

# régi(j)óvilág

REGIONÁLIS HONISMERETI SZEMLE

II. ÉVFOLYAM 2. SZÁM • 2007. SZEPTEMBER • TEMESVÁR

A TARTALOMBÓL:

## „Száz vasutat, ezeret!” 1857. Temesvárra ért a vasút

### KÁRMENTŐ

„Bennök árad a műveltség.”

- (5) JANCSÓ ÁRPÁD: És berobogott Temesvárra a nyugat!
- (7) JANCSÓ ÁRPÁD: A temesvári indóháztól a nagyállomásig
- (11) JANCSÓ ÁRPÁD: Temesvár vasúti hídjai
- (23) UJJ JÁNOS: Az aradi vasútállomás

### LÁTLELET

Vasutasvallató

- (34) JELENLÉT  
NÉMETH FERENC: Volt egyszer egy kisvasút

### HÍDVERŐ

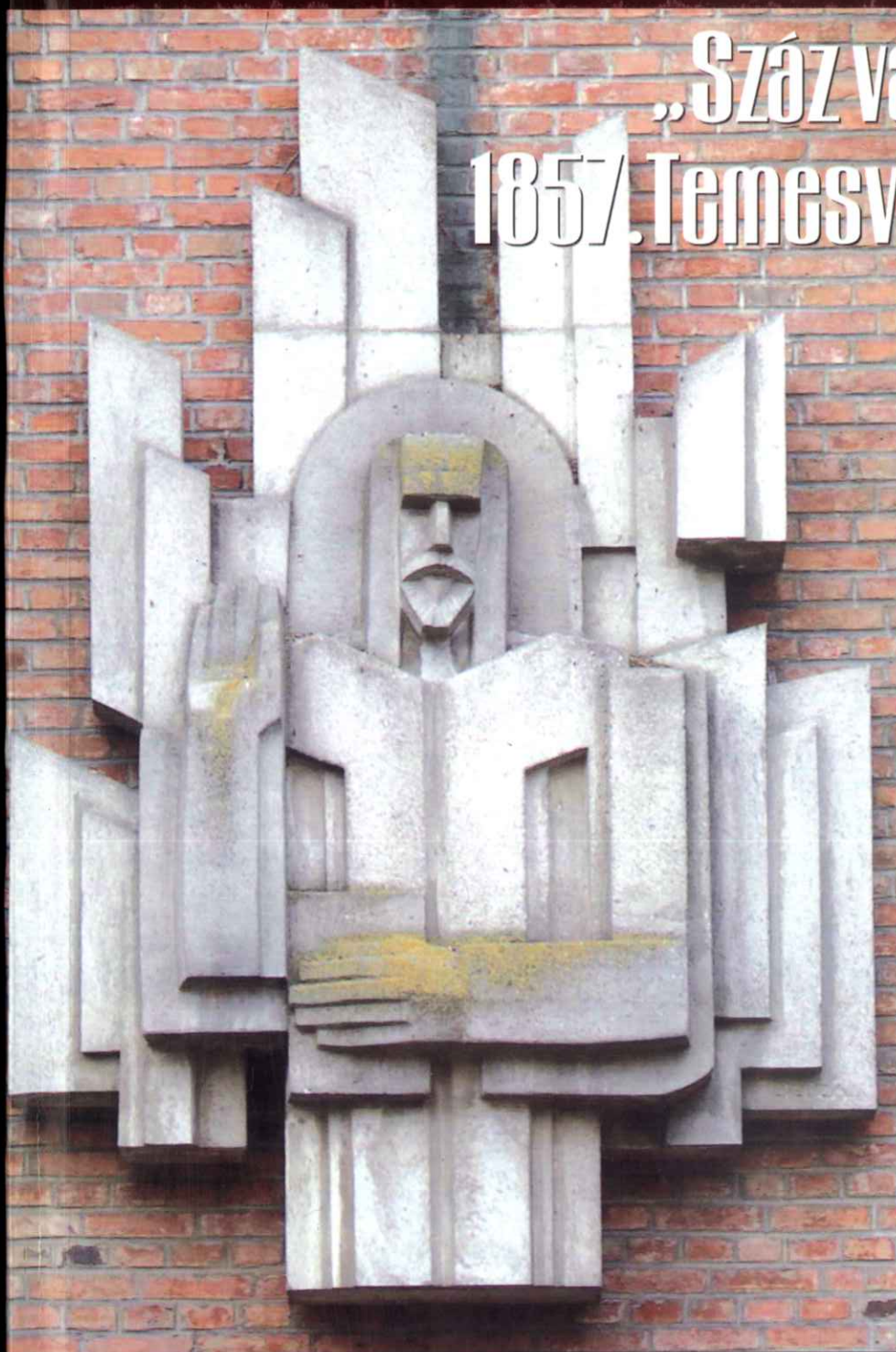
DAN PERIANU: Visszatekintés

- (42) BATYU  
ILLÉS MIHÁLY: Temesközi útvonalak III.

### EMBERKÖZELBEN

B. KRESTYÁN ILONA: A Leyritzek

- (47) KILÁTÓ  
UJJ JÁNOS: Pávai Gyula: Ficzey



## A RÉGI(J)ÓVILÁG HÍREI

- A Magyar Vár Alapítvány (Pomáz, Magyarország) idén hatodik alkalommal rendezte meg a **Dél-Alföld határok nélkül** című tábort, amely tánc-, kézműves-, fafaragó alkotó-, színjátszó-, tekerős és citerás, dudás és vonós tábort is magában foglalt. A Kárpát-medence egyik legszínvonalasabbnak tartott táborának a Dél-Alföldet több szempontból bemutató ismeretterjesztő, tudományos igényű előadásokból álló szabadegyetemi részét Dr. Fülemile Ágnes és Dr. Balogh Balázs, a Magyar Tudományos Akadémia Néprajzkutató Intézetének munkatársai szervezték. Július 28-án dr. Bodó Barna a Szórvány Alapítvány elnöke, a BBTE előadótanára *Szórvány és nemzethatár* címmel tartott itt nagyszerű előadást.
- Az ötvösdi kisiskolások július végén az érmihályfalvi **Édes anyanyelvünk** tábor vendégei voltak. Kulcsár Ilona tanítónő 6 tanítványa a bihari népi gyermekjátékokkal, népdalokkal ismerkedett, a közös foglalkozásokon a népi kézművesség alapjait sajátíthatta el.
- Augusztus 16–20. 34 gyermek számára szervezett idén először **anyanyelvi vándortábort** a temesvári Szórvány Alapítvány. A magyar nyelvet fakultatív tantárgyként tanuló diákok mellett a végvári és a 26-os számú iskola tanulói is résztvettek a foglalkozásokon, amelyeket Vinczeffy Kinga óvónő, a Temes megyei RMDSZ oktatási alelnöke és Kertész Katalin egyetemi hallgató, a Szórvány Alapítvány munkatársa vezetett. Pástean Erika végvári tanítónő szervezésében a tábor résztvevőit végvári családoknál helyezték el, így teremtettek kiváló alkalmat az élő magyar nyelv állandó használatára. A táborzáróra Buziásfürdőn a Szent István napi megemlékezésen került sor. A gyermekek az ünnepi istentiszteletet és Treffort Ágoston mellszobrának megkoszorúzását követően átvehették a tábori munkájuk eredményességét tükröző okleveleket, majd a fürdőváros nevezetességeivel ismerkedtek.

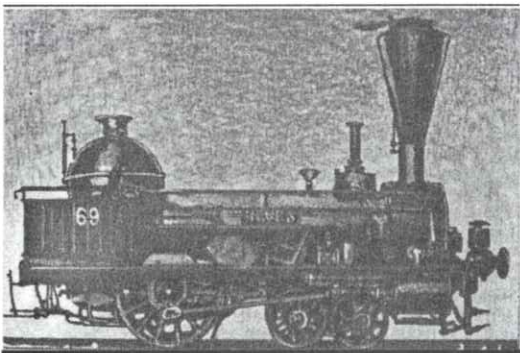
## EDDIG MEGJELENT LAPSZÁMAINK:



# VASPÁLYA

Játszom a gondolattal: mit gondolhatott, mit érezhetett 1857-ben a temesvári polgár, amikor hallotta majd látta, közeledik városához a vaspálya?

Jelentett-e ez számára személyes vonatkozású történet, felfogta-e, hogy mekkora váltást jelent a vasút azok számára, akiket összekapcsol hálózattal?



Az első gőzmozdonyok egyike 1846-ból

Azt hiszem, nem érzékelte - nem is érzékelhette.

A modernizáció első hulláma vaspályán érkezett - ez olyan igazság, amelyet ilyen egyértelműen szinte akkor kezdtünk megfogalmazni, amikor a vasútnak komoly riválisai jelentek.

Mi több: mifelénk a vasút leépülőben van.

Kell-e ilyenkor emlékezni, felidézni azt, ami másfél évszázada kezdődött ezen a tájon, és aminek során létrejött egy olyan helyi-érdekű vasúti hálózat, amellyel - ha már szokásunk - büszkélkedhetünk.

Büszkélkedhetnénk, ha nem látnánk-tudnánk, hogy szárnyvonalakat számolnak fel, hogy állomásépületeket szednek szét a helyi közösségek, kárba ne menjen alapon. Ha nem tudnánk, hogy ma Bukarestbe tovább tart vonaton az út, mint 20 éve...

Bárki bármit gondol: a vasút nem hal(t) meg.

Csak a vasút vonatkozásában is megéljük azt, amit annyi más területen: a fáziskésés, amellyel ide, Északnyugat-Balkánra bizonyos fejlődési trendek elérnek, paradoxálissá teszik a helyzetet.

