőek, melyek – ha azok felett nincs feltöltés – egészen fából is lehetnek.

Hídfők és jégtörőkhöz, valamint hidjármak, hidalások és hidpadlózatokhoz általában csak tölgy vagy vörös fenyőfát szabad használni.

Útszabályozások, útáthelyezések és útátjárók felépítménye, az eredeti út felépítményének megfelelően, vagy kőalapról és kavicsból, vagy csak kavicsból állítandó elő. Oly utaknál pedig, melyek kavicsolva egyáltalában nincsenek, az útátjárók mindkét sínszáltól számítandó 8–8 m. hosszúságban 15 cm., azontúl pedig 10 cm. magasságban kavicsolandók.

Az állomási hozzájáró utak, valamint az állomási fensíkon kocsiközlekedésre szolgáló területek 0,15 m. vastag kőalappal és ugyanilyen vastag kavicsolással létesítendőek.

Az állomási terek azon részei, melyek kocsiközlekedésre nem szolgálnak, 10 cm., az őrházi fensíkok pedig 5 cm. vastag kavicsréteggel borítandók.

Az állomásokon a fensíknak és különösen a vágányok beágyazásának szárazon

tartására, a szükséghez képest szivárgók létesítendőek.

Minden állomáson kert számára legalább 400 m² és minden egyes állomási és vonalórháznál szintén kertnek legalább 1000 m²-nyi földterület kisajátítandó.

III. Felépítmény.

A pálya 1,435 méter nyomtávval építendő.

A sínek, melyek aczélból gyártandók, folyóméterenkint 23,6 kilogrammnál könnyebbek nem lehetnek és függő sinkötés alkalmazása mellett oly sűrűn rakott talpfákon helyezendőek el, hogy igénybevételük 6.000 kg. keréknyomás alatt négyzetcentiméterenkint 1.000 kg.-ot meg ne haladjon.

A vágányok egymástóli távolsága, középtől középig mérve, az állomásokon 4,5 m., a nyílt vonalon pedig 3,6 méter-nél kisebb nem lehet.

Engedélyes köteles a felépítményi anyagok ½%-át és két (2) teljes váltót és keresztezést, a szükséges talpfákkal együtt, tartalékolni az építési alapból beszerezni s az üzletnek rendelkezésre bocsátani; ezen tartalékokba azonban nem számíthatók be azon készletek, melyeket a jótállási idő alatt megromló felépítményi vas- és aczélanyagok kicserélésére a szállító gyárak tartoznak átadni.

Az építendő helyi érdekű vasúton összesen 5.260 folyóméter állomási mellékvágány létesítése követelhető, mely hosszba azonban a temesvár-gyárvárosi és radnai csatlakozó állomásokon előállítandó új illetve áthelyezendő vagy átalakítandó régi vágányok nincsenek beszámítva.

A magyar kir. államvasutak Temesvár-Gyárváros s Radna állomásain előállítandó vágányok, nemkülönbén Temesvár-Gyárváros állomáshoz való csatlakozástól Radna felé, valamint Radna állomáshoz csatlakozástól Temesvár felé 300-300 méter hosszban a helyi érdekű vasút nyílt vonala is elsőrendű vasuti felépítménnyel építendőek. Hasonlóan elsőrendű vasutaknak megfelelőeknek kell lenniök mindazon váltóknak és keresztezéseknek is, melyek elsőrendű vasuti felépítménnyel bíró vágányokba esnek.

A csatlakozó állomásokon elsőrendű vasuti felépítménnyel előállítandó vágányokban ócska, de még teljesen használható állapotban levő sínek is alkalmazhatók, de az összes váltók és talpfáknak, valamint a kötszerek és keresztezéseknek újaknak kell lenniök.

Az elsőrendű felépítményre nézve a magyar kir. államvasutak számára érvényben álló szabványok mérvadók.

A közönséges talpfák tölgy vagy vörös fenyőfából, esetleg telített bükkfából állíthatók elő; a kitérőkben alkalmazandó összes talpfákhoz azonban csak tölgyfát szabad használni.

A felépítmény többi anyagát, szerkezetét és részleteit a kereskedelemügyi m. kir. minister az engedélyes által kellő időben előterjesztendő építési részlettervek alapján határozza meg.

Az útátjáróknál a sínszálak között általában vezérgerendák tölgyfából alkalmazandók; fontosabb útátjáróknál azonban vezérsínek alkalmazása követelhető.

A helyi érdekű vasút vonalán a felépít-

mény beágyazásához Temesvár és Más-lak-Remete állomások közti vonalrészén egyharmadrészben homok és kétharmad részben kavics, Máslak-Remete és Radna állomások közti vonalrészén pedig tisztán kavics használandó s ezen beágyazásnak a sínek talpa alatt 0,25 méter vastagsággal és a sántalpak magasságában 2,8 m. szélességgel kell bírnia.

A folyóméterenkint 23,6 kg. súlyú sínrendszerhez való váltók és keresztvezések beágyazásához tisztán kavics használandó és pedig 0,30 m. vastagságban a sínek talpa alatt, az elsőrendű vasuti felépítmény kavicságyzatának méreteire nézve pedig az illető szabványok mérvadóak.

Tartalékul köteles az engedélyes pályakilométerenkint 40 m³ beágyazási kavicsanyagot az építési tőkéből beszerezni s a vonal mentén alkalmas helyeken lerakva, az üzletnek rendelkezésére bocsátani.

IV. Állomások.

Az engedélyes köteles a kiépítendő pályán a következő állomásokat, illetve kitérők és megállóhelyeket létesíteni:

- | | | |
|--|-----------------|-----|
| 1. Gyarmata állomást | 375 m. hosszal. | |
| 2. Csernegyháza rakodó megálló[he]lyet | 200 | » » |
| 3. Brukenau vizállomást | 400 | » » |
| 4. Simontanya rakodó megállóhelyet | 200 | » » |
| 5. Máslak-Remete vizállomást | 400 | » » |
| 6. Charlottenburg rakodó megállóhelyet | 200 | » » |
| 7. Alios állomást | 375 | » » |

8. Temes-Hidegkút

vizállomást 400 » »

9. Lippa állomást 375 » »

A magyar kir. államvasutak Temesvár-Gyárváros és Radna állomásai a helyi érdekű vasút csatlakozása folytán előálló szükségnek megfelelően alakítandók és bővítendők.

Ezenfelül engedélyes a szükséglet szerint még további állomásokat, kitérőket és megállóhelyeket is létesíthet; ezen pótlétesítményekhez azonban a kereskedelemügyi m. kir. minister engedélye, a tervezetek bemutatása mellett, előzetesen kikérendő.

Az állomások és kitérők lehetőleg vízszintesben, vagy 2,5‰-et meg nem haladó emelkedés illetve esésben helyezendők el és pedig olyképen, hogy azok szükség esetén kellően megnagyobbíthatók legyenek.

V. Állomási építmények és vonalórházak.

Az engedélyezett pálya állomásain – melyek közé a kitérők, valamint a közönséges és a rakodó megállóhelyek is számítandók – és a temesvár-gyárvárosi és radnai csatlakozó állomásokon a következő táblázatos kimutatásba foglalt épületek, illetve építmények állítandók elő:

Megjegyzések: a) A nyílt rakodók megállapított alapterületébe a feljárók területe nem tudható be. – b) Fairbanks- vagy Schember-fele hídmérleg – c) Két darab egyenként 50 m³ úrtartalmú vízmezcével, gépészeti berendezéssel, vízvezetékekkel és 3,0 m. átmérőjű kúttal. –

VI. Pályaelzárás és jelzés.

A pálya bekerítése csak különösen figyelemre méltó helyeken és ott szükséges, hol a pálya jelentékenyebb forgalmat közvetítő közutak vagy helységek közvetlen közelében, illetve azokon keresztül vezet el.

Az állomások a szükséghez képest bekerítendőek.

Utak és útátjárók szélein karfák, kerékvetők vagy kerítések csak ott alkalmazandók, a hol azok a felforgó viszonyoknál fogva biztonsági tekintetből nem mellőzhetőek.

Az útátjárók elzárására szükséges sorompók csak nagyon látogatott útátjáróknál vagy oly helyeken állítandók fel, hol a vonat közlekedése az útátjárótól legalább 100 m. távolságra észre nem vehető.

A sorompóval el nem látott és a vonatról 150 m. távolságból nem látható útátjáróknál állandó figyelmeztető jelzők helyezendőek el.

Az engedélyes köteles üzleti távirdát létesíteni, melyen az állomások közti távsürgönyözés eszközölhető legyen.

A vonatok keresztezésére szolgáló vágányokban fekvő váltók világítható jelző-tárcsákkal látandók el.

Temesvár-Gyárvaros és Radna csatlakozó állomások előtt az előirt távolságban a helyi érdekű vasut vonalán egy-egy forgatható villamos védjelző állítandó fel.

A többi állomásoknál, kitérő és megállóhelyeknél az előirt távolságokban fix védjelzők alkalmazandók.

Egyébként a lát-, hang- és harangjelzők mindaddig mellőzhetőek, míg a sűrű vo-

natforgalom azok előállítását nem teszi szükségessé.

A kézi és a vonatokon használandó jelzőeszközök a fennálló szabályok szerint szerzendők be.

VII. Üzleteszközök.

Az üzleteszközöket az engedélyokirat 2. §-ában idézett vasúti üzletrendtartás 2-ik és 22. §-aiban megszabott határozmányok fentartása mellett, a mennyiben ezek az idézett engedélyokirat határozmányai folytán változást nem szenvednek, engedélyes maga választhatja ugyan meg; köteles azonban a beszerzendő forgalmi eszközök részletterveit, valamint egy azok nemét, számszerű mennyiségt és pénzértékét tartalmazó kimutatást a kereskedelemügyi magyar királyi miniszterhez átvizsgálás és jóváhagyás végett még a megrendelés előtt bemutatni.

VIII. Felszerelési, leltári és berendezési tárgyak és elhasználási anyagok.

A felszerelési, leltári és berendezési tárgyak az engedélyes által jóváhagyás végett bemutatandó részletes kimutatás alapján, a kereskedelemügyi m. kir. miniszter által megállapítandó mennyiségben, az elhasználási anyagok pedig a négy heti szükségletnek megfelelőleg lesznek az építési tőkéből beszerzendők s az üzletnek rendelkezésére bocsátandók.

