

JANCSÓ ÁRPÁD

**BÁNÁT ELSŐ VASÚTJA
AZ ORAVICA-BÁZIÁS-VASÚTVONAL TÖRTÉNETE**

TUDOMÁNY- ÉS TECHNIKATÖRTÉNETI FÜZETEK

16.

ISSN 2068 – 3103

TUDOMÁNY- ÉS TECHNIKATÖRTÉNETI FÜZETEK

16.

JANCSÓ ÁRPÁD

**BÁNÁT ELSŐ VASÚTJA
AZ ORAVICA-BÁZIÁS-VASÚTVONAL
TÖRTÉNETE**



ERDÉLYI MÚZEUM-EGYESÜLET

Kolozsvár

2021

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, a Communitas Alapítvány és
az EME Műszaki Tudományok Szakosztálya



Szaklektor:

dr. Nagy-György Tamás

© Jancsó Árpád, EME 2021

Kiadó: Erdélyi Múzeum-Egyesület

Felelős kiadó: Biró Annamária

Sorozatszerkesztő: Bitay Enikő

Olvasószerkesztő: András Zselyke

Angol fordító: Sófalvi Krisztina

Angol olvasószerkesztő: David Speight

Borítóterv: Könczey Elemér

Műszaki szerkesztő: Szilágyi Júlia

Nyomdai munkálatok:

F&F International Kft. Kiadó és Nyomda, Gyergyószentmiklós

Ügyvezető igazgató: Ambrus Enikő

Tel./Fax: +40-266-364171

Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale a României

JANCSÓ, ÁRPÁD

Bánát első vasútja : az Oravica–Báziás-vasútvonal története / Jancsó
Árpád. - Cluj-Napoca : Erdélyi Múzeum-Egyesület, 2021

Conține bibliografie

ISBN 978-606-739-204-3

625.1

DOI: 10.36241/ttf-16

AJÁNLÁS

E könyvet dr. Horváth Ferenc emlékének ajánlom.

ELŐSZÓ

A történelmi Magyarországon (amint ma a csonkítatlan hazát nevezik) már javában pöfögtek a gőzmozdonyok, amikor a déli országrészen megjelent az első vonat. Igaz, hogy a Pest–Vác közötti gőzvasút 1846-os megnyitását követően csak nyolc évet kellett erre várni. A Temesköz/Bánát/Bánság első gőzvasútját, az Oravica–Anina-vasútvonalat 1854-ben adták át egyelőre a teherforgalomnak. Legfőbb feladata az Anina és Oravica környéki szénbányák fekete aranyának szállítása volt a Duna-parti Básiás kikötőjébe. Ezért is nevezték szénvasútnak. A vasútvonalon a személyszállítás két év leteltével, 1856-ban indult meg. Mindeközben, stílusosan kifejezve, gőzerővel folyt már a Szeged–Temesvár-vasútvonal építése, mely az országrész feltörekvő központját, Temesvárt kapcsolta be 1857. november 15-én az ország vasúthálózatába. Egy év múlva Temesvárról Jaszenovára ért a vasúti pálya. Ott találkozott a már üzemelő Oravica–Básiás-vasútvonallal. A Jaszenova–Básiás-szakaszt leválasztották az Oravica–Básiás-vasútvonalról és a Temesvár–Jaszenova-vaspályának folytatásává vált. Ezzel 1858-ban befejeződött az osztrák–magyar határváros, Marchegg és Básiás közötti több mint 600 kilométeres vasúti fővonal építése, mely Pesten, Szegeden és Temesváron át összekötötte Bécset a Duna partjával.

Az Oravica–Básiás-vasútvonal a Bánság első vasútvonalaként vonult be a történelembe. Ugyanakkor a mai Románia területén lévő első vasútvonal ranggal is büszkélkedhetett. E vonalon jutottak el az utasok a rohamosan fejlődő Pest-Budára, az ország fővárosába és a birodalmi fővárosba, a gőgös, de egyúttal vidám és bohém császárvárosba, Bécsbe. A vasúton közlekedő vonat sokáig viselte a „bécsi vonat” elnevezést, a vasutat pedig „Orient-Bahn” („Keleti vasút”) kifejezéssel is illették. A Bécs vagy Pest felől a balkáni országokba igyekvő utazók is ezen a vasútvonalon értek Básiás kikötőjébe. Innen hajóval folytatták útjukat Giurgiuiig, majd országúton (1869-től kezdve vonaton, mert ekkor adták át a forgalomnak az akkori Románia első vasútvonalát) Bukarestig. A Duna jobb partján Ruszcsukon (ma Rusze) át utaztak Várna felé, onnan pedig a tengeren át a fényes Sztambulba.

Az Oravica–Básiás-vasútvonal történetét, bár nagyon sokan említik meg, tudtommal még senki sem dolgozta fel részletesen.

Én most ezzel a kis könyvvel erre „vetemedem”. Céлом kézen fogni az olvasót. és minél több eredeti dokumentum alapján végigvezetni ennek az érdekes vasútvonalnak a történetén.

Nem tudom, mások hogyan vannak ezzel, de én nagyon élvezem az eredeti dokumentumokkal illusztrált kiadványokat, hisz az átlag érdeklődő nagyon nehezen fér hozzá a levéltárakban vagy múzeumokban rejtőző iratokhoz, rajzokhoz. Ezért igyekeztem minél több dokumentum másolatát „belegyömöszölni” a könyvbe. Az archív dokumentumok a MÁV Archívum anyagából származnak. Köszönettel tartozom mindazoknak, akik ilyen vagy olyan módon segítséget nyújtottak a kutatás során.

A vasútvonal mai állapotát bemutató fényképeket jómagam készítettem.

A kéziratot a Domus szülőföldi ösztöndíj keretében készítettem el.

Remélem, hogy e kis séta időben és térben a könyv minden, a téma iránt érdeklődő olvasójának szilárd fogódzót nyújt.

A szerző

KEZDETI PRÓBÁLKOZÁSOK EGY ANINA-BÁZIÁSI VASPÁLYA ÉPÍTÉSÉRE

A vasutak megépítéséig Magyarország közlekedése nagyon fejletlen volt. A nagyszámú hatalmas vagy kisebb-nagyobb kanyarokkal rendelkező hajózható folyók iránya nem egyezett meg a szükséges szállítási irányokkal, a hajózást hol a nagy vizek, hol pedig a túl alacsony vízállás akadályozta. Az utak kiépíthetetlenek voltak, főleg az ország síkságain, ahová nagyon nehezen lehetett az útépitéshez nélkülözhetetlen, nagy mennyiségű kőanyagot szállítani. A dombvidéken valamivel jobb volt a helyzet. A közlekedés nehézsége óriási hátrányt jelentett az ipar fejlődésének. Hogy a szomszédos országokban is hasonló vagy ennél még rosszabb volt a helyzet, bizony sovány vigasz volt. A vasút megjelenése megteremtette a lehetőséget a modern közlekedésre. Magyarországon 1846-ban adták át az első gőzvasutat Pest és Vác között, de ekkor indult el az első lóvasút is Pozsony és Nagyszombat között. A vasútvonalakat eleinte magánvállalatok építették, de a tőke, a tapasztalat és a fizetőképes szállítások hiánya sokukat a csőd szélére sodorta. Ezért kapóra jött az osztrák birodalomnak, amelynek Magyarország is részét képezte, az a törekvése,

hogy az állam megvásárolja a már megépült vasútvonalakat (az osztrák örökös tartományokban és Magyarországon is), és tovább fejlessze a vasúthálózatot. Kiváló szakemberek dolgozták ki a vasútépitések stratégiáját. Való igaz azonban, hogy Bécs birodalmi érdekeit tartották szem előtt. A központosított vasútépitésnek eredménye pozitív volt, hisz rövid időn belül több fővasúti vonal épült meg, amelyek összekötötték a birodalom távoli központjait Béccsel és Pest-Budával.

A Bánság közlekedési helyzetével és a magyarországi vasútépitésekkel Az Oravica–Anina hegyi vasút története című könyvemben foglalkoztam bővebben.

Temesvárra 1857 novemberében futott be az első gőzös, de a hajdani /Temesköz/ Bánát/Temesi bánság első vasútvonala nem a térség központját, Temesvárt kötötte össze az ország vasúti hálózatával, hanem a bánáti hegyvidék központját, Oravicát az Al-Duna partjának kis, jelentéktelen, alig néhány lakost számláló helységével, Baziással. Megnyitásakor e vasútvonal nem csatlakozott az ország vasúti hálózatához és az Oravica környéki bányák termékeit, főleg az aninai szénme-

dencében bányászott jó minőségű szenet juttatta a Duna-parti kis kikötőbe.

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

Gränzenstein Gusztávról (Nyitraszerdahely 1808, Pest 1861) meg kell említenünk, hogy 1836-ban lett udvari kamarás, ekkor kapott magyar nemesi címet is. A magyar forradalom és szabadságharc híveként a forradalmárok részére kézi-fegyvereket, lövedékeket és kisebb ágyúkat is gyártatott. A forradalmi kormányban is szerepet vállalt, majd a kormánnyal együtt Debrecenbe menekült. Kiváló szakember volt, a kiegyezés után a magyar bányászat egyik irányítója lett.

A bánáti hegyvidék fejlesztésének és a bányakincs értékesítésének feltétele volt a jó és biztonságos közlekedés megteremtése. Az aninai és oravicai bányavidéket az ország többi vidékével összekötő vasútvonal megépítésére több elképzelés is

született. Bizonyos szakaszokat lóvontatással, másokat már eleve gőzvontatással terveztek. A kezdeti fellendülést több megtorpanás, majd újragondolt nyomvonal tervezésével és kiépítésével ismét fellendülés követte. Az oravica-jaszenova-báziási vasútvonal és az Aninát Oravicával összekötő hegyi vasút építésének kezdeteit egységesen kell bemutatnom, hisz nagyon összefonódtak a történések, nehezen lehetne különválasztani őket.

1846. október 31-én Michael Layer, Gustav von Gränzenstein, Giller ülnök, Ransonet báró, Karl Bach vasúti mérnök, Johann N. Bach bányamester, Franz Obert bányamérnök („Markscheider”), Kolozsváry Ferenc bányatiszt („Einfahrer”) és Schroll praktikáns részvételével tanácskozást tartottak, ahol széles körű tervet dolgoztak ki a szénbányák felfejlesztésének érdekében. Ebben többek között szerepelt egy 9½ mérföld (72 km) hosszú gőzvontatású vasút építése Lissava–Oravica–Jaszenova–Báziás között, majd ennek meghosszabbításaként egy 232 öl (439,98 m) hosszú alagút létesítése a lissavai völgyet és a Zsittin-patak völgyét elválasztó hegyhát alatt. Onnan egy 1864 öl (3,535 km) hosszú, István főhercegről elnevezett altárnával a Teréz-völgyben a stájerlak-aninai szénmedence nyugati széléhez juthattak. Az István-altárnába egyúttal a munkálatok megkönnyítése céljából három akna (Mihajlovics, Leyer, Gränzenstein) mélyítését is elkezdték. Az István-tárna építésére 9 évre lett volna szükség. Gränzenstein még egy, közvetlenül a lissavai völgyből az István főherceg

tárna síkja alá 80 öllel (151,72 m) mélyebben egy második, 2356 öl (4,468 km) hosszú, V. Ferdinánd magyar királyról elnevezett tárna fejtését is javasolta. Figyelembe véve, hogy az István-tárna kiépítésére 9 évet kellett volna várni, és a kincstár hamarabb óhajtotta a Stájerlaktól északra lévő, egy kis emelkedés által elválasztott Anina-völgyi bányák szenét értékesíteni, az aninai bányákból a szenet a gőzvasútig egy 4½ mérföld (34,13 km) hosszú, a bregyetti (majd predeti, a román „brădet” szóból, melynek magyar megfelelője a „fenyves”) fennsík keleti, északi és északnyugati peremén, valamint a lissavai patak völgyében haladó lóvasúton szállították volna. Ezt Lissavánál tervezték a gőzvasúti pályához csatlakoztatni.

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

A lóvasutat 1851-ben adták át. A közel 26 km hosszú lóvontatású vasút építése 382 814 forint 47 krajcárba került. A vasútba a nagy magasságkülönbségek leküzdése végett három (egyenként 22, 24 és 76 m magasságokat leküzdő) siklót építettek. A vagonokat drótkötél segítségével vontatták magasabb szintre, vagy visszafelé jövet eresztették lejjebb a siklókon. A lóvasút pályája kilenc alagúton haladt át. Ezek hossza 19 és 710 méter között váltakozott, összhosszuk 1563 méter volt.

E lóvasúti szakasz miatt több vasúttörténeti írásban vélik úgy tévesen, hogy az oravica-báziási vasútvonal lóvontatású lett volna. Így került fel az internetre is, ahonnan másolgatják rendületlenül. Az igazság viszont az, hogy a Lissava-Oravica-Báziás-vasútvonal elejétől fogva gőzmozdony-vontatású vasút volt.

1852-ben Karl Dulnig, a lóvasút építésvezetője a bécsi pénzügyminisztériumnak javaslatot nyújtott be a Gerlistye-Zsittin közötti lóvasút gőzvontatásúvá alakítására, valamint az aknákig való meghosszabbítására. Ez a javaslat nem szerepelt az eredeti tervben. Az ügyben az egyeztetések és tárgyalások 1854-ig folytatódtak. Végül Anton Wiesner miniszteri tanácsos 1854. június 27-i határozatában ejtette a lóvasút ügyét, az István-tárnát és a három, már említett, bregyetti (brădeti) aknát megszüntette, de a Ferdinánd-akna gyors hajtása érdekében, a stájerlaci szénmedence feltárása céljából 40 öllel (75,86 m) mélyebben egy, Ferenc Józsefről elnevezett új altárna megnyitását rendelte el. A nagyszabású tervhez azonban nem



1. kép

A Lissava–Oravica–Báziás-vasútvonal útvonaltervezetei. Rajzolta Pfliger, 1846-ban (MNL S 11 No. 757-2)

volt elég munkaerő, ezért a kormány a Gerlistye községhez tartozó völgybe 100 újonnan épített házba 431 munkást telepített. Így született meg a későbbi Anina bányászváros.

A Lissava–Oravica–Jaszenova–Báziás gőzüzemű vasútvonalat 2 év alatt tervezték megépíteni. A munkálatokat e vonalon Karl Bach vasútépítő mérnök irányítása alatt már 1847-ben megkezdték, ám csakhamar tífuszjárvány kitörése miatt le kellett állítani. A munkások közül sokan megbetegedtek, meghaltak. Maga az oravicai bányorvos, Peter Wierzbichy is a fertőzés áldozata lett.

Érdeemes egy kis kitérőt tenni ez orvos szakmai és tudományos tevékenységére is. Peter Wierzbichy vagy magyarosan Wierzbichy Péter 1794-ben született a galíciai Szandecben. Később Keszthelyre került, és egyes adatok szerint 1821–1824 között a Georgikon Akadémián tanított. Megírta a *Flora Mosoniensis* c. művét, melyben a mosoni növényvilágot írja le. 1824–1828 között Budán elvégezte az egyetemet, és sebészorvosi oklevelet szerzett. Nemsokára Oravicára szerződött. Ő lett a bányavároska első királyi sebésze és bányorvosa (Erster königlicher Wundarzt und Bergphisikus). Fáradszóról végzte orvosi teendőit, de szintén nagy energiával folytatta növénytan kutatásait, és bővítette lepkegyűjteményét. Növénytan kutatásait rendszeresen közölte a regensburgi *Flora* botanikai lap. Az 1843-ban Temesváron tartott Magyar Orvosok és Természetbúvárok Vándorgyűlésén a gypot bánati meghonosításáról értekezett.

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

Különösen jó rajz tehetséggel megáldva, a növényleírásait sok színes rajzzal illusztrálta. 30 000 darabos növénygyűjteményt hagyott hátra, mely a grazi Joanneumba került, de Prágában is őrzik egyik herbáriumát. Több növény viseli a Wierzbickya jelzőt. Kitaibel Pál mellett az oravicai bányorvos a XIX. század eleji legnagyobb magyarországi botanikusok közé tartozik.

Az entomológia területén is jelentőset alkotott.

A vasúti munkások között kitört tífuszjárvány alatt éjt nappallá téve igyekezett gyógyítani a betegeket, enyhíteni szenvedéseiket, míg 53 évesen őt is leteperete a gyilkos kór. 1847. február 5-én távozott az élők világából.

A járvány idején, habár nem volt a vasút alkalmazottja, szintén áldozatos munkával kezelte a betegeket a macedóniai Bitoliából (Monastir), a törökök elől Magyarországra menekült makedoromán Gheorghe Constantin Roja (1786–1847), akinek nevét magyarosan Rózsának is írták. A makedorománok központjából (akár sokan sorstársai közül) Temesvárra jött, ahol a már itt régebben letelepedett nagybátyja kereskedéssel foglalkozott. A Bega-parti városban végezte középiskolai tanulmányait is, majd Buda és Bécs egyetemén tanult tovább. Orvosi diplomá-

ját 1812-ben szerezte a bécsi egyetemen (diplomadolgozatát Wallachus Moscopitanus névvel szignálta). Rövid ideig bécsi kórházakban dolgozik, majd Temesváron áll megyei szolgálatba „phisikus”-ként. A Bánság fővárosából kerül később Oravicára bányorvosnak. 1842-ben a Magyar Királyi Orvosi Társaság levelező tagja lesz.

Orvosi munkája mellett nagy figyelmet fordít a románok származásának kutatására, mellyel már budai diákévei alatt kezdett komolyan foglalkozni. A makedo-románokat romanizált trákoknak tartja, és kijelenti, hogy a román nyelv őshazája Trákia. Román nyelvű orvosi ismeretterjesztő, valamint bábanevelő könyvecskét is kiad. Wierzbichy Péter kollégájához hasonlóan a vasúti munkások között kitört tifuszcsepe járvány áldozataként 1847. január 30-án halt meg.

A sok munkás életét követelő tifuszcsepe járvány után a hatóságok vasútorvosi állást hoztak létre. Prágából Oravicára vezényelték dr. Friedrich Bach orvost, aki 1847 őszétől a vasúti orvos posztját is betöltötte.

Friedrich Bach 1813. március 13-án született Königrätzben, Franz Bach hivatalnok gyermekeként. A vasútépítő Karl Bach mérnök testvéröccse volt. A család Prágában telepedett le, Friedrich is itt folytatta tanulmányait. Többek között zenét is tanult. Orvosi egyetemi tanulmányai mellett nagyon érdekelte az irodalom is. Példaképei voltak a bánáti születésű Nikolaus Lenau és Friedrich Rückert. Barátja volt Szarvady Frigyes publicista, diplomata, magyar szabadságharcos.

Ő vezette be a pesti forradalmár ifjak közé.

Oravicán orvosi teendői mellett jelentős művelődési tevékenységet folytatott. Harcos kiállása miatt a császári királyi szabadalmazott osztrák államvaspálya-társaság (magyar rövidítése e kötetben OÁV, német rövidítése: StEG) vezetői nem igen szívelték. 1848. április 9-én például támogatta a bányászok petícióját, melyet a bányai igazgatósághoz intéztek. Demokratikus és haladó nézeteket vallva, természetesen az 1848–49-es magyar forradalom és szabadságharc egyik szimpatizánsa volt. 1851-ben Aninára, majd Versecre helyezték, ahol szintén az OÁV (StEG) keretében tevékenykedett. Itt halt meg 1865-ben, amikor egyik betegéhez sietett.

A bányorvosok, akik a vasúti munkásokat is ellátták, majd a vasúti orvosok is kötelezően az oravicai bányai igazgatóság gyógyszerárából szerezték be a gyógyszereket. A bányai igazgatóság a gyógyszereket a Bruderlade (Társasláda) pénzalapjából fizette. A bányai igazgatóság gyógyszerárát és az időközben megszűnt Winter-féle gyógyszerár ingóságait 1776-ban Johann Lederer vásárolta meg, minden joggal és kötelezővel. „A Fekete Sashoz” címzett gyógyszerárát 1797. február elsején nyitotta meg Oravicán. Halála után, 1820-ban özvegyétől Knoblauch Károly (Resica, 1797, Oravica, 1869) vásárolta meg. A vasútépítő munkások egészségéért felelős orvosoknak is kötelezően innen kellett ellátniuk magukat a szükséges gyógyászati termékekkel.

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

A Knoblauch család jelentős szerepet vállalt Oravica és a bánáti bányavidék társadalmi életében. Nem véletlen, hogy az első vonattal végigutazó díszvendégek között foglalhatott helyet. Knoblauch Károly családjában hazafias szellem uralkodott. Ágoston Károly nevű fia önkéntes honvédként vett részt az 1848–49-es forradalom és szabadságharcban. Knoblauch Károly 1856-ban az OÁV (StEG) kötelékébe lépett.

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

A vasútépítés az 1848–49-es magyar szabadságharc alatt szünetelt. A munkálatokat csak 1850-ben kezdték újra. 1851-ben a aninai hengerdében elkezdték a vasúti sínek gyártását is. Egyes adatok szerint a resicai gyárban, viszont ez

tévedés lehet, mert Resicán később fogtak hozzá a vasúti sínek gyártásához.

A Steierdorf (Stájerlak) és Báziás közötti Banater Montan-Eisenbahn (Bánáti hegyivasút) vonalát az Emanuel von Friedberg (Emanuel Salomon Friedberg-Mírohorský, 1829–1908) által rajzolt General-Karte der Wojwodschaft Serbien und des Temescher Banats című, 1853-ban megjelent térképre is berajzolták, habár még csak épülőfélben volt. Ez szokás volt, de az itt-ott megjelenő kisebb-nagyob, pontosabb vagy pontatlanabb ismertetésekben gyakran visszatér. Csak emiatt említtem. Steierdorf és Anina települések nagyon hamar összenőttek, ezért használták hol a Steierdorf, hol az Anina, hol az Anina-Steierdorf, hol a Steierdorf-Anina nevet.

Az oravicai plébániatemplom iratai között található egy 1853. november 20-án keltezett összeírás (Ausweis über den Arbeiterstand auf der Eisenbahnstrecke von Krassowaer Tunell bis Jam), melyben felsorolják az akkortájt a vasúti munkálatoknál alkalmazottak számát. Az eredeti iratot a Hegyi Bánát egészségügyének szakavatott kutatója, dr. Gálffy Gyula másolta le. A táblázatot (lásd 1. táblázat) német nyelven állították ki, és külön szerepelnek a vasútvonal Krassova és Lissava, Lissava és Oravica, valamint az Oravica–Jám-szakaszok. A keltezés alatt: „Kais. königl. Bauleitung der banater Eisenbahn” és olvashatatlan aláírás (feltehetőleg Lihotzky).

Gálffy Gyula adatai szerint az Oravica–Jám–Jaszenova-vasútvonal építésén

1. táblázat

A vasúti munkálatoknál alkalmazottak száma 1853-ban

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

1846–1854 között 3000 helyi lakos és 3000 más vidékről jött munkás dolgozott (lásd Gáffy).

1854-ben az állami hivatal górcső alá vette az aninai bányákat, és kiderült, hogy az 1853-as év veszteséges volt, az 1854-es év előrejelzései is borúlátóak, a kiadások nem voltak összhangban a beruházások mértékével. Nyilvánvalóvá vált, hogy „a Wiesner-féle javaslat értelmében foganasítandó elő- és feltárások és a hozzájuk

fűződő üzleti reményéseket megvalósítani nem tudják” – írja Téglás Gábor. Ezért 1854. február 4-én elrendelték a munkálatok zömének beszüntetését, és csak a szénfejtést folytatták. A Ferdinánd- és a Ferenc József-tárnák munkálatait leállították. Az 1853-as év 812 270 forint 72 krajcáros deficitje és az 1854-es év 1074,48 frt 19½ krajcár vesztesége is nagyban hozzájárult ahhoz, hogy az állam 1855-ben áruba bocsássa bánáti bányáit, hutáit is.

A vasút építkezései, bár nehézségek árán is, de folytatódtak, és 1854. augusztus 20-
ra sikerült befejezni az Oravica–Jaszeno-
va–Báziás-szakaszt, megindulhatott rajta
a forgalom. Az úgynevezett „szénvasút”
(„Kohlenbahn”) ekkor még csak teherfor-
galmat látott el, ám nagy jelentősége volt,
mert a gazdag szénvagyon így már értéke-
síthetővé vált, hisz a dunai gőzösök falták
a szenet. Addig Újpalánkán töltötték fel
szénkészletüket. Báziás, mely a vasút meg-
érkezéséig alig néhány lakosú kis település
volt, fontos dunai kikötővé gyarapodott.

1854-ben Erwin von Lihotzky főmér-
nök látta el az épülő vasút ideiglenes ügy-
vezetői teendőit („Provisorischen Baulei-
tung der Montan-Ärarial-Eisenbahn von
Steierdorf über Orawitza nach Basiasch”).
Beosztottaiként két másodosztályú mér-
nök, négy első osztályú és három má-
sodosztályú segédmérnök, valamint egy
számvivő és egy raktáros segítették mun-
kájában.

Eképpen vált az Oravica–Jaszenova–Bá-
ziás-vasútvonal a Bánság első vasútvona-
lává.

AZ ÁLLAM ELADJA VASÚTJAIT ÉS VAGYONÁNAK EGY RÉSZÉT. A STEG, AVAGY AZ OÁV

A legyőzött magyar szabadságharcot a rossz emlékű osztrák abszolutizmus, más néven a Bach-korszak követte. A mindent központosító államhatalom megvásárolta a birodalom területén már működő vasutakat, amelyeket magántársaságok építettek, visszavásárolta a már kiadott koncessziókat, és megalakította az állami vasúttársaságot (Österreichische Staatsbahnen). Az újonnan alakított állami vállalat a célbavett nagy földrajzi egységektől szerinte szervezte meg a legfontosabbakat: északkeleti vonalak, nyugati vonalak, déli vonalak, délkeleti vonalak. A Bécs–Pest–Szeged–Temesvár–Báziás-fővonal és mellékvonalai alkották a délkeleti vonalat (Südöstliche Linie). Az államvasút nagy lendülettel fogott a vasúthálózat továbbépítésébe. Szédítő iramban épültek ki a két fővárost (Bécs és Pest-Buda) és a vidéket összekötő vasútvonalak. Ezek irányvonalát a birodalom katonai és fő gazdasági érdekei szerint állapították meg. Az igaz, hogy rövid idő alatt nagyjából kiépült az ország fővasúti hálózata, azonban a sietőséget a megépült pálya minősége sínylette meg, méghozzá igen komolyan. Erre csak néhány év után derült fény. A több okból

is kiürült államkassza miatt az osztrák kormányzat, mely az államcsőd szélén egyensúlyozott, elhatározta az államvasutak és az állami vagyon egy részének eladását. A vevő a cs. kir. szabadalmazott osztrák államvaspálya-társaság volt (azaz a StEG, avagy magyar nevén OÁV), melyet ebből a célból hoztak létre Párizsban.

Mindazon olvasók, akiknek keze ügyében van *Az Oravica–Anina vasútvonal története és a Műtárgyak a Jaszenova–Oravica–Anina vasútvonalon* című könyvem, most nyugodtan „ugorhatnak”, de azok kedvéért, akiknek e két, már elfogyott könyvem nincsen meg, úgy gondolom, hogy kötelességem összefoglalni az OÁV-ról szóló fontosabb tudnivalókat.

Az 1855–56-os években Magyarországon három nagy magánvasúti társaság szerzett döntő gazdasági pozíciót. A leghatalmasabb a császári királyi szabadalmazott Osztrák Államvaspálya Társaság (Kaiserlich-Koeniglich-Privilegirte Oesterreichische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft, röviden StEG, magyarul OÁV, de eleinte az ÁVT rövidítést használták) volt. Francia megnevezése: Société Autrichienne Impériale, Royale Privilégiée des

Chemins de Fer de l'État. Az előbbi megnevezések szerepelnek a társaság 1855-ben kiadott részvényein. A részvénytársaság Ausztriában megvásárolta a Bodenbach-tól Brünnig (ma a csehországi Brno) és Olmützig (ma Olomouc, szintén Csehországban) tartó vasútvonalat, Magyarországon pedig az előbb említett Oravica-Báziás-vasútvonalon kívül a Marchegg (az akkori osztrák-magyar határállomás a Morva – németül March – osztrák oldalán) és Pest, a Pest-Cegléd-Szolnok-, és a Cegléd-Kecskemét-Szeged-vasútvonalat, valamint a Szeged-Temesvár-pálya már elkészült építményeit.

A tőkés csoport az állammal az adásvételi szerződést 1855. január elsején írta alá. A vasútvonalak mellett a társaság több államjóságot is – bányákat, hutákat, erdőket, szántóföldeket, szőlőket – is vásárolt. 1855. február 13-án megvásárolta a cs. k. szabadalmazott bécs-győri vaspályatársaság Bécstől a Lajta melletti Bruckig (Bruck an der Leitha, az akkori osztrák-magyar határ) kiépített vasútvonalát, valamint a Brucktól Győrön át Újszőnyig (település Komárommal szemben a Duna jobb partján, Trianon után szintén a Komárom nevet viseli) építés alatt álló vasútvonalát és a győri gépgyárát. A társaság létező volt vasútvonalainak kiépítése, hogy minél olcsóbban és könnyebben a piacokra szállíthassa bányászati, ipari és erdészeti termékeit. A társaság mind osztrák, mind magyar területen is fejlesztette vasúthálózatát. A Bánságban ez a részvénytársaság építette ki a vasúti törzhálózatot. Ezzel az 1891-es államosítá-

sáig uralta a Temesköz szállítását. Óriási bányászati vagyona, gyári és bányái révén az ország, egyben régióink egész gazdaságának fő szereplője volt. A Bánátban az osztrák államvasút, az OÁV (StEG) tulajdonába kerültek az oravicai, részben ezüstöt és vasércet is tartalmazó rézbányák Csiklovával, Dognácskával és Moldovával, Doman, Kuptor-Szekul és Stájerdorf kőszénbányái, Resica, Ferencfalva vasércbányái és vasgyári (a ferencfalvi kőszénbányával együtt), Bogsán a rézhámorral, valamint Gladna, Moravica és Szlatina, végül a bányakincstár ottani területei és erdősei (97 000 hold = 55 823,5 hektár), és az addig az oravicai és bogsáni területekben kamarai birtokban lévő telkek (11 300 hold = 65 031,5 hektár).

A bányákkal és hutákkal együtt a StEG megvette a nagy, egybefüggő, 387 808 hold kiterjedésű bánáti uradalom 56%-át. Észak-déli irányban az uradalom legnagyobb hossza 10 mérföld, legnagyobb szélessége pedig 5 mérföld volt. Dél felé az uradalom elkeskenyedett. Az uradalom hegyes, keleti részének lakossága az iparban és erdőmunkásként kereste meg kenyerét. A nyugati részen már gazdag termőföldek is voltak. A lakosság nagy része itt a mezőgazdaságból élt.

A maradék a községek és a magánosok tulajdonában maradt.

A gladnai uradalom, melyen az azonos nevű vashámor is áll, valamint az ettől északra elterülő, 4410 holdnyi erdő is az OÁV tulajdona lett. A vállalat uradalma területén 79 településen 1854-ben 103 845 fő élt. Oravicán 6151-en laktak.

A StEG-nél 5000 állandó alkalmazott talált munkát és megélhetést.

Összehasonlításképpen: Krassó-Szörény megye területe 1910-ben 11 032 négyzetkilométer volt, ahol 466 147 lakos élt (Krassó-Szörény vármegye térképe. Kiadatott a vallás és közoktatási m. kir. Miniszter úr megbízásából. s.a. s.n. s.l.).

Az első közgyűlés üzletjelentésében (General-Vlg. 1856) megfogalmazottak szerint az „OÁV külföldi és belöldi tőkével alakult részvénytársaság”, melynek „fő célja a koncesszióba vett vasútvonalak építésének befejezése, üzemeltetése, továbbá, saját tulajdonába került bányáinak kitermelése, uradalmainak, kohóinak, gépgyárainak hasznosítása. Ezek között az üzleti tevékenységek között szükséges különbséget kell tenni, és-
pedig:

- az éppen elkészült vasútvonalak, vagy pedig az épülőben lévő vasúti pályák, amelyekért a társaság az államnak fizetett;
- azoknak a vasútvonalaknak a kiépítése, amelyekre a társaság koncessziót kapott;
- a más társaságok tulajdonát képező koncessziós vasutak megváltása;
- a megszerzett uradalmak és ipari létesítmények”.

A „Koncessziók (engedélyek) és a részvénytársaság javára tett átengedések” fejezet megállapítja, hogy a vasutak koncesszióját (engedélyét/szabadalmát) a társaság 90 évre kapta meg az államtól. Figyelembe véve a vasútépítési munkálatok 1857. december 31-ei befejezését,

a koncesszió (engedély) 1947. december 31-ig érvényes.

A már megépült vagy az állam költségén épülő, már üzemben vagy csak részben üzemben lévő vasútvonalakért a társaság 170 millió frankot fizetett. Ebben benne foglaltattak a pályán kívül a gördülőanyagok (mozdonyok, vasúti kocsik), az épületek, az anyagkészletek is.

A megvásárolt uradalmak, bányák, kohók, ipari létesítmények tartozékaikkal együtt 30 millió frankért kerültek a társaság tulajdonába. Összesen tehát a társaság 200 millió frankot fizetett be az államkasszába.

Az állam 200 millió frankig a társaságnak évente 5,2%-os kamatbiztosítást szavatolt.

Az üzletjelentésben aprólékos és részletes ismertetést kapunk az OÁV Csehországban és Magyarországon szerzett javairól.

Számos helytörténész, történész közölt téves adatokat a főleg francia nagytőkések által létrehozott OÁV-val kapcsolatosan. Többen állítják (tévesen), hogy a híres Rotschildok érdekeltségi körébe tartozott, holott éppen a konkurenciáé volt. Lássuk, az eredeti dokumentumok szerint kik is voltak az OÁV tulajdonosai. A legfontosabb és legpontosabb adatokat az 1855. január elsején, Bécsben aláírt, német nyelven kiállított „Egyezmény” tartalmazza. Eszerint az eladó, az osztrák állam képviselői, „az osztrák kormány megbízásából és annak nevében” báró Alexander Bach belügyminiszter és báró Baumgartner. Ők a szerződés megkötésé-

re és aláírására dr. Cajetan Meyer cs. kir. belügyminiszteri és Johann Joseph Anton Brentano cs. kir. pénzügyminiszteri tanácsosokat hatalmazták fel.

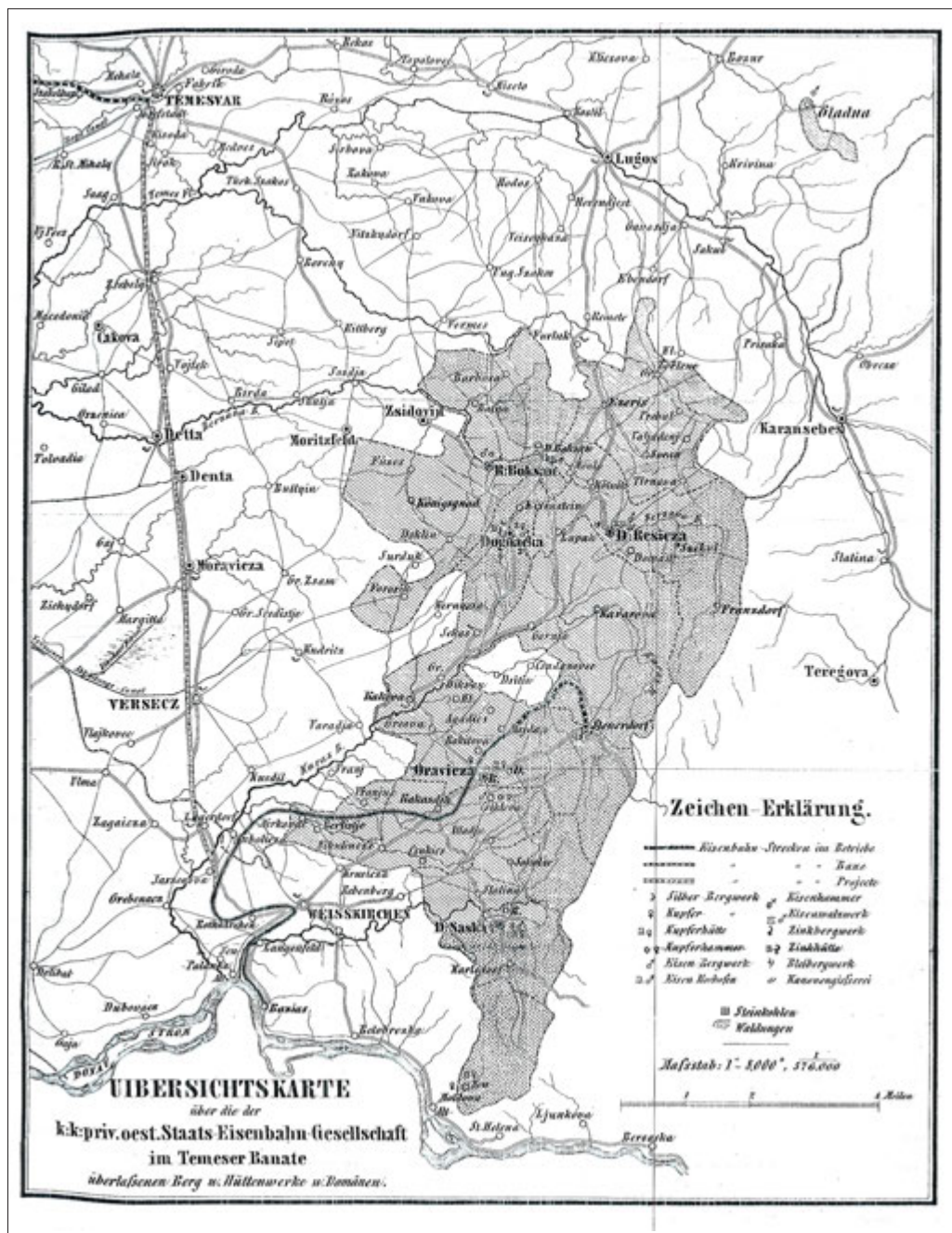
A vevők képviselői és a szerződés aláírói az alábbiak voltak: Daniel Eskeles, mint az Arnstein és Eskeles nagykereskedő cég főnöke, báró Georg Sina (Sina György, élt 1782–1856 között, számos magyarországi befektetéshez biztosított tőkét, így a Lánchíd építését is legnagyobbbrészt finanszírozta; támogatta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

Az „Egyezmény” első paragrafusa értelmében Daniel Eskeles, Georg Sina, Isaak Pereire és Raphael Galliera „saját és megbízottjaik nevében, mindamellet minden egyetemleges kötelezettség nél-

kül, átveszik azon eladott dolgokat és engedélyeket, melyek a pénzügyminiszter úr ő nagyméltósága által aláírott, Bécsben 1855. évi január 1-én kelt és a jelen egyezményhez csatolt két okmány, nevezetesen a) a vasútengedély-okmány és b) az államjóságok és bányák iránt kötött szerződés és engedélyokmány szerint átengedetttek és kötelezik magokat és meghatalmazóikat, minden, e két okmányban a vevők és engedélyesek által elfogadott kötelezettségeket, a jelen egyezményben megállapított részletesebb határozatok szerint teljesíteni és a létesítendő cs. kir. szabadalmazott osztrák államvaspályatársulatnak, a jelen egyezményhez csatolt és a belügyminiszter úr ő nagyméltósága által elfogadott alapszabályok szerinti alakítását, legkésőbb 1855. április hó 1-jéig igazolni”.

A szerződés szerint az engedélyesek az osztrák államkormányának 200 millió franknyi összeget voltak kötelesek fizetni aranyban vagy ezüstben. A kormány az átengedett vasutakra és tartozékaikra ötévi adómentességben is részesítette a társaságot. Az átvett vasutak befejezéséhez, helyreállításához, javításához, karbantartásához szükséges sínekre és más tárgyra a társaság öt évig a kiszabott vámilletéknek csak felét kellett, hogy befizesse az államkasszába. Ezenkívül a társaság az 1 500 000 forint értékig behozott mozdonyok, vasúti kocsik, állógépek, gőzkazánok, gépek és más műszerek esetében is öt évig vámmentességet élvezett.

Hasonlóképpen 10 éven át a „bányamértékilleték (németül Massengebühr)



2. kép.

A cs. k. szab. osztrák államvasút-társaság uradalmi és vasútvonalai a Bánátban 1855-ben. Az Oravica–Jasenova–Báziás-vasútvonalat már üzemelő vasútként jelölték (az OÁV 1855-ös üzletjelentéséből)

és bányavám (németül Bergfrohne) helyett két bányamérték (Gruben-Feldmasse) után kivitelképpen csak évi tíz pengő krajcár illetéket” kellett fizetnie. A társaságnak a jövőbeli bányafejlesztéseiért is könnyítéseket szavatoltak.

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

Az említett meghosszabbítások, összekötő és szárnyvasutak a társaság által saját költségén és saját használatára mindazon feltételek és kedvezmények mellett építtetnek ki és vétetnek üzletbe, melyek

az azok felől a törvény határozatai szerint kiállított engedélyokmányban megállapíttatni fognak”.

Ugyanebben a szerződésben az állam a társaságnak „a legkészségesebb segédkezet nyújtandja”, hogy a Pécs környéki egyházi testületekkel és más magánosokkal – kiknek birtokaik vagy kőszéntelegeik vannak – folytatott tárgyalásoknál, a szén- és vashányák esetében, a kutatási és bányaművelési jogot megszerezhesse.

Az egyezmény szövegét „a császári jóváhagyás fenntartása mellett a cs. kir. osztrák államkormány részéről teljes szövegében” elfogadta és kézjeggyével ellátta Alexander Freiherr [magyarul báró] von Bach, „Ő cs. kir. Apostoli Felsőégének va-



3. kép.

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

lóságos belső titkos tanácsosa, az osztrák császári Lipóttrend és Ferenc-József-rend nagykeresztese, belügyminister” és Andreas Freiherr von Baumgartner, „Ő cs. kir. Apostoli Felségének valóságos belső titkos tanácsosa, az osztrák császári Lipóttrend és az I. osztályú vaskorona-rend lovagja, pénzügyi és kereskedelmi minister”. A császári szentesítést e szerződés 1855. január 12-én kelt „legfelsőbb helybenhagyással nyerte meg”.

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

A StEG tőkéje és magyarországi vasútvonalai

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

A részvénytársaság alapszabályzatában megfogalmazták, hogy „a társaság alap-



4. kép.

Az osztrák államvasút-társaság 500 frankos részvénye 1855-ből

tőkéje részvények vagy kötelezvények által az eredeti alaptőkéhez hasonló összeggel növelhető, ha a társasági vállalatok szükséglete ezen szaporitást igényli”. E mondatot az 1867. évi június 3-án tartott közgyűlésen némileg megváltoztatták: „a társaság alaptőkéje részvények vagy kötelezvények által növelhető, ha a társasági vállalatok ezen szaporitást igényli. Annak meghatározására, hogy vajon a megengedett tőkeszaporítás egyszerre vagy időről időre eszközöltessék, ugyszintén az időpontnak megválasztása a társaságra bizatik”.

Az első igazgatótanács húsz tagból állt: báró Georg Sina (magyarosan Sina György), báró Daniel de Eskeles, báró Louis de Pereira, Isaac Pereire, Raphael, Galliera hercege, Emil Pereire, Ernest André, gróf Morny, A. von Eichtal, lovag Caspar von Seiller, gróf Anton von Pergen, gróf Ludwig von Breda, báró Georg von Walterskirchen, Cajetan von Mayer, Moriz von Wodianer, báró Heinrich Trenek de Tronder, Francis Baring, Salvador Casimir, Adolf Fould, Charles Mallet. Láthatjuk, hogy Sina Györgyön kívül aligha találunk olyan személyt, aki a haza felvirágoztatásáért tett volna egy keveset is. Befektetésüket csupán a profit reményében tették. Az alapszabályzat értelmében a társaság fennállásának első öt éve után minden évben a közgyűlésnek az igazgatótanács ötödrészét újra kellett választania. Az eredetileg megválasztott igazgatótanács teljes megújításáig a tagok kilépési sorrendjét sorshúzással határozták meg. Az igazgatótanács tagjai közül évenként

egy elnököt és két alelnököt választott. Az elnök és az egyik alelnök belföldi kellett, hogy legyen, a másik alelnök lehetett külföldi állampolgár is.

Az állam teljesen ki volt szolgáltatva, és ki is „szolgált a részvényesek érdekét, vállalta a súlyos pénzügyi terheket jelentő kamatbiztosításokat, anélkül, hogy megkísérelte volna a díjszabás-politika irányítását. Nem tulajdonított jelentőséget az ipar és a mezőgazdaság fejlődését szolgáló tarifapolitika megteremtésének” – jegyzi meg dr. Udvarhelyi Dénes *Magyarország gazdasági és vasútpolitikája 1876-tól a századfordulóig* című tanulmányában. Sok hasonlóságot fedezhetünk fel a napjainkban koncesszióban épülő autópályák és a hajdan szintén koncesszióban épült vasutak között. Azonban azt is ki kell mondanunk, hogy az akkori helyzetben sok ország számára ez volt az egyetlen út vasúthálózatának megteremtéséhez.

Az államháztartásra később oly nagy terheket róvó állami kamatbiztosításról Újhely Géza *A magyar vasútügy története* című, 1910-ben megjelent könyvében megállapítja, hogy: „ennek [azaz az állami kamatbiztosításnak – szerző megj.], ha oly időben adoptáltatott is, midőn más államok azt már rossznak mondták ki, és ha még magát a kamatbiztosítási rendszert is rosszul, hibásan alkalmazta a kormány, mégis a vasúti hálózat oly nagymérvű kiépítése volt köszönhető, mely az állam akkori pénzügyi viszonyait tekintve, más körülmények között egyszerűen lehetetlen lett volna”.

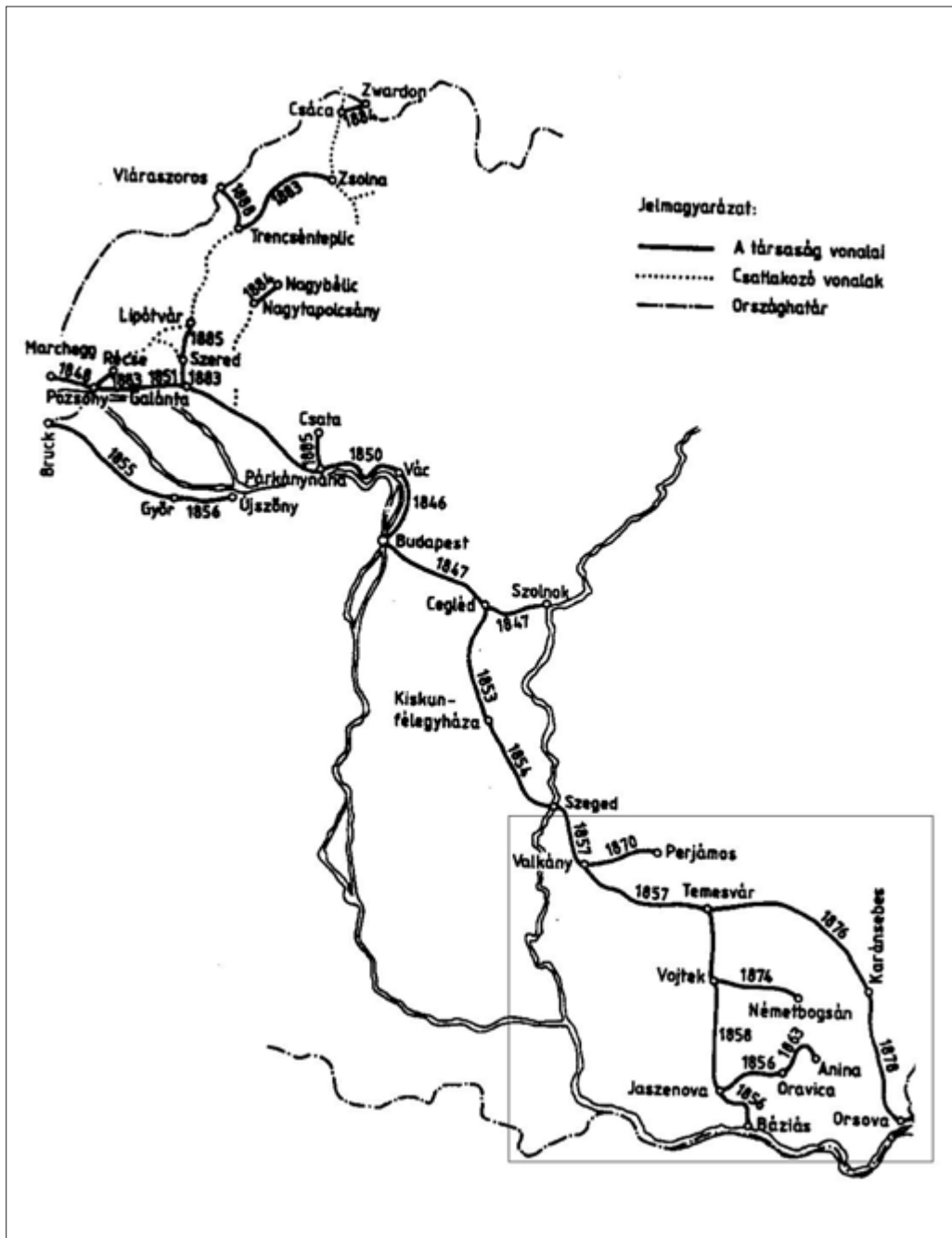
Ezt a kamatbiztosítást élvezte az OÁV is a már megépült, üzemben lévő (és általa megvásárolt) Marchegg–Szolnok–Szeged, az épülő Szeged–Temesvár, a Temesvártól a Duna felé építendő, a Lissaváról Oravicán át Báziásra, a Bécsből Bruckon át Győrig vezető vasútvonalakra, valamint az Újszőnyt érintő, a Marchegg–Pest-vonalat összekötő tervezett szakaszra.

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

azok az üzletnek, a társaság általi átvételkor találhatnák”.

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

Az engedélyeseknek nem állt jogában a nekik engedélyezett vasutakat „sem egészben, sem részben, vagy csak a földterület vagy épületek egyes részeit is, az államkormány beleegyezése nélkül, akár pénzért, akár ingyen elidegeníteni, vagy bérbe adni”. Az engedélyesek kötelesek voltak vasútjaikat az engedély tartama alatt „saját költségen és az államkormány minden hozzájárulása nélkül, mindenkor jó és üzletre alkalmas állapotban fenntartani, és az üzleti eszközök felállítására nézve mindenkor a közforgalom szükségletéhez alkalmazkodni”.



5. kép.

Az osztrák államvasút-társaság magyarországi vasútvonalai átadásuk évével. Bekeretezve a részvénytársaság bánáti vasútjai

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

A hetedik cikk kimondta, hogy az engedélyesek részvénytársaságot alakíthatnak

(ami azonnal meg is történt), „melyben külföldiek egyaránt és ugyanazon joggal részt vehetnek, mint belföldiek”, valamint hogy a társaság „a belügyminiszter által már helyben hagyott alapszabályok szerint igazgatandó; a társaság fizetési hivatalnokai és mérnökei külföldiek is lehetnek, és mint ilyenek, különösen pedig a társaság által reájuk ruházott hivatali kötelességre nézve, az osztrák törvényeknek alávetvék”. A szövegben szereplő államkormány a központosított osztrák kormányt jelentette, ne feledjük, hogy az osztrák abszolutizmus időszakában vagyunk, amikor feloszlatták az országgyűlést, és az egész Habsburg Birodalmat központilag irányították.

Az OÁV-nak létfontosságú szerzeménye volt e vasút, hisz termékeit így tudta a piacokra vinni.



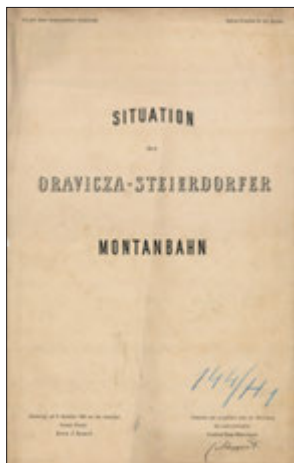
6. kép.

Az OÁV temesvári fenntartási főnökének pecsétje a kétfejű sasos osztrák birodalmi címerrel. Felirata: K.K.P OE. STAATS EISENB. GESELLSCHAFT IN TEMESVAR BAHNERHALTUNG CHEF



7. kép.

Az OMÁV Ausztria és Magyarország címerével díszített szárazpecsétje



8. kép.

Az Oravica–Anina hegyi vasút helyszínrajzá-
nak címlapja 1860-ból. Itt Oravicza-Steierdorfer
Montanbahnnak nevezik. A helyszínrajzon az
Oravica–Anina hegyi vasút 0 szelvényét Oravica
állomás végén határozták meg



9. kép.

A kisajátítások nagy részét még az állami tulaj-
donú osztrák államvaspálya-társaság végezte.
A képen a társaság kisajátítási bizottságának
[k:k: Grund Einlös:[ung] Kommission D: Südöstl:[i-
che] Staatseisenbahn –nem tévesztendő össze a
StEG-gel) viaszpecsétje



10. kép.

Az OMÁV budapesti igazgatóságának pecsétje

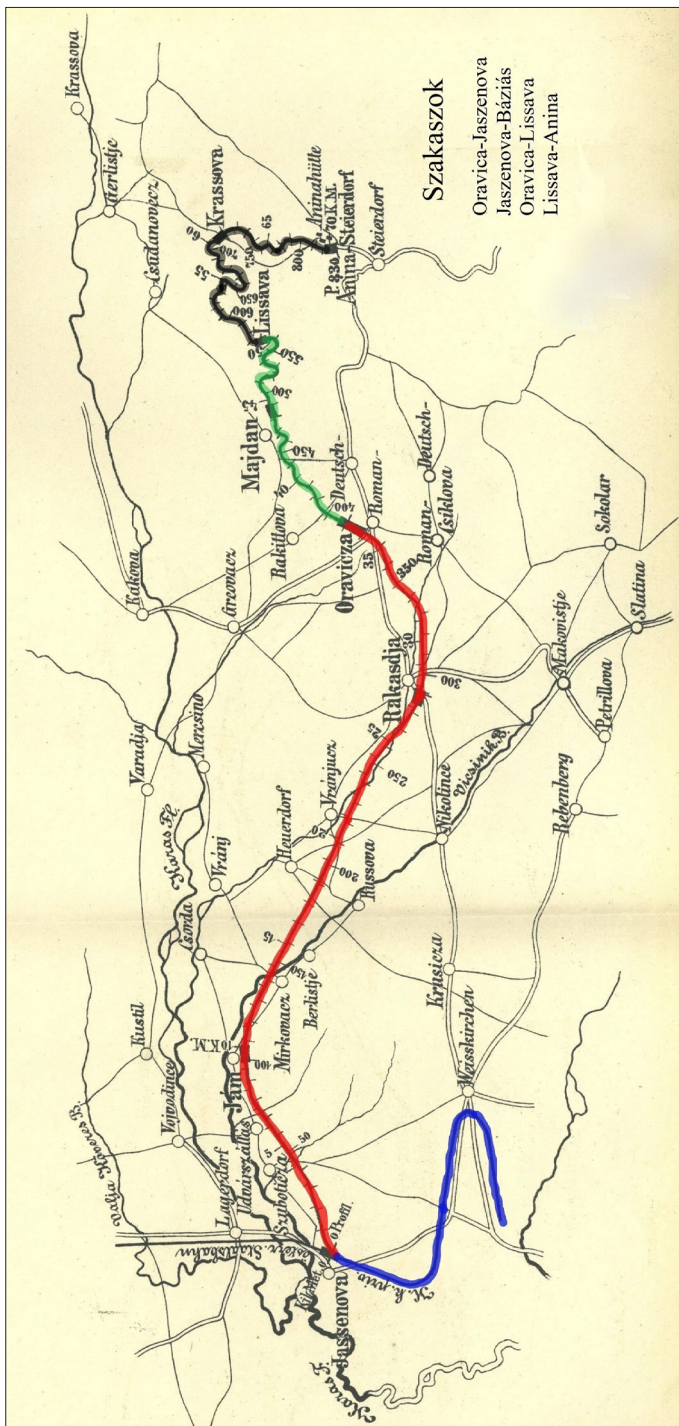
AZ OÁV FOLYTATJA A VASÚTÉPÍTÉST

Előbb láttuk, hogy az 1855-ben létrehozott StEG (OÁV), a már említett, 1855. január 1-jén kelt vaspálya-engedélyezési okmány első cikke szerint, az 1858. január elsejétől számítva kilencven évre kapott engedélyt többek között „egy Temesvártól a Duna felé építendő vaspályára, mely az államkormány helybenhagyásával még meghatározandó pontnál az Oraviczán át vezető Lissava-Báziási vasúthoz fog csatlakozni” (4. pont), „valamint a Lissaváról, Oraviczán át Báziásra vezető vasútnak mozdony erőre épített egész szakaszára” (5. pont), melyen már 1854-ben megindult a teherforgalom. A Temesvárról a Duna partjáig vezető, megépítendő vasútvonal és a lissava-oravica-báziási vasút csatlakozási pontját Jaszenova állomásnál határozták meg.

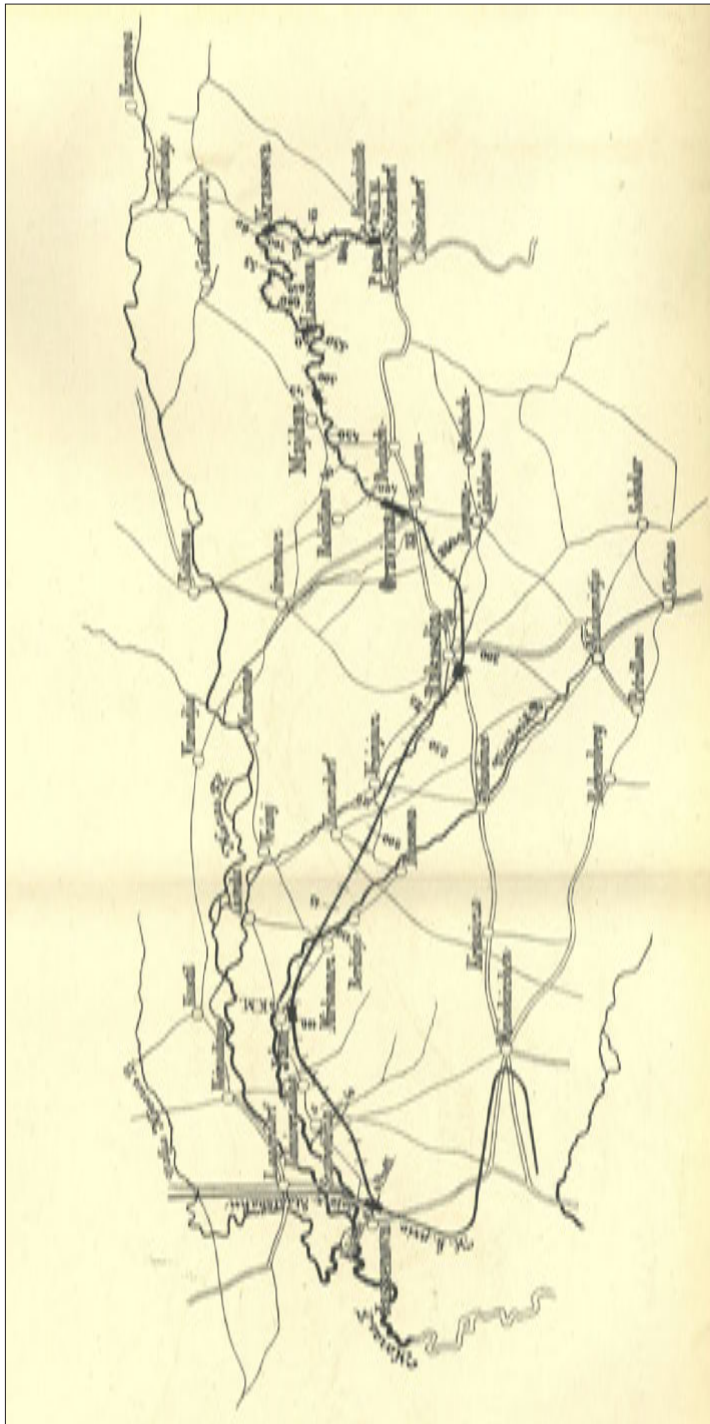
Az engedélyokmányban, valamint a későbbi dokumentumokban vasutunk különböző neveken szerepel, attól függően, hogy az illető iratok melyik évben készültek. Ennek oka az előbbieken már felvázolt tervek megvalósításának különböző időszakai vagy a vasútvonal jellegének különbözősége (bányavasút, szénvasút, másodrendű vasút, stb.). Mindez

szépen látható a tervek címlapjain, előlapjain, amelyek eleinte csak német nyelvűek, majd német–magyar nyelvűek, végül csak magyar nyelvűek voltak. Néhány elnevezés: Lissava–Oravica–Jaszenova–Báziás, Oravica–Báziás, Jaszenova–Oravica, Jaszenova–Oravica–Lissava, Jaszenova–Oravica–Lissava–Anina, Oravica–Steierdorf, Oravica–Steierdorf–Anina, Oravica–Anina, Jaszenova–Báziás. A kezdetben jelentéktelen, kis, átmenő forgalmú Jaszenova állomást a Temesvár–Jaszenova-vasútvonal 1858-as forgalomba helyezése emelte magasabb szerepbe. Krónikámban azonban még csak 1855-ig értem el. Ekkor Jaszenova még kevésbé jelentékeny állomásnak számított.

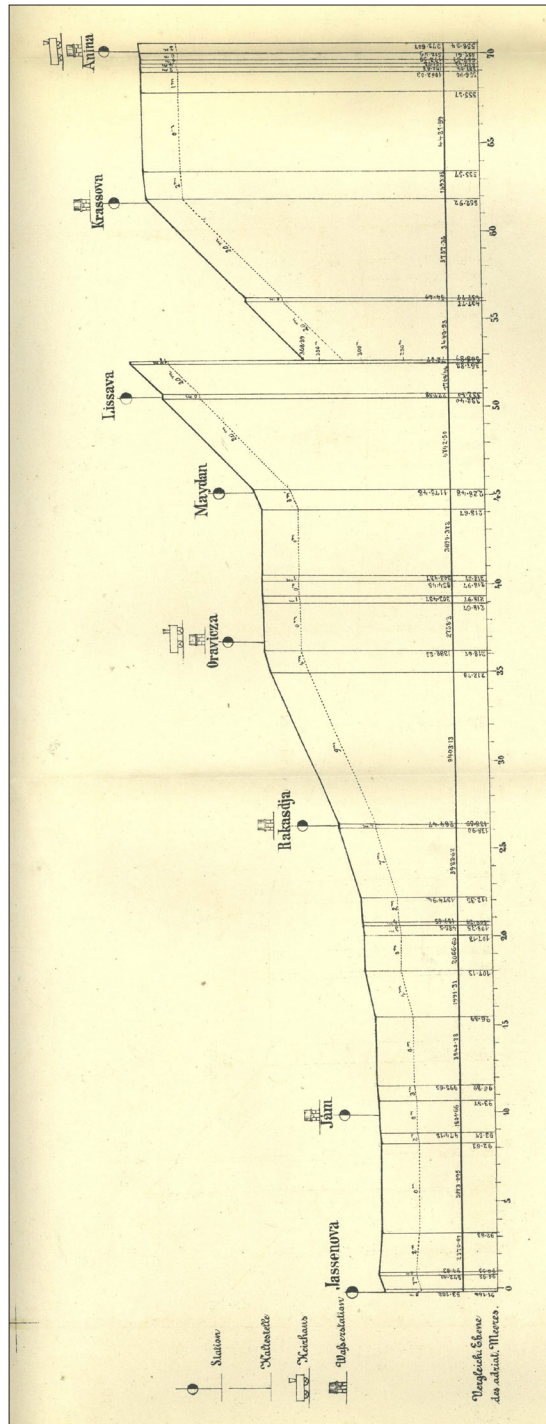
Az OÁV, miután átvette az államtól az Oravica–Jaszenova–Báziás-vasútvonalat, az 1855-ös év folyamán további építkezéseket folytatott, és előkészítette a vasútvonalat a személyforgalom bevezetésére is. Ahhoz, hogy a teherforgalom mellett személyforgalmat is lebonyolíthasson, számos plusz biztonsági rendelkezésnek kellett, hogy megfeleljen. Természetesen meg kellett építeni az utasforgalmat kiszolgáló felvételi épületeket is. Mindezek



11. kép.
A Jaszenova-Báziás- és a Jaszenova-Oravicka-Lissava-Anina-vasútvonalak szakaszai



12. kép.
A Jaszenova–Oravica–Anina-vasútvonal általános helyszínrajza 1874-ből



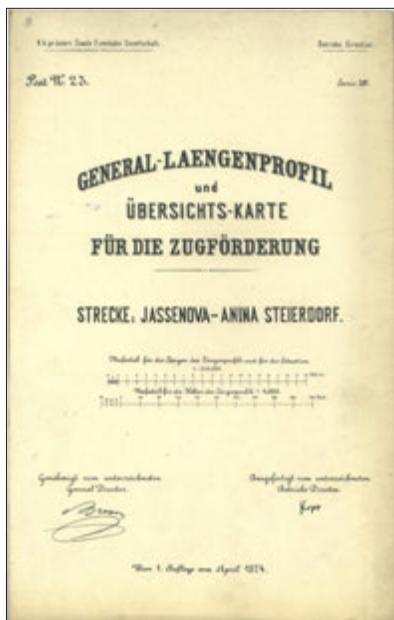
13. kép.
 A Jasenovac-Oravica-Anina-vasútvonal általános hossz-szelvénye 1874-ből

mellett figyelembe vették, hogy lassan kikristályosodott a Temesvárról a Duna partjáig vezető vasútvonalnak és az Oravica-Báziás-vasútvonalnak összekötési pontja. Ezt Jaszenovánál határozták meg, és 1858-ban valósult meg.

Az 1855. évi tevékenység sikeresen lezajlott, és 1856-ban folytatódott.

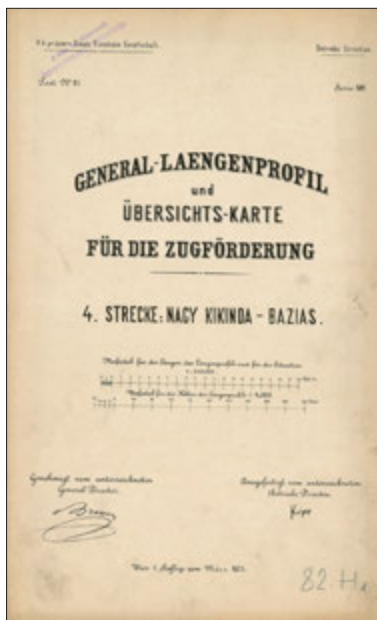
1855-ben az építésvezető Franz Klinghammer első osztályú mérnök volt. Az Oravica-Báziás Bánáti Kincstári Hegyvasút Ideiglenes Főintézőségének ideiglenes főnökét Karl Adamunak hívták. Beosztottjai: egy írnök, egy első osztályú mérnök, egy pénztáros, aki egyben a vasútkezelői feladatokat is ellátta.

Az OÁV tevékenységét, vagyoni viszonyait legpontosabban és részletesen a részvénytársaság évi közgyűlései alkalmából kiadott vaskos jelentésekből (General-Versammlung) követhetjük nyomon. Ezek a jelentések hatalmas, pontos adathalmazai a társaság egy évvel azelőtti tevékenységének. Az első különösen fontos részünkre, mert tételeken (vasutak, vasművek, bányák, huták, erdők, szántóföldek) közli a vállalat beszerzéseit. Természetesen a több évtizedet felölelő vállalat történelmével e kiadvány se terjedelem, se témája miatt nem foglalkozhat, azonban több, általam fontosnak ítélt adatot vettem át.



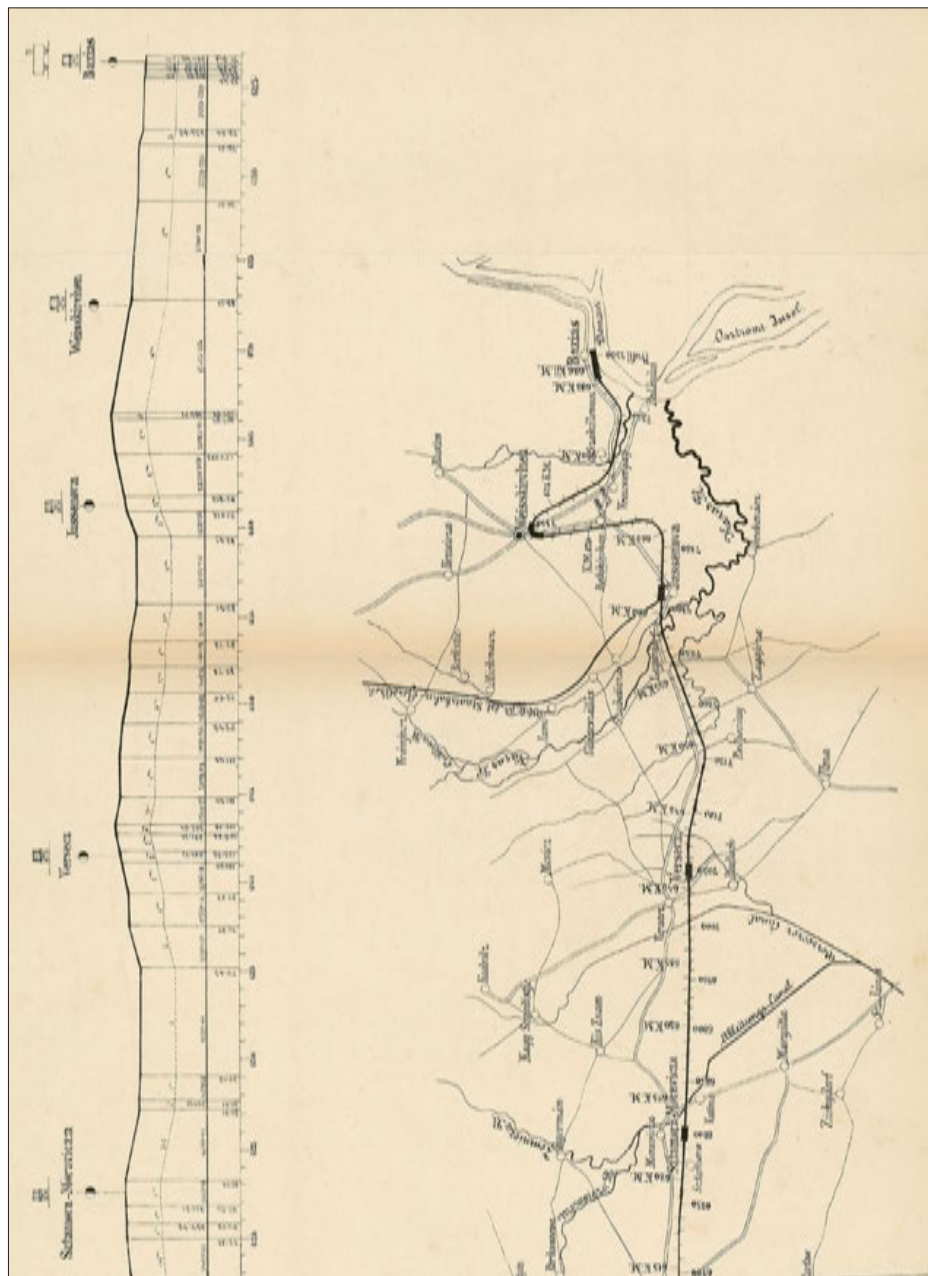
14. kép.

A Jaszenova-Oravica-Anina-vasútvonal általános helyszínrajza és hosszmetsete 1874-ből. Címlap



15. kép.

A Marchegg-Pest-Szeged-Temesvár-Báziás-vasútvonal általános hossz-szelvénye és helyszínrajzának Nagykikinda és Báziás közötti szakasza 1874-ben. Címlap



16. kép.

A Marhegy-Pest-Szeged-Temesvár-Báziás-vasútvonal általános hossz-szelvénye és helyszínrajzának Nagyikinda és Báziás közötti szakasza 1874-ben. Kivágat a Sztamora-Moravica és Báziás közötti szakasszal és a Jaszenovai elágazással

A harmadik közgyűlést 1858. május 30-án tartották meg Bécsben (Dritte General-Versammlung vom 30. Mai 1858). Figyelembe véve, hogy a közgyűlés tagjai főleg franciaországi nagybefektetők voltak, akik az osztrák mértékegységekkel és valutával nem voltak megszokva, egy összefoglaló táblázatot közöltek, feltüntetve

ezek német elnevezéseit és a Franciaországban már bevezetett méterrendszerre (az Osztrák–Magyar Monarchiában a méterrendszert kötelező érvényességgel 1876. január 1-től használták) való átváltási arányokat.

A magyar elnevezésekkel kiegészített (2.) táblázatot az alábbiakban közlöm.

2. táblázat.

Az osztrák pénz, mértékek és súlyok magyar és francia megfelelője.

Magyar	Osztrák	Francia
1 ezüstforint	1 Gulden (Silber)	2,38410 francia frank (Franc)
1 mér föld	1 Meile	7,586 452 kilométer (Kilomètres)
1 öl	1 Klafter	1,896 613 méter (Mètres)
1 négyszögöl	1 Quadrat-Klafter	3,597 143 négyzetméter (Quad.- Mètres)
1 köböl	1 Cubik-Klafter	6,822 378 köbméter (Cub.- Mètres)
1 katasztrális hold	1 Joch	57,554 532 ár (Ares)
1 bányatelekegység	1 Grubefeldmass	4,512 256 hektár (Hectars)
1 bécsi mázsa	1 Centner	56,001 kilogramm (Kilogrammes)
1 vámmázsa	1 Zollcentner	50 kilogramm (Kilogrammes)
1 osztrák mérő	1 Metzen	0,614 933 hektoliter (Hectolitres)
1 bécsi akó	1 Eimer	0,566 010 hektoliter (Hectolitres)
1 bécsi láb	1 Wiener Fuss	31,6 centiméter

A harmadik hasámban, zárójelben a francia elnevezések szerepelnek

3. táblázat.

Francia pénz, mértékek és súlyok osztrák megfelelője

Francia		Osztrák
1 Franc	0,384 850	1 Gulden (Silber)
1 Kilomètre	0,131 814	Meile
1 Mètre	0,537 256	Klafter
1 Quadrat-Mètre	0,277 998	Quad. Klafter
1 Cubic-Mètre	0,146 576	Cubic-Klafter
1 Are	0,017 375	Joch
1 Hectare	0,221 619	Grubefeld
1 Kilogramme	1,785 676	Centner
1 "	0,02	Zollcentner
1 Hectolitre	1,626 034	Metzen
1 "	1,766 753	Eimer

A táblázat alatt a valutáról olvashatunk megjegyzést: „Általánosságban forint bankjegyekkel számolnak. Ezek frankhoz viszonyított értéke az árfolyamtól függ. Például, ha 300 frank értékben számoljuk a forintot és az árfolyam 123 forint = 300 frank, akkor ez azt jelenti, hogy 123 forint 300 frankot tesz ki.”

Az OÁV tevékenysége alatt többször változott a fizetőeszköz is. Ezt az illető év üzletjelentésében mindig a részvényesek tudtára adták. Én röviden itt foglalom össze.

A Habsburg Monarchiában használt pénznemek az alábbiak voltak:

- 1750–1858. október 30. között a konvenciósi forint (németül Conv. Gulden) volt a törvényes fizetőeszköz. A váltó-

pénz a krajcár (Kreuzer) volt. 1 forint 60 krajcárt ért.

- 1858. november 1.–1867 között az úgynevezett osztrák értékű forint (németül Gulden österr. Wert) lett az új törvényes fizetőeszköz. 1 osztr. ért. forint 100 krajcárt ért.

- A kiegyezést követően 1867-ben vezették be az osztrák–magyar forintot (németül Österr.-ung. Gulden). Váltópénze a krajcár. 1 osztr.-magyar forint 100 krajcárt ért.

- Az osztrák–magyar forintot a korona váltotta fel, melyet 1892-ben vezették be, de a koronában való számítás csak 1900. január 1-jétől lett kötelező. Váltópénze a fillér (németül Heller) volt: 1 korona=100 fillér.

BÁNÁT ELSŐ VASÚTJÁNAK ÁTADÁSA

1854. augusztus 20. Átadás a teherforgalomnak

Az Oravica–Jaszenova–Báziás-vasútvonalat, Bánát első vasúti pályájának műtanrendőri bejárását eminens személyiségek részvételével tartották meg 1854. augusztus 20-án. Ugyanaznap átadták a forgalomnak. Igaz, hogy még csak teherszállításra használhatták. A személyszállításra valamivel több mint két évet kellett még várni, míg a pályát erre alkalmassá tették. A közforgalom a vasútvonalunkon 1856. november elsején indult meg.

Az öt millió forintért megépített vasútvonal elkészültéről Karl Hocheder miniszteri titkár tett már jelentést főnökének, Ferdinand Thinnfeld földművelésügyi és bányászati miniszternek még 1853-ban. Jelenti, hogy a Lissava–Oravica 16 kilométeres és az Oravica–Báziás 63,3 kilométeres szakasz megépült.

Az 1854. augusztus 20-i műtanrendőri bejárást és a vasút teherszállításra való megnyitását nagy érdeklődés mellett tartották meg. Az ünnepélyes megnyitón részt vevő társaság egy 2-C-t-tengelyel-rendezésű (ez azt jelenti, hogy két futókerék és három meghajtott, kapcsolt kerék

volt a mozdony mindegyik oldalán), szerkocsis (a szerkocsi idegen szóval tender) mozdony által vontatott szerelvényen utazott Lissaváról Oravicán át Báziásig. A vonat reggel 7 órakor indult Lissaváról. Első megállója Oravicán volt. Itt a szerelvényhez csatolták azt a pórekocsit, amelyen a meghívottak nagyobb része utazott. A Vatikánban teológiai doktori címet szerzett Karl Littahorsky oravica esperes szentmisét mutatott be, és megáldotta a vonatot, mely 8 órakor gördült ki az oravicai állomásról, és Báziás felé vette útját, ahova délután két órakor érkezett meg. Az úton a vonat csak Jaszenovánál tartott egy rövid szünetet.