Ma Stuttgart és környéke olyan vaspályás helyi szállítási rendszerrel rendelkezik - tapasztalatból beszélek -, amely esetében nehéz különválasztani a villamost, a metrót és a hagyományos vasutat. Mindent sikerül egy közös rendszerbe integrálni - kit érdekel, hogy az egyik vagy a másik részegység mi is volt eredetileg. És működik -, de mennyire működik, Stuttgart térségében ettől szüntek meg végleg a településhatárok.

Temesvárt ma is átszeli a vasút egyik fővonala, s a józsefvárosi meg a gyárvárosi állomások között ezen a sín páron lehetne a leg-rövidebben megtenni az utat.

Ki foglalkozik ezzel a kérdéssel?

A miénk, a város polgárainak a feladata volna?

Annyiban mindenképpen, hogy jelezzük, milyen értékeink vannak, és miként állíthatók ezek a közösség szolgálatába.

Ezt tesszük.

De nem csak ennyit.

A vasút éppúgy helyi kötődésünket növeli, erősíti, mint mindazon értékek, amelyek azt bizonyítják, ez a város együtt tudott lépni mindig a korrallal. A vaspálya akkor ért ide, amikor Európa közepén a „vasút ideje” volt.

Most is van a vasútnak ideje. Egy másik.

Mi tudjuk. Reméljük, városunk mai gazdái is tudják.

Persze, van egy magasabb szint is. Országos. De most arra figyelünk oda, ami helyi. Ami megmutatja, mik voltunk. És ezzel perspektívát is nyit. Itt.

Nyitunk mi is, ezzel a lapszámmal. Bízom benne, sokan érzik majd így.

**Bodó Barna**

**Petőfi Sándor:**

## Vasúton

*Tenger kéj veszen körül,  
Közepében lelkem fürdik...  
A madár röppült csak eddig,  
Most az ember is röppül!*

*Nyílsebes gondolatunk,  
Késő indulánk utánad,  
De sarkantyúzd paripádat,  
Mert elérünk, elhagyunk!*

*Hegy, fa, ház, ember, patak  
És ki tudja, még mi minden?  
Tűnedez föl szemeimben  
S oszlik el, mint köd-alak.*

*A nap is velünk szalad,  
Mint egy örült, aki véli,  
Hogy őt, összevissza tépni,  
Úzi egy ördögcsapat;*

*Futott, futott, s hasztalan!  
Elmaradt... fáradva dől le  
A nyugati hegytetőre,  
Arcán szégyen lángja van.*

*S még mi egyre röppülünk,  
Egy sziporkát sem fáradva;  
Ez a gép tán egyenest a  
Másvilágba megy velünk! -*

*Száz vasutat, ezeret!  
Csináljatok, csináljatok!  
Hadd fussák be a világot,  
Mint a testet az erek.*

*Ezek a föld erei,  
Bennök árad a műveltség,  
Ezek által ömlenek szét  
Az életnek nedvei.*

*Miért nem csináltatok  
Eddig is már?... vas hiányzott?  
Törjete szét minden láncot,  
Majd lesz elég vasatok.*

*Pest, 1847. december*

VICZE KÁROLY

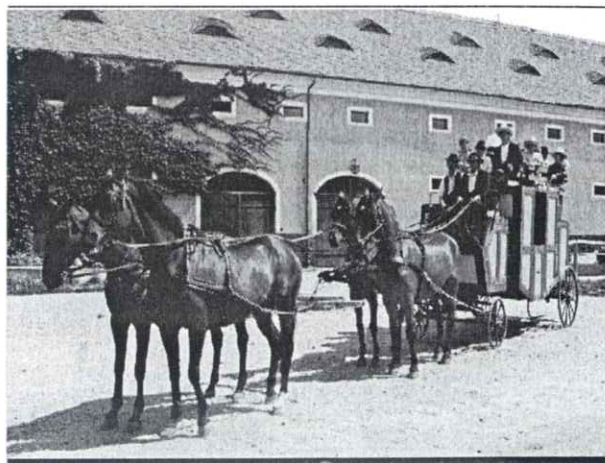
# KÖZLEKEDÉS A VASÚT MEGJELENÉSE ELŐTT

Az urak a maguk fogatán jártak. Akinek saját fogata nem volt, de mégis kényelmesen akart utazni, az *postakocsira* ült. Pesttől Temesvárig jó időben, jó úton négy napig tartott az utazás; de nagyobb eső vagy árvíz idején, akár hetekig is eltarthatott. Pesttől Temesvárig legalább húsz állomást ejtettek útba, az utas minden állomáson 1-1 frtot fizetett egy-egy lóért, így legjobb esetben is legalább 40 frtba került egy utazás. Persze ebbe a 40 forintba nem számoltuk be azt, amit az utas útközben magára költött, meg a pótlovakért fizetett díjat sem. Az Alföldön ugyanis igen gyakran megtörtént, hogy rossz volt az út, nagy a sár, úgyhogy a két ló nem volt elég a postakocsi elé. Ilyenkor még egy-két pótlovat is alkalmaztak, de mindez az utas költségeit szaporította, mert állomásonként minden ló után újabb 1-1 forintot kellett fizetnie. Hanem aztán megvolt a kényelem is. Szabadon választhatott az utas félfedeles vagy egészen nyílt kocsit. A postaszolga kürtjére mindenki kitérni tartozott az útból; az utas, ha akarta, egyedül ülhetett a hátsó ülésen; az állomásokon a pincérek és tolakodó korcsmárosok nem alkalmatlankodtak. Ha lovat váltottak, rögtön folytathatta útját, a kocsiban pedig lehetőség kínálkozott az alvásra, pihenésre. A temesvári postaigazgatóság is alkalmazott ilyen postakocsikat, melyek a vasutak megnyitáig Aradra, Versecre, Orsovára, Lugosra és Mehádiára szállították az utasokat.

A *gyorskocsi* már másféle intézmény volt. Pesttől Temesvárig a XVIII. században havonta csak kétszer, de később már többször is közlekedett. Váltott lovakon éjjel-nappal folytatta útját. Több utas volt egy kocsin, mégis drága volt; emiatt kevesen használták. Temesváron még a XIX. század ötvenes és hatvanas éveiben is volt két *gyorskocsi-vállalat*, melyek Araddal, Lugossal és Szegeddel tartották fenn a közlekedést, de többen vették igénybe a *társaskocsit*, mely a pest-temesvári útvonal minden állomásán elérhető volt. Széltől és esőtől ez is megővta az utast; a lovak is elég jók voltak, a kocsisokat mindenütt ismerték a vendéglősök s ez az utasnak is előnyére vált. Társaskocsin Pesttől Temesvárig, jó úton, öt napig tartott az utazás, s ezért mindössze csak 5-6 frtot kellett fizetni. Olcsósága miatt még tekintélyes utasok is használták, de a nagyon vegyes úti társaság mégis sokakat elijesztett, hogy ilyen kocsikra üljenek, mert 9-10 ember is szorongott egy kocsin, holott kényelmesen csak hétnek volt helye. Temesváron mindig lehetett

ilyen társaskocsikat kapni; többnyire a várkapuk mellett állomásoztak.

Legolcsóbb utazási eszköz volt az ún. *Cambiator*. Nem egyéb volt ez, mint hivatalos előfogat, melyet a Bánság területén minden kijelölt állomáson lehetett kapni, de a hatóságtól utalványt kellett reá kérni. Ebben az esetben állomásonként egy lóra 17 krt fizetett az utas; ha nem volt utalványa, akkor 24 krt. Ilyen kocsikon utazni azért volt kellemetlen, mert a legrosszabb lovai voltak, s a kocsisnak minden kürtös szolga előtt ki kellett térnie. Az utazás tartamát rendkívül befolyásolta az út minősége. Nyári időben, ha kiszáradt a sár, csak a borzasztó porfelhő bántotta az utast; télen és esős időben pedig a sár és a víz. Az alföldi országutak abban különböztek a mezőtől, hogy az országút két oldalán árok volt, melynek kiásott földjét, vagyis jobban mondva sarát, a középre hányták, s ezzel készen volt az országút. Nem hiába mondta egy külföldi utas, hogy »lutum pununt supra lutum, et hoc nominant országutum« vagyis, hogy »sárra sarat raknak, és azt nevezik országútnak«. Ha egy ilyen országútra egy jó eső talált esni, akkor gyakran megakadt a társaskocsi, s a bennülőeknek ki kellett szállni, és húzni-tolni a kocsit. Néhol egész kátyúk voltak az országúton, ahol derékig süllyedt a kocsi, s ha az utasok maguk nem bírták kihúzni, várni kellett, míg segítség jött; de ha nem akadt, mert az idő későre járt, úgy az éjszakát is ott töltötték. II. József császár 1768-ban azt írta a bánsági utakról, hogy azokat *magá a természet*





alkotta; később ugyan a megyék nagyobb gondot fordítottak az országutakra, de a közmunkáról szóló törvény megalkotásáig kevés sikerrel.