IX. Jótállás.

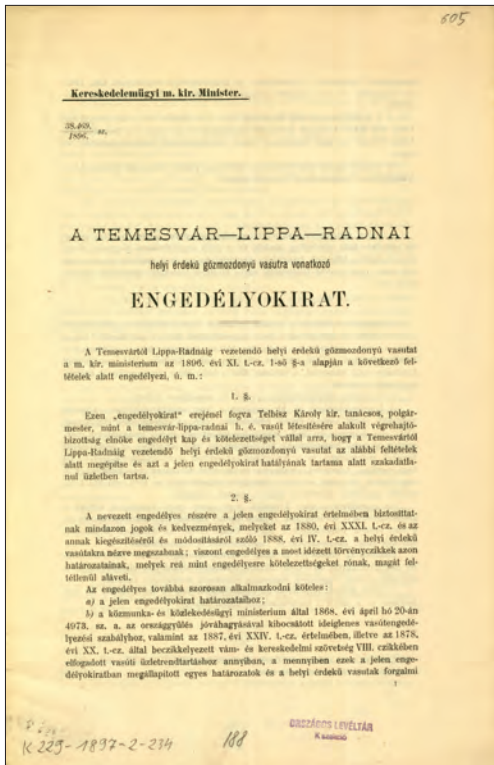
A különböző létesítményeknél használt anyagok jó minőségére, nemkülönben az előállított összes munka megfelelő és szilárd kivitelére nézve, a m. kir. államvasutaknál érvényben levő feltétfüzetek és az

épületek leírásának határozmányai mérvadóak.

A sínek kivételével mindazon munkáért és szállítmányokért, melyekre a m. kir. államvasutak feltétfüzetben bizonyos jótállás van megszabva, engedélyes a műszaki felülvizsgálat helyi szemléjének középidejétől számított egy évig, a sínekért ellenben az üzlet megnyitása napjától kezdve legalább három évig tartozik jótállani.

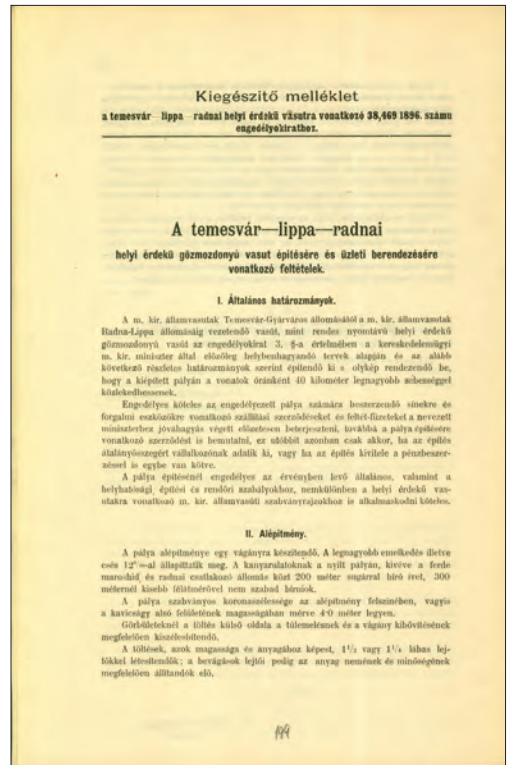
Engedélyes tartozik továbbá az építési alaplól fedezni, illetve megtéríteni a felépítménynek szintén az üzlet megnyitásától számított húsz napi fentartásából, valamint az ehhez szükséges kavicsanyag beszerzéséből és beágyazásából felmerülő költségeket is, különösen megjegyezve, hogy ezen 20 napi fentartáshoz a tartalékkavicsot nem szabad felhasználni. Kelt Budapesten, 1896 évi június hó 4-én.

Dániel Ernő s. k.,
kereskedelemügy m. kir. minister.



185. kép

A temesvár–lippa–radnai helyi érdekű gőzmozdonyú vasútra vonatkozó engedélyokirat első oldala



186. kép

Az engedélyokiratnak a vasút építésére és üzleti berendezésére vonatkozó feltételeket tartalmazó kiegészítő melléklete első oldala

Szerződés az engedélyes és az építővállalat között

Szerződés

Egyrésztől Telbisz Károly kir. tanácsos polgármester úr mint a Temesvár-Lippa-Radna h. é. vasut előengedélyese, másrésztől pedig Zielinski Szilárd és Kopf D. társvállalkozók (röviden építővállalat) között a fentnevezett h. é. vasut kiépítésére és forgalomba helyezésére vonatkozólag a következő szerződés kötött meg:

1. §. Bevezetés. Telbisz Károly úr mindazon jogokat, okmányokat, már megszerzett hozzájárulásokat, illetve törzsrészcvények és elsőbbségi részvények jegyzéseit, általában minden jogokat, melyeket mint a Temesvár-Lippa-Radna h. é. vasut előengedélyese, illetve engedélyese, ezen vasutra vonatkozólag megszerzett, vagy pedig a részvénytársaság megalakulásáig megszerzend, az alakitandó Temesvár-Lippa-Radnai h. é. vasut részvénytársaságra át fogja ruházni. Ezen részvénytársaságot Telbisz Károly úr lesz köteles megalakítani, mihelyt az engedélyokmány a kereskedelmi ministerium által neki kézbesítettetni fog.

2. §. A szerződés tárgya. Az építő vállalat elvállalja ezennel a fent körülírt h. é. vasut teljes kiépítését és üzemképes álla-

potba való helyezését, különösen az ezen célra szükséges munkálatok, szállítások és szolgáltatások teljesítését és pedig a m. kir. keresk. ministerium által helybenhagyandó építési terveknek, valamint a közigazgatási bejárás jegyzőkönyvnek továbbá az ezen vasut építésére vonatkozólag kiadandó engedélyokmány illetve az ennek kiegészítő részét képező építési feltételeknek s végül a magas kir. kormány által helybenhagyandó részletes kiviteli terveknek és a nagyméltóságú m. kir. keresk. ministerium vagy közgei által az építésre vonatkozólag kiadandó engedélyokmány illetve az ennek kiegészítő részét képező építési feltételeknek s végül a magas kir. kormány által helybenhagyandó részletes kiviteli terveknek és a nagyméltóságú m. kir. keresk. ministerium vagy közgei által az építésre vonatkozólag kibocsátott vagy még kibocsátandó rendeleteknek és utasításoknak megfelelőleg.

Az építő vállalat egyetemlegesen kötelezi tehát magát a megalakítandó Temesvár-Lippa-Radnai h. é. vasut részvénytársasággal szemben a fent körülírt h. é. vasut teljesen üzemképes állapotban

való kiállítására az engedélyokmányban megállapított tartalék-anyagok, a tartalék-alap stb. beszerzésére és az összes bármi néven nevezendő szolgáltatások kivételére, melyek a részvénytársaságot, illetve az építési tőkét terhelik, olyképen hogy a vasut ne csak a nyilvános forgalomnak adassék át, illetve ne csak a keresk. ministerium és annak közegei által vétessék át, hanem a felülvizsgálat, illetve a pótfelülvizsgálat sikeres keresztülvitele és az összes hiányok pótlása vagy megváltása után a m. kir. államvasutak által véglegesen és feltétlenül átvétessék.

3. §. Általános építési feltételek és az építő vállalat által kiépítendő vasut leírása. Az ezen szerződés tárgyát képező vasuti vonal mint rendes vágányú h. é. vasút építendő ki és tartozik az építő vállalat az összes ezen célra szükséges építési, kiviteli és bármi néven nevezendő egyes terveket és kimutatásokat elkészíteni és azokat az alakítandó vasut részvénytársaságnak további hivatalos használat végett átadni.

A kiviteli tervek hatósági helybenhagyása előtt építés nem kezdhető meg. Az építő vállalat által a hatóságok és a m. kir. államvasutak által kívánt számban előállítandó felülvizsgálati tervek egy teljes példánya a részvénytársaságnak saját használatára átadandó.

Köteles továbbá az építő vállalat az egész kisajátítást és az ezzel összekötött műszaki és jogi munkálatokat, beleértve a telekkönyvi átírásokat, illetve a vasuti központi telekkönyvbe való bejegyzést keresztülvinni, az ide vonatkozó összes

jogos igényeket kielégíteni, úgyszintén a tűztávokban fekvő épületek tűzbiztos átalakítását eszközölni. Az összes ezen ügykörre vonatkozó okmányok a részvénytársaságnak díjmentesen átadandók és a vasúttársaság tulajdonába átmenő beváltott földeket terhelő adók, a birtokbavétel illetve elfoglalás napjától a forgalomba helyezésig ugyancsak az építő vállalat által kiegyelítendőek úgy, hogy az összes területek tehermentesen menjenek át a részvénytársaság tulajdonába.

Köteles továbbá az építő vállalat a vasutnak az engedélyokmánynak a keresk. ministerium és az építési felügyeleti hatóság rendeleteinek és utasításainak megfelelő kiépítésén és felszerelésén kívül a m. kir. államvasutaknak a leltári és felszerelési tárgyak beszerzéséért fizetendő 21 000 frt. azaz Huszonegyezer forintot o. é. az állami felügyeletért és ellenőrzésért, továbbá a m. kir. államvasutak forgalmi személyzetének költözködési költségeiért és a vasut megnyitása előtti díjazásáért járó összegeket, a vasut megnyitása utáni 20 azaz husz napi pályafentartásáért fizetendő 16 750 frt. azaz Tizenhatezer-hétszázötven forintot és a forgalmi eszközökért fizetendő 158 250 azaz: Egyszázötvennyolc ezerkettőszázötven forintnyi összeget a részvénytársaságnak pontosan megfizetni.

Tartozik ezen kívül az építő vállalat a Temesvár Gyárvaros és Radnai csatlakozásokért a m. kir. kereskedelmi ministerium által 80 000 frt. azaz: Nyolcvanezer forintban megállapított összeget megfizetni és az egyéb a csatlakozásra vonatko-

zólalag tett feltételeknek és kivánalmaknak megfelelni.

A m. kir. állampénztár, illetőleg a m. kir. államvasutak igazgatóságának fizetendő összegek és a részükre teljesítendő szolgáltatások azonnal fizetendőek, illetőleg teljesítendőek, mihelyt az az állampénztár illetőleg a m. kir. államvasutak által követeltetik.

Végül tartozik az építő vállalat az állami vagy a részvénytársasági építési felügyelettel és ellenőrzéssel járó összes utazási és bizottsági költségeket, továbbá a részvénytársaság alakulásának, az alapszabályok elkészítésének és nyomtatásának, a cégjegyzés és a részvénytársaság által szükségelt üzleti könyvek beszerzésének a részvények nyomtatásának és kiállításának és végül a vasut megnyitásáig a részvénytársaság igazgatásának költségeit is megfizetni.

A 30 000 frt. azaz: Harmincezer forintban megállapított részvénytársasági tartalékalap az építő vállalat által nyolcz nappal a közforgalom megnyitása előtt a társulati pénztár részére beszolgáltatandó.

Ezek szerint tehát az építési alapot terhelő összes bármi néven nevezendő kiadások és szolgáltatások az építő vállalat által viselendőek úgy, hogy az építendő vasut költség és tehermentesen és nélkül hogy az üzem az építési alapot illető megtakarított szolgáltatásokkal bármely módon terheltessek, adandó át a részvénytársaság tulajdonába.

