

Bánát első vasútja. Az Oravica–Báziás vasútvonal

The first railway from Banat. The railway Oravica/Oravița–Báziás/Bazias

Dr. JANCÓSÓ Árpád

ny. út-, híd- és vasútépítő mérnök
jancso_arpad@yahoo.com

Abstract

The first railway from Banat. The railway Oravica/Oravița–Báziás/Bazias

Keywords: railway, history, Bánát, Oravica, Báziás

Kivonat

Bánát első vasútja. Az Oravica–Báziás vasútvonal

Bánát első gőzvasútját, az Oravica–Anina vasútvonalat 1854-ben adták át a teherforgalomnak. Legfőbb feladata az Anina és Oravica környéki szénbányák fekete aranyának eljuttatása volt a dunaparti Báziás kikötőjébe. Ezért is nevezték szénvasútnak. A személyszállítás 1856-ban indult meg.

Az Oravica–Báziás vasútvonal a Bánság első vasútvonalaként vonult be a történelembe. Ugyanakkor a mai Románia területén lévő első vasútvonal ranggal is büszkélkedhetett.

Kulcsszavak: vasút, történelem, Bánát, Oravica, Báziás

1. BÁNÁT ELSŐ VASÚTJA

A történelmi Magyarországon (amint ma a csonkítatlan hazát nevezik) már javában pöfögtek a gőzmozdonyok, amikor a déli országrészen megjelent az első vonat. A Temesköz/Bánát/Bánság első gőzvasútját, az Oravica–Báziás vasútvonalat 1854-ben adták át egyelőre a teherforgalomnak. Legfőbb feladata az Anina és Oravica környéki szénbányák fekete aranyának szállítása volt a dunaparti Báziás 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 és csatlakozott a már üzemelő Oravica–Báziás vasútvonallal. Ekkor a Jaszenova–Báziás szakaszt leválasztották az Oravica–Báziás vasútvonalról és egyesítették a Temesvár–Jaszenova vaspályával. Ezzel 1858-ban befejeződött az osztrák–magyar határváros Marchegg és Báziás közötti több, mint 600 kilométeres vasúti fővonal építése, mely Pesten, Szegeden és Temesváron át összekötötte Bécset a Duna partjával.

Az Oravica–Báziás 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 gögös, de egyúttal vidám és bohém császárvárosba, Bécsbe. A vasúton közlekedő vonat sokáig viselte a „bécsi vonat” elnevezést, a vasutat pedig „Orient-Bahn” („Keleti vasút”) is illették. A Bécs vagy Pest felől a balkáni országokba igyekvő utazók is ezen a vasútvonalon értek Báziás kikötőjébe. Innen hajóval folytatták útjukat Giurgiugig, majd országúton (1869-től kezdve vonaton, mert ekkor adták át a forgalomnak az akkori Románia első vasútvonalát) Bukarestig. A Duna jobb partján Ruzsucsukon (ma Rusze) át utaztak Várna felé, onnan pedig a tengeren át a fényes Sztambulba.

2. KEZDETI PRÓBÁLKOZÁSOK EGY ANINA–BÁZIÁSI VASPÁLYA ÉPÍTÉSÉRE

Az országban a közlekedés nehézsége óriási hátrányt jelentett az ipar fejlődésének. Hogy a szomszédos államokban is hasonló, vagy ennél még rosszabb volt a helyzet, bizony sovány vigasz volt. A vasút megjelenése megteremtette a lehetőséget a modern közlekedésre. 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 vasútépítések stratégiáját. Való igaz azonban, hogy Bécs birodalmi érdekeit tartották szem előtt. A központosított vasútépítésnek eredménye pozitív volt, hisz rövid időn belül több fővasúti vonal épült meg, amelyek összekötötték a birodalom távoli központjait Béccsel és Pest-Budával.

Bánát első vasútvonalának építését az államkinestár oravicai bányagazgatósága kezdte el. A bánati hegyvidék központját, Oravicát az Al-Duna partjának kis, jelentéktelen, alig néhány lakost számláló helységével, Bázsiással tervezték összekötni. Az államkinestár 1845-ben különös figyelemmel fordult a bánati bányavidék felé, és elhatározta ennek fejlesztését, beleértve a Dunáig vezető ipari vasútvonal kiépítését. E vasútvonal nem csatlakozott az ország vasúti hálózatához és az Oravica környéki bányák termékeit, főleg az aninai szénmedencében bányászott jó minőségű szenet juttatta a dunaparti kis kikötőbe.