Jellemző Lehmann János útleírása, aki 1780-85 között több ízben járt Magyarországon és a Pozsony-Nagyszében közti vidéket hatszor utazta keresztül. Útleírása "Johann Lehmanns Reise von Pressburg nach Hermannstadt in Siebenbürgen" címen jelent meg 1785-ben (Dükelspiel und Leipzig). Ebből idézek néhány Bánásra vonatkozó részt: »A Tiszán átkelve az egykori Bánátba érünk. E vidék lakosságának legnagyobb része oláhokból áll, kiknek elijesztő arcvonásai, lógó haja, egyszerű, rossz és majdnem

utálatos ruházata egy-egy félénk utazóban igazolja ama felkapott mondást, hogy "minden oláh gazember". Nincs ennél embertelenebb és könnyelműbb állítás egy egész nemzetről... Egyszer rossz időben vasárnap délután este felé, Temesvártól egy mérföldnyire elakadtam a sárban a gyorskocsival. Az előtűnk elhaladó német parasztokhoz minden kérésünk hasztalan volt. A kocsivezető és én pénzt is ajánlottunk nekik, a parasztok szabadkoztak, hogy az lehetetlen, estig úgy sem lennének készen, és tovább mentek. Szerencsére rövid idő múlva jött néhány oláh, kik anélkül hogy rábeszéltek volna őket, vad kiabálással neki fogtak és kimentettek ama veszélyből, hogy az éjszakát a mocsárban töltsük.« »A sok és jól berendezett vendéglők közül a Trombitást választom. Temesváron naponta 15 krt fizetnek a szobáért, télen 30-at. A biztonsági szolgálat Temesváron igen jó. A várparancsnokság, a város és a megye egyaránt nagy gondot fordítanak erre. A tűzbiztonsági intézmények is igen jók... Egykor a város a mocsarak és a piszkos források miatt igen egészségtelen volt, de mióta a mocsarakat kiszárították, és a várba vizet vezetnek, azóta lehetséges benne láz nélkül is megélni. A tehetősebb lakosok nyáron át kimennek a város tulajdonát képező, s attól alig egy ágyúlövésnyire fekvő külvárosba, a Józsefvárosba lakni; itt kellemes élni.«

<sup>1</sup> Berkeszi István, Temesvár szabad királyi város kis monographiája, Temesvár, 1900, 185-187. o.; U.ő., Mult századi külföldi utazók feljegyzései Temesvárról és Délmagyarországról, in Történelmi és Régészeti, Értesítő, Temesvár, 1890, II. füzet, 117-119. o., III. füzet, 183. o.

## JANCSÓ ÁRPÁD

# ÉS BEROBOGOTT TEMESVÁRRA A NYUGAT....

150 évvel ezelőtt adták át a Szeged-Temesvár vasútvonalat

Magyarországon (a mai, de a történelmi Magyarországon is) az első gőzvasút 1846-ban kápráztatta el az utazóközönséget. Pestről „röpítette” utasait Vácre és vissza. A forradalom és szabadságharc után az abszolutizmus korszakában az állam saját hatáskörébe vette a vasútépítéseket. A forradalmak leverése, a legigázott népek fegyverrel való kordában tartása felémlesztette a Habsburg birodalom pénzügyi tartalékait. Sokat akart a kétfejű szarka, de nem bírta a karma – parafrázálhatjuk a régi mondást. Elárverezte vagyonának egy részét. Megvételtre ajánlották fel a kincstár birtokában lévő bánági bányákat, kohókat, erdőket. Ezeket, valamint az állami vasútépítő cég, az Osztrák Délkeleti Vasúttársaság által már megépített vagy építés alatt álló vonalakat is kalapács alá bocsátották. A vevő az 1855-ben francia többségi és osztrák

tőkével létesült Császári és Királyi Szabadalmazott Osztrák Államvasúttársaság (Koenigliche und Kaiserliche privilegierte oesterreichische Staats Eisenbahn Gesellschaft, röviden St. EG, magyarul OÁV) volt. Jóval a kiegyezés után, 1882-ben vette fel az „osztrák” mellé a „magyar” jelzőt is (OMÁV). A társaság létérdeke volt a vasútvonalainak kiépítése, hogy minél olcsóbban és könnyebben a piacokra szállíthassa bányászati, ipari és erdészeti termékeit. Ekkor már Pestről Szegedre ért volt a vasút (1854. március 5.). Az eseményt nagy örömmel fogadták s Temesvár fejlődésének új érája gyanánt üdvözölték ezt is a temesváriak, mert Szeged végállomásában is a Délvidék anyagi és szellemi előhaladásának biztató jelét látták – írta 1914-ben, A temesvári (Délmagyarországi) vasúti vonalak alapításának története cím-

mel megjelent munkájában Bellai József. Már folytak a munkálatok a Szeged–Temesvár vonalon is. Az OÁV nagy erővel folytatta az Osztrák Délkeleti Vasúttársaság által elkezdett vasútvonal építését és 1857. november 15-én az első vasúti szerelvény éles fűttyszóval befutott az akkor még kezdetleges, kis temesvári végállomásra. A *Temesvárer Zeitung* újságírója ekként adott hangot elragadtatásának: *Midőn a gőzkocsinak messziről jövő zúgását halljuk, midőn a vonatnak magasra törő és sűrű sötét füstöt okádó kéményét megpillantjuk, úgy tűnik, mintha valami varázsütés járná át tagjainkat. S midőn a vonat elrobog előttünk, szinte csodáljuk, hogy mi magunk még ugyanazon helyen állunk. Les extrémés se touchent! De érezzük azt is, hogy a kultúra és műveletlenség közti ellentét sehol sem annyira kirívó, mint éppen itt Bánátban. Itt nyújtja kezét fejünk felett a művelt nyugat a visszamaradt keletnek s kívánatos volna, hogy amaz az utóbbinak ezeréves múlásztásait előhaldottságával fedezze.*

A Szeged–Temesvár vasútvonal építését a munkálatok gyorsítása érdekében két helyről indították: Szegedről és Temesvárról, hogy az elkészült szakaszok valahol a távolság közepén találkozzanak. Ezért a munkavonatokat mozgásba lendítő első mozdonyokat, a vasúti összeköttetés híja miatt vízi úton: a Dunán, Tiszán, majd a Begán szállították Temesvárig. A Bega-csatorna partján emelték őket kötelek, csörlők, daruk segítségével az idáig kiépített sínpárra. A lapos síkság segítette az építők munkáját. Nem kellett se hatalmas töltéseket építeni, és nem volt szükség bevágásokra sem. Sziklarobbantásokra, völgyhidakra sem volt gondjuk az építőknek. Volt elég hely a megfelelő, nagysugarú ívek meghúzására is. Az ívsugarak 600-1000 méter között váltakoztak. A pálya emelkedője csak kevés helyen lépte át az 5 ezreléket (5 centiméter emelkedés 10 méter hosszon). Szeged és Újszeged között át kellett vezetni a vasutat a legmagyarabb folyón, a szőke Tiszán. Már a munkálatok elkezdésekor felépítettek egy ideiglenes fahidat, melyen a munkavonatokat az anyagokat szállították. Ezen a hídon keltek át a néha „kivirágzó” folyó fölött az első szerelvények is, melyek a Bánság fővárosába igyekeztek. A végleges, kétvágányú, 439,30 méter hosszú hidat, melynek alapozásánál már légnyomás alatt, keszonban dolgoztak, csak egy jó esztendő eltelte után, 1858. december 2-án adták át. A híd magasán kiemelkedett a környező síkságból, az utasokat megragadta az alföldi nagyváros lát képe. A felsőpályás hídnak a medert áthidaló részét nyolc, egyenként 41,20 méter hosszú nyílású vaszerkezet alkotta, a jobb parton pedig kétnyílású boltozat tartotta a vaspályát. Ez a szakasz volt a vasútvonal legdrágább és legnehezebb szakasza. A hídra felvezető pálya nagyon közel feküdt a szegedi állomáshoz, ezért 100°-os szögben hajló, 280 méter sugarú ívben feküdt, emelkedése 9 ezrelék volt. A további szakaszon, a vízfolyásokon több átereszt építettek. Az Arankán egy 10 méteres, a Beregszón (Ó-Bega) egy 19 méteres vashíd biztosította az átkelést.

A pontosság kedvéért: a vaspálya felépítményét 5,69-6,00 méter hosszú, 32,6-37,0 kg/m-es vasínekből alakították ki. Ezeket a MÁV 1900-tól kezdődően 33,25 kilogrammos, majd 42,8 kilogrammos acélsínekkel cserélte ki.

A vonat ablakából nézve a következő állomások suhantak el a kíváncsi utasok szeme előtt: Szőreg, Oroszlámos, Mokrin, Nagykikinda, Valkány, Zsombolya (az ősi Zsombolya akkor még Hatzfeld volt),

Gyertyámos, Szakálháza. A várost tejtermékkel ellátó községet elhagyva futó pillantást vehettek a vasúttól nem messze nyújtózó út mellett álló, az országút kiépítésének emléket állító fehér keresztre, mely az utasnak áldást és békességet kívánt.

Akkortájt a vonatoknak talán még lelkük is volt. Talán közelebb is álltak az emberekhez. Talán néma párbeszéd folyt vonat és utasa között. A némaságot azonban gyakran megszakította egy-egy fürgé sípszó, méltóságteljes, kiegyensúlyozott vagy éppenséggel ingerült, sietős pöfögés. A mozdonyokat nevükön lehetett szólítani. A temesvári fűtőház első négy mozdonyán a Pest, Hont, Komárom és Austria név díszelgett. Ők akkor érkeztek Temesvárra, amikor a két irányból épített vonal 1857. májusában összeért és rajta minden nehézség nélkül a bánsági nagyvárosig lehetett már nyargalni. Nemsokára csatlakozott hozzájuk a Wartberg is. Az érkező mozdonyok, vonatok, hosszú hónapokon át fogadták a bánságiak rokonszenves, érdeklődő, kíváncsi hódolatát, a gyermekek lármás rácsodálkozását. S közben zakatolva röpítettek a kocsikat. Esőben, szép időben, melegben és hidegben. A még nyitott vezetőálláson büszkén feszített a masinista, kit még az sem zavart, hogy hová idején a tető nélküli gőzgépen nyakába csurog az esővíz, s a szél kiragadja kezéből az esernyőt.