Wenzel Hantschke mozdonyvezető mellett a mozdonyon utazott az oravicai bányai igazgatóság vasútépítési igazgatóságának igazgatója, Johann Dulnig (akkori elnevezéssel Inspektor, azaz ellenőr), Karl Bach, az igazgatóság főmérnöke és Jacques Maniel, az osztrák államvasút-társaság vezérigazgatója. A mozdony és szerkocsi után kapcsolták a pórekocsit (platform), melyen ülőhelyeket alakítottak ki. Itt foglaltak helyet báró Ferdinand Joseph Johann Thinnfeld cs. kir. földművelésügyi

és bányászati miniszter, az 1849-es alkotmány kidolgozója, majd Ausztria első és egyetlen bányászati minisztere, Michael Layer udvari tanácsos és a minisztérium államtitkára, Johann Karl Hocheder a pénzügyminisztérium minisztériumi titkára, Gränzenstein Gusztáv, aki az Oravicai Bányáigazgatóságnál több fontos vezetői beosztásban is betöltött, báró Berg Gusztáv, a steierdorfi kőszénbányák igazgatója, majd Bécsben a bányák vezérigazgatóságában bányügyi előadó, valamint az Oravicai cs. kir. Bányáigazgatóság igazgatója, Friedrich Reitz. Szintén a nyitott kocsiban foglaltak helyet még gróf Bissingen-Nippenburg jámi, Hermann Gerubel vrányi, báró Baich varadiai, komoristyei Deszpinics, Iacuzási Sztójánovits nagybirtokosok, a Hoffmann testvérek és Maderspach Károly örökösei vasművek és bányák képviselői, gróf Wodianer Mór az OÁV egyik alapítója, később az igazgatótanács elnöke, gróf okányi és érkenézi Szláv József bányamérnök, Budán bányászati, majd királyi kamarai titkár, aki a magyar forradalom és szabadságharc idején az oravicai bányák és huták élén állt, Bibel János építész, Gustav Werne az OÁV bécsi igazgatóságának VI. számveteli osztályáról, Knoblauch Károly oravicai gyógyszerész-tulajdonos, dr. Friedrich Bach stájerdorfi bánya és vasúti orvos, Karl Bach vasúti mérnök testvére. A hivatalosságokat szállító kocsi után nyolc teherkocsit csatoltak. Hármat fahasábokkal, ötöt pedig kőszénrel raktak meg, hogy a bejárás alkalmával véleményt alkothassanak a pálya teherbírásáról és hatásfokáról.

A bázisai állomáson a díszvendégeket Mixhammer gróf a kikötő és a gabonarakár bérlője, Balázs Zsigmond, a bécsi földművelésügyi és bányászati minisztérium adminisztrátora, majd az OÁV I. (ügyviteli) osztályának főnöke, Georg Sadler, az OÁV bécsi igazgatósága III. (vasügyek) gyakornoka, Heinrich Straté és Paul Skerlecz von Lomnicza az OÁV bécsi igazgatóságának VI., számveteli osztályából, tövisi Faur János közbirtokos, volt honvédtiszt, az oravicai járás szolgabírája, 1861-től Krassó megye alispánja, majd 1867-ben főispánja, és Felix Herglotz, a resicai kavartvas huta számveteli főnöke fogadták. Az OÁV bányászat és huták részlegének gyógyszerésze, Eduard Brada és dr. Pávay Ferenc orvos, a moldovai ezüst és rézbányák és huták orvosa, valamint C. Pieringer, a kikötőparancsnokság képviselője egészítette ki a fogadóbizottságot.

A műtanrendőri bejárásnak és a vasút teherforgalomra való megnyitásának más nyomát nem találtam meg. Az interneten kering egy rövid összefoglaló, valószínűleg az egyik korabeli, általam ismeretlen újságban jelenhetett meg. Más híján ebből merítettem az előbbi leírást. Ezt ismételtetik már unalomig az Oravica–Bázis–vasútvonalról közölt, számos hibától hemzseggő tudósításokban vagy alaposnak tűnni akaró „tudományos” összefoglalókban. Véleményem szerint valamelyik korabeli román újság közölte a hírt, mert a dátumokat a régi és az új naptár szerint is megadja. Természetesen a nevek germanizáltak, és nagyon sok a tárgyi tévedés: elírt nevek, funkciók.

Vannak románosított nevek, természetesen a magyar nevek kapták e „tiszteességet”. Érdekes példa Tövisi Faur János neve, akit I. von Faurnak neveznek, pedig ő román nemzetiségű volt, soha sem tagadta, de azt sem, hogy őse I. Rákóczi György erdélyi fejedelemtől szerzett nemességet. Nem volt éppen akárki, mert megválasztották Krassó vármegye alispánjának, később pedig főispánnak nevezték ki. A köz, az állam érdekeit helyezhette előtérbe, ennek lehetett az eredménye, hogy az OÁV nem nagyon szívelte, és a választásokon mindent megtett, hogy ellenlábasa győzzön. Például szavazásra jogosulatlan munkásokat hoztak szavazni, akik közül egyeseknek pénzt osztogattak, másokat pedig állásukból való kidobással fenyegettek meg. Az ügy akkoriban nagy sajtóvisszhangot kapott. Sok pozitívuma mellett az OÁV (hasonlóan a mostani nagytőkések ún. multinacionális cégeihez) bizony nagyon is beavatkozott annak az államnak a politikájába, amelyben tevékenykedett. Az OÁV, vasútvonalainak államosításáig, sok kárt okozott a magyar gazdaságnak.

A bejárás leírásában a magyar neveknél a németesített keresztnevet legtöbbször románra fordították, az eredeti „von”-t pedig a „de”-re javították (Jozsef de Szlavay, aki a bécsi kimutatásokban is Jozsef von Szlavyként szerepel, néha ékezettel, néha nélkül). Akkoriban a nevek lefordítása elfogadott szokás volt Európa-, sőt világszerte: Kossuth Lajost a román újságok Ludovic Kossuthnak, Jókai Mórt Mauriciu Jokainak írták, az osztrák kémek Ludwig

Kossuth után kajtattak, Alexandru Ioan Cuza Pesten készült litográfiája alá a Cuza János Sándor név került. Csak néhány példa... és még egy: kalandvagyó fiúfantáziánkat hányszor dobogtatta meg Verne Gyula, azaz Jules Verne és May Károly, azaz Karl May egy-egy regénye. Ezt jó tudni, mert a trianoni utódállamok mindent a magyar nacionalizmus nyakába varrnak, és napjainkban sajnos sok német történészecske is ezen szörnyülködik, írja tudományos művecskéjét, és kapja meg román egyetemek díszdoktori címét, aztán iszkol is vissza a Vaterlandjába, ahol valamelyik Hohschulén, ahol képtelen volt a professzori címig kapaszkodni, boldogan lobogtatja díszes papírját. Senki sem vitatja, hogy a neveknek az ország hivatalos nyelvére való módosításában voltak túlkapások, ám ezek mindenhol fellelhetők: Ausztriában, Magyarországon, Romániában, Csehszlovákiában, Jugoszláviában. Jómagam is szenvedő alanya vagyok. Pedig 1954-ben születtem, Romániában, a nagy demokráciában „ahol a nemzetiségi kérdést a világon a legjobban oldották meg”. Mégis Árpád helyett Arcadiét akartak írni a születési anyakönyvi kivonatomba, amit apám hajthatatlansága meghiúsított, de a László helyett gyorsan befirkantották a Ladislaut. Családnevemben J helyett I-t írtak.

Mindezeket azért akartam pontosítani, hogy elejét vegyem a rosszhiszemű kommentelőknek. E kötetben igyekeztem a nevek írására egységes szabályt alkotni, de nem lehet, a kérdés annyira bonyolult. Mégpedig azért, mert abban a korban, ha

például Kiss Jánostól nevét kérdezték, akkor a német kérdezőnek a világ legtermészetesebb módján felelte, hogy Johann Kiss, a magyarnak pedig azt, hogy Kiss János. Temesvár polgármestere magyarul Telbisz Károly volt, így is írt alá, de a Temeswarer Zeitungban és más német újságokban Karl Telbiszként írták a nevét, a román újságban Carol Telbisz (ritkábban Karl Telbisz) néven szerepelt.

Bizony bonyolult a kérdés, hisz a bécsi minisztériumokban tevékenykedő magyarok (tévedés azonban ne essék, olyan sokan nem voltak, hisz az osztrákok nagyon is ügyeltek arra, és miniszteri kinevezést sem kaphattak) nevét németesen írták. Egyeseknél kitették az ékezeteket, másoknál nem. Közülük bizonyosan olyan magyar nevéek is voltak, akik elosztrákosodtak. Az ő magyar nevüket hogyan írjam? Főleg, ha olyan személyekről van szó, bürokratákról, akik sok emléket nem hagytak hátra. Éltek, dolgoztak, meghaltak... Mások életpályáját azonban sikerült kinyomoznom. Ott van például gróf okányi és érkenézi Szilágyi József bányamérnök, akinek sok tisztségét és politikai szereplését most nem sorolnám, csak annyit említek, hogy volt koronaőr, Bihar megye főispánja, a magyar kormányokban többször is miniszter, és 1872–1874 között a Magyar Királyság miniszterelnöke. Gondolom, mégiscsak a becsületes magyar nevéen illik említenem. Gräzenstein Gusztáv Kossuth Lajos magyar forradalmi kormányának is tagja volt, a magyar forradalom katonasága részére megszervezte az oravicai művek hadianyaggyártását,

követte a magyar kormányt, amikor Budáról Debrecenbe menekült, stb. Keresztnevét magyarosan írta, német szövegben viszont, a kor szokásához híven, németül.

Berg Gusztáv élete és pályafutása is ropant érdekes. A német Gustav von Berget a sors az akkori Magyarországra vetette. Áldásos munkát végzett Aninán, ahol a szénbányákat igazgatta. Később az ország másik sarkát választotta és a Sopron melletti Kapuváron bérelt birtokot. Gazdaságát felvirágoztatta. Lelkes és hű polgára lett új hazájának, melynek állampolgárságát is megkapta. Nagyon sokat tett városkájának gazdasági, művelődési felvirágoztatásáért. Személye Kapuváron még ma is kultusz tárgya. Síremlékét akarátának megfelelően magyar szöveggel írták. Gustav von Bergből saját elhatározásából lett Berg Gusztáv. Akkor tehát e könyvben e néven illik említenem.

Az OÁV tisztségviselőit illetően már többször említettem, hogy eleinte többségük Franciaországból költözött Bécsbe. Többek között a legendás vezérigazgató, Jacques Maniel is. A részvénytársaság bécsi igazgatósága közgyűlésének évi jelentéseit nyomtatásban is megjelentették, német nyelven. Ott közlik az igazgatótanács, valamint az igazgatóság tagjainak listáját is. Jacques Maniel vezérigazgatót Jacob Manielnek írják. A neveket (újra leírom) a kor szokásaihoz híven németre fordították. Nem tudtam kinyomozni, hogyan lett a Jacques (németül Jacob/Jakob, magyarul Jakab) névből valamennyi magyar vasúttörténeti írásban Jules (Gyula). Első vasúttörténeti írásaimban sajnos én

is tévesen vettem át. Azt pedig már végképp nem tudom, mikor keresztelték át a román vasúttörténészek Karl Manielnek. Mellesleg Maniel neve a korabeli tervrajzokon J. Maniel alakban szerepel, aláírása szintén.

A minisztériumok kézikönyveiben is szereplő neveknél, amelyekről azt valószínűsítettem, hogy „echt” (azaz valódi) osztrákok, meghagytam az eredeti német helyesírást és a keresztnév, utána családnev (vezetéknév) formát. Természetesen, ott, ahol egy német kiadványt idézek, még a magyar neveket is az eredeti német szövegben megtalálható, eredeti alakban írom.

Az átadási tudósításban nagyon sok névnel nem szerepelt a keresztnév. Ahol tudtam, kiegészítettem. Több helyen a vonalat beutazó társaság neve mellé sikerült beírnom betöltött tisztségüket is. Példának okáért említem Michael Layert udvari tanácsost, a földművelődésügyi és bányászati minisztérium államtitkárát, és Johann Karl Hocheder pénzügyminisztériumi titkár esetét. Őket csak úgy említik, hogy „Layer és Hocheder titkárok”. Valóban a már idézett hivatalos kézikönyvekben így szerepelnek, de fölöttük ott áll a minisztérium, a főosztály vagy osztály neve. Gondolom, hogy úgy általában egy „titkár” elnevezés nem ugyanaz, mint egy „államtitkár” vagy „minisztériumi titkár”. „Jozsef Szlavý” (van ahol Joszefet írtak, ugyanazt az újságcikket idézve) is ott leledzik az Oravica környéki nagybirtokosokkal együtt, habár ő nemcsak gróf, nemcsak régi arisztokratacsalád tagja

volt, hanem magas tisztségeket is betöltött a minisztériumban. Tehát a későbbi főispán, koronaőr, miniszter, miniszterelnök kiemelkedő személyiség volt, nem egy helyi nagybirtokos.

A helyi nagybirtokosok neveivel sajnos nem tudtam zöld ágra vergődni, ugyanis a bejárás tudósítója nem pontosította ki vett részt: apa vagy fia. Lehetett kettejük közül bármelyik. Ebből az okból hiányoznak a keresztnevék.

A Hoffmann testvérek és Maderspach Károly örökösei cégnél csak egy Hoffmann-t említ a beszámoló írója. A négy testvér körül ki volt jelen? Még nyitott a kérdés. Még durvább Maderspach Károly említése, hisz 1849-ben halt tragikus halált, miután a bevonuló osztrákok megalázták és nyilvánosan megvesszőzték feleségét, Franciskát. Így álltak bosszút a Maderspach családon, mert segítséget mertek nyújtani Bem Józsefnek és a menekülő honvédeknek. A cég nevében ott volt a Karl Maderspach Erben, azaz Maderspach Károly örökösei. A harmadik szó elkerülte figyelmüket.

Egy utolsó megjegyzés: jó tudni, hogy voltak évek, amikor érdekes elnevezést adtak a különböző tisztségviselőknek. Erre jó példa Johann Dulnig esete, aki az oravicai bányaigazgatóság vasútépítési igazgatóságának igazgatója volt. E tisztséget egy rövid ideig „Inspektor”-nak nevezték, de jelentése „Igazgató” volt. Tehát Ferdinand Thinnfeld miniszter mellett a mozdonyon nem egy ellenőr, hanem a bejárandó vasút építési igazgatója utazott.

Még reménykedem, hogy előkerül vala-

honnan egy még lappangó dokumentum, amely a további pontosításban segítséget nyújthat.

Azt még el kell mondanom a tisztelt olvasónak, hogy e rövidke fejezeten több napig dolgoztam, és arra kérem, hogy ha valamikor az Oravica–Báziás-vasútvonal történetéről ír, ezeket az adatokat vegye figyelembe, és nem az interneten (számos felületen „kutató” által) közölt adatokat.

Átadás a közforgalomnak

Az OÁV 1856-ban is folytatta a munkát a Temesköz vasútvonalain: épült a Szeged–Temesvár-, Temesvár–Jaszenova-vasútvonal, tovább dolgoztak az Oravica–Anina-vasútvonalon, és az Oravica–Báziás-vasútvonal is mind közelebb került ahhoz, hogy meginduljon rajta a személyforgalom.

Végre, 1856. november elsején eljött a nagy nap, és nemcsak a fekete gyémánt és a föld gyomrából kicsikart kincsek, valamint az aninai üzemek, kohók termékei „utaztak” Báziásra, hogy Európa második legnagyobb folyamán ringatózva nyugat felé vándoroljanak, hanem az utazás izgalmát palástolni nem tudó közönség is.

Bár magyarországi viszonylatban e vasútvonal megnyitása már nem volt olyan nagy esemény, hisz az első gőzvasút Pest és Vác között immár tíz éve vitte-hozta az utasokat és árukat, az akkoriban még széles hazában egyre-másra épültek a vasutak, de az Oravica–Báziás-vasútvonal az országrésznyi Bánát első vasútvonalaként örökre elnyerte a Bánát első vasútja címet. Oravica pedig a mai Románia területén épült elő-vasútállomás lett.

Az Oravica–Jaszenova-vasútvonal, bár csak mellékvonalrangúvá vált, még jobban felértékelődött, miután két év elteltével megnyitották a Temesvár–Jaszenova-vaspályát, mely összekötötte az ország vasúthálózatával.

Itt az ideje, hogy egy kicsit szemügyre vegyük vasútvonalunkat. Ülünk fel a gazdag „aranyváros” (hol vannak már az oravicai aranybányák?!) – mely 1817-ben csinos, díszes nézőterű kőszínházat épített – állomásán a Duna partja felé indulni készülő vonatra. A takaros oravicai állomás is érdekesség, hisz emeletes. A peron az emelet szintjén helyezkedik el. Az épületet a több évtized alatt többször javították, korszerűsítették, bővítették, csinosították. Ezek ellenére is megtartotta eredeti állapotát. Ma Románia elő állomásaként reklámozzák (a régi, Ó-Románia területén csak 1869-ben indult meg az első vasút Bukarest és Giurgiu között).

A masiniszta már a helyén, néha felnéz az égre, szép, Kosava (az Al-Duna felől fújó, nagyon erős szél) nélküli napot remélve. Nem mindegy milyen lesz az időjárás, ugyanis akkoriban a mozdonyokat még vezetőfülke nélkül építették. Mindezt azért, nehogy útközben elszenderedjen a mozdonyvezető. A kalauz is fontoskodik, segít, de egyúttal osztogatja is tanácsait, utasításait. Aztán éles sípolás közepette a kerekek jajdulnak egyet és a vonat méltóságteljesen mozgásba lendül.

Még látszanak a város házai a magasban zakatoló vonat ablakából, amikor a szerelvény rákanyarodik az állomás közelében épített, hatalmas téglaboltozatokkal

megtervezett viaduktra. Hátunk mögött a völgyhíd és a pálya lejtenei kezd. Egy rövidebb, 4 ezrelékes esés után 9 ezrelékes lejtőn gördülünk Rakasdia állomás felé. Csikorognak a fékek, a személyzet árgus szemekkel figyel, nehogy a szerelvény meglóduljon lefelé. Rakasdia állomáson néhányan leszállnak, többen pedig teli kosarakkal kecmeregnek fel a vonatra: Fehértemplomban vásár van. Oda szánják a portékát. Rakasdia után már a „nagy lustán ide-oda ögyelgő Karas s az abba ömlő” patakok egyre szélesedő völgyében érinti az egyre módosabb községeket – írja Téglás Gábor. Az állomást elhagyva, majdnem 4 kilométer hosszan újfent lejt a pálya. Esése 4 ezrelék. Ezután már csak kisebb lejtők váltakoznak. A magas dom-

bokat már hátunk mögött hagytuk. A pálya jellege is síkvidékvivé változik. Vrányuc, Berlistye, Mirkovác (Mirkovác előtt a pálya még áthalad a Vicsinik-patak hídján) településeket elhagyva befutunk a jámi állomásra. Jám állomása előtt és után jókora szakaszokon a pálya vízszintesben halad. Rakasdiáig délnyugati irányban haladtunk, utána északnyugat felé váltottunk. Jám után újból a délnyugati irányt követve jutunk Jaszenova állomásra. Jaszenova előtt még egy nagyjából egy kilométer hosszú, 7 ezrelékes lejtőn zakatol a vonat lefelé. Visszafelé bizonyosan lihegni fog egy keveset.

Eddig Oravicától már valamivel több mint 36 kilométert tettünk meg, és 127,51 méternyi t ereszkedtünk.

Verkehr (723. 7)

der
gemeinlichen B. u. G.
auf der
Oravica-Báziás Eisenbahn.
(Gültig vom 15. November 1857 bis auf Weiteres.)

In der Richtung v. Oravica nach Báziás.

Mitteln	Stationen	Zeit der Fahrt v. t. Stationen	
		St.	Minuten
—	Oravica Abf.	7	—
1/4	Malasie	7	33
1/2	Jam	8	23
3/4	Jassenova	8	55
1	Weißkirchen	9	30
1 1/2	Rakasdia Ant.	10	2

In der Richtung v. Báziás nach Oravica.

—	Báziás Abf.	1	30
1/4	Weißkirchen	2	8
1/2	Jassenova	2	38
3/4	Jam	3	11
1	Malasie	4	4
1 1/2	Oravica Ant.	5	38

Von der General-Direction
der k. k. priv. österr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

17. kép.

Az Oravica és Báziás, valamint Báziás és Oravica közötti vonatok menetrendje a Temesvarer Zeitung 1858. évi 109. számában

E. L. k. priv. österr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

Fahr-Ordnung der Passagierschiffe
ab **Báziás**
vom 19. Februar 1867 bis auf Weiteres.

Abwärts:
Der **Báziás** nach **Oravica**, bei **Donaufürstenthütern**, **Reichenstoppel** jeden **Donnerstag** Mittags und jeden **Freitag** 10 Uhr früh auf **Herr. Zeit.**
Nach **Weißkirchen** jeden **Dienstag** und **Donnerstag** gegen **Mittag.**

Rechtswärts:
Nach **Rubin**, **Pancsova**, **Zemlin** bis **Orf** und **Naab** jeden **Sonntag** 1 Uhr Nachmittags.
Nach **Dobruvica**, **Semenovo**, **Belgrad** jeden **Mittwoch** und **Samstag** um 9^{1/2} Uhr Vormittags. Das letzte **Ö. G. S.** geht nach **Orf** bis **Oravica** ab.

Save-Fahrten:
von **Zemlin** nach **Orf** Freitag früh;
von **Orf** nach **Zemlin** Dienstag früh.

Theiss-Fahrten:
von **Zemlin** nach **Syrgabia** Sonntag Mittags;
von **Syrgabia** nach **Zemlin** Mittwoch früh.

Anmerkung: Diese Passagierschiffe gehen mit dem Zuge der Staats-Eisenbahn in Verbindung.

Reisende, welche bis auf weitere Fahrt verschiedene **Ö. G. S.** belegen wollen, müssen mit Rücksicht verfahren sein.

Zur Auskunft wende ich mich **Oravica** oder **Belgrad** an.

Báziás, am 19. Februar 1867.

Die Agentie
bei **Orf** E. L. priv. österr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.
Reichsthaler von **Orf** **Oravica**.

18. kép.

A DGT személyszállító gőzhajóinak járata Báziásról 1867. február 19-től. Hirdetés a Temesvarer Zeitung 1867. évi 63. számában



19. kép.

Az Oravica–Báziás-vasútvonal a harmadik katonai felmérés térképszelvényén

Jaszenovától vasútvonalunk kelet felé veszi útját, majd öt kilométer megtétele után nagyjából nyolc kilométer hosszan északra fordul, és a kistérség központját, Fehértemplomot veszi célba. A félútig emelkedik a pálya, utána pedig lejtőn halad Fehértemplomig. Útközben inthetünk egyet a pálya jobb oldalán fekvő Vöröstemplomnak. Fehértemplom után vasutunk éles hajtűkanyarral dél-délkelet felé igyekszik, elhagyja Vracsevgájt, ahol kelet felé kanyarodik, Szokolovác előtt átugrik a Néra bal partjára, és nagyjából 13 kilométernyi távolság megtétele után mind kisebb esésű lejtőn éri el végállomását, Báziást.

Fehértemplom állomásán és Báziáson is nagy a forgalom. Sokféle nyelv, szokás, viselet találkozik itt egymással. És sokféle, sokfajta ember: kereskedők, polgárok,

arisztokraták, parasztok, munkások, hivatalnokok, hajósok, fináncok, katonák, kémekek, csempészek, szerencsevadászok, kalandorok, kedvtelésből utazók. Gazdagok és olyanok, akik még nem tudják, másnap sikerül-e egy kis ételt-italt szerezni. Néha inkognitóban utazó, majdani koronás fők. A báziási állomás mellett méltóságteljesen hömpölyög a Duna. A kikötőben pedig sokan várják a menetrend szerinti hajót, hogy immár Európa nagy folyamán folytathassák útjukat a Balkán-félsziget központja felé, majd tovább a fényes Sztambulig, avagy Belgrád, a még kicsi, poros, szerb-török határváros, a nagyvárossá növvő, mind inkább díszesebb Pest vagy a birodalmi, dölyfös, de ugyanakkor kedélyes, színházat, zenét, művészetet kedvelő császárváros, Bécs felé.

„ELMEFUTTATÁS A VASPÁLYÁKRÓL” 1858-BÓL

A XIX. század derekán még külön élmény volt vasúton utazni, és a lapok is gyakran foglalkoztak a vasutak építésének kérdésével. Jó tollú újságírók tájékoztatták az olvasókat egy-egy új vasútvonal megnyitásáról, vagy pedig a sokakat megosztó vasútpolitikáról. Természetesen voltak felületes tollnokok is, akik hamar le akarták tudni a napi penzumukat, és sok csacsiságot írtak le, mások pedig rosszakaratból, érdekből, pénzért gyártották a hamis híreket. A nyomdafesték akkoriban is sok mindent eltűrt.

A továbbiakban egy érdekes eszmefuttatást szeretnék megosztani az olvasókkal. Az írás a nagy népszerűségnek örvendő *Vasárnapi Ujság* 1858. december 12-i, 50. számában jelent meg.

Előtte azonban néhány szóban bemutatnom e néplapot. A *Vasárnapi Ujság*ot az osztrák abszolutizmus kellős közepén, az ezerszer elátkozott Bach-korszakban, 1854 márciusában indította hódító útjára Pákh Albert újságíró, szerkesztő, író, Petőfi Sándor barátja, harcostársa. A forradalomban betegsége miatt nem vehetett részt, ezért az elnyomó osztrák kormányzat jóváhagyta lapalapítási kérelmét.

Az 1858-tól 1922-ig meghatározó szerepet vállaló hetilap születésénél bábáskodott főmunkatársként Jókai Mór és Gyulai Pál is. A kezdeti, történelmünkben gyászos időszakban a lap a műveltség, a szellem kardjával küzdött az elnemzetlenítő, erőszakkal germanizáló (ne feledjük, a ma is állandóan kipellengérezett „magyarisierung” később erre a „germanisierungra” volt a válasz) bécsi politika ellen. Fő célkitűzései voltak a nemzeti szellem, a honszeretet, a magyar nyelvvelés, a honismeret, a kor műszaki és mezőgazdasági újdonságainak megismertetése, mindenféle közhasznú ismeretek közreadása. A lap kiemelt figyelemmel, nagy empátiával fordult a hazában lakó más nemzetiségek megismertetése felé is. A benne megjelent cikkeket a kor legnépszerűbb tollforgatói és tudósai írták. Olvasta szegény és gazdag, fiatal és idős. A lap csínját, ezzel pedig közkedveltségét emelték az igényes metszetek, melyekkel az oldalakat illusztrálták.

Népszerűsége a dualizmus korszaka alatt növekedett. Ha valaki kutató arccal fordul a XIX. század eseményei felé, kiapadhatatlan forrásra talál a *Vasárnapi Uj-*

ság lapjait forgatva. Több volt egy újságnál. Egy népet nevelő fórum, valóságos nemzeti intézmény volt.

A *Vasárnapi Újság*ban megjelent írások, tudósítások biztos támpontot jelentenek a XIX. század közepe és a XX. század eleje közötti történekekről, az újság egyben tárháza a helytörténet kutatóinak is.

Vágjunk tehát bele! Lássuk, milyennek látta a vasút előtti időszakot, a vasút jelenét és jövőjét a kor embere. Nem a szakember, nem a politikus, nem a közgazdász. Csak a XIX. század közepén élő gondolkodó, kíváncsi, talán egy kicsit romantikus szellemű ember. Kedves olvasó! Üljön kényelmesen karosszékében, és kövesse végig egy rég elporladt újságíró eszmefuttatását. Ígérem, nem szakítom meg. „A vaspályákról. Elmefuttatás Aszalay Józseftől.

Ha az embernek közönséges uton nem jól megyen dolga, megszőkésre keres magának pályát; és bármi nagy legyen is a pálya, még is mindig a kup- vagy kugli-játékhoz hasonlít, hol minden egyedül a kis szerencsegolyó futásától függ; az ügyetlen néha kilenczet, a legügyesebb gyakran lyukat hajít!

Ennekutána mindenki rögzös pályáról minden áron vaspályára jutni törekszik.

Utazásra honunkban, kinek magának lova nem volt, hajdan úgy nevezett *rospontot* vagy *dilizsánczot* használt.

A rospont ló-gőzerőre levén számítva, percussio-val járt, még mielőtt lőfegyverekre kezdték alkalmazni a *percussiot*.

A *dilizsáncz* pedig azért neveztetik szorgalom-kocsinak, mivel nem akarván csigáz-

ni lovát, néha szorgalommal utánzá a csiga menetét; vagy tán azért, mivel az utasnak, ki haszonnal kívánván utazni, szorgalommal jegyze mindent naplójába, erre neki elégséges, sőt fölösleges időt engedett.

Ezt követék a gyorsparasztok és gyorskocsik. Minden gyorsan, minden sietve; miként a nők is nyolcz oldalú leveleik végére közönségesen ezt jegyzik: »sietve.«

Az előtt, ha valaki Európát haszonnal akará beutazni, két évre volt szüksége. Most a gazdag, kiképzés végett fiát vaspályára küldi beutazni Európát és két hónap alatt valósággal be is járja. Ez utjában az ifju alkalmasint többet fogván *képzélni*, mintsem *képződni*, úgy lehet, hogy midőn kérdik tőle: »Mit látott ön különösen Hollandiában?« tán azt felelndi: »Bocsánat, épen Hollandiát biz én elaludtam.«

Vaspályák által enyészik a nemzetek kölcsönös gyűlölete, elapad a drágaság, az éhség forrása, kisebbedik a munka hiánya miatti átok, tágul a tudományok és ipar-szorgalom mezeje, kincsei s keresményei közbirtokká válnak, a tapasztalás határai a végtelenségig terjednek, legcsekélyebb és legszegényebb előtt is megnyitják a műhelyeket, az aknákat, műtermeket, gyárat, kikötőket és hajó-műhelyeket; az ildények egyformábbakká, a rokonszenvek szilárdabbakká, a termelő s emésztő erők pedig folyókká lesznek és egymásba ömlenek; az emberi törekvés a lehetőség országában olly birtokokat fog fölfedezni, mellyek jelenleg agyrémeknek tartatnak, de nem sokára, mint jóltevő valóság fognak előttünk állani tápláló teljes Isis-emplökkel.

A vaspálya-hálózat új aera szélére állít bennünket, mellyből virágok, gyümölcsök és derült sors mosolyog a népeletre és országok szerencséjére, a nemes- és földmivelőre, a gazdag- és szegényre, a kézműves- és tudósra, a pap- és költészre, szóval, valamennyi értelmesség- és erőre, mellyek a népboldogság halhatatlan építésében részesek.

Midőn *Papiniám* földött bográcsában legelőször kémlé a gőz erejét, még akkor senkisésem gyanítá, hogy a gőzerő rendelkezése leend, előkészíteni az országok és népek rokonosítása ünnepét. Papinián földött bográcsát, földtalálása után még 30 évvel is, egyedül arra használták az angolok és utánok mi is, hogy pár percz alatt puhára főzzék meg a húst; nálunk különösen a gulyásoshust.

Eddig csak a kiszámíthatlan előnyöket vetők latra, mellyeket a vaspályák, országok és népek összekapcsolása által termenek a kereskedelem-, az iparszorgalom- és különösen honunkban legnagyobb fontosságú termelésre nézve. De még a művészet, irodalom, sőt az érzelmek országában is, lényeges befolyást és változatot idézendnek elé.

Az ember majd valóságos levéllé válik; mert mielőtt valaki magának időt venne hegyezni, írni, pecsételni, levelére postajegyet szerezni s postára adni a levelet, inkább maga ül a vaspályára.

Megérthetjük még: hogy, miként eddig a leveleket, szintugy küldendik majd lakunkba a bérmentes embert; meg fogjuk őt olvasni, vagy *retour* küldeni.

A vaspályák általános behozatalával a

regényírónak szaporodik majd a baja; miután a regények nagyrészt elválás, viziontlátás és hosszú levelezésekből állván, a szerelmesek nem lesznek olly esztelenek, írni egymásnak két kötet levelet, hanem vaspályára ülnek, és rövid idő alatt meglátandják egymást.

Ha *Lafontaine* idejében vaspályák léteznek, regényhősei utazásaiknál legalább félmillió postabért kimélandettek megtisztán.

Az elválásnál sirt könyvek, mellyek *választó-viznek* is nevezhetők, a vaspályák által haszonvehetetlenekké válnak majd.

Milly roppant veszteség!

Mert a könyvek és a remény azon két költőfillér, mellyek az embernek, midőn odahagyni kénytelenítették a paradicsomot, utra adattak. Jaj annak, kinek már fele uton nincs többé könyve, reménye nincs. Jaj annak, ki egy könnyel föl nem frissítheti reményét és semmi reménnyel föl nem száríthatja könyvét!

Kell, hogy a rózsa-levelek többször sujtoltassanak, miszerint könyeikben állandóul föntartsák magukat.

Az érzések a szerelem-országában két uton érkeznek: sohajtások- és könyekben; tehát szárazon és vizen.

Ha férfi sirhat, ez istenek ajándoka. Nőknél a sirás ész-képesség, ügyesség.

Sőt siró *geniek* is találatnak a nők között, mert egyik jele a *genienek*: semmi anyagból teremteni tárgyát.

A könyvek, mik egyebek, mint a fájdalom szemtanui?

Nevetés közben is hulaltunk ugyan könyvet; ezek hamis tanuk.

De a szem azért hullat könyet, midőn a sziv nevet, mert a szem tovább lát, mint a sziv, és látja, miként az életben minden nagy örömet fájdalom követ; miként közönségesen az életben ünnepélyes nagy diszmenet után szegény kéregető is biczeg mankójával.

Az emberi könyek fele része, s épen a legszebbek: a viszontlátás könyei el fognak száradni a vaspályán.

Néha megfoghatatlan dolgok is történnek a vaspályán: Pozsonynál a hosszantartó sötét alagut előtt, valaki fiatal delnő ajakán lencse nagyságu flastromkát vön észre. Kijövetelkor, a kis fekete flastrom előbbi helyéről eltűnván, az átellenben ülő uracs ajkán lőn látható!

A vaspályák nemcsak a városokat és országokat fognak közelebb érintkezésbe hozni egymással, hanem egyesíteni az embereket is, és fogni új kötelékeket, ha nem is családi, de részvényes kötelékeket; és a részvényesek jobban összetartanak, mint a vérek.

A részvényesek nyugalmasan fognak honn ülni és még is *jól járni*.

A részvényesek és szótárak, vagyis *Actionair* és *Dictionnair* abban különböznek egymástól, hogy a szótáraknál a későbbi kiadások mindig jobbak; ellenben a részvényeseknél a későbbi kiadások mindig legrosszabbak; mert kevesbitik a bevételből az osztalékot.



20. kép.

Bázias állomás vasúti vendéglőjének kerthelyisége (korabeli képeslap), ahol nem kevesen „futtatták az elmét”

Illy vállalatoknál, mint például a vasutak, társítási szellem legjobb sikerrel alkalmazható; különben még az eszmék országában is kevés jót szült.

A világ egyik társulata sem fedezte volna föl Amerikát, nem a himlőoltást, nem a mennykőhárítót; mert nagy eszmék egyedül magánosak agyvelejében fogantatnak; de millió kéz igényeltetik arra, hogy a magános fő nagy eszméjét hasznossá tegyék.

A vasutoni utazás életünkhöz hasonló; alighogy éltünk indóházánál, bölcsőnkél, azt mondják: »Szerencsés utat kívánok!« már végén halljuk mondani a halált: »Örvendek szerencsés megérkezten«.

Pedig midőn vaspályák mintegy kisebbre összevonják a világot, meghosszabbítják az életet.

Saphir a vasutoni menetet mámorhoz hasonlítja, úgy mondván: »Szinte füttyel (fél messzelylél) kezdődik és füttyel végződik.«

Az ember nem azért rövidíti, nem azért rónázza saját élete vaspályáját, hogy könnyebben haladjon, korántsem, hanem hogy magát, miként a lovat, jobban megterhelhesse.

Találmányos századunkban csoda, hogy senkinek sem jutott még eszébe a hosszadalmas per utján is készíteni vaspályát, miután mindenki tudja, hányféle csatornára van a perlekedőnek szüksége, hogy ez uton haladhasson. Milly jóltevő lenne tehát itt a vaspályá! annyival inkább, minthogy az embernek, hogy ez uton kelőleg haladhasson, néha valósággal lóerőre van szüksége.

A szolnok-czeplédi utvonalon, hol hegyek és alagutak nincsenek, egy-egy mérföld kiállításra 450,000 forintba került. Kérdés, mennyibe kerülne a per-ut vonalán, mellyen, úgy lehet, még alagutak is szükségesek volnának.

Az élet-vaspályán sors az *igazgató*, szerencse a *mérnök*, véletlenség a *conductor*, érzékek a *mozdonyvezetők*, szenvedélyek a *fűtők*, ész és okosság a *pályaőrök*. Ha veszély, ha szerencsétlenség fenyeget, jaj annak, ki, mielőtt jel adatik az állomáson, korábban szökik ki az élet-*vaggonjából*, este s lelke veszve örökre!"

A LEGNEMZETKÖZIBB ÉS LEGNÉPSZERŰBB NYELV

A *Vasárnapi Ujság* oldalain megjelent vasútról szóló eszmefuttatás után szintén innen szeretnék idézni. A népszerű lap 1876-ban közölt egy nagyon színes kis írást „Képek az Aldunáról” címmel, melyet K. A. (Kenessey Albert, 1828–1879) szignál (*Vasárnapi Ujság*, 1876. XXIII. évf. 42. sz. 662.). A neves hajóstiszt, hajózási szakember, a Magyar Tudományos Akadémia levelező tagja, a magyar nyelvű hajózási szakirodalom megteremtője, a hazai folyamhajózás technikai, történeti, gazdasági és jogi vonatkozásainak úttörő jelentőségű kutatója, Duna-szakértő, vízügyi szakíró, festőhöz méltó tehetséggel tárja eléink a Bécs–Pest–Szeged–Temesvár–Báziás vasúti fővonal bánati végpontjának rendkívül érdekes, mozgalmas és színes képét a XIX. század végéről.

„1856 november havában volt, hogy az első vasuti mozdony a rendes forgalmat megnyitotta azon a pályán, melyen, mint képünk mutatja, most egy Baziásról indult vonat Temesvár felé tart. Akkor abból a sok épületből, melyet most Baziáson látunk, alig volt egy-kettő, – annak is a java ép akkor épült a vasuti állomás számára. Előbből legtöbbet érő volt a vámház, s

ezen egy-két viskón kívül, a Duna partján nagyobb távolságokban egy-egy gólyalábu katonai őrtanya gubbasztott.

A vasut megnyitása után, első időben, csekély is volt a forgalom. Legtöbbet a galaczi gyorshajók összeköttetése tett ki; de csakhamar megnyitak az oraviczi kőszénbányák, s a tulajdonos állam-vaspályatársulat saját hajókat szerzett, melyekkel a Belgrádtól le Radujeváczig, sőt az alábbeső szállitmányokat is, de különösen a szerb sertésszállitást egészen magához ragadta. Ezzel az állomás nemcsak maga emelkedett, de az, az egész vonalt Bécsig s azon tul is élénkítette.

Az üzlet, s illetőleg a forgalom fejlődésével mindinkább tágítani kellett a vaspályaudvart, és emelni újabb raktárakat s egyéb épületeket. Evégre egyfelől az állomás háta mögött magasló hegyoldalt kellett levágni, s másrészt a Duna vízjárta partjait betölteni.

Ma Baziás egy a viszonyoknak megfelelő alkalmas vaspályai telep, hol a vasuti és gőzhajózási irodákon, hivatalnoki lakásokon és raktárakon kívül, a vaspálya-társulatnak hajói számára még egy téli kikötője is van. Ez utóbbi pedig Baziáson nem kis

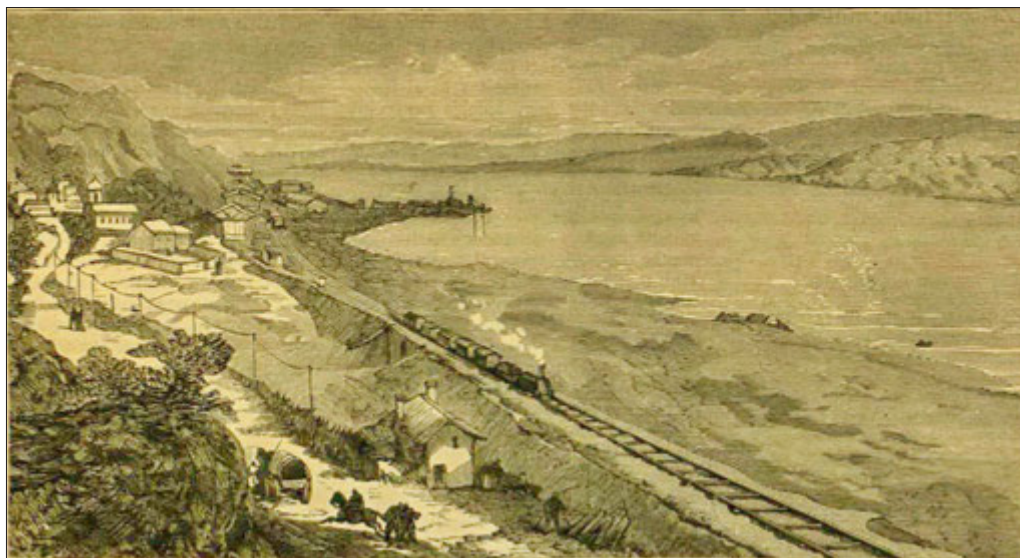
szó: mert a baziási szeleket messze föld-
ről tiszteli már a hajós.

Van Baziáson a vaspálya épületében
több kényelmes várótermen kívül, az uta-
sok kényelmére több külön vendégszoba,
jó vendéglő, és van távirda- és postahiva-
tal is. Külön épületekben vám- és egyéb
pénzügyőrségi hivatal, egyház, iskola, vas-
pályai munkások épülete stb. szóval mind
az feltalálható, a mit egy közlekedési állo-
máson, az utasoknak s a néhány száz ál-
landó lakosságnak méltányos igényeihez
mérve, megkívánni lehet.

Ki Baziáson akkor tölt néhány órát, mi-
dőn gőzhajóösszeköttetés nincs, egy cse-
des munkástelepnak találja azt, hol kiki a
maga dolgát járva, bizonyos rendben mo-
zog egymás mellett: míg gőzhajók össze-
kötötése alkalmával, zsidongó vásári zaj,

és tarka nép sok-nyelvűsége vesz körül.
Itt látni egyszerre a keletről jövő vagy oda-
túduló sok észak- és nyugat-európaival a
törököt, a cserkeszt, az oláh bojárt, görög
kereskedőt, örményeket, bolgárt stb. stb.
S az államvaspálya-társaság nagy figye-
lemmel gondoskodik, hogy hivatalnokai
közt e sok-nyelvű nép, legalább az ismer-
tebb nyelveken, mind megtalálja a maga
tolmácsát. A legnemzetközibb és legnép-
szerűbb nyelv azonban a haladni vágyó
utasra nézve Baziáson is, mind minden
forgalmi helyen, az indulást jelző kis ha-
rang nyelve.”

A Temesvár-Báziás-vonalhoz sajnos
nem csatlakozott a szerbiai vasút, mint
azt építésének idején tervezték, ugyan-
is a szerb állam inkább a Pest-Zimony-
Belgrád-vasútvonal kiépítésében volt ér-



21. kép.

A baziási állomás egy, a pályaudvart elhagyó vonattal. Illusztráció a Vasárnapi Ujság 1876. okt. 15-i, 42. számában



22. kép.

A pálya Báziás állomás előtt a 19. század végén, 20. század elején (korabeli képeslap)

dekelt, melyet a MÁV meg is épített. Ezzel nagy konkurenciát teremtett az osztrák-magyar vasúttársaságnak, melynek sikerült azonban megszereznie a koncessziót, majd kiépítenie a Temesvár–Orsova-fővonalat (1878), melyet 1879-ben csatlakoztattak a román vasúti hálózathoz, amikor is megindult a forgalom a Orsova és Vârciorova (Vercsorova) között. E két vonal megépülte után a Temesvár–Báziás-vasútvonal nemzetközi és országos jellege, jelentősége csökkent, Báziás is mindin-

kább „Temesvár dunai kikötője” szerepét tudhatta magáénak. Az Al-Duna 1896-ban befejezett szabályozásával a báziási kikötő is tovább vesztett addig annyira fontos átrakó-, átszállóállomás jellegéből. A vonal helyi jelentőségűvé vált. Ennek ellenére a vasútvonal még mindig fontos összeköttetés maradt Temesvár és Bánság déli részei között, a régióközpont Temesvár és Temes megye második legnagyobb városa, Versec között.

VASUTUNKAT BEKÖTIK AZ ORSZÁG VASÚTHÁLÓZATÁBA

A szerző most egy kicsit kényelmetlen helyzetbe kerül: egyrészt szeretné elkezdeni az Oravica–Báziás-vasútvonal műszaki megoldásainak ecsetelését, másrészt tudja, hogy e vasútvonal ebben a formában (Oravica–Báziás) csak két évet élt, ugyanis – amint már említettem – az OÁV engedélyt nyert egy, Temesvártól a Dunáig vezető vasútvonal kiépítéséhez és üzemeltetéséhez, valamint e vasútvonal a már üzemben levő Oravica–Báziás-vasútvonalhoz csatlakozott. Ez 1858-ban következett be, amikor elkészült a Temesvár–Jaszenova-szakasz. Az Oravica–Báziás-vasútvonal Jaszenova–Báziás-szakasza a Temesvár–Jaszenova-vonal folytatásává vált, és az új fővonal neve Temesvár–Báziás lett. A Jaszenova–Oravica- (később Anináig meghosszabbítva) vonal ezután a Temesvár–Báziás-fővonal szárnyvonalává minősült.

A Temesvár–Jaszenova-vasútvonal megnyitásával összekötötték Bécsset Pesttel, Szegeddel, Temesvárral és a al-dunai kikötővel, Báziással. Ettől fogva a Jaszenova–Oravica-vasútvonal szelvényezése a jaszenovai csatlakozástól vette kezdetét.

A szerző dilemmája abban állt, hogy a kétéves vagy a több évtizedet megélt

vasútvonal történetével folytassa. Pontosabban a Jaszenova–Báziás-szakasz részletezéséről volt szó. Végül úgy döntöttem, hogy a fentiek után fogok hozzá az oravicai szárnyvonal, valamint a egy időben a Jaszenova–Báziás-vonalrész műszaki bemutatásához.

A Temesvár–Jaszenova–Báziás-fővonalnak nagy hasznát vette Temesvár és Versec, hisz az árucikkek könnyen jutottak a dunai kikötőhöz. Temesvárra ezen a vasútvonalon szállították a lázas építkezésekhez szükséges követ, kavicsot, homokot, a gyáraknak és lakosságnak a szenet. Az orsovai vonal megépítéséig a Bécs–Pest–Báziás-vonal vagy ahogy még nevezték Orientbahn, avagy Keleti vasút biztosította napkelet felé a leggyorsabb és legkényelmesebb utat. Visszafelé, nyugati irányba is ez volt az útvonal.

A báziási vonal kinyújtott kezét a Duna szerbiai partján nem fogta, nem szorította meg egy ottani vasútvonal. „Odaát”, Szerbiában nem építették ki a vonal folytatását. Erről Klinda József így ír: „E keleti összeköttetést, sajnos, 53 év múltán sem sikerült olyformán továbbfejleszteni, hogy a báziási áthidalással közvetlen összeköt-

tetést nyerjük Szerbiával. Ez a szerbiai közvetlen vasuti összeköttetés nemcsak mérhetetlen anyagi előnyöket nyújtana Temesvárnak, de a város közlekedését is megjavítaná”. Szerbia ugyanis a számára előnyösebb Budapest–Zimony–Belgrád-vasútvonal kiépítését szorgalmazta, melyet a MÁV meg is épített, erős konkurenciát képezve a szabadalmazott osztrák–magyar vasúttársaságnak.

Bécs és Bázias között 1861-től hetente kétszer, hétfőn és csütörtökön már gyorsvonat „röpítette” az utazóközönséget. Az 1861. május 6-tól érvényes menetrend szerint a bécsi vonat Bécstől Báziasig 18 óra 18 percet tett meg, visszafelé 18 óra 47 percet. Szegedtől Temesvárig 3 órát tartott az út, Temesvártól a Duna-parti

Báziasig pedig 3 óra 6 percet. Báziasztól Temesvárra naponta közlekedett egy vegyesvonat, mely reggel ötkor indult, és 9 óra 55 perckor érkezett a Bega-parti városba. Kérésre és a gyorshajók órarendjétől függően személyvonatot is indítottak Bázias és Temesvár között. Ez este 7 óra 5 perckor indult, és 10 óra 26 perckor futott be a józsefvárosi indóházba. Mivel a StEG és a Duna Gőzhajózási Társaság (Donau Dampfschiffahrts Gesellschaft) között éles versenyharc dúlt, a StEG Belgrád és Gradistye irányába saját gőzhajókat is közlekedtetett. 1860-ban azonban megegyeztek, és együttműködtek.

A báziasai állomáson koronás fők is megfordultak. I. Ferenc József, Ausztria császára, Magyarország apostoli királya

23. kép.

A Bécs–Pest–Szeged–Temesvár–Bázias-fővonal és a Jaszenova–Oravica-szárnyvonalon közlekedő vonatok menetrendje 1858. július 20-ától kezdve a Temesvarer Zeitung 1858. évi 1068. számában

24. kép.

A Bécs–Pest–Szeged–Temesvár–Bázias-fővonalon közlekedő vonatok menetrendje 1861. május hatodikától kezdve

is e vonalon utazott a Szuezi-csatorna megnyitásának ünnepélyére 1869-ben. Báziáson szállt át hajóra, és folytatta útját Ruszcsukig (a mai Rusze). Itt újra vonatra szállt, az eléggé szerény vonattal, mely ma is megtekinthető a ruszei vasúti múzeumban, utazott Várnáig. Innen a Fekete-tengeren, az Európa és Kis-Ázsia közötti szorosokon, a Márvány- és Földközi-tengeren hajózott tovább Szuezig, ahol a csatorna 1869. november 16-i felavatásán vett részt.

Báziás másik fejedelmi vendége volt az új hazájába utazó Hohenzollern-Sigmaringen Károly, akit az akkori Egyesült Dunai Fejedelemségek, a későbbi Románia fejedelmi trónjára hívtak meg. Károly kalandos úton, svájci útiokmányokkal, Karl Hettingen álnéven Zürichből Bécsen, Pesten, Szegeden, Temesváron át, másodosztályú kocsiban, vonattal utazott Báziásig. Budapesten vonatot váltott. Miért is? 1866-ot írtak, és a Poroszországgal egyesült kis hercegség porosz tüzér hadnagyának a német hegemoniáért küzdő Poroszországgal hadban lévő Habsburg Birodalomban el kellett titkolnia valódi személyét. Ha elfogják, kémkedéssel vádolhatták volna, és beláthatatlan következményekkel számolhatott volna. Báziásra Karl Hettingen, Odesszába igyekvő sváci kereskedőként érkezett. Vasútvonalunk végállomásán 1866. május 6-án szállt le a vonatról. Emlékiratában megemlíti, hogy itt egy kis, nyomorult szállóban hajtotta pihenésre fejét. Két napot töltött az akkor még szerény dunai településen. Itt találkozott a Párizsból jövő Ion C. Brătianuval, aki Düsseldorfban adta

át a leendő királynak az ország trónjára való meghívást. Természetesen mindketten úgy tettek, mintha nem ismernék egymást. Báziáson várták meg a Belgrád felől érkező hajót, melyen Turnu Severinbe utaztak. A hajón sem szóltak egymáshoz, csak kiszállás után, amikor is Turnu Severinben román földre léptek. Itt ismét hajón folytatták útjukat Giurgiu kikötőig, ahonnan hintón utaztak az ország fővárosába, Bukarestbe, ahová május 10-én érkeztek meg. Azonnal a Metropólia dombjára hajtattak, ahol már minden elő volt készítve az eskü letételére. Az uralkodó ezután foglalá egyetlen híressé vált mondatba hitvallását: „Erre a földre lépve, máris románná váltam”.

Néhány évvel később, 1869-ben, már uralkodóként, újdonsült mátkáját hozta az országba a ködös Albionból. Az ese-

The image shows a historical railway timetable from 1860. The title is "Verkehr der Personen- und gemischten Züge" (Traffic of passenger and mixed trains) for the "Südöstliche Linie" (Southeastern Line). The timetable is organized into columns for different stations and rows for different train services. It includes departure and arrival times, and train numbers. The text is in German and is quite dense and small.

25. kép. A StEG 1860. április 15-től érvényes menetrendje a „Pesti Napló” 1860. május 6-i számában

ményt Boleszny Antal orsovai plébános, több helytörténeti mű szerzője *Kézikönyv az Al-Dunán Szerb- Oláh- és Bolgárorszáiban utazók számára* című, 1870-ben megjelent könyvében emígy ecseteli: „A fejedelmi pár mult évi (1869) november 22-én délután 2 óraker érkezett Románia területére, és pedig Szörény tornyán. Cogalniceanu (Mihail Kogălniceanu) miniszterelnök és a hatóságok által a hajónál történt kiszállás alkalmával, a város előtti diadalkapu alatt pedig e munka szerzője (azaz Boleszny Antal) által, 5000 ember jelenlétében a római kath. község nevében fogadtatott. Bukarest városa a fejedelemnőnek megérkezése alkalmával, egy diademet és nemzeti öltönyt nyújtott át. A diadem Beaugrand parisi ékszerész műve, és 107,000 frankba került. Ezen hódolateljes fogadtatások néhány hó lefolyása után komoly tüntetéseké varázsoltattak át. Románi-

ában ismét forrongás uralkodik. A nép már megunta Károly herceget, szeretne tudni rajta. Komoly intéseit gorombasággal s azon fenyegetéssel viszonozzák, hogy ki tesz a szűrét”. Ez is benne volt a pakliban, azonban az uralkodónak nagy harcok és jó diplomáciai érzék révén sikerült a forrongásokat, elégedetlenségeket békés mederbe terelni, és az országot az európai országok közé emelni. Károly uralkodó herceget 1881. március 14-én a parlamentben a képviselők egyhangúlag Románia királyának kiáltották ki, az ország címe ezentúl királyság lett (Regatul României, azaz Románia Királysága).

A Temesvár-Orsova-vasútvonal megépítésével, mely az Orsova mellett húzódó magyar-román határon csatlakozott a román vasutakhoz, a határforgalom 1879. május elsején indult meg. A Temesvár-Jászénova-Báziás-vonal elveszítette korábbi jelentőségét, inkább csak regionális érdeke-

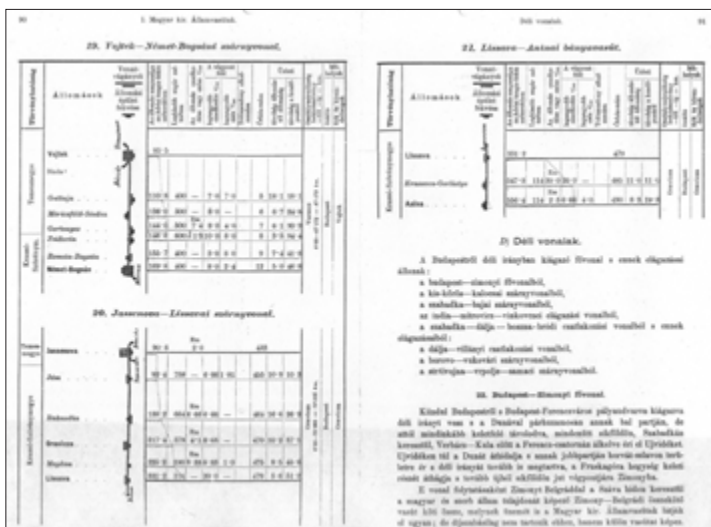
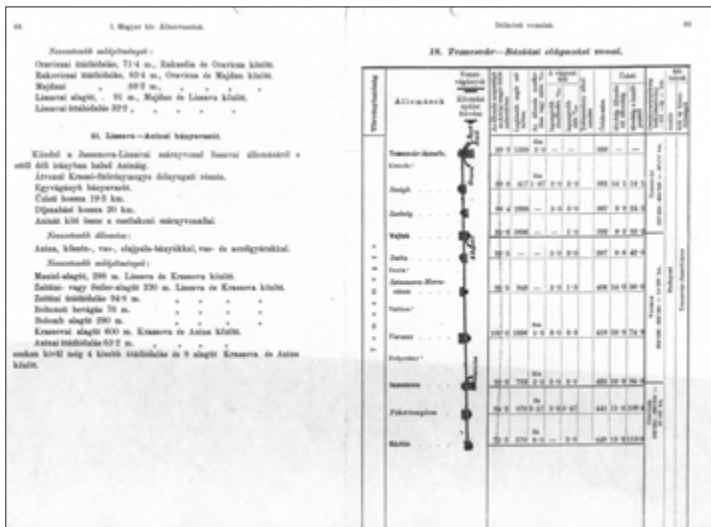


26. kép.

Ferency Benő könyvének témánkhoz kapcsolódó oldalai

ket szolgált ki, másodrangú fővasúttá vált, azonban továbbra is fontos maradt Temesvár városa számára. Általa maradt meg Temesvárnak egyik „dunai kikötője” Bázias.

A kötetben tárgyalt vasútvonal változásait, különböző besorolásait nyomon követhetjük Ferenczy Benő *Vasúti földrajz* címen 1892-ben megjelent könyvében.



A JASZENOVA–ORAVICA- ÉS A JASZENOVA–BÁZIÁS- VONALRÉSZEK MŰSZAKI ADATAI

JASZENOVA–ORAVICA-SZAKASZ

A Jaszenova–Anina-vasútvonalat a MÁV általi államosítását követően Reichmann Vince mérte újra fel. Reichmann Vince 1892 és 1895 között volt a 71 kilométer vonalhosszú, a Jaszenovától Anináig terjedő oravicai osztálymérnökség osztálymérnöke. Pontos kimutatása mellett részletes rajzokat is készített. Munkájának eredményét könyvomas leporellóban foglalta össze. Ezen megtalálhatjuk a pálya jellegzetességeit, az állomások adatait, a műtárgyak részletes ismertetését. A nyomtatvány nem dátumozott, viszont 1895 körülre tehető. Ekkor már jól bejáratott, kialakult vasútvonallal számolhatunk, de még nem indultak be a MÁV által végrehajtott nagy felújítási munkálatok.

A Jaszenova–Anina-vasútvonal minket érdeklő Jaszenova–Oravica-szakaszának fontosabb adatait az alábbiakban foglalom össze.

A vonal a Temesvár–Báziás-vasútvonalból ágazott ki Jaszenova állomásnál. Jaszenova állomás felvételi épületének közepe a Temesvár–Báziás-vonal 664,015 kilométerszelvényében helyezkedett el. Ez a pont jelentette a Jaszenova–Oravi-

ca–Anina-vasútvonal kezdőpontját. Az elágazás e ponttól 337 méterre volt. A teljes Jaszenova–Anina-szakasz főbb adatai:

- Építési hossz: 0,037 km-szelvénytől a 70,995 km-szelvényig = 70,958 km.
- Üzleti hossz: 0 km-szelvénytől a 70,470 km-szelvényig = 70,470 km.
- Folyópálya hossza: 67,405 km.
- Állomások összhossza: 3,253 km.
- Állomási vágányok összes hossza: 15,489 km.
- Pályafigyelői szakaszok száma: 6.
- Pályaőrök száma: 39.
- Állomások száma: 7 (Jám, Rakasdia, Oravica, Majdán, Lissava, Krassova, Anina).
- Váltók: 11 váltó folyópályán, 74 váltó az állomásokban.

A teljes Jaszenova–Anina-vasútvonalat 7 vonalrészre osztották: jaszenova–jámi, jám–rakasdiai, rakasdia–oravicai, oravica–majdáni, majdán–lissavai, lissava–krassovai, krassova–aninai vonalrészre. E kötet témája csak a Jaszenova–Oravica-szakaszt érinti, ez volt az első bánáti vasútvonalnak egyik szakasza. Ezért a következőkben csak e szakasz műszaki jellemzőit mutatom be.

1. A jaszenova–jámi vonalrész főbb adatai:

- A folyópálya hossza: 9,624 km.
- Legkisebb ívsugár: 759 méter.
- Legnagyobb ívsugár: 1138 méter.
- Legnagyobb emelkedés: 6,65‰ (924 méter hosszón).
- Legnagyobb esés: 1,82‰ (2470 méter hosszón).
- Töltések hossza: 5105 méter.
- Bevágások hossza: 4519 méter.
- A töltés legnagyobb magassága: 8,20 méter.
- A bevágás legnagyobb mélysége: 5,00 méter.
- Pályaórházak száma: 5 (450-től 455-ig).

2. A jám–rakasdiai vonalrész főbb adatai:

- A folyópálya hossza: 15,998 km.
- Legkisebb ívsugár: 664 méter.
- Legnagyobb ívsugár: 759 méter.
- Legnagyobb emelkedés: 6,66‰ (3735 méter hosszón).
- Töltések hossza: 11737 méter.
- Bevágások hossza: 4261 méter.
- A töltés legnagyobb magassága: 5,50 méter.
- A bevágás legnagyobb mélysége: 4,10 méter.
- Pályaórházak száma: 8 (456-től 464-ig).

3. A rakasdia–oravicei vonalrész főbb adatai:

- A folyópálya hossza: 9,799 km.
- Legkisebb ívsugár: 379 méter.
- Legnagyobb ívsugár: 759 méter.
- Legnagyobb emelkedés: 8,7‰ (8430 méter hosszón).

- Töltések hossza: 6311 méter.
- Bevágások hossza: 3488 méter.
- A töltés legnagyobb magassága: 7,50 m.
- A bevágás legnagyobb mélysége: 9,10 m.
- Pályaórházak száma: 6 (465-től 470-ig).

JASZENOVA–BÁZIÁS-SZAKASZ

Erre a vonalrészre nem állítottak ki Reichmann Vince stílusában összefoglalót. Ezért a Jaszenova–Báziás közötti szakasz fontosabb adatait a kézi hossz-szelvényből kivonatoltam.

1. A jaszenova–fehértemplomi vonalrész főbb adatai:

- A pálya hossza (a felvételi épületek közepe között): 11,552 km.
- Legkisebb ívsugár: 254 méter.
- Legnagyobb ívsugár: 1586 méter.
- Legnagyobb emelkedés: 5,09 ‰ (2175 méter hosszón).
- Legnagyobb esés: 3,57‰ (6300 méter hosszón).
- Pályaórházak száma: 8 (433-től 441-ig).

2. A fehértemplom–báziási vonalrész főbb adatai:

- A pálya hossza (a felvételi épületek közepe között): 13,217 km. A vágány vége a felvételi épület közepétől 0856 km távolságra van.
- Legkisebb ívsugár: 80 méter (Báziás átlomáson).
- Legnagyobb ívsugár: 1400 méter.
- Legnagyobb emelkedés: 2,91‰ (465 méter hosszón).
- Legnagyobb esés: 3,01‰ (900 méter hosszón).
- Pályaórházak száma: 7 (442-től 449-ig).

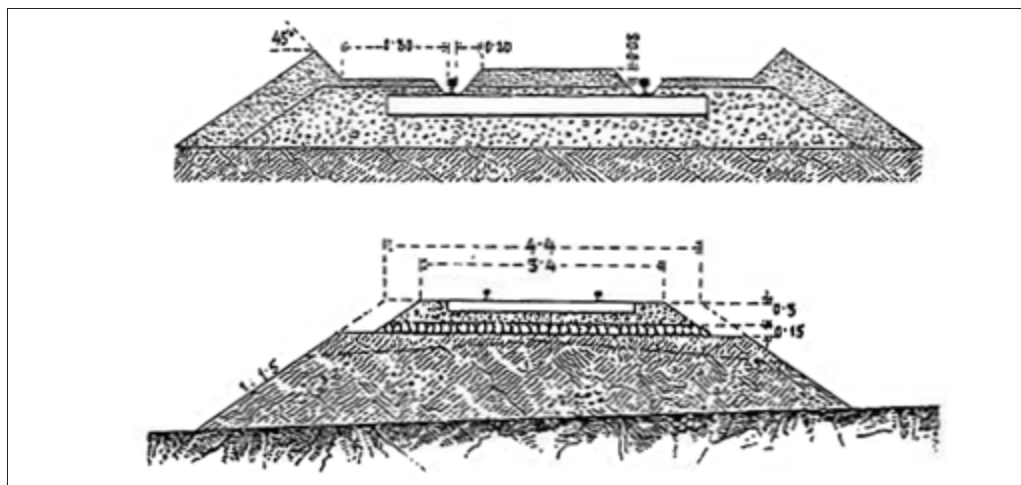
ALÉPÍTMÉNY, FELÉPÍTMÉNY

Az Oravica–Jaszenova–Báziás-vasútvonal alépítménye az OÁV mintakeresztmetszelve szerint épült ki.

Az alépítmény koronáját 4,5% oldaleléssel alakították ki, hogy a víz könnyebben kifolyjon a felépítmény alól.

Az Oravica–Jaszenova–Báziás-vasútvonal felépítményébe 25,3 kilogrammos "y" jelű vassíneket építettek be, a 7 m hosszú vágánymezőket 95 cm legnagyobb aljtávolság mellett 8 talpfával támasztották alá. Ezek a sínek nagyon hamar elkoptak, ezért hamarosan 6,95 méter hosszú,

32,1 kilogrammos "E" és 37,2 kilogrammos "G II" jelű sínekkel helyettesítették őket. Az "E" jelű síneket az OÁV kimondottan hegyi pályára gyártotta. A vassíneket az aninai vasművekben gyártották. Az 1880-as évektől a régi, kiszolgált vassíneket "G" és "r" jelű 6,5–9 méter hosszú, 37,2, illetve 33 kilogrammos acélsínekkel váltották fel. Az acélsínek már a társaság resicai acélhengerművének termékei voltak. Ez a két sínrendszer még az első világháború éveiben is jellemző volt a vonalon.

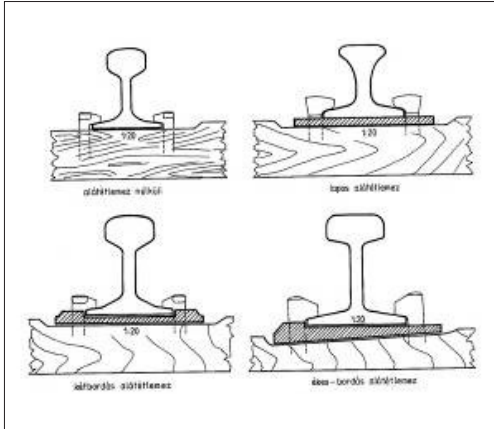


31. kép.

Az ágyazat kialakítása és méretei (Horváth F. Magyar vasúttörténet I)

Alátételezett általában csak az illesztésknél használtak, a sínvégeket könnyű hevederekkel fogták össze.

A telítetlen tölgy, kisebb mértékben bükk és fenyő keresztaljak hamar tönkrementek, ezért sűrűn kellett őket cserélni.

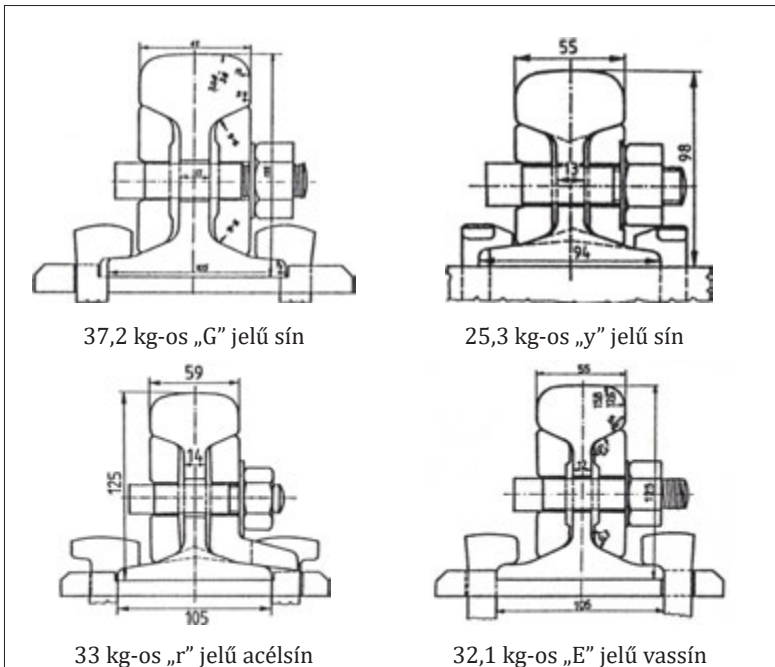


32. kép. Sínleeresztések (Horváth F. Magyar vasúttörténet I)

Zusammenstellung
über die Wiederstandsfähigkeit der verschiedenen Schienensysteme.

Benennung der Schienensysteme	Querschnittliche Fläche des Schienen im Millim. (Quadrat) pro Lauf Meter von Weichen aus	Schwanzhöhe über dem Schienenoberende		Stützweite des Schienenunterbaues	Tragfähigkeit der Schienen bei 95m Stützweite	Schwächen des Schienen Systems von Seiten der Weichen	
		von Kopf des Schienen	von Weichen				
12 II hochkantiger	2705	202	3985	5985	240	1850	-
16 - breitenrigger	3766	266	5080	4100	382	3368	-
19 - "	3919	326	582	600	668	4985	-
20 - " Nr II	4792	367	596	484	612	4600	-
21 - " Nr II	4796	369	647	607	919	6382	7977
Schienensystem Nr III	4210	330	640	610	863	6046	7558

33. kép. Az OÁV által 1858 és 1880 között használt sínípusok jellemzői



34. kép. Különböző felhasznált sínípusok

11. MŰTÁRGYAK: ÁTERESZEK, HIDAK

A tájat formáló, sokszor lélegzetelállító nagy méretű műtárgy, az oravicai viadukt mellett érdemes számba venni a kisebb műtárgyakat is: a többféle átereszt, melyek között gondosan és művesen megmunkált köveikkel a boltozott átereszek ma is őrzik eredeti szépségüket, a moha fedte surrantók, gondosan megtervezett és megépített kőburkolatú árkok, folyókák. Ezeken kívül ott vannak a pálya mellett több kilométer hosszon vonuló támfalak, melyek hol a pályára omlani készülő domb- és hegyoldaloknak állják útját, hol pedig a pályát támasztják meg, nehogy a völgybe csússzon.

A nem szakemberek részére, akik ritkán találkozhatnak e fogalommal, álljon itt az áteresz meghatározása az Urbán Lajos szerkesztette *Vasúti lexikon*ból: „Az áteresz időszakos vagy kisjelentőségű élő vízfolyások pálya alatti átvezetésére szolgáló 2 méter és ennél kisebb nyílású, különféle anyagú és szerkezeti kialakítású híd.” Az átereszek lehetnek nyíltak, amelyeknél az áthidalást a vágány sínszállai alkotják. Ezek nyílása kicsi, fővonalakon már nem

is használják őket. A mélybe tekintve láthatjuk az alatt csordogáló patakot. Régen gyakran használtak fapallós nyílt átereszeket, amelyeknél a vágányt keményfa gerendákra erősítették. A XIX. századbeli vasútépítésekénél nagyon sok boltozott átereszt alkalmaztak. Ahol könnyen elérhető volt, ott kőből, ahol hiányzott ez az anyag, ott téglából épültek. Nagyon sok régi, boltozott áteresz van ma is használatban. Igényes kivitelezésük a régi mesteremberek ügyességét és szakértését dicséri. Ma különböző keresztmetszvényű (kör-, tojásszelvényű cső vagy négyszögformájú keretszerkezetű) átereszeket építenek vasbetonból. Régebben helyszíni betonozással épültek. Jelenleg a vasbeton elemeket előregyártják, majd a helyszínen összeszerelik őket. Összefoglalva tehát, azok a kisebb méretű hidak, amelyeket a laikus „hidacskáknak”, „kis hidaknak” nevez, helyesen áteresz névre hallgatnak.

A hidak mellett a felszíni vizeknek a mélybe való vezetésére épített rövid, ám meredek eséssel kialakított csatorna a surrantó.

A Jaszenova–Oravica-vonalrész átereszei, hídjai az 1873-as hossz-szelvényen

A következő 4. táblázatban összefoglaltam a StEG által 1873-ban kiadott hossz-metszeten („Laengenprofil der Südöstlichen Linie (IV. Section) h: Strecke Jaszenova-Oravicza-Anina Wien, 1. Auflage vom August 1873”) szereplő hidakat, völgyhidakat, átereszeket, útaluljárókat, alagutakat. A méreteket még ölben ($1^\circ = 6' = 1,89648$ m) és lábban ($1' = 0,31608$ m) adták meg.

Ekkortájt még nem volt használatos a méterrendszer, a méreteket ölben, lábban tüntették fel. Magyarországon a méterrendszert az 1874. évi VIII. törvénycikkkel vezették be. Az addig használatos mértékegységek átváltási kulcsai a következők: 1 bécsi öl = 6 bécsi láb = 1,89648 méter, 1 bécsi láb = 0,31608 méter, 1 bécsi hüvelyk azaz Zoll = 2,634 cm. Szeretném felhívni a figyelmet, hogy Magyarországon is a bécsi mértékrendszert használták, nem az angolszászt. Ezért sok, internetes programmal átszámított mérték téves eredményt ad, mert a programok ott általában az angolszász mértékegységeket veszik alapul.

A Jaszenova–Oravica-szakaszon tehát 1873-ban két egynyílású híd, két kétnyílású híd aluljáróval, 15 áteresz, 7 áteresz aluljáróval és egy viadukt volt.

A vonalon több áteresztípust alkalmaztak. Találunk nyílt és fedett átereszt, boltozott átereszeket téglából vagy kőből építve, öntöttvasból való csőátereszt. Az átereszek vagy kisebb hidak alatt több helyütt a csermely vagy patak mellett út is

4. táblázat.

A Jaszenova–Oravica-vonalrész 1873-as hossz-szelvényén feltüntetett átereszek, hidak, aluljárók

Elnevezés	Méreték
Egynyílású híd	15'
Áteresz + Aluljáró	3°
Áteresz	2°
Aluljáró + Áteresz	2 ½°
Áteresz	2°
Aluljáró + Áteresz	2 ½°
Áteresz	18'
Aluljáró + Áteresz	2°
Ua. Ua.	1 ½°
Kétnyílású híd, aluljáró	4° + 1 ½°
Kétnyílású híd, aluljáró	4° + 1 ½°
Aluljáró + Áteresz	3°
Áteresz	1°
Áteresz	1,5°
Híd	2°
Áteresz	2°
Áteresz	4°
Áteresz	5°
Áteresz 1° + Áteresz 2,5°	1°+2,5°
Aluljáró + Áteresz	3°
Áteresz	3°
Áteresz	2°
Áteresz	1,5°
Áteresz	1°
Áteresz	1°
Viadukt 7 nyílással a 5,5°	7 x 5,5°

vezetett, ezek egy időben voltak átereszek és útátjárók, útaluljárók (mindkét elnevezést használták), de épültek aluljárók is a vasutat keresztező utak számára.

A „magyar idők” utolsó, általam elérhető, az 1900-as évek eleji állapotokat naprakészen bemutató, úgynevezett kézi hossz-szelvényeket átbogarászva, a következő hidakat, töltésben épített útátjárókat

rókat és viaduktot leltároztam fel. Feltűnik, hogy furcsa a nyílások mértéke: 1,89 méter, 3,79 méter, 5,68 méter stb. Ennek egyszerű a magyarázata: a vasút építésekor még az öl, láb stb. voltak a használatos hossz mértékek. A nyílások ölben kerek számok, csak átszámításuk után lett ilyen furcsa értékük. Megjegyzendő, hogy a méretek különböző helyeken kissé különböznek. Ez a kis különbség az átszámításból fakad, hisz egy ölet hol 1,89, hol 1,896 méterrel számítottak át.

A Jaszenova–Oravica-vonalrész átereszei, hídjai a kézi hossz-szelvényen

A hidak egy részét, kiváltképp a vas-szerkezetű átereszeket már két évtized használat után, az 1880-as években még az OMÁV új, kavartvas vagy folytvas felszerkezettel látta el. Nagyobb részüket azonban, a vonal államosítása után, a MÁV építette újjá. A következőkben bemutatok néhány, az OÁV vagy a MÁV által újjáépített híd tervét.

5. táblázat.

A Jaszenova–Oravica kézi hossz-szelvényen fel-tüntetett átereszek, hidak, aluljárók

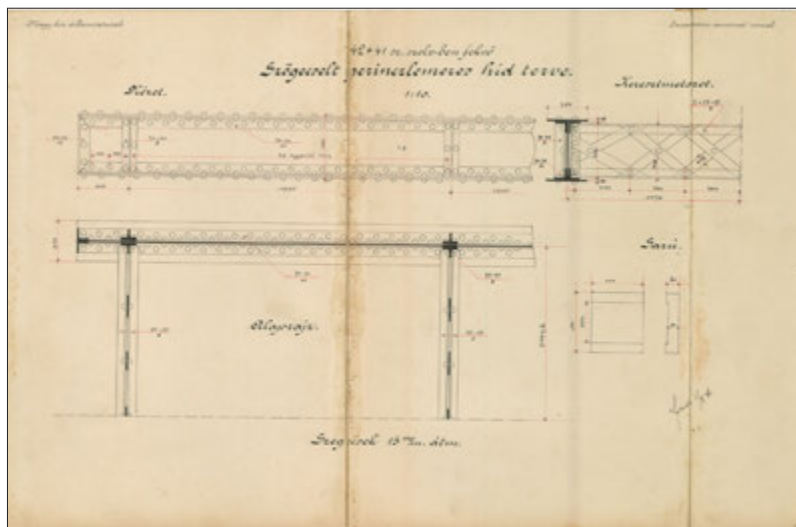
Sor-szám	Kilométer-szelvény	Nyílás	Típus	Megjegyzés
1.	0+808	4,74	aluljáró	
2.	1+894	5,69	aluljáró	
3.	2+814	3,79	áteresz	
4.	3+529	7,58	aluljáró	vas
5.	4+241	3,79	aluljáró	vas
6.	5+427	4,74	aluljáró	

Sor-szám	Kilométer-szelvény	Nyílás	Típus	Megjegyzés
7.	7+379	5,68		vas
8.	8+101	3,79	aluljáró	
9.	8+596	3,79	aluljáró	
10.	10+618	7,58		
11.	13+396	6,63		
12.	13+858	6,63	aluljáró	vas
13.	19+683	1,89		vas
14.	21+619	1,26		vas
15.	21+834	1,26		vas
16.	21+107	1,00		fa
17.	22+113	0,63		
18.	22+307	1,26		vas
19.	22+919	1,89		vas
20.	24+208	7,80		vas
21.	27+061			
22.	27+897	3,79	aluljáró	
23.	28+542	0,63		
24.	28+644	1,58		
25.	29+330	0,40		fa
26.	29+529	8,53		
27.	30+582	0,40		
28.	32+981	5,68	aluljáró	
29.	33+585	5,68		
30.	34+207	9,79	aluljáró	
31.	34+507	2,84		
32.	34+811	4,00		
33.	35+534	0,47		
34.	35+825	0,63		
35.	35+878	1,89		
36.	36+297	71,40	Oravica viadukt	7 nyílás × 10,20 m/nyílás

Az Oravica–Jaszenova-szakasz nagyobb aluljárója volt a 35. és 36. szelvény között a 3+529 kilométerszelvénynél. Még az OÁV építette és adta át a forgalomnak 1880-ban. Egyetlen nyílása 7,60 méter, tá-

maszköze 8,10 méter, a tartó teljes hossza 8,48 méter volt. A felsőpályás, párhuzamos övű, rácsostartó magassága 7,62 méter volt.