A vasútvonal ügyében kiemelkedő érdemeket szerzett az oravicai bányászati igazgatóság nagytehetségű elnöke, Gustav von Gränzenstein (magyarosan Gränzenstein Gusztáv) udvari kamarai tanácsos.

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 összefonódó történések miatt őket oravica–jaszenova–báziási vasútvonal és az Aninát Oravicával összekötő hegyi vasút építésének kezdeteit nehezen lehetne különválasztani, egységesen kell bemutatnom.

1846. október 31-én Michael Layer és Gustav von Gränzenstein, vezetésével a bányahivatalban 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 Lissavától Anináig egy lóvonatú pálya megépítése.

A Lissava–Anina közötti közel 26 kilométernyi hosszú lóvasutat 1851-ben adták át. 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.

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

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.

Az Oravica–Jám–Jaszenova szakasz építésén 1846–1854 között 3000 helyi lakos és 3000 más vidékről jött munkás dolgozott.

A vasút építkezései, bár nehézségek árán is, de folytatódtak és 1854. augusztus 20-ra sikerült befejezni az Oravica–Jaszenova–Báziás szakaszt, megindulhatott rajta a forgalom. Az úgynevezett „Szénvasút” („Kohlenbahn”) ekkor még csak teherforgalmat látott el, ám nagy jelentősége volt, mert a gazdag szénvagyon így már értékesíthetővé vált, hisz a dunai gőzösök falták a szenet. Az addig jelentéktelen kis település, Báziás fontos dunai kikötővé gyarapodott.

1854-ben Erwin von Lihotzky főmérnök látta el az épülő vasút ideiglenes ügyvezetői teendőit („Provisorischen Bauleitung der Montan-Ärarial-Eisenbahn von Steierdorf über Orawitza nach Basiasch”). Beosztottaiként két másodosztályú mérnök, négy első osztályú és három másodosztályú segédmérnök, valamint egy számvívó és egy raktáros segítettek munkájában.

Eképpen vált az Oravica–Jaszenova–Báziás vasútvonal a Bánság első vasútvonalává.

Az Oravica–Anina vasútvonalról, valamint az Oravica–Jaszenova–Báziás vasútvonalról lásd a szerző négy, dokumentumokban, faximilékben, bibliográfiai vonatkozásokban bővelkedő könyvét (Jancsó 2013, 2014, 2016, 2021). Terjedelmi okokból itt a több oldalnyi bibliográfiát is mellőznöm kell.

A több okból is kiürült államkassza miatt, az osztrák kormányzat, mely az államcsőd szélén egyensúlyozott elhatározta az államvasutak és az állami vagon egy részének eladását.

3. AZ ÁLLAM ELADJA VASÚTJAIT. AZ OÁV

A vevő a cs. kir. szabadalmazott osztrák államvaspályatársaság volt (azaz a-, avagy magyar néven OÁV), melyet ebből a célból hoztak létre Párizsban.

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 társaság Magyarországon megvásárolta az 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 Újszönyig építés alatt álló vasútvonalát és győri gépgyárát. A társaság létező 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 törzshálózatot. Ezzel az 1891-es államosításáig uralta a Temesköz szállítását. Óriási bánsági vagyona, gyárjai, és bányái révén az ország, egyben régióink egész gazdaságának fő szereplője volt. A Bánátban az osztrák államvasút 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 vasgyárjai (a ferencfalvi kőszénbányával együtt), Bogsán a rézhámorral, valamint Gladna, Moravica és Szlatina, végül a bányakincstári ottani területei és erdőségei (97000 hold = 55823,5 hektár), és az addig az oravicai és bogsáni kerületekben kamarai birtokban lévő telkek (11300 hold = 65031,5 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 erdőség is az OÁV tulajdona lett.

A vállalat uradalma területén 79 településen 1854-ben 103 845 fő élt. Oravicán 6151-en laktak.

A StEG-nél 5 000 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 megfogalmazottak szerint az „OÁV külföldi és belföldi 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:

1. az éppen elkészült vasútvonalak, vagy pedig az épülőben lévő vasúti pályák, amelyekért a társaság az államnak fizetett;

2. azoknak a vasútvonalaknak a kiépítése, amelyekre a társaság koncessziót kapott;
3. a más társaságok tulajdonát képező koncessziós vasutak megváltása;
4. a megszerzett uradalmak és ipari létesítmények.”