Az építő vállalat kötelezettségeire nézve a m. kir. államvasutaknak a szerződés

kötő felek által ismert és jelen szerződés helybenhagyásáig érvényben álló feltételei irányadóak, a mennyiben azok az engedélyokmány, ennek mellékletei és kiegészítő részei, vagy a ministerium illetőleg ennek közegei által kibocsátott rendeletek vagy utasítások és végül jelen szerződés által változást nem szenvednének. Mindazon jogok, melyek a feltételülzetek által a m. kir. államvasutak részére az építő vállalattal szemben biztosítottak, a vasut részvénytársaság által is érvényesíthetők.

A felépítményi anyagok úgy mint a vashidszerkezetet is már a szállító vasművekben a részvénytársaság tulajdonába mennek át és az utóbbi nevére szóló teherárúszállító-levelekkel a vasuttársaság czimén szállítandók, minek ellenében a részvénytársaság az ezen anyagokért szükséges összegeket az építő vállalat kívánságára az illető vasműveknek előlegképen kifizetendi. A most említett szállítási módokról a szállító vasművek annak idején értesítendőek. Az említett anyagok szállításánál netalán előforduló károkért az építő vállalatot a részvénytársasággal szemben teljes felelősség terheli.

Az építő vállalat kötelezi magát az állami felügyelettel megbízott közegeknek az építési idő alatt kibocsátott rendelkezései figyelembe vételére és pontos teljesítésére.

Az egyes építési szolgáltatások és az építési, szállítási és szolgáltatási kötelezettségek fel nem sorolásából vagy helytelen terjedelem és érték bemondásából nem vonható azon következtetés, hogy

az építő vállalat nem köteles azoknak a kormány által előírt terjedelmében való szolgáltatására illetve teljesítésére, hanem mindezen munkálatokat a jelen szerződés keretén belül és a felsorolt átalányösszegek fejében az építő vállalat teljesíteni tartozik.

4. §. Építési könnyebbitések. Ha Tölggy Károly úrnak vagy jogutódjának az alakítandó Temesvár–Lippa-Radnai h. é. vasút részvénytársaságnak vagy az építési vállalatnak az engedélyokmány kiadása előtt vagy után építési könnyebbitések vagy bármi néven nevezendő kedvezmények vagy pedig az egyéb szolgáltatások teljesítésére vonatkozó könnyebbitések biztosítatnának, ez esetben az alakítandó részvénytársaság nem lesz jogosítva az ellen kifogást emelni, a mennyiben a m. kir. állam vasutak igazgatósága az építendő vasut üzemét az engedélyezett könnyebbitések daczára kifogás nélkül és véglegesen átveszi és a mennyiben az alakítandó részvénytársaságra a szóban forgó könnyebbitések által semmiféle terhek nem háríttatnak.

Az alakítandó részvénytársaság ennélfogva nem lesz jogosítva, a mennyiben az építő vállalat illetően építési könnyebbitések által megtakarításokat eszközölve, az építő vállalatnak biztosított fizetési teljesítményekből e czimén bárminemű levonást eszközölni, épúgy mint a hogy az építő vállalatnak nem lesz joga munkatöbblet vagy szerződésen kívüli munka czimén az ezen szerződésben megállapított átalányösszegeken felül bárminemű összeget követelni.

5. §. Építési ellenőrzés. A részvénytársaság fel lesz jogosítva az építő vállalat teljesítményeit bármikor korlátlanul ellenőrizni.

Az építő vállalat köteles lesz bármikor eszközölni építési ellenőrzések és a részletfizetési felvételek alkalmával szükségelt segélyszemélyzetet, továbbá minden segédeszközt, műszereket és forgalmi eszközöket díjtalanul rendelkezésre bocsátani. Az építési ellenőrzés költségei és pedig úgy az építés helyszínén ellenőrző és a kereseti kimutatást felállító, mind pedig az építési teljesítmények constatálása céljából esetről esetre kiküldendő társulati közegek tiszteletdíja és utazási költségei az építő vállalat által viselendők, illetve a kereseti kimutatásokból levonandók, mely ellenőrzési költségek azonban havonként 100 frtot meg nem haladhatnak.

A részvénytársaság részére fenntartatik a jog, hogy a sinek és vashidak gyártását a gyárakban az államvasutak közegein kívül saját közegeivel is ellenőriztethesse.

6. §. Az általányosság megállapítása. A m. kir. keresk. ministerium által megállapított tényleges építési tőke kitesz 2 460 000 frt Kettőmilliónégy százhatvan ezer forintot o. é. beleértve ezen összegbe a készpénzértékben 30 000 ft azaz: harmincezer o. é. forintot kitevő tartalék alapot.

Az előző szakaszban elvállalt kötelezettségek egyenértékeül az építő vállalat megkapja az alakítandó részvénytársaságtól a m. kir. keresk ministerium által megállapított 2 460 000 frt Kettőmillió-

négyszázhatvanezer o. é. forintot kitevő építési tőkét azon hozzájárulásokban és azon czimletek alakjában, amint azok a részvénytársaság megalakulásakor már meg – vagy biztosítva vannak és a társulati alapszabályokban mint részvénytőke felsoroltatnak. Nevezetesen megkapja az építő vállalat első sorban a m. kir. államkincstár, a postakincstár, Temes megye, Temesvár város valamint a községek és az egyes érd[ek]eltek vagy társulatok részéről társulati törzsrészvények átadása ellenében engedélyezett hozzájárulási jegyzéseket, illetve törzsrészvényekért jegyzett összegeket, úgy mint a hogy ezek eddigelé engedélyeztettek vagy jegyeztettek és esetleg még engedélyeztetni fognak.

A törzsrészvények ellenében jegyzett hozzájárulásokból a vasúttársaság az állami hozzájárulást az építő vállalat által megnevezendő bankintézetnél és az utóbbival megállapítandó módozatok mellett – a részvénytársaság felelősségének terhe alatt – le fogja számítani és a leszámítási értéket az építési előmenetel aránya szerint mint részletfizetést ki fogja utalványozni.

A fentebb meg nem nevezett egyéb törzsrészvényhozjárulásokra vonatkozólag azon megegyezés jött létre, hogy a mennyiben azok a kereseti összegek esedékessé válásáig az érdekeltek által nem fizettetnének be, a vasúttársaság kötelezve lesz az illető törzsrészvény jegyzők elleni követelését az előmunkálati engedélyes, és nem ennek jogutódja a h. é. vasút részvénytársaság vagy az építési vállalat,

költségén és felelősségére oly lépéseket foganatosítani, melyek által a kérdéses összegek a fizetésre kötelezettektől behajthatók.

E helyen hansúlyoztatik, hogy ha egy ilyenemű hozzájárulás nem folya be, minden ezen körülményből következő hátrány kizárólag előmunkálati engedélyest és nem annak jogutódját a h. é. vasút részvénytársaságot vagy az építési vállalatot terheli és ez esetben a megfelelő számú törzsrészvénye természetben, készpénzfizetés helyett, fognak kiutalványoztatni vállalkozóknak, a kinek kárkövetelési joga előmunkálati engedélyes irányában épségben fenntartatik oly képen, hogy a be nem folyt összegeket – törzsrészvények átadása ellenében – vállalkozóknak megfizetni tartozik.

Az állami hozzájárulásnak felmerülő leszámítási kamatai és a leszámítással járó költségek az építő vállalat által viselendő de építési vállalatot illetik az összes építési tőke netáni kamat növedéke is.

Az imént felsorolt törzsrészvényekre szóló hozzájárulásokon kívül megkapja az építő vállalat az érdembe hozott kereseti összegnek megfelelőleg az alakítandó részvénytársaság összes elsőbbségi részvényeit természetben azon mennyiségben, a melyben ezek a társaság alakulása alkalmával a részvénytőke kiegészítésére, illetve megállapítására a m. kir. keresk. ministerium által engedélyeztetni fognak.

A már eddig jegyzett elsőbbségi részvényekért befolyó összegek hasonlóképp az építési vállalatot illetik meg.

A kereseti kimutatások az építés előrehaladásához és az építési helyeken elhelyezett építési anyagok mennyiségéhez képest, részvénytársaság részéről megbízott közeg által fognak a kifizetési táblázat alapján havonként felállíttatni és az építő vállalatnak kiutalványoztatni, illetve kifizettetni. Az építési vállalat kivására azonban tizenöt napi részfizetések is eszközöltetnek, mely esetben az ezen kereseti kimutatások felvételével járó költségek ugyancsak a vállalat által fizetendők. A részletfizetések felállításának módzataira vonatkozólag az ide csatolt bordereau határozmányai irányadók. A részvénytársaság fel van jogosítva azon költségeinek, melyek ezen szerződés értelmében az építő vállalat által viselendők, kereseti kimutatásokból való levonására, mihelyt azok fizetési határideje elérkezett.

Az ezen szakaszban megállapított általányösszegeken kívül az építő vállalat – mint ez már fentebb megállapított semmiféle címen kárpótlásokat, vagy térítzfizetéseket nem követelhet.

A mennyiben az elsőbbségi részvények egy része a részvénytársaság megalakulása alkalmával más személyek által lenne jegyezve, ez esetben az ezen részvényekért befolyó összegek az elsőbbségi részvények helyébe lépnek.

7. §. Építési határidő. Az építő vállalat kötelezi magát, hogy az építést azonnal, mihelyt erre a keresk. ministerium az engedélyt megadja, megkezdi, ezt az engedélyokmányban megjelölt határidőben befejezi és a vasutat üzemképes állapot-

ban a m. kir. államvasutak igazgatóságának átadja.

Ha a vasutvonal a határidő letelte előtt egész kiterjedésében átadtnék a forgalomnak, ez esetben az üzembevételek a részvénytársaságot illetik. Ha azonban az építési határidő előtt egyes vonalrészek üzembehelyezése vagy ideiglenes üzem engedélyeztetnék, ez esetben a tiszta jövedelem az építési határidő leteltéig, illetve a vasutvonal nyilvános forgalomba helyezéséig az építő vállalatot illeti.

8. §. A szerződési határozmányok be nem tartása esetén fizetendő bírság. Ha az építő vállalat előző szakaszban megállapított határidőt bármely okból, a törvényesen megállapított vis major esetét kivéve, be nem tartaná, ez esetben a vasut-részvénytársaság által minden napi késedelemért megfelelőbbézetlenül 200 frt. azaz: Kettőszáz o. é. forint kötbérrel sújtható, mely összeg az építő vállalat caution-jából, illetve a kereseti összegből vonandó le.