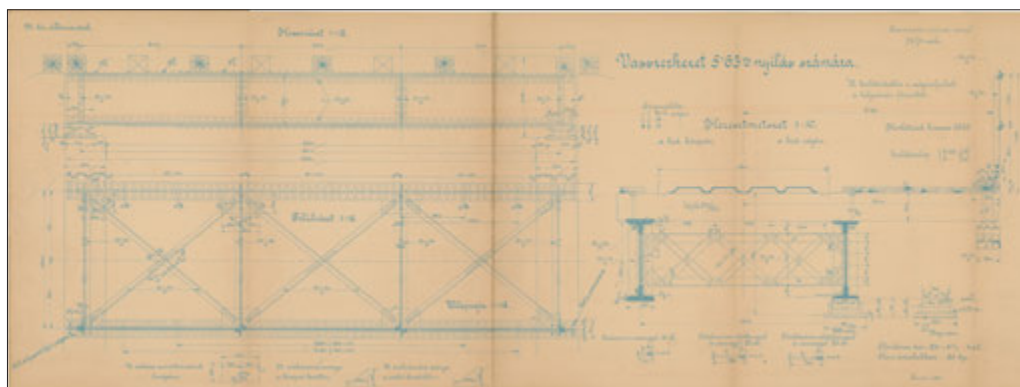
Híd a 4+241 km-szelvényben



37. kép.

A 4+241 kilométerszelvényben, 1898-ban épített, szegecselt, gerinclemezes híd terve

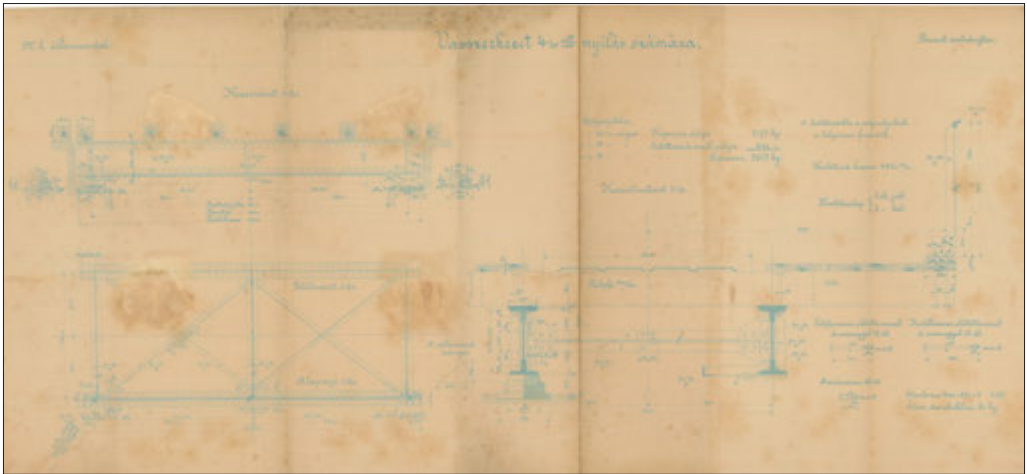
Híd a 7+379 km-szelvényben



38. kép.

A 7+379 kilométerszelvényben fekvő, szegecselt, gerinclemezes híd terve 1900-ból

Híd a 8+101 km-szelvényben



39. kép.

A 8+101 kilométerszelvényben fekvő, szegecselt, gerinclemezes híd terve 1898-ból

Híd a 10+618 km-szelvényben



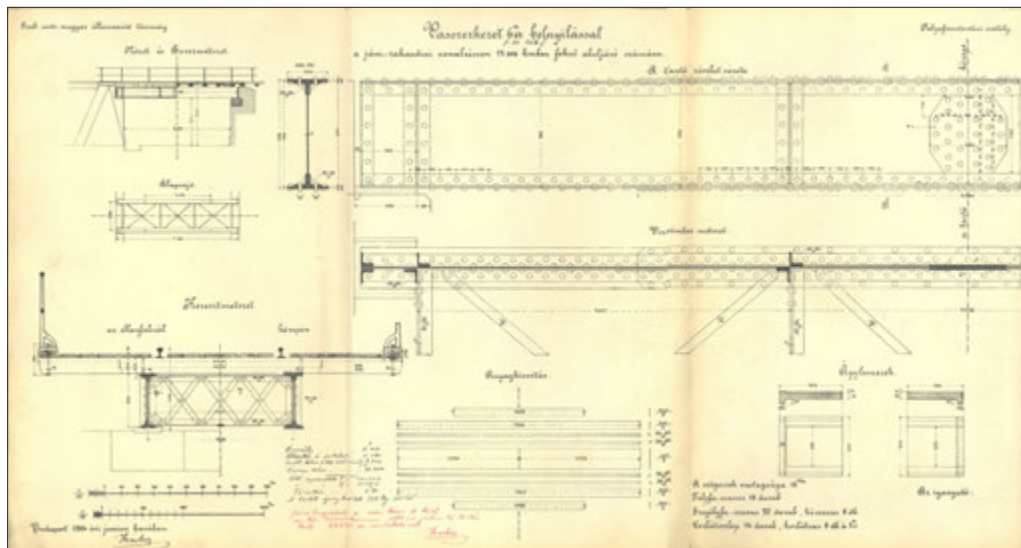
40. kép.

4 öl (7,58 méter) nyílású, téglaboltozatú híd Jám állomás után, a 10+618 kilométerszelvényben (fotó C. Marin, 2009)

Útalujáró Jám és Rakasdia között, a 13+858 km-szelvényben

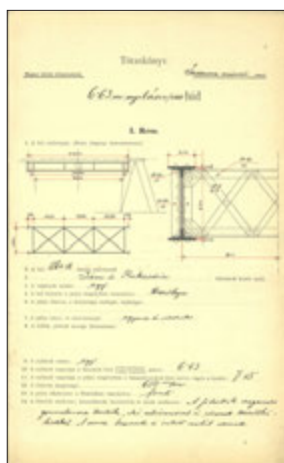
1884-ben a 138. és 139. szelvény között, a 13+858-as kilométerszelvénynél egy 21 láb (6,63 m) hosszú, egynyílású,

szegecselt gerinclemezes, gerendatartós útalujárót építettek. A tartó teljes hossza 7,50 méter, a támaszköz 7,15 méter, a fő-tartó magassága 6,50 méter volt.



41. kép.

A jám–rakasdiai vonalrész 13+858 kilométerszelvényében lévő 21 láb (6,63 m) nyílású aluljáró fel-szerkezetének terve 1884-ből



42. kép.

A Jám és Rakasdia szakaszon az 1884-ben, a 13+858 kilométerszelvényben épített gerinclemezes híd törzskönyvének címlapja és első oldala

Híd a 24+208-as km-szelvényben

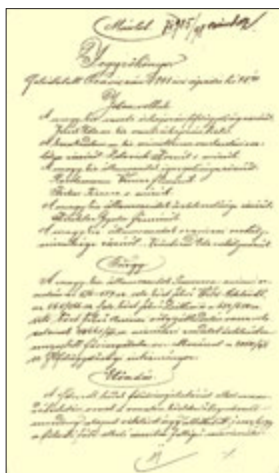
A szakasz nagyobb hídja volt a 242. és 243. szelvény között, 24+208 kilométerszelvényénél a 7,80 méter nyílású felső pályás, szegecselt, gerinclemezes híd. Ezt a hidat a MÁV 1900-ban építette át. A hídszerkezet teljes hossza 8,95 méter. Hasonlóan a többi, MÁV által átépített hídhoz, a felszerkezet a MÁV vashidakra vonatkozó szabványa szerint épült.

Az OMÁV 1891-es államosítását követően a MÁV elvégezte a hidak és átereszek felülvizsgálatát. A MÁV budapesti Központi Irattárában őrzött hídtörzskönyvek szerint a hídvizsgálatok alkalmával megállapították, hogy „a régi szerkezet gyengének bizonyult”. Ezért a régi vas-szerkezeteket újjakkal cserélték le. A meglévő falazatot, mely ezeknél a hidaknál, átereszeknél is az Anina környéki szürke

mészkből épült, csak az átalakításoknak megfelelően építették át. A régi zsámolyköveket (ezeken nyugszanak a saruk, amelyekre a híd tartógerendái támaszkodnak) azonban mindenhol süttői mészkből faragottakkal helyettesítették. A vas tartószerkezetek folytvasból készültek, és a MÁV a szab. osztr.-magy. államvasút-társaság (mely Magyarországon, mint előbb láttuk, már nem rendelkezett vasúttal, de megtartotta régi nevét) resicai hídgyárában rendelte meg őket.

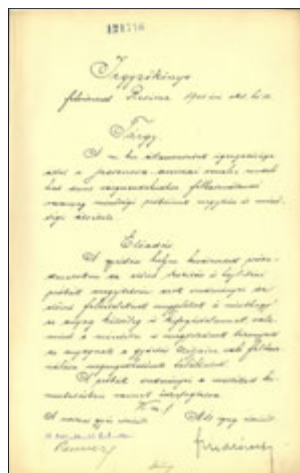
A szerelést is a neves hídgyár szakemberei végezték. (A hídgyár történetéről lásd Jancsó Árpád: *A resicabányai hídgyártás rövid története a kezdetektől 1948-ig.*)

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



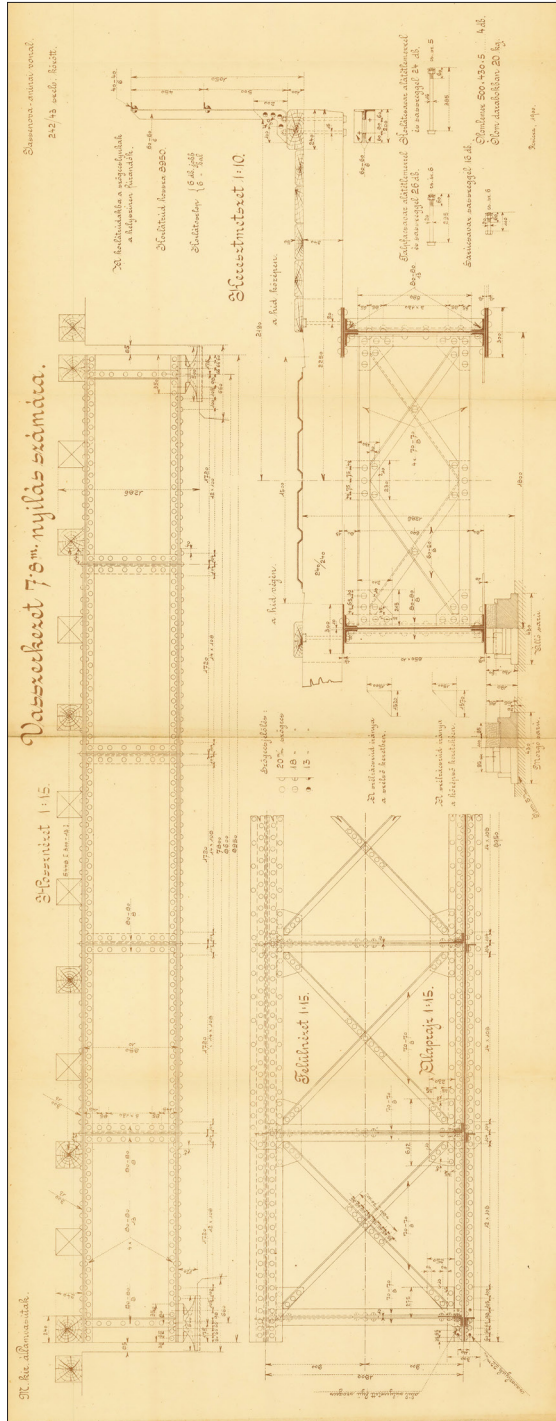
43. kép.

A MÁV 1898-ban elvégezte a hidak fővizsgálatát. Legtöbb hídát újjá kellett építeni. A fővizsgálat jegyzőkönyvének első oldala

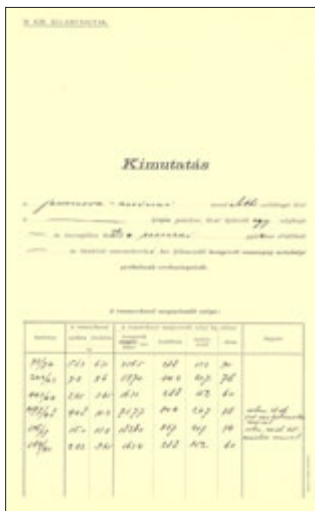


44. kép.

Jegyzőkönyv a szab. osztr.-magy. államvasút-társaság és a MÁV között a megrendelt híd vasanyagának minőségi ellenőrzésére



45. kép.
 A 24+208 kilométerszelvényben fekvő, szegcsest, gerinclemez híd terve 1900-ból



46. kép.

A szab. osztr.-magy. államvasút-társaság 1900-ban hat híd vasfelszerkezetét szállította a MÁV-nak a jaszenova-ani-nai vasútvonal részére. Ebből kettő a Jaszenova-Oravica-szakaszra került.

A Jaszenova-Báziás-vonalszélvényszerkezeti átépítései, hídjai az 1873-as hossz-szelvényen

6. táblázat.

A Jaszenova-Báziás-vonalszélvényszerkezeti átépítései, hídjai, aluljárók (Báziás állomás vége a 7593+0; 7129+0; 686+ szélvényekben található)

Sor-szám	Elnevezés	Nyílás	Régi szelvény	Új szelvény	km
1.	Átépítés		7312/13	6847/48	660/61
2.	Híd		7496/97	7036/37	678/79
3.	Malompatak-híd (Mühlbachbrücke)	3°	7514/15	7048/49	679/80
4.	Néra-híd (Nera-brücke 3 Öffnungen a 60, Eisen)		7519/0	7055/56	680/81
5.	Átépítés	2°	7527/28	7063/64	680/81
6.	Átépítés	2°	7542/43	7078/79	682/83
7.	Átépítés	2°	7542/43	7077/78	682/683
8.	Átépítés + Aluljáró	2°	7527/28	7063/64	680/81
9.	Átépítés + Aluljáró	2°	7542/43	7078/79	682/83
10.	Átépítés	2°	7542/43	7077/78	682/83
11.	Átépítés	2°	7555/56	7091/92	683/84
12.	Átépítés	1 ½°	7561/62	7097/98	683/84
13.	Átépítés	1°	7563/64	7099/80	684/85
14.	Átépítés	1 ½°	7568/69	7104/05	684/85
15.	Átépítés	1°	7572/73	7107/08	684/85
16.	Átépítés + Aluljáró	1 ½°	7573/74	7107/08	685/86

A Jaszenova-Báziás-vonalrész áteresei, hídjai a kézi hossz- szelvényen

7. táblázat.

A Temesvár–Jaszenova–Báziás kézi hossz-szelvényen feltüntetett áteresek, hidak, aluljárók

Sorszám	Kilométerszelvény	Nyílás	Típus	Megjegyzés
1.	663+795	0,95		
2.	670+900	0,63		
3.	670+919	0,98		
4.	671+330	4,74	aluljáró és átereszt	
5.	672+163	4,00		
6.	673+429	4,74	aluljáró és átereszt	
7.	673+930	0,50		
8.	674+110	0,50		
9.	674+152	0,50		
10.	674+430	0,50		
11.	674+619	0,50		
12.	674+722	1,90		
13.	674+871	fedlapos, 2× 0,47/0,51		
14.	674+984	fedlapos, 075/1,17		
15.	675+870	0,95		
16.	675+893	0,95		
17.	680+845	1,00		
18.	682+072	6,61/6,80	átereszt	
19.	682+708	3×18,96		Néra-híd
20.	683+396	3,80	átereszt és aluljáró	
21.	683+874	0,50		
22.	684+111	1,90	vas	

23.	684+819	3,80	átereszt és aluljáró	
24.	685+672	3,80		
25.	686+085	3,80		
26.	686+708	2,84		
27.	686+963	1,90		
28.	687+273	2,84		
29.	687+631	1,90		
30.	688+033	4,74	átereszt és aluljáró	

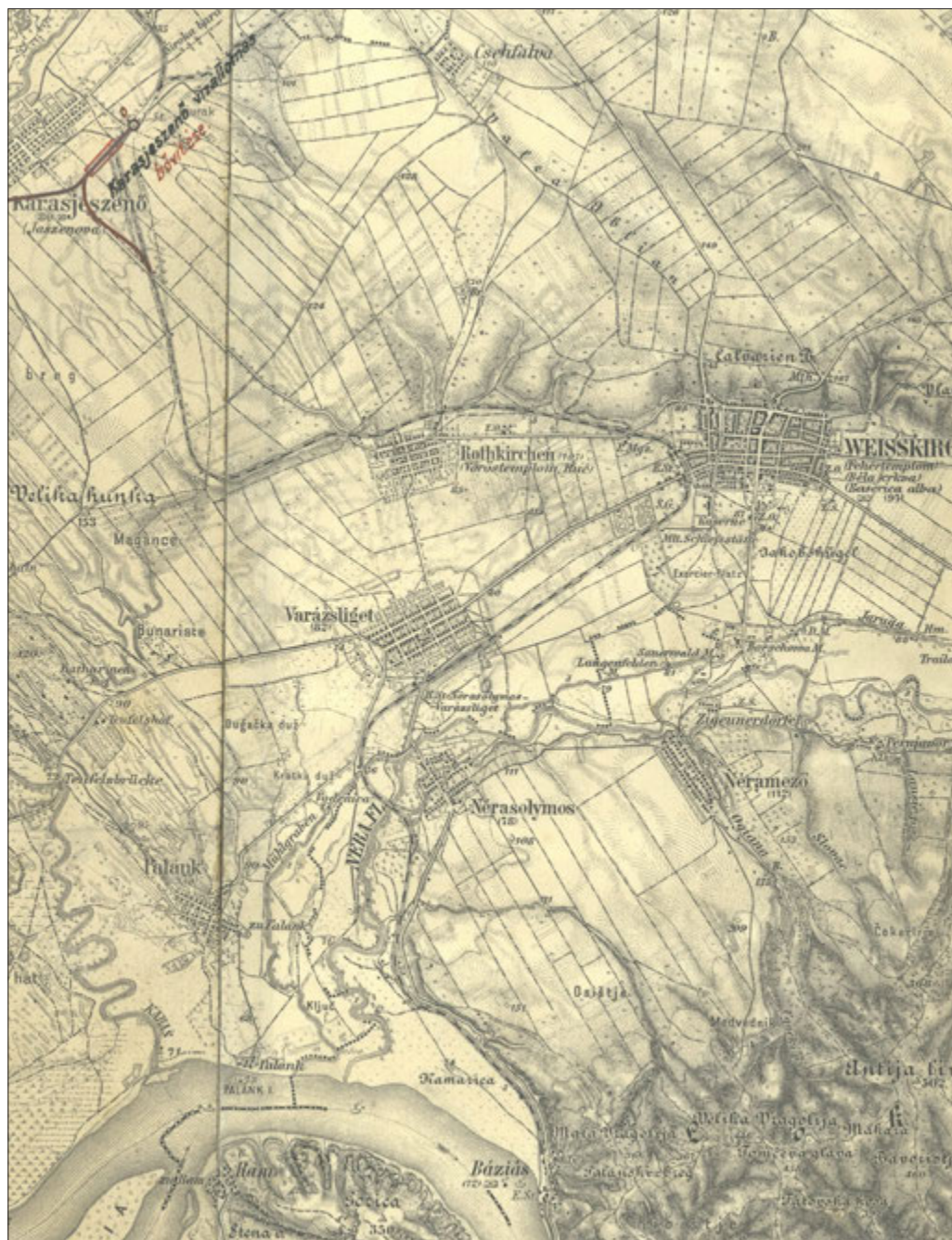
Megjegyzés: a kitöltetlen részek általában áteresek, de lehet közöttük aluljáró is. A hosszmetseten nincs erre magyarázat.

A kézi hossz-szelvény természetesen elkészültének idején ad felvilágosítást a vasútról. A későbbi átépítésekről sajnos elég kevés adatunk maradt.

Összehasonlítva a kézi hossz-szelvényeken feltüntetett áteresekkel és hidakkal láthatjuk, hogy a Jaszenova-Báziás-vonalrészen 1873-ban 16 átérést és hidat találunk, a kézi hossz-szelvényen pedig 30 darabot.

A Néra hídja Fehértemplom és Báziás között, a 682+708 kilométerszelvényben

A vonalrész legnagyobb hídját a Néra folyón építették. Mielőtt a vasút befutott volna báziási végállomására, még egy akadályon kellett áthaladnia: a néha vérszegényen folydogáló, térdig érő vizű, máskor dühös folyamként hömpölygő Néran. Szerencsére fennmaradt, és a MÁV Archívumában megtekinthető a vasútvonal megvalósításakor épített első Néra-híd tervrajza 1863-ból. Nagyon ritka tervrajzok, igazi csemegék, ezért több



47. kép.

A Karasjeszenő (Jasenova) és Bázias közötti vonalrész a Néra hídjával, a III. osztrák katonai felmérés XX. század elején aktualizált térképén

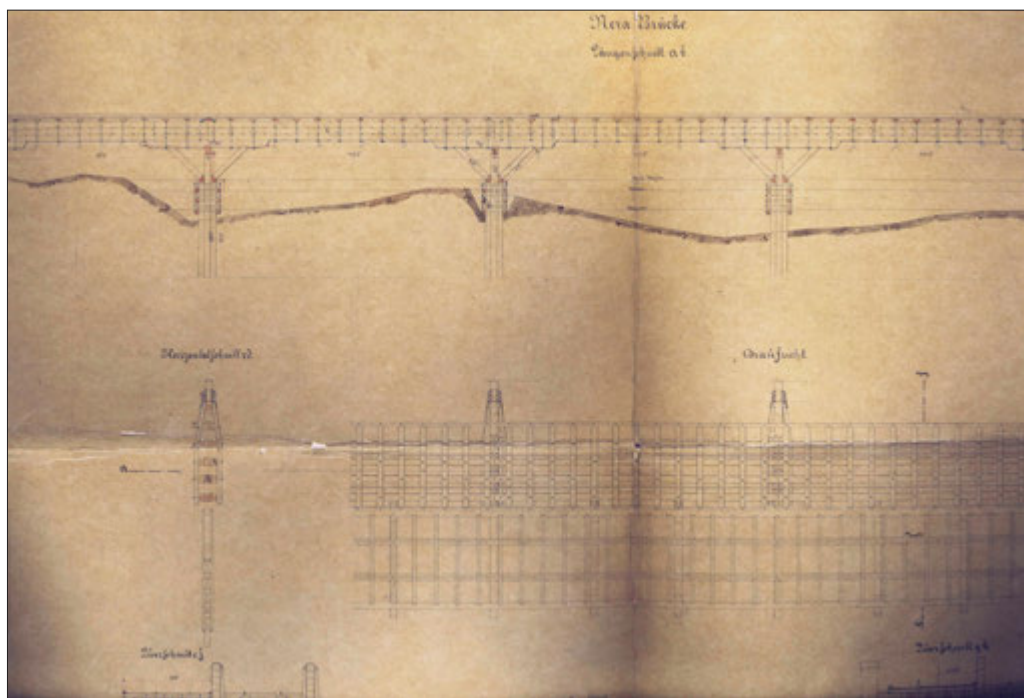
oldalt áldozok bemutatásukra. Egy-egy tervlap nagyon hosszú, a nagymérvű kicsinyítés miatt már élvezhetetlenné vált volna. Ezért néhányat részletekben mutatunk be.

Az 1863-ban befejezett (General Versammlung 1864 p9) első „állandó” híd a 6827. és 6828. szelvények között vezette át a pályát a Nérán. Három, egyenként 60 láb hosszú nyílással rendelkezett, összesen 180 láb nyíláshosszal. A tartók felsőpályás, kavartvasból készült párhuzamos övű rácsostartók voltak. A vas alkatrészeket csavarozással kötötték össze. Egy tartó hossza 66 láb, magassága 6 láb volt. A szélein mindegyik tartó 3-3 lábnyi hosszban nyugodott az alépitményen, tehát a

felépitmény teljes hossza 198 lábat tett ki. A felépitmény szélessége a hídkorlátok között 12,964 láb volt. A hosszgerendákat keresztgerendák és szélrács fogta össze.

A főtartóra 14,064 láb hosszú, 0,75 m vastag talpfákat fektettek, erre kerültek a sínek.

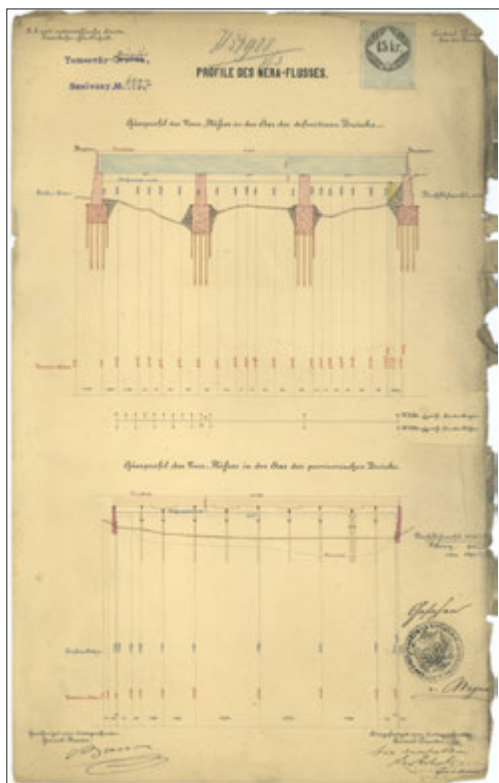
A hordalékos talaj gyenge teherbírása miatt mélyalapozást kellett alkalmazni. A pilléreket 18 darab, egyenként 16 láb hosszú facölöpre építették, de közvetlenül a pillér előtt és után is levertek három-három cölöpöt. Ezután 11 láb széles és 9 láb magas síkalapot készítettek. Egy-egy pillér keresztmetszeti hossza lent 29,726 láb, fent 23,426 láb, szélessége lent 7, felső részén pedig 6 láb volt. A pillérek ala-



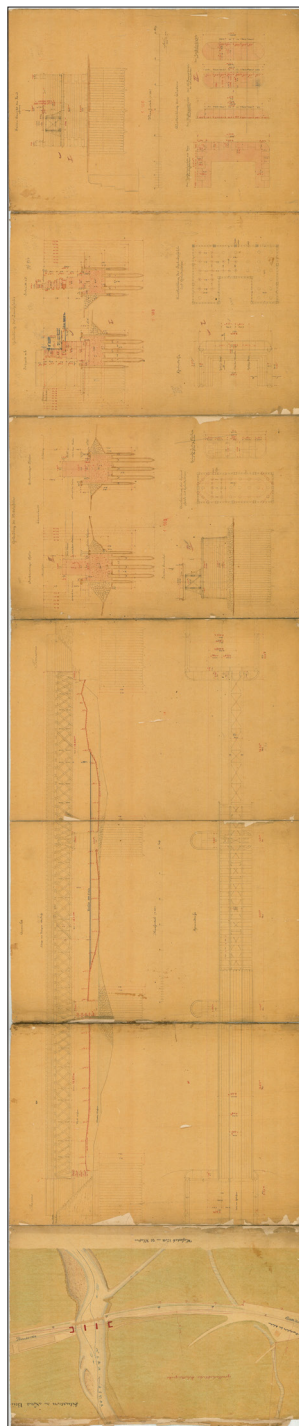
48. kép.

A Néra ideiglenes fahídja (provizórium)

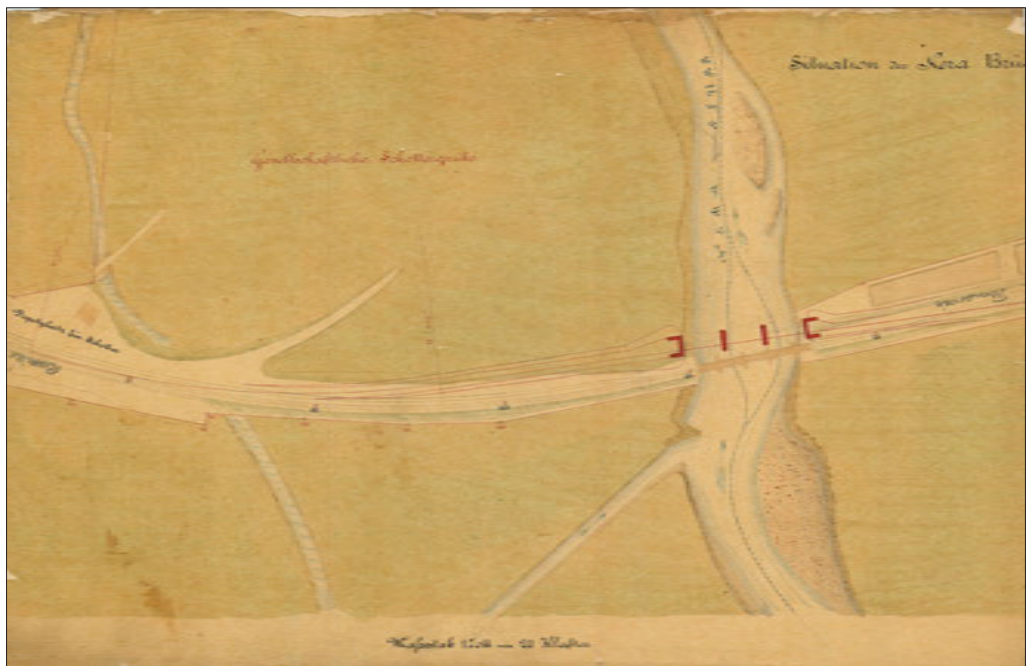
pozását szádfalak (a szádfal a talajba vert, egymáshoz vízzáró hornyokkal kapcsolódó szádpallókból álló fal. Régen a szádpallókat fapallókból alkották, manapság anyaguk általában acél, de lehet vasbeton vagy kompozit műanyag is) által határolt munkagödörben végezték. A két, egyenként 17,69 láb magas hídfő mindegyike 33 cölöpön nyugodott. A terméskőből falazott alépítményt kváderkövekkel (szabályos alakra, általában négyszög alapú hasábbá faragott építőkö. Nem vakolják be, a fal síkján látható marad) burkolták.



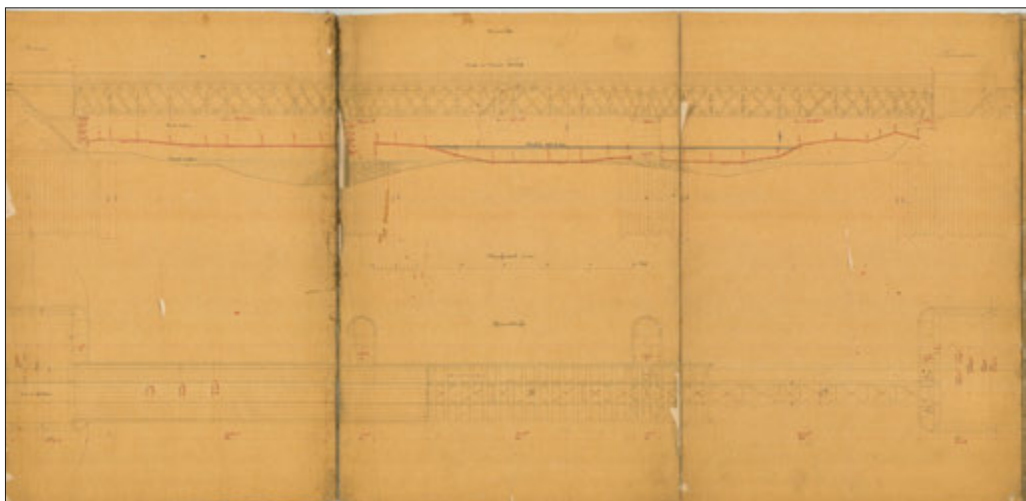
49. kép.
A Néra medrének keresztmetsvénye az állandó, valamint az ideiglenes híd hossz-szelvényében



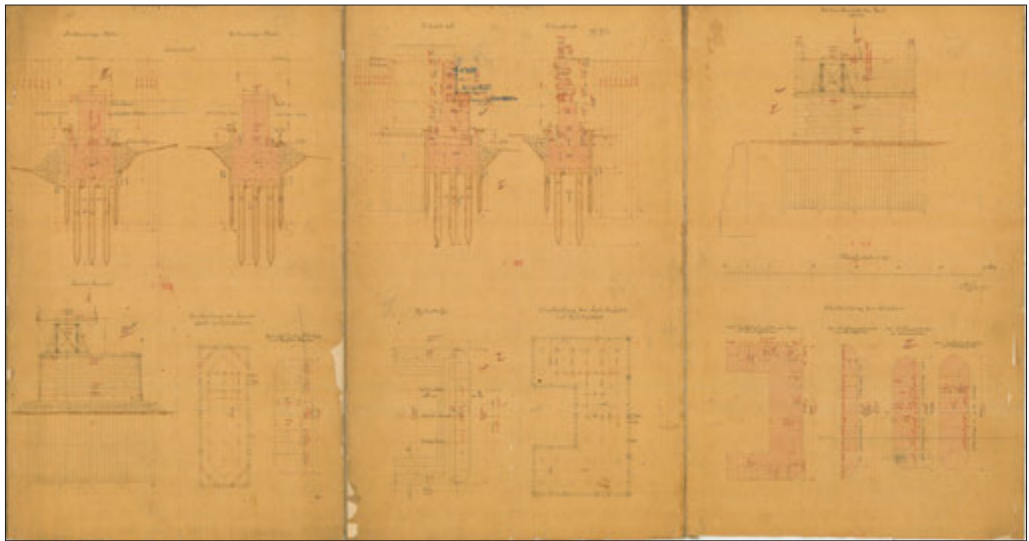
50. kép.
Az első állandó Néra-híd terve 1863-ból: helyszínrajz, oldalnézet, felülnézet, a pillérek részletei, a pillér oldalnézete



51. kép.
Az első állandó Néra-híd terve 1863-ból: Helyszínrajz

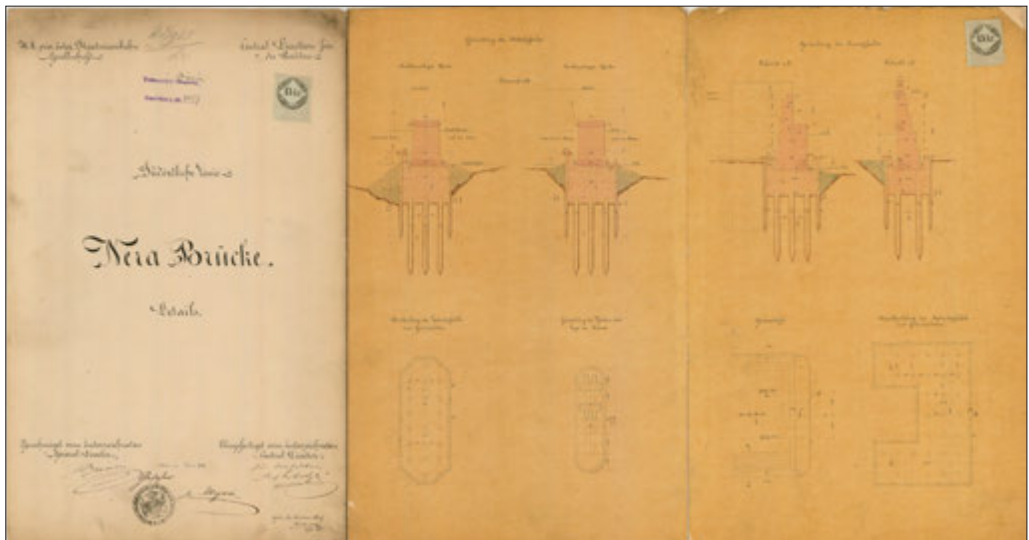


52. kép.
Az első állandó Néra-híd terve 1863-ból: oldalnézet, felülnézet



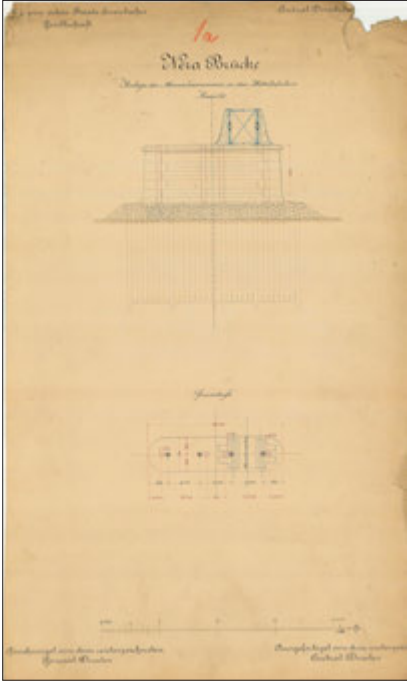
53. kép.

Az első állandó Néra-híd terve 1863-ból: cölöpözés, alapok, az ellenfalak és pillérek felmenő falai

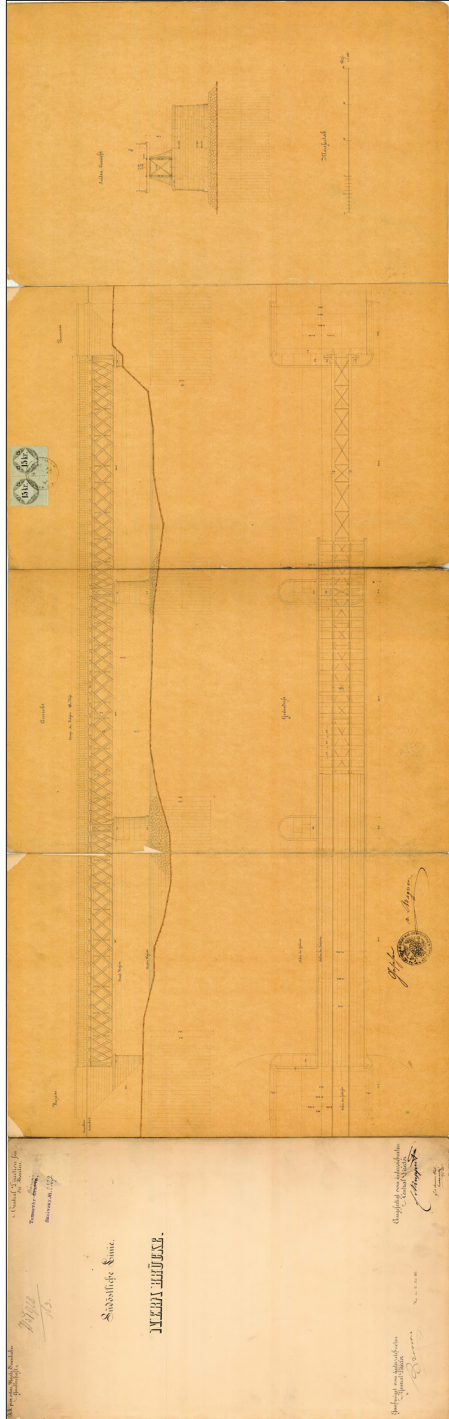


54. kép.

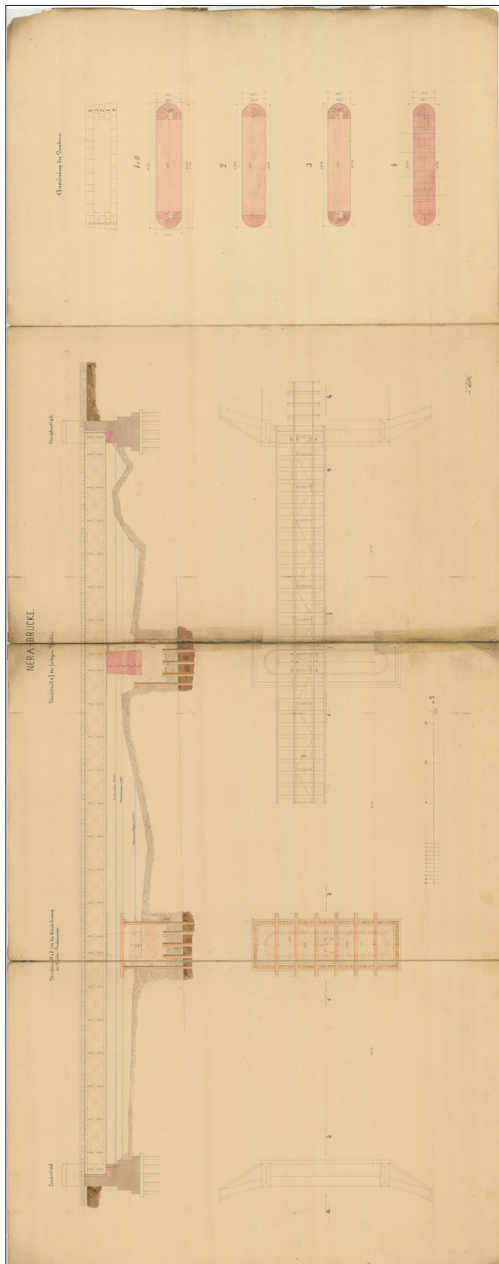
Az első állandó Néra-híd terve 1863-ból: az alépítmények részletrajzai (a pillérek és ellenfalak részletei és alapozása)



55. kép.
A Néra-híd pilléreinek aknakamrái. Nézet és alaprajz

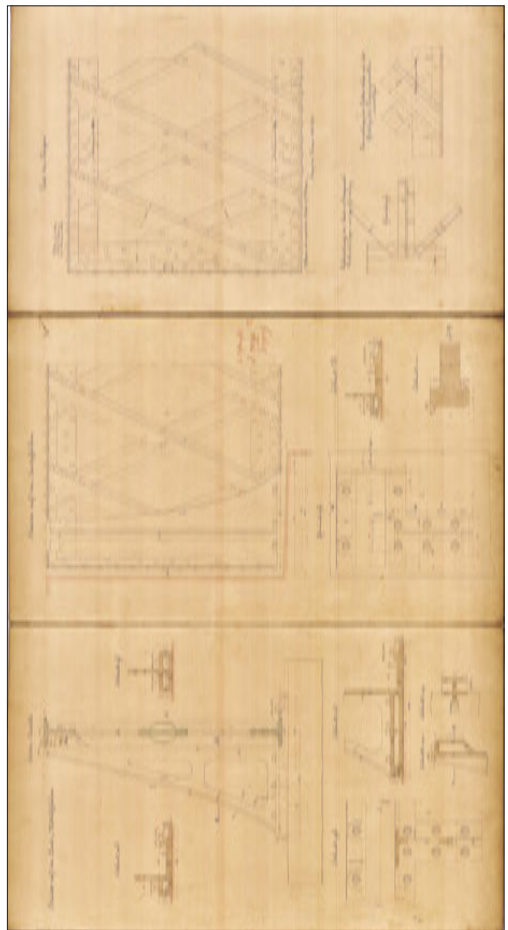


56. kép.
Az első állandó Néra-híd tervrajza 1863-ból: a híd oldalnézete és alaprajza, 1863



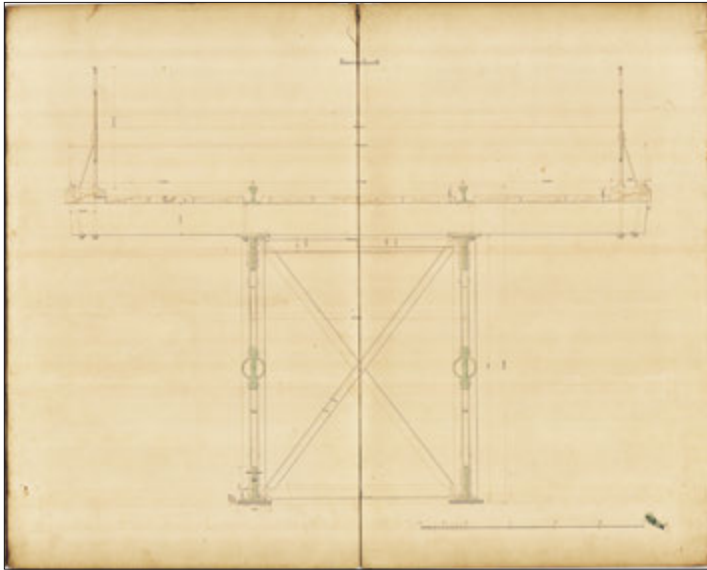
57. kép.

Az első állandó Néra-híd tervrajza 1863-ból: a pillérek alapozásának és építésének menete



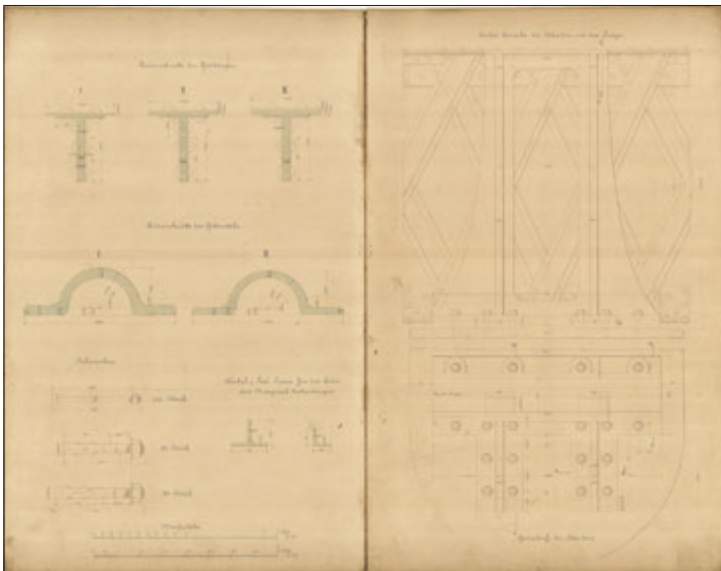
58. kép.

Az első állandó Néra-híd terve 1863-ból (kivágat): az alépítményre támaszkodó oszlopok részletei, nézetek, a tartó végeleme, az oszlopok alapjai, metszetek)



59. kép.

Az első állandó Néra-híd terve 1863-ból (kivágat): a felépítmény keresztmetszete



60. kép.

Az első állandó Néra-híd terve 1863-ból (kivágat): a felépítmény részletei (idomvasak, többek között a Ruppert-féle ómegavasak, csavarok, az oszlop és tartó előlnézete, az oszlop alaplemeze)



61. kép.

Az első állandó Néra-híd terve 1863-ból (kivágat): a tartó oldalnézete, a szélrács és a vasanyag eloszlása

Az első „állandó” Néra-híd 36 éven át, 1899-ig teljesített szolgálatot, ugyanis az 1897. szeptember 14-én tartott fővizsgálatkor észlelt hiányok, a vasszerkezet nem megfelelő volta, az alépítmény falának mállása miatt elhatározták átépítését. A MÁV újjáépítette az alépítményt, és új acélfelszerkezettel cserélte fel a régít.

Az átalakítást 1899. április 3. és az év július 1. között végezték, magát a vasfelszerkezetet április 30. és május 30. között szerelték össze. A vasszerkezetet a szab. osztr.-magyar államvaspálya-társaság resicai vasművében állíttatta elő a MÁV. A felszerkezetben összesen 75.999 kg vasanyagot használtak fel, ebből 73.194 kg folytvasat, 1860 kg öntöttvasat és 945 kg öntött acélt. A felszerkezetet a már elkészült, újjáépített alépítményre helyezett állványon szerelték össze, végleges helyétől 50 centiméterre jobbra. Az elkészült felszerkezetet július elsején, egyben, egyetlen nap alatt tolták el végleges helyére, a két pályára épített alépítmény bal oldalára. A híd alaprajzilag egyenesben található, hosszszelvényben pedig vízszintesben. Az új hidat 1899. július elsején vették át ideiglenesen, ekkor tartották meg a próbaterhelést is. Az ideiglenes átvételnél, a próbaterhelésénél és az áthelyezett vonalrész vágányának műszaki rendőri megvizsgálásánál a magyar királyi vasúti és hajózási főfelügyelőség részéről Jenik Béla főfelügyelő, a kereskedelmi minisztérium szerkezeti osztályának részéről Mokry Imre MÁV-segédmérnök, a magyar kir. államvasutak részéről Spitzer Ignác, Erményi Emil, Munk Miklós főmérnökök és Lányi József mérnök, a szabadalmazott osztrák–magyar államvasút-társaság magyar bányái, hutái és uradalmi igazgatósága részéről Fáber Győző mérnök vettek részt. A jegyzőkönyveket a bázisai állomáson vették fel 1899. július elsején.

A hidat két, a MÁV legújabb szabványú, teljesen felszerelt, III. e sorozatú mozdó-

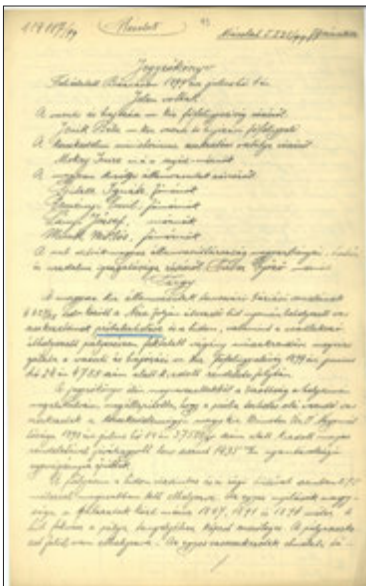
nyával terhelték olyképpen, hogy a tartókban a legnagyobb nyomaték keletkezzen. A mozdonyok 15–15 percet álltak a hídon, majd 35 kilométeres óránkénti sebességgel haladtak át rajta.

„A terhelés után a vasszerkezetek megvizsgáltattak és azokon gyanús jelenséget mutató alakváltozások nem észleltettek, és miután a megállapított behajlások a biztonság tekintetéből megengedhető és elméletileg számított határokon belül maradtak, ennél fogva a bizottság a kipróbált vasszerkezeteket a forgalomnak átadhatónak találta... Ezen megállapítások után a vasuti és hajózási m. kir. főfelügyelőség kiküldöttje a próbaterhelés alá vett hidat és a hozzá csatlakozó áthelyezett és fel emelt pálya rész használatba vételére az engedélyt a helyszínén élőszóban megad-

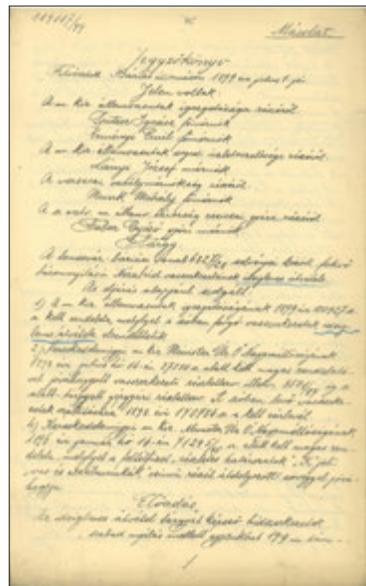
ta” – olvasható a jegyzőkönyvben.

Az ideiglenes átvételnél talált hiányosságokat (több laza szegecs, a saruk körüli ólomkiöntés hiánya, a hídnak kétrétegű színolajjal való mázolósa) 1899. szeptember 19-ig pótolták. A hidat egy év elteltével adták át véglegesen.

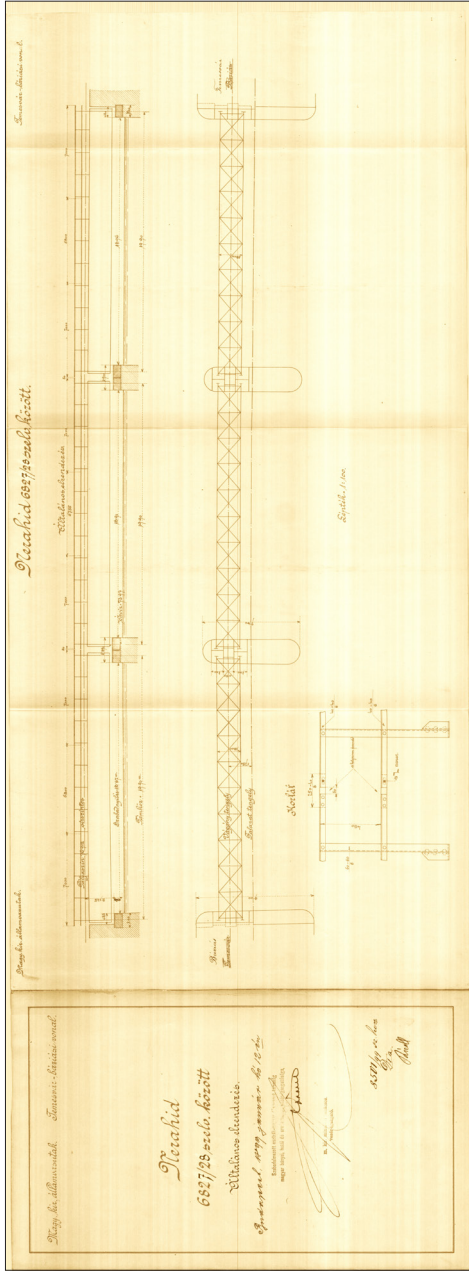
Az új, MÁV által épített híd szintén háromnyílású volt. Az összníylás 56,74 méter volt, a nyílások méretei: 18,87 + 18,91 + 18,96 méter. A feszítávolságok egyenként 19,90 méteresek voltak. A főtartók két nyugpontú, gerinclemezes, szegecselt, párhuzamos övű, felsőpályás szerkezetek voltak. Egy-egy főtartó hossza 20,27 méter, magassága 1650 milliméter volt. A szögvasakból kialakított kereszt-tartókat és a szélrácsozatot közvetlenül a tartógerenda alsó övére erősítették.



62. kép.
Az 1899-ben átadott új Néra-híd próbaterhelésének jegyzőkönyve, első oldal

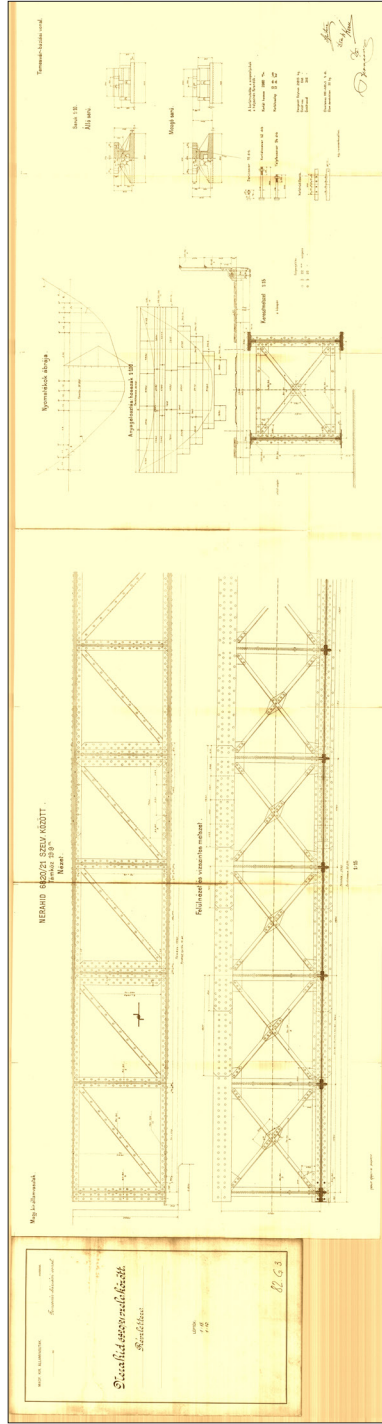


63. kép.
Az 1899-ben átadott új Néra-híd ideiglenes átvételének jegyzőkönyve, első oldal



68. kép.

Az 1899-ben átadott új Néra-híd terve, általános elrendezés



69. kép.

Az 1899-ben átadott új Néra-híd terve, részletek

A tartógerenda egyik vége a szabványos álló saruval, a másik végén csúszó-billenő saruval támaszkodik az alépítményre.

A talpfákat közvetlenül a főtartó felső övére fektették.

Az 1893-as és 1898-as árvízszinteket véve alapul, az új hídon a pályát 0,75 méterrel megemelték (a hídon az új pálya magassága 77,65 méter volt az Adriai-tenger szintje fölött), ezért a híd előtt és után pályamagasság-korrekción is végeztek.

A lebontott és újraépített alépítmények két vágányra készültek. Anyaguk természetes falazat, melyet süttői faragott kőréteggel burkoltak. Süttői faragott kövekből készültek a fedkövek is. A pillérek vastagsága 1,90 méter volt. A hídfők ellenfalai merőlegesek voltak a pályára, a szárnyfalak pedig a pályával párhuzamosak.

A híd összesen 26.516,38 forintjába került a MÁV-nak. Ebből a felszerkezet 16.608,09 forintot tett ki.

Az első világháború után a Néra hídját határhíddá vált Románia és Szerbia között. A Vracsevgáj és Bázias közötti szakas felhagyása után a hidat lebontották.

A kézi hossz-szelvényben láthatjuk, hogy a Néra hídján kívül a vasút pályája még 29 kisebb-nagyobb hídon, átereszen vezetett át. A következőkben, törzskönyve alapján mutatok be néhányat. Megjegyzendő, hogy törzskönyveket csak a vasfelszerkezetű hidak esetében készítettek. Ezért nagyon sok, még a kezdeti időkben épült boltozott áteresz adatát (ha véletlenül nem maradtak meg a tervrajzai) nélkülöznünk kell.

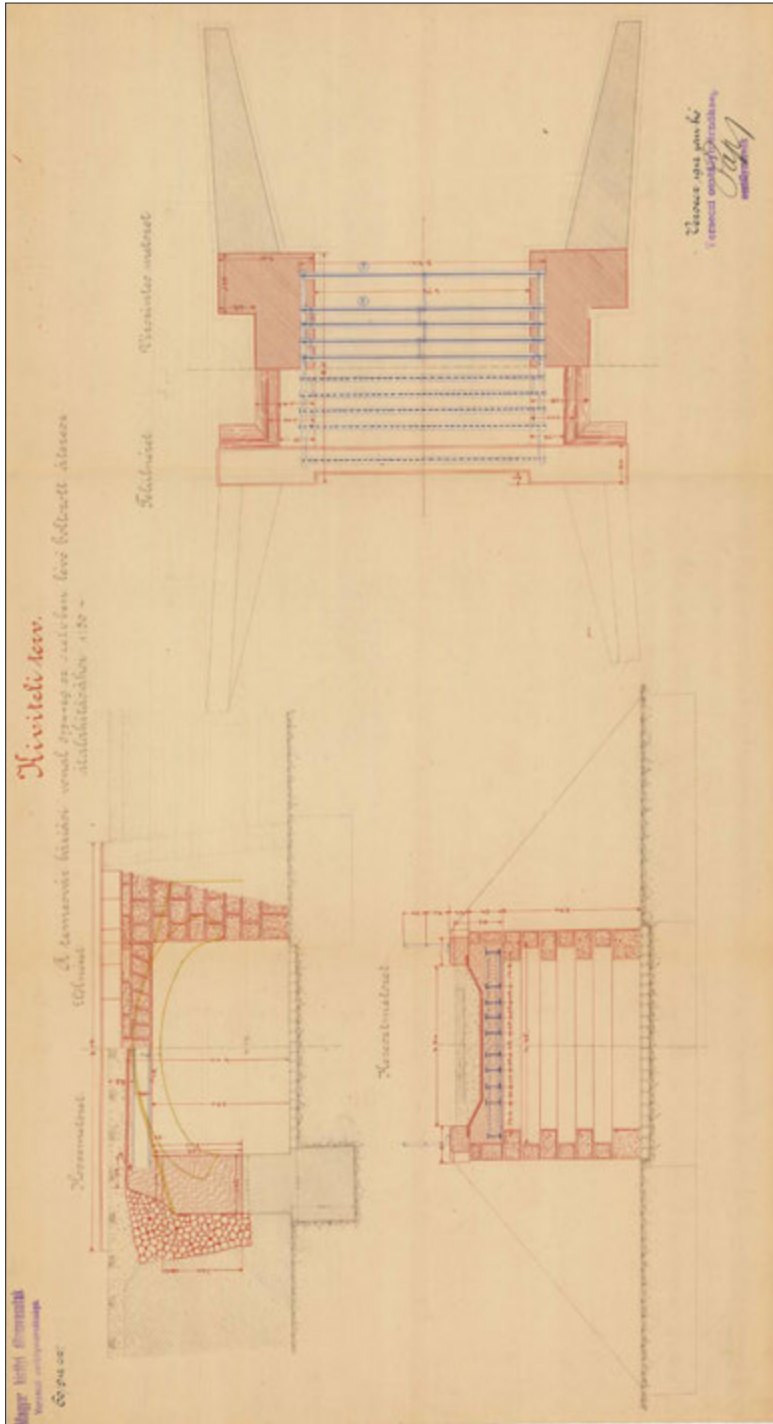
Áteresz és aluljáró Jaszenova és Fehértemplom között a 673+429 kilométerszelvényénél

Az eredetileg boltozott hidat 1911-ben építették át kavicságyas híddá. A híd nyílása 4,75 méter volt. A pálya a hídon 3,57 ezrelékes esésben haladt. A vastartókat még 1910-ben legyártották. A hidat 1911. szeptember 30-án adták át a forgalomnak. A hídbe beépített, 4202 kilogramm tömegű vasszerkezetet a szab. osztrák-magyar vasúttársaság (OMÁV) resicai hídgyárából rendelték. A felső pályás híd 8 darab 35 cm és 2 darab 30 cm magaságú főtartóval épült, amelyeket 1911. augusztus 17-én ágyazták betonba. A terméskő boltozatot, valamint a régi ellenfalak és szárnyfalak egy részét lebontották. Az új ellenfalak magassága két méterrel volt magasabb. Ezt az új részt 1:2:3 arány-



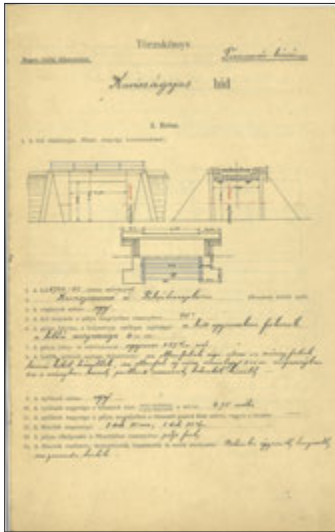
70. kép.

A 673+429 kilométerszelvényénél lévő, 1911-ben átépített híd törzskönyvének címlapja



71. kép.

A 673+429 kilométerszelvényénél lévő, 1911-ben átépített híd kiviteli terve (hosszmetszet, előlnézet, keresztmetszet, felülnézet és vízszintes metszet)



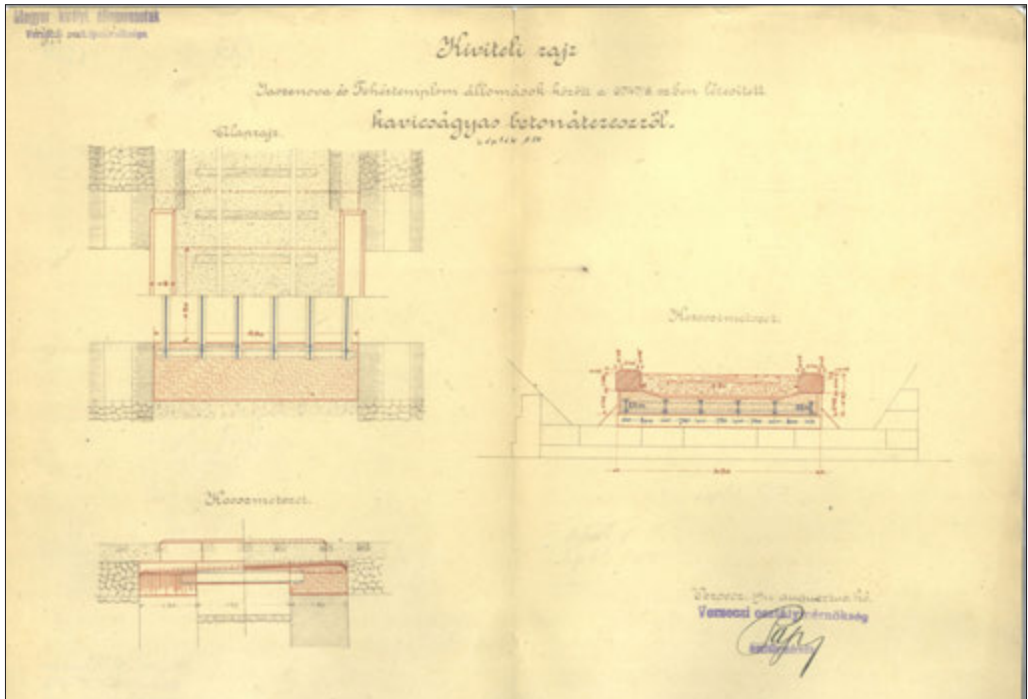
72. kép.
A 673+429 kilométerszelvényénél lévő, 1911-ben átépített híd törzskönyvének első oldala

ban kevert, Portland-cement kötőanyagú betonból építették.

A híd a verseci osztálymérnökség önkezelésben építette. Az építés alatt a vonatok egy ideiglenes hídon (provizórium) közlekedtek. A tervrajz datálása 1912 januárja, valószínűleg ekkor iktatták a verseci osztálymérnökségen.

Áteresz Jaszenova és Fehértemplom között a 674+722 kilométerszelvényénél

Szintén 1911-ben építették át kavicságyas betonáteresszé a Jaszenova és Fehértemplom között, a 674+722 kilométerszelvényénél lévő 1,9 méter nyílású áterest is, amelybe hat, 280 milliméter



73. kép.
A 674+722 kilométerszelvényénél lévő, 1911-ben átépített híd kiviteli tervrajza

magas, I idomvastartót építettek, majd betonrétegbe foglaltak. A betonréteg vastagsága a híd szélein 46 cm. Erre három réteg bitumenből és két réteg jutavaszonból kialakított szigetelő, egy 5 cm vastag beton védőréteg, majd egy 50 cm vastag kavicsréteg került, amelybe beágyzták a fa keresztaljakat, amelyre a sínek kerültek. A híd szélessége 4,30 méter, a kavicságyé 3,30 méter volt.

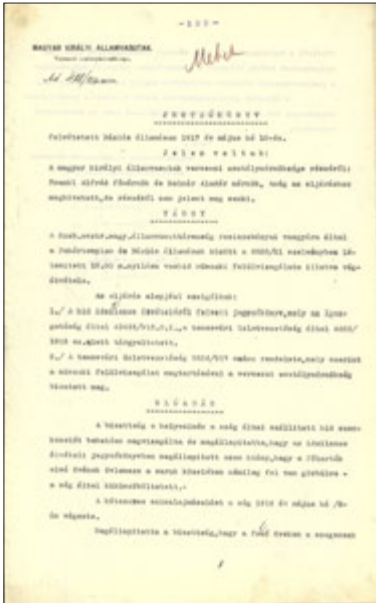
Híd Fehértemplom és Bázias között a 682+072 kilométerszelvényénél

A Jaszenova–Bázias-szakasznak a Néra hídján kívül ez volt a leghosszabb hídjá. A törzskönyvnek a híd történetére vonatkozó bejegyzéseiből megtudjuk, hogy e helyen eredetileg ferde, 7,47 méter nyílású (merőlegesen mérve 6,41 méter nyílású) vashíd állt (a kézi hossz-szelvény szerint is), amelyet gyengén alapoztak. Az 1913. június 13-i árvíz alámosta az ellenfalakat, aminek következtében a híd leomlott. Újjáépítése halaszthatatlan és sürgős volt. A tervezésnél figyelembe kellett venni, hogy az 1910. évi a legmagasabb vízszint (76,10 méter), meghaladta a pálya 75,559 méteren lévő szintjét. Ezért a helyreállítandó vasúti pálya szintjét 77,00 méterre emelték. Az új híd tervezésénél költségkímélő, alsópályás megoldást választottak. A jövőbeli árvizek minden akadály nélküli levonulásának céljából a régi híd 6,41 méteres nyílása helyett egy 18,00 méter nyílású hidat terveztek és építettek. A teherbíró talajréteg nagyon mélyen húzódik, emiatt az alapozást cölöprácsra építették. A cölöpök 5,00 méter hosszúak, átmérőjük 30 cm. Végük 30 centiméterre

nyúlik az alapfenék fölé. Leverésüket 350 kilogramm súlyú kossal végezték. A cölöpök leverését addig folytatták, míg az utolsó 20 ütés alatt a behatolás 1–2 centiméterre csökkent. Az alapgödört 10 cm vastag hornyolt szádfallal vették körül. A beszivárgott vizet mérsékelten kellett szivattyúzni, de az utolsó 30 cm vastag réteg kiemelésénél rendkívül erős vízbefolyást észleltek. Az alapgödör fenekét 50 cm durva kavicsréteg alkotja. Az alapozást bélapátfalvi portlandcementtel, 1:2:4 arányban kevert betonból készítették, mindkét oldalon erős vízbefolyás alatt. A kavicsot a Nérából termelték ki. Az alapbetont egy hétig hagyták szilárdulni, majd elkezdték a felmenő fal falazását. A felmenő falak aninai kemény mészkőből, 1:5 keverési arányú portlandcement habarccsal készültek. A szerkezeti köveket a Buza Lupului bányából hozott kemény mészkőből faragták. A lefedő és kavicsfogó faragott kövek a predetti (Brădet) kőbányából származnak. Megfigyelhetjük, hogy a hídban majd mindegyik Anina környéki bányából találunk követ. A törzskönyv kitöltője külön megemlíti, hogy a Temesvár felőli alapgödörnél különös nehézséget okozott, hogy a régi híd nagy méretű kövei a mederkimosásokba estek, és a szádfalat csak ezek elég nehézkes eltávolítása után lehetett beverni.

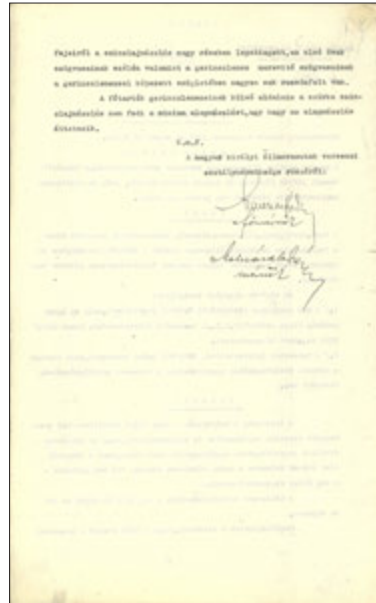
Az alépitmény építésének főbb dátumai:

- 1914. augusztus 21., az alapozás elkezdése;
- 1914. szeptember 16., elkészült a bázias-i hídfőnek az alapja;



76. kép.

A 682+072 kilométerszelvényénél 1914-ben épült új híd végleges átadásának jegyzőkönyve, első oldal



77. kép.

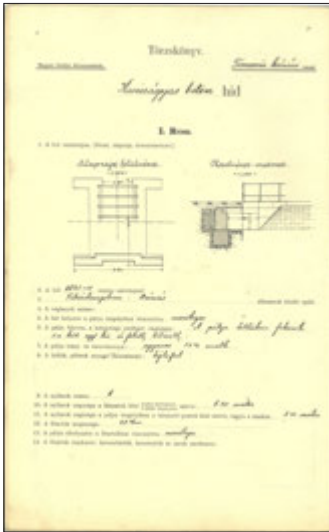
A 682+072 kilométerszelvényénél 1914-ben épült új híd végleges átadásának jegyzőkönyve, második oldal

Áteresz Fehértemplom és Bázias között a 674+722 kilométerszelvényénél

Ezt a kavicságyas átereszt 1912. szeptember 23-án adták át a forgalomnak. 1,90 méter nyílásával szintén a kisebb áterezsek közé tartozott. Az átépítése előtt itt a pálya egy faátereszen haladt át egy vízerecske fölött. „Költséges fentartása s üzem szempontjából meg nem felelő volta tette indokolttá a hídnak kavicságyas híddá való átalakítását” – jegyzi meg a híd törzskönyvében.

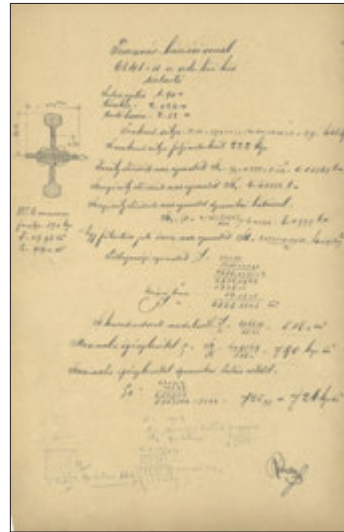
A híd építését 1912. július 15. és szeptember 23. között a verseci osztálymérnökség végezte a temesvári üzletvezetőse ellenőrzése mellett.

A főtartókat nyolc darab 28 cm magaságú, hengerelt I idomvasból alakították ki, amelyeket betonrétegbe foglaltak. Az összesen 1242 kg súlyú hegeszvas tartókat a Diósgyőri Vas és Acélgvár beremendi egységéből szerezték be. A híd téglából épített régi alapjait és ellenfalait megtartották. Fennmaradt egy sántartós megoldás számítása és rajza is, melyet a már többször említett Reichmann Vince készített, vagy legalábbis írt alá. Már a szép, különleges aláírásból is következtethetünk arra, amit már láttunk, hogy Reichmann Vince nemcsak mérnök, hanem tehetséges rajzoló, egy időben kalligráfus is volt.



78. kép.

A 684+111 kilométerszelvényénél lévő, 1912-ben átépített híd törzskönyvének első oldala



79. kép.

A 684+111 kilométerszelvényénél lévő, 1912-ben átépített hídra vonatkozó számítások Reichmann Vince aláírásával

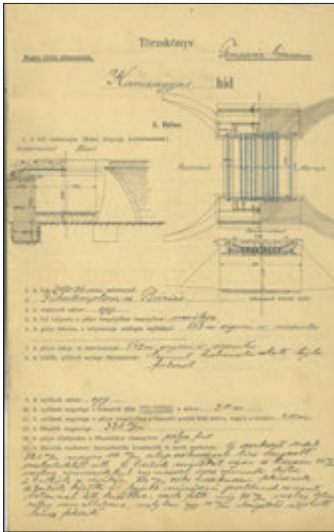
Áteresz Fehértemplom és Bázias között a 683+396 kilométerszelvényénél

A többi, MÁV által átépített hídhoz hasonlóan ez az áteresz is eredetileg terméskőből készült, boltozott áteresz volt. Legnagyobb hibája az volt, hogy fekeke igen mélyen feküdt. Ezért a csapadékvíz nem tudott lefolyni, és ott pangott, átítatva az ellenfalakat. A boltozat is állandóan nedves volt. Az áteresz egy időben aluljáró feladatot is el kellett volna, hogy lásson, de mivel állandóan vízben állt, ezt a feladatát nem tudta ellátni. Mindezekért egy kis szerkezeti magasságú és olcsó híddal cserélték fel.

Az új hidat önkezelésben építette a verseci osztálymérnökség. Az építésvezetői és az ellenőrzési feladatokat szintén a

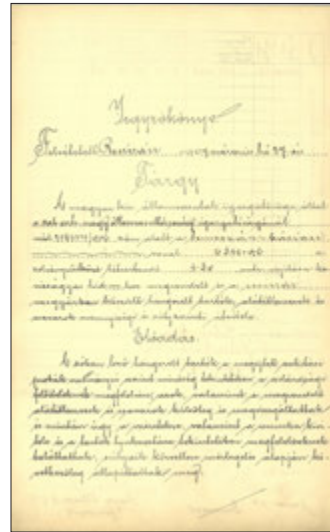
verseci osztálymérnökség mérnökei látták el. A híd felszerkezetét, azaz a vasbeton ágy építési munkálatait Preger Vilmos igazgató főmérnök ellenőrizte.

A híd építését 1907. július 10-én kezdték meg, és augusztus 15-én fejezték be. A kivitelezés az alábbi menetrend szerint történt. Az áteresz helyén provizóriumot létesítettek, mely alatt a régi, boltozott átereszt az ellenfalak alapozási mélységéig lebontották. Az új, kavicságyas áteresz ellenfalait 1,10 méter magasságig 2,00 méter vastagságúra, ezen felül 1,39 méter magasságban 1,50 méter vastagságúra építették. Az ellenfalak portlandcement habarccsal vakolt téglafalazatok, melyekre 25 cm vastag, 1:2:3 arányban kevert portlandcement betonkérget helyeztek. A betonrétegbe, az ellenfalak belső élétől 2 centiméterre, a vastartók alátámasz-



80. kép.

A 683+396 kilométerszelvényénél lévő kavicságyas híd törzskönyvének első oldala



81. kép.

A 683+396 kilométerszelvényénél lévő kavicságyas híd vasanyaga átadásának/átvételének jegyzőkönyve, első oldal

tására szolgáló vaslemez erősítettek. E réteget nyolc napig hagyták száradni, keményedni, és csak azután helyezték el a vastartókat, amelyek közt az űrt 1:2:3 keverésű portlandcement habarccsal töltötték ki. Az így elkészített vasbeton szerkezetet aszfaltszigetelő lemezzel víztelenítették. Ezután az elkészült hídszerkezetet négy hétig hagyták száradni, majd a beton megfelelő megkeményedése után, 1907. szeptember 15-én a hidat átadták a forgalomnak.

Az aluljáró magasztása miatt a hídon a vasúti pálya szintjét 30 centiméterrel kellett megmagasítani.

A híd szerkezetét 10 darab, 320 mm magasságú, 114 mm talpszélességű, hengerelt I vastartóból alakították ki. A tartókat mindkét végén és közepén 20 mm vastag csavarokkal összekötötték egymással.

A tartók végei 100 mm széles hosszlemezeken fekszenek. A vastartók összsúlya 3078 kilogramm volt. A két alátétlemez 70 kilogrammot, az 54 csavar pedig 73 kilogrammot nyomott. A vasanyagot a szab. osztrák–magyar vasúttársaság resicai gyára szállította.

Ennek az áteresznek az átépítése 4998,42 koronájába került a MÁV-nak. A falazatok és beton 3852,88 koronát, a vasszerkezet 887,24 koronát, a famunkák (állvány és provizórium) 58,38 koronát tett ki. A síneket a vastartós betonteknőbe helyezett kavicságyba fektetett faaljakra rögzítették. A felsőpályás híd nyílása 3,80 méter, támaszköze 4,10 méter, szabad magassága 2,30 méter, szélessége 5,12 méter volt. A pálya tengelyéhez viszonyítva egyenes híd 56 méter sugarú ívben feküdt, vízszintesben.

Az oravicai viadukt

A Jaszenova–Oravica-szakaszon egyetlen nagy méretű viadukt található, az oravicai völgyhíd.

Mielőtt beérnénk a bányaváros állomására, vonatunk nagy völgyhídon halad, melynek közepe 36+297 kilométer távolságra található a jaszenovai 0 kilométer-szelvénytől. A völgyhíd teljes hossza 92,40 méter. Az ellenfalak közötti távolság 87,60 méter. A völgyhíd hét boltozatból áll, a nyílások egyenként 10,20 méteresek, a viadukt össznyílása tehát 81,40 méter. A pillérek keresztmetszetben 7,10×3,00 (az ellenfalak melletti pillérek), és 5,20×3,00 (a négy központi pillér) méteresek. Vastagságuk egyenként 2,70 méter.

A pilléreket és az ellenfalakat faragott kőből, a boltozatot téglából alakították ki. A téglaboltozat vastagsága 80 centiméter. A sín szintje 15,05 méterre magasodik a patak medrének fenékszintje fölött.