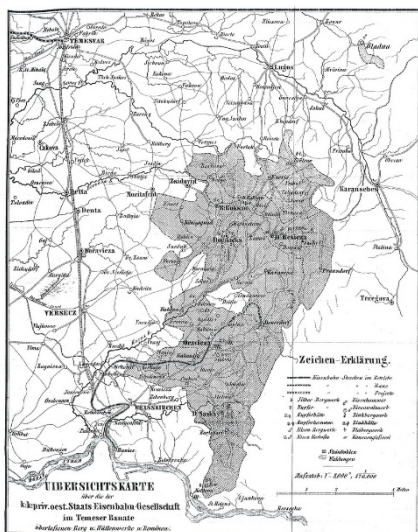
A „Koncessziók (engedélyek) és a részvénytársaság javára tett átengedések” fejezet megállapítja, hogy a vasutak koncesszióját (engedélyét/szabadalmát) a társaság 90 évre kapta meg az államtól. Figyelembe véve a vasútépítési munkálatok 1857. december 31-ikei befejezését a koncesszió (engedély) 1947. december 31-ikéig érvényes.

A már megépült, vagy az állam költségén épülő, már üzemben, vagy csak részben üzemben lévő vasútvonalakért a társaság 170 millió frankot fizetett. Ebben bennefoglaltattak 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.

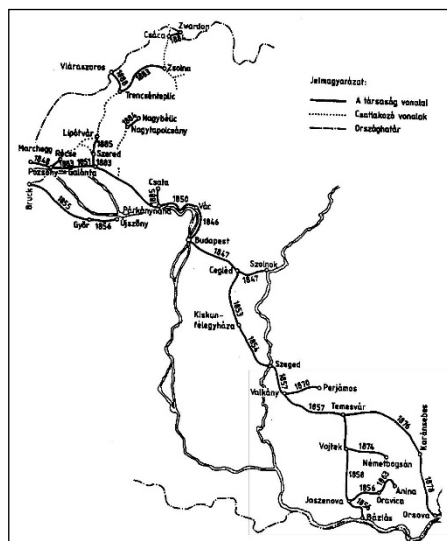
Az OÁV részvényesek főleg francia nagytőkések voltak. A vevők és a kormány által aláírt egyezmény két csatolt okmánya volt a „Vaspályaengedélyezési okmány az északi és délkeleti vonal tárgyában” („Eisenbahn-Concessions-Urkunde für die nördliche und die südöstliche Linie”) és a „Szerződési és engedélyezési okmány a bánya- és hutaművekről és az államjóságokról” („Vertrags- und Concessions-Urkunde über Berg- und Hüttenwerke und Domänen”).



1. ábra

A cs.k. szab. osztrák államvasút társaság uradalmi és vasútvonalai a Bánátban 1855-ben.

Az Oravica–Jaszenova–Báziás vasútvonalat már üzemelő vasútként jelölték (az OÁV 1855-ös üzletjelentéséből)



2. ábra

Az osztrák államvasút társaság magyarországi vasútvonalai átadásuk évével.

Bekeretezve a részvénytársaság bánáti vasútjai

Az állam teljesen ki volt szolgáltatva, a kamatbiztosítás óriási terhet jelentett az államháztartásnak. A részvényesek óriási hasznot vágtak zsebre, állam kiszolgálta a részvényesek érdekeit, vállalta a súlyos pénzügyi terheket jelentő kamatbiztosításokat, anélkül, hogy megkísérelte volna a díjszabás-politika irányítását. Nem tulajdonított jelentőséget az ipar és a mezőgazdaság fejlődését szolgáló tarifapolitika megteremtésének. 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.

A StEG (OÁV), az 1855. január 1-jén kelt vaspálya-engedélyezési okmány első cikkelye 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 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). Az engedélyokmány 2. cikkelye szerint az engedély magában foglalta Lissaváról Oravicán át Báziásra vezető vasút esetében a „telkeket, föld és műmunkálatokat, az egész al- és felépítményt, valamint az összes ingatlan és ingó tartozékot,

mint: pályaudvarokat, fel- és lerakódó helyeket, az elindulási és megállapodási helyeken épületeket, őrs- és felügyelő házakat, azok minden felszerelvényeivel együtt, álló és mozgó gépeket, mozdonyokat, az összes kocsikat és műszereket, valamint égő vagy más anyagszerkesztőket, és pedig mindezen tárgyakat, minden levonás nélkül, abban a mennyiségben és állapotban, melyben azok az üzletnek, a társaság általi átvételkor találtak.”