Az alakítandó h. é. vasutrészvénytársaság fel lesz jogosítva az esetben, ha az építő vállalat ezen szerződés és kiegészítő részeinek határozmányait nem tartaná be pontosan, különösen ha az építkezéseket, szállításokat és egyéb teljesítményeket nem szolgáltatná az előirt formában, mennyiségben vagy pedig nem teljesítené azokat az építési határidő betartására szükséges pontosságával az építő vállalat költségére és terhére mindazon intézkedéseket megtenni, melyek az építő vállalat által elvállalt kötelezettségek pontos keresztülvitelének biztosítására szük-

ségesek és ugyancsak fel lesz jogositva a részvénytársaság mindazon túlkiadásokért, melyeket ezen körülményből kifolyólag eszközölni lenne kénytelen, az építő vállalat cautiojából és pedig minden bírói beavatkozás nélkül kártalanítani, a mi mellett azonban az építő vállalat meg egész vagyonával is szavatól a szóban forgó túlkiadásokért. Ha ezen jog keresztülvitele alkalmával az építő vállalat a részvénytársaság egyszerű felszólításának nem engedelmeskedne, ezen esetben a teljesítendő kívánalmak pontos felsorolása és az executionális eljárásra való kifejezett utalás mellett az építő vállalat számára záros határidő tűzendő ki.

Sürgős eseteket kivéve ezen határidő tizenégy napnál kevesebb nem lehet ennek eredménytelen lefolyása után jogositva van a részvénytársaság egy második rendelkezés utján az építő vállalat minden további meghallgatása nélkül az egész vagy részleges regie építkezés haladéktalan megkezdését vagy pedig az építésnek az építő vállalat költségein és veszélyére harmadik személyeknek való kiadását elrendelni. Ezen szakasz alkalmazása esetén köteles az építő vállalat az építési fundust, leltári tárgyakat, szerszámokat és anyag készletet a részvénytársaságnak illetve az új építési vállalkozónak további használatára minden egyenérték nélkül átadni.

9. §. Óvadék. Az építő vállalat által a m. kir. keresk. ministeriumnál letétbe helyezendő illetve helyezett 120 000 frt. azaz: Egyszázhuszezer forintnyi óvadék egyszersmind azon kötelezettségek pon-

tos betartásának biztosítására is szolgál, melyeket az építő vállalat jelen szerződés által a részvénytársasággal szemben elvállalt. Ezen körülményről a nagyméltóságú m. kir. keresk. ministeriumhoz közös beadvány utján jelentés lesz teendő.

A vasutrészvénytársaság – a mennyiben az óvadék a részvénytársaság ezen szerződésben foglalt jogai alapján nem vétetnék teljesen vagy részben igénybe, – természetesen nem érintve ezáltal a kormánynak erre vonatkozó, másképp intézkedő rendeleteit, az óvadéknak a következő részekben és időpontokban való kiutalványozását fogja kérelmezni:

1. Egy harmadrészt husz nappal a forgalom megnyitása, illetve az ez alkalommal talált hiányok pótlása vagy megváltása után.

2. Egy harmadrészt a felülvizsgálat megtartása és az itt felvett jegyzőkönyvnek a m. kir. keresk. ministerium részéről történt helybenhagyása után.

3. Az utolsó harmadrészt a jótállási idő letelte és a vasut illetve az építmények végleges átvételének megtörténte után.

Megjegyzendő, hogy az építő vállalat ezen szerződésben elvállalt kötelezettségeiért nem csak a fenti óvadék erejéig, hanem egész vagyonával felelős.

10. §. Jótállási idő. Az építő vállalat létesítményeinek fentartását, vis major esetében is, azon időpontig, míg az egész vasuti vonal a forgalomnak átadatik, saját költségen eszközölni tartozik. Ezen kötelezettség hiányos létesítményekre és vonalrészekre vonatkozólag is mindaddig fennáll, míg a hiányok pótoltnak és az építő

vállalat kötelezettsége alul felmentetik.

Máskülönbben megállapítatik, hogy az építő vállalat a sinek kivételével mindazon munkálatokért, melyek a m. kir. államvasutak feltétfüzetei értelmében jótállásnak vannak alávetve – a mennyiben a jelen szerződés másképp nem intézkedik – a hiánytalan felülvizsgálat középidejétől számítandó egy évi időtartamig jótállani tartozik.

A sinekért a nyilvános forgalom megnyitásától számítandó három évi jótállási idő, a felépítményre vonatkozólag pedig ugyancsak a forgalom megnyitásától számítandó húsz napon át, a rendes pályafentartás kötelezettsége állapítatik meg. Jogában áll azonban az építő vállalatnak a sinekre vonatkozólag a szállító vasmű írásbeli jótállását átadni, mely esetben az építő vállalat minden idetartozó felelőség terhe alul felmentetik.

A jótállási időtartam alatt köteles az építő vállalat a mutatkozó hiányokat saját költségén kijavítani és a hiányos alkatrészeket pótolni, illetőleg az üzemkezelő államvasutak igazgatósága által ezen czim alatt felszámított tételeket kiegyenliteni.

A mennyiben ez a vasuttársaság felszólítására nem történik meg, ez esetben a hiányok az építő vállalat költségén és terhére a részvénytársaság által saját hatáskörében pótoltatni, illetőleg az államvasutak részéről e czimen érdembe hozott összegek az építő vállalat terhére kiegyenlítettetni fognak.

11. §. Belföldi anyagok felhasználása. Az építő vállalat köteles az építéshez szükséges anyagokat belföldön beszerez-

ni.

Ez alul kivételnek csak a m. kir. keresk. ministerium engedélye alapján van helye, mely esetről esetre kikérendő.

12. §. Átvétel és felülvizsgálat. Az ezen szerződés tárgyát képező összes munkálatok bevégezések után a kormány erre vonatkozó határozatához képest a m. kir. keresk. ministerium, illetve a ministerium kiküldött közegei által felülvizsgálatnak és köteles az építő vállalat a felülvizsgálati bizottság által talált összes hiányokat a jegyzőkönyvben ezen célra megállapítandó időtartam lefolyása alatt pótolni, illetve a kormány és a m. kir. államvasutak igazgatóságának határozatához képest megtéríteni.

Az építmények végleges átvétele azonban csak az ezekre megállapított jótállási idő lefolyása után történik meg és erre vonatkozólag ugyancsak a magyar kormány, illetve a m. kir. államvasutak igazgatóságának határozatai irányadók.

Ha egyes vonalrészek vagy műtárgyak a felülvizsgálatból kizáratnának és ez által a társaság rendkívüli helyreállítási illetve pályafentartási költségekkel terheltetnék, az ezen körülményből származó költségek az építő vállalat által megtérítendőek.

13. §. A szerződés átruházása. Telbisz Károly úr jogosítva van és köteles ezen szerződést a belőle származó összes jogokkal és kötelezettségekkel együtt az alakítandó Temesvár–Lippa–Radnai h. é. vasut részvénytársaságra átruházni, minnek ellenében az építő vállalat ezennel kijelenti, hogy Telbisz Károly úr az átruházás után az összes ezen szerződésben

elvállalt kötelezettségeitől kivéve azokat melyekre nézve szavatossága külön fenntartva lett, mentessé válik, úgy hogy helyette ezen szerződésből kifolyólag egyedül és kizárólag a részvénytársaság bir jogokkal és kötelezettségekkel.

Az építő vállalatnak szabadságában áll a vasút építését egészben vagy részben, saját felelőssége mellett, alvállalkozóknak kiadni, ez esetben azonban az építésre vonatkozó összes levelezés a szerződő vállalattal folytatatik, úgy hogy a részvénytársaság az alvállalkozókkal semminemű közvetlen viszonyba nem lép és ezen szerződés összes határozmányai változatlanul érvényben maradnak.

14. §. Kedvezménynek. Az alakítandó vasut részvénytársaság az 1880. évi XXXI. és az 1888. évi IV. t. cikkek értelmében a bélyeg és illeték mentesség, úgyszintén a viteldij mérséklésre vonatkozólag öt megillető összes kedvezményeket átruházza az építő vállalatra, azonban ezek keresztülvihetőségére vonatkozó minden felelősség elvállalása nélkül.

15. §. Székhely. Az építő vállalat az ezen szerződés alapján hozzá intézendő átiratok, felszólító levelek stb-re vonatkozólag mint székhelyét: Budapest VIII. Trefort utca 2. sz. a. helyiséget jelöli meg, a hová az összes értesítések és átiratok jogérvényesen intézendők.

Minden az építő vállalatra vonatkozó okmányokat és nyugtákat vállalkozók fogják az építő vállalat nevében jogérvényesen aláírni.

16. §. Az összes ezen szerződésből eredő kötelezettségek az építési vállalat

részéről Zielinski Szilárd és Kopf D. urak által egyetemlegesen teljesítendőek.

17. §. Ezen szerződés kiegészítő alkatrészei. Ezen szerződés kiegészítő alkatrészei, a mennyiben jelen szerződés szövegében külön nem is említettének, még képezik:

a.) a Temesvár–Lippa–Radnai h. é. vasut engedélyokmánya,

b.) a közigazgatási bejárasi jegyzőkönyv,

c.) a m. kir. államvasutak általános és különös feltétfüzetei,

d.) a sinekre, a sinkapcsoló szerekre vonatkozó szállítási feltételek,

e.) a felépítményi talpfák és külön talpfákra vonatkozó szállítási feltételek,

f.) a váltókra és keresztezésekre vonatkozó szállítási feltételek.

18. §. Birői illetékesség. A szerződő felek minden ezen szerződésből kifolyó jogviszály esetén alávetik magukat a sommás eljárásnak és a budapesti VI. ker. kir. járásbiróság illetékességének.

19. §. Jelen szerződés költségei. Jelen szerződés kötéséből származó összes költségek és az esetleges bélyegilleték az építő vállalat által viselendőek.

[1895. június 27.]

A szerződés egyes paragrafusait két póthatározattal (póthatározmánnyal) módosították vagy egészítették ki. Ezeket alább közlöm, terjedelmi okokból elhagyva az első bekezdéseket, amelyek megegyeznek a fenti szerződésben lévőkkel.

Szerződési póthatározmányok

(...)

I. Az idézett szerződés 3. §.-ának 10.-ik bekezdése a következő intézkedéssel egészített ki:

„Habár a felépítményi anyagok, ugyszintén a vashídszerkezetek is már a szállító vasművekben a részvénytársaság tulajdonába mennek át, az ezen felépítményi anyagoknak és vashídszerkezeteknek a vasművekből az építés, illetve a felhasználás helyére való szállításukból felmerülő költségek az építő vállalatot terhelik és általa viselendők.”

II. Az 5. §. utolsó bekezdéséhez: „A sínek és vashidak gyártásának ellenőrzéséből felmerülő költségek ugyancsak az építési vállalatot terhelik. Ezen költségek a jelen §. első bekezdésében érintett havi 100 ellenőrzési költségekben nem foglaltatnak benn és az építési vállalat által külön viselendők.”

III. A 6. §.-hoz: „Ha az állami hozzájárulásnak a vasutrészvénytársaság felelősségének terhe alatt eszközölt leszámítolásából a vasutrészvénytársaságra bármily fizetési kötelezettség hárulna, az esetben az építési vállalat köteles a vasutrészvénytársaságra hárult fizetési kötelezettségeknek eleget tenni, illetve a felmerült kárt megtéríteni. Ha pedig az állami hozzájárulás leszámítolása tőkeveszteséggel jár, vagyis a leszámítolási érték kevesebb, mint az állami hozzájárulás ellenértéke gyanánt az állampénztárnak átadott törzsrészvények névértéke: a felmerülő tőkeveszteséget ugyancsak az építési vállalat tartozik viselni.”