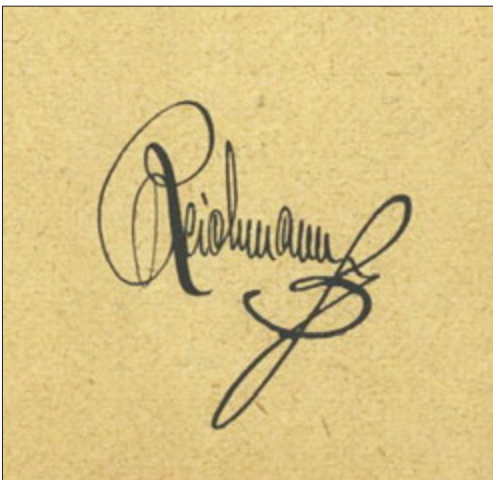
Alaprajzban a völgyhíd 600 méter sugarú ívben fekszik, hosszszelvényben 4,1‰-es emelkedőben.

Alatta halad a Rakasdia felé vezető út, és csörgedezik az Oravica-patak.

Régi képeken, valamint Reichmann Vince rajzán láthatók az eredeti falazott mellvédek, melyeket később cseréltek le vasbeton elemekből kialakított korlátokra.

Mivel e vonalrész (Jaszenova–Oravica) építésekor az Oravica–Jaszenova–Báziás-vonalnak volt része, e viadukt megelőzte az oravica–aninai (a tulajdonképpeni hegyi) vonalon lévőket, és már 1856-ban teljesen elkészült.

Az oravicai völgyhídról valamikor (régii képeslapok tanúsítják) remek kilátás nyílt a bányavárosra. Ma a növényzet megfosztja ettől az élménytől. A viaduktnek meghatározó szerepe van a városképben, és ezért képét beemelték Oravica város címerébe is.



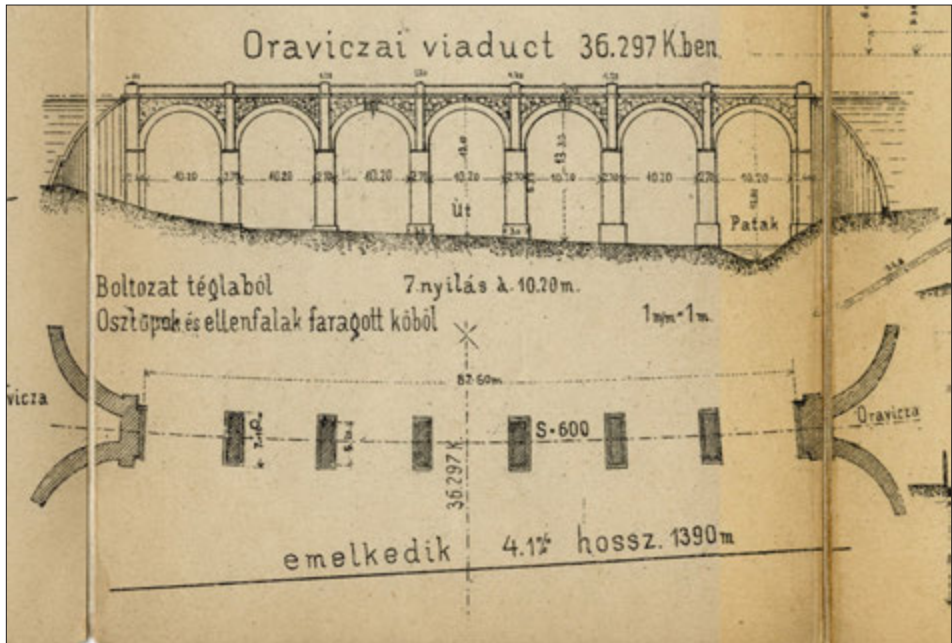
82. kép.

Reichmann Vince aláírása



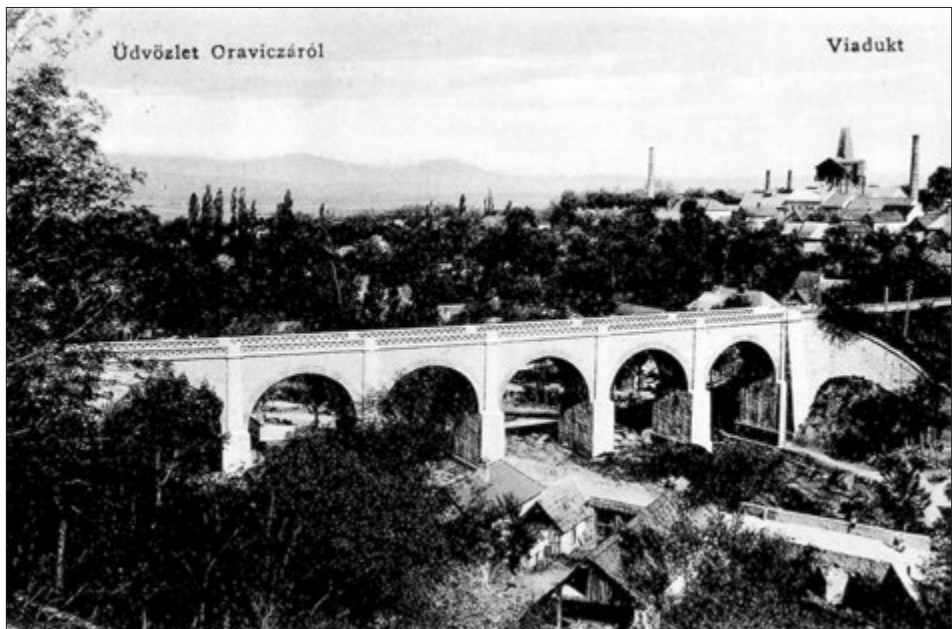
83. kép.

Oravica címere a viadukttal



84. kép.

Az oravicai viadukt (Reichmann Vince rajza)



85. kép.

Az oravicai völgyhíd egy 1915-es keltezésű képeslapon



86. kép.

Az oravicai viadukt kifolyási oldala 2012 áprilisában



87. kép.

Az oravicai viadukt befolyási oldala 2012 áprilisában



88. és 89. kép.

Az oravicai viadukt kifolyási oldala az ortodox templommal és az előtte lévő órház 2012 áprilisában. A fénykép háttérben felsejlik a völgyhíd korlátja



90. kép.

Az oravicai viadukt az oravicai állomás felé nézve



91. kép.

Az oravicai viadukt Jám irányába tekintve



92. kép.
Az oravicai viadukt az oravicai állomástól Jám
irányába tekintve



93. kép.
Az oravicai viadukt jobb oldali, utolsó íve 2012
áprilisában

MAGASÉPÍTMÉNYEK

Állomások

A vasútvonal fő magasépítményei az állomási épületek voltak. Természetesen ide nem csak az utasok számára épített felvételi épületek (a félreértések elkerüléséért: németül „Aufnahmegebäude”, mai román elnevezésük pedig „clădire pentru călători”), tartoznak, hanem a mozdony-színek, vasutasoknak épített lakókaszárnyák, fűtőházak, műhelyek, víztornyok, raktárak, stb.

Bánát első vasútvonalának 62 kilométeren a következő állomások szolgálták az utazóközönséget: Oravica, Rakasdia, Jám, Jaszenova (a helységek neveinek magyarosítása után Karasjeszenő), Fehértemp-lom és Bázias.

Az oravicai állomás, a Bánság első vasútállomása

Az oravicai állomás a Bánság első vasútállomása volt (ugyanakkor az első állomás a mai Románia területén). Nemcsak ezért érdemes jobban szemügyre venni, hanem azért is, mert az OÁV vezérigazgatója, Vincent Joseph Jacques Maniel (1813–1871) tervezte. Vasúttörténeti könyvekben nevét tévesen Jules-nek írták, amelyet kezdeti vasúttörténeteimbem

sajnos én is átvettem. Az OÁV (StEG) évi jelentéseiben, a kor divatjának és szokásának megfelelően a keresztneveket németre fordították, és Jacob Manielnek nevezték. Maniel lelkes híve volt a szabványosításnak, sokat tett azért, hogy a magasépületek jól kidolgozott előírások szerint, egységesen épüljenek a vasútvonalakon. Csak ritkán tettek kivételt. Egyik ilyen volt az oravicai állomás is.

Jacques Maniel főleg a terepviszonyok miatt különleges megoldást alkalmazott. Az állomás földszintjének sínek felőli oldala a pálya megtámasztására szolgáló támfalhoz épült. A váróterem, az állomásfőnöki és forgalmi iroda az épület második szintjén helyezkedik el. E szint a vágányokkal egyenlő magasságban van. Az állomást az osztrák–magyar szabadalmazott vasúttársaság (StEG vagy OMÁV) magyarországi vonalainak 1891-es államosítása után a magyar királyi államvasutak (MÁV) jelentősen bővítette, korszerűsítette. Megépítették a fedett verandát. Az épület előtt hat oszlopon nyugvó tető védi az utasokat az időjárás viszontagságaitól. A pályát az Oravica–Resica helyi érdekű vasút építéskor jelentősen kibővítették. Napjainkban a peronvá-

gányra nem fut be vonat, a peront pedig drótháló kerítéssel választották el az első vágánytól. A fedett peront az oszlopfejek mellett faragott deszkamintázat díszíti. A nagyon öreg oravicaiak egy évtizeddel ezelőtt még emlékeztek, hogy a padló-csempéken MÁV-feiratot lehetett látni. A román nemzeti-kommunista ideológusok kiadták a parancsot, hogy országszer- te minél több magyar vonatkozású emléket kell eltüntetni. Korszerűsítés leple alatt ezt mindenhol meg is tették. Ennek a még manapság is folytatódó hungarofóbi- ának estek/esnek áldozatul a különböző épületeken még meghúzódó magyar fel- iratok.

Napjainkban már el sem képzelhető olyan építkezés, amelynek tervezését, a kivitelezést és az átadást ne dokumentál- nánk fényképekkel. A számítógépek elter- jedésével pedig a nagyobb beruházások tervezési szakaszában is készítenek ani- mációs filmeket, hogy a beruházó, vala- mint a közönség jobban elképzelhesse az építendő objektumot. Az építkezést majd átadást is filmen követhetjük nyomon.

A műszaki tervrajzok mellett régen is készítettek látványterveket, néha maket- teket is, hogy a laikus megrendelőt meg- győzzék az elképzelés megvalósításának szükségességéről, vagy segítsék a java- sult műszaki megoldások kiválasztásánál. Az építkezés alatt a munkálatok előreha- ladását az írott beszámolók mellett raj- zokkal is igyekeztek bemutatni. A megva- lósult építményről rajzokat is készítettek. Ezeket gyakran sokszorosították fa-, réz-, acélmetszet vagy a XVIII. század utolsó

éveiben feltalált és tökéletesített litográfia formájában. Mindez azonban időigényes, nehézkes és drága multság volt.

A XIX. század közepén egyre gyakrab- ban használták az új technikát, a fotográfi- át, vagy ahogyan akkoriban nevezték, a fényírást. A fényképezés annak idején kü- lön mesterségnek számított, kevesen ér- tettek hozzá, és egyáltalán nem volt olcsó. A nagy ipari létesítmények megalkotói előszeretettel fordultak a fotográfusok- hoz, akik el kellett, hogy hagyják műter- műket, fel kellett pakolniuk a több tucat kilogrammot nyomó felszerelésüket, és ki kellett vonulniuk a helyszínre. Emlékez- zünk vissza, hogy mintegy húsz évvel ez- előtt a modern fényképezőgépek korában is elég macerás volt a fényképezés: a film beszerzése, a gépbe való befűzése (néha elszakadt, és a közelben sehol sem akadt sötétkamra), maga a fotózás, a film előhí- vása, majd a pozitív képek elkészítése. Ma, a digitális fényképezés korában a pillanat rögzítése szinte gyerekjáték.

A Szeged–Temesvár-vasútvonal legfi- gyelemreméltóbb építménye a szegedi vasúti híd építése volt. A Tiszán átveze- tő nagy méretű híd műszaki megoldásai Európa-szerte érdeklődést váltottak ki. Büszkesége volt építtetőnek, referen- ciamunka a tervezőnek, kivitelezőnek. A munkálatok vezetője a híres párizsi École Nationale des Ponts et Chaussées (ENPC) egykori diákja, a 27 éves Ernest Cézanne volt, akit a OÁV (StEG) az épít- kezés főmérnökévé nevezett ki. Cézanne a maga, valamint volt alma matere szá- mára szerette volna megörökíteni a nagy

munka főbb pillanatait. Ezért felkereste Rohrbach Antal (1825–1889) szegedi gyógyszerészt, akiről mindenki tudta a városban, hogy a fotográfia megszállottja. Ő volt az első szegedi amatőr fényképész. Rohrbach 1857–1859 között az épülő szegedi vasúti hídról készített nagyszerű felvételeket. Cézanne meghívta a tehetséges fényírót új tevékenységeinek színterére is. Jó munkát végzett, mert az OÁV (StEG) felkérte, hogy örökítse meg az Oravica–Anina hegyi vasút nagyszerű megvalósításait. Eképpen került a bánáti hegyvidékre, és örökítette meg többek között az oravicai állomás épületét is.



94. kép.

Oravica állomás első ismert fényképe. Rohrbach Antal felvétele az 1860-as évek elejéről



95. kép.

Az oravicai állomás 1873. április 11-én. Az előtérben az első Magyarországon (Resicán) gyártott mozdonyt láthatjuk, melyet vasút híján Resica és Oravica között ökörfogattal szállítottak az 1873-as bécsi világkiállításra. A fényképet G. A. Stosius, az OÁV mérnöke készítette

A későbbiekben a vasúttársaság saját fotósokat is alkalmazott, vagy pedig egy-egy tehetséges mérnökét képezte ki fényképek készítésére, és látta el az ehhez szükséges fényképezőgéppel és laboratóriummal. Egyikük volt G. A. Stosius, aki megörökítette az első Magyarországon (Resicán) gyártott mozdony ökörfogattal való szállítását az 1873-as bécsi vilákiállításra. Az 1873. április 11-én készült felvétel háttérében az oravicai állomás épülete látható.

Mindkét korai fénykép a hely- és vasúttörténezek felbecsülhetetlen értékű forrása.

A későbbiekben mind több, különböző témájú fénykép készült, természetesen a vasutak sem maradhattak ki. Az oravicai állomás képe több képeslapon is visszaköszön. Összevetve a ránk maradt terajzokkal, valós képet adhatunk arról, hogyan is nézett ki egy bizonyos időszakban.

Az oravicai állomáskomplexum távlati fotóját több vasúttörténeti kiadvány közli, jó minőségű illusztrációként találha-



96. kép.

Oravica állomás a XIX. sz. végén (Z. Stefanovits felvétele). A felvételi épületnek még nincs fedett peronja

tó meg Hermann Strach Geschichte der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie című, 1898-ban megjelent négykötetes – (az 1908-ban megjelent pótkötettel együtt öt) – művének a 387. oldalán is. Megjegyzem, hogy a magyarországi vasutakat bemutató részt a temesrékasi születésű Speidl Félix írta, aki a MÁV mérnökeként a temesvári nagyállomást is tervezte.

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

A következő képeslappal szeretném visszarepíteni a korban az olvasót, hogy minél hitelesebb képet kaphasson térségünk első vasútállomásáról.

Reichmann Vince XIX. század végén készített felmérésekor elkészítette a Jaszenova–Oravica közötti állomások vázlatrajzát is, mely gyors áttekintést biztosít a részleteket mellőzni óhajtnak. Ezért e vázlatokat a szakasz mindegyik állomásának leírásánál fel fogom használni.



97. kép.

Oravica állomás a XX. század elején. Korabeli képeslap. Megfigyelhető, hogy már megvan a felvételi épület MÁV által épített fedett peronja

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

A XX. század elején megépítették az Oravic–Zsidovin–Németboksán–Resicabánya-vasútvonalat. Ekkor a MÁV korszerűsítette Oravica állomását, és az Oravicabánya–Resicabánya helyi érdekű vasúttársaság is megépítette a csatlakozási szerződésben vállalt létesítményeket. Az állomás átépítéséről az e munkálatokat bemutató újabb helyszínrajzról kapunk átfogó képet. Eszerint a felvételi épület előtt hét vágány létezett. A vágányokat római számokkal jelölték. Ezek közül az I. 995 méter hosszú raktári és rakodóvágány volt. A II. és III. vágány hossza egyenként 1078 méter, a IV. vágányé 479 méter, az V. vágányé 319 méter, a VI. vágányé 136 méter, a VII. vágányé pedig 211 méter volt. A VIII., fordítókoronggal ellátott vágány 371 méter hosszú volt. A 301 méter hosszú IX. és a 219 méter hosszú X. vágány a fűtőházba vezetett. A XI. vágány hossza 112 méter volt, és hídmérleggel látták el. A XII. vágány 114 méter, a XIII. vágány 170 méter hosszú volt. A XIV. vágány 129 méter, a XV. vágány 71 méter, a XVI. vágány (a fordulókorong vágánya) 51 méter, a XVII. vágány (a mar-

harakodóval) 206 méter, végül a XVIII. vágány 110 méter hosszal rendelkezett. A vágányok közötti összeköttetést a pályaudvar területén 36 váltó biztosította.

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

Akárcsak a felvételi épületet, a régi, 1863-ban épített mozdonyszínt is az OÁV vezérigazgatója, Jacques Maniel tervezte. Az oravica születésű resicai hely- és vasúttörténész, Dan Perianu *Istoria locomotivelor și a căilor ferate din Banatul Montan* című könyvében említi Eduard von Proksch (1886–1972) – Proksch 1929–1940 között vezette az Oravica környéki vonalak fenntartási munkáit – elmondása alapján, hogy Jacques Maniel (Perianu tévesen Karlnek nevezi) arcképe 1948-ig függött a fenntartási iroda falán. Ekkor távolították el, mert azt hitték, hogy a portré Ferenc József osztrák császárt és magyar királyt ábrázolja. Rákérdeztem, de az azóta égi mozdonyok rejtekeit kutató Dan Pe-

rianu nem tudott részleteket. A történet lehet, hogy csak egy érdekes legenda. Itt említtem meg, hogy Dan Perianu és Gálffy doktor is megerősítette: miután 1948-ban államosították a StEG jogutódját, a resicai műveket és uradalmakat, amelyek akkor már régen az Uzinele și Domeniile Reșița néven működtek, teherautószámra hordták el a részvénytársaság archívumának nagy részét. A régi papírokat újrahasznosították. A resicai és oravicai piacokon is rendszeresen StEG-papírokba csomagolták a levezőldseget, diót, babot stb.

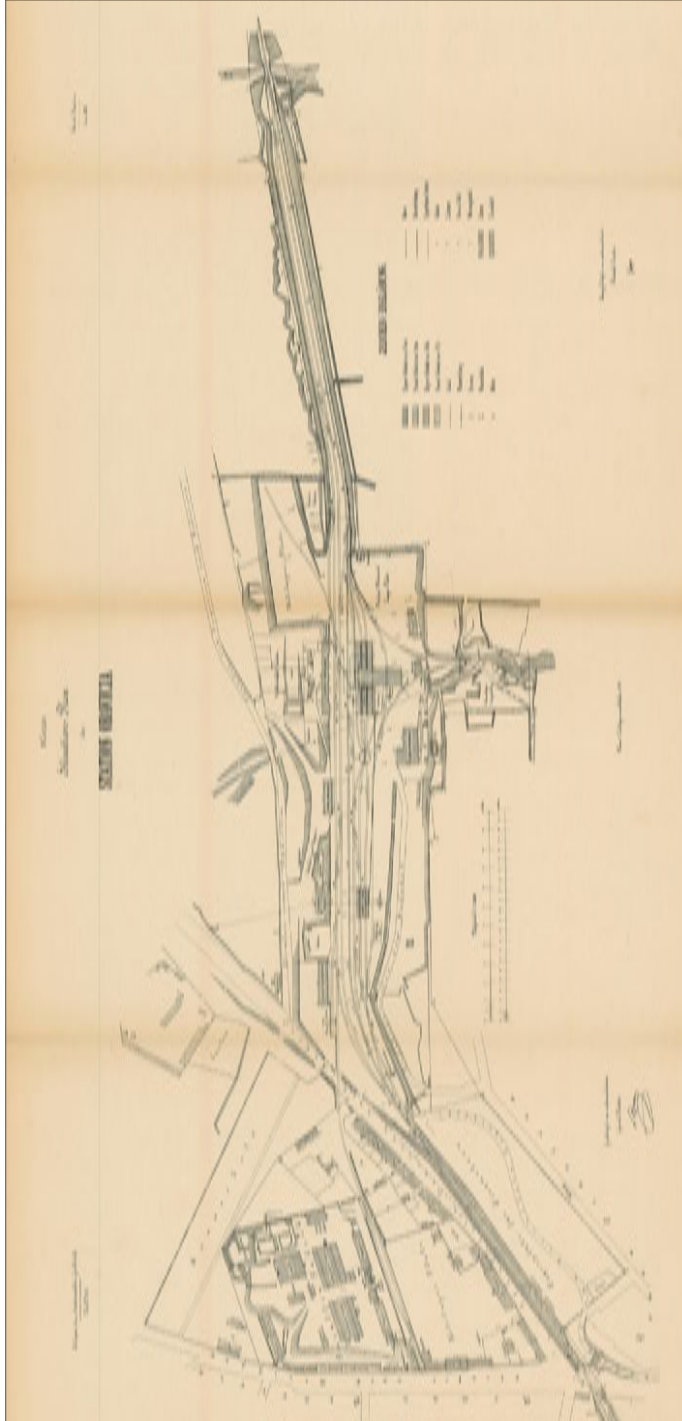
Az említett helyszínrajzon a következő létesítményeket vehetjük észre: felvételi épület, az OMÁV uradalmi raktára, istálló, föld alatti jégverem, árnyékszék, szemétverem, emelődaru, 25 tonnás Fairbanks-rendszerű hídmérleg, faraktár, hajtánykunyó, vízdaru, őrház, pályafenntartási raktár, műhely és iroda, lakóépületek a hivatalnokok és altisztek részére, teheráruraktár, gabonaszín, mozdonyszín, fürdőház, kézi sorompó, anyagszertár, 2x50 köbméter térfogatú vízállomás, kút, pince, mészgödör bódéval, rakományminta, sütőkemence, tisztítógödör, szivattyúház, vízállomási és házi kút, tekepálya, marharakodó, csepűbódé, lakóházak. A MÁV az új lakóépületeken kívül iskolát is épített és tartott fenn. Az alkalmazottak részére konyhakerteket is létesítettek.

Az állomás felvételi épülete a 2004-es romániai műemléklistán CS-II-m-A-11158-as kódszámmal szerepel. Az építési évet itt 1847-ként tüntetik fel, holott az épület tervezője Jacques Maniel, az OÁV vezérigazgatója, és az OÁV csak 1855-ben alakult meg.

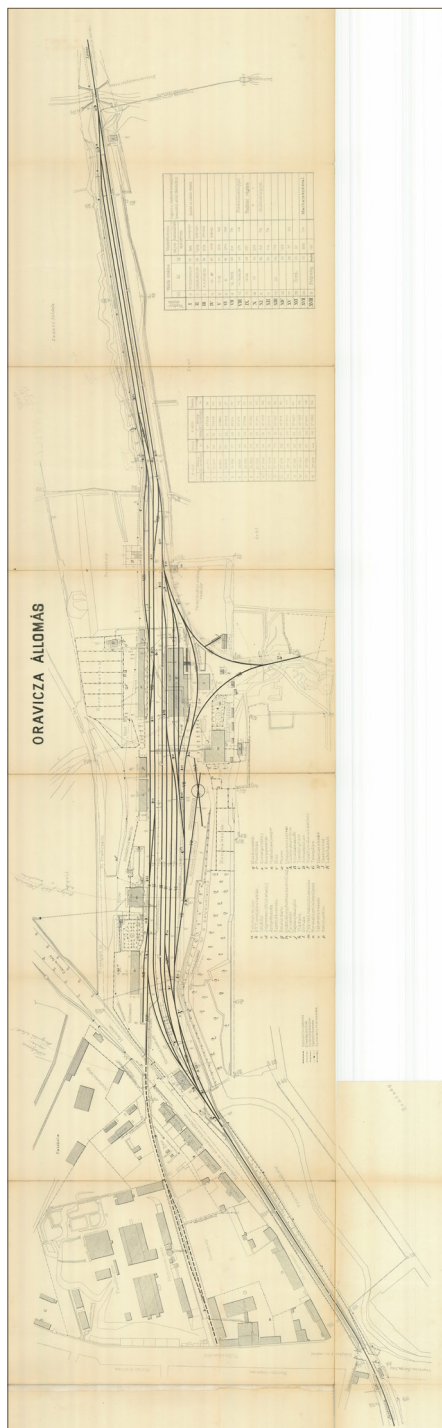
Maga az Anina–Oravica–Báziás-vasútvonal a román műemlékek listáján a CS-II-a-A-10949 kódszámmal szerepel.

Az állomáson lévő egyik többnyelvű ismertetőtábla felirata szerint az állomás épületét Karl Littahorszky (itt is, máshol is a nevét tévesen Wittahorszkynek írják) oravicai főesperes szentelte fel 1854. augusztus 20-án (emlékeztetem az olvasókat, hogy ekkor még csak a szénvasút nyílt meg, a személyforgalom később, 1856. november elsején), és az első vonat a Lissava–Oravica–Báziás-utat 7 óra alatt tette meg. Az emléktábla olyan jeles személyiségeket is említ, akik az oravicai állomásra érkeztek: Mihai Eminescu, aki akkor a Pascaly-féle színház sűgőjaként és a direktor titkáráként jött a bánági bányaközpontba, Jókai Mór, aki Oravicabányát képviselte az ország parlamentjében, a szeretett Sissi, Ausztria császárnéja és Magyarország királynéja, Hohenzollern Károly herceg, Románia későbbi királya, aki még inkognitóban utazott választott pátriája felé.

Az oravica–jaszenova–báziási és oravica–aninai vasútvonal, valamint az oravicai állomás fontosabb évfordulóin az oravicai felvételi épületen vagy mellette több emléktáblát is elhelyeztek. Észrevehető a sok történelmi tévedés és a szakértelem hiánya. Az emléktáblák kivitelezése sem mondható művészinak. Ebből a szempontból talán a 2006-ban felszerelt tábla kivétel, azonban itt a helyesírással állt hadilábon a megfogalmazó vagy kivitelező, ugyanis egyáltalán nem tették ki a diakritikus jeleket.

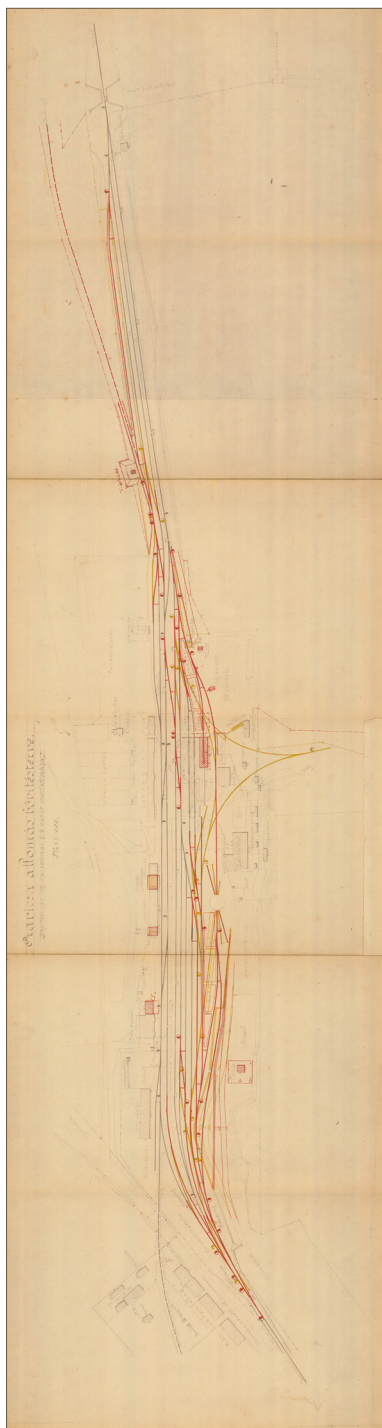


98. kép.
Oravica állomás helyszínrajza 1874. októberéből



100. kép.

Oravica állomás helyszínrajza 1905-ből



101. kép.

Oravica állomás helyszínrajza 1909-ből az Oravica–Resicabánya közötti HÉV csatlakozása érdekében tett bővítésekkel



102. kép.
Oravica állomás. Utca felőli homlokzat 2008-ban



105. kép.
Oravica állomás. Jobb oldali homlokzat 2008-ban



103. kép.
Oravica állomás. Pálya felőli homlokzat 2008-ban



104. kép.
Oravica állomás. Kétvágányú mozdonyszín 1886-os felirattal (2008-as felvétel)



106. kép.
Oravica állomás. Kétvágányú mozdonyszín belső tere (2008-as felvétel)



107. kép.

Oravica állomás, emléktábla 1993-ból

Az emléktábla felirata: C.F.R. / CEA MAI VECHIE CALE FERATĂ / DIN ROMÂNIA / 1854 BAZIAȘ - IAM / ORAVIȚA - ANINA 1863 / CONSILIUL LOCAL ORAVIȚA / 1993. Magyarul: C.F.R. ROMÂNIA LEGRÉGEBBI VASÚTVONALA 1854 BÁZIASJÁM-ORAVICA-ANINA 1863 ORAVICA TANÁCSA 1933.



108. kép.

Oravica állomás, emléktábla 1993-ból

Az emléktábla felirata: ANIVERSAREA / A 130 ANI DE LA DAREA IN / EXPLOATARE A PRIMEI LINII / DE CALE FERATĂ MONTANĂ DIN / ROMÂNIA / 15.XII.1863 - 15.XII.1993. Magyarul: A FORGALOMNAK 130 ÉVE ÁTADOTT ELSŐ ROMÁNIAI HEGYI VASÚT ÉVFORDULÓJA 1863. XII. 15.-1993. XII. 15



109. kép.

Oravica állomás, emléktábla 1994-ből

A felső, bal sarokban stilizált szárnyaskerék közepén: SNCFR REG T-ȘOARA. A felső, jobb sarokban ugyanolyan szárnyaskerék közepén: SNCFR ST-ORAVITA. A fő szöveg: 140 ANI / CEA MAI VECHIE LINIE FERATĂ DIN ROMÂNIA / ORAVIȚA CFR IAM CFR BAZIAȘ / 1854-1994 / 130 ANI / ORAVIȚA CFR ANINA / 1863-1993

Az alsó sarkokban egy-egy versszakasz. Baloldalt: CÎTE PLOI / CĂZUT AU OARE / CÎTE VÎNTURI / ȘI CÎT GREU: Jobboldalt: CÎTE PICĂTURI / DE SOARE / AU SCĂLDAT AL / ȘINEI FIER.

A települések között kötőjel helyett valakinek világraszóló találmányát láthatjuk: a kötőjeleket kisebb nagybetűvel írt CFR-vel helyettesítették. Magyarul: SNCFR T-VÁRI IGAZGATÓSÁGA, SNCFR ORAVICA ÁLL. A fő szöveg: 140 ÉVES ROMÂNIA LEGRÉGEBBI VASÚTVONALA / ORAVICA CFR JÁM CFR BÁZIAS / 1854-1994 / 130 ÉVES ORAVICA CFR ANINA / 1863 1993

A bal oldali versike: MENNYI ESŐ HULLA VAJON / MENNYI SZÉL / ÉS NEHÉZSÉG. A jobb oldali versike: A NAPNAK / MENNYI CSEPPJE / FÜRÖSZTÉ / A SÍN VASÁT.



110. kép.

Oravica állomás, emléktábla 2006-ból

Az emléktábla felirata: COMPANIA NATIONALA DE CAI FERATE C.F.R. - S.A. / STATIA DE CALE FERATA ORAVITA, CEA MAI VECHIE / GARA DIN ROMANIA, IMPREUNA CU DEPOUL DE / LOCOMOTIVE ORAVITA, IMPLINESC LA 1 NOIEMBRIE / 2006, 150 DE ANI DE ACTIVITATE NEINTERRUPTA IN / SLUJBA SERVICIULUI PUBLIC. / 1856 2006.

A szöveg magyar fordítása: ROMÁN NEMZETI VASÚTTÁRSASÁG C.F.R. – S.A. (S.A. = RT.) / ORAVICA VASÚTÁLLOMÁS, ROMÁNIA LEGRÉGEBBI ÁLLOMÁSA, AZ ORAVICAI FŰTŐHÁZZAL EGYÜTT 2006 NOVEMBER 1-JÉN TÖLTI 150 ÉVES MEGSZAKÍTÁS NÉLKÜLI KÖZFORGALMI TEVÉKENYSÉGÉT. 1856 2006.

E néhány sort áldoznom kellett e táblák bemutatására, mert ezek szoktak nyom nélkül eltűnedezni. Így legalább fennmaradnak. A feliratokból pedig sokan levonhatják a tanulságot.

Rakasdia állomás

Oravica után az első állomás a rakasdiai 463 méter hosszal, a vonal kezdőpontjától, a jaszenovai állomástól 26,826 kilométer távolságra. Az állomás 3,57%-os emelkedőben helyezkedett el. Magassága



111. kép.

Az oravicai állomásról, a bărăgani kényszerlakhelyre elhurcoltak emléktáblája

Magyar fordításban: A BĂNĂȚIAK TRAGIKUS BĂRĂGĂNI KITELEPÍTÉSÉNEK EMLÉKÉRE 1951-2001. A.F.D.P. KRASSÓI FIÓKSZERVEZETE – A BĂRĂGĂNI KITELEPÍTETTEK CSOPORTJA

Megjegyzés: A.F.D.P. = A Romániai Volt Politikai Foglyok Szövetsége.

Bár ez az emléktábla nem vasútmegnyitásról emlékezik meg, hanem az oravicai állomásról a bărăgani kényszerlakhelyre elhurcoltakról, a teljesség kedvéért helyet érdemel.

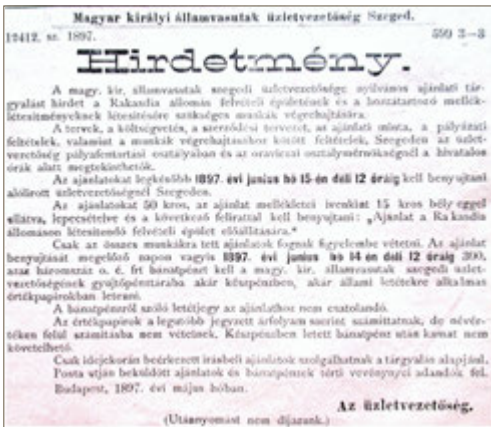
(sínmértéke) 137,776 méter volt az Adriai-tenger szintje felett. Az állomás vonalhálózatát három vágány alkotta. A mozdonyok táplálásához szükséges vízművel is rendelkezett.

A legtöbb állomáshoz hasonlóan az első rakasdiai állomásról sem maradt fenn rajz vagy fénykép, azonban lappanghat valahol adat vagy tervrajz. Meglehet, hogy előkerül majd az állomásépület adata vagy típusa. Az 1874-es helyszínrajz szerint az akkori felvételi épület hossztenge-

lye volt merőleges a pályára. Alaprajzban méretei $7,9 \times 4,0$ méter volt. A XIX. század végén a megnövekedett forgalom új felvételi épület megépítését követelte. A rakasdiai állomás második felvételi épületét 1897-ben építették Pfaff Ferenc terve szerint. Az állomásépület építésére a MÁV versenytárgyalási felhívást tett közzé.

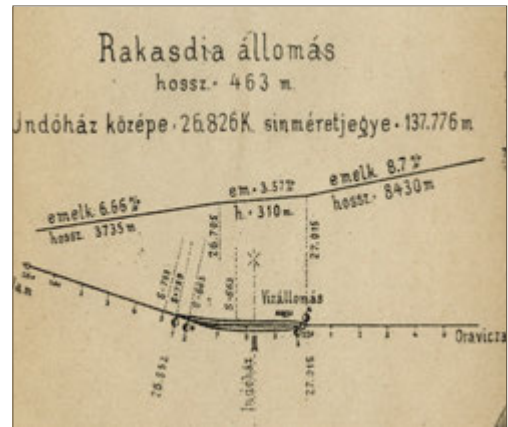
A felhívást a Délmagyarországi Közlöny is közölte 1897. június 2-i számában.

A rakasdiai állomás nevét 1911 nyarán az egész ország megismerhette, mert nagyon agyafúrt módon kirabolták a pénztárát. A korabeli újságok részletesen ismertették az eseményt, például a Pesti Napló 1911. július 20-i száma.



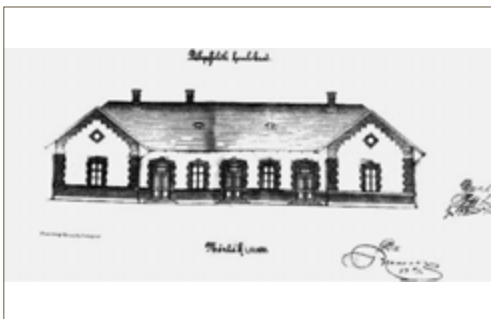
112. kép.

A MÁV versenytárgyalási felhívása Rakasdia állomás építésére (*Délmagyarországi Közlöny* 1897. 1. szám, június 2.)



113. kép.

Rakasdia állomás vázlatrajza (Reichmann Vince)



114. kép.

A rakasdiai állomás új felvételi épületének pályafelőli homlokzatának tervrajza 1897-ből, Pfaff Ferenc aláírásával



115. kép.

A Pfaff Ferenc által tervezett rakasdiai állomás (vasutallomasok.hu)



117. kép.

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



118. kép.

A rakasdi állomás látképe 2013 őszén



119. kép.

A rakasdi állomás utca felőli homlokzata 2013 őszén



120. kép.

Roskadozó vasúti épület a rakasdi állomáson 2013 őszén



121. kép.

A rakasdi állomás pálya felőli homlokzata 2013 őszén



122. kép.

Rakasdi állomás, a váróterem bejárata, jobboldalt az emléktábla. Balra két villanycsengő



123. kép.
Rakasdia állomás. A romos víztorony 2013-ban



124. kép.
Rakasdia állomás. A víztorony vasút felőli homlokzata a vízmérce fémsínjével



125. kép.
Emléktábla a rakasdiai állomás falán: „1854–1994. 140 ANE DE LA DAREA ÎN EXPLOATARE A LINIEI DE CALE FERATĂ ORAVITĂ-BĂZIAS”



126. kép.
Jegykezelő a rakasdiai állomásról (a szerző gyűjteménye)

Jám állomás

Rakasdia és Berlistye között, a 461. őrháznál 1897-ben Vranycuz néven feltételes megállóhelyet létesítettek (Közlekedési és Vasúti Közlöny, 145. sz., 1897. dec. 3., 1319–1320).

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

Az állomás falára a rakasdiai állomás falát építő emléktáblával megegyező táblát szereltek.



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



128. kép.
Jám állomás vázlatrajza (Reichmann Vince)



129. kép.
Őrház volt Jámon (C. Marin felvétele, 2008)



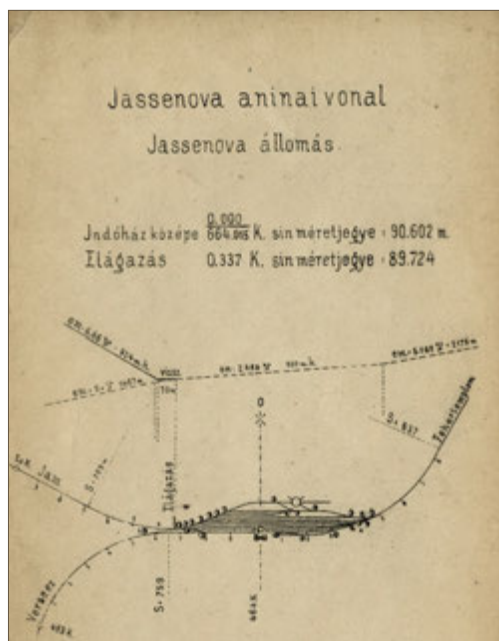
130. kép.
Jám állomás 2008-ban (C. Marin felvétele)



131. kép.
Gazdasági épület Jámon (C. Marin felvétele, 2008)

Jaszenova állomás

Jaszenova, Jassenova, Jaszenovo, Jaszenovo, Jaszenovo, Karasjeszenő. Ha nem itt találkozott volna a Temesvárról a Dunához vezető vasútvonal a majd két évvel hamarabb az Oravicától Báziásig tartó vasúttal, sokkal ritkábban emlegették volna a nevét, és talán csak egy 3–4 vágánnyal rendelkező helyi forgalmat ellátó indóház maradt volna. Így viszont, miután megépült a Temesvárról Báziásnak tartó vasútvonal, a Jaszenova–Báziás-szakaszt a temesvár–báziási vonallal kötötték össze, ennek folytatása lett. Az Oravica–Jaszenova-szakasz a továbbiakban a Jaszenova–Oravica-, majd 1863-tól a Jaszenova–Oravica–Anina-mellékvonal szakaszává lett.



133. kép.

Jaszenova állomás vázlatrajza (Reichmann Vince)

A MÁV Központi irattárában őrzik a jaszenovai állomás bővítésének, átépítésének 1858 júliusából való tervrajzát. Ezt akkor készítették, amikor már a temesvári vonal építés alatt állt. A tervrajzon látható az első, ideiglenes kis állomás alaprajza, és az 1858-ban megépített végleges állomás a két sarok- és egy középső szárnyal. A terv címlapján az építési főmérnök (der Ober Ingenieur L. Meyer) aláírása szerepel.

A temesvári vonal építése és csatlakozása az oravica–báziási vasúti pályához a jaszenovai állomás környékén kisebb vonalkorrekciót tett szükségessé. Az új vonalszakasz telekbiztosítására kisajátítást kellett végezni. A kiadásokat a régi szakasz feladása után feleslegessé vált terület áruba bocsátásával kívánták csökkenteni. A vevő felkutatása és az eladással kapcsolatos francia és német nyelvű levelezést a MÁV archívumában őrzik. Carl von Rupert igazgató franciául tesz jelentést az OÁV vezérigazgatójának, Jacques Manielnek, hisz akkoriban a bécsi igazgatóságon a vezetők többsége még francia földről érkezett a vasútépítő mérnökök hiányával küzdő Duna-parti császárvárosba. Legtöbbjük a hídépítés nagy megreformálója, Jean-Rodolphe Perronet által 1747-ben alapított párizsi École des Ponts et Chaussées (ezen a néven 1775-től működött) nagy hírű műszaki egyetemének eminensként diplomázott.

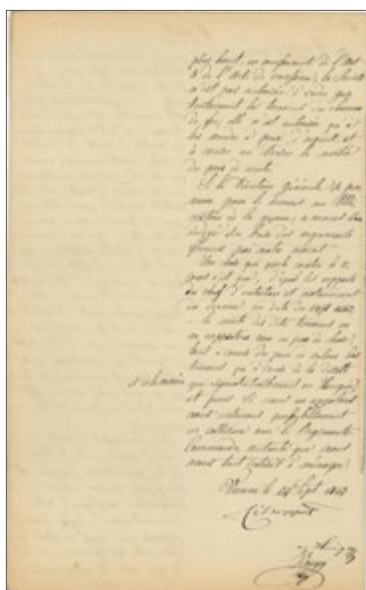
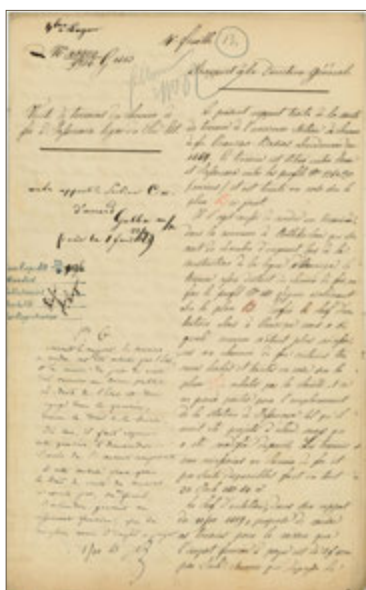
A vasúti és hajózási magy. kir. fő-felügyelőség hatásköréhez tartozó közlekedési vállalatok 1869-dik évi forgalmára vonatkozó statisztikai adatok című összeállításban

olvashatjuk, hogy a „Jassenova-Oravicza között naponta közlekedő tehervonattal személyszállítás köttetett össze, a melyen az utazó közönség a II. kocsiosztály használatánál 27 kr. helyett csak 18 krt. a III. kocsiosztály használatánál pedig 18. kr. helyett csak 12. krt. vagyis a rendes árszabálynak 1/3-val kevesebbet fizet” (MME-EK, Budapest, 1870.209).

Az aninai hegyi vasút és környéke címmel Téglás Gábor a *Földrajzi Közlemények* 1884. decemberi, X. füzetében közölt egy rendkívül szakszerű, érdekes, pörgő, sokoldalú, ízes dolgozatot. Ekkor a vasútvonal már rég a Jaszenova–Anina-szárnyvonalaként működött. „Szárnyvonalunk [...] a Temesközi hegység nyugati szélén Temesvárról délnek futó temesvár–báziási fővonalból Jessenova állomásnál szakad ki.

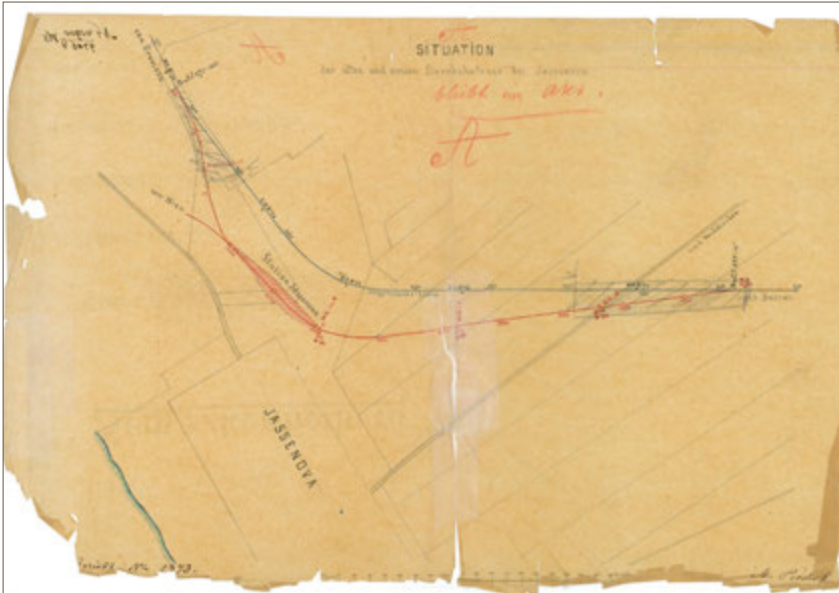
A pályaudvar épen az alföldi rónának keletre előnyomuló öblözete elé épült s onnan kihaladva, szép kilátást élvezhetünk a verseczi szigetegység két kimagasló ormára” – írta Téglás Gábor.

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



134. kép.

Carl von Ruppert igazgató francia nyelvű jelentése 1863-ban Jacques Maniel vezérigazgatónak, első és második oldala



136. kép.

A régi Oravica-Báziás-pálya vezetése és korrekciója Jaszenova állomásnál a Temesvár–Jaszenova-vasútvonal megépítésekor



137. kép.

Jaszenova állomás az 1890-es években, korabeli képeslap



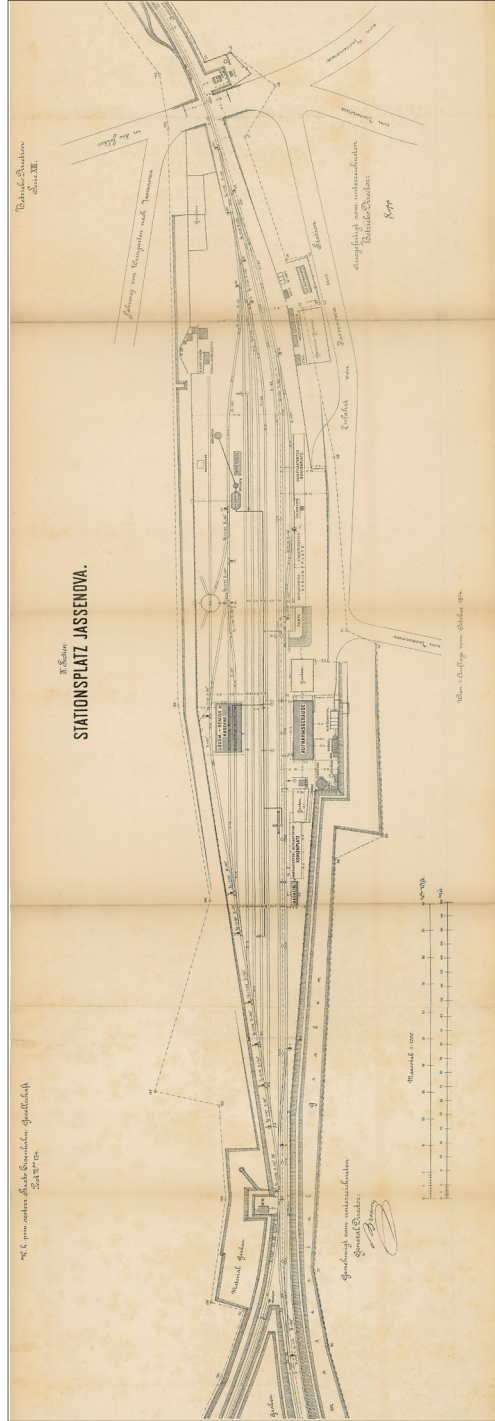
138. kép.

Jaszenova (Karasjeszenőként) állomás az 1910-es években (Korabeli képeslap)

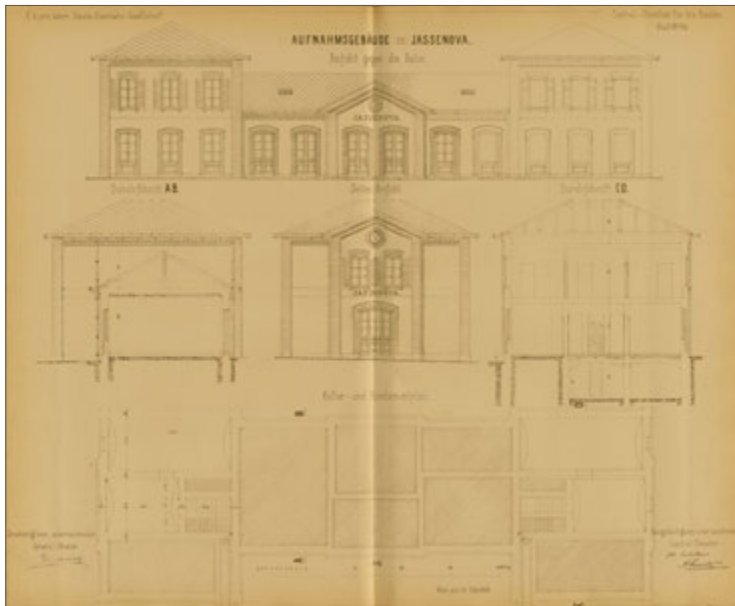
Helyi csomópontként, csatlakozóállomásként fontos szerepet töltött be. E jellegeből fakadóan elég nagy személyforgalmat is lebonyolított, ugyanis itt szálltak át nyaranta a mind nagyobb hírnévre szertevő Marilla völgyében épített gyógyvizin-

tézetet látogató vendégek, akik Temesvár vagy Versec irányából érkeztek.

Az indóház épülete egy központi, egy-szintes, timpanonos részből és két, két-szintes oldalsó részből áll.

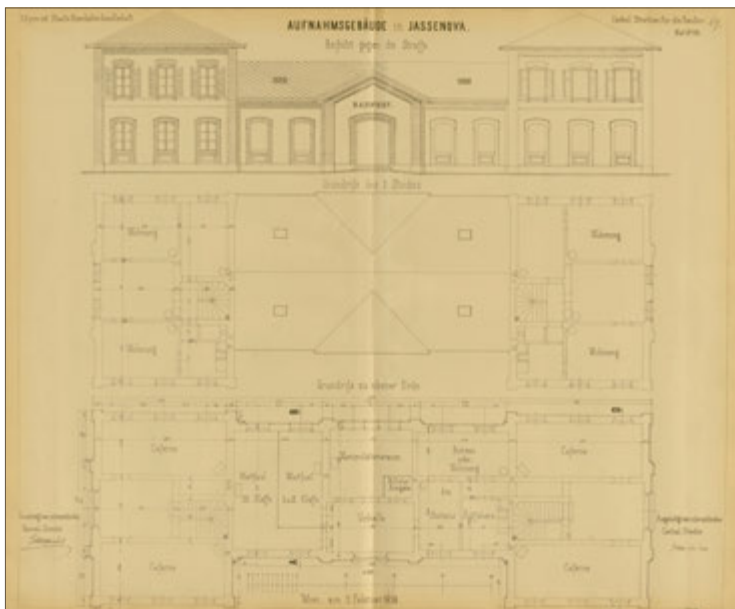


139. kép.
Jaszenova állomás helyszínrajza (1874)



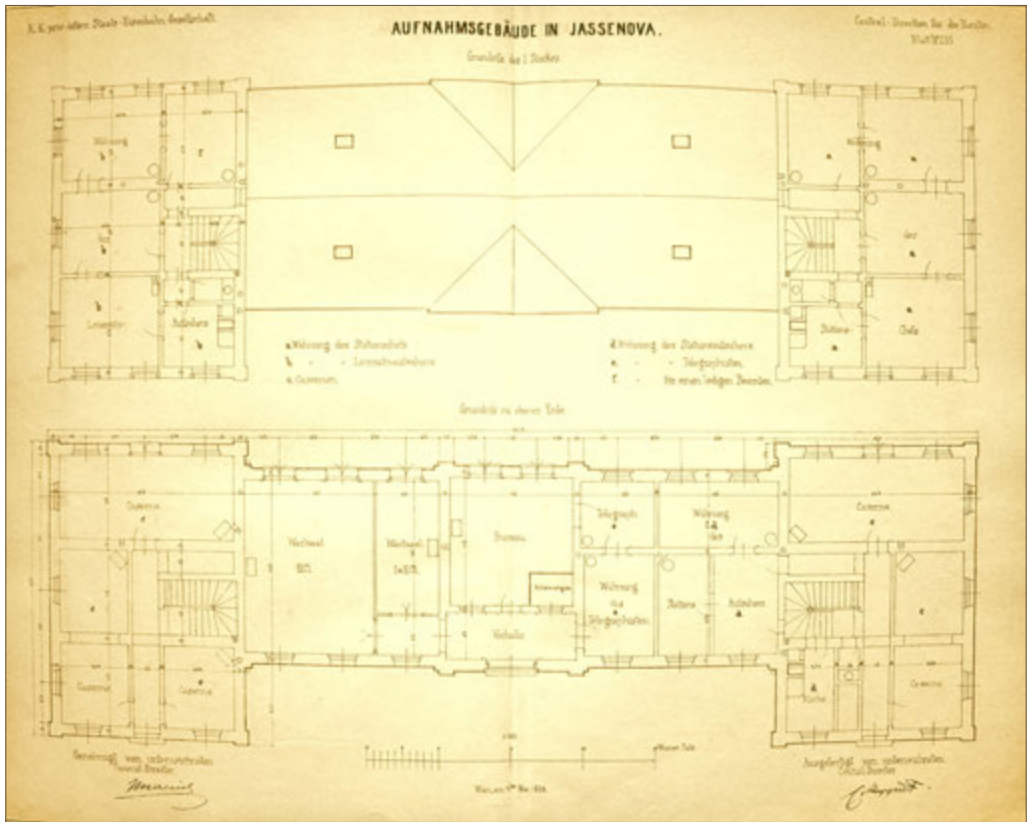
140. kép.

Jaszenova állomás felvételi épületének terve 1858-ból, J. Maniel vezérigazgató aláírásával. Vasút felőli homlokzat, oldalhomlokzat, az alapozás és a pince alaprajza



141. kép.

Jaszenova állomás felvételi épületének terve 1858-ból J. Maniel vezérigazgató aláírásával. Út felőli homlokzat, a földszint és az emelet alaprajza



142. kép.

Jaszenova állomás felvételi épületének terve 1858-ból J. Maniel vezérigazgató aláírásával. Alaprajzok (földszint és emelet)



143. kép.

Jaszenova állomás napjainkban



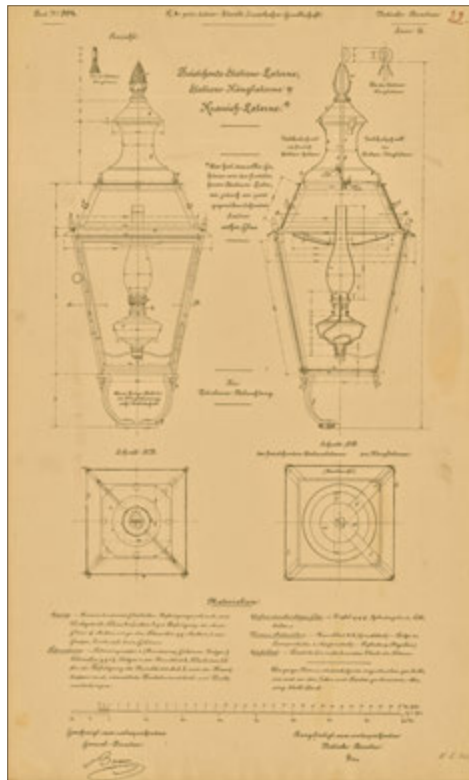
144. kép.

Jaszenova állomás napjainkban

Fehértemplom egy ideig az oláh–illír (később román–illír, majd román) határőrezred központja is volt. A határőrezred parancsnokságát később Karánsebesre helyezték át. Már a vasút építésének idején is élénk kereskedelmi központ szerepét látta el, de fontos katonai helyőrség is állomásozott itt. A vasútállomás felvételi épülete előtt három vágány haladt el, a raktárak és rámpák között számuk ötre szaporodott. A felvételi épület előtti üres telket az 1870-es években parkosították. Ennek város felőli oldalán impozáns szálloda szolgált az utasok kényelmét. A nagy teherforgalomra való tekintettel

a pályaudvart több raktárral, rakodóval (szén, marha) és disznóállal látták el.

Régen a vasútállomások általában a települések magasló épületei voltak, rendezett környezettel. Az illető település névjegykártyaszerepét is betöltötték. Ezért a települések vezetése, a helység polgárai megkülönböztetett gonddal ügyeltek rájuk. Csinosították, rendben tartották őket, a város felé eső oldalai előtt parkokat, ligeteket létesítettek. Napjainkra ez sajnos megváltozott. A felhagyott állomások a gondatlanság, a piszok, a nemtörődomség jelképeivé váltak. A fehértemplomi állomás lezülése is e folyamatot példázza.



146. kép.

Állomási petróleum-állólámpa jellegrajza 1858-ból



147. kép.

Fehértemplom állomás XIX. század végi képeslapon. Vízállomás is volt, a kép bal oldalán kiemelkedik a víztorony



148. kép.

Fehértemplom állomás XIX. század végi képeslapon



149. kép.

A magára hagyott fehérttemplomi állomás a XXI. század elején

Báziás állomás

Báziás állomás a Bécs–Pest–Szeged–Temesvár–Duna-part vasúti fővonal híres végállomásává nőtte ki magát. A néhány házas, poros kis településből nagy forgalmú vég-, átszálló- és áruforgalmi állomásával jelentős, nyüzsgő helységgé vált. A túlparton már Törökország tartományaként a feltörekvő Szerbia, a Dunán lehajózva már a még mindig török fennhatóság alatt lévő Havasalföld, majd a Moldvával való egyesülés után az úgynevezett Egyesült Dunai Fejedelemségek, mely nemsokára felvette a Románia nevet, legnyugatibb kikötője, Turnu Severin, amelyet a középkorban Szörény Tornyának is neveztek. Báziásról hajóval folyás ellen haladva nem is olyan messze már ott nyújtózott a Száva és Duna között Belgrád, a mi Nándorfehérvárunk. Feljebb hajózva, Pest és Buda, Pozsony és Bécs. Országok, kultúrák találkoztak Báziáson. Sok kereskedő fordult itt meg, és a vámosoknak is elég dolguk akadt. Természetesen a vasúté volt a vezető szerep. Vasúti hivatalnokoknak, az egész vasúti szerkezetet mozgatóknak kellett biztosítani szállást, ellátást. A vasúti hivatalok legtöbbjét nagy méretű, impozáns felvételi épületben helyezték el. A vasút megnyitásakor még csak egy kisebb, ideiglenes felvételi épületet emeltek, de hamarosan megépült az emeletes vasútállomás, Báziás jelképe. Természetesen egyre-másra épültek a különböző kiszolgáló épületek, a vasutasok laktanyái, raktárak, műhelyek, fűtőház. Az Első Cs. Kir. Duna-Gőzhajózási Társaság (Erste k. k. privilegier-

te Donau Dampfschiffahrts Gesellschaft, azaz DDSG, magyar rövidítése DGT) külön kikötőben leste a „kunsaftokat”. Az OÁV nem nézte jó szemmel a konkurenciát és saját gőzhajóparkot hozott létre, amellyel sok borsot tört a versenytárs orra alá. A kiegyezés után már megteremtődtek a feltételek, hogy Magyarország is erős dunai hajózási társaságot hozzon létre. A Magyar Folyam- és Tengerhajózási Részvénytársaság (MFTR) alapító közgyűlésére 1895. január 24-én került sor. Ez is Baross Gábor kereskedelmi és közlekedésügyi miniszter nagyszerű, sikeres műve volt. A XIX. század végén a báziási Duna-parton mindhárom hajózási vállalat kikötővel rendelkezett. A tél beálltával a hajók a téli kikötő oltalmában várták meg a kikeletet.

A MÁV archívumában szerencsére több tervrajz is fennmaradt a báziási állomásról, amelyeket összehasonlítva fogalmat alkothatunk vasútvonalunk végállomásának fejlődéséről.

Lássuk, miként lett ismertté a XIX. század közepétől a kis Duna-parti település. Báziásnak, e kis Duna-parti fészeknek 1843-ban csak tíz lakosa volt, a vasút kiépítése által 1880-ban már 516 lelket számlált.

Az első báziási állomás még szerény méretű volt, vonalhálózata is csak két vágányból és egy csonkavágányból állt. A vasúti állomással szemben építette fel tulajdonosa I. Haida, szerény szállodáját. A felvételi épülettel ferdén átellenben, a vágányokon túl építették ki a cs. kir. Dunagőzhajózási Társaság rakodóját és

raktárépületét. Az állomást és környékét ábrázoló helyszínrajzon felfedezhetjük a vasúti felügyelői lakot, a raktárépületet és egy már régebben meglévő széntároló-rakodót.

Az állomás építésekor áthelyezték a moldovai országút nyomvonalát is.

A bázisai állomás rohamos fejlődését a különböző években kiadott alaprajzokon tanulmányozhatjuk. Az 1875-ben kiadott alaprajzon már egy állomáskomplexumot láthatunk. Megfigyelhető rajta a régi felvételi épület mellett az új, nagy méretű, háromszintes állomásépület, raktárak, fűtőház, fordítókorong, kiterjedt vágányhálózat, műhelyek, a távírdahivatal épülete, lakóházak, lakóbarakkok, rakodók (áru, szén, marha, petróleum), pénzügyőrségi épület, laktanyák, zászlótartó rúd az OÁV és külön zászlótartó rúd a DGT lobogója számára, stb. Az 1898-ban kiadott helyszínrajzon (ekkor a vasútvonal már a MÁV tulajdonában volt) a következő fontosabb építményeket jelenítették meg: felvételi épület, régi felvételi épület, áruraktár, távírdahivatal, rakodó, felépítményraktár, faszín, váltó őrház, lakóbarakk, hajtánykunyhó, mészgödör, laktanya, fűtőház, anyagtár, fürdő, víztorony, műhely, műhely ácsok részére, faraktár, élelemtár, tűzoltószertár, szállás, puska-portorony, gőzszivattyúház, hajóbarakk, árnyékszék, szín, sütőkemence, kőolajtartály, kocsiszín, sertésól, hídmérleg, vámhivatal, pince, rakodószelvény, szénrakodó, kert, kút, pénzügyőrség, marharakodó, tekepálya, lugas, lámpakezelőség, iskola, őrház, Duna Gőzhajózási Társaság felvé-

teli épülete, vízmedence. De van fordítókorong, park, téli kikötő. Megfigyelhetjük, hogy megjelenik a Magyar Folyam és Tengeterhajózási Rt. (MFTR) két teher- és egy személykikötője. A DGT-nek is megmaradt egy személy- és egy teherkikötője. A rajzlapon külön táblázatban foglalták össze a vágányokat és a váltókat. Ekkor a pályaudvar teljes vágányhossza 6393 méter volt, melyből használható 4057 méter.

8. táblázat.

Vág. sz.	Váltók száma			Vágányhossz	
	től	át	ig	Tel-	Hasz-
				jes	nál-
				méterben	
I.	7	10, 12, 13, 16, 20, 25, 27	csonk	1219	1172
II.	1	2, 4, 6, 7, 14, 15, 18, 23, 24, 26, 28	'	1580	489
III.	1	3, 5, 22	24	940	481
IV.	5	8, 21	23	567	418
V.	8	9, 11, 17	22	500	354
VI.	17	17	24	277	204
VII.	11	11	cs.	82	46
VIII.	9	19	'	444	405
IX.	19	-	'	134	96
X.	2	-	'	165	121
XI.	cs.	-	for. k.	13	
XII.	cs.	-	'	12	
XIII.		-	'	12	
XIV.	12	fűtőház	'	195	152
XV.	10	'	'	152	113
XVI.	6	-	'	101	

Megnyitásakor a bázisai állomásra főleg a szénzállító vonatok érkeztek, de miután elkészült a Temesvárt Jaszénovával összekötő szakasz, a forgalom rohamosan

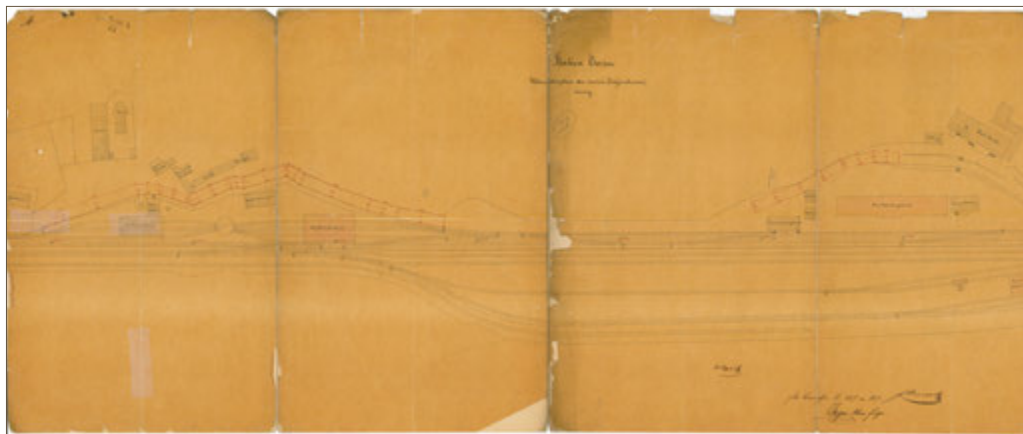
megnövekedett. Báziás lett a végállomása a Bécs–Pest–Szeged–Temesvár–Báziás-fővonalnak. Ugyanakkor Temesvár dunai kikötőjének is számíthatjuk.

Itt említtem meg, hogy a MÁV az 1890-es évek közepén a kolostor szomszédságában, egy régi barakképület helyén új, modern iskolát épített az alkalmazottak gyermekei számára. Az iskolát és az óvodát egy 1902-es rendelet szerint 1903-ban átvette a vallási és közoktatási minisztérium. A szép „kincstári” stílusban emelt téglapépület ma is megvan, a Romániai Szerbek Szövetsége báziási székházának és művelődési központjának ad helyet.

A helyi érdekű kis állomás, mely eleinte (bár az OÁV-nak nagyon fontos volt, hogy termékeit a piacokra juttassa) helyi érdeket szolgált ki, fontos nemzetközi vasút-

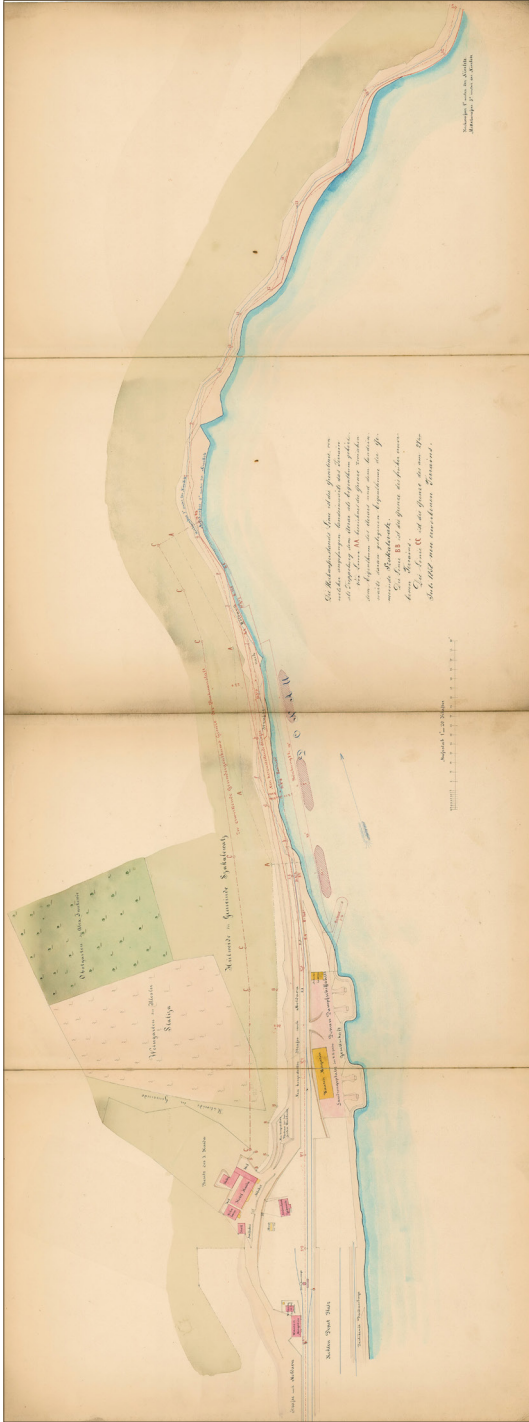
állomássá vált. Sajnos, a szerbiai oldalon nem épült folytatása, és a Temesvár–Orsova–országhatár-vasútvonal, amelyet 1878-ban adtak át, és 1879-ben kötöttek össze a román vasúthálózattal, lecsökkentette a Temesvár–Báziás-vasútvonal szerepét és Báziás állomás fontosságát.

Az első világháború után a valamikori Délmagyarországon Románia és a Szerb–Horvát–Szlovén (később Jugoszlávia nevet vette fel) Királyság osztozkodott. A vasútvonalunkat is átvágta a határ, mind nehezebb lett az utazás. A második világháború után a Fehértemplom és Báziás közötti vonalat felszámolták. A báziási állomást lebontották. Ma már alig emlékeztet egy-egy épületrom vagy támfal, hogy itt valamikor pezsgett az élet.

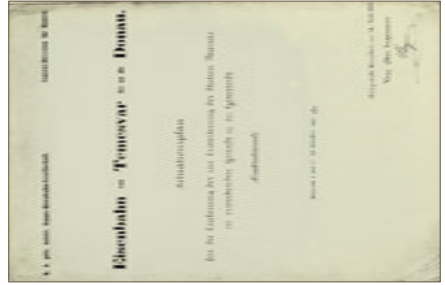


150. kép.

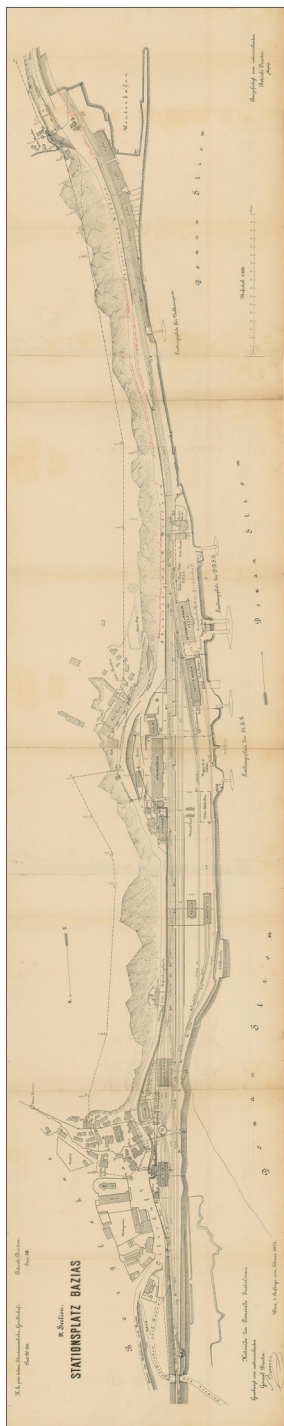
A báziási állomás előtti út kavicsolásának tervrajza 1859-ből



151. kép.
A bázisai állomás 1858-ban



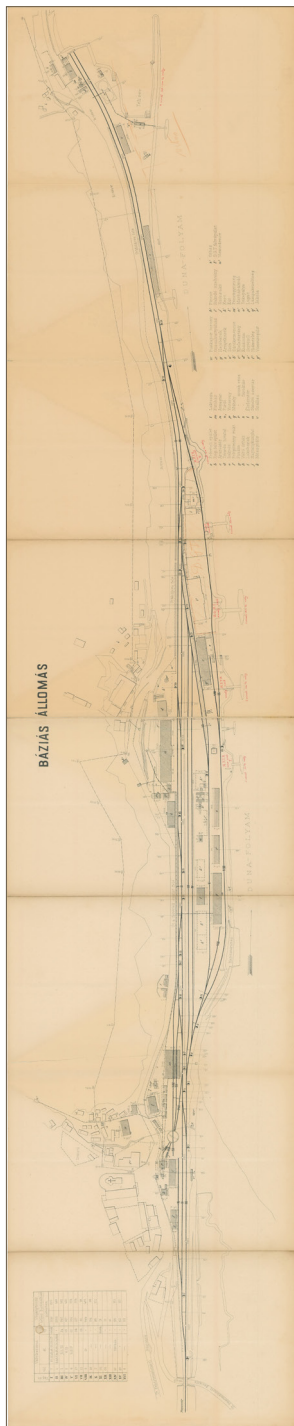
152. kép.
Az 1858-as tervrajz címlapja



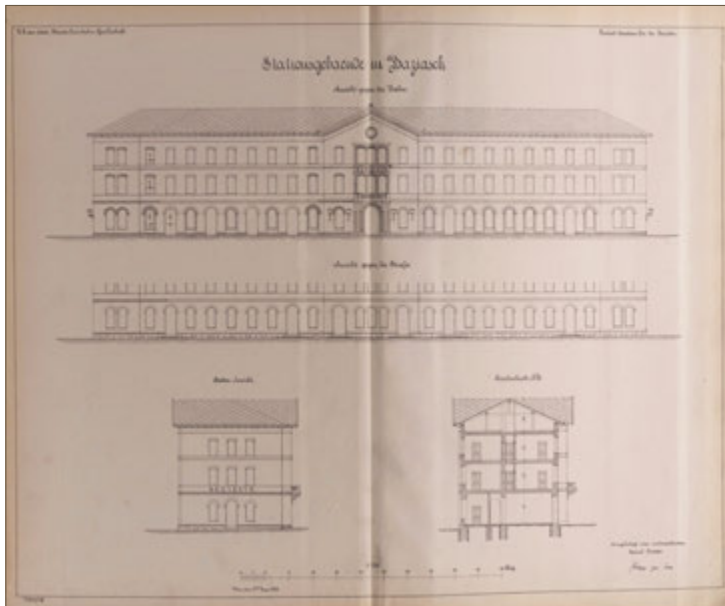
153. kép.
Bázias állomás helyszínrajza 1875-ből (még német nyelvű)



154. kép.
Bázias állomás helyszínrajza 1890-ből (már magyar nyelvű)

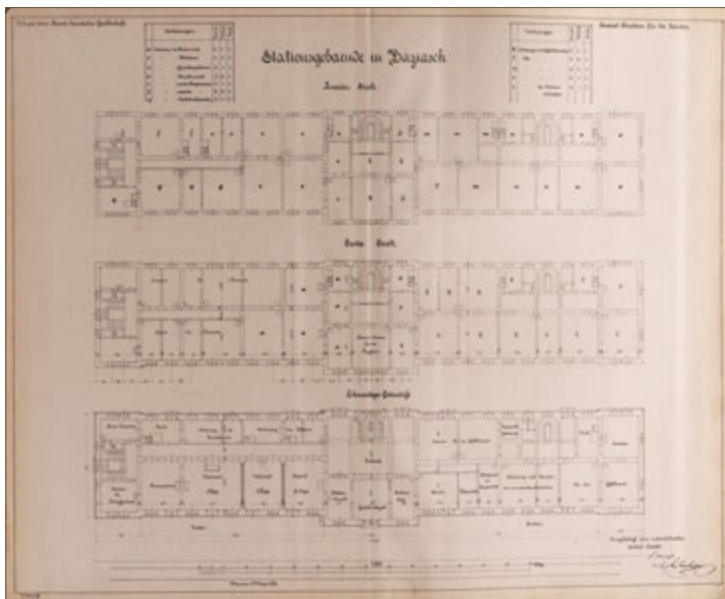


155. kép.
Bázias állomás helyszínrajza 1898-ból



156. kép.

A bázisai állomás felvételi épületének homlokzata a pálya, valamint az út felől, oldalhomlokzata és keresztmetszete 1858-ból



157. kép.

A bázisai állomás felvételi épületének földszinti, első és második emeleti alaprajza 1858-ból



158. kép.

Báziás az állomásépülettel, a kikötővel és a szálló-
dával. Tollrajz a Magyar Nemzeti Múzeum Törté-
neti Képcsarnokából (jelzete T 7777). E rajz után
készültek a sok helyen megjelent fametszetek



159. kép

A báziási állomás felvételi épülete, háttérben a
mozdonyszínnel



160. kép.

Báziás látképe. Korabeli képeslap



161. kép.

Báziás állomásra befutó, a 191-es pályaszámú
mozdony által vontatott személyvonat



162. a.

Báziás állomás felvételi épületének hatalmas
tömbje



163. kép.

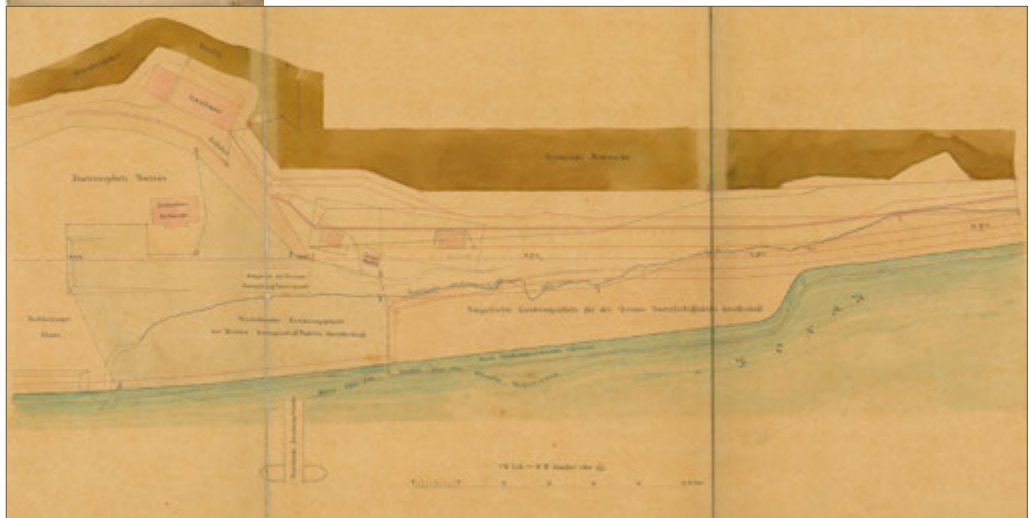
Báziás állomás felvételi épülete az átalakított
timpanonokkal, 1912 körül



164. kép.
Bázisai hajóállomás 1909 körül



165. kép.
Bázias, a téli kikötő, 1899



166 kép.
A bázisai állomáson építendő kikötői létesítmények terve 1858-ból

Az állomásokon az évtizedek folyamán több változtatást is végrehajtottak. A régi, elavult épületeket lebontották, és újakat emeltek helyettük, vagy pedig meghagy-

ták őket, és más feladatot kaptak. A következő táblázat az állomások államosítás utáni felszereltségét szemlélteti, az 1893-ban kiadott kézi hossz-szelvény szerint.