Az engedélyokmány ötödik cikkelye 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 eszközendő 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. cikkelyben meghatározott, az állam általi beváltási jogot, miszerint ez „az összes régi és új vasuti hálózatra fog érvényesített” és „az engedély tartama 1867. évi január 1-től számítandó kilencvenkilenc évre határozatik meg, és ezen határidő lejártával szűnik meg”.

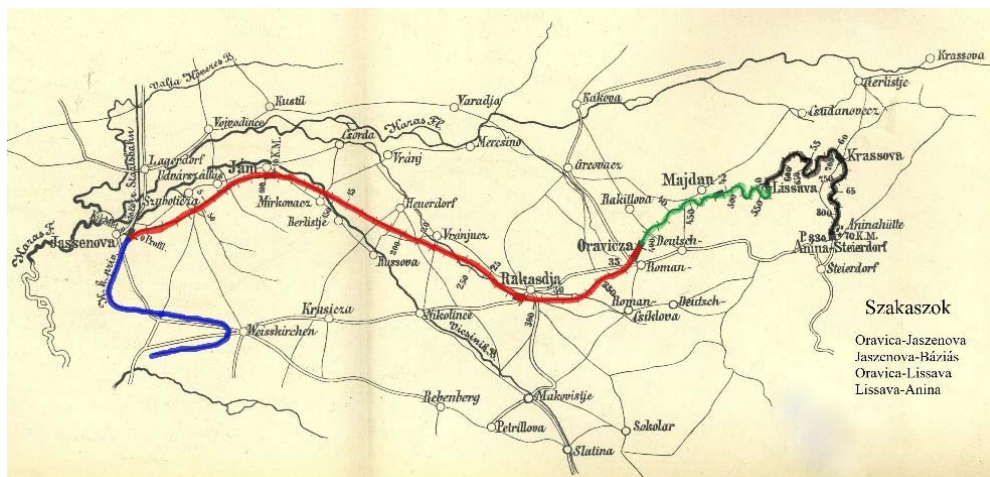
Az engedélyeseknek nem állt jogában a nekik engedélyezett vasutakat „sem egészben, sem részben, vagy csak a földterület vagy épületek egyes részeit is, az államkormány beleegyezése nélkül, akár pénzért, akár ingyen elidegeníteni, vagy bérbe adni”.

Az engedélyesek kötelesek voltak vasútjaikat az engedély tartama alatt „saját költségén és az államkormány minden hozzájárulása nélkül, mindenkor jó és üzletre alkalmas állapotban fenntartani, és az üzleti eszközök felállítására nézve mindenkor a közforgalom szükségletéhez alkalmazkodni”.

Az OÁV-nak létfontosságú szerzeménye volt az Anina–Oravica–Báziás vasútvonal, mert ezen juttatta el termékeit a dunai kikötőbe.

Az engedélyokmányban foglaltak szerint az OÁV folytatta a vasútépítkezéseket. Bánátban a helyi érdekű vasutak építéséig, és az Arad–Temesvár vasút építésének kivételével egyedül ez a vasúttársaság épített vasutat.

A Temesvártól a Duna partjáig vezető vasútvonal és az Oravica–Báziás vasútvonal csatlakozási pontját Jaszenova állomásnál határozták meg.