A vasútvonal nem sokáig állt meg Temesvárnál. 1858. augusztus 30-án átadták a Temesvár–Jaszzenova (Karaszjeszenő) 94 kilométer hosszú szakaszt, mely itt csatlakozott a már 1856. november 11-én személyszállításra is átadott Oravicabánya–Báziás (a Bánság időrendben első vasútja, melyet 1855-ben szintén megvásárolt az OÁV) vonallal. A Temesvár–Jaszzenova vonal a józsefvárosi indóházról indult, a Piarista Gimnázium előtti téren éles kanyarral jobbra fordult, átvágott a vársíkon ott, ahol ma az ortodox katedrális magasodik, majd egy vashídon átszelte a Bega-csatornát, keresztezte a Dózsa utcát és az Erzsébetváros kertjei alatt Ság felé irányult. Állomásai Temesvár után: Ság, Zsebely, Vojtek, Detta, Moravica, Versec, Jaszzenova. Kis vonalkorrekcióval elérte az Oravica–Báziás vonalat, melybe csatlakozott. Fehértemplom állomás után a dunai kikötő, Báziás következett. A vonal építését négy szakaszra osztva a Versecen felállított Építési Igazgatóság végezte. Vezetője Ludwig Mayer főmérnök volt. A Versec–Jaszzenova szakaszt Milleker Félix: *Die Banater Eisenbahnen. Ihre Entstehung und Entwicklung. 1847–1917* című könyve szerint Andreas Fritz vállalkozó, a Versectől északra húzódó pályát Johann Biebel vállalkozó építette. A vonalon Temesváron épült híd a Begán, majd hosszú, 2x29,18+35,57 méteres hídon füstölt át a vonat Ságnál a Temesen. Zsebelynél a Holt-Temes fölé 8x9,48 méteres hidat építettek. A Berzavát 3x9,48 méteres híd keresztezte, a Moravicán 2x9,48 méteres, a Kis-Karason 2x9,48+1x23,70 méteres, a Nagy-Karason pedig 6x9,48 méteres híd vezette át. A vonal felépítménye hasonló volt a Szeged–Temesvár szakaszával (dr. Horváth Ferenc – dr. Kubinszky Mihály: *Magyar vasútépítkezések Erdélyben*).

Bécs és Báziás között 1861-től már gyorsvonat röpítette az utazóközönséget. Az 1861. május 6-tól érvényes menetrend szerint a *bécsi vonat* Szegedtől Temesvárig 3 óra alatt tette meg az utat. Temesvártól a Duna-parti Báziásig 3 óra 20 percre volt szüksége.

A vonalnak 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 szemet. Az orsovai vonal megépítéséig a Bécs-Pest-Báziás vonal, vagy ahogy még nevezték *Orientbahn* avagy *Kéleti vasút* biztosította napkelet felé a leggyorsabb és legkényelmesebb utat. I. Ferenc József, Ausztria császára, Magyarország apostoli királya is e vonalon utazott a Szezei-csatorna megnyitásának ünnepélyére 1869-ben. Báziáson szállt át hajóra. A Dunán, majd a Fekete-tengeren folytatta útját.

A báziási vonal kinyújtott kezét a Duna szerbiai partján nem fogta, nem szorította meg egy ottani.

„Odaát” a vonalnak nem építették ki a folytatását. A Temesvár-orsovai vasútvonal átadása után jelentősége csökkent és másodosztályú vonallá vált.

Miután 1874. május 21-én Magyarország aláírta Romániával a vasútjainak összekötéséről szóló szerződést, az OÁV 1876-ban megépítette a Temesvár-Karánsebes, majd 1878-ban a Karánsebes-Orsova szakaszt. 1879. május elsején áthaladt az első vonat az akkori magyar-román határon, mely Orsovától keletre 4 kilométerre húzódott.

## JANCSÓ ÁRPÁD

# A TEMESVÁRI INDÓHÁZTÓL A NAGYÁLLOMÁSIG

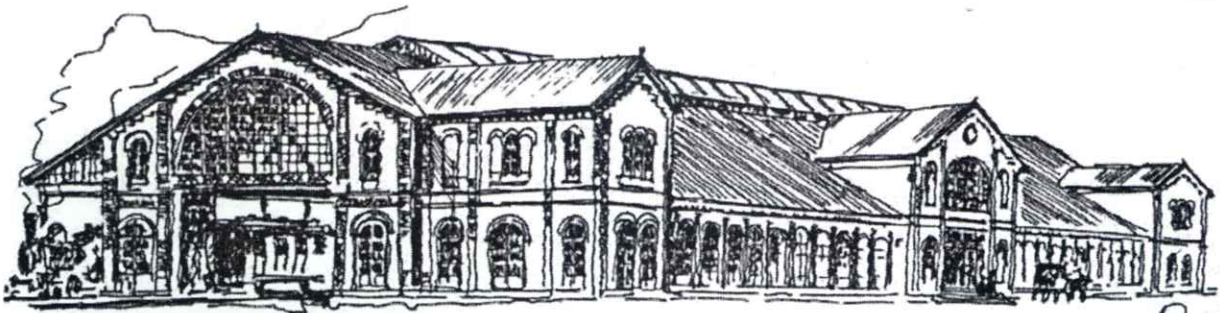
A vasúti épületek építészeti és kultúrtörténeti jelentőségét a közelmúltban világszerte felismerték. Temesvár állomásairól ezidáig sajnos nem készült összefoglaló monográfia. E cikk is röviden foglalja össze a temesvári nagyállomás fontosabb eseményeit, de e fontos középület megérdemelne egy külön kötetet.

Százötven évvel ezelőtt pöfögött be Temesvár Józsefvárosnak nevezett, még falusias jellegű külvárosába az első vonat. Sokszáz kíváncsi szem kísérte a civilizáció, a fejlődés letéteményesének, a gőzvontatású vonatnak megérkezését. A korabeli hírlap szerint a jelenlévők úgy érezték, mintha varázsütés járta volna át őket. A Bánság fővárosa végpontja volt a Bécs-Pest-Szeged vasútvonalnak. Az állomás, mely a vonatot fogadta még amolyan kis, vidéki indóház volt, melyet hamarosan kinőtt a terjeszkedő város, a rohamosan fejlődő vasúti forgalom.

Az indóház, mert akkoriban – csaknem három évtizedig e műszóval illették a vasúti állomásépületeket – kis, jellegtelen épület volt. Telbisz Károly, Temesvár legendás polgármestere polgármesterségének 25 éves

ünnepélekor visszaemlékezett az alacsony, sötét és koszos kis állomásra, melynek peronjára 1885-ben le szállt. Erről az épületről nem található képek, de még tervrajzok sem, habár meggyőződésem: ott várják valamely poros dosszié megsárgult lapjai között, hogy a szerencsés kutakodó reájuk leljen.

Az első kis indóháznak nemsokára át kellett adnia helyét egy nagyobbak. Berkeszi István *Temesvár szab. kir. város kis monographiája* című, 1990-ban megjelent munkájában azt írja, hogy az 1857-ben épült pályaházból raktár lett. Helyébe egy másik, korszerűbb indóházat építettek. Ez volt tehát a második józsefvárosi állomás. Akkori szemmel nézve reprezentatív épületnek tervezték: több, mint 100 méter hosszú csarnoka három sínpárnak adott helyet. Kettő a csarnok közepén haladt, a harmadik vágány pedig a nyitott szélén. Az utasok fel- és leszállását három peron biztosította. A tervrajzokat Jules Maniel, a StEG (Szabadalmazott Osztrák Államvasút-társaság) vezérigazgatója, a vasút építészete írta alá. Jules Maniel, akit a szakirodalom a vasúti magasépíté-



Temesvár második indóháza. Kubinsky Mihály rekonstrukciós rajza



J. Oberbauer metszete a józsefvárosi indóházról

szet jeles személyiségeként tart számon, a Szeged-Temesvár szakasz építésének idején került az igazgatói székbe. Franciaországi tapasztalatok nyomán ő vezette be a társaság magasépítési szabványterveit.

Ennek az indóháznak rekonstrukciós rajzát készítette el Kubinszky Mihály és közölte a Horváth Ferencsel közösen írt, *Magyar vasúti építkezések Erdélyben* című könyvben. A szerzők ezt tekintik az első indóháznak, véleményem szerint a második volt a sorban.

Ezt az épületet örökíti meg J. Oberbauer is egyik metszetén, mely Beran Oszkárnak 1889-ben németül (*Temesvár und seine Umgebung*), majd 1891-ben magyar és német nyelvre (*Temesvár és vidéke. Temesvár mit Umgebung*) városkalauzában jelent meg.

Ez a második indóház a Bem és az Úri utca között állt. Akkoriban a Józsefváros állomásra vezető utcája még a Bem (ma Văcărescu és az ELBA belső udvara) utca volt. Itt járt kezdetben a lóvasút is. Ezt az állomást 1897-ben bontották le, ekkor kezdték el az új pályaudvar építését, melynek főépülete már az Úri utca felé nézett, ennek végét koronázta.

Az új Temesvár-Józsefváros pályaudvar terveit a Magyar Államvasutak (MÁV) magasépítési osztályán készítették el, melyet a magyarországi vasúti állomások legendás alakja, Pfaff Ferenc irányított. A tervező Speidl Félix (Bódog) út- és vasútépítő mérnök, egyetemi tanár volt. Nevéhez fűződik számos hazai pályaudvar tervezése, de ő tervezte a budapesti Keleti pályaudvar vágányelrendezését, majd vezette a kivitelezést is. Speidl Félix Sziklason (Susanovec), Temes megyében született 1847. május 20-án. Oklevelét az akkor már hírnévnek örvendő budapesti műegyetemen szerezte 1869-ben (más adatok szerint 1867-ben), majd 1871-től a magyar királyi vasútépítészeti igazgatóságnál alkalmazták. 1873-tól a m. kir. államvasutak szolgálatában állt. E mellett a műegyetem út- és vasútépítési tanszékén tanársegéd, 1901-től rendkívüli tanára. Bosznia 1878-as okkupációja után részt vett a bosznávölgyi vasút építésében.