9. táblázat.

Az Oravica–Báziás-vasútvonal állomásainak felszerelése a kézi hossz-szelvény alapján

Állomás	Felvételi épület közepe (km)	Az állomás hossza (m)	Az állomás felszerelése
Jaszenova–Oravica-vonalszakasz			
Jám	10+260	593	I. sz. váltóórház, vízállomási épület, II. sz. váltóórház, rakodó, áruraktár
Rakasdia	26+826	463	pince, árnyékszék, víztorony váltóóri lakással, kocsiszekrény, áruraktár, faszénfészer
Oravica	37+61	1 078	Faraktár, hídmérleg, rakodó, gabonaraktár, árnyékszék, áruraktár, kétemeletes hivatalnoki lakóház, forgókorong, fűtőház és víztorony, anyagfióktár, műhelylakóház, fürdőház, pályafentartási kovácsműhely
Jaszenova–Báziás-vonalszakasz			
Jaszenovo	664+15	873	Kézi raktár, szénrakodó, daru, tisztítógödör, árnyékszék, jégverem, felvételi épület, mozdonyszín, daru, rakodó, fordítókorong, szénfészer, víztorony, szerszámfészer, daru, lakóház, a pályafentartás kéziraktára, régi felvételi épület
Fehértemplom	675+567	692	felvételi épület, víztorony, daru, állomási kézi raktár, árnyékszék, rakodók, raktárak, szénraktár, szállás
Báziás	688+784	1 580	Pályafentartási raktár, 1 lakóbarakk, víztorony, fordítókorong, 8 lakóbarakk, 6 kocsiszekrény, pályafentartási szertár, mozdonyszín, hajózási szertár, hajóműhely, műhely faraktára, tűzoltószerek fészere, 2 kocsiszekrény, régi felvételi épület, lámpakezelő iskola, árnyékszék, új felvételi épület, hídmérleg, lakóház, áruraktár, szállások, kocsiszekrény, órház, 1 lakóbarakk

A vasút iskolát épít

Azokon a helyeken, ahol nem voltak magyar nyelvű iskolák, a MÁV saját költségén az állomások közelében modern tanintézményeket hozott létre, hogy az alkalmazottak gyermekei magyarul tanulhassanak. Megjegyzendő, hogy a Magyarországhoz tartozó Horvátországban, az 1868-as magyar-horvát kiegyezési szerződés értelmében (hasonló volt az 1867-es osztrák-magyar kiegyezéséhez) Horvátország területén az állomások nevét csak horvátul írták ki, magyar állami iskola még a magyarlakta településeken sem volt. Mivel a vasutat itt is a MÁV építette ki és kezelte, az alkalmazottak gyermekei számára sok helyen iskolát épített, ahol magyar nyelven folyt a tanítás.

Az 1891-es államosítást követően a MÁV 26.035 korona költséggel Báziáson is egy, a kor minden igényét kielégítő, ma is a figyelmet megragadó, szép iskolaépületet épített. A 993 négyzetméter telken felépített épületben óvodát is működtettek. Az épületben két tanteremben folyt a tanítás. Emellett két szobával, konyhával, kamrával, előszobával és pincével rendelkezett. Főhomlokzatán nyolc ablak nézett a báziási kolostor templomára, középen helyezték el a főbejáratot. Az épület előtti, 281 négyzetméternyi, szépen kikövezett terület szintén a MÁV tulajdonát képezte.

A vallás- és közoktatásügyi magyar királyi minisztériumnak Krassó-Szörény vármegye királyi tanfelügyelőségéhez 1902. november 12-én, 77026/V.A. szám alatt intézett rendelete alapján „a magyar kir. államvasutak által Báziás telepen

épített állami népiskola és kisdudóvoda épületének és felszerelésének a közoktatási tárca vagyoneleltárába, az iskolatelek utcaterületre eső terjedékének pedig Szokolovác községnek való átadása” által az iskola állami népiskolává vált. Az 1903. március 17-én felvett átadási jegyzőkönyvet Krassó-Szörény vármegye részéről Sándor Lajos királyi tanfelügyelő, a magyar kir. államvasutak szegedi üzletvezetője részéről Berkes Samu mérnök, dr. Blaskovich Béla fogalmazó, Bolgár Adolf mérnökgyakornok, Kudla Ágost állomásfőnök, Szokolovác község előljárósága részéről Lukits Szilárd körjegyző és Jankovics Zsiva községi bíróhelyettes látta el kézjegyével.

Az átadáskor a bizottság a helyszínen „megállapította, hogy a jegyzőkönyvhez A. alatt fűzött kiviteli tervnek megfelelően épített iskolaépület kifogástalan állapotban és jókarban van”.

Az iskola és óvoda leltárában 1426 korona 23 fillér értékű tárgy volt, melyből az óvodai felszerelések értéke 357,88 koronát tett ki. Az iskola felszerelési tárgyai: „függélyesen álló hágcso (1), aczélrúd nyújtóhoz (1), nyújtó oszlopok (2), korlát (2), mázolt mozdó (sic) asztal bádoggal és víztartó (2), asztal festve (1), podium (1), földgömb (2), kis állomási harang (1), Ő felsége arczképe beüvegezett keretben (1), különféle keret fából festve (1), köpőláda vasból (1), kézilámpás fehér üveggel (1), iroda óra keretben (1), iskola pad két üléssel (26), vizes palaczk (1), vizes pohár (2), póznás serte seprű (1), fényezett szék hajlított fából (2), iratszekerény puha

fából két ajtós (2), fűtőszerszám vasból, csoport (1), iskola tábla forgatható (1), mosdótál porzellanból (1), fényezett bádoggal tálca (1), széntartó lapáttal (1), tén-tatartó (1), törülköző (3), számoló készülék (1), könyvtárszekrény (1), ruhafogas (70), méter mérték (2), fali magyar olvasótábla (1), nagyított kártya betűk (1), u. az. (1), gyűrű hinta fagyűrűvel 3. m. h. (1), mászó kötel vaskarikával 4 m. h. (1), szemléltetési könyv (1), Benedek magyar mesemondó (5), Forgó bácsi könyvtára (11), Hoffmann elbeszélések (12), Baló stylszerű rajzminták (1), Magyarország térképe (1), Osztr. Magy. Monarchia térképe (1), Európa térképe (1), Székelyföld című könyv (1), Állat és növény szemléltetési könyv (1)". (Érdekességként: Őfelsége bekeretezett képe ugyanannyit ért, mint Európa térképe, azaz 12 koro-

nát, a számológészülék 16 koronát, egy földgömb 30 koronát, egy kétülékes pad értéke 18 korona volt).

Az óvodát is kitűnően felszerelték. A leltár szerint volt itt: „író asztal, portörölő kendő, szék hajlított fából, papiroló, belső hőmérő, lószőr párna, köpőlada vasból, puhafa szekrény, víztartó asztal, pohár, mosdóasztal, ülőpad puhafából, szabályozó munka asztal, üvegszekrény, kétajtós, fekete tábla, gyermekágy, munka asztal puhafából, gyermekszék puhafából, szalma párna, szalmazsák, bádoggal kanna, zománcozott bádoggal pohár, pohár öblítő edény, mosdótál bádoggal, vizes kanna, kézi csengettyű, Ő-felsége arczképe beüvegezett keretben, kötött labda játék, golyó szekrény, építő szekrény, u. az., u. az egytetemes, fűzőlap csomag, szelet fából, csomag, tű aczélból, gyékény, gyöngy,

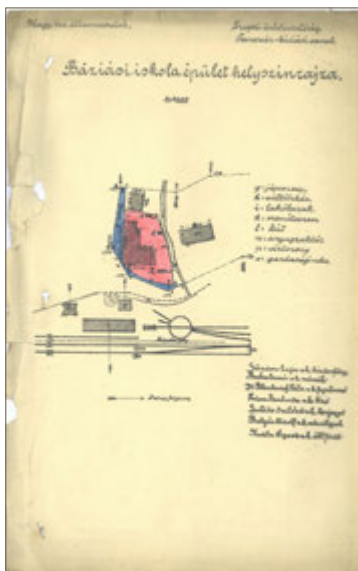
167. kép.

A báziai állomáson épített iskola leltára

hajtó lap, egész karika háromféle, kis keret, lerakó tábla, pala tábla, pala vessző, fehér[?]duk, színes papír (:12 iv:), u. az két oldalú (:12 iv:), színes és fehér selyem

papír (:12 iv:), fűző szalma és csillag, ruha fogas, kerti pad óvoda részére”

A báziai iskola épülete jelenleg a Szerb Nemzeti Közösség székháza.



168. kép.

A báziai állomáson épített iskola helyszínrajza



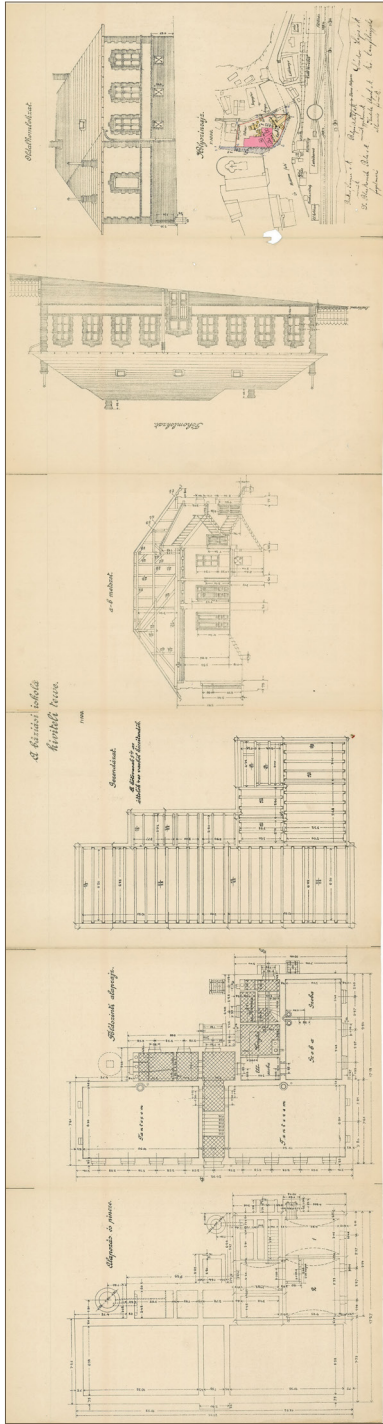
169. kép.

A báziai állomáson épített iskola (az ortodox zárdának csak a kerítése és kapuja látszik)

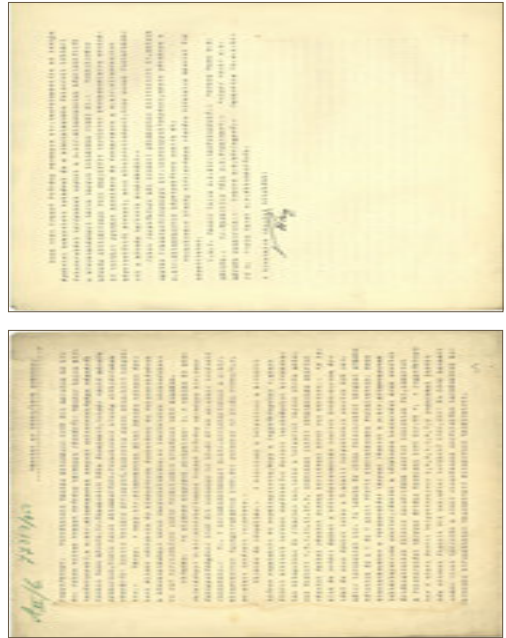


170. kép.

A báziai állomáson épített iskola épülete napjainkban



171. kép.
A bázisai állomáson épített iskola kiviteli terve



172. kép.
A bázisai állomáson épített iskola átadásának jegyzőkönyve,

A regénybe illő Bázias

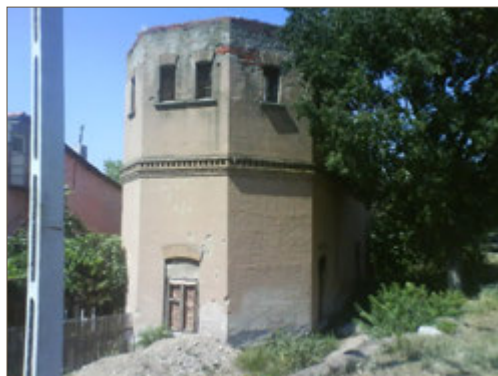
Dr. Bárányi Ferenc temesvári orvos, író, politikus, miniszter, a bukaresti parlament képviselőházának tagja, a város magyar közösségének lelkesítője, szilárd pontja az 1960-as években töltötte „száműzetését” a világtól elzárt határmenti településen, Nérasolymoson. Körzetéhez tartozott a kőhajításnyira lévő Bázias is. Boldogság délibábja (Bárányi, 2008) című, remek önéletrajzi regényében így festi le a valamikor forgalmas vasúti végállomást és hajókikötőt, mely lassan csendes, kihalt porfészekké vált, ahol olyan helyet is csak nehezen lehetett találni, hol a terepjáró megfordulhatott volna: „Bázias csak négy kilométerre volt Nérasolymostól, jobbra a Duna, balra a meredek hegyek, amikre mint fecskéfészkek tapadtak az apró házak. (...) Lenn, a Duna-parton kis területen régi idők grandiózusz épületei, a vasútállomás, vámhivatal, fűtőház, víztorony és az impozáns Mária Magdaléna szálloda. Amikor Báziaszt építették, nem fukarkodott az osztrák szecesszió, most minden



173. kép.

Ennyi maradt Bázias állomásból (a képet 2013-ban készítettem)

romos és kifosztott. A vasúti sínek még itt vannak, a végük felkunkorodik mint egy kérdőjel, de innen nincsen tovább. Egy itt felejtett vasúti kocsiba valamikor beköltözött egy család, most is sokan vannak, közöttük három szép szőke lány, akik itt születtek. Talán elzászi leszármazottak, de már ők se tudják. Van itt mindenféle náció: például egy öreg tengerész, aki hat nyelven beszél, állítólag török.” Néhány oldallal odébb, a regény egyik főhőse hátőr barátjával az egykori nagyforgalmú állomás maradványa mellett iszogat: „A nagy meleg ellenére itt kellemes hűvös helyen állt a kecskelábú gyalulatlan asztal egy kőrisfa alatt, a régi állomás peronja mellett. Az épületet már rég széthordták, egy valamelyest épen maradt szobájába költözött be a vegyesbolt.” Valahogy így nézett ki fél évszázada az egykori Bécs–Budapest–Bázias vasúti fővonal bázias végállomása. A szerző leírásában csak azt pontosítanám, hogy a bázias állomásépület szecessziós, inkább csak az oromzat neobarokk kialakítását a MÁV-tól kapta a



174. kép.

Ennyi maradt Bázias állomásból (a képet 2013-ban készítettem)

XX. század első éveiben megejtett tatarozás alkalmával, nem az osztrák államvasút-társaság idejéből való volt. Egy kicsit előrefutva az időben: ma már a felkunkorodó vasúti sínek sincsenek meg, csak egy régi átereszt találtam a megszüntetett pálya helyén. Az 1989-es rendszerváltást követően, valamint a gidres-gödrös, poros makadámút korszerűsítése után, a turizmusnak hála, a kis település kezd újjászülni.

Bárányi doktor könyvében megszólaltat egy idős báziai asszonyt is, aki hasonlóan látta e Duna menti település romlását, igaz, egy kicsit más szemszögből: „Amikor 1920-ban a románok jöttek, minden elromlott, aztán az oroszok azt is elvitték, ami még megmaradt. A drága szép monarchiából csak én maradtam meg Bázia-son és a Mária Magdaléna forrás” (Bárányi, 2008).



175. kép

A báziai Mária Magdolna-forrás

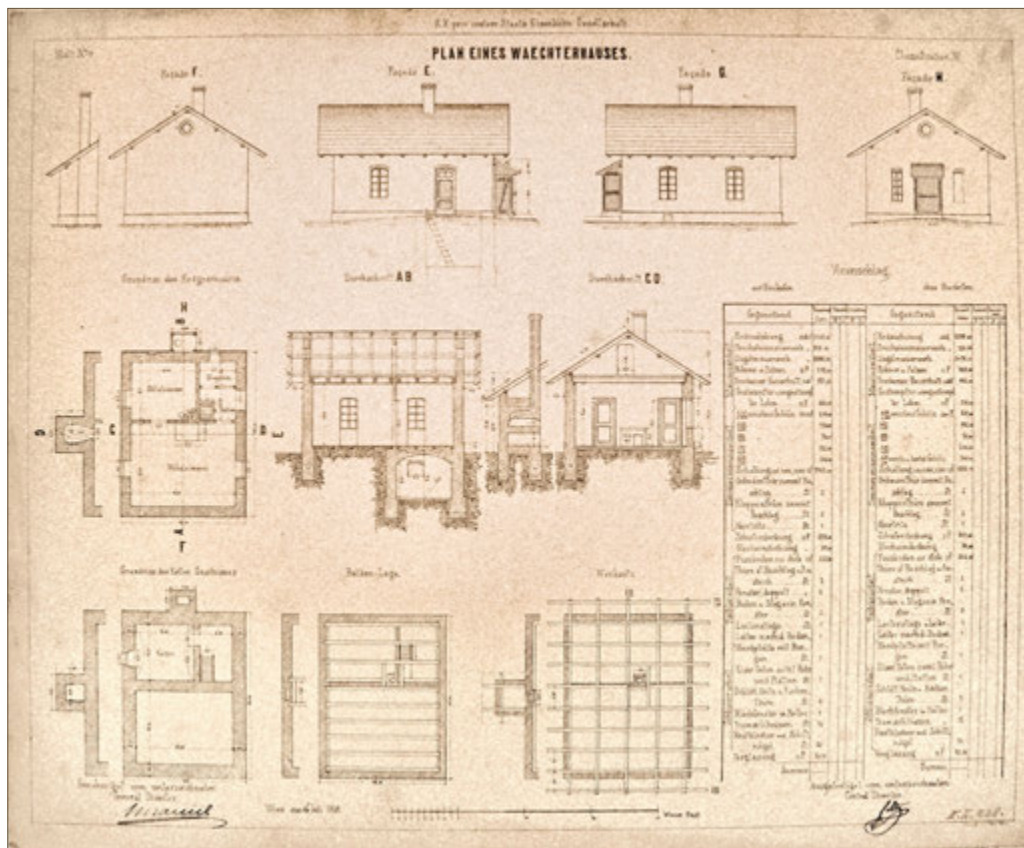
ŐRHÁZAK

Az őrházak a vasútvonalak mentén, a pálya jobb, vagy bal oldalán helyezkedtek el. Kis méretű szabványépítmények voltak, azonban nagyon fontosak a vasúti pálya számára. A pályaőrök, a biztonságos forgalom felelősei, a sorompók kezelői, a pálya állapotára felügyelő vasúti alkalmazottak sokrétű feladataik mellett a vasútvonal megbízható őrrei, gondozói is voltak: a kívülálló számára a vasútnak ők voltak a „gazdái”. A pályaőr német elnevezéséből (Waechter) származik a magyar bakter kifejezés. A pályaőrök 2–5 kilométernyi pályára ügyeltek. Az őrház helyét is a pálya-felügyeleti szakaszok figyelembevételével tűzték ki. Legtöbbször az őrházak kiosztását külön hossz-szelvényben is összefoglalták. A pályaőrök munka- és életfeltételeit az őrházak biztosították. Ezek lehettek egyszerű, kettős, emeletes kettős őrházak, kézi sorompóval vagy anélkül.

A német nyelvű alaprajzokon, hossz-szelvényeken az őrházakat a WH (Waechterhaus), a magyar nyelvűeken ŐH (őrház) rövidítésekkel jelölték. Az impériumváltást követően a vasutasok rövid idő alatt meg kellett, hogy tanuljanak románul. E nyelvben az őrházat cantonnak, a pályaőrt pedig cantoniernek nevezik. Sajnos a „kanton” mind jobban teret hódított, pedig a kanton svájci területi egységet jelent. Mi azonban ne vegyük át e jövevényszavakat, használjuk tovább is a helyes kifejezéseket. A WH és ŐH jelölések helyett később egyezményes jeleket vezettek be, bár térképeken, alaprajzokon a régi rövidítések tovább éltek, élnek.

Az Oravica–Báziás-vasútvonal őrházai egyszerű őrházak voltak. Az alábbi táblázat az 1890-es években álló őrházakat foglalja össze a kézi hossz-szelvény szerint. A kilométerszelvények sorrendjében feltüntetett őrházak között feltűnik egy-

egy őrház hiánya. Nem nyomdahibáról van szó, hanem csupán arról, hogy a pálya tervezésekor és építésekor szükségesnek ítélt őrház elvesztette jelentőségét, és megszüntették.



176. kép.

Egyszerű őrház tervrajza 1856-ból, Jacques Maniel vezérigazgatónak, a vasúti magaspítmények szabványosítása úttörőjével, hívével.

10. táblázat.

Az Oravica–Báziás-vasútvonal őrházai a kézi hossz-szelvény szerint.

Sorszám	Az őrház száma	A pályához viszonyított helye	Kilométerszelvény
Jaszenova–Oravica-pályarész			
1.	450	a pálya bal oldalán	1+480
2.	451	a pálya jobb oldalán	2+985
3.	453	a pálya bal oldalán	5+893
4.	454	a pálya jobb oldalán	6+997
5.	455	a pálya bal oldalán	9+803
6.	456	a pálya jobb oldalán	12+405
7.	457	a pálya jobb oldalán	13+277
8.	458	a pálya jobb oldalán	16+018
9.	459	a pálya jobb oldalán	18+413
10.	461	a pálya bal oldalán	21+110
11.	462	a pálya jobb oldalán	22+692
12.	463	a pálya jobb oldalán	23+662
13.	464	a pálya jobb oldalán	25+217
14.	465	a pálya jobb oldalán	28+494
15.	466	a pálya bal oldalán	29+292
16.	467	a pálya bal oldalán	32+083
17.	468	a pálya bal oldalán	34+058
18.	469	a pálya jobb oldalán	35+850
19.	470	a pálya jobb oldalán	36+496
Jaszenova–Báziás-pályarész			
20.	434	a pálya jobb oldalán	665+358
21.	435	a pálya bal oldalán	666+254
22.	437	a pálya jobb oldalán	668+889
23.	439	a pálya jobb oldalán	671+149
24.	440	a pálya bal oldalán	672+348
25.	441	a pálya bal oldalán	674+854
26.	442	a pálya bal oldalán	677+604
27.	443	a pálya bal oldalán	679+314
28.	444	a pálya jobb oldalán	680+497
29.	445	a pálya jobb oldalán	682+040
30.	446	a pálya jobb oldalán	684+205
31.	448	a pálya jobb oldalán	685+489
32.	449	a pálya jobb oldalán	687+462

AZ ELSŐ MOZDONYOK ÉS VAGONOK

Vasútvonalunkon, mely eleinte a kincstár (bányaigazgatóság) tulajdonát képezte, kezdetben két mozdony kakaskodott és vontatta nagy peckesen a hozzákapcsolt teherkocsikat. Azt hiszem, hogy a jó lovakhoz hasonlóan már annyira ismerték az utat, hogy egy-egy perc pihenőt engedélyezhettek volna a masinistának.

Az Oravica–Báziás között szolgáló első mozdonyokról mindedig nem találtam eredeti kimutatást, úgyhogy csak közvetett adatokra támaszkodhatok. A legtöbb adatot Popescu–Lăcrișeanu, Ledács Kiss Dezső és Lányi Ernő cikksorozatában, valamint Strach könyveiben találtam. Ezeknek az adatoknak teljes hitelességéért azonban nem tenném be kezemet egyetlen gőzparipa gőzkazánjába se.

1854-ben az oravicai fűtőház lakói voltak a 380-as pályaszámú „Weisskirchen” (Fehértemplom német neve) és a 381-es pályaszámú „Jasenovo” (Jaszenova szlávól átvett német neve; teljesen germanizált neve a kevésbé ismert Jasenau volt). E mozdonyokról a Popescu–Lăcrișeanu szerzőpáros (Popescu) a következőket nyomozta ki: a kezdetekben az Oravica–Báziás-vasútvonalon ez a két mozdony vontatta a szerelvényeket.

A „Weisskirchen” 1B-n2 tengelyelrendezésű mozdony a bécsújhelyi (Wiener Neustadt) Günther gyár által 80-as számmal 1852-ben gyártott, 1873-ban StEG IVr osztályú 257. sorszámú mozdonya volt, melyet 1876-ban selejteztek le. Eredetileg a Bécs–Győr-szakaszon üzemelt az osztrák államvasút délkeleti vonalán, ahol a 76-os pályaszámot és a „Raab” (Győr német neve) viselte.

A mozdonyok számozásának, jelölésének, osztályba sorolásának időrendi változásától most eltekintek, hisz e könyv fő célja nem a vontatás, hanem a vasútvonal története. Rövidebb összefoglalót közöltem azonban e sorozat már eddig megjelent köteteiben. Mindazok a kedves olvasók, akik részletesebben szeretnének tájékozódni, azt javasolom, hogy lapozzák fel a bibliográfiában megjelölt, a témával részletesen foglalkozó könyveket, cikkeket.

A „Jasenovo” nevű mozdony, mely szintén a Günther gyárban készült az előbbi után, szintén 1852-ben, 81-es gyártási számmal, és ugyancsak a Bécs–Győr-vonalszakaszról, ahol a 76-os pályaszámot és a „Wieselburg” (Moson német neve) nevet viselte, került Oravicára, immár

381-es pályaszámmal. Tengelyelrendezés szintén 1B-n2 volt. 1873-ban sorolták a StEG IVr osztályába, sorszáma 258 lett. A StEG (OÁV) államosítása után a MÁV-hoz került, ahol 1891. november 15-én a IIs osztályba sorolták. Pályaszáma 1.287-re változott. 1911-ben a MÁV új rendszert vezetett be a mozdonyok elnevezésére és besorolására. Ekkor mozdonyunk a 252 sorozat első tagja lett 252.001 pályaszámmal. A mozdonyt 1909-ben vezényelték át a karánsebesi fűtőházba, és 1911-ben küldték nyugdíjba.

A 8,10 mérföld hosszúságú, Lissavától Oravicán át Báziásra vezető vasútvonalat éppenhogy üzembe helyezték, amikor az állam eladta vasútvonalait a StEG-nek.

Az államkincstártól (mely az Oravica-Báziás-vasútvonalat építette, és bányavasútként üzemeltette) a StEG az Oravica-Báziás-vasútvonalakövetkezőgördülőanyag-állományát vette át: 3 szerkocsis tehermozdonyt, 2 személykocsit és 48 teherkocsit. Ezek a közlekedési eszközök a StEG vasútvonal leltárjába 173 752 forinttal került be (StEG General-Versammlung 1856). Ennyit tudunk teljes bizonyossággal, hisz nem babra ment a játék, és az évi üzletjelentésekben bizony pontos kimutatásokat közöltek.

„Hogy kezdetben milyen mozdonyt használtak az oravica-báziási vonalon, azt pontosan nem tudjuk. Csak annyi adat van birtokunkban, hogy ettől a vasúttól



177. kép.

1852-ben, a bécsújhelyi Günther gyárban készült 1-B tengelyelrendezésű mozdony a zombolyai állomáson. Később a MÁV a II. s osztályba sorolta. Ilyen mozdony volt a „Weisskirchen” és a „Jasenovo” is

az Államvasút Társaság [a StEG] 2 db 2 B-jellegű mozdonyt vett át, melyeknek a „Reschitza”, illetve az „Oravitza” [így!] nevük volt, melyeket még 1852-ben a Wien–Gloggnitzer Bahn Wien épített, de sem ezen, sem az ezekkel azonos típusú mozdonyokról eredeti fénykép vagy rajz nem maradt fent. Azonban a további mozdonyok, – melyekről már több adat és kép maradt fent, – már mind később épültek, s mivel a fentemlített mozdonyok tehervonattal gyengék, valószínűleg a szóbanforgó 2 B jellegű mozdonyokat személyvonat továbbítására használták. Hogy tehervonatok továbbítására 1853–1867-ig milyen mozdonyokat használtak, azt nem tudjuk – írja Ledács. A cikk lábjegyzetében, melyet némi fenntartással kell kezelnünk, megjegyzi: „Később ezen mozdony az Osztrák Államvasutaknál 2155 és 2156 p. sz. alatt szerepel, s 1900-ban selejtezték. A mozdony főbb adatai a következők: Gőzhenger-átmérő 402 mm, löket 585 mm. Kerékátmérők 1264/780 mm. Merevtengelyállás 1150 mm. Gőznyomás 6,3 atm. Tűzcsövek száma 134 db, hossza 43,65 mm. Rostélyterület 1,1 m². Tűzszekrényfűtőfelület 6 m², tűzcsőfűtőfelület 96 m², összes fűtőfelület 102 m². Üres súly 23,2 m² [helyesen t], szolgálati súly 25,8 m [helyesen t]. Tapadási súlya 14,3 t.” (Ledács: *Vasúti és Közlekedési Közlemény*, 1943, 54. szám, 508.).

A Popescu–Lăcrișeanu szerzőpáros szerint is az oravicai fűtőház első mozdonyai között voltak még a „Resicza” és az „Oravicza” nevű, 2B-n2 tengelyelrendezésű mozdonyok is. Mindkettőt a Mohács–Pécs

Vasúttársaság rendelte meg a StEG mozdonygyártótól („Baranya” és „Pécs” néven). Gyári számuk 125, valamint 126 volt. 1-es és 2-es pályaszámmal 1856-ban állították őket üzembe a Mohács–Pécs Vasúttársaság vonalán [vö. Lányival]. Popescu–Lăcrișeanu adatai szerint a kormány rendelete értelmében [nem valószínű, lásd a következőkben] 1858-ban az Oravica–Báziás-vonalra irányították őket. Nem tudom, honnan származott a szerzőpárosnak ez az adata, hiszen mindkét vasútvonal magánvasút volt, az államnak nem volt beleszólása üzleti ügyeikbe. Miután a StEG tulajdonba vette a gépeket „Resicza” és „Oravicza” névre keresztelték át őket, pályaszámuk is változott 438 és 439 lett, majd a mozdonyok újraszámozása után a „Resitza” a 334, az „Oravicza” a 335-ös új pályaszámot kapta (Ledács). Az adatok nem következetesek: a neveket írták cz-vel és tz-vel is. Fénykép hiányában úgy hagyjuk, ahogy azt a felhasznált forrásmunkában találtuk.

Lányi Ernő a Mohács–Pécsi Vasút (MPV) mozdonyairól szóló írásában (Lányi) a MPV által megrendelt, de a még állami, az oravicai bányagazgatósághoz tartozó bánáti szénvasút tulajdonába került két mozdony Oravicára kerülését részletezi. A Duna Gőzhajózási Társaság (Erste k.k. privilegierte Donau Dampfschiffahrts Gesellschaft német rövidítése DDSG, a magyar DGD) kezdeményezte a Baranyi megyei szénlelőhelyek, szénbányák termékeinek vízi úton való szállítását. Ehhez a termékeket el kellett juttatni a Duna partjái, a Mohács kikötőjébe.

Ezért 1854–1857 között megépítették, de teljesen csak 1857-ben fejezték be a Mohács–Pécsi Vasutat. A vasúttársaság az első három mozdonyt a bécsi Gloggnitzer Maschienen Fabrikától (GMF) rendelte meg. Ezek 2B-n2 jellegű tehervonati mozdonyok voltak, és még nem volt rajtuk mozdonyvezető védház. Az első három megrendelt mozdony közül csak egy érkezett meg az MPV-hoz, a „Mohács” nevű, melynek gyártási száma 268/1854 volt. A pálya építésének elhúzódása miatt (az első szakasz Pécsbánya és Üszög között 1854. december 1-én nyílt meg, a Mohácsig menő pályaépítés még több évig elhúzódott. A másik kettőről, mivel még nem volt szükség rájuk, az MPV lemondott. A gyár tehát eladta őket, és így kerültek Oravicára. E két mozdony (gyártási szám 269/1854 és 270/1854), mely eredetileg a „Pécs” és „Baranya” nevet viselte volna, az Oravica–Báziás-bányavasúthoz került (Lányi Bánáti Vasutat említ, de ez az elnevezés így nem létezett. Lásd Jancsó 2013, Jancsó 2014). Itt a „Resicza” és az „Oravicza” nevet kapták. Az OÁVT ezeket a mozdonyokat is átvette, és 438, valamint

439 pályaszámmal sorolta állományába. Az OÁV 1873-ban új számozást vezetett be, és e két mozdonyt a 334, valamint 335 pályaszámmal mint kat. III. f. sorolta be.

Az évszámok alapján kikövetkeztethető, hogy a StEG a „Weisskirchen” és a „Jaszenovo” nevű mozdonyokat vette át az államkincstártól. A StEG üzletjelentése egy harmadik mozdonyt is említ. Vajon hol bujkál?

1862-ban az oravicai fűtőházba egy B3-n2e tengelyelrendezésű Engerth-típusú mozdony is került. StEG pályaszáma 180, később MÁV-pályaszáma 1303, neve pedig „Pannónia” volt. Ez volt az utolsó Engerth-típusú mozdony, mely az oravicai fűtőház 1909. május 31-jei kimutatásában szerepel.

Láttuk, hogy az Oravica–Báziás-vasútvonal Jaszenova–Báziás közötti vonalszakasza 1858-tól a Temesvár–Báziás vasúti fővonal részévé vált. Ez a mozdonypark összetételét és a mozdonyoknak a fűtőházakba való elosztását is meghatározta. Erről, remélem, hogy a Temesvár–Jaszenova–Báziás-vasútvonal történetében fogok részletesebben beszámolni.

A SZABADALMAZOTT OSZTRÁK-MAGYAR ÁLLAMVASÚT VASÚTVONALAINAK ÁLLAMOSÍTÁSA

A szabadalmazott osztrák–magyar vasúttársaságnak a Bánátban majdnem 600 kilométernyi vasútvonala volt, ez az OMÁV egész magyarországi vonalhálózatának, mely az államosításkor 1327 kilométert tett ki, 43,86%-a volt.

11. táblázat.

Az OMÁV vasútjai a Bánátban

Vasútvonal	Hossz (km)
Oravicabánya–Báziás	63,316
Szeged–Temesvár	113,859
Temesvár–Jaszenova	94,175
Oravica–Anina	33,104
Valkány–Perjámos	42,975
Vojtek–Németbogsán	46,961
Temesvár–Karánsebes	98,254
Karánsebes–Orsova	90,337
Orsova–Vercsorova (országhatár)	4,107
Perjámos–Varjas	8,000
Összesen	595,088

Ezek között a Szeged–Temesvár–Orsova–magyar–román határ hatalmas belöldi és nemzetközi forgalmat bonyolított le. Ezenkívül az OMÁV vásárolta fel az Arad–Temesvár 55,388 kilométernyi hosszú vasútvonal részvényeit is. A bánáti vasútvonalak tulajdonjoga és az ebből következő tarifapolitika közvetlenül érin-

tette a Bánátot és ennek lakosait. Ez okból kifolyólag a temesváriak árgus szemmel figyelték az állam törekvéseit a vasúthálózat megváltása iránt. Az akkoriban egyik legolvasottabb temesvári újság, a Temesvárer Zeitung több cikkben is részletesen elemezte a vasútmegváltás gondolatát, majd menetét. Az OMÁV magyarországi vasútvonalainak megváltása azonban az egész ország közvéleményét is élénken foglalkoztatta.

A Magyar Királyi Államvasutak már megalakításukkor az ország érdekeit tartották szem előtt, nem úgy, mint a magánvasutak, melyeket elsősorban a befektetett tőke mielőbbi megtérülése és a minél nagyobb profit megszerzése érdekelt. Emiatt többször kerültek összeütközésbe az állammal. Az állam szempontjából ezért is volt annyira fontos a fővonalak tulajdonjogának megszerzése, azaz a magánvasutak államosítása. A vasutak, bárkinek tulajdonában is voltak, a gazdasági növekedést, a mobilitást, a kereskedelmet, a vidék felemelkedését, az ipar megjelenését, fejlődését segítették elő, és nagyban hozzájárultak a népesség művelődési szintjének emeléséhez. Az ál-

lamvasút (nem tévesztendő össze az OÁV-val), mint mindenhol Európában, az állam gazdaságpolitikája megvalósításának, az ország kiegyensúlyozott fejlesztésének egyik elengedhetetlen letéteményese volt.

Magyarországon a vasút nagyban elősegítette, hogy a hazában lakó különböző nyelvű és szokású népek jobban megismerjék, és ennek következményeképpen jobban megértsék egymást. Emellett, állami intézményként nagy szerepe volt a magyar nyelv megismertetésében és terjesztésében, hisz számos olyan vidéke volt az országnak, ahol a lakosság egy része nem ismerte az állam nyelvét. A MÁV szolgálta nyelve a magyar volt, és az itt dolgozó alkalmazottak, bármily nemzetiségűek is voltak, elsajátították azt, melynek ismerete, a szomszédos országokhoz hasonlóan, az állami intézményekben kötelező volt. Így a Magyar Királyi Államvasutak egyúttal a magyarosodás és magyarosítás egyik fontos bástyáját is képezték.

A császári királyi szabadalmazott osztrák államvasút-társaság azonban nem akarta figyelembe venni az ország érdekeit. Éles konkurenciaharc bontakozott ki közöttük és a magyar kir. államvasút (MÁV) között. Üzletpolitikájával sokat ártott az ország gazdaságának. Magasról, Bécsből diktált a „poros provinciának”. Magyarországi vonalain az ország nyelvét is vonakodott bevezetni. A tisztviselőkar, de még az alacsonyabb rangú alkalmazottak nagy része sem tudott magyarul. Jaj volt annak az utasnak is, aki nem tudott németül, mert még a jegypénztárnál vagy a kaulauzzal sem tudott dűlőre jutni. Hosszas

vitáik után a magyar állam jogos kérésére 1882-ben a részvénytársaság kettéválasztotta vagyonát és vasútvonalait ausztriai és magyarországi részre. A magyar állam és a császári királyi szabadalmazott osztrák államvaspálya-társulat (OÁV) 1882. június 8-án kötött szerződést, amelyet az 1882. évi XLV. törvénycikk szentesített. E szerződés, bár enyhítette az állam és a hatalmas, mint ma neveznénk multinacionális vállalat viszonyát, de nem oldotta meg a problémákat.

Az OMÁV vitáját az állammal Baross Gábor kereskedelemügyi (akihez a közlekedés ügyei is tartoztak) miniszternek sikerült rendeznie, amikor is 1891-ben keresztülvitte az OMÁV magyarországi vonalainak államosítását.

Baross Gábor kereskedelemügyi miniszter, akit a korban „vasminiszter” néven emlegettek, a vasút államikézbévételenek hajthatatlan harcosa és végrehajtója erről a következőképpen értekezik az államosítás törvényének indoklásában.

„Igaz ugyan, hogy az 1882. évi XLV. törvénycikkbe iktatott szerződés a magyar államvasuti és az osztrák-magyar államvasuti társasági hálózatokat inkább bizonyos egyetértő összműködésre utalta, azonban az államvasutak által megoldandó feladatok és elérendő célok egyfelől, más felől a gyakorlati, napról-napra fokozódó igények kielégítésének szükségesége csakhamar rávezettek a két hálózat közötti ellentétekre és a kormánynak meg kellett győződnie arról, hogy, ha az államvasuti hálózat eszköz a hazai viszonyok között oly jelentőségteljes célok elérésé-

re, ugy ezen eszköz nem lehet eléggé hatásos mindaddig, míg az osztrák-magyar államvasút az államvasuti hálózattól külön váltan áll és az ő jogszerűen megillető keretben önállóan működik. Közgazdasági és közforgalmi szempontból szükséges az osztrák-magyar államvasutnak a bírása, mert a milyen való tény az, hogy az osztrák-magyar államvasút egész alkata és összeköttetései szerint jelentékeny beviteli, átmenő és kiviteli irányok felett uralkodik és dispositiói e miatt a legfontosabb irányokban mérvadó, ép oly való közgazdasági és közforgalmi követelmény az, hogy ezen mérvadó factor is az állam kezébe jusson. Hozzájárul ehhez, hogy magában az országban is a két vasúti hálózat működése különböző elbánásra vezetett; a két vasiúthálózat által átszelt vidékek között díjszabási ellentétek keletkeztek, melyek a közgazdaság terén más eszközökkel alig egyenlíthetők ki.

De a pénzügyi tekintetek is döntők a kérdés elbírálásánál, mert – bár eddig alig egy-két eset kivételével jobbra oly vasutak államosítottak, melyek pénzügyi szempontból nagyon is igénybe vették az állam pénzerejét, a tapasztalat mégis azt bizonyítja, hogy ezek a vasutállamosítások eddig még minden esetben nemcsak hogy több áldozatot – legalább állandó jellegűt – nem követeltek, hanem oly kedvező pénzügyi eredményre vezettek, a melyeknél fogva azok méltán az államháztartás rendezésének egyik nem utolsó tényezőjeként váltak be.”

Az OMÁV magyarországi vasútvonalai államosításának eleinte hatalmas erőt

felmutató érdekek próbáltak ellenállni. A tulajdonos is vonakodott eladni, hisz szép hasznot biztosított a részvényeseknek. Mindent bevetettek, hogy az államosítás minél később következzen be. Az állam viszont a minél hamarabbi megváltásban volt érdekelt.

A gordiuszi csomót végül Tisza Kálmán miniszterelnöknek sikerült egy suhintással „kibogoznia”. Látván Bécs akadémikuskodását, egyenesen Párizsba utazott, és meggyőzte a legtöbb részvénnel rendelkező fő részvényeseket, a Comitét, hogy a megegyezéses, kölcsönös előnyökkel járó megoldás a legcélszerűbb. Igaz, ekkor már Magyarország állami vasúttársasága, a M. Kir. Államvasutak (MÁV) hatalmas és erős hátországot biztosított, és az állam vasúthálózata volt már olyan erős, hogy hosszabb távon megnyerje az OMÁV-val folytatott harcot. Ezt látták be a párizsi fő részvényesek is, amikor meghozták döntésüket.

Baross Gábor kereskedelemügyi miniszter kidolgozta az államosítás részleteit, amelyet az OMÁV elfogadott.

A miniszter „1889 évi működéséről az országgyűlés elé terjesztett jelentésében alapos számítások nyomán évi hat millió forinttal számjelezte azon tiszta hasznot, melyet az összes terhek számbavételével az eddigi vasutállamosítások közvetlenül – tehát az ország adóképeségének a közgazdasági helyzet javítása útján előidézett fokozását nem is számítva, – eredményezett” és aláhúzta, hogy ezen „pénzügyi haszon lényegében az egyesített állami vasúthálózat egyes részei közti célta-

tos forgalmi és díjszabási tekintetben egyaránt biztosított összműködésre vezethető vissza.” Az addig államosított vasutak magánkézben elég kevés hasznot hoztak, ám állami kezelésbe vételük után kedvező pénzügyi eredmény volt elérhető, már évi hat milliót forinttal gazdagították az államkasszát. Ezt figyelembe véve a miniszter joggal számított a szép bevételt eredményező OMÁV államosítására. „Nem fog bennünket senki sem túlzással vádolni, midőn állítjuk, hogy az annyira kedvező üzleti viszonyok között mozgó osztrák-magyar államvasút magyar vonalainak államosítása pénzügyi szempontokból is kedvező eredménnyel kecsegtethet és azon várakozásra jogosít, hogy ezen társasági vonalaknak állami megváltása, az államra meg nem térülő áldozatokat róni nem fog, s hogy ezen pénzügyi eredményt csak fokozni fogja az a közgazdasági haszon, mely ezen vonalok útján elérhető lesz, valamint azon forgalom- és kereskedelem-politikai tény, hogy az ország ezen nagy és fontos hálózatnak díjszabási szempontokból is urává válik.”

A kormány forgatókönyveket is készített. Már csak az előrehozott államosítás vagy pedig a szerződésekben szereplő, 1894 utáni megváltás keltette viták tárgyát. Melyik megoldás lenne jobb? A különböző forgatókönyvek elemzése után a kormány arra a döntésre jutott, hogy előnyös feltételek mellett a mihamarabbi államosítás az előnyösebb. „Úgy forgalom-politikai, mint pénzügyi tekintetek azt parancsolják, hogy az államosítási akció hajtassék végre minél előbb, vessünk

véget a helyzet bizonytalanságának, mihelyt lehet, és különös tekintettel a kereskedelmi és jelesen a bevételi és átviteli forgalmakra, szerezzük meg minél gyorsabban azt a forgalmi eszközt, mely kezünkben megteendi a kellő szolgálatot. Pénzügyi szempontból pedig kívánatos az államosítás most már azért is, mert nincs indok, mely a mellett szólana, hogy tekintettel az engedély-okmány és a szerződés határozmányaira, a társaságnak idő engedessék akár a jövedelmek mesterséges fokozására, mi az államvasutak szempontjából is figyelemre méltó és azokra is visszahatható törekvés volna, – akár a pálya elhanyagolására, akár mind a kettőre. Problematikus, mert a jövőt illető és azért biztos faktorokra nem is támaszkodható számításokba nem bocsátkozhatunk, a mennyire azonban az ezúttal tiszteletteljesen bemutatott szerződés és az uralkodó viszonyok mérlegelése alapján állunk, merjük állítani azt, hogy az államosítási akciónak elhalasztása az államra úgy közgazdasági, mint pénzügyi szempontból előnyös nem volna” – érvelt a minél hamarabbi államosítás mellett a miniszter.

Bár bányavasútként a lissava-aninai vasút, valamint az OÁV hajóflottája, amelyet a DGT főleg Báziaásról induló hajórajja egyeduralma ellen alapított, nem képezte volna a megváltás tárgyát, mivel a megváltási jog ezekre a közlekedési eszközökre nem terjedt ki, a kormány ezek megváltását is figyelembe vette. Ezek államosítása azonban közérdekből indokolt volt. A lissava-aninai vonal esetében, hogy ez a vasútvonal is – habár korlátoltabb mértékben

– a közforgalom rendelkezésére álljon. A lissava-aninai bányavasút a társaság szabad tulajdonát képezte, és értékét 4 845 658 frt 82 krajcárban állapították meg. „A társasági gőzhajók bevonására pedig a kormánynak annál nagyobb súlyt kellett fektetni, mert a m. kir. államvasutaknak a törvényhozás jóváhagyása mellett berendezett hajózási üzeme már rövid idő alatt is oly hézagpótló intézménynek bizonyult, hogy úgy az államvasutak forgalmi érdekei, mint közgazdasági tekintetek folytán ezen hajózási üzem további kiterjesztése teljesen indokolt, különösen akkor, mikor a megváltott vonalakkal újabb területek vonatnak be.”

Az OMÁV 1890-ben közforgalmat ellátó vasútvonalainak üzleti hossza, beleértve a zsolna-csáczai 29,665 km hosszú péage-vonalat is, 1 499,388 km volt. Ehhez hozzászámítva a lissava-aninai vonalat, 23,499 a maga kilométerével, együttesen 1 522,887 kilométert tett ki.

A pálya építési hosszából, mely az 1890. év végén a lissava-aninai vonal nélkül 1 463,66 kilométer hosszú volt, 1 174,491 km elsőrangú volt. A kettős vágányú pálya hossza 259,462 km.

Az építés alatt álló ipolyság-balasagyarmati vonal hossza 29 km; a Morva-völgyi vonalé pedig 84,9 kilométert tett ki. A gördülőanyagpark 326 darab (291 első- és 35 másodrangú) mozdonyból, 468 személykocsiból, 6054 teherkocsiból, 247 poggyász- és postakocsiból 247 tevődött össze.

Az OMÁV hajóflottája 5 gőzösből, 25 uszályhajóból, 7 kikötőhajóból állott.

Ezek államosításával a M. Kir. Államvasutak hajóállománya 18 gőzösre, 45 uszályhajóra és 15 kikötőhajóra bővült.

A kialakított egyezség szerint „a társaságnak az állam által 75 éven át, vagyis az engedély hátralevő tartamára előleges félévi részletekben fizetendő megváltási évjáradék, 10 százalék adóval együtt, 10 665 000 forintban, az említett adó levonásával pedig a tulajdonképi tiszta évjáradék 9 598 500 forintban osztrák érték állapítottatott meg, mely évjáradéknak hét első részlete, tekintettel arra, hogy a megváltás folyó évi január hó 1-ére visszaható erővel eszközöltetik”. Az évjáradékot a beváltást megelőző 7 év tiszta évi jövedelmének alapján számították ki. E hét évből a két legkisebb jövedelmű évet kihagyták, és a megmaradt 5 év átlagos tiszta jövedelmét számították ki arany- vagy ezüst-pénzben kifejezve.

Magát a szab. osztrák-magyar vasút-társaság magyarországi vasútvonalainak megváltását az 1891. évi XXV. törvénycikk rendelte el. E törvénycikk alapján dolgozták ki a részletes szerződést az OMÁV és a magyar állam között. Ezt az „1891. évi XXXVIII. törvénycikk a szab. osztrák-magyar államvasutttársaság magyarországi vasútvonalainak megváltása iránt az 1891. évi XXV. törvénycikk alapján az 1891. évi június 7-én/július 11-én megkötött szerződés jóváhagyása és becikkelyezéséről” elnevezésű törvénycikk szentesítette. Az 1891. évi XXXVIII. törvény az országos törvénytárban való megjelenése napján lépett hatályba, s végrehajtásával a kereskedelemügyi és pénzügyi magyar

királyi minisztereket bízták meg. Az első pont szerint „a magyar királyi kormány megváltja a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaságnak Magyarországon fekvő vasutvonalait s ehhez képest a szerződő felek egyetértőleg megállapítják, hogy ezen vasutvonalaknak a magyar királyi kormány által való beváltása az 1891-iki üzleti évvel és pedig ezen év január 1-ére visszaható erővel történjék.

A megváltás tárgyai a következők:

a) Az összes, bármely engedély alapján közforgalomban levő és a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaság tulajdonát képező magyar vasutvonalak mindennemű ingó és ingatlan tartozékaikkal együtt; ideértve az ezen vonalokhoz 1890. évi december 31-én leltárilag besztva volt forgalmi eszközöket, nemkülönben az anyagkészletet is, továbbá a Budapesten Teréz-körút 62. szám alatt fekvő igazgatósági épület, a hozzá tartozó berendezéssel és végül az építés alatt levő ipolyság-balassagyarmati és morvavölgyi vasutvonalak.

b) A társaság szabad magántulajdonából a lissava-aninai bányavasut anyagkészletekkel, forgalmi eszközökkel és egyéb tartozékkal együtt, továbbá a társasági hajóállomány tartozékával együtt, végül az 1890. évi december 31-iki társasági leltárban felsorolt és Magyarországon fekvő következő telkek és ingatlanok..”

A megváltási tárgyak „abban a terjedelemben és abban a mennyiségben mennek át az állam tulajdonába, a melyben azok 1890. évi december 31-én leltárszerűen

megvoltak, a nélkül azonban, hogy a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaság a megváltás tárgyainak minősége és értéke tekintetében szavatosságot vállalna”. A harmadik cikk kimondja, hogy „az 1-ső cikkben felsorolt összes megváltási tárgyak megváltási ára hetvenöt éven át fizetendő 10 665 000 osztrák értékű forint, azaz: tizmillió hatszázhatvanötezer osztrák értékű forintnyi évi járadékban állapittatik meg”.

A jelen fejezetünkhöz szorosán kapcsolódik a 9. cikk, amely rögzíti, hogy „a magyar királyi kormány kötelezi magát a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaság összes hivatalnokait és egyéb alkalmazottait, a kik a megváltás alá kerülő tárgyaknál alkalmazva vannak, a megváltás tárgyainak a 6. cikkben megállapított birtokba vétele idejében részükre járó minden néven nevezendő illetményekkel és szerzett összes jogaikkal átvenni”. Intézkedtek a nyugdíjak kifizetésének átvételéről, a nyugdíjalapba való befizetésekről, ezek megosztásáról.

A megváltás törvénytervezet vitája a budapesti parlamentben érdekes olvasmány, ám nagy terjedelme miatt nem adhatjuk most közre. Az érdeklődő olvasó azonban e kötet mellékleteiben teljes egészében áttanulmányozhatja a vonatkozó törvényeket, az állam és az OMÁV közötti szerződést, és rendkívüli érdekességként Baross Gábor miniszter indoklását a törvénytervezet benyújtásakor.

Szintén a mellékletben adom közre a szab. osztrák-magyar államvasút 1890. évi üzletjelentését is.

Az utolsó fél évszázadban megjelent írások nagyon keverik, engedtesék meg a szerző nagyon kritikus és ironikus hangvétele, a szöveget a fazonnal, és nem értik az OMÁV államosításának történetét. Az állam csak a társaság Magyarországon lévő vasútjait vásárolta meg. A törvényerőre emelt szerződés 12. cikke ebben az ügyben is világosan, tisztán fogalmazott: „A társaságnak Magyarországon fekvő és a megváltás tárgyát nem képező uradalmi, bánya- és kohóművei a bogsán-resiczai, bogsán-moraviczai és resicza-szekulibányavasutakkal együtt a szabadalmazott osztrák-magyar államvasúttársaság teljesen szabad magántulajdona maradnak és általa egészen saját belátása szerint kezelhetők, ugyancsak egészen vagy részben elidegeníthetők.”

A vasúttörténet iránt érdeklődők által gyakran feltett kérdésre, hol találhatóak a dokumentumok, miért ott és nem máshol, álljon itt a 13. cikk: „Mihelyt a megváltás alá kerülő tárgyak a 6-ik cikk értelmében a magyar állam tényleges birtokába átmentek, a szabadalmazott osztrák-magyar államvasúttársaság köteles a megváltott tárgyak építésére és üzemeltetésére vonatkozó összes ügyiratokat, okmányokat, könyveket, számadásokat és egyéb feljegyzéseket a magyar királyi kormánynak átadni.

Az igazgató-tanács irattára, valamint a budapesti igazgatóságnak a bécsi igazgatósággal és igazgató-tanáccsal, úgy nemkülönben az együttes tanácsal és a párisi bizottsággal folytatott levelezése és a társaság általános ügyeire vonatkozó

ügyiratok a társaság birtokában maradnak.” Tiszta ügy. Aki tehát azt állítja, hogy a bécsi levéltárban kutatott e témában, enyhén szólva füllent, de én durvábban fogalmazok: hazudik. A fentiek arra a tényként táltal mendemondákra is válasz adnak, melyek szerint romániai állami szervek Bécsből kaptak értesítést, hogy ez vagy az a híd betöltötte a 100. életévét, és kifutott a garanciális időből. Természetesen ez egy nagy butaság.

Az államosítás után az OMÁV magyarországi vasútvonalai a magyar állam tulajdonába kerültek, és betagozódtak a MÁV hálózatába. Az egységes magyar vasúti hálózat óriási léptekkel való továbbépítése, fejlődése, és az európai vasutakhoz való gyors felzárkóztatása elől elhárult az utolsó akadály is.

Az OMÁV volt vasúti pályáin új, korszerű, sőt fényűző állomásépületek, valódi utaspaloták épültek, az elavult hidakat teherbíró szerkezetekkel cserélték le, megújultak a sínek, kiteljesedett az egységes zónatarifa alkalmazása, kiépültek a fővonalakra ráhordó helyi érdekű vasutak.

Az OMÁV vasútvonalainak megváltásáról a Vasúti és Közlekedési Közlöny a következőket írta:

„Az osztrák-magyar államvasut-társaság magyarországi vasútvonalainak államosítása ténynyé vált; a társaság együttes tanácsának elnöke és a magyar igazgató-tanács elnöke f. hó 7-én aláírták az erre vonatkozó szerződést, mely kétségtelenül megnyeri úgy az országgyűlés és a korona, mint a társaság közgyűlésének jóváhagyását.

Ezen államosítás a magyar közlekedés-ügynek hosszú időre kiható nagy eseménye és befejezése az ország legnagyobb és legfontosabb vasúttársasága működésének. E nagy esemény a záró ténye a magyar vasúti politika azon korszakának, mely a keleti vasut átvételével nyílt meg. E korszak kezdetén tapogatózva, mintegy öntudatlanul haladt e politika homályos céljai felé, majd tisztult a cél fölfogása és ezzel öntudatosná vált a cél elérésére való eszközök alkalmazása is. A kassa-oderbergi vasut ügyeinek rendezése, a zágráb-károlyvárosi vasut megvétele, a tiszavidéki vasut megváltása, a budapest-zimonyi és rákos-újszászi vasut építése a határkövei e korszak első részének, melynek az osztrák államvasutal kötött egyezség volt a befejezése.

E korszak első részének jellegét a küzdelem adja meg, melyet az államhatalomnak viselnie kellett, hogy érvényesíthesse befolyását a vasutügy terén. Az osztrák államvasutal kötött egyezséggel megszünt a magyar vasúti politika háborús korszaka, mert az állami befolyás teljes mértékben érvényesült.

E korszak második, most befejezett részének jellegét az államgazdasági és a közgazdasági szempontok érvényesülése adja meg. A kamatbiztosítékot élvező vasutak, u. m. az alföld-fiumei, első erdélyi, magyar nyugoti, a magyar-gácsországi, az északkeleti vasutak államosítása épügy követelménye volt az államgazdaság, mint a közgazdaság érdekeinek, holott a budapest-pécsi vasut államosítására inkább a közgazdasági és forgalmi igények

vezettek. Azon eminenter közgazdasági fölfogás mellett, melyet az államvasutak igazgatásánál a kereskedelmi miniszter érvényesít és mely a vasutak föladatai körül a magángazdasági szempontoknak a közgazdaságiak mellett csak másodsorban enged befolyást, régóta kétségtelen volt, hogy a mint arra alkalom nyílik, az osztrák-magyar államvasutal társaság magyar vonalai is be fognak illesztetni az államvasutak hálózatába. Ezen alkalom normális körülmények mellett 1895-ben állott volna be, de az általános külkereskedelmi politikában készülő fordulat siettetta a kereskedelmi miniszternek elhatározását, melylyel programja legjelentékenyebb pontját valószínűsíti meg.

Azon fölfogás mellett, mely a kereskedelmi minisztert vezeti, a magánvasuti rendszernek nincs helye hazánkban és az osztrák-magyar államvasut államosításával a magánvasutak rendszere meg is szűnt, a mely állításunkkal nem áll ellentétben az, hogy még vannak magánvasutak. A társasági kezelésben álló vasutak — még a déli vasutat sem véve ki — teljes mértékben alá vannak vetve részben jogilag és tényleg, részben csak tényleg az állam, illetve az államvasutak befolyásának, ezeknél csak a kezelés magánjellegű, a nélkül, hogy az az igazgatásban is kifejezésre juthatna. A déli vasut igazgatóságának utolsó évi jelentése fölpanaszolja e kényszerhelyzetet, a mely panasznak a magánvállalat szempontjából való jogosultsága elől alig zárkozhatni el, de e panasz is csak illusztrációja az u. n. vegyes vasúti rendszer tarthatatlanságának, a

mint az Ausztriában ma még tényleg főnáll.

Az osztrák-magyar államvasút magyar vonalainak államosításával a legfontosabb fővonalak kerülnek az állam tulajdonába; ez az államosítás az első, mely az ország fővárosát a határszéllel összekötő vonalakat juttat állami kezelésbe, a mely tény ezen államosítás következményeinek levonásánál nem lehet figyelmen kívül hagyni.

Ezen államosítással a magyar vasúti politikának új korszaka kezdődik, melynek jellege a közgazdasági szempontoknak az összes vasúti hálózaton való érvényesülésével nincs kimerítve. A személy- és árúdíj szabás reformja nem maradhat izolált nagy tény, a reformgondolatnak érvényesülnie kell — és érvényesülni is fog — a

forgalmi téren is, mert a forgalmi ügyek ma is azon régi kerékvágásokban haladnak, mint a vasutügy kezdetén. A forgalom a legconservativebb eleme a vasutügynek és ha indokolt is, hogy csak kipróbált újításokat fogad el, ép oly indokolt az a követelmény, hogy a forgalmi ügyek intézése összhangzásban álljon azon elvekkel, melyek a személy- és árúdíj szabásban érvényesültek. Sok hagyományos és az igazság látszatával bíró előítélettel kell szakítani, a mi mindig nehezen megy, de a kereskedelmi minister nagy reformjainak ezen a téren is kifejezésre kell jutniok és alapos a reményünk, hogy kifejezésre is fognak jutni (Az osztrák-magyar államvasút magyar vonalainak államosítása. *Vasúti és Közlekedési Közlöny.* 69. szám. 608.)”

Magyar királyi államosítottak.

41.

MENETRENDKÖNYV.

Széphegy—Liebling,
Széphegy—Bóka,
Vejte—Boksánbánya,
Oravicabánya—Resiczabánya gyártelep,
Vercsac—Kovevára,
Petra—Pancsova,
Karasjeszenő—Stájerlakanina.

Érvényes 1914 május hó 1-től.

96

Szállítási csoport I. (Hétfőtelek—Oravicabánya—Karasjeszenő) 56/90
5601. sz. menetrend I. II. és III. osztály.
Hajtat 100 katonák.

Állomás	Távolság előző állomástól	Eg. menet	2. osztály	3. osztály	Távolság utolsó állomástól	Idő	
						óra	perc
Hétfőtelek	—	—	—	—	—	—	—
Széphegy	8 0	10 00	10 00	10 00	10 00	—	10 00
Liszecs	12 0	19 00	19 00	19 00	19 00	—	19 00
Vejte	16 0	26 00	26 00	26 00	26 00	—	26 00
Oravicabánya	19 0	30 00	30 00	30 00	30 00	—	30 00
Bokcs	20 0	32 00	32 00	32 00	32 00	—	32 00
Hétfőtelek	20 0	32 00	32 00	32 00	32 00	—	32 00
Hétfőtelek (K. S. n. k.)	27 0	40 00	40 00	40 00	40 00	—	40 00
Vejte (K. S. n. k.)	27 0	40 00	—	—	—	—	40 00
Liszecs	28 0	42 00	—	—	—	—	42 00
Karasjeszenő	30 0	45 00	—	—	—	—	45 00

Menetidő ... 4 óra 27 perc.
Távolság ... 100 k.

Szállítási csoport I. (Karasjeszenő—Oravicabánya—Hétfőtelek) 55/90
5602. sz. menetrend I. II. és III. osztály.
Hajtat 100 katonák.

Állomás	Távolság előző állomástól	Eg. menet	2. osztály	3. osztály	Távolság utolsó állomástól	Idő	
						óra	perc
Karasjeszenő	—	—	—	—	—	—	—
Hétfőtelek	10 0	12 00	12 00	12 00	12 00	—	12 00
Liszecs	14 0	19 00	19 00	19 00	19 00	—	19 00
Vejte	18 0	26 00	26 00	26 00	26 00	—	26 00
Oravicabánya	21 0	30 00	30 00	30 00	30 00	—	30 00
Bokcs	22 0	32 00	32 00	32 00	32 00	—	32 00
Hétfőtelek	22 0	32 00	32 00	32 00	32 00	—	32 00
Hétfőtelek (K. S. n. k.)	29 0	40 00	40 00	40 00	40 00	—	40 00
Vejte (K. S. n. k.)	29 0	40 00	—	—	—	—	40 00
Liszecs	30 0	42 00	—	—	—	—	42 00
Karasjeszenő	32 0	45 00	—	—	—	—	45 00

Menetidő ... 4 óra 27 perc.
Távolság ... 100 k.

98

Szállítási csoport II. (Hétfőtelek—Oravicabánya—Karasjeszenő) 56/90
5603. sz. menetrend I. II. és III. osztály.
Hajtat 200 katonák.

Állomás	Távolság előző állomástól	Eg. menet	2. osztály	3. osztály	Távolság utolsó állomástól	Idő	
						óra	perc
Hétfőtelek	—	—	—	—	—	—	—
Széphegy	8 0	10 00	10 00	10 00	10 00	—	10 00
Liszecs	12 0	19 00	19 00	19 00	19 00	—	19 00
Vejte	16 0	26 00	26 00	26 00	26 00	—	26 00
Oravicabánya	19 0	30 00	30 00	30 00	30 00	—	30 00
Bokcs	20 0	32 00	32 00	32 00	32 00	—	32 00
Hétfőtelek	20 0	32 00	32 00	32 00	32 00	—	32 00
Hétfőtelek (K. S. n. k.)	27 0	40 00	40 00	40 00	40 00	—	40 00
Vejte (K. S. n. k.)	27 0	40 00	—	—	—	—	40 00
Liszecs	28 0	42 00	—	—	—	—	42 00
Karasjeszenő	30 0	45 00	—	—	—	—	45 00

Menetidő ... 4 óra 27 perc.
Távolság ... 100 k.

Szállítási csoport I. (Karasjeszenő—Oravicabánya—Hétfőtelek) 55/90
5604. sz. menetrend I. II. és III. osztály.
Hajtat 200 katonák.

Állomás	Távolság előző állomástól	Eg. menet	2. osztály	3. osztály	Távolság utolsó állomástól	Idő	
						óra	perc
Karasjeszenő	—	—	—	—	—	—	—
Hétfőtelek	10 0	12 00	12 00	12 00	12 00	—	12 00
Liszecs	14 0	19 00	19 00	19 00	19 00	—	19 00
Vejte	18 0	26 00	26 00	26 00	26 00	—	26 00
Oravicabánya	21 0	30 00	30 00	30 00	30 00	—	30 00
Bokcs	22 0	32 00	32 00	32 00	32 00	—	32 00
Hétfőtelek	22 0	32 00	32 00	32 00	32 00	—	32 00
Hétfőtelek (K. S. n. k.)	29 0	40 00	40 00	40 00	40 00	—	40 00
Vejte (K. S. n. k.)	29 0	40 00	—	—	—	—	40 00
Liszecs	30 0	42 00	—	—	—	—	42 00
Karasjeszenő	32 0	45 00	—	—	—	—	45 00

Menetidő ... 4 óra 27 perc.
Távolság ... 100 k.

179. kép.

A vonatok menetrendje Stájerlakanina, Oravica (Oravicabánya) és Jaszénova (Karasjeszenő) között 1914-ben

AZ ÉPÍTÉS, ÜZEMELTETÉS ÉS FENNTARTÁS KÖZEGEI 1919-IG

Az államkincstár tulajdona idején

A vasútvonal építését és kezelését a kezdetekben az oravicai bányai igazgatóság erre a célra létrehozott egysége látta el. Bányavasútról lévén szó, sok olyan előírást mellőzhettek, amelynek betartása a személyszállításnál elengedhetetlen lett volna.

Az úgynevezett szénvasút kapcsán már többször említésre került, hogy építését még a kincstár kezdte el, de az OÁV folytatta és fejezte be teljesen.

Addig, amíg a bányák és a vasútvonal az államkincstár tulajdonában voltak, az oravicai bányai igazgatóság keretében a Stájerlak–Anina–Oravica–Báziás–bányavasút építésére külön építési igazgatóság működött. Ennek – 1853-ból származó hivatalos jelentések szerint – ideiglenes építésvezetőisége (Prov. Bauleitung der montan.-ärarial.- Eisenbahn von Steierdorf über Oravitz nach Basiasch) a következőkből állt: ellenőr (Inspektor) Johann Dulnig, ellenőrhelyettes (Inspektions-Adjunkt) Gustav Schmidt, főmérnök (Oberingenör) Karl Bach, 2. osztályú mérnökök (Ingenöre 2. Klasse): Franz Klinkhammer (megbízott építésvezető)

és Josef Denhart. Az „Inspektor” elnevezés igazgatói minőséget jelentett. Johann Dulnig a Bánáti-érchegység vasércbánya-közbirtokosságának bányavezetője volt. Innen helyezték át Oravicára a bányavasút-építés élére.

Első osztályú segédmérnökök (Ingenör-Assistenten 1. Klasse) voltak Alois Maniek, Wilhelm Paravicini, Ernest Gladek, Mathias Pischhoff, Anton Rapos, Johann Ziegler.

Másodosztályú segédmérnökök (Ingenör-Assistenten 2. Klasse) voltak Johann Bibel (ugyanakkor építész is), Johann Novak, Adolf Zemliner és Anton Langer segédmérnökök. A kimutatásban egy segédmérnöki állás még betöltetlenül szerepel.

A számvitel főnöke (Rechnungsführer) Ernest Schuler volt, az anyagellátás ügyvezetése feladatkörét Anton Scheravitza látta el (Kraus, Johann Baptist, 1853).

1854-ben Erwin von Lihotzky főmérnök látta el az épülő vasút ideiglenes ügyvezetői teendőit („Provisorischen Bauleitung der Montan-Ärarial-Eisenbahn von Steierdorf über Orawitz nach Basiasch”). Beosztottjaiként két másodosztályú mérnök, négy első osztályú és három máso-

dosztályú segédmérnök, valamint egy számvivő és egy raktáros segítette munkájában.

Az osztrák birodalom 1856-os bányászati kézikönyvének adatai szerint az Oravicai cs. kir. Bányai igazgatóság élén bányai igazgatói minőségben Friedrich Reitz (Bergdirektor) tevékenykedett. Ülnökök (Assesoren) voltak gróf Nyári Bedegh György vasérc- és kőszénbányászati előadó (Georg Graf Nyary v. Bedegh, Eisenstein- und Steinkohlen-Referent), és Karl von Ott, a számvevő osztály főnöke (Vorsteher der referierenden Rechnungs-Abtheilung). Hat állás betöltetlen volt.

A bányai igazgatóságon három titkár (Sekretär) dolgozott. Sipeki Balás Zsigmond (Sigmund Balás von Sipek) kancelláriai igazgató és vasútépítési segédreferens (Kanzleidirektor und Aushilfsreferent im Eisenbahnwesen). A kimutatás szerkesztésének idején Balás Zsigmond már az OÁV bécsi központi igazgatóságon tevékenykedett.

Száibély János (Johann v. Száibély) titkár a bányászati ügyek felelőse volt, a harmadik titkárt pedig, Johann Schulzét, az erdészeti ügyek vitelével bízták meg.

A fogalmazói állás (Konzipist) betöltetlen maradt.

A névjegyzékben ezután különböző, alacsonyabb tisztségeket betöltő személyek következnek. Érdekességként megjegyzendő, hogy – mivel az államkincstár és az OÁV között az előbbi által eladott, utóbbi által megvásárolt javak átadása-átvétele még nem fejeződött be, több államkincstári alkalmazottat, tisztségviselőt átvett

az OÁV, vagy „átigazolások” még folyamatban volt. Mindezeket nevük végén kis csillag jelölte.

Az 1856-os kimutatás, ellentétben az 1853-as kézikönyvben közölttel, csak az Anina–Oravica-szakaszt említi, ugyanis az Oravica–Báziás-vonalszájon ekkor már vígan pöfögtek, eregették a gőzt, okádták a szikrás füstöt a gőzmasinák, és hordták fáradhatatlanul a Duna-parti kikötőbe a fekete aranyat. Bár e könyv témája az Oravica–Báziás-vasútvonal története, mégis hasznosnak ítélem e néhány sornyi felidézését. Tettem azért is, mert az itt említett vasúti szakemberek neve mindkét vasúti vonalszám esetében felbukkan.

Az oravicai bányai igazgatóság keretében az anina–oravicai kincstári pálya építésvezetősége (Bauleitung der montan. ärar. Eisenbahn von Steierdorf bis Oravicza) a következőkből állt: Vasútépítési főnök (Eisenbahnbauleiter), mely 1856-ban betöltetlen volt, 2. osztályú mérnök: Franz Klinkhammer (megbízott építésvezető) és Josef Denhart, valamint Alexander Waniek, Wilhelm Paravicini, Mathias Pischhoff, Anton Rapos, Johann Ziegler, Johann Bibel (ugyanakkor építész is), Johann Novak és Adolf Zemliner segédmérnökök (Ingenieur-Assistenten).

A számvitel felelőse Karl Nuss volt, az anyagellátás ügyvezetése feladatkörét Anton Scheravitza látta el.

Paravicini, Pischhoff, Novak és Zemliner átigazoltak az OÁV-hoz, vagy pedig akkortájt ez még folyamatban volt.

Az Oravica–Báziás-vasútvonal üzemvezetését (Betriebsleitung der k.k. Ei-

senbahn von Oravicza nach Basiasch zu Oravicza) 1856-ban az alábbi vezetőség biztosította: Karl Adamu főintéző, igazgató (Oberverwalter), Friedrich Danzer fogalmazó, írnok (Konzipist), Anton Grün pénztárnok és vasúti hivatalvezető (Kassier und Bahnamtsverwalter). (Kraus, Johann Baptist, 1856).

A fentiek közül többen is részt vettek az Oravica–Báziás 1854-ben megtartott műtanrendőri bejárásán és az ezt követő átadásán. Az interneten keringő (engedtessek meg, hogy kissé maró gúnnyal fogalmazzak: kóválygó) pár soros idézgetések nemcsak, hogy nem tüntetik fel a résztvevők tisztségét vagy csak hiányosan teszik, hanem a sok átmásolás miatt gyűjtik a hibákat, a fordítások pedig gyakran ferdítésekke torzulnak. Nem is szólva a tudatos ködösítésekről, elhagyásokról, félremagyarázásokról. Ezért áldoztam most e néhány sort, hogy lehetőségeim szerint tisztázzak egy-két információt.

Az osztrák, majd osztrák–magyar államvasút-társaság (OÁV, OMÁV) idején

Az OÁV létrehozásával változott a helyzet, hiszen a vasútvonal is a részvénytársaság tulajdonába jutott. Az 1855–1856-os években a vasutat még főleg az oravicai bányamérnökség emberei istápolták, míg végleg átvette az OÁV. Ettől fogva az OÁV vasúti igazgatóságának a hatáskörébe került, és mint a tervrajzokon is megfigyelhető, 1856-tól mindenhol az OÁV vezetőinek ellenjegyzése, aláírása szerepel. Az ezentúl létesített vasúti építmények

már az osztrák államvasút szabványtervei szerint valósultak meg.

A vasúttársaságot (OÁV, StEG) a Bécsben működő, 16–18 tagból álló igazgatótanács irányította. Élén az elnök és két elnökhelyettes állt. Mivelhogy a részvényesek többsége francia állampolgár volt, Párizsban egy elnökkel és tíz taggal külön „comité” működött.

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

Az igazgatótanács elnöke hosszú időn keresztül (1863–1877 között) Anton Doblhoff-Dier volt. Helyettesei dr. Gaspar Seiller, Moriz von Wodianer (magyarul Wodianer Mór), Carl Kollet. A párizsi bizottságot Ernest André vezette. A társaság vezérigazgatói tisztét Jacques Maniel (1813–1871), majd Léopold Bresson (1817–1896) töltötte be, helyettesek voltak Wilhelm Engerth (aki azelőtt műszaki igazgatóként tevékenykedett), Émile Kopp központi igazgató, Carl Ruppert (1813–1881) pedig építészeti igazgató volt. Nevükkel gyakran találkozunk a tervrajzokon. Az elzászi (pardon Alsace-i) Émile Kopp (1827–1887) Léopold Bressont követte a vezérigazgatói székben, de ellenezte a StEG kettéosztását Ausztria és Magyarország között. Tiltakozásaként lemondott.

A társaság bánati vonalainak építését, így a jaszenova–oravica–aninai vonalét is a temesvári központi iroda irányította.

Az irodát Bayer József főmérnök vezette, aki a pozsonyi és ceglédi szakaszok építésénél is kitűnt rátermettségével.

Az elkészült és átadott vasútvonal fenntartási munkáinak irányítását az 1867-es osztrák–magyar kiegyezésig az OÁV temesvári pályafenntartási felügyelősége végezte. Ehhez 12 vonalfőnökség (osztálymérnökség) tartozott. A temesvári felügyelőség vezetői Bayer József, Franzel János, Arthur de Mestre, Klaudy Károly voltak. Utóbbit 1867-ben a Pesten megszervezett Vasúti és Hajózási Felügyelet vezetőjévé nevezték ki. A temesvári felügyelőségen alkalmazták Puchberg Gusztáv pályafenntartási hivatalnokot is.

A magyar állam és a császári királyi szabadalmazott osztrák államvaspálya-társulat (OÁV) 1882. június 8-án kötött szerződést, amelyet az 1882. évi XLV. törvény cikk szentesített.

Az OÁV ekkor vette fel a császári és királyi szabadalmazott osztrák–magyar államvasút-társaság (OMÁV) nevet. Mind Bécsben, mind Budapesten egy-egy igazgatóságot hoztak létre. Az igazgatótanács üléseit ettől fogva felváltva Bécsben és Budapesten tartották. Ennek ellenére az OÁV idegen szellemisége nagy részben megmaradt. A budapesti igazgatóság élén egy 12 tagú igazgatótanács állt, melynek elnöke báró Harkányi Frigyes, helyettese Hegedűs Sándor volt. A Budapesti Üzletigazgatóság vezetője Hieronymi Károly lett. A különböző szakosztályokat A–K betűkkel jelölték. A pályafenntartási szakosztály a H jelű volt. Egy 1889-es adat szerint a szabadalmazott osztrák–magyar

államvasút-társaság (OMÁV) magyarországi vonalain négy pályafenntartási felügyelőség működött. Az egyikük Temesváron. Főnöke Verbir Alajos, helyettese pedig Spinder Emil volt. Ehhez a felügyelőséghez tartozott az oravicai vonalfőnökség (a MÁV osztályfőnökségének felelt meg), melynek főnöki tisztét Tichy Béla töltötte be. A verseci vonalfőnökséget Munk Miklós vezette. Ez a két vonalfőnökség látta el vasútvonalunk fenntartását és üzemeltetését.

A Magyar Államvasutak (MÁV) idején

A szab. osztrák–magyar államvasút Magyarországon lévő vasúti hálózatát nagy anyagi kártérítés megfizetésével, nem kis nehézségek árán, a magyar állam az „1891. évi XXV. törvény cikk a szab. osztrák–magyar államvasutttársaság magyarországi vasútvonalainak megváltásáról alapján államosította”. Az államosítás keresztülvivője a vasminiszter, Baross Gábor volt. Az államosítás után a MÁV nagyon sok költséggel újjáépítette a régi OÁV-vasútvonalakat: elsősorban síncserét hajtott végre, újjáépítette a régi hidakat és korszerű, az igényeknek, új terhelési szabványoknak megfelelő vasszerkezetekkel cserélte le a megfáradt, rozoga hídszerkezeteket, sok helyen teljesen új hidakat és átereszeket épített, tatarozta és bővítette a magasépítményeket, a vasúti csomópontokban új, reprezentatív állomásépületeket, valódi utaspalotákat épített, a régi fűtőházak helyére is újak kerültek. Az alkalmazottak számára szintén kor-

szerű, jól felszerelt műhelyeket építettek, a forgalombiztonsági berendezéseket is folyamatosan korszerűsítették.