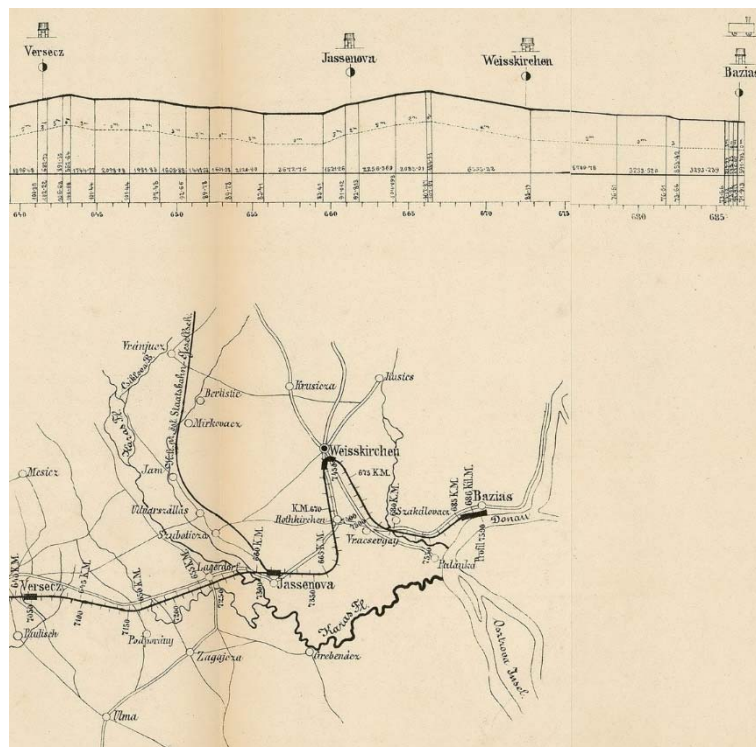


3. ábra

A Jaszenova–Báziás és a Jaszenova–Oravica–Lissava–Anina vasútvonalak szakaszai

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 megfeleljen. Természetesen meg kellett építeni az utasforgalmat kiszolgáló felvételi épületeket is.

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



4. ábra

*A Marchegg–Pest–Szeged–Temesvár–Bázias vasútvonal általános hosszmetsete és helyszínrajzának Nagyikinda és Bázias közötti szakasza 1874-ben.
Kivágat a Sztamora–Moravica és Bázias közötti szakasszal és a jassenovai elágazással*

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–Bázias 63,3 kilométeres szakasz megépült.

3.1. Átadás ipari célra. Átadás a közforgalomnak is

Az Oravica–Jaszenova–Bázias vasútvonalat, Bánát első vasúti pályájának műtanrendőri bejárását eminens személyiségek részvételével, megnyitását nagy érdeklődés mellett 1854. augusztus 20-án tartották meg tartották meg. A hivatalosságokat szállító kocsit után nyolc teherkocsit csatoltak. Háromat fahasábokkal, ötöt pedig kőszénrel raktak meg, hogy a bejárás alkalmával véleményt alkothassanak a pálya teherbírásáról és határfokáról.

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 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–Bázias vasútvonal is mind közelebb került ahhoz, hogy meginduljon rajta a személyforgalom.

Végre, 1856. november elsején eljött a nagy nap és nem csak a fekete gyémánt, és a föld gyomrából kicsikart kincsek, valamint az aninai üzemek, kohók termékei „utaztak” Báziasra, 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–Bázias vasútvonal az országrésznyi Bánát első vasútvonalaként örökre elnyerte a Bánát első vasútja címet. Oravica pedig a mai Románia területén épült első vasútállomás lett.

Az Oravica–Jaszenova vasútvonal, bár csak mellékvonal rangúvá vált, még jobban felértékelődött, miután két év elteltével megnyitották a Temesvár–Jaszenova vaspályát, mely összekötötte az ország vasúthálózatával. Az új fővonal neve Temesvár–Bázias lett. A Jaszenova–Oravica (később Anináiig meghosszabbítva) vonal ezután a Temesvár–Bázias fővonal szárnyvonalává minősült.

4. MŰSZAKI ADATOK

4.1. 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 könyvmotós leprellóban 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–Oravica–Anina vasútvonal kezdőpontját. Az elágazás e ponttól 337 méterre volt.

A teljes Jaszenova–Anina vasútvonalat 7 vonalrészre osztották: jaszenova–jámi, jám–rakasdiai, rakasdia–oravicai, oravica–majdáni, majdán–lissavai, lissava–krassovai, krassova–aninai vonalrészre. E cikk témája csak a Jaszenova–Oravica szakaszt érinti.

1. A jaszenova–jámi vonalrész főbb műszaki adatai:

- A folyópálya hossza: 9,624 km.
- Legkisebb ívsugár: 759 méter.
- Legnagyobb ívsugár: 1138 méter.
- Legnagyobb emelkedés: 6,65‰ (924 méter hosszon).
- Legnagyobb esés: 1,82‰ (2470 méter hosszon).
- 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 műszaki adatai:

- A folyópálya hossza: 15,998 km.
- Legkisebb ívsugár: 664 méter.
- Legnagyobb ívsugár: 759 méter.
- Legnagyobb emelkedés: 6,66‰ (3735 méter hosszon).
- 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–oravicai vonalrész főbb adatai:

- A folyópálya hossza: 9,799 km.
- Legkisebb ívsugár: 379 méter.
- Legnagyobb ívsugár: 759 méter.
- Legnagyobb emelkedés: 8,7‰ (8430 méter hosszon).
- Töltések hossza: 6311 méter.
- Bevágások hossza: 3488 méter.
- A töltés legnagyobb magassága: 7,50 méter.
- A bevágás legnagyobb mélysége: 9,10 méter.
- Pályaórházak száma: 6 (465-től 470-ig).