IV. A 7. §. utolsó pontjához: „Az egyes vonalrészek üzembehelyezése, vagy az

ideiglenes üzem által okozott költségek és kiadások az építési vállalatot terhelik.”

V. A 9. §.-hoz: „A részvénytársaság a szerződés 9. §.-ában meghatározott határidőkben az építési óvadék kiadása iránt a kereskedelemügyi m. kir. Minister Urhoz kérvényt fog intézni, arra nézve azonban, hogy a ministerium az óvadékat késedelem nélkül kiadja, felelősséget nem vállal, úgy hogy az építési vállalat az óvadék kiutalását csak akkor és amennyiben lesz jogosítva követelni, amikor és mily részben a kereskedelemügyi m. kir. Minister ur az óvadékat kiutalványozza.”

VI. A 10.§.-hoz: „Az oly létesítményeknél előforduló, vis major által okozott károkat, a mely létesítményekre vonatkozólag külön jótállási idők nincsenek megállapítva, az üzemnek a vasutvonalon való végleges megnyitásáig az építő vállalat tartozik viselni, az oly létesítményeknél és munkálatoknál előforduló, vis major által okozott károkat pedig, amely létesítmények, illetve munkálatok tekintetében külön jótállás van fenntartva, a m. kir. államvasutak részéről eszközözendő végleges átvételig ugyancsak az építési vállalat viseli. Az olyan vonalrészeken, vagy tárgyakon előforduló károk, beleértve a vis major által okozott károkat is, amely vonalrészek, illetve tárgyak az átvételből kizáratnának, egészen azok átvételének időpontjáig szintén az építési vállalat által viseltetnek.

Az átvétel és felülvizsgálat körül felmerülő összes vitás kérdések tekintetében az építési vállalat feltétlenül aláveti magát a kereskedelemügyi m. kir. Minister ur határozatának.”

VII. A 13. §-hoz: „Azon esetben, ha az építő vállalat a jelen szerződéssel elvállalt munkálatokat egészen vagy részben alvállalkozóknak adná ki, mégis a jelen szerződésből reá hárult kötelezettségek teljesítéseért a részvénytársasággal szemben felelős marad.”

VIII. Végül a következő új szakasz iktattatik az építési szerződésbe: „A jelen szerződés alapját az építési vállalatnak azon a szerződésben elvállalt kötelezettsége képezi, hogy minden munkálatokat, fizetéseket és szállításokat, amelyek a kereskedelemügyi m. kir. Minister Ur határozata folytán az építési tőkéből fedezendő, az építési vállalat tartozik teljesíteni. Ennélfogva az építési vállalat azon, esetleg felmerülő kérdés tekintetében, hogy valamely munka, szállítás, vagy fizetés az építési tőkéből fedezendő-e ezennel aláveti magát a kereskedelemügyi m. kir. Minister ur határozatának s azt magára nézve kötelezőnek elismeri; jogosítva van azonban az építési vállalat a kereskedelemügyi m. kir. Minister határozata ellen nála egyízben előterjesztéssel élni.

Kelt Budapesten 1896 évi június 12.-én.

II. Szerződési póthatározmány.

(...) „az 1895 évi június hó 27-én létrejött, az időközben megalakult «Temesvár-Lippa-Radnai helyi érdekű vasut részvénytársaság»-ra átruházott és ez utóbbi által 1896 évi augusztus hó 10.-én jogérvényesen aláírt szerződést alulírt szerződő felek – a kereskedelemügyi m. kir. Minister 1896 évi 57246 sz. rendelete alapján – a következő pontokkal egészítik ki:

I. A szerződés 2. §-ának 11.-ik sorától 15.-ik soráig terjedő részt, amely „kiadandó” szóval kezdődik és „vonatkozólag” szóval végződik, szerződő felek törlik azért, mert ezen öt sor leírási hiba folytán kétszer fordul elő ezen §-ban.

II. A 3. §. harmadik kikezdése a következő megállapítással egészítették ki: „Az első 20 napi fenntartás czimén fizetendő átalányösszegezen kívül tartozik az építő vállalat az első 20 napi fenntartáshoz szükséges kavicsanyagot természetben szolgáltatni, illetve a m. kir. államvasutak igazgatóságának rendelkezésére bocsátani.

Ugyanezen kikezdés vége akkép módosítatik, hogy a forgalmi eszközök stb. után fizetendő készpénzösszegek nem a részvénytársaságnak, hanem a m. kir. államvasutak főpénztárában fizetendő be.

III. A 3.-ik §. 10. kikezdésének első hét szava töröltetik, és ezek helyett a következők iktattatnak be: „A felépítményi vas- és aczélananyagok, valamint a vashídszerkezetek is”...

IV. A 4. §-hoz a következő új határozmány vétetik a szerződésbe: Az esetben, ha az engedélyokirat mellékletét képező építési és üzletberendezési feltételekben mennyiségileg megállapított létesítmények [:mellékvágányok, épületek stb.]: a kormány jóváhagyása mellett esetleg leszállíthatnának, vagy részben elhagyatnának, ezen módosítások nem tekinthetők az ezen §-ban említett építési könnyebbítéseknek, hanem az azokból eredő megtakarítások értékét tartozand az építő vállalat a tartalékalap javára refundálni.”

Budapest 1896 évi november hó 20.-án.

4. Melléklet

Magyar–román helységnévtár

| Magyar név | Román név | Megjegyzések |
|-------------------------------------|----------------------------------|---|
| Allios, Temesillésd | Alioș | írták Alliósnek is. 1924-ben, románul Iliști-nek is nevezték. Állomását Aliușnak nevezik. |
| Alsóbencsek, Románbencsek, Bencsek | Bencecul de Jos, Bencecul Român | Állomása (megállóhely) románul: Bencei |
| Altringen, Kisrékas | Altringen | |
| Arad | Arad | |
| Báziás | Baziaș | |
| Bélinc | Belinț | |
| Bencsek, Németbencsek, Felsőbencsek | Bencecul de Sus, Bencecul German | |
| Bencsek, Románbencsek, Alsóbencsek | Bencecul de Jos, Bencecul Român | Állomása (megállóhely) románul: Bencei |
| Blumenthal, Máslak | Mașloc | |
| Bogdarigós, Rigósfürdő, Neuhof | Bogda | |
| Bruckenau, Hidasliget | Pișchia | írták Brukenaunak is |
| Buchberg, Bükkhegy | Sintar | |
| Bükkhegy, Buchberg | Sintar | |
| Buzád | Buzad | |
| Charlottenburg, Saroltavár | Șarlota | |
| Cseralja, Traunau | Aluniș | |
| Csernegyháza | Cerneteaz | |
| Felsőbencsek, Németbencsek, Bencsek | Bencecul de Sus, Bencecul German | |
| Fibis, Temesfüves | Fibiș | |
| Füskút, Temesfűzkút | Fișcut | |

| | | |
|---|----------------------------------|-------------------------------------|
| Gyarmata, Temesgyarmat, Jahrmarkt | Giarmata, Iermata | |
| Gyárvárosi Szőlők, Rezsőföld, Überland | Giarmata Vii | írták Gyárvárosi Szőlők formában is |
| Hidasliget, Bruckenua | Pișchia | írták Brukenaunak is |
| Hidegkút, Temeshidegkút, Guttenbrunn | Zăbrani | |
| Jahrmarkt, Gyarmata | Giarmata, Iarmata | |
| Kisfalud, Angyalkút | Fântânele | |
| Kisrékas, Altringen | Altringen | |
| Komeát, Temeskomját, Lichtenwald | Comeat | |
| Lippa | Lipova | |
| Lugos | Lugoj | |
| Máriaradna, Radna | Radna, Mariaradna | |
| Máslak, Blumenthal | Mașloc | |
| Murány, Temesmurány, Murau | Murani | |
| Németbencsek, Felsőbencsek, Bencsek | Bencecul de Sus, Bencecul German | |
| Németremete, Temesremete, Remete, Königshof | Remetea Germană, Remetea Mică | |
| Neudorf, Újfalú, Temesújfalú | Neudorf, Satu Nou | |
| Neuhof, Bogdarigós | Bogda | |
| Oravica, Oravicabánya | Oravița | |
| Orsova | Orșova | |
| Radna, Máriaradna | Radna, Mariaradna | |
| Remete, Temesremete, Németremete, Königshof | Remetea Germană, Remetea Mică | |
| Resica, Resicabánya | Reșița | |
| Réthát | Tisa Nouă, 1945-ig Wiesenheid | |
| Rezsőföld, Gyárvárosi Szőlők | Giarmata Vii, Viile Iermatei | írták Gyárvárosi Szőlők formában is |
| Rigósfürdő, Bogdarigós, Neuhof | Bogda | |
| Románbencsek, Alsóbencsek, Bencsek | Bencecul de Jos, Bencecul Român | |

| | | |
|---|-------------------------------|--|
| Saroltavár, Charlottenburg | Șarlota | |
| Simontanya megálló, később Alsó-Bencsek megálló | Halta Bencei | |
| Szépfa | Fumușeni | |
| Temesfüves, Fibis | Fibiș | |
| Temesgyarmat, Gyarmata, Jahrmarkt | Giarmata, Iermata | |
| Temeshidegkút, Hidegkút, Guttenbrunn | Zăbrani | |
| Temesillésd, Alliós | Alioș | |
| Temeskomját, Komeát, Lichtenwald | Comeat | |
| Temesmurány, Murány, Murau | Murani | |
| Temesremete, Remete, Németremete, Königshof | Remetea Germană, Remetea Mică | |
| Temesújfalu, Újfalu, Neudorf | Neudorf, Satu Nou | |
| Temesvár | Timișoara | |
| Traunau, Cseralja | Aluniș | |
| Überland, Gyárvárosi Szőlők, Rezsőföld | Giarmata Vii, Viile Iermatei | írták Gyárvárosi Szőlők formában is Román menetrendekben: Viile Iermatei |
| Újarad | Aradul Nou | |
| Újfalu, Temesújfalu, Neudorf | Neudorf, Satu Nou | |

Megjegyzés: a vasútvonalunk mentén, ennek építésekor virágzó, népes sváb telepes falvak sorakoztak. Bár többségüknek régi, középkori nevük volt, a telepesek a régi falu romjain létrehozott új, telepes falvakkal német nevet adtak. Természetesen ebbe jócskán besegített a Habsburg-ház germanizálási politikája is. A 20. század eleji név-visszamágyarosítás után a települések újra magyar nevet kaptak. Többségük a régi, középkori nevet kapta vissza, de voltak (bár jól hangzottak) indokolatlan tükörfordítások is. Példának álljon itt Bruckenua esete, amely

1913-ban a Hidasliget nevet kapta. Helyesebb lett volna a tükörfordítás helyett az elsődleges, már 1332-ben is szereplő Piski (Pysky) nevet visszaadni.