Az államosítást követő évben vasútvonalunk ügyvezetőségét, a legtöbb bánáti vonallal együtt, a Magyar Államvasutak (MÁV) Budapest Duna-balparti üzletvezetősége látta el. A vonal a Reichmann Vince főmérnök által vezetett Oravicai Osztálymérnökséghez tartozott. Ekkor az osztálymérnökség a Jaszenova–Oravica–Anina- és a Jaszenova–Báziás-vonalért felelt, összesen 97 kilométernyi pályát gondozott.

Az 1892-es átszervezéskor az Oravicai Osztálymérnökség átkerült a Magyar Államvasutak Szegedi Üzletvezetőségéhez, melyhez 1911-ig tartozott. Az Oravicai Osztálymérnökség vonalhossza 1892-ben 71 kilométert tett ki, vonala Jaszenovától Anináig terjedt. Az osztálymérnökök: Reichmann Vince (1892–1895), Kuntorád Ede (1896–1900), Schönlast Ödön (1901–1902), Valkó Viktor (1903–1903), Polden Richárd (1906–1909), Frankl Alfréd (1910) és Erdős Samu (1910–1911).

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

A Temesvár–Báziás-vasútvonal, következőképpen a Jaszenova–Báziás-vonalszakasz is 1892-ben került a MÁV Szegedi Üzletvezetőségéhez. A Jaszenova–Báziás-vonalszakasz fenntartási munkáit a Verseci Osztálymérnökség végezte. Az osztálymérnökség 87 kilométer vasútvonal fenntartását biztosította Vojtektől Báziásig. Néhány évig (1908–1911) a Ver-

sec–Jaszenova rövid szakasz a Temesvár–verscei Osztálymérnökséghez tartozott, melynek székhelye Temesváron volt.

A Verseci Osztálymérnökségen (nem tévesztendő össze a Temesvár–verscei Osztálymérnökséggel) 1910-ben két szakasmérnök, egy irodatiszt, 14 pályafelvigyázó és 58 pályáőr dolgozott. A pályafelvigyázói szakaszok székhelyei Versec, Jaszenova, Báziás, Moravica, Fehértemplom, Pancsova, Temeskubin, Károlyfalva, Detta, Románpetre, Bavaniste és Révújfalu voltak. A Jaszenova–Báziás-vonalszakasz tehát három pályafelvigyázói szakaszra osztották, Jaszenova, Fehértemplom és Báziás pályafelvigyázói székhellyel.

A Verseci Osztálymérnökség osztálymérnökei Munk Mihály (1892–1907), Büchler Jenő (1907–1910) és Papp Gyula (1910–1911).

A bánáti vasutak üzemében óriási változást hozott a Temesvári Üzletvezetőség felállítása 1911-ben. A bánáti vasútvonalak ekkor átkerültek az új üzletvezetőséghez, mely az ország megcsonkításáig működött. A Temesvári Üzletvezetőség főnöke 1917-ig Hoitsy Gedeon volt, utóda 1919-ig Csorba Gábor. Helyettes üzletvezetők: Návay Ernő (1912–1915), Csorba Gábor (1915–1917) és Berényi Béla (1917–1919).

A MÁV II. pályafenntartási és -építési osztályának főnökei: Varga György (1911–1912), Zeiller Béla (1913–1915) és Balázs Lajos (1917–1918) voltak. 1912–1915 között Balázs Lajos kinevezett helyettesként dolgozott. Ezen az osztályon az osztálymérnökön és helyettesén

kívül tíz mérnök, három műszaki díjnok, két irodakezelő és egy hivatalszolga teljesített szolgálatot.

Ebben az időszakban a temesvári üzletvezetőségnek 11 osztálymérnöksége volt, egyike az oravicai, Oravica székhellyel. Vonalhossza 129 kilométerre terjedt (Jaszenova–Anina és Oravica–Zsidovin). 1914-től Oravicabányai Osztálymérnökség néven szerepelt. Az osztálymérnökség beosztottjai: egy szakaszmérnök, egy műszaki hivatalnok, két irodakezelő, egy díjnok, tíz pályafelvigyázó és 56 pályaoőr. A pályafelvigyázói szakaszok székhelyei ekkor Oravicabánya, Kákófalva, Nagyszurdok, Királykegye, Rakasdia és Lissa-

va voltak. Az osztálymérnökséget Frankl Alfréd (1911–1913) és Farkas Lajos Elemér (1913–1918) vezette.

A Jaszenova–Báziás-vonalszék a Versec–Báziás-szakasz részeként a Verseci Osztálymérnökséghez tartozott. A Verseci Osztálymérnökségen 1914-ben két szakaszmérnök, két irodakezelő, 12 pályafelvigyázó és 53 pályaoőr dolgozott.

A minket érdeklő, Jaszenova–Báziás-vonalszék pályafelvigyázói szakaszainak székhelyei Versec, Fehértemplom és Jaszenova voltak.

Az osztálymérnökséget Papp Gyula (1911–1913) és Frankl Alfréd (1913–1918) osztálymérnökök irányították.



180. kép.

Vasutasok Báziás állomáson

FORGALOMBIZTONSÁG

A vasúti biztosítóberendezések

A vasúti forgalom biztonsága a vasút üzemeltetésének sarkalatos, nagyon fontos része. Vasútvonalunk építése és átadása abban az időszakban történt, amikor a vasúti biztosítóberendezések még gyermekkorukat élték, a vasúttársaságok még kísérleteztek a legjobban megfelelő módszerekkel. A változtatások nagyon hamar követték egymást, a régebbi megoldásokat hamarosan újabbak váltották fel. Bár a jelző-, biztosítóberendezések fejlődéséről nagy szakirodalommal rendelkezünk, vasutunk esetében az erre vonatkozó adatok nagy része elveszett, vagy lappang valahol. Ezért bizonyos esetekben csak feltételezhetjük, hogy ezt vagy azt a megoldást alkalmazták vasútvonalunkon is. Egyik fő oka, hogy a vasutat bányavasútnak építették, személyforgalom nem volt rajta, 1855-ig nem volt egyetlen vasúttársaság tulajdonában sem, ezért feltételezhetjük, hogy csak a legszükségesebb biztosítóberendezésekkel látták el. Mindez megváltozott, amikor az OÁV átvette 1855-ben a vasútvonalat. E változás még nagyobb lendületet kapott, amikor egy év múltán megindult a vonalon a

személyforgalom és teljesíteni kellett egy sor üzembiztonsági követelményt. Miután pedig 1858-ban a Jaszenova-Báziás-vonalrész a Temesvár-Báziás-fővonal szakaszává vált, minden bizonnyal nagyon sok berendezést le kellett cserélni, hogy vasutunk megfeleljen a fővasúti követelményeknek.

Érdekességgént említem meg, hogy kezdetben az OÁV vonalain egy ideig az úgy nevezett érezhető jelzéseket is alkalmazta. Ezeket a jelzéseket a vonatkísérők adták le, akik a fékek ismételt meghúzása és eresztése útján lökéseket idéztek elő a vonat mozgásában, és ezzel felkeltették a mozdonyvezető figyelmét (Csárádi, 1994: *Vasúti lexikon* 2. kötet).

A következőkben Ragó Mihály írásainak alapján (In: Kovács László: *Magyar vasúttörténet*. 1–3. kötet) összefoglalom a vasúti jelzőberendezések fejlődésének néhány fontosabb mérföldkövét, és ismertetem a jelzőberendezések főbb jellegzetességeit.

Eleinte a vasútvonalakon jelzőzászlók és lámpák segítségével adtak le különböző jelzéseket. Ezek a forgalom növekedésével már elégteleneknek bizonyultak,

és szükségessé vált egy jelzési rendszer bevezetése. Az osztrák vasutakon, amelyeknek rendszerét a magyar vasutaknál is alkalmazták, szászországi mintára bevezették a kosárjelzőket.

A kosárjelzőket először 1840-ben alkalmazták a Lipcse–Drezda-vasútvonalon. Egy vízszintes faárbócból és a tetejére erősített vízszintes karból állt. A karra akasztották kötél vagy lánccal segítségével a fel-le mozgatható, felül fehérre, alul vörösre festett, fűzfavesszőből font gömb alakú kosarat. A teljesen felhúzott kosár a szabad utat jelezte, középső állásban a „lassan” utasítást közvetítette, ha pedig lefelé mozgatták, „megállj” parancsot adott. Az ilyen átmenővonal jelzéseket rendszerint a küldő állomás kezdeményezte. Így üzentek a vonal pályóireinek és a pályán dolgozó munkásoknak a vonat indulásáról, akik eltávolították a szerszámokat, a pályáőrök kiürítették az útátjárókat, és lezárták a sorompókat. Sötétedés után a kosár helyett lámpát vontak az árbócra, eleinte fehér színűt, azonban ez bizonytalan jelzéseket adott, ezért csakhamar áttértek a színes jelzőfények használatára.

Bár levéltári nyomát nem találtam, de úgy tűnik, hogy kezdetben vasútvonalunkon is használták a kosárjelzőket. Erre enged következtetni Boleszny Antal leírása a Al-Duna-hajóút jelzéseiről. Boleszny Antal Orsován volt plébános, és jól ismerte a helyi viszonyokat. Bár nem említi, de biztosan az Oravica–Báziás-vasútvonalon láthatta a kosárjelzőket: „A Greben (zuhatag az Al-Dunán – a szerző megjegyzése) végén a Duna jobb partján hatalmas szik-

lahegysark átellenében katonai őrház létezik, melynél hosszú póznán veresre festett kerekded kosár, mint azelőtt a vasuti őrházaknál szokás volt, a veszélyes dunai szoros jelzéseül alkalmazva látható...” (Boleszny, 1870). A kosárjelzők 1858-ban már üzemben voltak. Erről a *Temesvarer Zeitung*-ban olvashatunk a Temesvár–Jaszzenova–Báziás-szakaszcól írt tudósításokban.

A nehézkesen kezelhető s gyakran megbízhatatlanul működő kosárjelzőket a fővonalakon az 1850-es évektől kezdve fokozatosan felváltották a karos jelzők.

A karos jelzők őse az 1792-ben, Franciaországban, Claude és Jean Chappe által feltalált optikai telegráf. E mechanikus távírótvette alapul A. Gregory angol vasúti mérnök, aki 1842-ben megalkotta az első vasúti karos jelzőt. Az osztrák és magyar vasutakon a Treutler-féle kétkarú karos jelzőket vezették be. Ezeket először szintén a Lipcse–Drezda-vasútvonalon alkalmazták. Ezeket kimondottan a vasútforgalom szabályozására tervezték, és 16 különböző jelzést lehetett a karállások segítségével kifejezni. Az osztrák vasutak széles körben hasznosította a birodalom vasútvonalain a szász vasúti találmányt.

Feltehetően vasútvonalunkon is alkalmazták e jelzőket.

Ezek az optikai jelzők, a számos zavaró tényező miatt (kedvezőtlen időjárási viszonyok, a pálya helyi adottságai, amelyek a láthatóságot zavarták), nem voltak elegendőek a vonatközlekedés biztonságának szavatolására. Sokszor előfordult, hogy a pályáőr nem vette észre a szom-

szédos pályáőr jelzését, vagy pedig ő felejtette átállítani a saját kezelése alatt lévőket. A balesetek elkerülése céljából ezért bevezették a harangjelzőket.

Harangjelzők

Az örök figyelmét felkeltő harangjelzéseket és az adásukra szolgáló galvánáramú harangjelző berendezéseket az 1860-as években a fővonalakon kötelező érvénnyel vezették be. Egyedül a harangjelzések sem voltak elegendők, ezért párhuzamosan alakultak ki az optikai és akusztikus jelzések, melyek egymást kiegészítve szolgálták a forgalom biztonságát. „A villamos harangjelzés célja: az optikai jelzés helyett, mely nagymértékben függ az időjárástól, a vonatoknak a vaspályán való menetét, valamely veszély bekövetkeztét, vagy pedig segítség szükségességét az állomási és a szakaszon lévő személyzetnek messzire hallatszó, előre megállapított harangütések által jelezni” – fogalmazták meg e jelzőberendezés célját. Vasútvonalunkon is az állomásokat és őrházakat kötelezően harangokkal látták el, amelyekkel fel tudták hívni a pályáőrök vagy a vonalon dolgozó munkások figyelmét, és értesítéseket tudtak adni számukra a vonatoknak állomásról történő elindulásáról vagy más, a vonatforgalmat érintő eseményről. A harangok hangját a szolgálati helytől 300–400 méter távolságra is észlelni kellett.

Ezek eleinte harangmű nélküli harangok voltak. A harangot a kezelő pályáőr egy fogantyú erőteljes megrántásával szólaltatta meg. A fogantyú ilyenkor a felső végé-

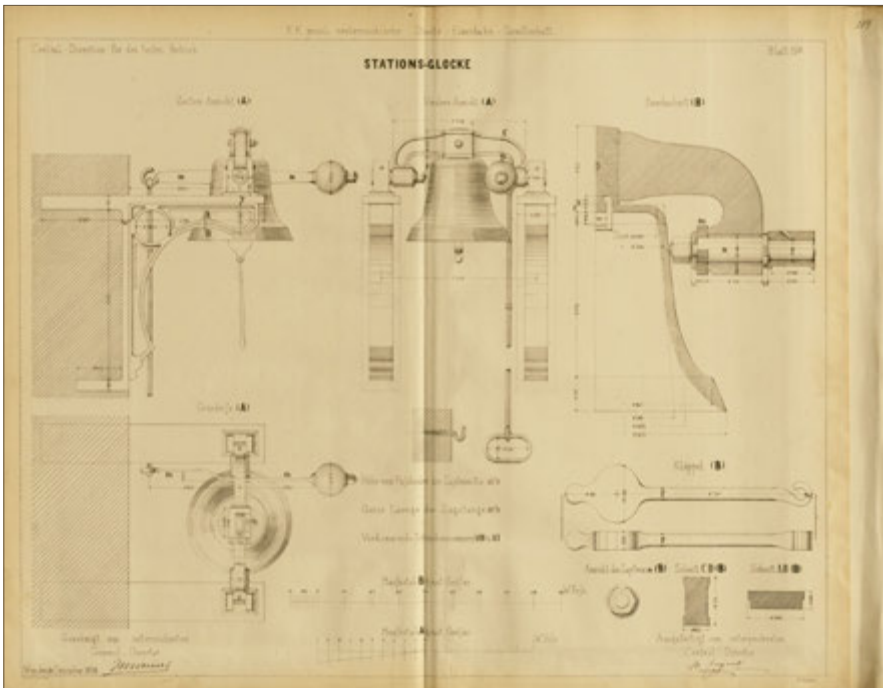
hez szerelt kalapácsot a haranghoz ütötte, amely távolra szóló hangot hallatott. A jelet a két szomszédos őrház őrei kivehetően kellett, hogy hallják. A harangütések és a szünetek ismétlésével alakították össze a szabványüzeneteket. Az alább közölt kép egy ilyen kézi harang jellegrajza 1856-ból. A Temesvár–Báziás-vasútvonal (így tehát a Jaszenova–Báziás-vonalszakasz is) fővonal volt, és rá is érvényes volt az elektromos harangmű bevezetése. Ezt az utasítást az OÁV itt 1867-ban teljesítette, és felszerelte az elektromos harangművel ellátott harangokat. E villamos harangoknál a galvánelem által szolgáltatott egyenáram működtette az elektromos harangművet, mely kioldotta az öntöttvasból készült harangot megszólaltató kalapácsot. Magát a művet gravitációsan, láncra tekert nehéz súllyal működtették, mint a régi, láncos kakukkos órákat. A súly felhúzását naponta, kézi erővel végezték. Az OÁV egységesen, az osztrák és a magyar vonalain is az osztrák vasutak kötelező harangjelzéseit (majd villamos harangjelzéseit) alkalmazta. Ezek közül érdekességként néhányat említek: két harangütés háromszor azt jelentette, hogy vonat indult a pálya végpontja felé; három harangütés háromszor jelentése az volt, hogy vonat indult a pálya kezdőpontja felé; öt harangütés háromszor jelentése, hogy mozdony jöjjön; azt, hogy kocsik futamodtak meg, legalább négyszer ismételt négy harangütés jelezte; az órajelet, vagyis, hogy a pályáőrök a pontos időhöz igazítsák óráikat, tizenkét harangütéssel tudatták az őrökkel, stb.

Az őrházakon általában két harangot szereltek fel. Egyikük az őrház tetejére került, a másik az őrház bejárata mellé.

Nemritkán olyan esetek is előfordultak, hogy harangművet kellett telepíteni (például hidaknál), de a közelben nem volt egyetlen magasépítmény sem (állomás, őrház), melyre felszerelhetnék volna. Ilyenkor a harangművet vaslemezről vagy fából készült, úgynevezett jelzőbódéba építették be.

Az állomási harangjelzéseket báró Dániel Ernő közlekedésügyi magy. kir. miniszter 1897. április 30-án kelt 16.203/III. számú rendeletével 1897 június 1-jével kezdődően megszüntette. A miniszter utasította az igazgatóságokat e rendelet

közzétételére, hogy „az utazó közönség ezen általa annyira megszokott jelzések beszüntetéséről az előcsarnokokban, a váró- és éttermekben, még pedig a közönség által könnyen hozzáférhető helyen kifüggesztendő és kirívó betűkkel kinyomatandó falragaszú hirdetmények útján eleve tájékoztassék és hogy az üzletszabályzat 16. §-a (1) bekezdésében foglalt ama határozvány, mely szerint az utasok a kocsikba való beszállásra – visszamaradásuk kikerülése végett – kiáltás vagy csengetés által felhívandók, szigorúan betartassék”. A délmagyarországi utazóközönséget a *Délmagyarországi Közlöny* 1897. évi 27. számában figyelmeztették e változásra.



181. kép.

Kézi vezérlésű állomási harang jellegrajza 1856-ból

Fedezőjelzők

Az állomásokon a vonatforgalom biztosítására eleinte a kosárjelzőket, majd mechanikus, végül villamos fedezőjelzőket alkalmaztak. Vonat csak akkor juthatott be az állomásra, ha az állomást fedező, telepített (helyhez kötött) úgynevezett védőjelző (védjelző) szabadot mutatott.

A fedezőjelzők lehettek tárcsás vagy karos jelzők.

Az akkori Magyarország területén, melynek a Bánát szerves része volt, az első ilyen fedőjelzőket 1880-ban, az OÁV budapesti vasútállomásán (ma Nyugati pályaudvar) helyezték üzembe. Itt jegyezzük meg, hogy a Temesvár irányából érkező vonatok is ebbe a szép, monumentális állomásba futottak be. Itt Rothmüller-rendszerű és -gyártású berendezést szereltek fel, de ezeket máshol már nem alkalmazták. Helyette a német és osztrák vasutakon már jól bevált Siemens & Halske- (rövidítve SH-) rendszerű berendezéseket vezették be. Igaz, közben eltelt öt év. E biztosítórendszerek lehetnek villamos árammal működtetettek, vagy pedig mechanikusak. Előbbieknél az utasításokat egy tárcsa különböző helyzete továbbította a mozdonyvezetőnek, a mechanikus védőjelzők karos védőjelzők voltak, amelyeneket még ma is láthatunk. Ezeket az állomási fedőjelzőket általában az állomás legkülső váltójától 500 méterre állították fel. Emelkedőben 300 méterre csökkenthették e távolságot, de csak azzal a feltétellel, hogy legalább 400 méter távolságból felismerhető legyen.

A mechanikus állomási védőjelzők kezelése a nagy távolságok miatt a személyzetnek sok gondot okozott, ezért mind több állomáson villamos fedőjelzőkkel helyettesítették őket. Ezek az 1890-es évekig az osztrák vasutakon elterjedten alkalmazott Teirich & Leopolder-típusú védőjelzők voltak. 1890 után már majdnem mindenhol a Banovics Kajetán által kifejlesztett villamos védőjelzőket telepítettek. Vasútvonalunkon is Banovics-jelzőkkel biztosították a vonatoknak az állomásokba való bejáratát. A modern fedőjelzések felszerelésére az OÁV vasútvonalainak 1891. évi államosítása is jótékonyan hatott. Az idők folyamán a jelzőket is korszerűsítették, és ennek megfelelően időnként újabbakra cserélték le őket. Az Oravica-Báziás-vonalon is így történt, azzal a megjegyzéssel, hogy a Jaszenova-Báziás-vonalrész fővonalként elsőbbséget élvezett a gyérebb forgalmú, 1858 után másodrendű vonallá minősült Oravica-Jaszenova-vonalrésszel szemben.

Vasútvonalunk jelzőberendezéseinek nagy részét az államosítást követően kiegészítették, korszerűsítették.

A Banovics-féle védőjelző a MÁV Igazgatóság Gépészeti Főosztályának vezetőjéről, a vasútbiztonság területén több, jól bevált szabadalmat jelző Banovics Kajetánról kapta a nevét. E szabadalmak legjelentősebbike volt az állomások fedezésére szolgáló villamos védőjelző, mely hat évtizedig szolgálta a vasutat. Ez volt az első olyan biztosítóberendezés, amelyet magyar feltaláló tervei alapján magyar gyárakban készítettek.

A jelzőberendezés főbb részei a hajtósúly által működtetett hajtómotor, a csigasor a hajtókötéllel, az utasításokat továbbító és a hajtómotort kiváltó villamos szerkezet, a függőleges tárcsarúd és a tárcsarúd tetejére szerelt kör alakú, fehér szegéllyel ellátott, vörös színű forgótárcsa, amelyet a szél hatásának csökkentése céljából sugárirányú bevágásokkal láttak el. A tárcsán kívül a berendezés minden részét egy csonkagúla alakú faépítménybe szerelték.

Ha a tárcsa a mozdonyvezető felé mutatott, „megállj”-t jelzett. Ha oldalával állt a mozdonyvezető felé, akkor az állomásba „szabad a bejárat” utasítást közvetítette.

A tárcsa hátuljára szerelt lámpa az éjszakai műszakban is megfelelően tájékoztatta a mozdonyvezetőt. A jelzőberendezést úgy tervezték meg, hogy véletlen baleset esetén (például, ha a pályaőr elfelejtette felhúzni a hajtósúlyt, vagy meghibásodott a hajtómű, elakadt vagy elszakadt a kábel, megrongálták a szerkezetet) a védjelző automatikusan „megállj” helyzetbe kerüljön.

A biztonságos közlekedés céljából vasútvonalunkon 12 védjelzőt szereltek fel. Ezek elhelyezkedését a következő táblázat tünteti fel. A kézi hossz-szelvényen nyolc villamos és négy mechanikus védjelzőt tüntettek fel. A Jaszenova–Báziás-vonalrészén csak a védjelző megnevezés sze-

12. táblázat.

A védjelzők táblázata a kézi hossz-szelvények alapján

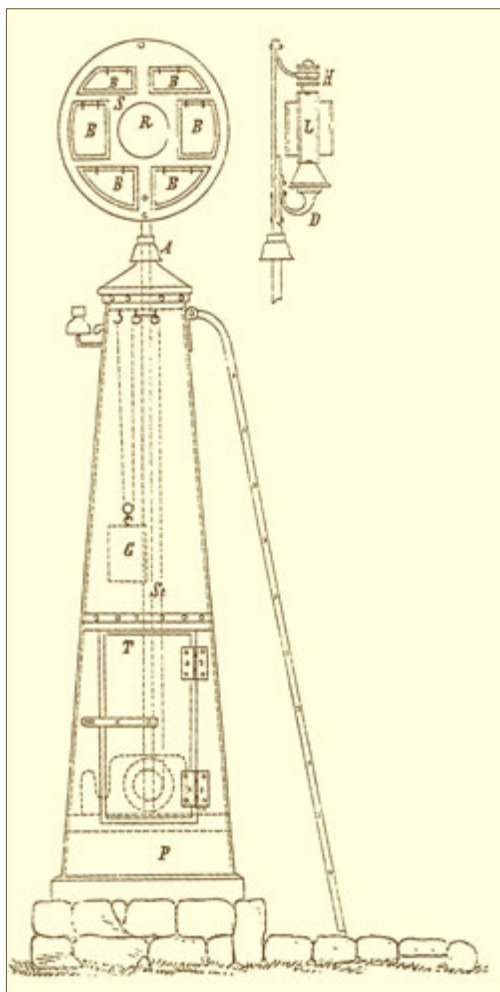
Sor-szám	Megnevezés	Darab	Elhelyezés		Megjegyzés
			Km-szelvény	A pálya tengelyéhez képest	
Jaszenova–Oravica-vonalrész					
1.	Villamos védjelző	1	1+198	bal	Jaszenova állomás
2.	Mechanikus védjelző	1	9+295	jobb	Jám állomás
3.	Mechanikus védjelző	1	11+095	bal	
4.	Villamos védjelző	1	25+788	jobb	Rakasdia állomás
5.	Villamos védjelző	1	28+246	bal	
6.	Mechanikus védjelző	1	31+790	jobb	Kavicsbánya-elágazás
7.	Mechanikus védjelző	1	32+705	bal	
8.	Villamos védjelző	1	35+966	jobb	Oravica állomás
Jaszenova–Báziás-vonalrész					
9.	Védjelző	1	664+929	bal	Jaszenova állomás
10.	Védjelző	1	674+763	jobb	Fehértemplom állomás
11.	Védjelző	1	676+486	bal	
12.	Védjelző	1	687+452	jobb	Báziás állomás

repel, de minden bizonnyal ezek villamos védjelzők voltak. Mechanikai védjelzőket állítottak fel a kis forgalmú Jám állomáson és a románcsiklovai kavicsbányába vezető elágazásnál.

A Banovics-féle fedezőjelzőket 1960-ban cserélték le mechanikus jelzőberendezésekre.

Váltójelzők

A váltók minden időben a pálya legveszélyesebb pontjai. A pályaőrök nappal könnyebben észlelték, ha a váltók nem megfelelően állnak, sötétedés után ez már csaknem lehetetlen volt. Eleinte a váltók mellé szurokserpenyőket helyeztek.



182. kép.
Leopolder-féle védőjelző



183. kép.
Banovics-féle védőjelző a Magyar Közlekedési Múzeumban

A fényforrást az égő szurok adta. A Bécs–Gloggnitz-vasút mérnöke, Bender 1850-ben találta fel a belül megvilágított váltójelzőt, mely segítségével mind éjjel, mind nappal könnyűszerrel megállapíthatóvá vált a váltó állása. Ez a váltótárcsa minden európai vasúton elterjedt. Bár nincs rá pontos adat, de valószínűsíthető, hogy vasutunkat már építésekor ilyen váltójelzőkkel látták el. Vagy legalább a fontos váltókat.

A váltójelző szerkezeti részeként működő jelző mutatta a jelző állását és terelését az illető kor hivatalos szabályai szerint. A kivilágítható jelzőkön kívül a kevésbé fontos és használt váltóknál kivilágítatlan váltójelzőket alkalmaztak. A váltók jelzései természetesen általánosak voltak, és minden vasúti dolgozó ismerte őket. E jelzések a következők lehetnek: a váltó egyenes irányban áll, a váltó kitérő irányban áll, a váltó főirányban áll, a váltó mellékirányban áll, a váltó főirányból a mellékirányban áll, a váltó a mellékirányból a főirányban áll.

A nagyobb, sok váltóval rendelkező állomásokon a forgalom biztonsága érdekében és a balesetek elkerülése végett a váltókörzetek és esetleg az útátjárók állandó ellenőrzés alatt kellett, hogy legyenek. A vasúti alkalmazottnak meg kellett figyelnie, hogy az állomásba érkezett vonat utolsó kocsija teljes terjedelmében a biztonsági határjelen belül van-e, útközben a vonatról nem szakadt-e le kocsi, stb. Ezeknek az állomásoknak mindkét végén állítóközpont-épületet létesítettek. Ezekben helyezték el a központi váltóállító, reteszelő és jelzőállító készülékeket.

Ezekben az egymást veszélyeztető mozgások kizárását megoldó mechanikai függőségeken kívül olyan villamos blokkzárak is voltak, amelyek segítségével a forgalmi hivatalnok – az irodai készülék megfelelő blokkemelei kezelésével – rendelkezést adhatott a vágányút beállítására, illetve engedélyezhette a bejáratú jelző „szabad”-ra állítását. Ezt a biztosítási rendszert jelzőblokkos biztosítási rendszernek nevezik.

A váltóberendezéseket és jelzőket az Oravica–Jám-vonalszáron 1945–1950 között cserélték le.

Térközök jelzései

Kezdetben a nyílt pályán az azonos irányba haladó vonatok közlekedését úgy biztosították, hogy a vonatok csak meghatározott időközökben követhették egymást. Ez a módszer azonban számos balesetet okozott. Legtöbbször a követő vonat, nagyobb sebességgel haladva, beleszórt az előtte haladóba. Erre alkották meg Angliában már 1842-ben az úgynevezett blokkrendszert. A vasutak áttértek a tértávolságban történő követésre. Ennek lényege az volt, hogy a két állomás közötti távolságot szakaszokra (térközökre) osztották, és lehetővé tették, hogy egy vonat elindulhasson, még mielőtt az előtte haladó szerelvény beérkezett volna a következő állomásra. A térközöket biztosítani kellett, ezért a térközök határán blokkörhelyeket építettek. A térközöket minden irányban egy-egy árbócjelző (úgy nevezett fedőjelző) választotta el egymástól. A jelzőket a blokkörök kezelték.



184. kép.

Jelzőberendezéseket gyártó vállalat reklámja a Közlekedési és Vasúti Közlöny egyik 1874. évi számában

A vasúti pályán való átjárás biztonságára

Sok baleset történt a szintbeli útátjáróknál. Ezek biztosítása a vasút feladata volt, és nagy figyelmet fordítottak rá.

A nagyon gyér forgalmú szintbeni út-vasút kereszteződéseket figyelmeztető jelzésekkel látták el. A figyelmeztető jelzőtáblák felirata esetenként csak német, aztán német és egy idegen nyelv (az ország nyelve az OÁV számára „idegen”) volt. Azt nem tudtam kinyomozni, hogy azokon a vidékeken, ahol nagy számban éltek nemzetiségek, melyik lehetett a figyelmeztető tábla második nyelve. Az ország hivatalos nyelve, vagy pedig az ott élő nemzetiségé. Arra a kérdésemre, hogy például egy olyan településen, ahol három nemzetiség élt egyenlő arányban megoszló lélekszámban, vajon hogyan oldották meg a problémát, sem kaptam választ. Később jelentek meg az úgynevezett András-keresztek.

A nagyobb forgalmú szintbeni közúti-vasúti útátjárók biztonságáért a jelzőőr felelt (szaknyelven: útátjáró fedezése). A pályaaőr/jelzőőr kézi sorompókkal zárta le az utat a vonat áthaladás előtt.

A kézi sorompók lehetnek forgó- vagy tolósorompók. Hátrányuk az volt, hogy kezelésük céljából az őr a záraskor és nyitáskor el kellett, hogy hagyja az őrházat. Hóban, esőben elég kényelmetlen volt. Ezt küszöbölték ki a vonósorompók alkalmazásával, amelyeket az őrház mellett felszerelt emelő segítségével, sodronyhuzal által közvetítettek a sorompóig. Ezek azonban sokkal drágábbak voltak. Vasútvonalunkon forgó-, toló- és vonósorompót is használtak. 1873-ban a jaszenova-oravica-i vonalrészén három vonósorompóval ellátott útátjáró volt, amelyeket a 454-es, 455-ös és 456-os őrházakból működtettek. A Jaszenova-Báziás-vonalrészén 1873-ban egyetlen vonósorompó sem volt, de kézi sorompókat sem tüntettek fel a hossz-szelvényen.

A kézi hossz-szelvényen már sokkal több sorompóról szerzünk tudomást. A Jaszenova-Oravica-pályaszakaszon kézi sorompó volt a következő őrházaknál: 453, 456, 458, 459, 461, 462, 463, 465, 469, 470. Legtöbbjük „őrház kézi sorompóval” megjelölést viseli, de van néhány kézi sorompós őrház, amelynél a kézi sorompó az őrház előtt vagy után állt, de annak közelében, úgyhogy az őr kezelni tudta e sorompókat. A pályaszakaszon négy vonósorompós útátkelő is volt. E sorompókat a 451-es, 454-es, 456-os és 459-es őrházakból eresztették le vagy emelték fel. Az első 1230 méterre volt a 451-es őrház után, a második 394 méterrel a 454-es őrház előtt, a harmadik 764 méterrel a 456-os őrház előtt, a negyedik pedig 953 méterrel a 459-es őrház után.

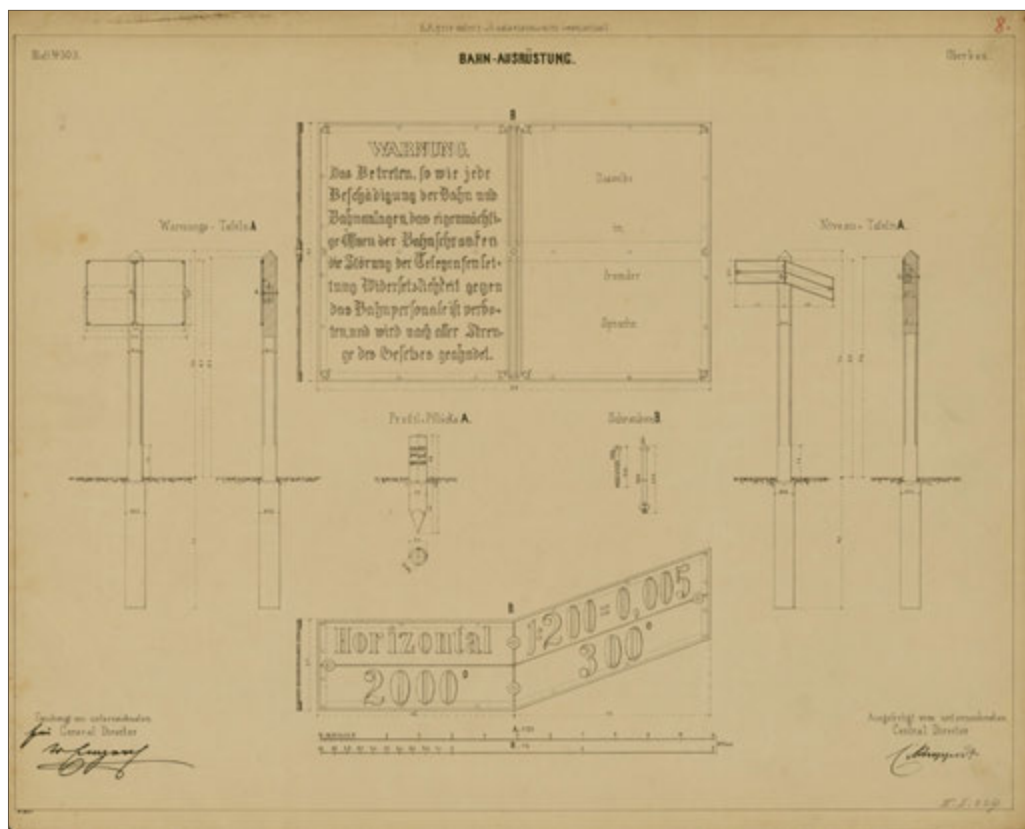
Természetesen mindenhol a sorompón sorompópárt értünk. egyet a vasúti pálya jobb, egyet a pálya bal oldalán.

Vasúti táviró

A vasútvonal állomásainak egymás közötti kapcsolata első éveiről nincs adatunk, viszont feltételezhetjük, hogy a lehető leghamarabb bevezették az 1840-es

évek második felében megjelent Morse-távíró. Ezt a forgalom növekedése hamar kikényszerítette. A Morse-távírók egy évszázadon át szolgálták hűségesen a vasúti forgalom biztonságát.

Ezek a Morse-távírók 1960-ig voltak használatban, amikor üzembe állították a telefonos rendszert.



185. kép.

Kétnyelvű figyelmeztető tábla, szelvényjelző cövek és lejtjelző típusrajza

KISAJÁTÍTÁS

Bármely nagyszabású építkezés költségeinek tetemes részét képezi a szükséges terület megszerzése. Ez hatványozottan igaz az olyan létesítmények esetében, mint a vasutak, utak, autópályák. Bár a vasutak építésénél a folyószelvényen nincs szükség nagyon széles földsávra, az állomások esetében már sokkal nagyobb területet kell megszerezni. Az Oravica–Báziás-vasútvonalnál sem volt ez másként. Plusz problémát jelentett, hogy a vasútvonal két vármegyén, valamint részben a bánáti, csak később polgárosított katonai határezred területén haladt. Ezért ezen a részen a katonai hatóságokkal is egyeztetni kellett.

Az Oravica–Báziás-vasútvonalat még a kincstár építette ki, így tehát a kisajátításokat is a kincstár végezte. Vasutunk esetében a szükséges telkek tulajdonosai a következők voltak: államkincstár, földbirtokosok, parasztgazdák.

A kisajátításokról a MÁV levéltárában bő anyag maradt fenn. Számos szerződés tanúsítja, mikor, mennyiért vásárolták meg a vasútépítéshez szükséges telkeket. Nagyon sok dokumentumban az akkoriiban még használatos gót írást használták,

amelynek olvasása a mai kutatónak komoly problémákat okoz. Ha valamelyest el is sajátítottam a gót kézírást, bizony eleget méltatlankodtam azon, hogy voltak, akik bizony csúnyán, a betűket elferdítve írták, a dokumentumok szövegének kibogozása ezért még bonyolultabb. Igaz azonban az is, hogy a kiadvány célja nem a kisajátítások minden csínjának-bínjának bemutatása, hanem néhány érdekesség, valamint a korban használt eljárás ismertetése.

A dokumentumok nyelve többnyire a német, hisz II. József ezt a nyelvet tette meg birodalmának hivatalos nyelvvé. Magyarországon – mely akkoriban a Habsburg Birodalom része – is a német volt a kötelező. Bár a magyar nyelvről és nemzetiségről szóló 1844. évi II. törvény kimondta, hogy Magyarországon az államnyelv a magyar, még sok idő kellett ahhoz, hogy a törvénynek mindenhol érvényt szerezzenek. A OÁV sokáig fittyet hányt rá, és továbbra is a németet erőltette.

Máskülönben sok érdekes, háromnyelvű dokumentum illusztrálja az akkori helyzetet: a szerződés szövegét néha ro-

mánul szövegezték, mert az eladó csak ezt ismerte, ezt németre fordították, de a közjegyző már magyarul hitelesítette. Jaszenova állomás leírásánál láthattuk a kisajátítási, valamint a felhagyott szakasz eladásával kapcsolatos jelentéseket, amelyeket a bécsi igazgatóságnak (melynek vezetői, részben alacsonyabb beosztású hivatalnokai is eleinte franciák voltak) terjesztettek fel. A francia levelezés természetesen csak 1855-öt követően jelent meg, miután az OÁV megvásárolta a birodalom vasútvonalainak nagy részét.

Az OÁV mindig kihasználta az általános szegénységet, valamint a telektulajdonosok kiszolgáltatottságát, és a kisajátítások során a lehető legkisebb árat ajánlotta és fizette. Nagyon sok nincstelen paraszt fil-lérékért kótyavetyélte el vagyonkáját, a valamikor sokat áhított földjét, nyomorult életének egyedüli kis garanciáját, és vált a mamutvállalat kiszolgáltatott proletár-jává.

Sok kisajátítási dokumentumon látható a helység román nyelvű pecsétje, bár a terület Magyarországhoz tartozott. Ennek ellenére sok, nemzetiségek által lakott településen csak román, német, szerb nyelvű pecsétet használtak.

Bár a szerződések többsége szabvány-szövegű, közülük több is értékes kutatási témát nyújthatna a nyelvészeknek.

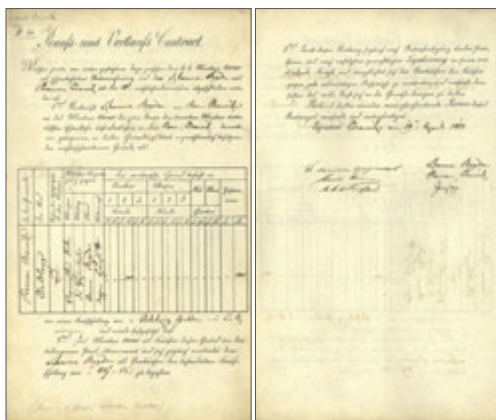
Az OMÁV magyarországi vonalainak 1891-es államosítását követően azokat a telkeket, amelyeken a vasúti létesítmények voltak, a magyar állam vette át és telekkönyvezte. Természetesen jó pénzt fizetett a vasúttársaságnak.

A vasút központi telekkönyvének bő adatai szintén érdekes kutatási témát ajánlanak.

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

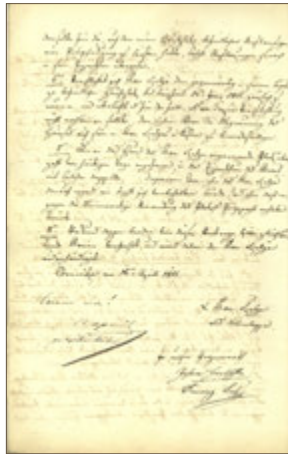
Fejezetünket néhány érdekes korabeli dokumentum képével illusztráljuk.

Az állomások leírásánál is látható néhány olyan térkép, amely ábrázolja a szükséges kisajátításokat.

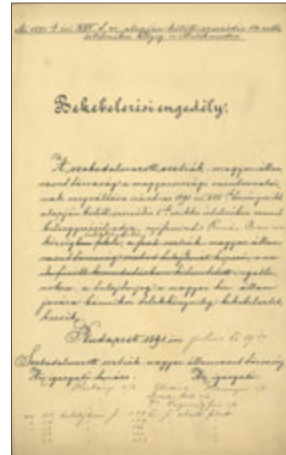


186. kép.

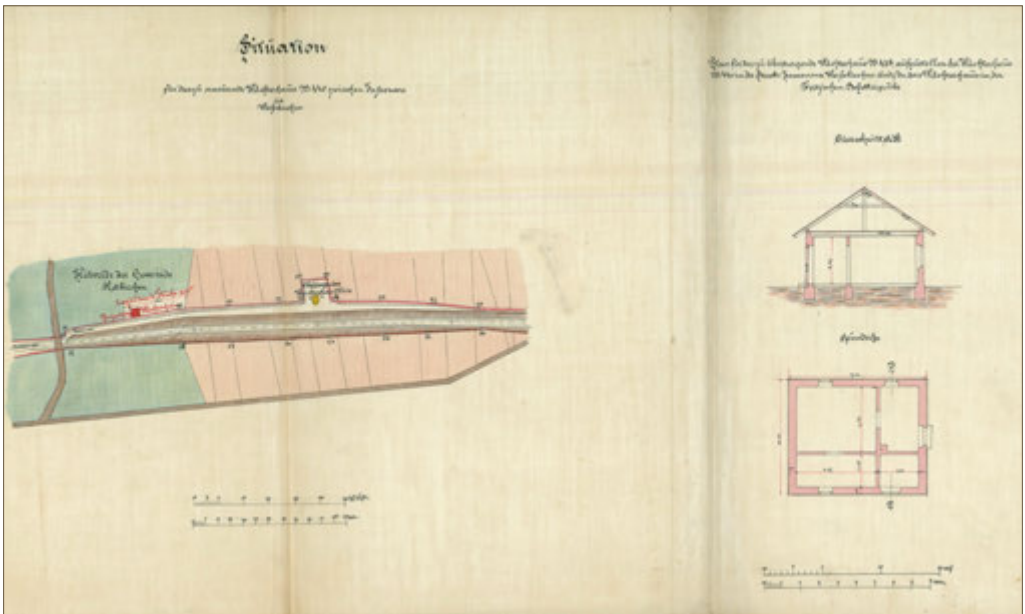
Adásvételi szerződés a kincstár és Sztana Bogdan között. Kelt Oravicán, 1854. április 19-én



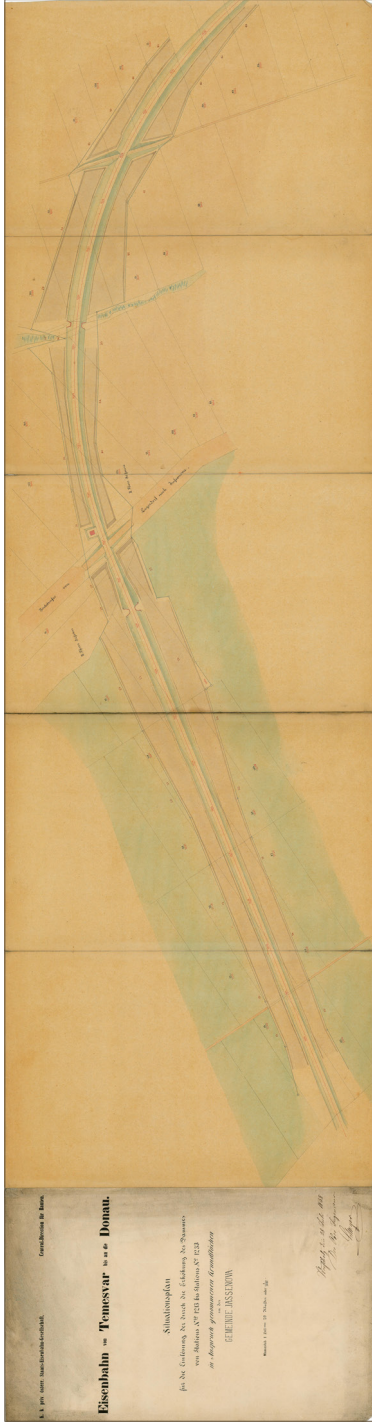
178. kép.
Kisajátítási szerződés. Kelt Oravicán 1855. április 16-án



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



189. kép.
A 440. sz. órház felhagyása és új órház építése miatt szükséges 200 négyzetöl terület kisajátításának helyszínrajza



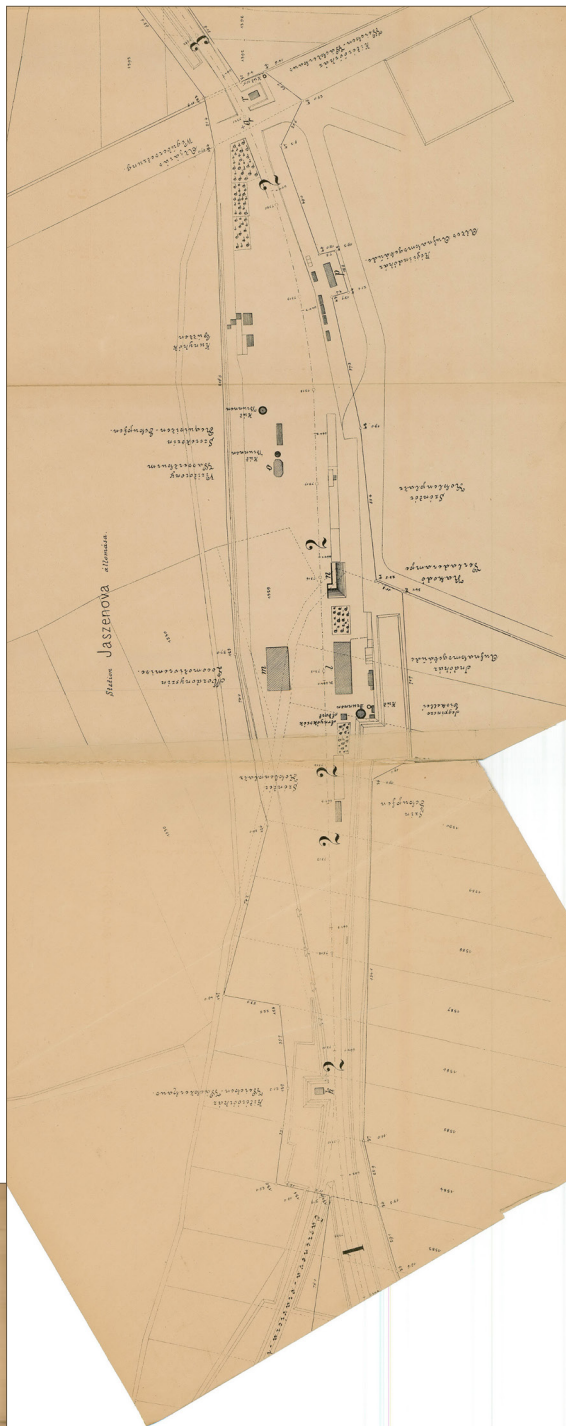
190. kép.

Jászdenyva község területén történt kisajátítás helyszínrajza 1858-ból, az alépitmény töltésének megmagasítása végett



191. kép.

A Vöröstemplom–Fehértemplom közötti postautó áthelyezése miatt szükséges kisajátítások rajza 1858-ból



192. kép.
 A vasutak központi telekkönyvének térképe, Jaszenova állomás és környéke

TRIANON UTÁN

Az első világháború alatt a Temesvár–Báziás-vasútvonal terheltsége (kihasználtsága) megnövekedett a katonai szállítmányok miatt.

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

Az Oravica–Báziás-vasútvonalat két helyen szelte át az új határ. Egyik határsorompót Jám előtt, a másikat Vracsevgáj között szerelték fel.

Az új államhatár (1919. január 1.) a Temesvár–Báziás-vasútvonalat a 61+918-as szelvénynél szeli át. A Temesvár–Báziás-vasútvonalból 61,9 kilométer (az Oravica–Báziás-vasútvonal 34,5 kilométere) jutott román területre. A Varázsliget (Vracsevgáj)–Fehértemplom–Versec–Vattina-szakasz a Szerb-Horvát-Szlovén

Királysághoz (a későbbi Jugoszlávia) került. A Bánság birtoklása miatt Románia és Jugoszlávia között elég fagyos volt a viszony (csak a Magyarország-ellenességben pendültek egy húron a kisantant ernyője alatt). Ezért 1919 és 1926 között Sztamora-Moravica és Jugoszlávia között nem közlekedtek a vonatok. A helyzet 1925-ben annyira enyhült, hogy az 1925. december. 9-én kelt 114090 M számú rendelettel 1926. január 1-től Temesvár–Versec–Báziás között újraindították a személy- és áruforgalmat. Naponta két vonatpár közlekedett.

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

Emil Grădinariu és Ion Stoia Udrea Bánát-monográfiájában (*Ghidul Banatului*, Timișoara 1936) olvashatjuk, hogy a Temesvár–Báziás-vasútvonalon a Báziásra utazó román állampolgár (ha nem volt útlevele) Sztamora-Moravica állomás után már nem szállhatott le a vonatról, ugyanis a vasútvonal Szerbiában folytatódott. A vonaton marcona szerb határőrkatona vigyázta a párizsi imperialista „békebaj-

nokok” által óriásira tágított újdonsült állama (a Szerb–Horvát–Szlovén Királyság, a későbbi Jugoszlávia) területi sértetlenségét. Sokszor a romániai (románok, magyarok, németek, de szerbek is) utasokra zárták a vasúti kocsyi vagy fülke ajtaját. Miután a vonat áthaladt az immár Szerbiához tartozó Versecen, Fehértemplomon, Vracsevgáj (melyet nem is olyan régen hivatalosan még Varázsligetnek neveztek) állomás után a szerelvény újra Romániába ért, ahol néhány kilométer megtétele után megérkezett az egyre hanyatló Duna-parti Báziásra.

Oravicáról Báziásra szintén nehezen lehetett eljutni. Az Oravica–Báziás-vonalon a forgalom 1919. január 1-től szűnt meg. Az Oravica–Jám-szakaszon 1922. július 15-től újra közlekedtek a vonatok. Érdekeség, hogy Románia és a Szerb–Horvát–Szlovén Királyság többrendbeli tárgyalás után néhány határ menti település cseréjében állapodott meg. A román hivatalos közlöny, a *Monitorul Oficial* 1924. június 18-i számában közli a megállapodást rögzítő protokollt. Eszerint a két állam közötti határ általában az 1920. augusztus 10-én, Sèvres-ben aláírt szerződésben rögzített vonalat követi azokkal a változtatásokkal, amelyekben a két ország megállapodott. Románia átengedte a Szerb–Horvát–Szlovén Államnak Párdány, Módos, Krivobara és Nagygáj, a Szerb–Horvát–Szlovén Állam pedig átengedi Romániának Óbéba, Pusztakeresztúr, Zsombolya, Csorda és Jám községeket. Ekként vált Jám az Oravica–Báziás-vasútvonal utolsó romániai állomásává.



193. kép.

Az 1924. június 18-i protokoll Románia és az SHS között. A *Monitorul Oficial* 1924. június 15-i számának idevágó oldala

A bánati nagy román irredenta (esetleges félreértelmezések elkerülése végett: az irredentizmus olasz eredetű szó, magyarul megváltatlan, visszaszerzendő; jelentése: azon politikai törekvés megnevezése, amely egy más ország fennhatósága alatt álló terület akár erőszakos úton történő annexióját hirdeti egy adott országhoz, a szóban forgó területek etnikai összetételére vagy a korábbi – akár vélt, akár valós – birtokviszonyra hivatkozva), Sever Bocu a bukaresti parlamentben így fakadt ki, amikor kormányparti, liberális képviselőtársait ostorozta azért, mert elfogadni készültek a román–szerb határvonalat szentesítő sèvres-i szerződést: „De a szerencsétlen városok, Versec és Fehértemplom – hajdan a civilizáció és a kereskedelem empóriumai – állapota mennyire elkésérítő. Nincs olyan valaki, aki ne ismerné fel olyan dolgok abszurditását, melyekről nem is gondolnád,

hogy az emberek egymással tehettek. Vagy Bázias dunai kikötő, mely a háború előtt a legfontosabb volt, és nem tudom, miért is ítélték meg nekünk, ha nem adták ide az Arad–Temesvár–Versec–Bázias vasúti fővonalat is. Ma e kikötőben a fő nő, olyan, mint egy római időkbeli rom, egy nyers ironiája két nép barátságának, egy békének, mely több megelégedést kellett volna, hogy hozzon, és nem megsokszoroznia e földszeglet életének nehézségeit” (*Lupta pentru Banat. Discursul*

emoționant al D-lui Sever Bocu Deputat, Președinte al organizației Timiș-Torontal a Partidului Național Român. Rostit în ședința de la 18 decembrie 1923 a Adunării Deputaților în apărarea Banatului – după note stenografice –, București, 1923).

A román–szerb viszonyról és a szerbiai vasútvonalak kezelésére behívott orosz testvérek garázdálkodásáról érdekes helyzetjelentés látott nyomdafestéket a *Prágai Magyar Hírlap* oldalain (PMH 1924. július 2.). Érdemes beleolvasni.



194. kép.

Kivágat Románia 1926-os atlaszának vasúti térképéről. A román–jugoszláv határ több vasútvonalat vág át

Ahol még nincs vége a háborúnak

Vége a szerelmeknek

— A P. M. H. költője munkájáról —

Belgrád, július 1.

Jugoszláviában immár vége a szerelemnek, annak is, amely a Wrangel, Kócsak és egyéb ellenforradalmi orosz seregek emigránsaihoz fűzte és annak is, amelyik a tulzott és tulzó franciabarátságban nyilvánult meg. A régi szerelemek közül csak a cseh-szlovák szerelem él és lobog még és mert egy ilyen szerelemnek is két vége van, mint a botnak, valószínűleg sokáig éni is fog, mert a csehek lényegesen okosabban kezelik ezt a kényes érzelmi ügyet, mint például a románok. Mert azt elfelejtettem megmondani, hogy a románokkal is vége a fitrímek, szerelmek visszakérni a babaruhát.

Maradjunk mindjárt a románoknál, akikről azt hitték az itteniek, még a ravaszoknak híresztelt kormányzók is, hogy az uralkodókhoz mindenképpen boldognak ígérkező (és a valóságban is holdog és mintaszere) összeházasodása nagylelkűvé teszi őket. A számpéldák, ábrándozóbb lelkek a királyi esküvő fényes ünnepségei között arról álmodoztak, hogy a szép román királyi udvar kelenyékében ott lesz Temesvár és a felső Bánság (az előbbi 60, utóbbi 90 százalékig német), helyett a most véglegesen határkiigazításnál Jugoszláviába valami tizenhat községet volt kénytelen odaadni Módosért és Párdányért. Pedig tíz Módos és husz Párdány együtt nem ér annyit, mint a huszezer lakosú, színnémet Zombolya, hatalmas gyár-áruházaival, fellett kereskedelmével és kulturált, gazdag, jó adófizető svábjáival. Beteljesülés felé közeledik annak a román államférfinak a szava, aki másfél évvel ezelőtt gúnyosan mondta e sorok írójának: nem nyugszunk addig, amíg a Duna—Tisza—Maros szöge nem lesz teljesen a miénk.

És itt kezdődik a francia szerelem halványulása is, mert bizony Franciaország a „frakokón” mellé állott minden vitás kérdésben és elfelejtette azt, hogy az antantért a szerb nép és a szerb hadsereg áldozott a legtöbbit. Hiába, a politikában nincs emlékezés, a politika ma már talán nem is az egzisztenciák, hanem az igaz, vagy vélt érdekek fölismerésének a tudománya.

Az oroszok, azok aztán alaposan elrontották a dolgukat és alaposan megtépték azt a nímbszót, amit a szerb nép évszázados rajongása font a fejük köré. A legittm cári Oroszország harcosait és vértanúit tírt károkkal, nyitott zsebekkel várta az ország és

az oroszok ugy jelenték meg, mintha ma is teljes, világrejtgető hatalmával állana mögöttük az atyuska. A kormány elég tekintélyes hávi segélyt állapított meg a részükre, egyenként, azoknál az állami és községi hivatalokban is elhelyezte nagyrészüket. A haj ott kezdődött, hogy minden orosz, kivétel nélkül legalább is diplomás mérnök, ügyvéd, vagy tanár volt odahaza (bár az olámi nyait elfelejtette magával hozni) és amikor a „mérnök” urak körzöt adtak a kezébe, nem tudta, hol kell azt megfogni, de a hivatalból azért nem lehetett kiténni. Azonfölül, amíg az ékszerék és szőrmék árából futotta, mindenütt oroszok pezsgöttek, a piacokon semmi sem volt a számokra drága és a lakosokat 200 százalékkal fölverék. Amellett piszkosak, indolensak, követelőék és löháról beszélnek, egymás otthoni rangját vakon respektálták és a nők... A nőkről különben ne beszélünk, fontosabb a tang. Egy állítólagos főmérnök pályafelügyelő lett, egy valószínű mérnök pedig, aki véletlenül elhozta a diplomáját is (mert volt). Itt is mérnök. A cári hagyomány azonban azt diktálja, hogy a mérnök vigyázz! állásban beszéljen az adárendelt pályafelügyelővel. Röviden: utálják az oroszokat. Ennek eklatáns példáját láttam Kragujevácban, ebben a par excellence forradalmi, tisztán szerb városban. Este indul egy vonat Kragujevácról Belgrádba, a kalauz orosz, aki a reggelig tartó utra nem hajtandó a tíz másodkezdélyű közvetlen utasnak kihívni a közvetlen kocsit: félő, hogy alhassanak, hanem, ha egyik félükben benn lesz az előirt nyolc utas, akkor a fennmaradó kettőnek ad egy másikat. A többi szakasz inkább maradon üres, de rendet kell teremteni. Ahogy ezeket a szavakat kimondotta, a vérmes kragujeváciak rárontottak: Te pimasz orosz! Te akarsz itt rendet csinálni? Miért nem maradtál otthon rendezkedni? Vagy olyan nagy a rendmálatok, hogy ráérték ide is előírni, bennünket rendhez szoktatni? Különösen egy vezérkari százados tüzelt és ha az állomásfőnök közbe nem lép, akkor a ruszaki bevert fejű repül ki az ablakon.

A kapitány még Belgrádban is káromkodott és fenyegette az orosz, viszont egy másik utas arról panaszkodott, mennyi az adó. Kereskedősegéd, januártól február végéig állástalanul bódorgott. Március elsején kapott állást 1250 dinár fizetéssel, amit május elsején 2000 dinárra emeltek. Kerestet tehát négy hónap alatt 6500 dinárt, ellenben ugyanerre a négy hónapra (III., IV., V., VI.) kérték a reá: egyenes adó 937, állami iskoladó 49, rokkantadó 63, városi pótdadó 809, utadó 518, városi iskoladó 220, rendkívüli (orosz segély) adó 131 és IV. oszt. keresteti adó 1308 dinár, összesen 3535, szóval háromszázharmincöt dinár adót betegséggyógyjárulék nélkül. Könyvi kiszámítani, hogy abban az országban, ahol idegenből jött herék javára 230 dinárral adóztatnak meg egy kereskedősegédet, ahol a fizetésnek több, mint 60 százaléka adóra megy, mennyire szeretik az oroszokat és az adóhivatalt.

195. kép.

A Prágai Magyar Hírlap cikke

A szab. osztr.-magyar államvasút bá-
nátai uradalmait, bányáit, hutáit, üzemeit
Románia kapta meg, bár az SHS-nek is
nagyon fájt rá a foga. A békeszerződések

értelmében a magánvagyon nem kerülhe-
tett állami kézbe, ezért a román állam Ma-
gyarország e részének megszállása után,
még Trianon előtt tőkeemeléssel meg-



198. kép.
A resicai művek 2500 lejes részvénye és szelvénylapja 1924-ből



199. kép.
A resicai művek 5000 lejes részvénye és szelvénylapja 1926-ból

szerezte az irányítást és az ellenőrzést a vállalat felett. A vezetőtanácsba vezető román politikai vezetők kerültek. A resicai gyár a megnagyobbodott Románia meghatározó ipari létesítménye lett.

A vállalat új neve Uzinele de Fier și Domeniile din Reșița, Societate Anonimă (Resicai Vasművek és Uradalmak, Korlátolt Felelősségű Társaság, de fordították részvénytársaságnak is), rövidítve U.D.R. S.A., általában csak U.D.R.

A meglévő termékek mellett (vasúti sínek, kitérők, hidak, hengerelt áruk mellett) megindították a mozdonygyártást. A fejlesztésekhez szükséges tőke előteremtéséhez a későbbiekben többször adtak ki részvényeket. A következő két kép az 1924-es 2500 lej névértékű, valamint az 1926-os kiadású, 5000 lejes névértékű részvényeket és az ezek részét képező szelvénylapot ábrázolják.

A második világhéget követően

A második világháború után, az 1945–1950-es években lecserélték a régi biztosítóberendezéseket, síncseréket hajtottak végre. Romániában az Oravica–Jám-, valamint Jugoszláviában a Versec–Fehértemplom-szakaszon tovább folyt a forgalom, de a rövidke Fehértemplom–Báziás-szakasz sorsa megpecsételődött. Amikor Tito különutas politikájának következményeként a Moszkvához hú kommunista államok viszonya Jugoszláviával elhidegült, Románia is bekeményített. Ennek egyik következménye volt a vasútvonal Báziás és a román–jugoszláv határ közötti szakaszának megszüntetése 1950. január

15-én. A vasúti közlekedést a román Vasútiügyi Minisztérium (Ministerul Căilor Ferate) 1835/1950. számú rendeletével állították le, mely szerint Báziás állomás, a Báziás–Vracsevgáj-, valamint a Jám–Jaszzenova-vonalszakaszok megszűnnek; a közlekedés csak az Oravica–Jám közötti, 26,90 km hosszú szakaszon maradt meg. Ez a határozat egyet jelentett az egykori vasúti végállomás és kikötők végleges megszűnésével és a helységnek az Isten háta mögé való hajításával.

A 2002. december 14-ig érvényes román és jugoszláv menetrendben az Oravica–Jám- (C.F.R. 27 km hosszú), valamint a Versec–Fehértemplom- (JŽ 34 km hosszú) vonalszakaszon naponta 3 személyvonatpár közlekedett.

Az Oravica és Jám közötti szakaszon 2012-ben szüntették meg a vonatközlekedést. A jugoszláv vasutak Versec és Fehértemplom között tovább üzemeltette a vasutat. Jugoszlávia egyik utódállamában, Szerbiában nemrég még közlekedett a vonat Versec és Fehértemplom között, de a hírek szerint ma már ezen a vasúti szakaszon sincs menetrendszeri közlekedés.



200. kép.

Az utolsó váltó Jám állomáson, 2008-ban (fotó: Marin C.)



201. kép.

A határ által kettészelt vasútvonal vége Jámnál, 2008-ban (fotó: Marin C.)



202. kép.

Vasút vége, ország vége. Jám, 2008 (fotó: Marin C.)

1. melléklet

Magyar földrajzi nevek román megfelelője

Magyar név	Román név	Megjegyzések
Adria	Adriatica	
Adriai tenger	Marea Adriatică	
Al-Duna	Clisura Dunării	
Ausztria	Austria	
Ausztria–Magyarország	Austro-Ungaria	
Balkán	Balcanii	
Balkán-félsziget	Peninsula Balcanică	
Bánát	Banat	
Bánság	Banat	
Báziás	Baziaș	
Bécs	Viena	
Bega	Bega	A Bega névről lásd a szerző könyvének (A Bega...) erre vonatkozó fejezetét
Belgrád	Belgrad	
Berlistye	Berliște	
Bitolia, Bitola	Bitolia	Ma Észak-Macedónia. Ma is használatos török neve Monastir
Bogsán	Bocșa	
Boksánbánya (ref)	Bocșa	
Bregyett	Brădet	
Buda	Buda	
Budapest	Budapesta	
Bukarest	București	
Csiklova	Ciclova	Csiklovabánya (ref), Csiklóbánya
Csorda	Ciorda, Ciortea	
Debrecen	Debrețin	
Délmagyarország	Ungaria de Sud	A XIX. században és a XX. sz. elején a történelmietlen Bánát szinonimájaként ezt az elnevezést használták
Dognácska	Dognecea	
Domán	Doman	Domány (ref)
Duna	Dunărea	

Magyar név	Román név	Megjegyzések
Fehértemplom	Biserica Albă	ma Bela Crkva, SRB
Fekete-tenger	Marea Neagră	
Gerlistye	Gârliște	
Gladna	Gladna	Galadnabánya (ref)
Gradistye	Gradiște	Gradište, SRB
Havasalföld	Țara Românească	Európában a Walachia elnevezést használták
Isztambul	Istambul	
Jám	Iam	
Jaszenova	Iasenova	Karasjeszenő (ref), ma Jasenovó, SRB
Königrätz		Hradec Kralové, Csehország
Krassó-Szörény	Caraș-Severin	
Krassova	Carașova	Krassóvár (ref)
Krivobara	Crivobara	Krimárvára (ref)
Kuptor, Kuptora	Cuptoare	Kemenceszék (ref)
Lissava	Lișava	
Lisszava, lásd Lissava	Lișava	
Magyarország	Ungaria	
Marilla	Marila	
Mirkovác	Milcoveni, Mircovăț	Mirkóc (ref)
Módos	Modoș	ma Modoš, 1924 Jaša Tomić, SRB
Moldova	Moldova	Al-dunai település
Moldva	Moldova	Országgrész, régen fejedelemség
Monastir	Monastir	Ma Észak-Macedóniában. Bitolia török elnevezése
Moravica	Moravița	Temesmóra (ref)
Morva	Morava	határfolyó, németül March. A volt oszták-magyar határon. A jobb parton épült Marchegg határvárostól indult a (Bécs)-Marchegg-Pest-Szeged-Temesvár-Báziás vasúti fővonal szelvényezése
Nagygáj	Gaiul Mare	
Nagyszombat	Sâmbăta Mare, Tirnavia	
Nándorfehérvár, lásd Belgrád	Belgrad	Belgrád régi magyar neve
Németbogsán	Bocșa Germană	
Néra	Nera	
Nérasolyos, lásd Szokolovác	Socol	Nérasolyos (ref)
Nyitraszerdahely		ma Nitrianska Streda, SK
Óbéba	Beba Veche	
Oravica	Oravița	

Magyar név	Román név	Megjegyzések
Oravicabánya, (ref)	Oravița	
Orsova	Orșova	
Párdány	Pardani	
Párizs	Paris	
Pest	Pesta	
Pest-Buda	Pesta-Buda	
Pozsony	Bratislava	régi román neve Pojon
Prága	Praga	
Pusztakeresztúr	Cherestur	
Radujevác		Radujevac, SRB
Rakasdia	Răcășdia	Rakasd (ref)
Resicabánya, lásd Resica	Reșița	Resicabánya (ref)
Resica	Reșița	
Románia	România	
Ruszcsek, lásd Rusze	Ruse	BG
Rusze	Ruse	BG
SHS, lásd Szerb–Horvát–Szlovén Királyság	vezi Regatul Sârbo-Croato-Sloven	
Stájerdorf	Ștainerdorf	
Stájerlakanina, Stájerlak-Anina	Ștainerdorf-Anina	
Szandec		Sącz, PL
Száva	Sava	
Szeged	Szeged	változat: Seghedin
Szekul	Secul	
Szerb–Horvát–Szlovén Királyság (SHS)	Regatul Sârbo-Croato-Sloven	
Szerbia	Serbia	
Szlatina	Slatina	Temesszlatina (ref)
Szokolovác	Socol	Nérasolymos (ref)
Szörénytornya	Turnu Severin	
Sztambul, Isztambul	Stambul, Istanbul	
Sztamora-Moravica	Stamora-Moravița	
Szuez	Suez	
Szuezi-csatorna	Canalul de Suez	
Temesköz	Țișana	Bánát szinonimája
Temesvár	Timișoara	
Trákia	Tracia	
Varázsliget, lásd Vracsevgáj	Vracevgai	Varázsliget (ref)

Magyar név	Román név	Megjegyzések
Várna	Varna	
Vercsorova	Vârciorova	
Versec	Vârșeț	
Vicsinik	Vicinic	
Vöröstemplom	Biserica Roșie	ma Crvena Crkva, SRB
Vracsevgáj	Vracevgai	Varázsliget (ref), ma Vračev Gaj, SRB
Vrányuc	Vrăniuț	Felsővarány (ref)
Zimony		Zemun, SRB
Zsittin	Jitin	
Zsombolya	Jimbolia	

1. A „ref” rövidítés a XX. század eleji helységnévjavítást, illetve a helységnevek (újra)magyarosításakor adott elnevezést jelöli. Én két okból mellőztem őket. Elsősorban azért, mert a tizenvalahány év alatt nem mentek át a köztudatba, másodsorban azért, mert a dokumentumok majdnem mindegyikében a régi elnevezések szerepelnek.
2. Jaszenova település nevének sok változatával találkoztam: Jaszenova, Jassenova, Jaszenovo, Jassenovo, Jasenovo, Karasjeszenő, de még egy „echt” germanizált elnevezéssel is: Jasenau. A kötetben egységesen a Karasjeszenő „csinált” név előtti Jaszenova elnevezés használatát választottam, mert a magyar térképeken így szerepelt.

A XX. század elején több magyarországi település nevét magyarosították vissza, magyarosították, vagy látták el pontosító jelzővel (például Ság helyett Temes-Ság, Rét-Ság, Német-Ság stb.) Az állomások nevei is ennek megfelelően változtak. Az új állomásneveket közzétették a hivatalos közlönyök. Az újságok legnagyobb hányada is közzétette az új elnevezéseket. Például a Budapesti Hírlap 1912. évi április 21-i száma is közli az 1912. május 1-től érvényes új állomásneveket. Ekkor lett Rakasd Rakasdia helyett, és változott át Oravica Oravicabányává.

1882. évi XLV. törvénycikk

a császári királyi szabadalmazott osztrák államvaspálya-társulattal 1882. évi június 8-án kötött szerződés és az ennek 4. cikke értelmében kibocsátandó engedély-okmány becikkelyezéséről

1. § A császári királyi szabadalmazott osztrák államvaspálya-társulattal 1882. évi június hó 8-án kötött szerződés jóváhagyván, becikkelyeztetik.

2. § Felhatalmaztatik a kormány, hogy azon esetre, ha a most idézett szerződés 1-ső cikke értelmében módosítandó alapszabályok - a szerződő társulat által el nem háritható nehézségek miatt - 1883. évi január hó elsejével életbeléptethetők nem lennének: azok életbeléptetésére, a szerződés többi határozmányainak végrehajtása és a kormány által szükségeseknek itélendő s a társulat hatáskörében álló időleges igazgatási rendszabályok kibocsátása mellett, megfelelő időhalasztást engedélyezhessen.

3. § Ugy szintén a vágvölgyi vasut pozsony-trencsényi vonalának és az ebből kiágazó szárnyvonalaknak üzletére és az ugyane vasut trencsény-zsolnai részének kiépítésére s üzletére vonatkozó engedélyokmány is jóváhagyatik és becikkelyeztetik. - Felhatalmaztatik egyuttal a kormány, hogy ezen engedélyokmány hatályát az építési feltételek külön megállapítása mellett - egy ugyancsak a vágvölgyi vasutból a Vlára völgyén át az ország határáig építendő szárnypályára is kiterjeszse azon esetben, ha e pályarésznek osztrák területen való folytatása kellőleg biztosított.

4. § Ezen törvény kihirdetésével azonnal hatályba lép, s végrehajtásával a közmunka- és közlekedésügyi és a pénzügyminiszterek bizatnak meg.

Szerződés,

mely egyrészt a magyar állam képviselőjében a magy. kir. közmunka- és közlekedésügyi és a pénzügyminister, másrészt a császári királyi szabadalmazott osztrák államvaspálya-társulat közt a következőkben kötöttetett:

1. CZIKK

A társulat alapszabályai a következő alapelvek szerint fognak módosittatni, s a módosított alapszabályok 1883. január hó 1-jével lépnek életbe:

a) A cs. kir. szab. osztrák államvaspályatársulat székhelye - mindazon vasutvonalaira, bánya- és hutaműveire, gyáraitra, jószágaira és bármily néven nevezendő üzlettepeire nézve, melyeket Magyarország területén ez idő szerint bir, vagy jövőben birni fog - Budapesten leend.

b) A részvényesek közgyűlése felváltva egyik évben Bécsben, másik évben Budapesten tartandó.

c) A társulat ügyeinek vezetésére Budapesten a bécsi igazgató-tanáctól teljesen független igazgató-tanács és igazgatóság fog felállítani; a két igazgató-tanács mindegyikének egyenlő számu tagból kell állania, kiknek legfeljebb fele Párisban lakókból állhat s ezek képezik a párisi választmányt, a tagok legalább másik felének pedig belföldinek, azaz a bécsi igazgató-tanácsban osztrák, a budapesti igazgató-tanácsban pedig magyar honpolgárnak kell lenni.

Ugy a bécsi, valamint a budapesti igazgató-tanácsban a párisi választmány tagjai a szavazatoknak legfeljebb felét gyakorolhatják.

A bécsi és budapesti igazgató-tanács közös tanácskozása alá csakis azon ügyek bocsátandók, melyek a módosított alapszabályokban egyenkint felsorolják.

Ezen ügyek a két igazgató-tanács együttes üléseiben tárgyalandók, a melyek felváltva Budapesten és Bécsben lesznek tartandók.

A párisi választmány hatásköre is a fentebbiekből kifolyó módosításokkal fog az alapszabályokban megállapítani.

d) A magyar kormány által kinevezendő kormánybiztos a budapesti igazgató-tanács üléseiben, a bécsi és budapesti igazgató-tanács együttes üléseiben, nemkülönben a közgyűlésekben is résztveend és az alapszabályokban fentartott jogokat gyakorolja.

e) A magyar vonalak befektetési és üzleti számlái az osztrákokétól teljesen elkülönítve vezetendők; a magyar vonalak járműtelepe külön választandó.

A társulati mérlegben a befektetési tőkének a magyar vonalak üzletére eső része külön fog kitüntetettetni.

A járműtelep kihatása azon arány szerint fog eszközöltetni, a melyben a magyarországi vonalak utolsó öt évi kilométerenkinti átlagos nyers jövedelme az osztrák vonaléhoz áll.

f) A Budapesten felállítandó igazgatóság jelen szerződés jogerőre emelkedésével, a járműtelep pedig és az ingatlanok számlájának elkülönítése, valamint a befektetési számlának felállítása legkésőbb 1883. évi július hó 1-ig léptetendő életbe.

2. CZIKK

A csász. kir. szab. osztrák államvaspálya-társulat beleegyezését adja, hogy magyarországi vasutvonalait a magyar kir. kormány, függetlenül a társulathoz Magyarországon kívül fekvő vonalaitól és pedig már 1895. évi január elseje után bármikor beválthassa.

A megváltási ár meghatározása céljából az 1855. évi január elsején kelt engedélyokmány 14. cikkének határozatai szerint, de csakis a társulat magyarországi vasutvonalai tiszta jövedelmének alapul vétele mellett, megállapítatik azon évjáradék, mely a vonalak megváltása fejében a társulatnak fizetendő lesz; ezen járadék azonban az alább említendő eset kivételével nem lehet csekélyebb azon tőkének öt és fél (5 1/2) százalékánál, mely a társulat által előterjesztendő, és a magyar kormány által jóváhagyandó kimutatások szerint a megváltás évében a magyar vonalakba befektetve lesz. Ezen öt és fél százalékban megállapított kamatláb csak akkor veendő véglegesen megállapítottnak és csak azon esetben lesz a beváltási ár fejében fizetendő évi járadék kiszámításánál alapul veendő, ha a társulat magyarországi vasuthálózatának a jelen szerződés érvénybe léptétől számítandó három első év alatti átlagos tiszta jövedelme a befektetett tőkének 5 1/2 százalékát eléri vagy meghaladja.

Azon esetben, ha a magyarországi vasutvonalaknak a jelen szerződés érvénybe léptétől számítandó három első év alatti tiszta jövedelme a befektetett tőkének 5 1/2 százalékánál csekélyebb kamatozását tüntetné fel, a társulatnak fizetendő évi járadék minimuma a megváltás évében kimutatott befektetési tőkének a többször említett három év alatti átlagos jövedelemből, és addig befektetett tőkéből kiszámított százaléká leend.

A jelen szerződés 1. §-a értelmében felállítandó befektetési számla és annak minden változása a magyar kormány jóváhagyása alá bocsátandó.

Ez alkalommal megállapítatik, hogy a temesvár-orsovai, a valkány-perjámosi, vojtek-bogsáni, tótmegyer-surányi, surány-nyitrai és nyitra-nagytapolcsányi vasutak engedélyének tartama is 1965. év végével fog lejárni.

3. CZIKK

A csász. kir. szab. osztrák államvaspálya-társulat bécs-ujszőnyi vasutvonalának Szőnytől a magyar határszélig terjedő részét a magyar államnak, a magyar állam pedig saját vágvölgyi vonalát s ennek nagyszombat-szeredi és récse-prácsai szárnyvonalait a pozsonyi lóvonatu vasuttal együtt a csász. kir. szabad. osztrák államvaspálya-társulatnak csere utján átengedi.

Járművek és ezek tartozékai, a pozsonyi lóvonatu pálya járműveinek egyedüli kivételével, ezen csereügylet tárgyát nem képezik, ellenben valamennyi egyéb ingó és ingatlan tartozékok, nevezetesen pedig a meglevő állomási leltári tárgyak, továbbá valamennyi a nevezett vasutvonalak számára bármi cím alatt megszerzett területek, akár használtattak azok eddig építési avagy üzleti célokra, akár nem, különösen átadandók, valamint mindkét vonalnak építési és telekbeváltási tervei is különösen át szolgáltatandók.