1888. a MÁV igazgatóságának felépítményi ügyosztályába osztották be, s 1895-től ezen osztály főnöke volt. Több külföldi tanulmányúton vett részt: vasútügyeket, majd kikötők építését tanulmányozta. 1896-ban a berlini Siemens és Halske-cég őt is meghívta a Spree-parti birodalmi főváros számára tervezett S-Bahn vágányelrendezésének bíráló bizottságába.

Számos pályaudvar épült vagy bővült az ő tervei szerint: így a temesvári józsefvárosi állomás, a rákosi

állomás, az aradi, debreceni, dombóvári, kaposvári, hatvani, zólyomi, piski pályaudvarok. Sok tanulmányt írt, valamint a *Geschichte der Eisenbahnen der österr.-ungar. Monarchie* című, a királyi uralkodásának ötvenéves jubileumára készült díszműben a magyar vasutak felépítményére, gépészeti berendezéseire és pályaudvaraira vonatkozó részt is ő dolgozta ki. Budapesten hunyt el, 1906. május 5-én.

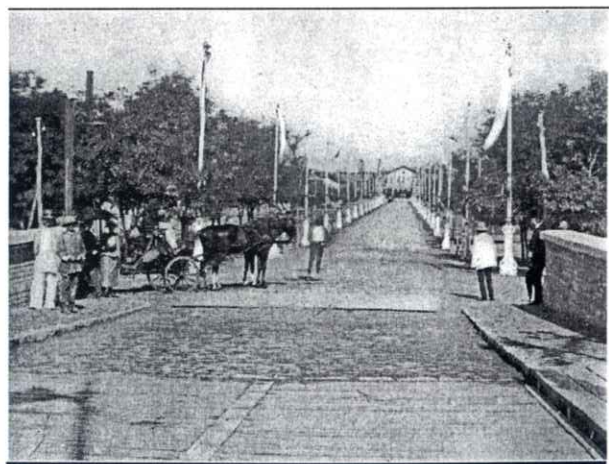
A feltörekvő város rangjához méltó állomásépületet kapott. Kubinszky Mihály a következőképpen méltatja a szép épületet, mely a MÁV akkori egész hálózatának egyik legigényesebb megjelenésű alkotása volt. *A szokásos kompozíciós sémának megfelelően a közepén az utas-előcsarnok tömbje áll, ehhez kétoldalt épületszárnyak csatlakoznak, majd az épületevégeket hangsúlyos, háromszintes pavilonok zárják. A középső tömböt kétoldalt tornyok szegélyezik, a három íves kapuzat felett reneszánsz stílusú ormk mutatkoznak. A tornyokon gúla-sisakok, a középső és szélső tömbökön tört-konytetőidomok. Mindvégig kőbábos mellvéd képezi a párkányt, mely mögött az összekötő szárnyaknál teraszok egészítik ki a mögöttes lakásokat. A homlokzati falfelületek részben nutázottak és kváderezették és a homlokzat rajzolatát, valamint az árnyékhatást fokozó kisebb díszekkel is gazdagon borítottak.*

A főbejárat homlokzatát négy, a főbb gazdasági ágakat jelképező kőszobor díszítette. Kettőnek tudjuk alkotóját: Lantay Lajos (1861–1928).

Az új állomásépületet 1897-ben kezdték el építeni és 1899-ben már át is adták a forgalomnak. A Magyar Országos Levéltár őrzi azt a szerződést, melyet a Magyar Királyi Államvasutak kötött Kotsis Lajos építésszel, mint vállalkozóval, miszerint utóbbi *elvallalja a temesvár-józsefvárosi állomás régi felvételi épületéből még fennálló résznek a veranda kivételével leendő lebontását és az ott részben már létező új felvételi épület befejező részének létesítésére és használható állapotba helyezésére szükséges munkákat.*

Berkeszi István, lokálpatriotizmustól fűtve 1900-as monográfiájában büszkén jegyzi meg, hogy az új temesvári pályaudvar *nagyságra, terjedelemre és külső csínra nézve minden vidéki városunk pályaházát és pályaudvarát felülmulja s az államnak közel négy millió koronájába került.*

A temesvári pályaudvar, akárcsak társai, nemcsak a felvételi épületből állottak. Az áruforgalom



A második indóház és az Úri utca a Horgony-hídről nézve

lebonyolítására, a vasúti üzemeltetés, a vontatási szolgálat, a pályafenntartás, a távíró-, posta- és telefonszolgálat számára számos épületet kellett emelni. Kimagasló méreteivel lenyűgöző a fűtőház hatalmas csarnoka, a gőzmozdonyokat vízzel ellátó, téglalaboritású, Zielinsky Szilárd által tervezett szép, 500 köbméteres víztorony, mely 1905-ben készült el. A pálya fölé épített repülőhídról szemünk elé tárul a vágányok rendezett legyezője: az egyenes szakaszok euklidészi párhuzamossága, az illeszkedések pontosan szerkesztett görbéi, a váltók mozgalmal rejtelmessége, a jelzőberendezéseknek a beavatatlanok számára titokzatos fényjelzései.

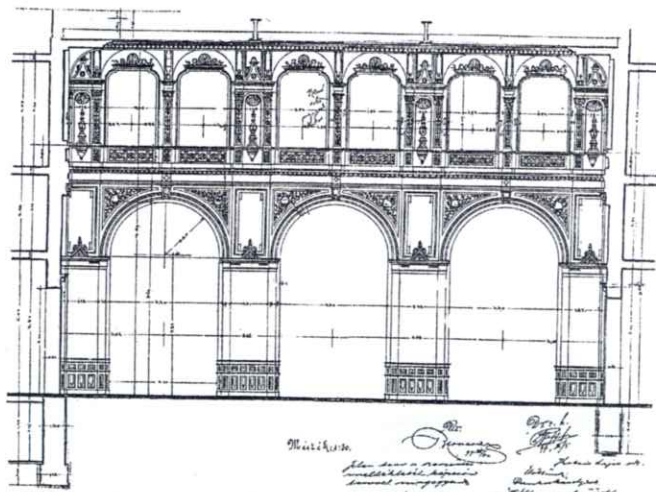
A XIX-XX. század fordulóján a józsefvárosi pályaudvar sínhálózata 43 kilométer volt, hosszabb, mint a Temesvár-Buziás vonal. A váltók száma 141 volt, de folyamatosan növekedett. Nappal 3-4, éjjel 2 tolatómozdony teljesített szolgálatot. A temesvári fűtőházhoz rendelt 96 mozdony továbbította a szerelvényeket. Naponta 49 személyvonat érkezett vagy hagyta el az állomást, és átlagban 30 tehervonatot indítottak. Az áthaladó kocsik száma 900-1000 között változott. A javítóműhelyekben 500 személy tevékenykedett, és kereste meg családjának a kenyeret.

Temesvár nagyon büszke volt, hogy a vidéki városok közül csak Pozsony előzte meg 100 főre eső utasszámában. A koronázóvárosban évente 100 lakosra számítva 1373 felszálló utast jegyeztek fel, míg Temesváron 1227-et számoltak. Az utazások számát tekintve Temesvár Pozsony és Szeged után következett. Geml József, Temesvár utolsó magyar polgármestere *Alt-Temesvár* címmel, 1927-ben megjelent monográfiájában a következő összehasonlítást közli (utasszám/100 lakosra vetített utasszám):

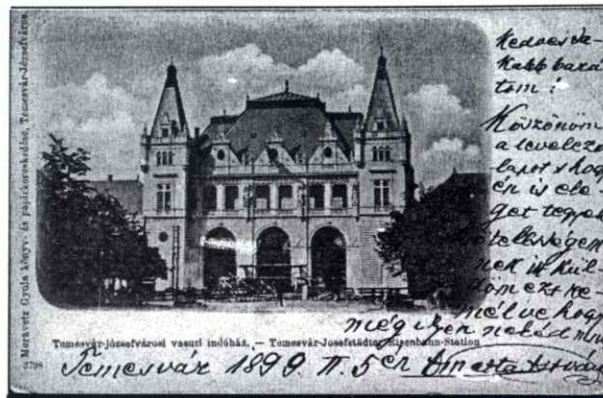
	1896	1903	1907	1913
Pozsony	720.000/1373	1.119.000/1547	1.082.200/1463	1.269.000/1544
Temesvár	310.000/1202	619.000/1166	842.000/1398	1.024.000/1335
Szeged	672.000	563.000	850.000	1.050.000
Nagyvárad				1.378.147/2012
Debrecen				1.221.380/1227

Magyar Építészeti Művelődési Társaság

A temesvári felüljáró épület előcsarnokának hosszmetérete.



Az előcsarnok hosszmetézetének tervrajza. Részlet.  
Jobb alsó sarokban Pfaff Ferenc aláírása



Az első képeslap az új pályaudvarral

Szeged, habár összes utaslétszám szempontjából megelőzte Temesvárt, a 100 lakosra jutó utazások esetén 785-851 közötti értékekkel Temesvár mögött állt. Természetesen, más városokban is egyre növekedett az utasforgalom. A versenyben 1913-ban már Nagyvárad vitte el a pálmát.