A „magyar név” oszlopba az egyszerűség céljából került a település német neve is. A „magyar név” alatt a régi Magyarország magyar és német helyneveit adtam meg, hiszen a kor dokumentumaiban is sokszor ezek szerepelnek.

Trianon után (de a román irredentizmus boszorkánykonyhájában jóval azelőtt is már serényen dolgoztak a településnevek elrománosításán) egy rövid ideig tole-

rálták a német elnevezéseket, amelyeket azonban hamarosan román nevekké váltottak fel. E könyvnek nem célja a település neveinek elemzése, a névváltozatok pontos ismertetése, erről több forrásból is tájékozódhat az olvasó. Ezért itt csak a kötetben szereplő és a vasutunkkal kapcsolatos településnevekre tértem ki. A megjegyzés rovatban található egy-két pontosítás, ha úgy éreztem, hogy szükség lehet rá.

A radna-lippai csatlakozóállomás nevének Mária-Radnára való megváltoztatását a *Vasúti és közlekedési közlöny* 1897. évi 44. számában közli: „a legközelebb megnyitandó temesvár–radna-lippai helyi érdekű vasut végállomását »Lippa« névvel jelölték meg. Ennek kapcsán a kereskedelemügyi miniszter a magyar kir. államvasutak arad–tővisi vonalán fekvő radna-lippai állomás nevét »Mária-Radnára« változtatta meg.”

A Simontanya rakodó- és megállóhely „Simontornya” névtévedése egy sajnálatos sajtóhibából ered, ugyanis vasutunk megnyitását a *Vasúti és közlekedési közlöny* 1897. évi 70. száma „Vasutüzleti hírek” rovatában hozza az olvasóközönség tudomására: „A temesvár–lippa–radnai

helyi érdekű vasut megnyitása. A magyar kir. államvasutak aradi üzletvezetőségének kezelése alá tartozó temesvár–lippa–radnai helyi érdekű vasut Gyarmata, Bruckenaus, Máslak-Remete, Allios, Temes-Hidegkut s Lippa állomásokkal, továbbá Csernegyháza, Simontornya s Charlottenburg megálló-rakodóhelyekkel folyó év május hó 29-én a nyilvános forgalomnak átadatott. Valamennyi állomás az összes, Csernegyháza, Simontornya és Charlottenburg megálló-rakodóhelyek pedig csak személy-, podgyász- és kocsi-rakományi teheráruforgalomra (elszámolás nélkül) vannak berendezve.” Itt található a sajnálatos elírás, Simontanyát tévesen Simontornyának nevezik. Ezt a tévedést aztán immár 125 éve átvették, és még mai térképeken, szövegekben is néha visszaköszön.

Simontanya megálló-rakodóhely nevének módosítását a kereskedelemügyi magyar kir. miniszter rendelete alapján Simontornya megállóról Simontornya-Fibis névre változtatták. Itt is visszaköszön a téves Simontornya név a helyes Simontanya helyett (*Vasúti és közlekedési közlöny*, 1897. évi 139. szám).

5. Melléklet

Román–magyar helységnévtár

| Román név | Magyar név | Megjegyzések |
|----------------------------------|---|--|
| Alioș | Allios, Temesillésd | írták Alliósnak is. 1924-ben románul Iliješti-nek is nevezték. Állomását Aliușnak nevezik. |
| Altringen | Altringen, Kisrékas | |
| Aluniș | Cseralja, Traunau | |
| Arad | Arad | |
| Aradul Nou | Újarad | |
| Baziaș | Báziás | |
| Belinț | Bélic | |
| Bencecul de Jos, Bencecul Român | Alsóbencsek, Románbencsek, Bencsek | Állomása (megállóhely) románul: Bencei |
| Bencecul de Sus, Bencecul German | Felsőbencsek, Németbencsek, Bencsek | |
| Bencei, Halta | Simontanya megálló, később Alsó-Bencsek megálló | |
| Bogda | Bogdarigós, Rigósfürdő, Neuhof | |
| Buzad | Buzád | |
| Cerneteaz | Csernegyháza | |
| Comeat | Temeskomját, Komeát, Lichtenwald | |
| Fântânele | Kisfalud, Angyalkút | |
| Fibiș | Temesfüves, Fibus | |
| Fișcut | Füskút, Temesfűzkút | |
| Frumușeni | Szépfa | |
| Giarmata Vii, Viile Iermatei | Gyárvárosi Szőlők, Rezsőföld, Überland | írták Gyárvárosi Szőlők formában is |

| | | |
|------------------------------------|---|-------------------------------------|
| Giarmata, Iermata | Temesgyarmat, Gyarmata, Jahrmarkt | |
| Iermata Vii, Giarmata Vii | Gyárvárosi Szőlők, Rezsóföld, Überland | írták Gyárvárosi Szőlők formában is |
| Szerepel Viile Iermatei alakban is | | |
| Iermata, Giarmata | Temesgyarmat, Gyarmata, Jahrmarkt | |
| Lipova | Lippa | |
| Lugoj | Lugos | |
| Mariaradna, Radna | Máriaradna, Radna | |
| Maşloc | Máslak, Blumenthal | |
| Murani | Temesmurány, Murány, Murau | |
| Neudorf, Satu Nou | Temesújfalu, Újfalu, Neudorf | |
| Neudorf, Satu Nou | Újfalu, Temesújfalu, Neudorf | |
| Oraviţa | Oravica, Oravicabánya | |
| Orşova | Orsova | |
| Pişchia | Hidasliget, Bruckenu | írták Brukenaunak is |
| Radna, Mariaradna | Máriaradna, Radna | |
| Remetea Germană, Remetea Mică | Temesremete, Remete, Németremete, Königshof | |
| Remetea Mică, Remetea Germană | Temesremete, Remete, Németremete, Königshof | |
| Reşiţa | Resica, Resicabánya | |
| Sintar | Bükkhegy, Buchberg | |
| Şarlota | Saroltavár, Charlottenburg | |
| Timişoara | Temesvár | |
| Tisa Nouă, 1945-ig Wiesenheid | Réthát | |
| Viile Iermatei | Gyárvárosi Szőlők, Rezsóföld, Überland | írták Gyárvárosi Szőlők formában is |
| Szerepel Giarmata Vii néven is | | |
| Zăbrani | Temeshidegkút, Hidegkút, Gутtenbrunn | |

FORRÁSOK, VÁLOGATOTT BIBLIOGRÁFIA

- *** *A Magyar kir. Államvasutak Hivatalos Lapja* számai. Budapest.
- *** *A kereskedelemügyi m. kir. miniszternek 48.661. számú szabályrendelete, a vasuti vashidak szerkezetének időszakonkénti megvizsgálása tárgyában.* Budapest, 1891.
- *** *A magyar korona országainak vasújtjai az 1900., 1901. és 1902. évben* Magyar statisztikai közlemények. Új sorozat, 10. szám. Budapest. 1905.
- *** *A temesvár–lippa–radnai H. É. Vasút ügye. (Adalék Deschán Achill vármegyei alispán felfüggesztésének történetéhez).* Temesvár, 1897.
- *** *Délmagyarországi Közlöny.* Temesvár.
- *** *Közlekedési és Vasúti Közlöny* számai. Budapest.
- *** Magyar Nemzeti Levéltár, K 229 1897-2-234, K 229 1899-2-4166.
- *** MÁV SZK Zrt. MTÜ Archívum, Magyar Államvasutak Üzletvezetősége, Budapest, Temesvár–Lippa–Radna vasútvonal, KR. 10834, KR. 10835 doboz, képeslapgyűjtemény, kézi hossz-szelvények gyűjteménye.
- *** A Temesvár–Lippa–Radna helyi érdekű vasút Rt. Üzletjelentései.
- *** *Temesvárer Zeitung.* Temesvár.
- *** *Városi Közlöny.* Hivatalos folyóirat. Kiadja a városi tanács. Temesvár
- 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.
- Borovszky Samu [szerk.]: *Magyarország vármegyéi és városai. Temes vármegye.* Budapest [é. n.].
- Csárádi János (főszerkesztő): *Vasúti lexikon A-tól Z-ig* 2. kötet. Budapest, 1994.
- Horváth Ferenc, Kubinszky Mihály: *Magyar vasúti építkezések Erdélyben.* Budapest, 1998.
- Horváth Ferenc: *A magyar vasút építési és fenntartási szervezetének története (1827–2004). I. kötet (1827–1944).* Vasúthistória könyvek, Budapest, 2004.
- Ivănescu, Valentin: *Cronica ilustrată a Regionalei de Căi Ferate Timișoara.* Timișoara, 2009.

- Jancsó Árpád: *Temesközi szárnyaskerék*. (Vasúttörténeti cikksorozat). Heti Új Szó, Temesvár 2012–2017.
- Kiss Lajos: *Földrajzi nevek etimológiai szótára*. Budapest, 1997.
- Klinda József: *Temesvár vasutfejlődése*. Vasuti és Hajózási Hetilap, 36–39. szám. Budapest, 1911.
- 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.
- 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.

A KÖNYVBEN LÉVŐ KÉPEK LELŐHELYEI

Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára (a közlési engedély feltételeinek megfelelően az illető irat jelzetét is megadom):

| | |
|----------|---|
| 5. kép | HU_MNL_OL_K_0229_1896_0002_11898_01, HU_MNL_OL_K_0229_1896_0002_11898_02 |
| 6. kép | HU_MNL_OL_K_0229_1896_0002_11898_03 |
| 7. kép | HU_MNL_OL_K_0229_1897_0002_0234_867 |
| 8. kép | HU_MNL_OL_K_0229_1897_0002_0234_259, HU_MNL_OL_K_0229_1897_0002_0234_260, HU_MNL_OL_K_0229_1897_0002_0234_261, HU_MNL_OL_K_0229_1897_0002_0234_262 |
| 9. kép | HU_MNL_OL_K_0229_1897_0002_0234_263, HU_MNL_OL_K_0229_1897_0002_0234_264 |
| 10. kép | HU_MNL_OL_K_0229_1897_0002_0234_233_r, HU_MNL_OL_K_0229_1897_0002_0234_233_v |
| 80. kép | HU_MNL_OL_K_0229_1899_0002_4166_188, HU_MNL_OL_K_0229_1899_0002_4166_189, HU_MNL_OL_K_0229_1899_0002_4166_191, HU_MNL_OL_K_0229_1899_0002_4166_196 |
| 81. kép | HU_MNL_OL_K_0229_1899_0002_4166_199, HU_MNL_OL_K_0229_1899_0002_4166_202 |
| 82. kép | HU_MNL_OL_K_0229_1899_0002_4166_075 |
| 83. kép | HU_MNL_OL_K_0229_1899_0002_4166_001, HU_MNL_OL_K_0229_1899_0002_4166_006 |
| 154. kép | HU_MNL_OL_K_0229_1897_0002_0234_626 |
| 155. kép | HU_MNL_OL_K_0229_1897_0002_0234_634 |
| 156. kép | HU_MNL_OL_K_0229_1897_0002_0234_547, HU_MNL_OL_K_0229_1897_0002_0234_548 |
| 157. kép | HU_MNL_OL_K_0229_1897_0002_0234_144 |
| 158. kép | HU_MNL_OL_K_0229_1897_0002_0234_145 |
| 161. kép | HU_MNL_OL_K_0229_1897_0002_0234_325 |
| 162. kép | HU_MNL_OL_K_0229_1899_0002_4166_681 |
| 163. kép | HU_MNL_OL_K_0229_1897_0002_0234_734 |
| 164. kép | HU_MNL_OL_K_0229_1897_0002_0234_729, HU_MNL_OL_K_0229_1897_0002_0234_730 |
| 165. kép | HU_MNL_OL_K_0229_1897_0002_0234_735, HU_MNL_OL_K_0229_1897_0002_0234_739 |
| 166. kép | HU_MNL_OL_K_0229_1897_0002_0234_775, HU_MNL_OL_K_0229_1897_0002_0234_776 |
| 185. kép | HU_MNL_OL_K_0229_1897_0002_0234_188, HU_MNL_OL_K_0229_1897_0002_0234_199 |