Hogy a mindkét vonalon készletben találtatandó anyagszerek mennyiben vétessenek

át, - eziránt a birtokbavétel, illetőleg a részletes átadás alkalmával fog egyetértő határozat hozatni.

A telekkönyvi feljegyzés tárgyát nem képező szerződési jogok és kötelezettségek át vagy át nem vétele iránt egy, a csász. kir. szab. osztrák államvaspálya-társulat vezérigazgatósága és a m. kir. államvasutak igazgatósága közt felveendő jegyzőkönyvben fog megállapodás létesíttetni, - melyben azon pálya- és váltóörök is fel fognak soroltatni, kik fizetések és mellékilletményeik, valamint nyugdíjigényeik biztosítása mellett átveendőek lesznek. A mindkét vonal többi személyzete nem fog átvétetni.

A kölcsönös birtokbavétel 1883. évi január hó elsejével fog megtörténni s ezen időponttól kezdve a csász. kir. szab. osztrák államvaspálya-társulat a vágvölgyi vonalat azon feltételek alatt birandja, melyek az alább következő czikk szerint kiállítandó engedélyokmányban fognak meghatározatni.

Kölcsönös megegyezéssel megállapítatik, hogy ha a magyar kormány ezt célszerűnek látná, a csász. kir. szab. osztrák államvaspálya-társulat köteles leendő az ujszóny-brucki vonalat 1883. évi január 1-től, vagyis a magyar kormány által történt birtokbavétel napjától kezdve, a budapest-ujszónyi vasutnak tényleges kiépítéséig saját számlájára üzletben tartani. Ezen ideiglenes intézkedés feltételei a szerződő felek által utólag fognak megállapítatni.

A szerződő felek kölcsönösen felhatalmazzák egymást, hogy jelen szerződés alapján mindegyik a neki átengedett vasutvonalra nézve saját tehermentes tulajdoni jogát az illető vasuti központi telekkönyvben, vagy a mennyiben az átadandó egyes ingatlanok a vasuti központi telekkönyv tárgyát nem képeznék, - a vonatkozó egyéb telekkönyvekben, a másik fél további megkérdezése nélkül feljegyeztethesse, illetőleg bekebelezethesse. A mennyiben pedig a csere tárgyát képező vasutvonalak és ingatlanságok jelzálogos adósságokkal vannak vagy volnának megterhelve, mindkét fél kötelezettséget vállal az iránt, hogy ezen jelzálogi terheket legkésőbb a birtokbavételtől számított egy év lefolyása alatt töröltetendi.

Mindkét fentnevezett vonal csere-értéke az azok tényleges állapotának megfelelő becslés alapján egy öt tagból álló szakértő bizottság által határozatit meg, kik közül kettőt a magyar kir. kormány, kettőt a csász. kir. szab. osztrák államvaspálya-társulat nevez ki, az ötödiket pedig, mint egyuttal elnököt, - szótöbbséggel a többi négy tag választja. Ha az elnök-választásra nézve szótöbbség létre nem jönne, akkor annak ki nevezésére a budapesti első folyamodású kereskedelmi törvényszék fog egy közös beadványban felkéretni.

Az így megalakult szakértő bizottság vagy annak többsége által megállapítandó becslést mindkét fél ellenmondás nélkül elfogadja és az illető vonalnak tényleges üzletbe vétele napjától számított egy hónap alatt a másik félnek készpénzben, kamat felszámítása nélkül kifizeti.

4. CZIKK

A magyar állam az előző cikkben említett vágvölgyi vasutat és annak trencsén-zsolnai folytatását a csász. kir. szab. osztrák államvaspálya-társulatnak az ezen szerződés kötésével egyidejűleg megállapított s jelen szerződéssel együtt a magyar törvényhozás jóváhagyása alá bocsátandó engedély-okmány értelmében és határozatai szerint engedélyezi.

5. CZIKK

A csász. kir. szab. osztrák államvaspálya-társulatnak megadatik az elvi engedély arra, hogy fővonalainak táplálására a helyi érdekű vasutakról szóló 1880. évi XXXI. tc. alapján 1883. évi január hó 1-től számított tíz év folyamán 200 kilométer hosszban helyi érdekű vasutakat építhessen és hogy a már eddig másoknak engedélyezett, fővonalába beágazó helyi érdekű vasutakat megszerezhesse, illetve az azokra vonatkozó engedélyt magára átruháztassa.

Kölcsönös megegyezéssel megállapítatik, hogy a cs. kir. szab. osztrák államvaspálya-társulat ez iránt a kormányhoz intézendő kérelmére a következő helyi érdekű vasutakra fog külön-külön engedélyt nyerni, nevezetesen:

- a) Pozsonytól-Szászig, esetleg meghosszabbítással Szerdahely irányában;
- b) az Esztergom-Nánánál a társulat fővonalából kiinduló és egy alkalmas ponton az Ipoly- és Garamvölgyekbe, egyfelől Ipolyság, esetleg Balassa-Gyarmatig; és másfelől Léváig terjedő vasutra;
- c) a Félégyháztól-Csongrádig, s onnan a Tisza partján Szentessel szemben levő pontig;
- d) Versecztől-Alibunár felé;
- e) Belincztől-Facset felé;
- f) Karánsebestől a Bisztra völgyében, esetleg a vizválasztóig.

A csász. kir. szab. osztrák államvaspálya-társulat által a felsoroltakon kívül még építendő, illetve a társulatnak engedélyezendő helyi érdekű vasutak a kormány és társulat által közös egyetértésben fognak megállapíttatni.

A csász. kir. szab. osztrák államvaspálya-társulatnak a jelen cikk értelmében engedélyezendő helyi érdekű vasutak oly módon és oly feltételek alatt fognak engedélyeztetni, a mint azok bármely más vállalkozónak engedélyeztetni fognának; a társulat ezen vasutakat az 1880. évi XXXI. tc. határozatai értelmében ugyanolyan módozatok szerint fogja birtoklani és üzletben tartani, mint bármely más vállalkozó, és a társulatnak viszonya a kormánnyal szemben ezen vasutakat illetőleg ugyanaz lesz, a mi minden más, ugyanazon törvény alapján engedélyezett helyi érdekű vasut engedélyeséé.

6. CZIKK

A csász. kir. szab. osztrák államvaspálya-társulat lemond arról, hogy magyarországi vonalához a keleti forgalom közvetítése érdekében akár közvetlenül, például Báziásnál, akár pedig a romániai vasuthálózat közvetítésével külön csatlakozást létesítsen, avagy pedig a vele összeköttetésben lévő pénzintézetek által ily csatlakozást létesíttessen, azon esetre pedig, ha ennek daczára ily csatlakozás mégis létesíttetnék, kötelezi magát a társulat, hogy az ezen csatlakozás útján nyert forgalmat Temesváron a forgalmi megosztásra nézve ott iránytadó elvek szerint a magy. kir. államvasutakkal megosztja, feltéve, hogy az már valamely előző állomáson a két vasuthálózat között meg nem osztatott.

A magyar kormány biztosítja a társulatot, hogy a budapest-zimonyi vonalra Zimonynál átjövő és Budapesten tuli rendeltetéssel bíró forgalmat a Budapesten irányadó elvek szerint a társulattal megosztja.

7. CZIKK

Kötelezi magát a csász. kir. szab. osztrák államvaspálya-társulat, hogy azon vasutvonalakat, melyek a jelen szerződés alapján a társulat birtokába bocsáttatnak, vagy általa építtetni fognak, a m. kir. államvasutak ellen versenyre felhasználni nem fogja; viszont a magyar kormány kötelezi magát arra, hogy a m. kir. államvasutak a fent említett vasutvonalak közvetítésével, vagy azoknak állomásairól a cs. kir. szab. osztrák államvaspálya-társulattal versenyt létesíteni szintén nem fognak, nevezetesen azon állomások között, melyeknek forgalmát ez idő szerint az egyik szerződő fél vonalai közvetítik, a másik szerződő fél a fent érintett vasutvonalak segélyével versenytarifákat képezni nem fog.

Azon forgalomra nézve, mely a m. kir. államvasutak és a cs. kir. szab. osztrák államvaspálya-társulat vonalai által egyaránt elláttathatik, a két vasut igazgatósága között jelen szerződés kötésével egyidejűleg egyezmény köttetik, mely a forgalom megosztását és irányítását úgy szabályozza, hogy a két vasut között minden versenyzés ki legyen zárva.

8. CZIKK

A m. kir. államvasut-hálózat és a cs. kir. szab. osztrák államvaspálya-társulat vasuthálózata közötti forgalmi viszonyok szabályozása, nemkülönben a közérdek szempontjából a következők állapítatnak meg:

a) a cs. kir. szab. osztrák államvaspálya-társulat kötelezi magát a birtokában maradó bécs-brucki vonal állomásaira, valamint ezen vonalán át Bécsbe és Bécsen tuli állomásokra és visszafelé irányuló áruforgalom számára a m. kir. államvasutakkal közvetlen csatlakozó díjtételeket felállítani; és ilyeneknek idegen vasutak állomásaira leendő felállításához hozzájárulni.

A budapest-bécsi vonal vagy annak közbenső állomásai között alkotott díjtételek után származó bevételek a két vasut között az áru által tényleg befutott kilométerek arányában fognak megosztatni.

A brucki állomás közös használata, valamint az átmenő vonatok menetrende tárgyában a jelen szerződés kötésével egyidejűleg a két vasut igazgatósága között külön egyezmény köttetik.

b) Ha a társulat a magyar bevétel javára kedvezményes díjtételeket engedélyez, ugyanezeket a magyar kivitelnek is engedélyezni köteles olyképp, hogy ugyanazon árucikk kivitelénél, ha az a társulat magyar vonalain ugyanolyan távolságot fut be, a magyar vonal díjrészlete, illetőleg nagyobb távolságoknál az egységi díjtétel ne lehessen magasabb, mint a bevételnél.

c) A temesvár-orsovai vonalra nézve kibocsátott engedélyokmány 24. §-ának a magyar és román forgalom közti tarifa-képzési viszonyra vonatkozó elvi határozata olyképp fog alkalmaztatni, hogy a román gabona és őrlemények bevitelére oly díjtételek szerint eszközöltessék, melyek a gabona és őrlemények szállításánál Magyarországon alkalmazásban levő helyi díjszabás elve és rendszere alapján eredményeztetnek; azon megszorítással azonban, hogy a román gabona és őrlemények szállításánál ne alkalmazassék alacsonyabb egység-díjtétel a Budapest és Orsova közötti állomásokra Marchegg-től a helyi díjszabás rendszere szerint felállítandó díjtételekből eredményezett egységtételek átlagánál; ugyanzintén a román termények átvitelénél ugyanazon díjképzési rendszer fog alkalmaztatni, és az átviteli díjak egységtétele nem lesz alacsonyabb, mint a Budapestben alóli állomásokról ugyanazon kiviteli viszonylatban fennálló díjtételek egységátlaga.

A mennyiben a magyarországi termési és szállítási viszonyok a megelőző b) és a jelen c) pont alatti határozmánytól eltéréseket indokolnának, ilyenek a m. kir. kormánytól esetről-esetre kikérendő engedély alapján érvényesíthetők lesznek.

d) Az egyrészt Budapesten át, másrészt Budapestre és Budapestről képzett tarifák közt netán fennálló különbözetek kiegyenlítése végett a társulat a megtörött forgalmat visszatérítés útján a direct kiviteli tarifák tételeiben köteles részesíteni, ha az illető küldemények saját tárházából vagy valamely nyilvános tárházból továbbíttatnak. A magyar ipar támogatására továbbá ezen visszatérítések nyers termény és feldolgozott készítmény, például gabona és liszt, gabona és szesz között is érvényesítendő, a mennyiben a vissztérítés ezen módját az illető cikkekre nézve saját vonalaikon a m. kir. államvasutak is alkalmazzák.

A kormány és társulat közt e részben esetről-esetre létrehozandó megállapodásokhoz képest hasonló kedvezmények lesznek nyújtandók a vidéken felállítandó nyilvános tárházaknak is.

e) A jelen szerződésnek az árszabásokra és az áruforgalom könnyítésére vonatkozó

egyéb határozatai a helyi érdekű vasutakra nem alkalmazhatók; s ezen utóbbiakon az áruszállításra nézve az ezen vasutakra vonatkozó engedélyokmányok mérvadóak.

9. CZIKK

Egyetértőleg megállapítatik, hogy a jelen szerződésből netán keletkezhető peres kérdések a budapesti kir. törvényszék által tárgyalassanak és döntsessenek el.

10. CZIKK

A magyar kir. kormány a csász. kir. szab. osztrák államvaspálya-társulatnak a jelen szerződésre és annak kiegészítő részeire, valamint a jelen szerződés végrehajtása alkalmából kiállítandó mindennemű iratokra (szerződések, jegyzőkönyvek, beadványok és azok mellékletei, átadási jegyzékek, leltárak, bejegyzési és törlési engedélyek, elsőbbségi átruházások, felveendő fizetések után kiállítandó nyugták stb.); továbbá a telekkönyvi átvitelekkel és a foganasítandó bekeblezésekkel összekötött hivatalos eljárásra, nemkülönben a jelen cégváltoztatás alkalmából az új cégnek, a címvezetőknek, esetleg számfejtőknek a társulati szerződésnek és a főtelepeknek bejegyzésére nézve bélyeg- és illetékmentességet engedélyez.

11. CZIKK

Jelen szerződés a csász. kir. szab. osztrák államvaspálya-társulatra jogerejüvé válik, mihelyt az abban foglalt oly határozományokra nézve, melyek a társulati alapszabályok szerint a részvényesek közgyűlésének vannak fentartva, ezen közgyűlés helybenhagyását, illetőleg felhatalmazását megadta, a magyar államra nézve pedig akkor, midőn ezen szerződés az ország törvényei közé becikkelyeztetik.

Ha a részvényesek közgyűlésének e részbeni határozata f. évi június hó végeig vagy pedig a magyar törvényhozás jóváhagyása folyó 1882. év utolsó napjáig ki nem eszközöltetnék: akkor ezen szerződés nem létezőnek fog tekintetni.

12. CZIKK

Jelen szerződés két eredeti példányban állítottatott ki, melyek egyike a magyar kir. kormány kezei közt marad, másika pedig a cs. kir. szab. osztrák államvaspálya-társulatnak adatott ki.

Minek hitelül a következő aláírások:

Aláírások

[Az engedélyokmány a vágvölgyi vasútra szól, ezért innen kivágtuk]

1891. évi XXV. törvénycikk
a szab. osztrák-magyar államvasutttársaság magyarországi vasutvonalai-
nak megváltásáról

1. § A kormány felhatalmaztatik, hogy a szab. osztrák-magyar államvasutttársaság magyarországi vasutvonalaira az állami megváltási jogot, - mely az 1882. évi XLV. tc. által törvénybe iktatott szerződés 2. cikke szerint csak 1895. évi január hó elseje után lépne hatályba, - a társasággal kötendő szerződés útján már a folyó 1891. évi január hó 1-ével, illetve az ezen naptól számított joghatálylyal érvényesithesse.

2. § Ehhez képest felhatalmaztatik a kereskedelemügyi és a pénzügyminister, hogy a szab. osztrák-magyar államvasutttársaság magyarországi vasutvonalainak, ezek tartozékainak és mindazon tárgyainak megváltására nézve, - melyek a bemutatott szerződésben felsorolva vannak - ugyancsak a bemutatott szerződést aláírassák, illetve a magyar állam nevében jogerejüleg megköthessék azon esetben, ha ezt megelőzőleg a társaság részvényesek közgyűlése ezen a vasutttársaság nevében már aláírt szerződésre nézve, a részére fentartott jóváhagyást megadja.

3. § Azon esetre, ha a jelen törvény alapján az 1. §-ban, illetve a 2. §-ban megnevezett vasutvonalak és azok tartozékai megváltása iránti szerződés egyfelől a magyar állam nevében a kereskedelemügyi és a pénzügyi minister, másfelől a szab. osztrák-magyar államvasutttársaság közt jogerejüleg megkötetik, - felhatalmaztatik és utasittatik a kormány, illetve a kereskedelemügyi minister:

a) hogy a szerződés 4-ik cikke szerint a vasutttársaság által a kormány rendelkezésére bocsátandó 5.000,000 frtnyi előleget az ugyanott megjelölt célokra, jelesül a f. évi január hó 1-je óta, a társaság által az állam számlájára fedezett építési, beruházási és jármű-beszerzési költségek megtérítésére, illetve fedezésére, továbbá a morva-völgyi és ipolyság-balassagyarmathi vasutvonalak építésének befejezésére és a megváltás alá kerülő vasutvonalakon szükséges egyéb beruházásokra fordithassa;

b) hogy az átveendő vasutvonalak f. évi üzleti kiadásait, valamint a szerződés szerint az állam terhére eső f. évi fizetéseket ugyancsak az említett vasutvonalak bevételeiből fedezhesse s ugy ezen bevételeket, mint az említett kiadásokat, ugy nemkülönben a fentebbi a) pont alatt engedélyezett kiadásokat is a zárszámadásokban megfelelően elszámolhassa; végre

c) hogy egyáltalában a szerződés végrehajtása iránt a szükséges intézkedéseket tegye, különösen pedig a szerződés 5-ik cikke értelmében a társasági elsőbbségi kötvénybirtokosok zálogjogait a megváltás alá kerülő vasutvonalakról töröltesse és azokat az azok megváltása fejében fizetendő évi járadékra való átutalás, illetve felülkeblezés útján biztosítsa.

4. § A jelen törvényben a kormány részére adott felhatalmazás elenyészik, ha a kérdésben forgó megváltás iránti szerződés legkésőbb f. évi július hó 15-ikéig megköthető nem lenne.

A mennyiben pedig ezen szerződés a jelen felhatalmazás, illetve a bemutatott szerződés keretében tényleg megkötetnék: utasittatik a kereskedelemügyi miniszter, hogy azt utólagos jóváhagyás és becikkelyezés végett a törvényhozás elé terjeszsze.

5. § Ezen törvény a törvénytárban való megjelenése napján lép hatályba s végrehajtásával a kormány bizatik meg.

1891. évi XXXVIII. törvénycikk
a szab. osztrák-magyar államvasutttársaság magyarországi vasutvonalainak megváltása iránt az 1891. évi XXV. törvénycikk alapján az 1891. évi június 7-én/július 11-én megkötött szerződés jóváhagyása és becikkelyezéséről

1. § A szab. osztrák-magyar államvasutttársasággal az 1891. évi XXV. törvénycikk alapján 1891. évi június 7-én/július 11-én megkötött szerződés jóváhagyatik és becikkelyeztetik.

2. § Ezen törvény az országos törvénytárban való megjelenése napján lép hatályba, s végrehajtásával a kereskedelemügyi és pénzügyi m. kir. ministerek bizatnak meg.

Szerződés,

mely egyfelől a magyar államot képviselő kereskedelemügyi és pénzügyi magyar királyi ministerek, másfelől a szabadalmazott osztrák-magyar államvasutttársaság között ezen társaság magyarországi vasutvonalainak az engedélyszerű megváltási határidők beállta előtt és a vonatkozó megváltási határozmányoktól eltérőleg barátságos egyezkedés útján megállapított beváltása és az ezzel kapcsolatos ügyek iránt az alant kitett napon a következőkben kötöttetett:

1. CZIKK

A magyar királyi kormány megváltja a szabadalmazott osztrák-magyar államvasutttársaságnak Magyarország területén fekvő vasutvonalait s ehhez képest a szerződő felek egyetértőleg megállapítják, hogy ezen vasutvonalaknak a magyar királyi kormány által való beváltása az 1891-iki üzleti évvel és pedig ezen év január 1-ére visszaható erővel történjék.

A megváltás tárgyai a következők:

a) Az összes, bármely engedély alapján közforgalomban levő és a szabadalmazott osztrák-magyar államvasutttársaság tulajdonát képező magyar vasutvonalak mindenemü ingó és ingatlan tartozékaikkal együtt; ideértve az ezen vonalokhoz 1890. évi december 31-én leltárilag beosztva volt forgalmi eszközöket, nemkülönben az anyagkészletet is, továbbá a Budapesten Teréz-körut 62. szám alatt fekvő igazgatósági épü-

let, a hozzá tartozó berendezéssel és végül az építés alatt levő ipolyság-balassagyarmati és morvavölgyi vasutvonalak.

b) A társaság szabad magántulajdonából a lissava-aninai bányavasut anyagkészletekkel, forgalmi eszközökkel és egyéb tartozékkal együtt, továbbá a társasági hajóállomány tartozékával együtt, végül az 1890. évi december 31-iki társasági leltárban felsorolt és Magyarországon fekvő következő telkek és ingatlanok, és pedig:

1. Tótmegyeren telkek a rajtok levő három lakházzal.
2. Budapesten telkek a Rákoson.
3. Budapesten (Bulcsu-utcza) az „Erényi”-féle ingatlan.
4. Budapesten (Podmaniczky-utcza) a Rumbach-féle ingatlanból megmaradt két házhelycsoport.
5. Budapesten (körut) az ez idő szerint diszkertet képező 2.982/5. számú házhelycsoport.
6. Temesváron (Józsefváros) a 223., 224. és 225. számú Koronghy-féle ingatlanok az uri-utczában.
7. Temesváron (Józsefváros) telkek a Bega-csatornánál a rajtok levő tiz munkásházzal együtt.
8. Nagy-Kikindán a Gábor-féle egy lakóházból s telekből álló ingatlan.
9. Karánsebesen az 501. összeírási szám alatti lakóház kerttel.
10. Krusoveczen a 89. összeírási szám alatti lakóház kerttel.
11. Nyitrán az állomás mellett lakóház telekkel együtt.
12. Esztergom-Nánán telek a feladási épület mellett a rajta levő egyemeletes lakóházzal.
13. Vörösváron telek két egyemeletes szolgálk házzal, laktanyával és két gazdasági udvarral.

c) A szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaságnak a m. kir. államkincstárral szemben fennálló s a budapest-balparti körvasut kiépítésére adott, évenként 125,000 frtnyi évjáradékkal törlesztendő 2.500,000 frtnyi előlegre vonatkozó követelése, annak a jelen szerződés hatálybaléptekor fennálló összegében.

Az imént felsorolt összes megváltási tárgyak a jelen cikk első kikezdése értelmében abban a terjedelemben és abban a mennyiségben mennek át az állam tulajdonába, a melyben azok 1890. évi december 31-én leltárszerűen megvoltak, a nélkül azonban, hogy a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaság a megváltás tárgyainak minősége és értéke tekintetében szavatosságot vállalna.

A leltárak alapján netán felmerülő kifogásokat legkésőbb 1891. évi június 30-ig lehet csak megtenni, e határidőn túl semminemű kifogásolásnak helye nincs.

2. CZIKK

A szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaság magyarországi vasut-hálózatának különböző pénztáraiban 1890. évi december 31-én készpénzben vagy érték-papirokban megvont pénztári készletek, ugyszintén a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaság 1890. évi zármérlegébe fölvelt követeléseai és tartozásai (adóok és hitelezők) a társaság vagyona, illetőleg terhe maradnak.

3. CZIKK

Az 1-ső cikkben felsorolt összes megváltási tárgyak megváltási ára hetvenöt éven át fizetendő 10.665,000 osztrák értékű forint, azaz: tizmillió hatszázhatvanötezer osztrák értékű forintnyi évi járadékban állapittatik meg.

Ebből az évi járadékból egy semmi szin és feltétel alatt fel nem emelhető és minden állami, községi vagy egyéb pótlék alól mentes 10%-os adóösszeg előzetesen levonandó, a melyben a nyilvános számadásra kötelezett vállalatok és egyletek adója, ugyszintén az elsőbbségi kötvények után járó tőkekamat- és járadékadó, valamint bármi néven nevezendő más adó, közteher és illeték, valamint minden ezek helyébe lépő vagy ezeken felül behozandó új adó, közteher és illeték, ezeknek bármi néven nevezendő pótlékaival együtt befoglaltatik.

Az ezen adóösszeg levonása után fenmaradó 9.598,500 forint, azaz: kilenczmillió ötszáz kilenczvennyolczezer ötszáz osztrák értékű forintnyi tiszta évi járadék minden a jelenben fennálló vagy a jövőben behozandó állami, községi és egyéb adók, pótlékok, közterhek és illetékek alul mentesen 1891. évtől 1965. év végéig, két egyenlő, minden év január 1-én és július 1-én esedékes 4.799,250 forint, azaz: négymillió hétszázkilenczvenkilenczezer kettőszázötven osztrák értékű forintnyi előleges félévi részletben a budapesti m. kir. központi állampénztárnál vagy más közös egyetértéssel megállapítandó helyen, a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaság vagy jogutódjának, minden további, bármi néven nevezendő levonás nélkül s minden beszámítási vagy megtartási jog kizárásával kifizetendő.

Ha az évi járadék esedékességét közvetlenül megelőző hónapban az osztrák és magyar 8 forintos aranyoknak a bécsi tőzsdén jegyzett pénzfolyamai átlaga 9.36 (117%), azaz kilencz forint 36 krajczárt (száztizenhét százalékot) meghaladja, a magyar kormány által a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaságnak fizetendő illető részlet felemelendő azzal az összeggel, a melyet a beállott százalékos árfolyam-emelkedés 3,250,000 azaz: hárommillió kétszázötvenezer aranyforint után számítva eredményez.

Ha tehát például az évi járadék egyik részletének esedékességi határidejét közvetlenül megelőző hónapban az átlagos árfolyam 9.40 (117 1/2%) lenne, akkor a különbözetet a 117% és 117% 1/2% között, azaz 1/2 százalék 3,250.000 aranyforint után

16.250 osztrák értékű forintot tenne, a mely összeg a m. kir. kormány által minden további, bármi néven nevezendő levonás nélkül lenne kifizetendő.

Ezen az illető évjáradékkal egyszerre fizetendő többlet (felülfizetés) minden jelenlegi és jövődöbeli állami, községi és egyéb adók, pótlékok és közterhek, valamint minden bélyeg és illeték alól mentes és különösen nem esik az előbbiek szerint megállapított 10%-os adó alá sem.

Az előző kikezdések értelmében az 1891. évre eső és netto összegben együtt 9,598.500 forint, azaz: kilenczmillió ötszázkilenczvennyolczezer ötszáz osztrák értékű forintot kitevő mindkét évjáradéki részlet az esetleg az előző megállapítások értelmében a 6,500.000 aranyforintnyi részösszeg után eső felülfizetéssel együtt egyszerre fizetendő le és pedig legkésőbb a szerződés jogerőre emelkedését követő második hónap első napján.

4. CZIKK

1891. évi január 1-től egész addig, míg a megváltási tárgyak a 6. cikk értelmében a magyar állam tényleges birtokába jutnak, az első cikkben felsorolt beváltási tárgyakra vonatkozó üzleti és építési számadások a magyar állam számlájára fognak vezetetni.

Ezen számadásokat, valamint a társaságnak az üzletvezetést és az építést illetőleg tett intézkedéseit is a magyar kormány legkésőbb csak 1891. évi június 30-ig kifogásolhatja; ezen határidőn túl kifogásolásnak helye nincs.

A megváltási tárgyakból 1891. évi január 1-től elért bevételek a fentebbiekhez képest a magyar állam javára s viszont az 1891. évi január 1-től kezdve felmerült, illetve felmerülendő kiadások, különösen valamennyi fizetett adó- és illetékösszeg is ugyancsak a magyar állam terhére esnek.

Kivételt képeznek a tisztán társasági kiadások, milyenek a kamatok, törlesztések, szelvénybeváltási költségek, jegyzési díjak és szelvény-bélyegilleték, valamint a közös igazgatási szolgálati ágak költségei és az igazgató tanácsosok illetményei.

Az 1891. évi január 1-től építkezési czélokra felhasznált és részint építési, részint beruházási kiadások gyanánt elszámolandó anyagok a magyar állam részére az üzleti számla mellett vezetendő anyagszámla javára, az ugyanazon határnaptól kezdve újonnan beszerzett anyagok ellenben ugyanazon számla terhére fognak iratni.

A társaság által 1891. évi január 1-től egész addig, míg a megváltási tárgyak a 6. cikk értelmében a magyar állam tényleges birtokába jutnak, az ipolyságh-balassagyarmati vasutvonal és a morvavölgyi vasut építésére és berendezésére, valamint esetleg azok forgalmi eszközeinek beszerzésére fordított kiadások, nemkülönben az 1891. évi január hó 1-től a jelzett időpontig egyáltalában a magyar hálózaton beruházásokra fordított kiadások, - a forgalmi eszközöket is beleértve, - a társaságnak a magyar állam által készpénzben fognak megtéríteni.

Ezen kiadások összegének megállapítására a szabadalmazott osztrák-magyar államvasutársaságnak az említett építkezésekről és beruházásokról vezetett számadásai mérvadók.

Ezen számadások legkésőbb csak 1891. június 30-ig kifogásolhatók, ezen határidőn túl kifogásolásnak többé helye nincs.

A szabadalmazott osztrák-magyar államvasutársaságnak a fentebbiek szerint fizetendő összeg beszerzése, valamint a magyar államnak az említett két vasutvonal teljes kiépítésére és esetleges egyéb beruházásokra még szükséges kiadások fedezése céljából a szabadalmazott osztrák magyar államvasutársaság a magyar államnak külön nyugtatványra 5,000.000, azaz: öt millió osztrák értékű forintnyi előleget nyújt.

Ezen előleg kamatoztatása és visszafizetése 1891. évtől egész 1965. évig bezárólag a magyar állam által fizetendő és az egész időtartamra minden adó, illeték és egyéb közhatalmától, valamint minden bélyegilletéktől mentes 250,000, azaz: kettőszázötvenezer osztrák értékű forintnyi évjáradékkal történik, mely évjáradék félévi, minden év január 1-én és július 1-én esedékes 125.000, azaz: egyszázhuszonötezer osztrák értékű forintnyi előleges részletekben a magyar királyi központi állampénztárnál, vagy valamely más, közmegegyezéssel megjelölendő helyen, minden bárminemű levonás nélkül és minden beszámítási és visszatartási jog kizárásával lesz a társaságnak, illetve jogutódjának kifizetendő.

A fentjelzett előleg folyósításának egyrészt, másrészt pedig az ezen előleg után az 1891. évre eső, összesen 250,000 azaz: kettőszázötvenezer osztrák értékű forintot tevő két törlesztési részlet megfizetésének egyidőben kell történnie az 1891. évre eső, a 3-ik cikk értelmében fizetendő két járadékrészlet kifizetésével és ezzel együtt egy időben teljesítendő, ugyancsak a magyar királyi központi állampénztárnál, vagy más, közmegegyezéssel megjelölendő helyen, a szabadalmazott osztrák-magyar államvasutársaság által az ipolyságh-balassagyarmati vasutvonal és a morvavölgyi vasut építésére és berendezésére, esetleges forgalmi eszközökkel együtt, valamint egyáltalában a magyar hálózaton beruházásokra, illetve forgalmi eszközökre fordított és ezen cikk értelmében a magyar állam által megtérítendő összegek megfizetése is.

A magyar állam kötelezi magát a szabadalmazott osztrák-magyar államvasutársaság kívánságára a fentemlített 5.000,000 azaz ötmillió osztrák értékű forintnyi előleget, illetve a szabadalmazott osztrák-magyar államvasutársaságnak az ezen előleg kamatoztatására és törlesztésére ezen cikk értelmében megállapított évjáradékok megfizetése iránti követelését az ipolyságh-balassagyarmati és a morvavölgyi vasutról nyitandó vasuti telekjegyzőkönyvekben első helyen jelzálogilag biztosítani.

A magyar állam fentartja magának a jogot, hogy a fentemlített előlegnek azon részösszegét, mely az e végből felállítandó törlesztési terv szerint törlesztetlennek fog mutatkozni, előzetes, de csak minden év január 1-én és július 1-én eszközölhető hat havi

felmondás után bármikor egyszerre visszafizethesse.

A fentemlített, építés alatt álló vasutak után járó 1891. évi január 1-én még befizetetlen volt 83,960, azaz: nyolczvanháromezer kilencszázhatvan osztrák értékű forintnyi érdekeltségi hozzájárulásokat a szabadalmazott osztrák-magyar államvasutársaság minden további szavatosság nélkül átruházza a magyar államra.

5. CZIKK

A szabadalmazott osztrák-magyar államvasutársaság beleegyezik, hogy ezen szerződés jogerőre emelkedése, valamint az 1891. évre eső és a 3-ik cikkben megállapított évjáradéknak az esetleges többlettel (felülfizetéssel) együtt leendő lefizetése után a magyar államnak tulajdonjoga a szabadalmazott osztrák-magyar államvasutársaságnak valamennyi Magyarországon fekvő közforgalmú vasutvonalára, valamint a többi megváltott ingatlanokra is, és pedig az említett vonalakra nézve 7., 12., 21., 39., 46., 47., 48., 52., 53., 55., 56., 57., és 62. számok alatt már nyitott, 92., 93., 94., 95., 118., 119., 121. és 125. számok alatt pedig még csak ezután megnyitandó központi vasuti telekjegyzőkönyvekben, illetve az illető helyi telekjegyzőkönyvekben további megkérdezés nélkül, de nem a társaság költségére, a magyar állam javára vasuttelekjegyzőkönyvileg, illetve telekjegyzőkönyvileg bekebeleztessek, de a 7., 12., 21., 39., 46., 47., 48., 52., 53., 55., 56., 57., és 62. számok alatt már nyitott és a 92., 93., 94., 95., 118., 119., 121. és 125. számok alatt ezután nyitandó központi vasuti telekjegyzőkönyvekbe bevezetett közforgalmu vasutvonalakra csak oly kikötéssel, hogy a tulajdonjog bekebelezésével egyidejűleg a szabadalmazott osztrák-magyar államvasutársaságnak a 3. cikkben jelzett 9,598,500 osztrák értékű forint, azaz: kilenczmillió ötszázkilenczvennyolczezer ötszáz osztrák értékű forintnyi törlesztési évjáradéknak megfizetése iránti követelése és az ezen cikk végén említett többlete (felülfizetése) erejéig a magyar állam által ezennel megadott zálogjog az összes ezen szerződéssel megváltott közforgalmu vasutvonalakra a szabadalmazott osztrák-magyar államvasutársaság javára vasuti telekjegyzőkönyvileg közvetlenül a társasági elsőbbségi kölcsönhitelezők zálogjoga után, kiknek kielégítéseért a vonatkozó kötelezvényekben foglaltak értelmében továbbra is a szabadalmazott osztrák-magyar államvasutársaság felel, bekebeleztessek.

A szabadalmazott osztrák-magyar államvasutársaság kötelezi magát, hogy a szerződésnek jogerőre emelkedése után azonnal ki fogja állítani a magyar királyi kormány részére mindazon bekebelezési engedélyeket, illetve okmányokat; melyek szükségesek arra, hogy a magyar állam tulajdonjoga a beváltás tárgyát képező azon ingatlanokra, melyeknek telekkönyvi számai jelen szerződésben kitüntetve nincsenek, bekebelezethessék.

A szabadalmazott osztrák-magyar államvasutársaság nem fog kifogást tenni, illetve egyetért azzal, ha a magyar királyi kormány a központi vasuti telekjegyzőkönyvekben

az elsőbbségi kötvénybirtokosok javára bekebelezett zálogjog törlését kieszközli.

A magyar állam kötelezi azonban magát, hogy ezen törlés eszközzése előtt, illetve azzal egyidejűleg intézkedni fog az iránt, hogy az elsőbbségi kötvénybirtokosok jogai azon számszerű összeggel, melylyel ezen törlés bejegyzésének időpontjában fennállanak és a központi vasuti telekjegyzőkönyvekben zálogjogilag biztosítva vannak, a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaságnak a 3. cikkben megállapított 9,598,500 o. é. forintnyi évi járadék, valamint az esetleges többlet (felülfizetés) erejéig az előző bekezdés szerint bekebelezett zálogjogára bélyeg- és illetékmentesen felülkebeleztessek, mihez a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaság ezennel beleegyezését adja.

Ehhez képest a társasági elsőbbségi kötvények törlése után, a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaságnak az előbb felsorolt évjáradékok fizetésére való követelése, a társaság elsőbbségi hitelezőinek ezen évjáradékokra felülkebelezett követelésével együtt, telekkönyvi rangsorban első helyen biztosított jelzálogi tétel gyanánt kell hogy jelentkezzék.

6. CZIKK

Mihelyt ezen szerződés jogerőre emelkedése és az 1891. évre eső s a 3. cikkben megállapított évjáradéknak a netaláni többlettel (felülfizetés) együtt való kifizetése után, a magyar állam tulajdonjogának bekebelezését, illetve a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaság részére a 3. cikkben megállapított 9,598.500 forintnyi évjáradék s a netaláni többlet (felülfizetés) erejéig való zálogjognak, a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaság jelen megváltás tárgyát képező s a már megnyitott központi telekkönyvekben 7., 12., 21., 39., 46., 47., 48., 52., 53., 55., 56., 57. és 62. szám alatt bevezetett közforgalmu vasutvonalaira való bekebelezését elrendelő törvényszéki végzés a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaságnak kézbesítve lett; a magyar királyi kormány által megállapítandó időpontban a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaság kezelése és minden másnemű, a megváltás tárgyaira vonatkozó tevékenysége megszűnik, és az 1. cikkben felsorolt összes megváltási tárgyak, összes tartozékaikkal együtt, a magyar állam tényleges birtokába mennek át a nélkül, hogy e végből valamely egyéb átruházási cselekményre szükség lenne.

7. CZIKK

A magyar állam, mint a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaság jogutódja, 1891. évi január hó 1-én ez utóbbinak mindazon fennálló jogviszonyaiba lép, melyek a megváltás tárgyaira vonatkoznak. Különösen átveszi a már lefolytatott, vagy még függőben levő perekből és minden harmadik személylyel kötött szerződésekből eredő összes e részbeni jogokat és kötelezettségeket, mely célból ezen szerződések

külön jegyzékbe fognak foglaltatni. Épen úgy átmennek a magyar államra, az 1890. évi december 31-ével még le nem számolt s cartell-szerződésekből és kötelékekből eredő összes követelések és tartozások, valamint a refectiákból és vissztéritekből származó kötelezettségek, tekintet nélkül arra, hogy azok mely évből erednek.

A mennyiben fenálló szerződések alapján a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaság osztrák hálózata részére szükségleti cikkek magyar állomásokon adandók át, a magyar királyi kormány az említett szerződések tartamára, a megváltott vonalakon továbbra is ugyanazokat az önköltségi díjtételeket fogja engedélyezni, a melyek mellett a kérdéses cikkek eddig szállítva lettek.

Ugy nemkülönben azon szállítási vagy másnemű kedvezmények, a melyek a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaság osztrák hálózatának szánt szükségleti cikkek szállítói részére, a nevezett társaság megváltás alá kerülő magyar vonalain, a vonatkozó szállítási szerződésekben biztosítva lettek, ezen szerződések tartamára érvényben maradnak.

Ugyanezen határozmányok viszont érvényesek mindazon szállításokra nézve is, a melyek fennálló szerződések alapján a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaság osztrák vonalain, ezen társaság beváltás alá kerülő magyar vonalainak részére eszközöndők.

Valamennyi erre vonatkozó szerződés ugyancsak külön jegyzékbe lesz foglalandó.

8. CZIKK

Minthogy a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaság magyar vonalainak után fizetendő adók az 1884. évtől kezdve csak ideiglenesen vettek ki, s az adóelőírás mérve tekintetében a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaság részéről felszólalások történtek, - ezen ideiglenes kivetés, melynek alapján a befizetések eddig eszközöltettek, - kölcsönös egyetértéssel véglegesnek ismertetik el, - és a magyar királyi kincstár az 1890. év végéig már előírt, illetve befizetett adókon felül a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaságtól többé mit sem követelhet, viszont azonban a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaság sem követelhet a magyar királyi kincstártól adóvisszatérítést.

9. CZIKK

A magyar királyi kormány kötelezi magát a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaság összes hivatalnokait és egyéb alkalmazottait, a kik a megváltás alá kerülő tárgyaknál alkalmazva vannak, a megváltás tárgyainak a 6. cikkben megállapított birtokba vétele idejében részükre járó minden néven nevezendő illetményekkel és szerzett összes jogaikkal átvenni.

10. CZIKK

A szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaság nyugdíj-alapjának az 1890. év végével mérlegszerűleg kimutatott vagyonából, az ezen alap tulajdonát képező s Budapesten, Teréz-körút 54., 56., 58. és 60. számok alatt lévő házak, azoknak az 1890. évi december hó 31-éről szóló mérlegben kitüntetett 802,127 forint 68 krajczári könyvszerű összértékében, továbbá az alapnak az 1890. évi december 31-éről szóló mérlegben árfolyam szerinti értékben kimutatott értékpapirjaiból, valamint az alap követeléseiből és készpénz-álladékából álló 2,871.932 forint 94 krajczárnyi, szóval kétmillió nyolczszázhetvenegyezer kilencszázharminckét forint 94 krajczárnyi összegének 40%-nyi hányada, vagyis készpénzben 1,148.773 forint 18 kr., azaz: egymillió egyszáznegyvennyolcezer hétszázhetvenhárom forint 18 krajczár osztrák értékben fog a magyar államnak a magyar királyi államvasutak nyugdíjalapja részére átutaltatni, illetőleg a megváltott vonalaknak a magyar állam tényleges birtokába való átvétele napján készpénzben kifizettetni.

Ugyancsak a magyar állam javára esnek 1891. évi január hó 1-től kezdve, a magyar állam által átvett társasági hivatalnokok befizetései, - a társaságnak a megváltott magyar vonalak és a megváltott egyéb tárgyak üzleti számláján elszámolt alapszabályszerű hozzájárulásai, - valamint a fentemlített s a magyar állam birtokába átutalt vagyონrész jövedelme is. Ily jövedelemnek a nyugdíjalap tulajdonát képező fentemlített házaknak, a kezelési költségek, adók, közszolgáltatások és mindennemű terhek levonása után mutatkozó hozadéka - 1891. évi január hó 1-től számítva, - és az átutalt 1,148.773 forint 18 krnyi készpénzösszeg 5%-os kamata, ugyancsak 1891. évi január hó 1-től a fizetés napjáig számítva lesz tekintendő.

A magyar állam viszont 1891. évi január hó 1-től kezdve átvállalja a megváltás alá kerülő tárgyaknál alkalmazott mindazon társasági hivatalnokok összes igényeinek kielégítését, a kiknek szolgálati viszonya a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársasággal szemben csak 1890. évi december hó 31-ike után bontatott fel vagy fog felbontatni; ugyanazon mérvben, a mily mérvben ezen igényeket a társaság nyugdíjintézetének alapszabályai a nyugdíjalap tagjai és illetőleg ezek hátrahagyottjai javára meghatározzák; továbbá az 1890. év végével összesen 889,792 forint 27 krajczárral osztrák értékben már megállapított illetőleg folyósított nyugdíjaknak 30%-át, vagyis 266,937 forint 68 krajczár, azaz: kétszázhatvanhatezer kilencszázharminchét forint 68 krajczárt osztrák értékben és pedig az illető nyugdíjasoknak egyénekenkénti átutalásával.

Ezen átutalás a méltányosság követelményei szerint, és az illető nyugdíjasok illetőségének lehető figyelembe vételével lesz eszközözlendő.

Az ezen határozmányok értelmében a magyar állam számlájára olyan hivatalnokoknak, illetve ezek hátrahagyottjainak 1891. évi január hó 1-től kezdve kifizetett ösz-

szegek, a mely hivatalnokok szolgálati viszonya a társasággal szemben csak 1890. évi december hó 31-ike után szünt meg, a nyugdíjalapból a magyar állam részére átutalt vagyonhányad kifizetése alkalmával ennek terhére viszont követelésbe veendő, és illetőleg a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaságnak megtérítendő lesznek.

A magyar állam ugyanezen határidőben ki fogja fizetni az 1890. évi december hó végével már fennálló nyugdíjak fejében a fentiek szerint 266,937 forint 68 krajczárral osztrák értékben átvállalt 30 százalékos hányadból 1891. évi január hó 1-től kezdve időarányosan megállapított részösszeget, s a mennyiben az egyénenkénti átutalás még keresztülvezetve nem volna, az esedékes további részleteket a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaságnak havonként ki fogja fizetni.

A mi a társaság szolgálainak és munkásainak nyugbéalapját illeti, ezen alapnak az 1890. év végével mérlegszerűleg kimutatott vagyonából, az alap tulajdonát képező budapesti házak, azoknak az 1890. évi december 31-éről szóló mérlegben 171,479 frt 39 krral kimutatott könyvszerű értékében, továbbá az alapnak az 1890. évi december 31-éről szóló mérlegben 2.164,073 forint 73 krajczárnyi, azaz: kétmillió egyszázhatvannégyezer hetvenhárom forint 73 krajczárnyi osztrák értékű egyenlegösszeggel mutakozó ingó vagyonából 24%-nyi hányad, vagyis: 519,377 forint 70 krajczár, azaz: ötszáztizenkilenceezer háromszázhetvenhét forint 70 krajczárnyi osztrák értékű készpénzösszeg fog a magyar állam részére átutaltatni és illetőleg a megváltott vonalaknak a magyar állam tényleges birtokába való átmenete napján készpénzben kifizettetni.

Ugyancsak a magyar állam javára esnek 1891. évi január hó 1-től kezdve, a nyugdíj-alapra vonatkozólag fennebb megállapított módozatok megfelelő alkalmazása mellett a befizetések, hozzájárulások és az átutalt vagyonrész jövedelmei is.

Ennek ellenében a magyar állam 1891. évi január 1-én átveszi a megváltás alá kerülő összes tárgyaknál szolgálatban álló azon nyugbérintézeti tagok összes igényeinek kielégítését, a kiknek szolgálati viszonya 1890. évi december 31-ike után bontatott vagy bontatik fel; ugyanabban a mértékben, a melyet a társasági nyugbéalap alapszabályai a nyugbéalap tagjai, illetőleg azok hátrahagyottjai számára megállapítanak; átveszi továbbá a magyar állam az illető nyugbéresek egyénenkénti átutalása mellett az 1890. év végével már hatályban állott, vagyis kiutalványozott 617,012 forint 88 krajczárnyi, azaz: hatszáztizenhétezer tizenkettő forint 88 krajczárnyi nyugbérek 24%-át, vagyis 148,083 forint 09 krajczár, azaz egyszáznegyvennyolcezer nyolczvanhárom osztrák értékű forint 09 krajczárnyi összeget.

A szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaság által 1891. évi január 1-étől a magyar állam terhére kifizetett nyugbérek, valamint az 1890-ik év végével már hatályban állott nyugbéreknek a magyar állam által átvett részlete tekintetében a nyugdíjalapra vonatkozó fentebbi határozmányok megfelelően alkalmazandók.

A mennyiben a szabadalmazott osztrák-magyar államvasutttársaság vagy annak nyugdíj-, illetve nyugbéalapja valamelyik átvett, illetve átutalt hivatalnok, nyugdíjas vagy nyugbéres, illetőleg ezek hátrahagyottjai által igénybe vétetnék, illetőleg fizetésre köteleztetnék, ez esetben a fizetés a magyar állam terhére fog történni.

11. CZIKK

A végből, hogy a magyar királyi kormány az arad-temesvári vasutat mielőbb megválthassa, a szabadalmazott osztrák-magyar államvasutttársaság meg fogja a szükséges intézkedéseket tenni, illetve az arad-temesvári vasutttársaságnál megfelelő módon oda fog hatni, hogy ez a törlesztési terv szerint 1891. évi szeptember 1-én még fenmaradó 16,470 darab 3.294,000 osztrák értékű ezüst forint névértékű elsőbbségi kölcsön-kötvényt soronkívüli kisorsolás, illetve felmondás útján, 1892. évi márczius 1-én való esedékességgel visszaváltása.

A mennyire a szabadalmazott osztrák-magyar államvasutttársaság az arad-temesvári vasut szóban forgó elsőbbségi kölcsön-kötvényeit természetben át nem adná, az azok beváltására még szükséges készpénzt az arad-temesvári vasutnak, esetleg a magyar királyi kormánynak osztrák-értékben idejekorán rendelkezésére fogja bocsátani.

Az összes elsőbbségi kötvényeknek 1892. márczius 1-én esedékessé váló szelvényeit az arad-temesvári vasut tartozik beváltani, ennek ellenében a szabadalmazott osztrák-magyar államvasutttársaság az ezen szelvényeknek 1892. évi január 1-től 1892. évi márczius 1-ig terjedő időre eső rész-összegét az arad-temesvári vasutnak 1892. évi márczius 1-én készpénzben fogja megtéríteni.

Továbbá kötelezi magát a szabadalmazott osztrák-magyar államvasutttársaság, hogy az arad-temesvári vasut összes, 11,406 darab részvényét az 1892. évi július 1-én esedékes szelvényekkel együtt legkésőbb 1892. évi márczius 1-én a magyar állam tulajdonába fogja átadni.

Ennek ellenében a magyar királyi kormány 1892. évi márczius 1-től kezdve, bezárólag 1958. évi szeptember 1-ig a szabadalmazott osztrák-magyar államvasutttársaságnak vagy jogutódjainak, 288,745 forint osztrák értékű évi járadékot, minden év márczius 1-én és szeptember 1-én esedékes, minden állami és községi, valamint bárminemű más adó, közteher, bélyeg és illeték alul mentes 144,372 forint 50 krajczár osztrák értékű, azaz: egyszáznegyvennégyezer háromszázhetvenkettő forint 50 krajczárnyi félévi részletekben, a melyek elseje 1892. évi márczius 1-én és az utolsó 1958. évi szeptember 1-én váland esedékessé, minden bárminemű levonás nélkül és minden beszámítási és megtartási jog kizárásával Budapesten a m. kir. központi állampénztárnál vagy más, egyetértőleg megállapítandó helyen fog kifizetni.

A magyar kir. kormány kötelezi magát, hogy legkésőbb 1892. év végéig a megfelelő intézkedéseket meg fogja tenni, hogy a szabadalmazott osztrák-magyar államvasutttár-

saságnak az előbb említett 288,745 osztrák értékű forint évi járadék fizetésére vonatkozó követelése zálogjogilag, és a nélkül, hogy ebből a szabadalmazott osztrák-magyar államvasutttársaságra vagy az arad-temesvári vasutra bárminemű bélyeg és illeték fizetése háramolnék, a m. kir. kormány választása szerint vagy első helyen az arad-temesvári vasut vonalára, vagy a szabadalmazott osztrák-magyar államvasutttársaság beváltás alá kerülő vonalaira, közvetlenül a 3. cikkben meghatározott járadék biztosítására az 5. cikk értelmében biztosított zálogjog után bekebeleztessek.

A m. kir. pénzügyminister úr hajlandó a most fennálló szelvény-bélyegilleték átálynóztatását megengedni, és a szabadalmazott osztrák-magyar államvasutttársaság az e célból kipuhatólandó tőkeösszeget közvetlenül a m. kir. központi állampénztárba fogja befizetni.

12. CZIKK

A társaságnak Magyarországnban fekvő és a megváltás tárgyát nem képező uradalmi, bánya- és kohóművei a bogsán-resiczai, bogsán-moraviczai és resicza-szekulibányavasutakkal együtt a szabadalmazott osztrák-magyar államvasutttársaság teljesen szabad magántulajdona maradnak és általa egészen saját belátása szerint kezelhetők, ugyszintén egészben vagy részben elidegenithetők.

Abban az esetben, ha a társaság az említett ingatlanokat tulajdonában megtartja, azok részére legkésőbbben 1892. évi július 1-ig az együttes tanácsnak, illetőleg az alapszabályok megváltoztatása esetére, a társaság ennek helyébe lépő képviselőtének közvetlenül alárendelt, s az utóbbi által kinevezendő üzletvezető igazgatóság fog Budapestben felállíttatni.

Ha ez igazgatóság részére csak egy igazgató rendeltetnék ki, ennek magyar állampolgárnak kell lennie.

Ha az igazgatóság több tagból állana, ugy legalább a tagok fele magyar állampolgár legyen.

Ha pedig az utóbbi esetben vezénylő igazgató rendeltetnék ki, ennek szintén magyar állampolgárnak kell lennie.

Hivatalnoki állások újra betöltésénél a társaság magyar állampolgárookra lehetőleg tekintettel lesz.

A m. királyi kormány a szabadalmazott osztrák-magyar államvasutttársaság e műveit és uradalmait különösen a termények értékesítése és a díjszabások tekintetében minden megengedhető támogatásban és pártolásban fogja részesíteni.

A megváltás alá kerülő társasági vonalak beruházási és üzleti szükségleteinek fedezésénél a magyar királyi kormány ugyancsak első sorban tekintettel lesz a szóban forgó művek terményeire, a mennyiben a szabadalmazott osztrák-magyar államvasutttársaság a vele versenyző vállalatoknak a társaság tudomására hozandó feltételeit ár és minőség tekintetében kész elfogadni.

Ha a szóban forgó szükséglet fedezése nyilvános ajánlati versenytárgyalás útján történék, úgy az előbb említett kedvezmény csak akkor érvényesül, ha a szabadalmazott osztrák-magyar államvasutttársaság az ajánlati versenytárgyalásban részt vesz s a mennyiben ez alkalommal más részről olcsóbb ajánlat tétetik, kész a vele versenyző vállalatnak a társaság tudomására hozandó feltételeit ár és minőség tekintetében elfogadni.

Az előbb említett kedvezmények arra az esetre is érvényben maradnak, ha a kérdéses társasági vállalatok egy vagy több, ujonnan létesítendő avagy már fennálló magyar részvénytársaságra ruháztatnak át, feltéve, hogy ezen társaságok az ügyvezető igazgatóságra, valamint ujonnan kinevezendő hivatalnokaikra nézve a magyar állampolgárság tekintetében fennebb megállapított határozmányokhoz alkalmazkodni fognak és az őket képviselő igazgatóság felerészben magyar állampolgárokból álland.

Az ilyen átruházást tárgyazó minden jogügylet, okmány, beadvány és bejegyzés, különösen az adásvételi szerződés, - a társasági szerződés kötésének vagy megváltoztatásának kivételével, - továbbá maga az átruházási jogügylet és ennek nyilvánkönyvi keresztülvitele, teljes bélyeg- és illetékmentességben részesül.

13. CZIKK

Mihelyt a megváltás alá kerülő tárgyak a 6-ik cikk értelmében a magyar állam tényleges birtokába átmentek, a szabadalmazott osztrák-magyar államvasutttársaság köteles a megváltott tárgyak építésére és üzemeltetésére vonatkozó összes ügyiratokat, okmányokat, könyveket, számadásokat és egyéb feljegyzéseket a magyar királyi kormánynak átadni.

Az igazgató-tanács irattára, valamint a budapesti igazgatóságnak a bécsi igazgatósággal és igazgató-tanáccsal, úgy nemkülönben az együttes tanácscsal és a párisi bizottsággal folytatott levelezése és a társaság általános ügyeire vonatkozó ügyiratok a társaság birtokában maradnak.

Ezen ügyiratok és okmányok megőrzésére, valamint a társasági igazgatóságnak Budapesten tartandó ülései számára a magyar királyi kormány a szabadalmazott osztrák-magyar államvasutttársaságnak a budapesti igazgatósági épületben 1892. év végéig megfelelő helyiségeket fog díjtalanul rendelkezésére bocsátani.

A magyar királyi kormánynak átadott ügyiratok és könyvek a kereskedelmi törvényben meghatározott megőrzendőkké és a társaság által betekinthetőkké.

14. CZIKK

A magyar királyi kormány a szabadalmazott osztrák-magyar államvasutttársaságnak a jelen szerződésre, az ezen szerződésből kifolyó vagyónátruházásokra, valamint minden a jelen szerződéssel összefüggésben álló, vagy annak végrehajtása alkalmából kiállítandó mindennemű okmányokra (szerződésekre, jegyzőkönyvekre, beadványokra,

ra, ezek mellékleteire, átadási jegyzékekre, leltárakra, bekebelezési és törlési nyilatkozatokra, valamint a bárminemű fizetésekről, különösen a megállapított évjáradékok kifizetéséről szóló nyugtákra stb.), végül mindennemű telekkönyvi átírásokra, bekebelezésekre, különösen az elsőbbségi hitelezők felülkebelezésére nézve a teljes bélyeg- és illetékmentességet biztosítja.

15. CZIKK

Jelen szerződés a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaságot kötelezi, mihelyt a részvényesek közgyűlése ahhoz hozzájárult, a magyar államot pedig, mihelyt a szerződő ministerek a törvényhozásnak e részben kieszközlendő felhatalmazása alapján jelen szerződést aláírják.

Ha mindkét előfeltétel legkésőbb folyó évi július 15-ig be nem következik, jelen szerződés nem létezőnek tekintendő.

A jelen szerződésnek a társaság által való aláírása időpontjától kezdve a megváltás alá kerülő tárgyaknak a 6-ik cikk értelmében a magyar állam tényleges birtokába való átmenetelig joga van a magyar királyi kormánynak a megváltás alá kerülő társasági magyar vasutvonalaknak, nemkülönben a többi megváltási tárgyaknak kezelését és üzemét, illetve építését e czélból kirendelendő közegeivel felügyeltetni.

16. CZIKK

A jelen szerződés két eredeti példányban és pedig az egyik a magyar kir. kormány, a másik a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaság részére állittatik ki s annak hatályba lépésével a magyar állam és a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaság közt 1882. évi június hó 8-án kötött és az 1882. évi XLV. törvénycikkbe becikkelyezett szerződés határozmányai hatályukat veszti; ugyanez áll a társaság megváltott magyarországi vasutvonalaira vonatkozó engedélyek, illetve engedélyezési határozmányok tekintetében is, úgy, hogy a szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaságnak a magyar állammal szemben semminemű ezekből eredő joga vagy kötelezettsége többé fenn nem áll.

A szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaságnak szabadságában áll alapszabályait magyarországi vasuthálózatának megváltása után saját belátása szerint megváltoztatni, azonban a mennyiben a társaság saját érdekeivel megegyeztetethetőnek találja, a társasági szervezetnek dualisztikus alapja fentartandó lesz.

17. CZIKK

Végül közös egyetértéssel megállapittatik, hogy a jelen szerződésből netán eredő vitás kérdések a budapesti királyi törvényszék által döntendők el.

[Aláírások]

Indoklás

a szab. osztrák-magyar államvasut-társaság magyarországi vasútvonalá- nak megváltásáról szóló törvényjavaslathoz.

A kormány következetesen haladva azon az úton, melyet a törvényhozás helyeslé-
sével és jóváhagyásával eddigelé követett abban az irányban, hogy az ország közgaz-
dasági fejlődésének leghathatósabb eszközét, a vasutakat, az államhatalom kezében
összpontosítsa: immár elérkezettnek látja az időt arra, hogy a vasutállamosítási műve-
letnek egyik legnagyobb horderejű feladatát, a szab. osztrák-magyar államvasuttársaság
magyarországi vasútvonalainak megváltását megvalósítsa.

A magyar állam és a nevezett vasúttársaság közt 1882. évi június hó 8-án kötött s az
ugyanazon évi XLV. törvényezikk által becikkelyezett szerződés 2. cikkében a magyar
kormány részére biztosított a jog, hogy a társasági magyar vasútvonalakat függet-
lenül a társulatnak Magyarországon kívül fekvő vonalaitól már 1895 évi január elseje
után bármikor beválthassa.

Midőn tehát a kormány nem várja be a fentebb megjelölt időpontot, hanem a tár-
sasággal egyetértőleg létesült megállapodások alapján már most járul a törvényhozás
elé az osztrák-magyar államvasút magyarországi vonalainak megváltása ügyében, ezt
kötelességünknek tartjuk mindenekelőtt indokolni. Előre bocsátjuk azt, hogy, miután
a megváltás jogának szerződésszerű megnyíltától alig 4 évi időköz választ el, a kor-
mánynak – nehogy mulasztást kövessen el – már ez idő szerint határoznia kellett
a felett, hogy mit kelljen az osztrák-magyar államvasúttal tennie. Fontos és az előző
határozathozatalt sürgősen igénylő ez a kérdés államérdekből azért is, mert bármily
irányú legyen a határozat, több oly előmunkálat szükséges, mely huzamos időt vesz
igénybe. E mellett bármely üzletre, tehát még inkább a vasúti üzletre nézve egyenesen
káros az a bizonytalanság, melylyel az járna, ha sem a kormány nem volna idejében
tisztában magával az iránt, hogy mi a teendője, sem a vasúttársaság nem volna idejé-
ben tájékoztatva a kormánynak és a törvényhozásnak a társasági vonalakra vonatkozó
célzatai felett. A kormány tehát az ország jól fölfogott érdekében cselekedett, midőn
az osztrák-magyar államvasút kérdésével idejében foglalkozott.

A legbehatóbb megfontolás tárgyát képezte továbbá az, hogy mi legyen a kérdés
megoldásának módja és e tekintetben azon meggyőződésre jutott a kormány, hogy a

legcélirányosabb mód az állami megváltás fogatosítása. Magyarországot arra, hogy állami vasúti hálózatot teremtsen, nem csak az indította, hogy egyes kamatbiztosítást élvező vasutait a pénzügyi bajok orvoslása végett állami kezelésbe vegye, hanem az is, hogy a közgazdasági és a közforgalmi érdekeket is kielégítse. A tapasztalás bizonyítja, hogy a törvényhozás emez eljárása az ország érdekében fekvő volt; ekként keletkezett egy jelentős államvasuti hálózat, mely közérdekű céljai követésében és ezeknek minél biztosabb elérése érdekében élénk tevékenységre van utalva; hogy pedig ezen tevékenység visszahatással volt és van a még meglevő társasági vasutakra, az ép oly természetes, mint a milyen gyökeres ellentét van az állami vasúthálózat kiválóan közgazdasági és a magánvasutak inkább közkereseti jellege között. Ezen különbség szembetűnő különösen akkor, ha azt az osztrák-magyar államvasuttársaságra vonatkoztatjuk.

Igaz ugyan, hogy az 1882. évi XLV. törvénycikkbe iktatott szerződés a magyar államvasuti és az osztrák-magyar államvasuti társasági hálózatokat inkább bizonyos egyetértő összműködésre utalta, azonban az államvasutak által megoldandó feladatok és elérendő célok egyfelől, más felől a gyakorlati, napról-napra fokozódó igények kielégítésének szükségessége csakhamar rávezettek a két hálózat közötti ellentétekre és a kormánynak meg kellett győződnie arról, hogy, ha az államvasuti hálózat eszköz a hazai viszonyok között oly jelentőségteljes célok elérésére, ugy ezen eszköz nem lehet eléggé hatásos mindaddig, míg az osztrák-magyar államvasút az államvasuti hálózattól külön váltan áll és az ő jogszerűen megillető keretben önállóan működik. Közgazdasági és közforgalmi szempontból szükséges az osztrák-magyar államvasutnak a bírása, mert a milyen való tény az, hogy az osztrák-magyar államvasút egész alkata és összeköttetései szerint jelentékeny beviteli, átmenő és kiviteli irányok felett uralkodik és dispositiói e miatt a legfontosabb irányokban mérvadó, ép oly való közgazdasági és közforgalmi követelmény az, hogy ezen mérvadó factor is az állam kezébe jusson. Hozzájárul ehhez, hogy magában az országban is a két vasúti hálózat működése különböző elbánásra vezetett; a két vasúthálózat által átszelt vidékek között díjszabási ellentétek keletkeztek, melyek a közgazdaság terén más eszközökkel alig egyenlíthetők ki.

De a pénzügyi tekintetek is döntők a kérdés elbírálásánál, mert – bár eddig alig egy-két eset kivételével jobbra oly vasutak államosítottak, melyek pénzügyi szempontból nagyon is igénybe vették az állam pénzerejét, a tapasztalat mégis azt bizonyítja, hogy ezek a vasutállamosítások eddig még minden esetben nemcsak hogy több áldozatot – legalább állandó jellegűt – nem követeltek, hanem oly kedvező pénzügyi eredményre vezettek, a melyeknél fogva azok méltán az államháztartás rendezésének egyik nem utolsó tényezőjeként váltak be.

Az alulirt kereskedelmi minister 1889 évi működéséről az országgyűlés elé terjesztett jelentésében alapos számítások nyomán évi hat millió forinttal számjelezte azon tiszta hasznot, melyet az összes terhek számbavételével az eddigi vasutállamosítások

közvetlenül – tehát az ország adóképeségének a közgazdasági helyzet javítása útján előidézett fokozását nem is számítva, – eredményezett.

Ezen pénzügyi haszon lényegében az egyesített állami vasúthálózat egyes részei közötti céltudatos forgalmi és díjszabási tekintetben egyaránt biztosított összműködésre vezethető vissza.

Ha tehát ama, a közvéleményben nem minden ok nélkül ínségeseknek nevezett nagy üzleti hányadokkal kezelt vasutak államosítása után kedvező pénzügyi eredmény volt elérhető; nem fog bennünket senki sem túlzással vádolni, midőn állítjuk, hogy az annyira kedvező üzleti viszonyok között mozgó osztrák-magyar államvasút magyar vonalainak államosítása pénzügyi szempontokból is kedvező eredménnyel kecsegtethet és azon várakozásra jogosít, hogy ezen társasági vonalaknak állami megváltása, az államra meg nem térülő áldozatokat róni nem fog, s hogy ezen pénzügyi eredményt csak fokozni fogja az a közgazdasági haszon, mely ezen vonalok útján elérhető lesz, valamint azon forgalom- és kereskedelem-politikai tény, hogy az ország ezen nagy és fontos hálózatnak díjszabási szempontokból is urává válik.

Ezen indokok vezették a kormányt azon elhatározására, mely szerint maga részéről kimondotta, hogy az osztrák-magyar államvasút magyarországi vonalait államilag megváltani, ekként a törvényhozás által ismételten helyeselt vasutpolitikai eljárását kiterjeszteni kívánja és ajánlani fogja ezen álláspontjának törvényhozási megerősítését, annyival inkább, mert e kérdésnek más, bármely irányú megoldása az államra nézve nem lehetne oly előnyös, mint maga a megváltás. És itt az előadottak kiegészítéséül legyen szabad röviden kitérnünk arra, hogy milyen más mód állana esetleg a kérdés megoldásául rendelkezésre.

Mindenekelőtt eldöntöttnek kellene azt a kérdést tekinteni, hogy Magyarország épen legfontosabb vasutvonalaiival szemben megáll az államosítási actióban, hogy tehát a vasut továbbra is és így 1894 után is meghagyatnék a társaság birtokában. – Azt hiszszük, alig volna Magyarországon valaki, a ki elfogulatlanul bírálva a helyzetet, arra a következtetésre jutna, hogy egy ilyen transactió megengedhető volna a nélkül, hogy a társasággal szemben bizonyos forgalmi és díjszabási kikötések meg ne állapittassanak. – Ha már most ilyen kikötések tényleg felállítatnának, alig képzelhető, hogy ezeket a társaság pénzügyi garantiák nyújtása nélkül elfogadná. Ekként pedig keletkeznék egy, az állam szempontjából tökéletlen helyzet, mely esetleg anyagi áldozatokat igényelne és pedig akár közvetleneket, akár olyanokat, a melyeket a magyar államvasuti hálózat volna kénytelen elviselni. De feltéve, hogy ezen áldozatok csekélyek lennének, vagy talán el is maradnának, a helyzet – minden egyébtől eltekintve – hátrányos volna azért, mert a magyar állam nem válhatnék oly mértékben a vasut urává, mint a milyen mértékben azt a már a fennebb ismételten hangsúlyozott közérdek megköveteli. – A kormány tehát szemügyre véve a képzelhető combinatiókat, mindig csak azon ered-

ményre juthatott, hogy alapos megoldást egyedül az államosítás nyújt. – A kérdés már most az, vajjon mikor legyen ezen államosítás foganatosítandó, most-e, vagy 1894 év után? és a kormány arra a megállapodásra jutott, hogy az államosítást – feltéve, hogy az előnyös föltételek alatt eszközölhető – most kell foganatosítani.

Ezen elhatározása mellett szólanak mindenekelőtt azok az indokok, melyek magát az államosítást támogatják.

Ha már a kormány azon meggyőződésben van, hogy a kérdés egyedüli és czélszerű megoldása az államosítás, akkor úgy forgalom-politikai, mint pénzügyi tekintetek azt parancsolják, hogy az államosítási actió hajtassék végre minél előbb, vessünk véget a helyzet bizonytalanságának, mihelyt lehet, és különös tekintettel a kereskedelmi és jelesen a beviteli és átviteli forgalmakra, szerezzük meg minél gyorsabban azt a forgalmi eszközt, mely kezünkben megteendi a kellő szolgálatot. Pénzügyi szempontból pedig kívánatos az államosítás most már azért is, mert nincs indok, mely a mellett szólana, hogy tekintettel az engedély-okmány és a szerződés határozmányaira, a társaságnak idő engedessék akár a jövedelmek mesterséges fokozására, mi az államvasutak szempontjából is figyelemre méltó és azokra is visszahatható törekvés volna, – akár a pálya elhanyagolására, akár mind a kettőre. Problematikus, mert a jövőt illető és azért biztos faktorokra nem is támaszkodható számításokba nem bocsátkozhatunk, a mennyire azonban az ezúttal tiszteletteljesen bemutatott szerződés és az uralkodó viszonyok mérlegelése alapján állunk, merjük állítani azt, hogy az államosítási actiónak elhalasztása az államra ugy közgazdasági, mint pénzügyi szempontból előnyös nem volna, és állíthatjuk azt annyival inkább, mert el is tekintve a halasztásban rejlő mindennemű hátrányoktól, 1894 után is ugyanazon engedélyokmányi és szerződéses minimumokkal kellene a társaság évjáradékának megállapításánál számolnunk, a melyekkel ma is számolunk. Igaz ugyan, hogy a legjelentősebb minimum a jövedelmi átlagokban keresendő és nincs kizárva, hogy a társaság következő négy évi jövedelmei csökkennének, de viszont az sincs kizárva, sőt valószínűbb, hogy a jövedelmek emelkedni fognak, azonban épen ezen bizonytalanság miatt a ma elérhető eredményeket kockára vetni nem volna előrelátó, előnyös cselekedet. – Ezek után számot kell adnunk arról, hogy miként véljük az államosítást már most foganatosítani és vajjon a szerződés, melyet ezúttal ajánlani bátorkodunk, megérdemli-e azt, hogy az előttünk lebegő nagy célokhoz méltónak és az államra nézve előnyösnek tekintessék.

Mellékelve van szerencsénk bemutatni,

1. a szab. osztrák-magyar államvasuttársaság magyarországi vasutvonalainak megváltásáról szóló törvényjavaslatot, és
2. magát az erre vonatkozó szerződést.

Legyen szabad a dolog természeténél fogva mindenekelőtt ez utóbbira kitérnünk.

Általánosságban előre kell bocsátanunk, hogy a megváltás fejében a társaságnak fi-

zetendő évjáradék – és ez a leglényegesebb pont – megállapításánál a kormány a barátságos egyezkedést tartotta szem előtt; mert számolnia kellett azon körülménnyel, hogy az állami megváltásnak nem barátságos egyezkedés, hanem csupán az erre megnyílt jog alapján érvényesítése esetére a megváltási ár nagysága nem függ egyedül a megelőző hét évi jövedelmezőségtől, melynek alakulását a kormány hosszabb időre előre megítélni különben is épen nem s díjszabási rendelkezések által befolyásolni is csak korlátozott mértékben képes: hanem egyfelől a megváltási évjáradék megszabására nézve úgy az engedélyokmányban, mint a szerződésben bizonyos minimális határok vannak kikötve, mely minimális határok mérvadóbbja nem a tőkére, hanem az 5 évi átlag-jövedelemre van fektetve; másfelől pedig a forgalmi eszközök és anyagszerek az engedélyokmány szerint külön kárpótlás tárgyát képezik.

Hozzájárul, hogy a szóban forgó szerződési és engedélyokmányi határozmányok – a mint erre alantabb még rámutatandók – oly eltérő magyarázatokra adnak anyagot, hogy a kormány a barátságos egyezkedés útját már ezen okból is alig vélte elkerülhetőnek, – mert alig szenved kétséget, hogy ha bevárjuk azon időpontot, midőn a megváltás csakis a megváltási jog megnyíltja alapján érvényesíthető, a társaság is viszont a merev jogi álláspontra helyezkedett volna.

Ugyanez áll a megváltási árnak a szerződési és engedélyokmányi minimum alatti megállapítása tekintetében is, melyet a megváltási jog érvényesítésére szerződésileg kitűzött határidő bevétele esetén minden valószínűség szerint kizártnak kellene tekinteni, holott az alantabb következő számszerű kifejtések szerint a kormánynak e tekintetben is nem jelentéktelen előnyt sikerült az állam javára elérni.

Az államosítás, illetve a jelen állami megváltás azon módjára nézve, melyet ez alkalmal követtünk, megjegyezzük, hogy az annyiban eltér az eddig követett megváltási módokatól, a mennyiben tekintettel arra, hogy a társaság osztrák vasútvonalait, továbbá a magyar területen fekvő uradalmait, bánya- és hutaműveit, valamint gyárait továbbra is megtartja, az állam nem vállalja el a társaság címleteinek közvetlen beváltását, hanem a társaságnak meghatározott évjáradékot fizetne; hogy továbbá nem veszi át a társaságnak összes cselekvő és szenvedő vagyonát, hanem csak azon tárgyakat, illetve értékeket, követeléseket és tartozásokat, melyek a szerződésben világosan meg vannak nevezve; viszont azonban a megváltás tárgyát képező vasútvonalakra és egyéb ingatlanokra nézve az állam nem csupán szabad rendelkezési jogot szerzi meg, illetve az állami tulajdonjogokra való bekebelezése nem halasztatik akkorra, mikor a vasútvonalakra bekebelezett elsőbbségi terhek tervszerűen törlesztve lesznek, hanem ezen tehernek egyidejű törlése és a társaságnak fizetendő évjáradékokra való átutalása mellett, az állam tulajdonjoga a megváltás alá kerülő vasútvonalakra és egyéb tárgyakra azonnal be fog kebelezettni, mihelyt a szerződés jogi erőre emelkedik.

Ellenben megegyezik a jelenleg választott megváltási mód is az eddigiekkel annyi-

ban, a mennyiben a megváltás szintén a folyó év elsejére való visszaható erővel volna foganatosítandó, mely eljárás a társaságnak számadástételi kötelezettségét nem érinti s az eddigi eljárásoknál minden tekintetben a legmegfelelőbbnek bizonyult.

Ezeket előrebocsájtva, a szerződés főbb határozmányait a következőkben ismertetjük:

az 1. cikkhez. Ezen cikk meghatározza azt, hogy mi képezi a megváltás, illetve az állam által való átvétel tárgyát; nevezetesen megváltatnak, illetve átvételnek:

a) a társaságnak összes magyar vonalai, melyek közforgalom céljaira engedélyeztetettek; a járműveknek 1890 évi deczenjber 31-én leltárszerűleg kimutatott állományával együtt; az anyagkészletek s az építés alatt álló ipolyság-balassagyarmati és morvavölgyi vasutak; továbbá a budapesti igazgatósági épület;

b) a lissava-aninai bányavasut, annak tartozékaival együtt, a társaság hajó-állománya s a szerződés ezen pontjában részletesebben meghatározott ingatlanok;

c) az osztrák-magyar államvasutnak a m. kir. államvasutak irányában a körvasút építésére adott előleg címén fennálló követelése.

Mindezek a társaság 1890 évi zármérlegében a következő értékekkel vannak kimutatva:

A) a vasutvonalak tényleges befektetési értéke 154 510 410 frt 04 kr

ugyanazok anyagszereinek értéke 2 096 128 frt 47 kr

együtt 156 606 638 frt 51 kr

B) a társaság szabad tulajdonából:

1. a lissava-aninai bányavasut értéke 4 845 658 frt 82 kr

2. gőzhajók értéke 516 824 frt 06 kr

3. telkek és irgatlanok értéke 617 850 frt 29

együtt 5 980 333 frt 17 kr

C) a budapesti körvasút kiépítésére a társaság által nyújtott és a megváltási évjáradékba beszámított előleg, annak eredeti összege szerint 2 500 000 frt – kr

mindössze 165 086 866 frt 68 kr

A vasútvonalak befektetési értékében a forgalmi eszközök 26 745 931 frt 75 krral szerepelnek, melyből az alábbiak értelmében bizonyos fontossággal bíró megkülönböztetés szerint a regi vonalakra esik 21 763 216 frt 20 kr

a temesvár-orsovai, vágvölgyi és másodrendű vonalakra pedig 4 982 715 frt 55 kr

A vasutvonalak fentebb kimutatott befektetési tőkájében benfoglaltatnak továbbá a még építés alatt álló ipolyság-balassagyarmati és morvavölgyi vasútvonalak építésére 1890 év végéig kiadott összegek is 2 163 251 frt 58 krral.

Ezen két vonal építési tőkéje 5 670 000 frtban van megállapítva, minélfogva még 3 506 748 frt 42 kr szükséges az építkezések befejezésére, mely szükségletéről az alábbiak szerint a szerződésben szintén gondoskodás történik.

Az üzlet viteléhez szükséges anyagszerkészlet költségeit a társaság a régi vasutaknál egyáltalában szokásos eljárás szerint a címletek kibocsátása útján befolyt összegekből, vagyis az úgynevezett építési pénzekből fedezte, s így ezen anyagkészletet a fent számjelzett összeggel külön megtérítés nélkül szintén be kellett vonni a megváltás tárgyai közé.

A társaság szabad tulajdonát képező tárgyakra azonban az állam megváltási joga ki nem terjedvén, ezek a jelen egyezkedés útján is csak azon okból vonattak be a megváltás tárgyai közé, mert a kormány súlyt fektetett arra, hogy ezek az állam által szintén átvétessenek.

Nevezetesen a lissava-aninai vasútvonal, mely a 60-as években, mint bányavasut engedélyeztetett, a társaság azon értékei közé tartozik, melyre a megváltási jog nem terjed ki, minthogy azonban közérdekből indokolt, hogy e vonal is – habár korlátoltabb mérvben – a közforgalom rendelkezésére bocsáttassék, a kormány ezen vasútvonalra szintén kiterjesztetni kívánta az állami megváltást.

A társasági gőzhajók bevonására pedig a kormánynak annál nagyobb súlyt kellett fektetni, mert a m. kir. államvasutaknak a törvényhozás jóváhagyása mellett berendezett hajózási üzeme már rövid idő alatt is oly hézagpótló intézménynek bizonyult, hogy úgy az államvasutak forgalmi érdekei, mint közgazdasági tekintetek folytán ezen hajózási üzem további kiterjesztése teljesen indokolt, különösen akkor, mikor a megváltott vonalakkal újabb területek vonatnak be az államvasuti hálózatba s midőn annak szüksége is fenforog, hogy a m. kir. államvasuti hajóraj működése és árúgyűjtési, illetve továbbítási szolgálata az Aldunára is kiterjesztessék és az már kezdettől fogva nagyobb nyomatékkal megindíttassék.

A megváltás tárgyai közé bevont telkek és ingatlanok jobbjára a vasútvonalak építésére és kiegészítésére kisajátított területek és fekvőségek maradványait képezik, melyeken számos hivatalnoki, szolgál- és munkás-lakóház épült, részben pedig a területek ez időszerint más módon értékesíttetnek, előbb-utóbb azonban azok a pálya céljaira közvetlenül is szükségesek lesznek.