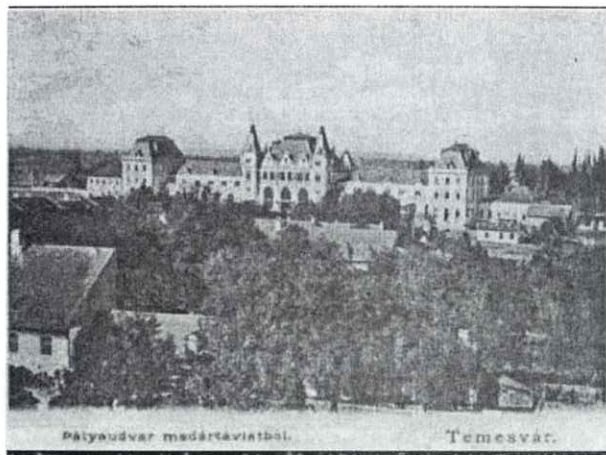
A vasúti alkalmazottak nagyban hozzájárultak a városrész fejlődéséhez. hisz legtöbbjük itt, az állomás környékén bérelt lakást, vagy vásárolt, épített házat. Keresetük nagyrészt is itt költötték el. A tisztviselők és mérnökök száma 1900-ban 121, a munkásoké meghaladta az ezret.

Akkoriban a temesvári pályaudvarra nyolc irányból futottak be a vonatok: Budapest-Szeged-Zsombolya, Bukarest-Orsova-Lugos, Buziás-Vojtek, Arad, Máriaradna-Lippa, Nagyszentmiklós, Buziás és Módos felől.

*A vasútállomás jelentőségét a falu, a kisváros és a nagyváros életében egyaránt kifejezésre juttatta a képes levelezőlap, mely a múlt század utolsó éveiben terjedt el. Éppen akkor, amikor a vasútépítés is fénykorához ért – jegyzi meg Kubinszky Mihály, a magyarországi vasúti felépítmények tudora Régi magyar vasútállomások című könyvében, melyben sajnós keveset ír a trianoni határon túl maradt állomásokról, így a temesvári-ról is. Az új, 1899-ben befejezett józsefvárosi állomásról már akkor készült képeslap, amikor még el sem bontották teljesen homlokzata elől az építési állványokat. Elkészülte után pedig nagyszámú képeslap örökítette meg.*

A pályaudvar 1910-ben két új, félkör alakú mozdonyszínnel bővült. Mindegyikük 22 vágánnyal, javítóaknával és forgókoronggal rendelkezett.

A józsefvárosi pályaudvar megépülésével rendezték az addig elég elhanyagolt állapotban lévő területeket. Befedték a vár szennyvizét levezető bűzös *Gesundheitsgrabent*, az állomás környékén ipari létesítmények, új, emeletes lakóházak épültek. A nagyállomást villamosvonallal kötötték össze a gyárvárosi „kisállomással”. A falunyi Józsefváros lakossága egyre gyarapodott, és



Ritka kép. A temesvári pályaudvar madártávlatból.

Körülötte még beépítetlen terület.

vagyonosodott. A városrészeknek 1870-ben még csak 5.940, 1880-ban 7.628, 1890-ben 10.310, 1900-ban 15.055, 1910-ben pedig már 17.121 lakosa volt. Mindehhez nagyban járult hozzá a hatalmas vasutas alkalmazott sereg és a vasút mellé telepedett gyárak. A vasút temesvári üzeme az ország egyik legnagyobb vállalata – jegyzi meg Geml József már említett monográfiájában.

A trianoni békediktátum után a Temesköz és ennek fővárosa, Temesvár is Romániához került. A nagyállomásra egyre-másra érkeztek a politikusokat hozó-vivő vonatok. Az új államhatalom berendezkedése után átnevezte az utcákat, a hidakat. A józsefvárosi pályaudvart *Gara Domnița Elena* (Elena hercegisasszony) névre keresztelték. Az új temesvári képeslapokon így jelenik meg, de a városlakók továbbra is csak a *nagyállomásra* mentek, ott szálltak fel a vonatra, ha utazni akartak, s oda is tértek vissza. A hercegisasszony név 1947 végéig volt hivatalos, aztán elfújta a történelem szele. Az állomás neve hivatalosan 1948–1961 között egyszerűen *Timișoara* volt, majd 1961-től *Timișoara Nord*.

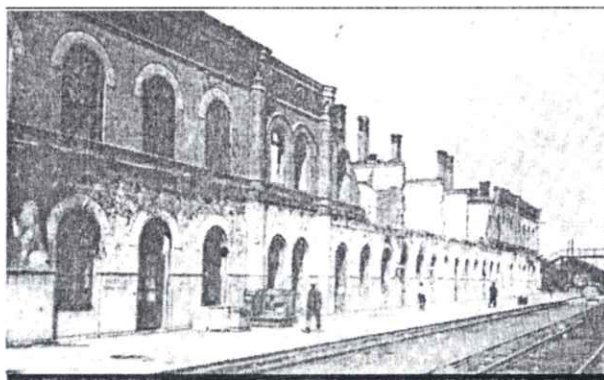
Ma hiába keresné az érdeklődő a történelmi Magyarország egyik legszebb, legdíszesebb állomását, nem leli: áldozatul esett az 1944. június 16-i és 1944. július 3-i angolszász bombázásoknak. Idős temesváriak regélik, hogy az épületet a bombatalálatok súlyosan megrongálták, de teljes megsemmisülését a padlásán rekedt és időben el nem távolított gyújtóbombák későbbi felrobbanását követő tűzvész okozta.

A pályát a vasutasok nagy erőfeszítés és áldozat



A temesvári pályaudvar vágányok felőli oldala a XIX-XX. század fordulóján

arán 1944. novemberében a háború előtti állapot színvonalára hozták. A világégésnek még nem volt vége. Végtelennek tetsző irányvonatok szállították a hadianyagot a magyarországi, ausztriai, csehszlovákiai, németországi harcterekre. Temesvárra futottak be a magyarországi hadifoglyokat szállító vonatok, s innen indultak tovább áldozataikkal a foksányi elosztó tábor és a Szovjetunió hadifogolytáborai felé. A két félkörös mozdonyrész egyike teljesen rommá vált, újjá kellett építeni. A felvételi épület annyira megrongálódott, hogy a kor vezetői nem látták érdekesnek újjáépítését. A meglévő falrészeket is felhasználva 1947-1948 között új épületet emeltek. A váróterem nagy, ormóttan csarnoka sehogyan sem illett a városképbe. Tervezője a városi színház szerencsétlenül újjáépített homlokzatára próbált még esetenleg ráhangolódni. Egyszerű vonalak, de aránytalanság jellemezte a régi pályaudvar nyugati szárnya helyére emelt új csarnokot. A peronok fölé most sem építettek tetőt, és aluljárók sem létesültek. Az utasoknak a vágányokon kellett átkelniük a peronok között. A pályát viszont több rendben is korszerűsítették: külön vágánycsoportot építettek a Resica felé induló vonatoknak, s később e vágánycsoport peronjai fölé tetőt is húztak. A lippai csoport az ezirányba



Ez maradt a bombázások után

induló vonatokat fogadta és indította. Elkülönítették a rendező vágánycsoportot a személyvonatok vágányaitól. A rendezőpályaudvar sínuszait részben hegesztették, 60 méteres egybefüggő síneket alakítva ki. Az első vágányt, melyre szokás szerint a gyorsvonatok futottak be, teljes egészében hegesztették. A váltókezelést automatizálták, központosították. 1961. őszétől a felügyeletet is automatizálták.

A temesvári pályaudvar 1965-ben kapta meg első, 060 DA sorozatszámú dízel-elektromos mozdonyait, majd 1970-ben az első dízel hidraulikus mozdonyokat (040 DHC). 1974-ben cserélték le az ócska, füstfelhőt okádó tolatómozdonyokat 040 DHA sorozatú dízel hidraulikus tolatómozdonyokra. A pályaudvaron 1975-ben vezették be az elektromos vontatást. Először a Bukarest felől jövő vonatokat vontatta elektromos mozdony, később már Arad irányába is villanymozdonyok továbbították a szerelvényeket.

A hatvanas-hetvenes évek fordulóján az utasok bosszúságára lassan, vontatottan korszerűsítették a temesvári pályaudvar felvételi épületét is. Modern vonalú utascsarnokot alakítottak ki, a peronok megközelítése céljából alagutakat építettek. Tetők kerültek a peronok fölé. A travertin burkolású csarnok valamelyest barátságosabbá tette az épületet, mely sajnos nem nőtt fel a Bánság fővárosának igényéhez. Az építkezéshez, átalakításhoz kevés volt a pénz. A

bukaresti vasúti főigazgatóság nem volt oly bőkezű Temesvárhoz, mint egykor a budapesti. A pályaudvar forgalma, a közúti közlekedés térhódítása, versenyhelyezete ellenére is meghatározó. Az 1999-es menetrend szerint a temesvári pályudvarról naponta 78 személyszállító vonatot indítottak és 76-ot fogadtak.

Miután a rendezőpályaudvart Rónárcra költöztették, mind erőteljesebb azoknak a hangja, akik szerint az állomást új szempontok figyelembe vételével kellene korszerűsíteni, átépíteni, netalán kihelyezni a

városközpontból. Felmerült egy városi gyorsvasút megvalósításának lehetősége is a meglévő vaspálya felhasználásával. Lehet, hogy az óriási területen majd telekspekulánsok fognak meggazdagodni. Nem jósolhatjuk meg a józsefvárosi nagyállomás jövőjét. Reméljük azonban, hogy megújultan fogja majd szolgálni a mind igényesebb utasok kényelmét. Hisz óriási előnye, hogy – mivel már rég körbenötte a város – ennek szívébe röphethetik utasaikat a talán nálunk is európaikká, tisztákká, kényelmesekké váló vonatok.

## JANCSÓ ÁRPÁD

# TEMESVÁR VASÚTI HÍDJAI A BEGÁN

A Temesvárt ismerők hitetlenkedve kapják fel fejüket a fenti cím olvastán: hogyhogy?... Temesvárnak egyetlen vasúti hídja van a Begán. Mít keres itt akkor a többszám? Igazuk van. Ma valóban csak egy hídon haladnak át a vonatok, régen viszont két híd vezetett át a vasútvonalat a város hajózó csatornává alakított folyóján. Egyiket, mely a Püspök híd szomszédságában állt már nyolcvanöt évvel ezelőtt lebontották, a másik, a Módosi híd – többszöri átépítésekkel – ma is áll.