4.2. Jaszenova–Báziás szakasz

A Jaszenova–Báziás közötti szakasz fontosabb adatait a kézi hossz-szelvényből kivonatoltam.

1. A jaszenova–fehértemplomi vonalrész főbb műszaki 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 hosszon).

Legnagyobb esés: 3,57‰ (6300 méter hosszon).

Pályaórházak száma: 8 (433-tól 441-ig).

2. A fehértemplom–báziási vonalrész főbb műszaki 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 állomáson).

Legnagyobb ívsugár: 1400 méter.

Legnagyobb emelkedés: 2,91‰ (465 méter hosszon).

Legnagyobb esés: 3,01‰ (900 méter hosszon).

Pályaórházak száma: 7 (442-től 449-ig).

A vonalon számos kisebb-nagyobb híd és átereszt épült. A két nagy híd az oravicai állomás mellett ma is álló lenyűgöző, boltozott viadukt és a már rég eltűnt vashíd a Néra fölött Báziás szomszédságában.

A vasútvonal három nagy állomással büszkélkedhetett: az oravicai állomás felvételi épülete az első állomásépület a mai Románia területén. Jaszenova csatlakozó állomás is nagy felvételi épületet kapott. A legnagyobb felvételi épület azonban a báziási volt, melynek ma már hült helye sem látható.

A szab. osztr.-magy. államvasút társaság 1891-es államosítása után a MÁV hatalmas felújításokat végzett.

A vasútvonalat, melyen Trianon után Románia és Szerbia osztozott, a 2010-es években szüntették meg.

Terjedelmi okok miatt azonban e cikkbe csak ennyi fért bele. Az érdeklődők bő anyagot találnak az irodalomjegyzékben feltüntetett kiadványaimban. A konferencián bemutatásra kerül az Oravica–Báziás vasútvonalról, az Erdélyi Múzeum-Egyesület kiadásában, 2021-ben megjelent, 256 oldalas könyvem.

A könyv kéziratát a Domus Hungarica támogatta.

FORRÁSOK, VÁLOGATOTT BIBLIOGRÁFIA

- [1] *** *General-Versammlung zu Wien* der k. k. priv. österr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft, 1856–1892.
- [2] *** MÁV Archívum, Budapest, a Jaszenova–Oravica–Anina, az Oravica–Jaszenova–Báziás, valamint a Temesvár–Jaszenova–Báziás vasútvonalak iratai.
- [3] *** *Vasuti és közlekedési közlöny*, Budapest.
- [4] Horváth, F., dr. – Kubinszky M., dr.: *Magyar vasúti építkezések Erdélyben*. Budapest, 1998.
- [5] Jancsó Á.: *A resicabányai hídgyártás rövid története a kezdetektől 1948-ig*. IX. Építéstudományi Nemzetközi Konferencia ÉPKO. Csíksomlyó, 2005. 77–88.
- [6] Jancsó Árpád: *Activitatea fabricii de poduri de la Reșița și podurile realizate de aceasta*. zilele Academice Timișene. Timișoara, 2005. 275–288.
- [7] Jancsó Á.: *Az anina–oravicai hegyi vasút története*. Kolozsvár, 2013.
- [8] Jancsó Á.: *Bánát első vasútja: az Oravica–Báziás vasútvonal története*. Kolozsvár, 2021
- [9] Jancsó Á.: *Műtárgyak a Jaszenova–Oravica–Anina vasútvonalon*. Kolozsvár, 2016.
- [10] Jancsó Á.: *Az Oravica–Anina hegyvasút völgyhidjai*. Mindenki Kalendáriuma, Temesvár, 2014.
- [11] Jancsó Á.: *Temesközi szárnyaskerék*. (Vasúttörténeti cikksorozat). Heti Új Szó Temesvár, 2012–2015.