Mint legértékesebbet ezen ingatlanok közül a rákosi 79 hold 1 525,23 □-ölnyi földterületet, 178 680 frt 14 kr értékkel, továbbá a társaság budapesti pályaudvara mellett a körúton fekvő s jelenleg díszkertnek használt 2 300 □öl háztelket 137 067 frt 06 kr értékkel és Temesváron a Béga csatorna mellett fekvő 2 745,26 □-ölnyi területet, és a rajta levő 10 munkásházat 103 680 frt 69 kr értékkel véljük kiemelendőnek.

Az A) és B) alatt felsorolt befektetési értékekre nézve meg kell egyébiránt jegyeznünk, hogy a pénzbeszerési költségek azokba még nincsenek beszámítva, mely pénzbeszerési költségekből a megváltás tárgyát képező vagyoneértékekre tőkearányosan 24 826 460 frt 02 kr esik. Alig igényel további bővebb indokolást, hogy ez alkalommal a kormány az 1888 évi XXVII. t.-cikkben gyökerező azon 2 500 000 frtnyi előlegtartozást,

illetve az ezután megállapított évi 125 000 frtnyi évjáradékot is igyekezett bevonni a megváltási egyezkedésbe, illetve a megváltás fejében fizetendő évjáradékba, a melyből a törvényhozás említett intézkedése alapján a budapest-balparti körvasút épült, minek következtében a megváltási évjáradék a megfelelő évi 125 000 forinttal emelkedik ugyan, viszont azonban a m. kir. államvasutak üzleti számadása ezen 125 000 frtnyi évi tehertől menekül és a magyar állam ingyen jut az említett körvasút birtokába.

A megváltás alá kerülő vasútvonalak és az azokhoz tartozó forgalmi eszközök, valamint a gőzhajók mennyisége, illetve kiterjedése az 1890 év végével a következő volt:

A közforgalmú vasútvonalak üzleti hossza, beleértve a zsolna-csáczai 29,665 km hosszú péage-vonalat is 1499 388 km. Ehhez hozzászámítva a lissava-aninai vonalat 23,499 km. Együtt 1 522,887 km.

A pálya építési hosszából, mely 1890 év végén a lissava-aninai vonal nélkül 1 463,66 km tett, első rangú volt 1 174,491 km; kettős vágányú volt 259,462 km.

Az építés alatt álló ipolyság-balassagyarmati vonal hossza 29 km; a morvavölgyi vonalé pedig 84,9 kilométer.

A mozdonyok száma volt 291 első- és 35 másodrangú; együtt 326 db., személykocsik 468 db., teherkocsik 6054 db., podgyász- és postakocsik 247 db.

A hajó-állomány állott: 5 gőzösből, 25 uszályhajóból, 7 kikötő-hajóból, melyek bevonása után a m. kir. államvasutak jelenlegi hajó-állománya 18 gőzösből, 45 uszályhajóból és 15 kikötőhajóból álland.

A 3. cikkhez. A társaságnak az állam által 75 éven át, vagyis az engedély hátralevő tartamára előleges félévi részletekben fizetendő megváltási évjáradék, 10 százalék adóval együtt, 10 665 000 forintban, az említett adó levonásával pedig a tulajdonképi tiszta évjáradék 9 598 500 forintban osztrák érték állapotított meg, mely évjáradéknak hét első részlete, tekintettel arra, hogy a megváltás folyó évi január hó 1-ére visszaható erővel eszközöltetik, már a folyó évben, a két utolsó évjáradéki részlet pedig 1965 évi január 1-én, illetve július 1-én kerül kifizetésre; a társaság azonban biztosíthatná, hogy ha a mindenkori esedékesség előtti hónapban az aranyágio átlaga 117 százalékot meghaladná, ez esetben a fentebbi tiszta évjáradéknak egy része után, mely körülbelül az átadott vagyon értékekre eső elsőbbségi kötvények hányadának felel meg s mely félévenként 3 250 000, illetve az egész évre 6 500 000 arany forintban állapotított meg, az arany ágio százalékos emelkedésének megfelelő felülfizetésben fog részesülni.

Az utóbb említett felülfizetéstől eltekintve, kereken osztrák értékű 9 600 000 forintra rúg tehát azon megváltási évjáradék, melyet a kormány a megváltás tárgyainak egyenértékűként vélt megállapíthatni.

Mint már fentebb jeleztük, ezen évjáradék alatta áll azon minimumnak, melyre a társaságnak 1895-ben az állami megváltási jog érvényesítése esetén, minden körülmények között igénye lenne, minthogy a hátralévő 3½ évre sem az építési tőke, sem az üz-

leteredmények alakulása nem állapítható meg biztosan, fentebbi felfogásunkat az által véljük igazolhatni, ha kitüntetjük, hogy miképp alakulna az állami megváltási összeg az esetben, ha a megváltási jog a jelen szerződés szerint meghatározott időpontban, vagyis folyó évi január hó elsejével, de nem barátságos egyezkedés útján, hanem az 1882 évi szerződés és az engedélyokmány illető kikötései alapján állapíthatnák meg?

A szerződésnek erre vonatkozó 2. cikke így szól: »A megváltási ár meghatározása céljából az 1855 évi január hó 1-én kelt engedélyokmány 14. cikkének határozatai szerint, de csakis a társulat magyarországi vasutvonalai tiszta jövedelmének alapulvétele mellett megállapítatik azon évjáradék, mely a vonalak megváltása fejében a társulatnak fizetendő lesz; ezen járadék azonban az alábbemlitendő eset kivételével nem lehet csekélyebb azon tőkének öt és fél (5½) százalékánál, mely a társulat által előterjesztendő és a magyar kormány által jóváhagyandó kimutatások szerint a megváltás évében a magyar vonalakba befektetve lesz.«

Ezen minimális évjáradék, az idézett szerződési cikk további kikötései szerint, azon feltételhez kötött, hogy az 1882 szerződést követő első három évben a magyar vonalak tiszta jövedelme azok befektetési tőkéjének ugyanazon (5½%) kamatlábát elérje, vagy meghaladja, minthogy azonban ezen feltétel az 1883–1885 évi üzleteredmények szerint tényleg megvalósult, a szerződés erre vonatkozó pontja tárgyaltan.

Az engedélyokmánynak a szerződésben idézett 14. cikke pedig a következőket határozza: »a beváltási ár meghatározása céljából a vállalatnak a valóságos beváltást megelőző hét év alatti tiszta évi jövedelmei felszámíthatnak, ezen összegből a két legmostohább év tiszta jövedelme levonatik és a fenmaradt öt év átlagos tiszta jövedelme arany- vagy ezüstpénzben kiszámíthatik.«

»Ezen átlagos összeg a társaságnak évi járadékként az eredeti engedély idejének lejártáig félévi részletekben arany- vagy ezüstpénzben fizetendő ki.«

»Egyébiránt a beváltás után 3 hónap alatt a társaságnak mindazon visszafizetések, melyekhez a 15. cikk szerint az engedély lejártakor jogot tarthatna, érczpénzben fognak kifizettetni.«

Az engedélyokmánynak imént idézett 15. cikke pedig felsorolván azon ingatlanokat, melyeknek az állam az engedély megszűntével, vagy a beváltás esetén az évjáradék fejében élvezetébe lép, az ingóságokra nézve kiköti, hogy: »Ami az ingóságokat úgy mint: mozdonyokat, vasúti és közúti kocsikat, mozgógépeket, műszereket, égő vagy más mindennemű anyagszerkeszleteket illeti, azok a társaság által bizonyos megállapított, vagy egyik fél kívánságára szakértők által meghatározandó becsáron adandók át az államnak.«

Az imént előadottak alapján a következőket kell konstatálnunk:

A társaságot megváltás fejében évi járadék illeti meg, tekintet nélkül a vonalakba fektetett tőkére.

Ez a tőke csak akkor veendő figyelembe, ha az évjáradék, mely a fentemlített öt évi átlagból kikerül, kisebb mint a befektetett tőke 5½%-a. Ha azonban a fentiek szerint kiszámítandó évjáradék nagyobb a tőke 5½%-ánál, akkor a tőkebeli számítás irreleváns; mi azt jelenti, hogy azon esetre, ha a társaság bármily befektetett tőkevagyonnal 5½%-nál nagyobb átlagos jövedelmet tudott elérni, neki erre a jövedelemre van és pedig mint minimumra igénye.

E mellett pedig számításba veendő az, hogy az utóbb idézett engedélyokmányi kikötés azon előnyt biztosítja a társaság részére, hogy az állami megváltás esetén a fentebbi minimumok valamelyike alapján megállapítandó megváltási összegzen felül az anyagkészletek értéke egészen, a forgalmi eszközök értéke pedig az értékcsökkenés levonásával azonban csak a régi vonalak után és pedig a 14. cikk utolsó pontja szerint, a beváltás után három hónap alatt készpénzben lesz a társaságnak kifizetendő.

A temesvár-orsovai és vágvölgyi, valamint a másodrendű vonalak forgalmi eszközei után a társaság nem igényelhet ily külön kárpótlást, mert az illető engedélyokmányokban ki van kötve, hogy a megváltási évjáradék fejében a forgalmi eszközök további megtérítés nélkül az államra szállnak.

A kérdésben forgó 15. cikk határozománya tehát a megváltásnál figyelmen kívül alig hagyható, és pedig annál kevésbé, mert a mint már említeni szerencsénk volt, az évjáradék megállapításánál első sorban az átlagos évi jövedelem és nem a tőkebefektetés a mérvadó.

A régi vonalak forgalmi eszközeinek, melyekben a forgalom emelkedése következtében a legújabb időközön beszerzett forgalmi eszközök is befoglaltatnak, értékcsökkenés címén alig lehet többet mint 25%-ot levonásba hozni s így ezen a címen a régi vonalak forgalmi eszközeinek fent kimutatott 21 763 216 frt 20 krnyi beszerzési költségeiből azok 75%-a, vagyis 16 322 412 frt 15 kr., az anyagkészletek címén pedig, miután ezek a gyors felhasználás következtében értékcsökkenésnek alig vannak kitéve, a megváltás tárgyait képező vagyonértékek közt kimutatott egész összeg, vagyis 2 096 123 frt 47 kr, együtt tehát 18 418 535 frt 62 kr volna a társaságnak a megváltást követő három hónap alatt kifizetendő.

Ezeket előre bocsátva, lássuk miként, alakul a megváltási évjáradék, ha a megváltás alapjául az engedélyokmányszerű hét, illetve öt évi tiszta jövedelem átlaga vétetik alapul.

A magyar vasutvonalak utolsó hét évi tiszta jövedelmei a társaság által az évi mérlegek szerint kimutatott, üzleti számlák nyomán következőképp alakultak:

1884-ben	9 457 202.02 frt
1885-ben	8 880 725.51 frt
1886-ban	7 639 216.36 frt
1887-ben	7 734 454.24 frt

1888-ban	8 346 807.29 frt
1889-ben	7 632 173.83 frt
1890-ben	8 307 190.78 frt

ha már most az engedélyokmány határozataihoz képest, a két legrosszabb, t. i. az 1886. és az 1889. évek eredményét levonjuk és a fennmaradó öt év átlagát kiszámítjuk, akkor 8 545 275 frt 97 kr jövedelmi, – az évjáradékot engedélyokmányszerűen képezendő – átlagra jutunk.

A kormány nem kíván állást foglalni azon további kérdéssel szemben, hogy a most idézett szerződési cikk szerint a megváltás idejében »befektetett tőke« a pénzbeszerzési költségekkel együtt, vagy azok nélkül s a forgalmi eszközök és anyagkészlet külön megfizetendő értékének befoglalásával vagy ennek kihagyásával veendő-e számításba; csak konstatálni kívánjuk, hogy az itt számbavehető befektetési tőke, melyben a társaság szabad tulajdonából átvett vagyoneértékek és a körvasúti előleg természetesen nem szerepelhetnek, – kitenne és pedig: a pénzbeszerzési költségekkel együtt vagyis névleges értékben számítva, a forgalmi eszközökkel és anyagkészlettel kereken 180 506 000 forintot, a forgalmi eszközök és anyagkészlet címén a fentebbiek szerint külön kárpótlandó összeg kihagyásával pedig 159 277 000 forintot;

ellenben a pénzbeszerzési költségek nélkül, vagyis tényleges értékben számítva, forgalmi eszközökkel és anyagkészlettel együtt 156 606 533 frt 51 krt, a külön kárpótlandó forgalmi eszközök és anyagkészlet nélkül pedig 138 187 997 frt 89 krt.

A fentebbi tőkék alapul vétele mellett a társaságnak legalább 8 545 275 frt 97 kr, s legfeljebb (a névleges tőke alapján) 9 927 880 frt – kr. évjáradék volna fizetendő, – melyhez hozzáadva a forgalmi eszközök becsértékét és az anyagszerek értékét együtt 18 418 535 frt 62 krt, 57 kr-os járadékban számítva 920 926 frt 78 kr. az összes megváltási évi teher (minimumokban) kitenne legalább 9 466 202 frt 75 krt de legfeljebb 10 848 756 frt 78 krt.

Meg kell itt még jegyeznünk, hogy a társaság az 1890 évi mérlegben az aranyban fizetendő címletek névértékét alpari vette fel, mely eljárás a pénzbeszerzési költséget a ténylegesnél kisebbnek tünteti fel; ha tehát a minimális évjáradéokra vonatkozó fentebbi alternatívánál az aranyagió is számításba vétetnék, az ezen két alternatívának megfelelő minimális évjáradék még a kimutatottnál is magasabbra rúgna.

A fentebbiek szerint a szerződési, illetve engedélyokmányi határozatoknak – azok különböző értelmezése szerint – megfelelő évjáradékokkal azonban nem lehet az egész kerekszámban 9 600 000 frtnyi összeggel szembe állítani azon évjáradékot, melyet a társasággal a jelen szerződés 3. cikke szerint megállapítottunk, hanem ezen összegből az alábbi két tétel még előbb levonandó.

Levonandó ugyanis a budapesti körvasúti 2 500 000 frt előlegre vonatkozó 125 000 frtnyi évjáradék, mert az a társasági magyar vasutvonalak megváltásával, illetve az

1882-iki szerződés és az engedélyokmány alapján fentebb eszközölt évjáradéki kiszámításokkal semminemű összefüggésben nincsen s ezen külön törvényen és jegyzőkönyvi egyezményen alapuló évjáradéknak a jelen szerződés 3-ik cikkje szerinti megváltási évjáradékba való beszámítása csakis alaki indokokra vezethető vissza.

Levonandó továbbá az évjáradéknak azon része is, mely a társaság szabad tulajdonából átengedett s fentebb az 1. cikkhez 5 980 333 frt 17 kr. tőke értékben kimutatott lissava-aninai bányavasutra, gőzhajókra s különféle telkekre és ingatlanokra esik, mert az 1882 szerződés, illetve az engedélyokmány szerinti megváltási évjáradékkal bármilyen kapcsolatban ezen tárgyak sem állanak.

A szerződési tárgyalások alkalmával az utóbb nevezett tárgyak az 5, illetve 5½%-tólinalacsonyabban, 200 000 forintnyi évjáradékkal vétettek számításba, mely a megállapított 9 600 000 frt megváltási évjáradékban szintén benfoglaltatik.

Levonva tehát ezen két rendbeli részösszeget a megállapított 9 600 000 frtnyi évjáradékból, az évjáradéknak azon részösszege, mely az 1882 évi szerződés és az engedélyokmány szerinti évjáradékkal párhazamba állítható, 9 275 000 frtot tesz, mely összeg 191 202 frt 75 krral alacsonyabb, mint az 1882 évi szerződés szerint fizetendő legkisebb évjáradéki teher, és 1 573 756 frt 78 krral alacsonyabb, mint az 1882 évi szerződés szerint esetleg fizetendő legmagasabb (de szintén minimumok alapján számított, évi teher.

Az állami megváltásnak az 1882 évi szerződés szerinti érvényesítése esetében a kormány önként érthetőleg az idézett szerződési és engedélyokmányi határozmányoknak a kincstárra legkedvezőbb értelmezését igyekeznék alkalmazni, mégis valószínűnek kell jelezni, hogy az ez alapon megállapítandó megváltási évi teher a fentebb számjelzett két végső határ között mozog.

Azon véleményben vagyunk tehát, hogy a szerződés 3. cikkében megállapított évjáradék minden tekintetben megfelelő, s hogy ennél kedvezőbb eredményt nem lehetne elérni, ha a megváltás 1895 évi január 1-je utánra halasztatnék: sőt nincs kizárva, hogy a forgalmi viszonyoknak alakulása és a társaságnak a jövedelmek emelésére irányzott és tán a kereskedelmi viszonyok fejlődése által is támogatott törekvése nyomán a megváltás alá kerülő vasutvonalak átlagos jövedelmezése oly kedvező fordulatot vehetne, hogy még a fentebb számjelzett minimális összegek legnagyobbjánál is magasabb megváltási árt kellene fizetni.

A 9 600 000 frtnyi megváltási évjáradék egyébiránt a megváltás tárgyát képező összes tényleges értékek után, beleértve a lissava-aninai bányavasutat, gőzhajókat, telkeket és ingatlanokat, valamint a budapesti körvasút építési költségét képviselő 2 500 000 forintnyi előleget is 5,815%-nak ugyanazon, de a kibocsátási veszteséggel felemelt értékek után pedig (az arany ágiót nem számítva) 5,045%-nak s az ágiót is csak 15%-kal számítva, 4,45%-nak felel meg, melyben már a törlesztési hányad is benfoglaltatik

s melyet egy ily értékes vagyonnál – nézetünk szerint – túlságosnak mondani egyáltalában nem lehet.

Itt újból megjegyezzük, hogy miután a tőke csak másodsorban és első sorban az évi átlagjövedelem jöhet csak szóba, a fenti 5,815% ezen körülményben találja indokát.

A 4. cikkhez. A szerződés ezen cikkéből kiemelni kívánjuk, hogy az ipolyság-balassagyarmati és morvavölgyi vonalak kiépítésének befejezésére, valamint a folyó évben végrehajtott és még végrehajtandó beruházásokra, a már megrendelt forgalmi eszközök költségeit is ide értve, az állam 5 000 000 forint előleget vesz át a társaságtól.

Ezen előlegből az ipolyság-balassagyarmati és morvavölgyi vonalakra s azok forgalmi eszközeire az engedélyezett tőkéből még fenmaradó s fent kimutatott 3 506 748 forint 42 kr helyett, a társaság előirányzata szerint 4 001 704 forint 88 kr vagyis 494 956 forint 46 krral több lesz fordítandó, továbbá 368 835 forint 29 kr a már megrendelt forgalmi eszközökre esik; a még fenmaradó összeg pedig különféle kiegészítési munkálatokra és beruházásokra szükséges.

Megjegyezzük különben, hogy az említett előleg terhére a folyó év elejétől május hó végéig 1 066 672 forint 16 kr a társaság által az állam számlájára már tényleg kiadatott, mely összeg a megváltás alá kerülő vasutvonalak tényleges birtokbavételéig még felmerülő további kiadásokkal együtt, a társaságnak az általa nyújtandó előlegből meg fog téríttetni.

Ezen előleg után az állam a társaságnak már a törlesztést is magában foglaló 5%-os évjáradékot, vagyis évenként 250 000 forintot fog fizetni és pedig ugyanolyan évi részletekben és ugyanazon 75 év tartamára, mint a megváltás fejében fizetendő évjáradékot.

Megjegyzendő, hogy ezen előleg 6 havi felmondás mellett az állam által bármikor visszafizethető lesz.

Az 5. cikkhez. Mint már jeleztük, a megváltás alá kerülő vasutvonalakra az állam tulajdonjoga azonnal be fog kebeleztetni; a kormánynak feltétlen súlyt kellett fektetni arra, hogy a megváltás alá kerülő vasutvonalakat terhelő, az osztrák vonalakkal és a társaság egyéb vagyonával közös, elsőbbségi adósságok az előbbiekről töröltessenek.

Az állam tehermentes megváltási joga a megváltás alá kerülő vasutvonalakról felvett központi telekkönyvekben nincs ugyan kitüntetve, de a temesvár-orsovai és vágvölgyi s egyáltalában mindazon vonalak engedélyokmányaiiban, melyek az 1868: I. törvény-cikk megalkotása óta engedélyeztettek, ezen tehermentes megváltási jog világosan ki van kötve.

Az 1855-iki engedélyokmányban pedig telekkönyvi tehermentességről természet-szerűleg nem lehet ugyan szó, de ezen engedélyokmány 14. és 15. cikkeinek értelme az, hogy a szállományi jog érvényesítése esetén a vasutvonalak minden visszteher nélkül, az állami megváltási jog érvényesítése esetén pedig, a megváltási évjáradékot kivéve, szintén minden egyéb teher nélkül szállnak az államra.

Mindazonáltal a kormány közhiteli szempontokból nem találta czélirányosnak azt, hogy a telekkönyv kiigazítását, illetve az állam tehermentes megváltási jogának telekkönyvi kitüntetését követelje; mert fontos állami érdekek követelik azt, hogy az elsőbbségi zálogjogok biztosításáról alkalmas módon továbbra is gondoskodás történjék.

Az 1868 évi I. törvénycikk, midőn a korábbi időkből származó elsőbbségi kölcsönök bekebelezését is elrendelte, habár az illető kötvények szövegében a kötvénybirtokosok javára zálogjog nem biztosított, bizonyára nem czélozza azt, hogy az állam megfosztassék az engedélyokmányokban részint kifejezett szavakkal, részint a megfelelő határozmányok világos értelme szerint biztosított tehermentes megváltási jogtól; hanem e törvény hézagos csakis annyiban, a mennyiben elmulasztotta szabályozni azt, hogy mily módon biztosíttassanak továbbra az elsőbbségi hitelezők zálogjogai, ha az állam saját megváltási jogát az igényelhető tehermentesen érvényesíti.

Erre nézve a legalkalmasabb mód kétségtelenül az, melyet a szerződés 5. cikke megállapít, hogy t. i. az elsőbbségi hitelezők zálogjogai a megváltási évjáradékra utaltassanak át, illetve ezen évjáradékra való felülkebelezés útján biztosíttassanak.

Ezen átutalás az elsőbbségi hitelezőkre nézve legalább is egyenértékű az eddigi zálogjogokkal s a kormány szempontjából is elfogadható annyiban, a mennyiben kizárja azokat a complicatiókat, melyek esetleg a társaságnak az ország területén s így a kormány hatalmi körén kívül eső vasutvonalainak, valamint állami felügyelet alatt nem álló uradalmainak kezeléséből keletkezhetnének.

A szerződés 5. cikkében a társaság kijelenti, hogy ezen átutalás ellen nincs kifogása, illetőleg azzal egyetért, mely kijelentés azon jelentőséggel bír, hogy a társaság, mint a jogutódját képezendő állammal szemben úgy saját, mint elsőbbségi hitelezői érdekeinek hivatott óra, szintén meg van győződve arról, hogy ezen megoldás által az elsőbbségi hitelezők érdekei hátrányosan érintve nincsenek.

Az előmutatóra szóló részkötvények birtokosainak érdekeit biztosító gondnoksági törvény nálunk még megalkotva nem lévén, a kormánynak ez idő szerint nincs módja azokat meghallgatni, de az állam saját engedélyokmányszerű jogainak, melyek közé az állami megváltás tehermentessége is tartozik, érvényesítését a kötvénybirtokosok gondnokának beleegyezésétől különben sem tehetné függővé; hanem a kormány e kérdésben magát csakis a közhiteli tekintetek által vezéreltetheti.

Ezen közhiteli tekinteteket megóvándó, a kormány nem veszi igénybe azon teljes tehermentességet, mely őt különben jog szerint megilletné, hanem a társaság kívánsága szerint, de főleg az elsőbbségi hitelezők érdekeire való tekintettel beleegyezik abba, hogy a megváltási évjáradék az illető vasutvonalakra a társaság javára bekebeleztesék, a társasággal azonban egyidejűleg beleegyező nyilatkozatot tétet arra nézve, hogy az elsőbbségi hitelezők zálogjogai az ilyként bekebelezett évjáradékra felülkebeleztesenek.

A szerződés 9-ik pontja szerint a társaság alkalmazottjai szintén átvétetnének és pedig szerzett jogaik biztosítása mellett. A 10. cikk értelmében az állam átveszi a nyugdíjalapok 40%-át, valamint a nyugbéalapok vagyonának megfelelő részét, és ezzel szemben a fennálló nyugdíjigények, illetve érvényesített nyugdíjak és nyugberek 30, illetve 24%-át.

A szerződés többi cikkei alig igényelnek bővebb kifejtést s azok közül még csak az arad-temesvári vasútra vonatkozó 11. és a társasági uradalmakra vonatkozó 12. cikket emeljük ki.

Az előbbi szerint elvégre rendezést kap egy már régóta megoldásra váró ügy. A társaság kötelezettséget vállal, hogy 1892 évi márczius 1-éig ezen társaságnak elsőbbségi kötvényeit saját számlájára convertálni fogja s ugyanazon határidőre a birtokában levő összes részvényeket az állam tulajdonába fogja bocsátani; mi által ezen vasút államosítása is biztosítva lesz, az ezen vasútnak járó évi 288,545 ezüstdforintnyi, de jövőben csak o. é.-ben számítandó kamatbiztosítási összeget pedig az állam 1892-től kezdve egyenesen a szab. osztrák-magyar államvasúttársaságnak fogja fizetni.

Megjegyezzük, hogy az arad-temesvári vasút jövedelmezősége lehetővé teendi, miszerint az előadott rendezésből az államra teher háramlani nem fog.

A 12. cikk szerint pedig a társasági uradalmak igazgatására vonatkozó, már hosszabb idő óta folyamatban volt vitás kérdés oly irányban rendeztetett, hogy ha a társaság magyarországi uradalmait, bánya- és hutamúveit, valamint gyárait megtartja, azok számára legkésőbb 1892 évi július 1-éig Budapesten külön igazgatóságot tartozik felállítani s hogy ugy az esetben, mint akkor, ha ezen uradalmak egy vagy több részvénytársaságra ruháztatnának át, a vezénylő igazgató, vagy több igazgató kinevezése esetében, azoknak legalább fele magyar állampolgár legyen s hogy új kinevezéseknél lehetőleg magyar állampolgárok alkalmaztassanak.

A kormány figyelemmel arra a nagytőkére, mely a társaság ezen vagyonába fektetve van, figyelemmel továbbá arra, hogy a társaság eme jelentékeny ipari telepei az országra nézve hasznosak és azok fejlesztése csak kívánatos, és figyelemmel arra, hogy ezen ipari telepek fentartása és fejlesztése az államnak, ha nem is közvetlen, de közvetett támogatását méltán megérdemli, különösen azon irányban, hogy az ipari termékek fogyasztása és azoknak az ország határain túli versenye is biztosíttassék: elhatározta, hogy a kérdéses ipari telepeket és vállalatokat a lehető tarifális támogatásban részesítendi.

Áttérve ezek után a mellékelt törvényjavaslatra, megjegyezzük, miszerint az szorosán ragaszkodik a legutóbb a budapest-pécsi vasút vonalainak megváltása tárgyában adott törvényhozási felhatalmazást tartalmazó 1889 évi XV. törvénycikk alakjához; minélfogva a szerződés 4. és 5. cikkéhez előadottak után még csak a törvényjavaslat 3. §-ának b) pontját kívánjuk röviden indokolni.

A megváltás alá kerülő vasutvonalak és egyéb tárgyak folyó évi üzleteredményeiről oly pontossággal, hogy azok póthitel útján az állami költségvetésbe felvételtesenek, ezúttal sem készítettünk előirányzatot – és nem marad más hátra, mint a már előbb concedált eljárást ezúttal is fentartani, alulírott kereskedelemügyi miniszternek felelősséggel járó tiszte lévén már ez üzleti év hátralevő részében is mindent elkövetni, hogy az üzlet rendes folyamatot véve, a kincstár lehetőleg kedvező hozadékban részesíttessék.

Végre a megváltás tárgyát képező értékekben befoglalt 2 096 123 frt 47 krnyi anyagszer-alapra megjegyezzük, hogy ezen összeget nem szándékozunk elvonni tulajdonképeni rendeltetésétől, mert a m. kir. államvasutak és gyárainak forgó tőkéje már is jelentékenyen meghaladja azon 14 170 000 frtot, mely az 1885 évi XX. t.-cz. alapján e czélból állami kölcsönpénzekből rendelkezésre bocsáttatott. Ehhez képest az átvett anyagszerek értéke az államvasutak mérlegébe külön tartalék illetve anyagszer fedezeti alap gyanánt fog felvétetni.

Tájékoztatásul megjegyezzük, hogy a m. kir. államvasutak anyagszerkészlete 1890. év végén 9 111 465 frt 19 kr-ra, a gyárak anyagkészlete pedig, beleértve a félig kész gyártmányokat is 3 241 929 frt 21 kr-ra, együtt 12 353 394 frt 40 kr-ra rúgott.

A mennyiben tehát a m. kir. államvasutak és gyárak költségvetésének a bruttó rendszerre történt átfektetése következtében, szorosán véve még csak az anyagszerek birnak a forgó tőke különleges jellegével, ellenben a pénztári készlet és a hitelezők és adósok egyenlege a kincstári elszámolás átfutó kezelésével teljesen azonos szempont alá esik: a forgó tőkének ilykénti értelmezése mellett, a törvényhozás által rendelkezésre bocsáttott s ezúttal az átvett anyagszerek értékével felemelkedő összeg, vagyis együtt 16 266 123 frt 47 kr. remélhetőleg egyelőre elegendő leend a m. kir. államvasutak összes hálózata és gyárai anyagszükségletének fedezésére.

Midőn végül megjegyezzük, hogy a társaság részvényeseinek közgyűlése f. évi július hó 9-ére hivatott össze, tisztelettel kérjük a képviselőházat, hogy a törvényjavaslatot úgy általánosságban, mint részleteiben elfogadni méltóztassák.

Budapesten, 1891 évi június hó 18-án.

Wekerle Sándor s. k.,
m. kir. pénzügyminister.

Baross Gábor s. k.,
kereskedelemügyi m. kir. minister.

A szab. osztrák-magyar államvasuttársaság 1890-ben

A szab. osztrák-magyar államvasut-társaság közzétette a holnap, azaz e hó 25-én tartandó közgyűlés elé terjesztendő, 1890 évről szóló jelentését, melyből főkép a társaság magyar vonalaira vonatkozó következő adatokat közöljük.

A szab. osztrák-magyar államvasuttársaság 1890 évi december hó 31-én üzletben lévő összes vonalainak hossza 2 852,95 kilométer volt.

Az osztrák és magyar vonalak üzleteredményei, bele nem értve a kiegészítő hálózatot és a brünn-rossitzi vasutat, 35 165 963,46 forint bevételt, tehát az előző évvel szemben 1 905 515,32 frtnyi emelkedést mutatnak.

Az összes bevételek a következőképen oszlanak meg:

A bevétel neve	Év	Ausztriában frt	Magyarországon frt	Összesen frt
Bevétel személy-, podgyász- és gyorsárú-szállítás után	1889	4 340 604,55	4 083 941,32	8 424 545,87
	1890	4 604 872,72	4 474 277,18	8 079 149,90
Bevétel teherárú-szállítás után	1889	12 915 540,56	11 685 657,31	24 601 197,87
	1890	13 720 669,74	12 165 725,32	25 886 395,06
Különféle bevételek	1889	88 460,19	146 244,21	234 704,40
	1890	76 862,72	123 555,78	200 418,50
Összesen	1889	17 344 605,30	15 915 842,84	33 260 448,14
	1890	18 402 405,18	16 763 558,28	35 165 934,46

Az osztrák és magyar vonalak üzleti kiadásai, bele nem értve a kiegészítő hálózatot és a brünn-rossitzi vasutat, 13.824.134,19 forintra rúgnak és az 1889 év megfelelő kiadásaiával szemben 347 312,71 frt emelkedést mutatnak. Ezen vonalakon a kiadások a bevételeknek 39,31%-át teszik, míg az 1889 évben azoknak 40,52%-át tették. Az összes kiadások a különféle szolgálati ágak közt a következőképen oszlanak el:

A kiadások neve	Év	Ausztriában frt	Magyarországon frt	Összesen frt
Általános igazgatás	1889	377 662,58	332 934,64	710 597,22
	1890	319 605,34	205 388,03	524 993,37
Forgalmi és kereskedelmi szolgálat	1889	2 686 025,84	2 540 798,36	5 226 824,20
	1890	2 888 253,54	2 726 063,27	5 614 316,81
Vonatmozgósítás és mű- helyek	1889	1 886 850,88	1 963 260,21	3 850 111,09
	1890	2 050 836,74	2 136 371,11	4 187 207,85
Pályafentartás és pályafel- ügyelet	1889	1 980 368,72	1 708 920,25	3 689 288,97
	1890	1 697 424,05	1 800 192,11	3 497 616,19
Összesen	1889	6 930 368,72	6 545 913,46	13 476 821,48
	1890	6 956 119,67	6 868 014,52	13 824 134,19

A magyar hálózat üzleteredményeiről a jelentés a következőket tartalmazza: A magyar hálózat összes bevétele az 1890-iki üzletévben 15 763 558,28 frt, az 1889 év 15 915 842,84 frt bevételével szemben és így az 1890 évben 847 715,44 frt vagyis 5,32% növekedés mutatkozik.

Az 1890 évi bevételek összehasonlítva az 1889 év végével 1 49 388 kilométerre rúgott.

A kilométerenkénti bevétel ezen hossz mellett 11 180,26 forint az előző évi 10 626,22 frttal szemben.

Az 1890 évi összes bevételek összehasonlítva az 1889 évekkel az egyes szállítmánynemek szerint a következők:

A bevételek neve	Bevételek 1890 évben frt	Bevételek 1889 évben frt	Különlet az 1889 évvel szemben összesen frt	Különlet az 1889 évvel szemben összesen %
Személy-, podgyász- és gyors- árú-szállítmányok után	4 474 277,18	4 083 941,32	+ 30 335,86	9,55
Teherárú-szállítmányok után	12 165 725,32	11 685 657,31	+ 480 068,01	4,10
Különféle bevételek	123 555,78	146 244,21	- 22 688,43	15,51
Összesen	16 763 558,28	15 915 842,84	847 715,44	5,32

Az 1890 évben a magyar hálózaton 3 879 193 polgári és katonai utazó szállított. Az egyik hálózatról a másikra átmenő utazók csak egyszer vették számításba. Összehasonlítva az 1889-ik évvel, a személyforgalomnál 27,22%-nyi növekedés mutatkozik. Egy kilométerre átszámítva a polgári és katonai személyek száma 210 433,677, a mi a múlt évi eredménnyel szemben 22,27%-nyi emelkedést mutat.

Az 1890 évben a magyar hálózaton továbbított tehermenynyiség, hozzászámítva az önköltségi szállítmányokat, 3 692 228 tonnára rúgott, tehát 458 915 tonnával, vagyis 14,19%-kal nagyobb volt az előző évinél, a mely 3 233 313 tonnát tett ki.

Az önköltségi szállítmányoktól eltekintve, az 1890 évben a magyar hálózaton szállított tehermenynyiség 3 254 080 tonnára rúgott. Az egyik hálózatról a másikra átmenő teherárúk itt csak egyszer vették számításba.

Az önköltségi szállítmányok 1890-ben az építési szolgálat számára 70 284 tonnát, az üzleti szolgálat számára 367 864 tonnát, összesen 438 148 tonnát tesznek ki; az azok után eső bevételek a bevételek főösszegében befoglaltatnak.

A magyar hálózaton az 1890 évben 1 041 708 tonna termény szállított az 1889 évi 858 841 tonnával szemben és pedig: rozs és buza 382 652, liszt 211 280, árpa 155 734, tengeri 85 270, cukorrépa 170 201, zab 12 046 és repce 24 525 tonna.

Az 1890 évben szállított kőszén, barnaszén és pirszén 540 377 tonnát, tűzifa 115 899 tonnát és építőfa 144 716 tonnát tett ki.

A szállított teher-tonna-mennyiség, beleértve az önkezelési szállítmányokat is, egy kilométerre átszámítva 544 955 514, vagyis 19,85 százalékkal több, mint az előző évben.

Az egy utazó által megtett út átlag 54,24 kilométer, a teherszállítmányok egy tonnája által megtett út átlag 147,59 kilométer volt, míg az előző évben az egy utazóra eső út átlag 56,47 kilométert, a teherszállítmányok egy tonnájára eső út átlag 140,62 kilométert tett.

A magyar hálózaton az 1890 évben beszedett átlagos díjtétel, bele nem értve az önköltségi szállítmányokat, tonnán- és kilométerenként 2,434 krt tesz ki az 1889 évi 2,854 krral szemben, tehát 0,420 krral csökkent.

A magyar hálózat 1890 évi üzleti kiadása 6.868,014,52 frt; az 1889 évi üzleti kiadás 6 545 913,46 frt volt, minek folytán az 1890 évre 322 101,06 frttal több kiadás esik, mi 4,92%-nak felel meg.

Ezen kiadásokban az önkezelési szállítmányok költségei is benfoglaltatnak, míg a közterhek és járulékok azokba nincsenek beszámítva.

Az 1890 és 1889 évek üzleti kiadásai az egyes szolgálati ágakra következőképpen oszlanak meg:

A szolgálati ág megnevezése	Üzleti kiadások 1890 frt	Üzleti kiadások 1889 frt	Különbség az 1890 év és 1889 év között	
			Összesen	%
Általános igazgatás	205 388,03	332 934,64	- 127 546,61	38,31
Forgalmi és üzletszolgálat	2 726 063,27	2 540 798,36	+ 185 264,91	7,29
Vonatmozgósítás és műhelyek	2 136 371,11	1 963 260,21	+ 173 110,0	8,82
Pályafentartás és pályafelügyelet	1 800 192,11	1 708 920,25	+ 91 271,86	5,34
Összesen	6 868 014,52	6 545 913,46	+ 322 101,06	4,92

A magyar hálózat kiadásainak a bevételekhez való aránya 1890-ben 40,97% a megelőző év 41,13%-a ellenében, illetőleg 40,75% a megelőző év 40,90%-ka ellenében, ha az üzleti szolgálat számára szállított önköltségi küldemények tekinteten kívül hagyatnak,

Száz elegy-tonna-kilométerenként és vonatkilométerenként a bevételek és kiadások az 1890 és 1889 évben a következők:

	100 elegy-tonna-kilométerenként				Vonatkilométerenként			
	1890	1889	különbség		1890	1889	különbség	
	frt	frt	összesen, frt	%	frt	frt	össze- sen, frt	%
Össz. bevételek	0,93242	0,97385	-0,04143	4,25	2,2934	2,3393	-0,0459	1,96
Kiadások	0,38201	0,40053	-0,0852	4,63	0,9396	0,9621	-0,0225	2,34
Tiszta bevétel	0,55041	0,57332	-0,02291	4,00	1,3538	1,3772	-0,0234	1,70

100 elegy-tonna-kilométerenként				
A szolgálati ág megnevezése	1890 frt	1889 frt	Különbség	
			Összesen	%
Általános igazgatás	0,01142	0,02037	- 0,00895	42,54
Forgalmi és üzletszolgálat	0,15163	0,15547	- 0,00384	0,13
Vonatmozgósítás és műhelyek	0,11883	0,12013	-0,00130	0,18
Pályafentartás és pályafelügyelet	0,10013	0,10456	- 0,00443	0,19
Összesen	0,38201	0,40058	- 0,01852	2,34

Vonatkilométerenként				
A szolgálati ág megnevezése	1890 frt	1889 frt	Különbség	
			Összesen	%
Általános igazgatás	0,0281	0,0489	- 0,0208	42,54
Forgalmi és üzletszolgálat	0,3729	0,3734	- 0,0005	0,13
Vonatmozgósítás és műhelyek	0,2928	0,2886	+ 0,0037	0,18
Pályafentartás és pályafelügyelet	0,2463	0,2512	- 0,0049	0,19
Összesen	0,9396	0,9621	- 0,0225	2,34

Az 1890 évben 1,599 kilométerrel meghosszabbodott magyar hálózat általános igazgatási költségei, a közös igazgatási szolgálati ágak kiadásainak a magyar hálózatra eső részét bele nem értve, a magyar hálózat üzleti kiadásainak 2,99%-át teszik a megelőző év 5,09%-a ellenében.

A forgalmi és üzleti szolgálat kiadásai az 1890 évi összes kiadások 36,69%-át teszik az előző év 38,81%-ával szemben.

Ezen kiadások összehasonlítva az 1889 éviéekkel, következőképpen oszlanak meg:

A forgalmi és üzleti szolgálat kiadásai	1890 frt	1889 frt
a központi szolgálatra	386 774,44	367 355,66
az állomási szolgálatra	1 827 795,43	1 726 710,72
a vonatkiadásokra	511 493,40	446 731,98
összesen	2 726 063,27	2 540 798,36

A járművek kihasználása, összehasonlítva az előző évvel, a következő eredményeket tünteti fel:

Járműkihasználtság	Egység	1890	1889
egy vonat átlagos elegy terhe	tonna	246,0	240,2
egy vonat átlagos tiszta terhe	tonna	77,6	6,7
a tiszta tehernek az elegy-teherhez való aránya	%	31,57	29,02
tiszta megterhelés teherkocsinkint	tonna	4,81	4,73
a vonatok által befutott út hossza	kilométer	7 309 480,4	6 803 484,7

A vonatmozgósítás és műhelyi költségek, összehasonlítva az 1889 évi 1 963 260,21 forint kiadással, az 1890 évben 2 136 371,16 frtot tesznek ki, vagyis az összkidadások 31,11%-át képezik az 1889 év 29,99%-ával szemben.

Ezen szolgálat kiadásai a következőleg oszlanak meg:

	1890	1889
központi igazgatás	106 424,45 frt	107 598,69 frt
vonatmozgósítási szolgálat	1 209 191,79 frt	1 090 027,50 frt
járművek fentartása	820 754,87 frt	765 634,02 frt
összesen	2 136 371,11 frt	1 963 260,21 frt

A központi igazgatás költségei állanak:

	1890	1889
a vonatmozgósítási szolgálat költségeiből	61 877,67 frt	59 297,56 frt
a műhelyi szolgálat költségeiből	44 546,78 frt	48 301,13 frt
összesen	106 424,45 frt	107 598,69 frt

Ennek folytán az 1890 évben:

a vonatmozgósítási osztály központi szolgálatánál	2 580,11 frt	vagyis 4,35% többlet,
a műhelyi osztály központi szolgálatánál	3 754,35 frt	vagyis 7,77% keveslet,
a vonatmozgósítási szolgálatnál	119 164,29 frt	vagyis 10,93% többlet,
a járművek fentartásánál	55 120,85 frt	vagyis 7,2% többlet,
összesen	173 110,85 frt	vagyis 8,82% többlet mutatkozik

A fenti kiadásoknak a következő teljesítmények felelnek meg:

	1890	1889
vonatkilométer	7 309 480,4	6 803 484,7
elegy-tonnakilométer	1 797 856 000	1 634 306 000

A vonatkilométerek száma tehát 505 95,7 kilométer vagyis 7,44%-kal, az elegy-tonnakilométerek száma 163 550 000 tonna, vagyis 10,01%-kal emelkedett.

A kiadások 100 elegy-tonnakilométerenként kitesznek:

Kiadások 100 elegy-tonnakilométerenként	1890	1889
központi szolgálat	0,00592 frt	0,00658 frt
vonatmozgósítási szolgálat	0,06726 frt	0,06670 frt
járművek fentartása	0,04565 frt	0,04685 frt
összesen	0,11883 frt	0,12013 frt

Ennek folytán tehát az 1890 évben a központi szolgálatnál 10,03%-nyi keveslet, a vonatmozgósítási szolgálatnál 0,84%-nyi többlet, a járművek fentartásánál 2,56%-nyi keveslet, összesen 1,08%-nyi keveslet mutatkozik.

Vonatkilométerenkint a kiadások a következők:

	1890	1889
központi szolgálat	0,0146 frt	0,0158 frt
vonatmozgósítási szolgálat	0,1654 frt	0,1602 frt
járművek fentartása	0,1123 frt	0,1125 frt
összesen	0,2923 frt	0,2885 frt

Az 1890 évben ennek folytán a központi szolgálatnál 7,59%-nyi kevesblet, a vonatmozgósítási szolgálatnál 3,5%-nyi többlet, a járművek fentartásánál 0,18%-nyi kevesblet, összesen 1,32%-nyi többlet mutatkozik.

A vonatmozgósítási szolgálat költségeinek növekedését a kőszénárak tetemes emelkedése, valamint a nagyobb vontatási teljesítmény (elegy tonnakilométer, illetve vonatkilométer) okozták. Az 1890 évben ugyanis a szén szükséglet 570 290 frtnyi költséget okozott, vagyis 90 782 frttal többet mint az előző évben. Ezen költségtöbbletből a nagyobb teljesítményre 38 592 frt, a szénárak emelkedésére pedig 52 190 frt esik.

A szénköltségeket és a vonatmozgósítási egyéb költségeket külön-külön a teljesítményi egységekre vonatkoztatva és a mult évi eredményekkel összehasonlítva, kitűnik, hogy a teljesítményi egységekre eső vonatmozgósítási költségek – ha azokból a szénköltség kihasítottatik – a mult évvel szemben kedvezőbbek.

A vonatok átlagos elegy megterhelése 1890-ben 245,96 tonna, 1889-ben 240,22 tonna volt, az 1890 évben tehát 5,74 tonnával vagyis 2,39%-al nagyobb.

A pályafentartás és pályafelügyelet kiadásai az 1890 évben 1 800 192,11 frtra rúgnak az 1889 évi 1 708 920,25 forint kiadással szemben és az összkiadások 26,21%-át képezik az előző év 26,11%-ával szemben.

A pályafentartás és pályafelügyelet összes kiadásai az egyes fejezetekre a következőkép oszlanak meg:

A fejezet megnevezése	Kiadások 1890 frt	Kiadások 1889 frt	Különlet az 1890 év és 1889 év között	
			Összesen	%
Központi szolgálat	73 776,65	72 624,23	+ 1 152,42	1,59
A pályafentartás és a pályafelügyelet általános kiadásai	245 573,29	240 636,21	+ 4 937,08	2,05
Pályafelügyelet	303 960,87	290 499,74	+ 13 461,13	4,63
Az alépitmény fentartása	137 544,32	127 152,84	+ 10 391,13	8,17
A felépitmény fentartása	76 022,41	715 564,41	+ 53 458,00	7,47
Az épületek fentartása	226 749,07	167 052,67	+ 59 696,40	25,74
Rendkívüli kiadások	43 565,50	95 390,15	- 51 824,65	54,33
Összesen	1 800 192,11	1 708 920,25	+ 91 271,86	5,34

A központi szolgálat kiadásainál mutatkozó 1 152,42 frt-nyi többlet csakis a szeged-báziási és tótmegyer-nagybélíci vonalak hosszszelvényei, valamint különféle ál-

lomási tervek felvétele és sokszorosítása fejében felmerült költségeknek tudható be.

A pályafentartás és pályafelügyelet általános költségeinél mutatkozó többkiadás arra vezethető vissza, hogy az 1890 évben a személyzetnél előfordult gyakori megbetegedések folytán a helyettesítési költségek is aránylag nagy mérvben emelkedtek s a külső szolgálatnál alkalmazott közegek járandóságai egyes előléptetések folytán nagyobbodtak, míg az azokkal kapcsolatos nyugdíjazások csakis az év végével fordultak elő.

A tulajdonképeni pályafelügyelet kiadásainak 13 461,13 frt-nyi többlete egyrészt abban leli magyarázatát, hogy az 1890 évi sűrűbb vonatforgalom következtében az őrhelyettesítési költségek is felszaporodtak, másrészt annak tulajdonítható, hogy a repceolaj árának emelkedése folytán a nyílt pálya kivilágítása is többre került, mint a múlt évben. A pályafelügyelet költségeinek emelkedéséhez hozzájárult még azon körülmény is, hogy 1890 évben a távirdavezetékek és villamos jelző eszközöknél nagyobb mérvű és többé el nem halasztható helyreállítási munkálatok váltak szükségessé.

Az alépitmény fentartására vonatkozó kiadások a múlt évekkel szemben 10 391,48 frttal növekedtek, mi részben a bazini és teregovai felüljárók átalakítása, valamint a palotai gyalogátjáró áthelyezése által, részben pedig a budapesti Nándor-híd nagyobb mérvű tatarozása és egy Herkulesfürdő mellett épített új kővédfal által idéztetett elő.

A felépitmény fentartásánál mutatkozó 53 458 forintnyi többkiadás egyrészt arra vezethető vissza, hogy 1890 évben 15 811 kilométer, tehát 4 144 kilométerrel több felépitmény újított meg, mint az előző évben, másrészt annak tudható be, hogy az újabb időben forgalomba vett vonalakon nagyobb mérvű talpfa-kicserélés vált szükségessé, mihez az is járult, hogy a talpfák egységára az 1889 évhez képest emelkedett.

Az épületek fentartásának költségei 59 696,40 frtnyi növekedést mutatnak, mi főleg a budapesti főműhelyben foganatba vett terjedelmes átalakításoknak, továbbá a Kőbánya állomás-ban – egészségügyi szempontból – újonnan épített sertésrakodóknak, valamint Valkányban egy munkáslaktanya építésének tudható be, másrészt annak tulajdonítható, hogy az összes vonalakon a rakodók magassága és fekvése az előirt szabványoknak megfelelően szabályoztatott.

A rendkívüli kiadásoknál mutatkozó 51 824,65 frtnyi megtakarítás a lefolyt évben kisebb mérvben beállott elemi csapásoknak köszönhető.

Az alábbi táblázatból, mely a pályafentartás és pályafelügyelet 1890 és 1889 évi kilométerenkinti kiadásait – az egyes fejezetek szerint rendezett – összehasonlító kimutatásban tünteti elő, kivehető, hogy a pályafentartás és pályafelügyelet 1890 évi összes kiadása az 1889 évvel szemben kilométerenkint 59,66 frttal növekedett.

A fejezet megjelölése	Kiadások kilométerenkint		
	1890 évben 1499,388 km	1889 évben 1497,789 km	Különlet
	frt	frt	frt
Központi szolgálat	49,21	48,49	+ 0,72
A pályafentartás és pályafelügyelet általános kiadásai	163,78	160,66	+ 3,12
Pályafelügyelet	202,72	193,95	+ 8,77
Az alépítmény fentartása	91,73	84,89	+ 6,84
A felépítmény fentartása	512,89	477,75	+ 35,14
Az épületek fentartása	151,23	111,53	+ 39,70
Rendkívüli kiadások	29,06	63,69	- 34,63
Összesen	1200,62	1140,6	+ 59,66

A társaság részéről a hivatalnokok nyugdíjalapjához és a szolgák és munkások nyugbér- és segélyzéalapjához az 1890 és 1889 évben fizetett hozzájárulási összegekből a magyar hálózat terhére esik:

	1890 frt	1889 frt
Járulék a hivatalnokok nyugdíjalapjához	53 693,96	52 862,25
A szolgák és munkások közös nyugbér és segélyző alapjához	26 352,90	29 315,35
A magyar hálózat ideiglenes hivatalnokai és szolgálai, valamint a munkások számára 1890 okt. 1-je óta fennálló segélyző-intézethez	3 323,68	-
Összesen	83 370,63	82 177,60

1890 évben a magyar hálózatra a következő címeken és pedig jövedelmi és kereseti adó 1 459 217,48 frt, ház- és föld-adó 39 320,72 frt, bélyeg- és egyéb illetékek 6 414,15 frt, összesen 1 504 982,35 frtnyi közteher esett.

Vasúti és közlekedési közlöny, 69. (1891) 534.

FORRÁSOK, VÁLOGATOTT BIBLIOGRÁFIA

- *** *A magyar kir. államvasutak mozdony jellegrajzai*. Budapest, 1897 (Lányi Ernő hagyatékából).
- *** *A magyar korona országainak vasútjai az 1900., 1901. és 1902. évben*. A magyar kir. kereskedelemügyi Miniszter Rendeletéből szerkeszti és kiadja a Magyar kir. Központi Statisztikai Hivatal. Budapest, 1905.
- *** *General-Versammlung zu Wien der k. k. priv. österr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft*, 1856–1892.
- *** Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Archívuma, Budapest iratai.
- *** MÁV Archívum, Budapest, a Jaszenova–Oravica–Anina-, az Oravica–Jaszenova–Báziás-, valamint a Temesvár–Jaszenova–Báziás-vasútvonalak iratai.
- *** *Monitorul Oficial*. 1924, București.
- *** *Pesti Napló*. 1911. július 20., Budapest.
- *** *Prágai Magyar Újság*. 1924, Praha.
- *** *Vasárnapi Újság*. Budapest.
- *** *Vasuti és Közlekedési Közlöny*. Budapest.
- *** *Vasuti Okmánytár*. A Magy. kir. Közmunka- és Közlekedési Ministerium. Első füzet. Buda 1871.
- *** *Montan-Handbuch des oesterreichischen Kaiserthums für 1857*. Herausgegeben vom kais. kön. Finanzministerium. I. Jahrgang, Wien, 1857.
- Ambrozovics Béla: *Az OraviczaAninai (Steierdorfi) vasút*. Magyar Mérnök- és Építész Egylet Közlönye, Pest 1869. évf. 3. köt.
- Áy Zoltán: *Egy szegedi gyógyszerész kalandjai az Orosz Birodalomban. Hídemberek*. Magyar Narancs, 2015./47. sz. nov. 19.
- Bárányi Ferenc: *Boldogság délibábja*. Irodalmi Jelen Könyvek. Arad, 2008.
- Bocu, Sever: *Lupta pentru Banat*. Discursul emoționant al D-lui Sever Bocu Deputat, Președinte al organizației Timiș-Torontal a Partidului Național Român. Rostit în ședința de la 18 decembrie 1923 a Adunării Deputaților în apărarea Banatului – după note stenografice. București. 1923.

- Boleszny Antal: *Kézikönyv az Al-Dunán Szerb- Oláh- és Bolgárországban utazók számára*. Ó-Orsova, 1870.
- Csárádi János (főszerk.): *Vasúti lexikon A-tól Z-ig*. 2. kötet. Budapest, 1994.
- Ferenczy Benő: *Vasúti földrajz*. A vasúti tisztképző tanfolyam kiadványa, Budapest 1892.
- Friedberg, Emmanuel: *General-Karte der Wojwodschaft Serbien und des Temescher Banates dann der vier Gräzregimenter Peterweideiner Deutsch-Banater Illyrisch-Banater endlich des Titler Grän-Bataillons*. Wien, k.k. Milit.-Geogr. Institut, 1853.
- Gálffy Gyula: *Magyar vonatkozású emlékek Oravicabányán és vidékén*. Művelődés 51–52. (1998. február) 18–22.
- Gálffy, Iuliu: *Contribuții la istoria medico-sanitară a regiunii minere [sic!] din Banat*. Teză pentru obținerea titlului de doctor-medic. Institutul de Medicină și Farmacie Tîrgu-Mureș, 1974 (gépelt kézirat).
- Gáspárdy Elemér: *Vasúti földrajz és történet*. Budapest, 1915.
- Gräf, Rudolf: *Domeniul bănățean al StEG 1855–1920. Din istoria industrială a Banatului Montan*. Reșița, 1997.
- Halmi János: *Horus – Orvosi Hetilap* 27. sz. Budapest 1967. július 2. 1281–84.
- Holnapy Kálmán: *A vasútvonalak szelvényezésének története*. In: *Vasúthistoria Évkönyv*. Budapest, 1992. 245–272.
- 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). Vasúthistoria könyvek. Budapest, 2004.
- Jancsó Árpád: *A Bega, a Bánság elkényeztetett folyója*. Temesvár, 2007.
- Jancsó Árpád: *A resicabányai hídgyártás rövid története a kezdetektől 1948ig*. IX. Építéstudományi Nemzetközi Konferencia ÉPKO. Csíksomlyó, 2005. 77–88.
- Jancsó Árpád: *Activitatea fabricii de poduri de la Reșița și podurile realizate de aceasta*. Zilele Academice Timișene. Timișoara, 2005. 275–288.
- Jancsó Árpád: *Az anina-oravicai hegyi vasút története*. Kolozsvár, 2013.
- Jancsó Árpád: *Az Oravica–Anina hegyvasút völgyhídjai*. Mindenki Kalendáriuma, Temesvár, 2014.
- Jancsó Árpád: *Műtárgyak a Jaszenova–Oravica–Anina vasútvonalon*. Kolozsvár, 2016.
- Jancsó Árpád: *Temesközi szárnyaskerék*. Heti Új Szó, Temesvár, 2012–2015.
- Képegy Árpád: *A magyar vasútügy története*. Budapest 1908.
- Kovács László (főszerk.): *Magyar Vasúttörténet*. 1. kötet. A kezdettől 1875-ig. Budapest, 1995.
- Köstlin, August: *Die Oravicza–Steierdorfer Montanbahn*. Zeitschrift des österreichischen Ingenieur- und Architekten Vereins. Heft X. Wien, 1865.

- Kraus, Johann Baptist: *Handbuch über den montanistischen Staats-Gewerken- und gewerkschaftl. Beamten-stand des österreichischen Kaiserthum für das Jahr 1848*. Erster Jahrgang. Wien, 1848.
- Kraus, Johann Baptist Karl: *Handbuch über den montanistischen Staats-Gewerken- und gewerkschaftl. Beamten-stand des österreichischen Kaiserstaates für das Jahr 1849*. Zwölfter. Jahrgang, Wien, 1849.
- Kraus, Johann Baptist Karl: *Handbuch für das Berg- Münz- und Forstwesen im Kaiserthume Oesterreich für 1856*. Wien, 1856.
- Kraus, Johann Baptist: *Handbuch für Landeskultur und Bergwesen im Kaiserthume Oesterreich für das Jahr 1853*. Wien, 1852.
- Lányi Ernő: *A Mohács-Pécsi Vasút (MPV) mozdonyai*. I. rész. Vasútbarát Magazin 1999. ősz, 7–8.
- Ledács Kiss Dezső: *Adatok a 100 éves magyar gőzmozdony történetéhez*. In: Vasúti és Közlekedési Közlöny. Budapest, 1942. 101. sz.–1946. 51. sz.
- Milleker, Felix: *Die Banater Eisenbahnen. Ihre Entstehung und Entwicklung. 1847–1917*. Bela Crkva (Weißkirchen), 1927.
- Perianu, Dan Gh.: *Istoria locomivelor și a căilor ferate din Banatul Montan*. Reșița, s. a.
- Péter H. Mária: *Az erdélyi gyógyszerészet magyar vonatkozásai*. Kolozsvár, 2002.
- Popescu, Ilie–Lăcrișeanu, Șerban: *Istoria tracțiunii feroviare în România*. București, 2003.
- Strach, Hermann: *Geschichte der Eisenbahnen der OesterreichischUngarischen Monarchie*. I–IV. Band. Wien, Teschen, Leipzig, 1898. [Megj.: az első „kötet” tulajdonképpen kettő; 1908-ban pótkötet is megjelent.]
- Téglás Gábor: *Az aninai hegyi vasút és környéke*. Földrajzi Közlemények. X. füzet, Budapest, 1884. december.
- Tominác József: *A magyar szent korona országainak vasútjai, 1845–1904*. Budapest, 1905., valamint kiegészítések: 1911–1918.
- Udvarhelyi Dénes: *Magyarország gazdasági és vasútpolitikája 1876-tól a századfordulóig*. In: (főszerk. Kovács László) *Magyar vasúttörténet*. F 2. kötet. Budapest, 1996.
- Újhely Géza: *A magyar vasút története*. Budapest, 1910.
- Urbán Lajos (főszerk.): *Vasúti lexikon*. Budapest, 1984.

PRIMA CALE FERATĂ DIN BANAT. ISTORICUL CĂII FERATE ORAVIȚA-BAZIAȘ

(Rezumat)

Totul a început cu o întâmplare norocoasă a unui muncitor forestier Matthias Hammer, care în Valea Porcarului de lângă Anina a găsit niște pietre care ardeau. Inspirat, el a anunțat îndată autoritățile miniere de la Oravița, care au constatat că „piatra” este cărbune. Specialiștii care au cercetat zona au găsit zăcăminte bogate de antracit și ulei de calitate foarte bună. Statul a vândut/concesionat unor particulari mai multe suprafețe de exploatare, dar și el a înființat tot mai multe puțuri. În lipsa unei căi ferate, valorificarea la un preț convenabil a cărbunelui extras a întâmpinat mari greutăți. De aceea Direcția Montanistică a inițiat construirea unei căi ferate pentru transportul ieftin și eficient al cărbunelui până la Dunăre. După mai multe încercări, între Anina și Oravița a fost construită o cale ferată minieră hipo, dar înființarea unei căi ferate cu tracțiune cu locomotive cu aburi a rămas în continuare o preocupare principală a conducerii Direcției Montanistice. După mai multe pauze, în anul 1854 prin Direcția Montanistică statul a terminat calea ferată cu tracțiune mecanică între Oravița și Baziaș. Aceasta însă era doar o cale ferată industrială, numită „Kohleisenbahn” (cale ferată de cărbune) și nu una publică.

Între timp statul a răscumpărat de la proprietari majoritatea concesiunilor miniere și a deschis mai multe puțuri. În anul 1854 guvernul absolutist instaurat la Viena în urma înfrângerii revoluțiilor din 1848 și războiului de neatarnare a Ungariei, criza financiară a împins statul la marginea prăpastiei economice. Pentru a putea obține fonduri, statul austriac centralizat, totalitar (parlamentarismul și autonomia țărilor din componența imperiului au fost desființate până în anul 1860) a vândut căile ferate și bunuri ale statului unor întreprinderi multinaționale. În scopul plasării capitalului acumulat, mari investitori din Franța au înființat StEG (Kaiserlich-Koeniglich-Privilegirte Oesterreichische Staats-Eisenbahn- Gesellschaft), care a achiziționat o mare parte a căilor ferate, domenii imense, mine, și fabrici. StEG a pus mâna pe cele mai rentabile căi ferate din Ungaria și Austria.

Deși foarte însemnată pentru transportul cărbunelui, în anii de început calea ferată Oravița–Baziaș a avut doar o importanță locală. În acea perioadă în Austria exista deja o rețea importantă de căi ferate, iar în Ungaria până în 1856 au fost date în folosință mai multe linii, după cum urmează Pest–Vác 1846.07.15., Pest–Cegléd–Szolnok 1847.09.01., Marchegg (frontiera austro-ungară)–Pozsony (azi Bratislava) 1848.08.20., Vác–Párkányána 1850.12.16. 1850.10.15., Párkányána–Pozsony 1851.09.06. 1850.12.16., Cegléd–Félegyháza 1853.09.03., Félegyháza–Szeged, 1854.03.04., Bruck (frontiera austro-ungară)–Győr 1855.12.24., Győr–Újszóny 1856.08.10.

În Banat STEG a cumpărat imensele domenii, mine și uzine din zona Anina–Bogșa–Reșița–Oravița, inclusiv calea ferată Oravița–Baziaș pe care a terminat-o, iar în 10 noiembrie 1856 a deschis-o și circulației publice (Jancsó 2013, Jancsó 2016). După terminarea căii ferate Timișoara–Iasenovo, tronsonul Iasenovo–Baziaș a devenit parte integrantă a căii ferate principale de rangul I. Viena–Marchegg–Pojon (Pozsony, Bratislava de azi)–Budapesta–Szeged–Timișoara–Baziaș. Pe această rută călătoreau toți cei ce se îndreptau spre Giurgiu, București, Constanța, Ruse, Varna, Istanbul. Tronsonul Iasenovo–Oravița a fost încadrată ca linie principală de rangul II.

Cartea de față prezintă pe larg istoricul căii ferate Oravița–Anina, cu multe aspecte neglijate până acum. Ea se bazează pe cercetarea documentelor primare existente preponderent la arhivele căilor ferate ungare (MÁV) de la Budapesta. Volumul este bogat ilustrat cu faximiluri inedite ale documentelor existente în arhivă și pune în valoare zeci de planșe nepublicate până acum ale proiectelor acestei căi ferate. După prezentarea amănunțită a construirii acestei căi ferate autorul trece în revistă întâmplările mai importante ale istoricului ei, până la desființare.

Sunt tratate separat demersurile pentru înființarea căii ferate, înființarea STEG, contractul de concesiune, exproprierea, traseul căii, calea în plan, profilul longitudinal și profilul transversal tip, infrastructura, suprastructura, lucrările de artă (viaductul Oravița, podul peste Nera), gările, clădirile deservente ale căii ferate (clădirile pentru călători, depourile, magaziile, cantoanele), primele locomotive care au asigurat tracțiunea, siguranța circulației, etatizarea prin răscumpărare, transferul din proprietatea statului ungar în proprietatea statului român și SHS (regatul sârbilor croaților și slovenilor, devenit Iugoslavia), situația căii ferate în perioada interbelică și după cumpărarea întregului activ al societății făcută de statul român în anul 1942, respectiv situația actuală. Sunt trecute în revistă problemele sociale și sănătate a muncitorilor care au lucrat la construcția acestei căi ferate, medicii care s-au luptat din greu cu epidemiile de holeră care i-au decimat pe constructori. Un capitol destul de voluminos prezintă Baziașul, stația terminus a căii, de la ridicarea ei până la decădere, apoi desființare totală.

THE FIRST RAILWAY FROM BANAT. THE HISTORY OF THE ORAVICA/ORAVIȚA–BÁZIÁS/BAZIAȘ RAILWAY

(Summary)

It all started with a lucky event that happened to a forest worker Matthias Hammer who found in the Pigmans' Valley (Valea Porcarului) near Anina some burning stones. Inspired by this, he informed the mining authorities from Oravița who stated that those "stones" were coal. The experts who researched the area found rich layers of anthracite and coal stone of very good quality. The state sold/concessioned to a few private organizations more mining surfaces and established more and more mining pits. Because there was no railway, the sale of coal at a reasonable price faced great difficulties. Because of this, the Mining Engineering Department initiated the building of a railway for the cheap and efficient transport of coal to the Danube. After several attempts, a hypo mining railway was built between Anina and Oravica/Oravița, but the establishment of a steam locomotive traction railway remained a major concern of the Mining Engineering Department. After several breaks, in 1854 the state through the Mining Engineering Department finished the mechanical traction railway from Oravica/Oravița to Báziás/Baziaș. But this was an industrial railway, called „Kohleisenbahn" (coal railway), not a public one.

In the meantime the state bought most of the mining concessions from the owners and opened more pits. In 1854 the absolutist government in Vienna after defeating the revolutions in 1848 and the independence war of Hungary, the financial crisis pushed the country to the edge of economic ruin. In order to get funds, the centralized and totalitarian Austrian state (parliamentarism and the autonomy of the countries belonging to the Austrian monarchy was stopped until 1860) sold the railways and other goods of state to some multinational enterprises. In order to invest the accumulated funds, large investors from France established StEG (Kaiserlich-Koeniglich-Privilegirte Oesterreichische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft) which bought a major part of railways, large areas, mines and factories. StEG acquired the most profitable railways in Hungary and Austria.

Although it was very significant for the transport of coal, in the first years Oravica/Oravița–Báziás/Baziaș railway was only locally important. In that period in Austria

there already existed an significant railway network, and in Hungary before 1856 several railway lines were put into use as follows Pest–Vác 1846.07.15., Pest–Cegléd–Szolnok 1847.09.01., Marchegg (Austrian-Hungarian border)–Pozsony (azi Bratislava) 1848.08.20., Vác–Párkányána 1850.12.16. 1850.10.15., Párkányána–Pozsony 1851.09.06. 1850.12.16., Cegléd–Félegyháza 1853.09.03., Félegyháza–Szeged, 1854.03.04., Bruck (Austrian-Hungarian border)–Győr 1855.12.24., Győr–Újszõny 1856.08.10.

In Banat StEG bought huge areas, mines and factories in the Anina–Bogsa/Bocşa–Resica/Reşiţa–Oravica/Oraviţa area including the Oraviţa–Bazias railway which they finished and on November 10 1856 opened it for public use (Jancsó 2013, Jancsó 2016). After completing the Temesvár/Timişoara–Jaszenova/Iasenovo railway, the Jaszenova/Iasenovo–Báziás/Bazias became part of the main first rank Bécs/Viena–Marchegg–Pojon (Pozsony, Bratislava today)–Budapest/Budapesta–Szeged–Temesvár/Timişoara–Báziás/Bazias railway. On this route were travelling all those who were going towards Giurgiu, Bucureşti, Constanţa, Ruse, Varna, Istanbul. The Jaszenova/Iasenovo–Oravica/Oraviţa section was built as a main railway of the second rank.

This book presents an overview of the history of the Oravica/Oraviţa–Anina railway with a lot of aspects previously ignored. It is based on the research of primary documents which can be mainly found in the Hungarian Railway (MÁV) archives in Budapest. The volume is richly illustrated by facsimiles of the documents existing in the archives unedited until now and presents tens of unpublished plans of the projects of this railway. After the detailed presentation of this railway construction the author reviews the significant events of its history, up to its abolition. The measures for the construction of the railway are treated separately, the establishment of StEG, the concession contract, expropriations, the railway route, the line in the plan, the longitudinal and transversal profile of the railway, infrastructure, superstructure, art works (the viaduct in Oravica/Oraviţa, the bridge over Nera), stations, buildings serving the railway (buildings for passengers, engine-houses, store-houses, watch-boxes), the first engines which ensured tracking, the safety of transport, nationalization by purchase, the transfer from the property of the Hungarian state into the property of the Romanian state and SHS (Kingdom of Serbians, Croats and Slovenians becoming Yugoslavia), situation of the railway between the two world wars and after buying the whole shares of the society made by the Romanian state in 1942, until the present-day situation. The social and health problems of the workers who worked on the construction of this railway are also examined, the doctors who fought hard against the cholera epidemics which decimated builders. A quite lengthy chapter presents Báziás/Bazias, the terminus station of the line, from its building to its decay and the total abolition.

CUPRINS

Prefață	7
Primele încercări pentru construirea unei căi ferate între Anina și Baziaș.....	9
Statul vinde căile ferate și o parte din patrimoniu. Înființarea StEG.	18
Capitalul StEG-ului și căile ferate deținute de acesta în Ungaria	24
StEG continuă construirea căilor ferate	30
Punerea în funcțiune a primei căi ferate din Banat.....	38
20. august 1854. Predarea pentru circulația de marfă.....	38
1. noiembrie 1856. Predarea pentru circulația publică.....	43
„Reflexii privind căile ferate” din 1858	47
Limba cea mai internațională și cea mai populară.....	52
Conectarea căii ferate la rețeaua națională.....	55
Datele tehnice ale sectoarelor Jasenova–Oravița și Jasenova–Baziaș	60
Sectorul Iasenova–Oravița.....	60
Sectorul Iasenova–Baziaș	61
Infrastructura și suprastructura căii	63
Lucrări de artă: podețe, poduri.....	66
Podețe și poduri pe sectorul Jasenova–Oravița conform profilului longitudinal din anul 1873	67
Podețe și poduri pe sectorul Jasenova–Baziaș conform profilului longitudinal din anul 1873	68
Podețe și poduri pe sectorul Jasenova–Baziaș conform profilului longitudinal uzual.....	74
Viaductul Oravița.....	96
Clădiri	101
Gări	101
Oravita	101
Răcășdia.....	112
Iam.....	117

Iasenova.....	119
Biserica Albă.....	126
Baziaș.....	129
Calea ferată construiește școală.....	139
Baziașul demn pentru romane	141
Cantoane	144
Primele locomotive și vagoane	147
Etatizarea căilor ferate ale "S. A. a căilor ferate austro-ungare de stat"	152
Structurile administrative ale construcțiilor, întreținerii și exploatării căii până în anul 1919.....	161
Siguranța circulației.....	167
Exproprieri	177
După pacea de la Trianon.....	182
Anexe	
1. Glosar de nume geografice	190
2. Legea XLV din 1882 privind înscrierea contractului încheiat la 8 iunie 1882 cu Compania Căilor Ferate Austriece și a documentului de licență care urmează să fie eliberat în temeiul articolului 4 al acesteia.....	194
3. Legea XXV din 1891 privind răscumpărarea liniilor de cale ferată din Ungaria de către Compania de Stat a Căilor Ferate Austro-Ungare.....	202
4. Legea XXXVIII din 1891 privind aprobarea și promulgarea contractului încheiat la 7 iunie/11 iulie 1891 în temeiul articolului legii XXV din 1891 privind răscumpărarea liniilor de cale ferată maghiare de către Compania de Stat a Căilor Ferate Austro-Ungare	204
5. Motivarea proiectului de lege privind răscumpărarea liniilor de cale ferată din Ungaria de către Compania de Stat a Căilor Ferate Austro-Ungare.....	218
6. Compania feroviară liberă de stat austro-ungară în 1890	234
Izvoare, bibliografie selectivă.....	242
Prima cale ferată din Banat. Istoricul căii ferate Oravița–Baziaș (Rezumat).....	245
The First Railway from Banat.	
The History of the Oravica/Oravița-Báziás/Baziaș Railway (Summary)	247
Cuprins	249
Contents	251
Tartalom.....	253

CONTENT

Foreword	7
First attempts for building an Anina-Báziás/Bazias railway	9
The state sells its railways and a part of its wealth. StEG or OÁV	18
Capitals of StEG and its railway lines in Hungary	24
StEG continues railway construction	30
Inauguration of the first railway in Banat.....	38
20. august 1854. Opening for transport of goods.....	38
1. noiembrie 1856. Opening for public transport	43
„Thoughts about railways” from 1858.....	47
The most international and most popular language	52
Our railway connected to the railway network of the country	55
Technical data of the Jaszenova–Oravica and Jaszenova–Báziás routes	60
Jaszenova/Iasenova–Oravica/Oravița-route	60
Jaszenova/Iasenova–Báziás/Bazias-route	61
Infrastructure, engineering structures.....	63
Works of art: culverts and bridges	66
Culverts and bridges of the Jaszenova/Iasenova–Oravica/Oravița route, on the longitudinal section nr. 1873	67
Culverts and bridges of the Jaszenova/Iasenova–Báziás/Bazias route, on the longitudinal section nr. 1873	68
Culverts and bridges of the Jaszenova/Iasenova–Báziás/Bazias route, on the „manual” longitudinal section	74
The Oravica viaduct	96
Buildings	101
Stations.....	101
Oravica/Oravița station, the first railway station in Banat	101
Rakasdia/Răcășdia station.....	112
Jám/Iam station	117

Jaszenova/Iasenova station	119
Fehértemplom/Biserica Albă station	126
Báziás/Bazias station	129
The railway builds a school	139
The romantic Báziás/ Bazias	141
Cabins.....	144
First locomotives and waggons	147
Nationalization of the Austrian-Hungarian State Railways' lines in Hungary.....	152
Management for building, operation and maintenance until 1919	161
Traffic safety	167
Expropriation	177
After Trianon	182
Annexes	
1. Glossary of geographical names.....	190
2. Act XLV of 1882 concerning the registration of the contract concluded on 8 June 1882 with the Austrian Railway Company and the license document to be issued under Article 4.....	194
3. Act XXV of 1891 concerning the nationalization of the Hungarian lines of the Austro-Hungarian licensed State Railway Company.....	202
4. Act XXXVIII of 1891 on the approval and promulgation of the contract concluded on 7 June/11 July 1891 pursuant to Act XXV of 1891 on the nationalization of railway lines in Hungary by the Austro-Hungarian licensed State Railway Company	204
5. Reasons for the draft law on the redemption of railway lines in Hungary by the Austro-Hungarian licensed State Railway Company	218
6. The Austro-Hungarian licensed State Railway Company in 1890.....	234
Selective bibliography and references	242
Prima cale ferată din Banat. Istoricul căii ferate Oravița–Bazias (Summary in Romanian)	245
The First Railway from Banat.	
The History of the Oravica/Oravița-Báziás/Bazias Railway (Summary)	247
Cuprins	249
Contents	251
Tartalom.....	253

TARTALOM

Előszó	7
Kezdeti próbálkozások egy anina-báziási vaspálya építésére	9
Az állam eladja vasútjait és vagyonának egy részét. A StEG avagy az OÁV	18
CA StEG tőkéje és magyarországi vasútvonalai.....	24
Az OÁV folytatja a vasútépítést.....	30
Bánát első vasútjának átadása	38
1854. augusztus 20. Átadás a teherforgalomnak	38
1856. november 1. Átadás közforgalomnak	43
„Elmefuttatás a vaspályákról” 1858-ból	47
A legnemzetközibb és legnépszerűbb nyelv.....	52
Vasutunkat bekötik az ország vasúthálózatába	55
A Jaszenova–Oravica és a Jaszenova–Báziás-vonalrészek műszaki adatai	60
Jaszenova–Oravica-szakasz	60
Oravica–Báziás-szakasz.....	61
Alépitmény, felépitmény	63
Műtárgyak: átereszek, hidak.....	66
A Jaszenova–Oravica-vonalrész átereszei, hídjai az 1873-as hossz-szelvényen.....	67
A Jaszenova–Báziás vonalrész átereszei, hídjai az 1873-as hossz-szelvényen.....	68
A Jaszenova–Báziás vonalrész átereszei, hídjai a kézi hossz-szelvényen.....	74
Az oravicai viadukt	96
Magasépitmények	101
Állomások	101
Az oravicai állomás, a Bánság első vasútállomása	101
Rakasdia állomás.....	112
Jám állomás	117

Jaszenova állomás	119
Fehértemplom állomás	126
Báziás állomás	129
A vasút iskolát épít	139
A regénybe illő Báziás	141
Órházak.....	144
Az első mozdonyok és vagonok	147
A szabadalmazott osztrák–magyar államvasút vasútvonalainak államosítása	152
Az építés, üzemeltetés és fenntartás közegei 1919-ig	161
Forgalombiztonság	167
Kisajátítás.....	177
Trianon után.....	182
Mellékletek	
1. Magyar földrajzi nevek román megfelelője	190
2. 1882. évi XLV. törvénycikk a császári királyi szabadalmazott osztrák államvaspálya-társulattal 1882. évi június 8-án kötött szerződés és az ennek 4. cikke értelmében kibocsátandó engedély-okmány becikkelyezéséről	194
3. 1891. évi XXV. törvénycikk a szab. osztrák-magyar államvasutttársaság magyarországi vasútvonalainak megváltásáról	202
4. 1891. évi XXXVIII. törvénycikk a szab. osztrák-magyar államvasutttársaság magyarországi vasútvonalainak megváltása iránt az 1891. évi XXV. törvénycikk alapján az 1891. évi június 7-én/július 11-én megkötött szerződés jóváhagyása és becikkelyezéséről	204
5. Indoklás a szab. osztrák-magyar államvasut-társaság magyarországi vasútvonalának megváltásáról szóló törvényjavaslathoz	218
6. A szab. osztrák-magyar államvasutttársaság 1890-ben.....	234
Források, válogatott bibliográfia.....	242
Prima cale ferată din Banat. Istoricul căii ferate Oravița–Baziaș (Rezumat)	245
The First Railway from Banat.	
The History of the Oravica/Oravița-Báziás/Baziaș Railway (Summary)	247
Cuprins	249
Contents	251
Tartalom.....	253

A SZOROZAT 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 Magyargyerőmonostoron.* 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.
15. Jancsó Árpád: *A Temesvár–Lippa–Radna helyi érdekű vasút története.* 2020.