### A báziai vasút hídja

Temesvár első vasúti hídját 1858. áprilisában fejezték be, majd június 15-én adták át a forgalomnak, amikor megindultak az első vonatszerelvények a bánási főváros és Bázias között. Erről a hídról tudjuk, hogy felszerkezete kovácsoltvasból készült. A *Temesvarer Zeitung* újságírója lelkesedve számolt be a vársíkon épült vasútról és hídjáról: *A józsefvárosi kapu külső kijáratán kilépve, látjuk, hogy nemcsak a vársík, hanem az út is át van szelve, korlátok ötlenek szemünk elé és a felhordott ívalakú töltés ferde irányban szép faszorokon át nekiindul az új vashídnak. Még érdekesebb kép tárul a türelmes szemlélő elé, akinek kívánja azt a pillanatot, midőn a gőzös számos, homokkal, kavicssal s nyüzsgő munkásokkal teli egymáshoz kapcsolt kocsit von ide, kik be sem várva a vonat megállását, merészen ugranak le a munka helyére – "az idő pénz" – gondolják ők is.*

A hidat a Temesvár–Karánsebes–Orsova vonal létesítésekor, 1876-1877 között építették újjá. A két, téglából épült hídfőn egynyílású, alsópályás rácsostartós felszerkezettel helyezték el. Ezen vezették át a vasútvonalat. A híderenda elődjénél egypár centiméterrel magasabban állt a víztükör felett. Sokáig

nem kaptam egyetlen pontos adatot sem e hídról, míg szerencsére idén felfedeztem egy csodaszép műszaki albumot, mely részletesen mutatja be a Temesvár–Orsova vasútvonal nagyobb hídjait (*Baudirection der k.k. priv. oesterr. Staats-Eisenbahn Gesellschaft. Detail-Pläne der grösseren Eisenconstructionen für die Brücken. Linie: Temesvar-Orsova*), magyarul: *A szab. cs. kir. osztrák Államvasút Társaság Építési Igazgatósága. A hidak nagyobb vas-épitményeinek részletes tervei. Temesvár–Orsova vonal. A belső címlapon, a fenti cím alatt a következő szöveg áll: Ausgeführt in den Jahren 1876–1877 unter der Leitung des Bau-Directors. A. de Serres. durch die Bau Direction. Die Eisenconstructionen wurden von der Domänen Direction durch das gesellschaftliche-Werk Reschitza im Banate geliefert, vagyis: Kivitelezve 1876–1877 években A. de Serres építési igazgató vezetése alatt az Építési Igazgatóság által. A vaszerkezeteket az uradalom igazgatósága a Bánátban lévő resicai művei által szállította.*

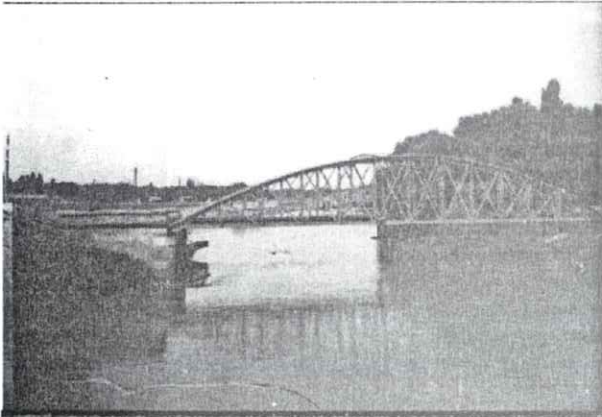


A Halál hídnak is nevezett vasúti híd a báziai vonalon

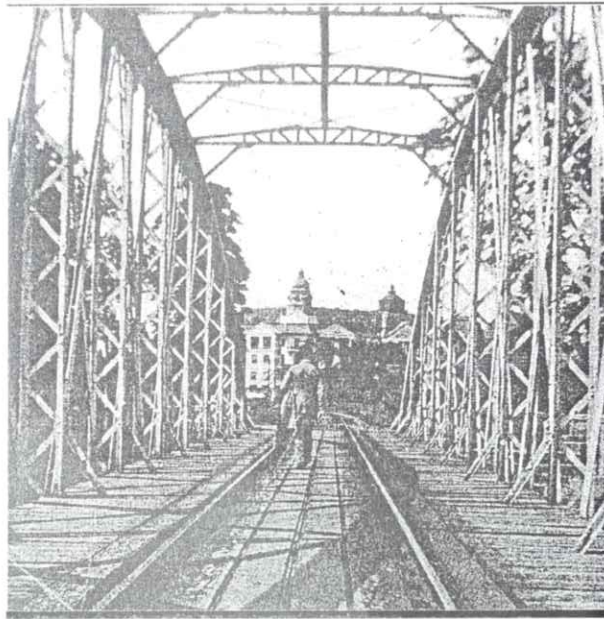
A StEG-nek ekkor tehát Auguste de Serres volt a felépítményekért felelős igazgatója. Az általam áttanulmányozott könyvben de Serres ajánlása hívja fel magára a figyelmet (*A Monsieur L. de Nagy hommage respectueuse de son obiéné A de Serres*). Ebben az albumban a báziai vasút temesvári hídjának részletes tervei a 17., utolsó sorszám alatt találhatók. A híd a Temesvár–Bázias vonal 568-569 szelvénye között állt. Ferdén  $74^{\circ} 31'$ -es szögben feküdt a Béga-csatorna medre felett. Egyetlen 41,433 méteres nyílása volt, 42,590 méter támaszközzel. Felszerkezete alsópályás, parabola rácsostartós. Öt tonna/méter egyenletesen eloszló teherre méretezték. A vasszerkezet tömege 57,448 tonna, a szintén vasból készült támaszok 2,098 tonnát nyomtak. Összesen tehát a híd 59,546 tonnás vasépítmény volt.

A Temesvár–Bázias vasútvonal 1858-as megnyitása fontos esemény volt a város életében: összekötötte a Bánság fővárosát a Duna-parti kikötővel. De ami a XIX. század közepén fellendülést és örömet hozott a városnak, a XIX–XX. század fordulóján már a fejlődés kerékkötőjévé vált. Az 1895-ös évtől kezdve Temesvár szabadulni akart a megnövekedett forgalmat gátló, a várost átszelő vasútvonaltól. Beadvány beadványt követett. A városnak sikerült elérnie, hogy 1912-ben áthelyezzék az orsovai vasút vágányait, s minden erejét a báziai vasút vágányainak kihelyezésére fordította. A városi hatóságot évtizedeken át foglalkoztató feladat, mely egyben fontos városfejlesztési kérdés is volt, 1914 elején a megvalósulás stádiumába jutott, *de mivel ez időben már beállott a háborús állapot, a kivitelt függőben maradt írta a Városi Közlöny.*

A vonatok tovább zakatoltak a város központján keresztül, dübörögtek át a Püspök-hídtól körülbelül ötven méterre lejjebb álló vashídon. A huszas évek végén már huszonnégy vonat miatt kellett naponta 6-10 percre lezárni a sorompókat, ezzel 3-4 órás bosszúságot okozva a temesváriaknak. Végre 1929-ben Sever Bocu, Bánát minisztere, Domășneanu tábornok, temesvári polgármester tevékenységének, valamint az ezekben az években a Temesvári Vasútigazgatóságot irányító Vidrighin Stan energetikus kiállításának és vasakarátának köszönhetően sikerült Bukarestben jóváhagyatni a vágányáthelyezést. Az utolsó, feldíszített vonat 1932. december elsején füstölt át a városon, és a Halál hídnak elkeresztelt vashídon. Nem sokkal ezután hozzákezdtek a vágányok felszedéséhez és a híd lebontásához. Hans Mokka, a



A Halál hídról a vonat a nagyállomás felé iramodott, elhaladva a Széchenyi-palota előtt. Ma a sorompó helyén található a katedrális melletti villamosmegálló



A báziai vasút hídja a két világháború között. Szemben a Széchenyi-palota.

nyomdászinasból lett tehetséges operaénekes, német és magyar nyelven egyaránt színesen író temesvári "krónikás" *Árnyképek* című, Temesváron 1982-ben nyomdafestéket látott könyvében így állít emléket a Belváros régi lebontott vasúti hídjának:

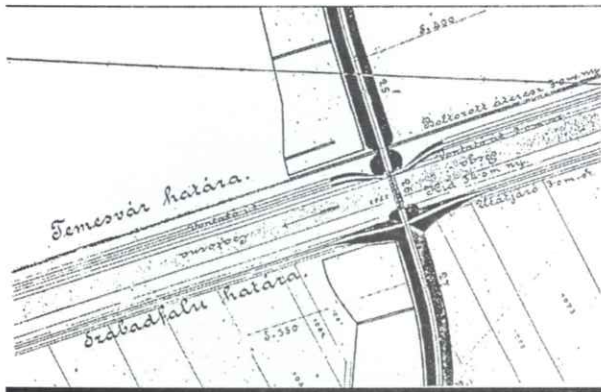
*A belvárosi sorompók helyén áll a katedrális, körülötte szemaforok irányítják a villamos- és autóforgalmat. eltűnt a vasúti híd is, amely párhuzamosan állt a Püspök híddal. Szomorú szürke híd volt. Keskeny, barátságtalan vashíd. Egy sínpár futott át rajta deszkapadlózaton. Aki e hídra lépett, megremegett, és a halálra gondolt. Alatta némán, szürkén, szomorúan folyt a Béga, nem törődött Temesvárral, csak folyt és folyt tova, valamerre, ahol nincs megállás...*

*Szerelmes gyári lányok, tönkretett kártyások, idegbetegek és részegek jártak ide, erre a hídra. És ha jött messziről a vonat, akkor a sínre feküdtek, és jajszó nélkül elhagyták a világot. A Begába innen nem ugrott senki. Biztosabbnak vélték a mozdonyt. És mennyi mozdony gurulhatott testén át, mert hosszú az éjjel, és a reggel távol.*

Az erzsébetvárosi hídfő terraszá alakítva ma is áll. Az itt elhelyezett padokon ülők, pihenők közül már csak kevesen vannak, akik tudják, hogy alig hetvenöt évvel ezelőtt naponta több mint húsz szerelvény zakatolt itt át a Béga szomorú, szürke hídján, melyet gyászosan csak Halálhídként emlegettek.