MÁV Archívum (MÁV Szolgáltató Központ Zrt. MTÜ Archívum) Budapest:
12–31, 35–53, 55–76, 78, 79, 84–108, 116, 140, 144–146, 149, 150, 167, 169 képek
(KR. 10.834, KR. 10835, Képeslapgyűjtemény, MÁV títupstervek gyűjteménye, Kézi
hossz-szelvények gyűjteménye KH 10.004-es doboz, Menetrendgyűjtemény)

Momir Dorottya gyűjteménye: 176...181. kép

Gayer Márk fotói: 34, 138, 139, 141, 184. kép

Korabeli újságok kivágatai (a kép alatti szöveg szerint): 11, 77, 152, 159, 160. kép

Hadtörténeti térképtár, Budapest: 2...4. kép

Horváth Ferenc, id. mű: 168. kép

Lippai Múzeum, Lipppa: 54. kép

Soltész József gyűjteménye: 170, 171. kép

A szerző gyűjteménye és fotói: 1, 32, 33, 109...115, 117...137, 142, 143, 147, 148, 151,
153, 172, 173, 174, 175, 182, 183. kép

ISTORICUL CĂII FERATE TIMIȘOARA-LIPOVA-RADNA

(Rezumat)

După mijlocul veacului al XIX-lea orașul de garnizoană mic, dar cochet Timișoara a pășit pe calea devenirii unui oraș civil mare și important, cu o industrie puternică, urcând mereu în ierarhia orașelor din Ungaria de atunci. Un rol deosebit l-au avut primarii vizionari dintre care trebuie să-i amintim pe Küttel Károly, Török János și Telbisz Károly pe de o parte și conducătorii județului – comite (numit) și vicecomite (ales) – Ormós Zsigmond, Török János, Molnár Viktor și alții pe de altă parte. Conducătorii orașului și ai județului au sprijinit toate demersurile făcute pentru dezvoltarea orașului și a județului. În cazul nostru realizarea căii ferate Timișoara-Radna.

Timișoara a considerat că o cale ferată locală pentru o legătură mai scurtă cu calea ferată principală Arad-Teiuș ar aduce foloase mari și ar contribui substanțial la dezvoltarea industriei orașului, deoarece transporturile de cărbune, de materiale de construcții, cherestea, lemn pentru foc ar fi mult mai ieftine în comparație cu transportul pe ruta Radna-Arad-Timișoara, cu o lungime mult mai mare. În plus localitățile din această parte a județului puteau să-și transporte produsele pe calea ferată la Timișoara și mai departe sau pe piețele din Transilvania. Primele inițiative pentru construirea acestei legături feroviare au fost întreprinse încă în anii 1870, însă au rămas fără succes. Legea nr. XXXII. din 1880 privind construcția căilor ferate locale a dat un avânt puternic activității de construire a căilor ferate de interes local și în scurt timp țara a fost înzestrată cu o rețea foarte densă de căi ferate.

Timișoara s-a folosit și ea de facilitățile acordate de lege și în câțiva ani au fost construite mai multe căi ferate din oraș spre cele patru puncte cardinale. Printre ele și calea ferată Timișoara-Radna. Cei mai de seamă artizani ai căii ferate au fost legendarul primar Telbisz Károly și comitele Molnár Viktor. A fost înființat un comitet de inițiativă care a obținut concesiunea și, conform actului de concesiune a fost constituită societatea pe acțiuni denumită „Temesvár-Lippa-Radnai helyi érdekű vasút Részvénytársaság” (în traducere: „Societatea pe Acțiuni Calea ferată locală Timișoara-Lipova-Radna”). Pentru asigurarea fondurilor aceasta a emis acțiuni, a ales proiectanții și firma de construcții cu care a încheiat contractele necesare. A parafat convenția cu

MÁV (Căile Ferate Regale de Stat Ungare) pentru joncțiunea liniei de cale ferată locală cu rețeaua MÁV în stațiile Timișoara-Fabric și Radna. Conform obligațiilor din actul de concesiune a încheiat cu Căile Ferate Regale Ungare contractul pentru exploatarea căii ferate locale. În scopul asigurării unei exploatare uniforme, a siguranței circulației, a confortului pe liniile locale, după darea în folosință ele au fost predate căilor ferate de stat (MÁV) care răspundeau de exploatarea căii ferate, achitând societăților pe acțiuni o sumă stabilită în contract, de obicei 50% din câștig. De regulă tarifele preferențiale de pe rețeaua căilor ferate de stat se aplicau și pe căile ferate locale.

Deoarece calea ferată făcea concurență căii ferate de stat, aceasta nu a vrut să aplice tarifele preferențiale, fapt ce a dus la multe discuții și animozități între societatea pe acțiuni și MÁV. O altă problemă a intervenit atunci, când localitățile care au făcut subscrieri de acțiuni au refuzat să le mai primească și să le plătească, iar societatea de cale ferată nu și-a putut onora plățile către societatea de căi ferate de stat pentru materialul rulant. În această chestiune subcomitele Deschán Achill a jucat un rol cât se poate de negativ, ceea ce a dus la destituirea lui. În carte sunt tratate și aceste aspecte mai puțin cunoscute în zilele noastre. Societatea trebuia să construiască și un pod în curbă (nu prea obișnuit în acea perioadă) impozant, de cinci deschideri și o lungime de 250 metri peste râul Mureș. Proiectantul căii ferate și a podului peste Mureș a fost renumitul inginer, mai târziu profesor universitar Zielinski Szilárd din Budapesta. Toate acestea sunt tratate în mod amănunțit în volum. Proiectanții și constructorii trebuiau să satisfacă cerințele mai ridicate decât cele impuse altor căi ferate locale, ceea ce a dus la un preț mai ridicat, însă această cale ferată a devenit una dintre cele mai solide și bine construite din Austro-Ungaria. După sfârșitul primului război mondial și stabilirea noilor frontiere, toată linia a revenit Regatului României, iar exploatarea a fost asigurată de către C.F.R.

Cartea de față prezintă istoricul căii ferate Timișoara-Lipova-Radna. Pe baza cercetărilor în diferite arhive, autorul relatează cu lux de amănunte atât demersurile administrative cât și aspectele pur tehnice ale liniei de cale ferată. Sunt tratate separat demersurile pentru înființarea căii ferate, contractul de concesiune, condițiile tehnice, statutul societății pe acțiuni, contractul de joncțiune la rețeaua (MÁV), traseul, calea în plan, profilul longitudinal și profilul transversal tip, infrastructura, suprastructura, lucrările de artă, clădirile deservente ale căii ferate, locomotivele care au asigurat tracțiunea, situația căii ferate în perioada interbelică și după cumpărarea întregului activ al societății făcută de statul român în anul 1942, situația actuală.

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 HISTORY OF THE TEMESVÁR/TIMIȘOARA-LIPPA/LIPOVA-RADNA RAILWAY

(Summary)

After the middle of the 19th century, the small but chic garrison town of Temesvár/Timișoara stepped onto the path to becoming a large and important civilian city with a strong industry, and rose in the hierarchy of cities in what was then Hungary.

Among the visionary mayors who played an important role we must mention Károly Küttel, János Török and Károly Telbisz on the one hand and the county leaders – *comes* (appointed) and *vice-comes* (elected) – Zsigmond Ormós, János Török, Viktor Molnár and others - on the other hand. The leaders of the city and the county supported all efforts towards the development of the city and of the county. One of those efforts, the construction of the Temesvár/Timișoara–Radna railway, is the focus of this work.

The authorities in Temesvár/Timișoara considered that a local railway, providing a shorter connection with the Arad–Tövis/Teiuș main railway would bring great benefits and would contribute substantially to the development of the city's industry, for example the transport of coal, construction materials, timber and firewood would be much cheaper compared to transportation on the much longer Radna–Arad–Temesvár/Timișoara route. Furthermore the localities from this part of the county would be able to transport their products by rail to Temesvár/Timișoara and beyond, or to the markets of Transylvania.

The first initiatives for construction of these railway connections had been formed beginning in the 1870s, but remained unsuccessful. Law no. XXXII. of 1880 on the construction of local railways gave a strong impetus to the construction of such railways and soon the country was endowed with a very dense railway network. Temesvár/Timișoara also used the facilities provided by law and within a few years several railways were built from the city to the four cardinal points. Among them is the Temesvár/Timișoara–Radna railway. The most important craftsmen of the railway were the legendary mayor Károly Telbisz and comes Viktor Molnár. An initiative committee was set up which obtained the concession and, according to the concession deed, the company was formed as "Temesvár-Lippa-Radnai helyi érdekű vasút Részvénytársaság" (in translation: "Temesvár/Timișoara-Lippa/Lipova-Radna" Limited Company). To secure the necessary funds, shares were issued, designers were

chosen and the construction company with which the necessary contracts were concluded, initialled the agreement with MÁV (Royal Hungarian State Railways) for the joining of the local railway with the MÁV network in Temesvár-Gyárváros/Timișoara-Fabric and Radna stations. According to the obligations in the concession deed, it concluded with the Hungarian Royal Railways the contract for the operation of the local railway. In order to ensure uniform operation, traffic safety and comfort on local lines, after commissioning they were handed over to the State Railways (MÁV) which were responsible for the operation of the railway, paying the joint stock companies an amount set out in the contract, usually 50% of the profit.

Usually preferential network tariffs state railways were also applied to local railways. Because the railway competed with the state railway, it did not want to apply preferential tariffs, which led to much discussion and animosity between the company on shares and MÁV.

Another problem arose when the localities that made subscriptions refused to receive and pay them, and the railway company could not honour the payments to the state railway company for the rolling stock. In this regard, Achill Deschán Vice-Prefect played a very negative role, which led to his dismissal. The book deals with these lesser known issues today. The company also had to build an imposing curved bridge (not very common at that time), with five arches and a length of 250 meters over the Maros/Mureș river. The designer of the railway and of the bridge over the Maros/Mureș was the famous engineer, later university professor, Szilárd Zielinski from Budapest.

All these are treated in detail in the volume. Designers and builders were required to satisfy higher requirements than those imposed on other local railways, and this led to higher prices, but this railway has become one of the most solid and well-built from Austria-Hungary. After the end of the First World War and the establishment of new borders, the whole line became the property of the Kingdom of Romania and exploitation by C.F.R.

This book presents the history of the Temesvár/Timișoara–Lippa/Lipova–Radna railway. Based on research in various archives, the author presents in detail both the administrative steps as well as the purely technical aspects of the railway line. The following are treated separately: the procedures for setting up the railway, the concession contract, the technical conditions, the status of the joint stock company, the network connection contract (MÁV), the route, the plan route, the longitudinal profile and the type cross-sectional profile, infrastructure, superstructure, works of art, railway maintenance buildings, locomotives that provided traction, the railway situation in the interwar period and after the purchase of the entire asset of the society made by the Romanian state in 1942, the current situation.

Due to in-depth archival research, the author has included numerous reproductions of original projects and other unpublished documents. They provide this book with special documentary value.

CUPRINS

| | |
|--|-----|
| Cuvânt înainte..... | 7 |
| Pe scurt despre căile ferate locale | 9 |
| Pietre de hotar ale înființării căii ferate locale Timișoara–Lipova–Radna..... | 15 |
| De la inițiativă până la începerea lucrărilor și mai departe..... | 17 |
| Cazul comunei Alioș..... | 33 |
| Actul de concesiune a căii ferate locale Timișoara–Lipova–Radna | 38 |
| Societatea pe Acțiuni Calea Ferată Locală Timișoara–Lipova–Radna | 42 |
| Date privind exploatarea căii ferate până la 1918..... | 54 |
| Principalele caracteristici tehnice ale căii ferate..... | 63 |
| Traseul căii și calea în plan | 65 |
| Profilul longitudinal al căii..... | 72 |
| Infrastructura căii..... | 77 |
| Lucrări de artă: podețe, poduri, ziduri de sprijin..... | 79 |
| Pod peste Mureș..... | 95 |
| Suprastructura căii..... | 116 |
| Gări..... | 118 |
| Clădiri în stații, cantoane în linie curentă..... | 133 |
| Clădiri pentru călători..... | 135 |
| Cantoane | 148 |
| Siguranța circulației | 150 |
| Cazul subprefectului Deschán Achill | 152 |
| Relatări despre recepția căii ferate | 166 |
| Exploatarea căii ferate – contractul încheiat cu MÁV | 174 |
| Societatea de Acțiuni versus MÁV..... | 177 |
| Organe de inspecție în timpul construcției și organizarea exploatării..... | 183 |
| Tracțiunea | 188 |
| Istoricul căii ferate după 1920 | 191 |
| Ani însângeați în amintirea unei familii de feroviari. Scurta viață a mecanicului de locomotivă Hamarics Imre | 196 |

| | |
|--|-----|
| Ce se va întâmpla în viitor?..... | 200 |
| Epilog subiectiv..... | 202 |
| Anexe | |
| 1. Proiectul-lege pentru înființarea căii ferate..... | 209 |
| 2. Contractul de concesiune..... | 213 |
| 3. Contractul de construire între societatea de acțiuni și constructor..... | 231 |
| 4. Glosar de nume geografice maghiar-român | 242 |
| 5. Glosar de nume geografice român-maghiar..... | 246 |
| Izvoare, bibliografie selectivă | 248 |
| Istoricul căii ferate Timișoara-Lipova-Radna (rezumat) | 252 |
| The history of the Temesvár/Timișoara- Lippa/Lipova-Radna railway (Summary) | 254 |

CONTENTS

| | |
|---|-----|
| Foreword | 7 |
| Briefly About the Local Railways (HÉV)..... | 9 |
| Milestones in the Establishment of the Temesvár/Timişoara– Lippa/Lipova–Radna Local Railway..... | 15 |
| From the Idea to the First Hoeing and Beyond | 17 |
| The Case of Alioş | 33 |
| The License of Temesvár/Timişoara–Lippa/Lipova–Radna Local Railway | 38 |
| The Temesvár–Lippa–Radna Local Railway Limited Company | 42 |
| Business Results, Turnover Data Until 1918 | 54 |
| Main Technical Characteristics of the Railway | 63 |
| The Route Path and Horizontal Plan of the Railways..... | 65 |
| Longitudinal Profile of the Railways | 72 |
| Infrastructure of the Railways | 77 |
| Engineering | 79 |
| Bridge over Maros/Mureş River | 95 |
| The Superstructure | 116 |
| Railway Stations | 118 |
| Buildings in Stations, Cabins of current Railway | 133 |
| Buildings for Travellers | 135 |
| Cabins | 148 |
| Traffic Safety | 150 |
| The case of Vice-Prefect Achill Deschán | 152 |
| Reports on the Railway Reception | 166 |
| Operation of the Railway – the Contract Concluded with Hungarian Royal State Railways (MÁV)..... | 174 |
| Limited Company Versus MÁV | 177 |
| Inspection Committee During the Construction and Organization of the Operation | 183 |

| | |
|--|-----|
| The Engineering Department of Arad–Temesvár/Timișoara–Radna Line..... | 186 |
| Traction | 188 |
| History of the Railway Line After 1920 | 191 |
| Bloodstorm Years in Memory of a Railroad Family. The Short Life of Imre Hamarics, a Train Driver..... | 196 |
| Where to Next?..... | 200 |
| Personalized Afterword | 202 |
| Annexes | |
| 1. Draft Law on the Establishment of the Railway | 209 |
| 2. The Concession Contract | 213 |
| 3. The construction Contract Between the Limited Company and the Builder..... | 231 |
| 4. Correspondence Index of Hungarian-Romanian Geographical Names | 242 |
| 5. Correspondence Index of Romanian-Hungarian Geographical Names..... | 246 |
| Sources, Selective Bibliography | 248 |
| Istoricul căii ferate Timișoara–Lipova–Radna (rezumat) | |
| The history of the Temesvár/Timișoara–Lippa/Lipova–Radna Railway (Summary) | 254 |

TARTALOM

| | |
|---|-----|
| Előszó..... | 7 |
| Röviden a helyi érdekű vasutakról (HÉV) | 9 |
| A temesvár–lippa–radnai helyi érdekű vasút létesítésének mérföldkövei | 15 |
| A gondolattól az első kapavágásig és tovább | 17 |
| Az Allios-ügy | 33 |
| A Temesvár–Lippa–Radna helyi érdekű vasút engedélykirata..... | 38 |
| A Temesvár–Lippa–Radna helyi érdekű vasút részvénytársaság | 42 |
| Üzleteredmények, forgalmi adatok 1918-ig..... | 54 |
| A vasútvonal főbb műszaki jellemzői | 63 |
| A pálya vonalvezetése és alaprajza..... | 65 |
| A pálya hossz-szelvénye | 72 |
| A pálya alépítménye..... | 77 |
| Műtárgyak: átereszek, hidak, támfalak..... | 79 |
| Híd a Maroson..... | 95 |
| A pálya felépítménye | 116 |
| Állomások..... | 118 |
| Állomási építmények, vonalórházak..... | 133 |
| Felvételi épületek | 135 |
| Órházak..... | 148 |
| Forgalombiztonság..... | 150 |
| Deschán Achill alispán ügye | 152 |
| Tudósítások az átadásról..... | 166 |
| A vasút üzlete – szerződés a Magyar királyi Államvasutakkal (MÁV) | 174 |
| Részvénytársaság versus MÁV | 177 |
| Vasútvonalunk építési felügyelete és üzeme..... | 183 |
| Az arad–temesvár–máriaradnai osztálymérnökség..... | 186 |
| Vontatás | 188 |
| A vasútvonal története 1920 után | 191 |

| | |
|---|-----|
| Vérzivataros évek egy vasutas család emlékezetében. | |
| Hamarics Imre mozdonyvezető rövid élete..... | 196 |
| Merre tovább?..... | 200 |
| Személyre szabott utószó..... | 202 |

Mellékletek

| | |
|---|-----|
| 1. A vasút létesítésének törvénytervezete | 209 |
| 2. Az engedélyokmány..... | 213 |
| 3. Szerződés az engedélyes és az építővállalat között | 231 |
| 4. Magyar–román helységnévtár | 242 |
| 5. Román–magyar helységnévtár | 246 |
| Források, válogatott bibliográfia | 248 |

| | |
|--|-----|
| Istoricul căii ferate Timișoara–Lipova–Radna (rezumat) | 252 |
| The history of the Temesvár/Timișoara– Lippa/Lipova–Radna railway (Summary) | 254 |
| Cuprins | 256 |
| Contents | 258 |
| Tartalom..... | 260 |

A SOROZAT EDDIG MEGJELENT KÖTETEI

1. Bitay Enikő – Márton László – Talpas János: *Technikatörténeti örökség a kalotaszegi Magyarvalkón.* 2009.
2. Bitay Enikő – Márton László – Talpas János: *Technikatörténeti örökség Magyarygerő-monostoron.* 2010.
3. Jancsó Árpád: *Temesvár vízerőműve.* Működő műszaki műemlékünk. 2010.
4. Bitay Enikő – Márton László – Talpas János: *Technikatörténeti örökség Kalotaszegen a gótika árnyékában.* 2011.
5. Jancsó Árpád: *Az arad–temesvári vasút története.* 2012.
6. Márton László: *Kós Károly, a művészi kovácsoltvas formatervezője.* 2012.
7. Jancsó Árpád: *Az Oravica–Anina hegyi vasút története.* 2013.
8. Bitay Enikő – Márton László – Nagy Tibor Sándor – Talpas János: *Kide, a kőből épült település.* 2015.
9. Bitay Enikő: *Debreczeni Márton, az egyetlen „erdélyi” bányász műszaki öröksége.* 2016.
10. Jancsó Árpád: *Műtárgyak a Jaszenova–Oravica–Anina-vasútvonalon.* 2016.
11. Jancsó Árpád: *Az Osztrák–Magyar Monarchia első vicinálisa – A Valkány–Perjámos–Varjas-vasútvonal története.* 2017.
12. Jancsó Árpád: *Temesvár kilencedik vasútvonala. A Temesvár–Szentandrás–Varjas helyi érdekű vasút története.* 2018.
13. Jancsó Árpád: *A temesvári lóvasút története (1869–1899).* 2019.
14. Miholcsa Gyula: *Erdély napórái.* 2020.