## A Módosi híd

A Temesvár–Módos Helyiérdekű Vasút megépítésére az 1895. LIV. tc. alapján a 93.118/95.1.2. ker. min. sz. rendelettel kibocsátott engedélykormányban báró Nikolics Feodor és dr. Szivák Imre ügyvéd kaptak engedélyt. Temesvár városa is támogatta a vasútvonal megépítését és 35.000 forint névértékű kötvényt jegyzett. Az 50,80 km hosszú vasútvonal a MÁV Temesvár–Józsefváros pályaudvarából ágazott ki és Módos állomáson csatlakozott a Torontáli HÉV hálózatához. A vonalat 1897. július 31-én nyitották meg. Üzletvezetését a MÁV látta el. A Begán egy 34 méter nyílású alsópályás, rácsos-



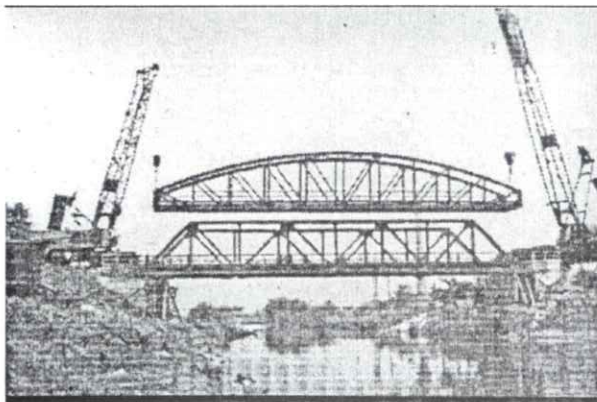
A Módsosi híd a Temesvár-Módsosi helyiérdekű vasút helyszínrajzán

szerkezetű vashidat építettek. A trianoni határok meghúzásakor Módos község és környéke kezdetben Romániához került, azonban 1924-ben, amikor a két szomszédos ország határrendezési egyezményt írt alá, Zombolyáért cserébe a Szerb-Horvát-Szlovén Királyság fennhatósága alá került. A Módsosi híd ennek ellenére mindmáig megőrizte eredeti nevét, pedig ma már sokan azt sem tudják, hol fekszik Módos, amelyet a szerbek Jaša Tomićera kereszteltek át.

A Józsefváros felkörben megkerülő vasútvonalat a városban töltésre emelték egyrészt azért, hogy a szerelvények zavartalanul haladhassanak át a mocsaras szakaszokon is, másrészt pedig azért, hogy a megemelt – a Begán lebonyolódó hajóközlekedést nem zavaró – Módsosi híd terepszintjét menedékesen elérje.

Az engedélyokirat szerint a Bega-híd hídfői két vágány számára oly módon állítandók elő, hogy azokon a h. é. vasút vashordoszerkezetén kívül még egy egyvágányú elsőrangú vasúti híd szerkezet is a hídfők módosítása nélkül elhelyezhető legyen. Az 1896. február 7-én tartott közigazgatási pótbejárás jegyzőkönyve szerint a Bega-csatornán építendő hídra nézve kikötetik, hogy annak nyílt magassága a Bega-csatorna raktározott árvíz szintje (: 86,4 m Adria feletti magasság a Képesi-féle fixpont) felett 5,60 m legyen, azaz a híd szerkezet alsó élének mérőjegye 92,0 méteren állapítatik meg. Továbbá ezen híd alatt az engedélyesek által a Bega jobb partján egy 30 m korona-szélességű vontató út állítandó elő.

A közigazgatási pótbejáráson Temesvár szab. kir. város közönsége és közigazgatási bizottsága részéről Rózsa Imre főügyész, Reiber Henrik főmérnök,



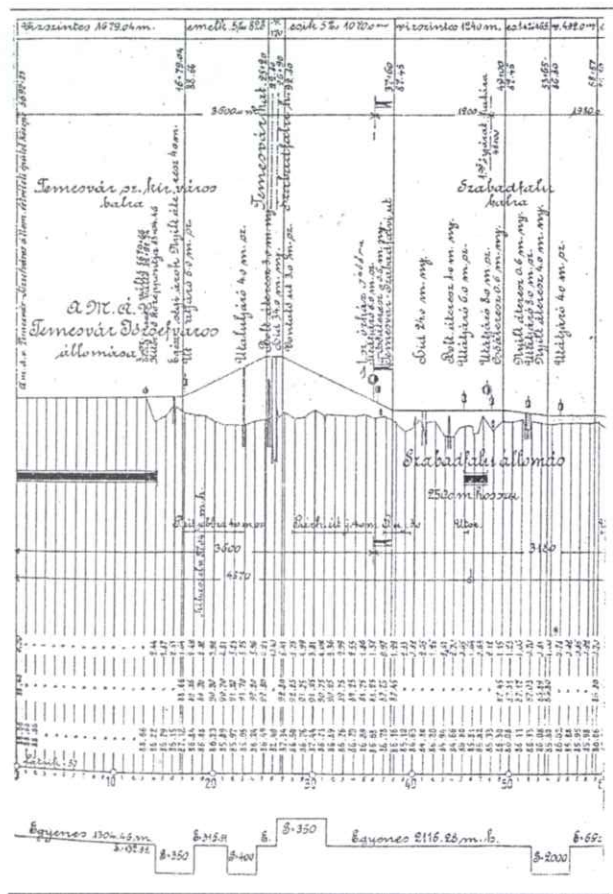
A harmadik Módsosi híd már helyén áll. A daruk leemelik a régi (1935-beli), parabolaíív híd szerkezetét.

Csasznek József és Kappus Ferenc bizottsági tagok voltak jelen.

Megépülte után a vashíd fontos tájékozódási támponttá vált.

A temesváriaknak a Módsosi híd jelentette az Óperenciát. Idáig tartott a város.

Szekernyés János neves helytörténész *Temesvár kövei* című művében megemlíti, hogy a Bega vizén edző sportolók – kajakosok, kenusok, evezősök – általában a Módsosi hídig csorogtak le hajóikkal. A Begán úszkáló sétahajók is idáig jöttek rövidített sétautjukon. Halászok, vadászok, természetjáró kirándulók találkozóhelye is volt a híd, amelyet a temesvári iskolák kalandos kedvű, eleven fantáziájú kisdíákjai is szívesen felkerestek. Ugyanakkor az életüket elvett kétségbeesettek, megkeseredett, zavart lelkek is gyakorta igénybe vették a Módsosi híd szolgáltatait, hogy a vonat alá vagy a Bega vizébe vethessék magukat. Hírhedt volt a híd környéke, mert szomszédsá-



A Temesvár-Módsosi HÉV általános hosszszelvénye a Bega-híd (Módsosi híd) szomszédságában

gában fogták ki a folyóba fűltak vagy a Begába dobott meggyilkoltak tetemeit is. A Módsosi híd ezért sűrűn bukkant fel letűnt évtizedek bűnügyi krónikáiban, szenzációhajhász helyszíni tudósításokban és riportokban is.

1932. december elsején, amikor megszüntették a bázisai vonal városon áthaladó szakaszát, egy rövid vonalszakasz építésével a nevezetes hídra került a Belgrádba, Resicabányára és Buziásra vivő vasútvonalak forgalma is. Az új szakaszt nagy pompával nyitották meg.

Harmincnyolc évi szolgálat után a Direcția Construcții Căi Ferate (Vasúti Építkezések Igazgatósága)

építette át 1935-ben. Ez a második, szintén rácsostartós, alsópályás vashíd 1980-ig teljesített szolgálatot. Ekkor építették fel a harmadik Módosi hidat, melyet a bukaresti Institutul de Proiectări Căi Ferate (Vasúti Tervező Intézet) mérnökei terveztek. Az új, szintén alsópályás, rácsszerkezetű acélhídon két

sín pár halad keresztül. Építéskor Románia második kétpályás vasúti hídja volt. A hídepítést az Întreprinderea de Construcții Căi Ferate, Șantierul Poduri Timișoara –ICCF– (Vasútépítő Vállalat – Temesvári Hídepítő Mérnökség) végezte, Paul Havelka okl. mérnök irányításával.

KISS FERENC

# A HELYIÉRDEKŰ VASUTAK ÉPÍTÉSE A BÁNSÁGBAN 1874-1900 között

A Szeged – Temesvár MÁV fővonal megépítése után (1857), a XIX. század nyolcvanas, kilencvenes éveiben jelentek meg a Bánság területén a helyi érdekű vasutak (HÉV). Ezek viszonylag gyorsan kiépültek, fontos szerepet töltve be a térség életében.

A helyi érdekű vasutak fejlődését nagymértékben elősegítették a nyolcvanas évek folyamán megjelent törvények. Ezek célja az volt, hogy a magyar, illetve a külföldi pénzembereket magyarországi tőkebefektetésre ösztönözzék, ezzel is hozzájárulva az agrár-válságból való kilábaláshoz, bekapcsolva az elzárt területeket a már megépült fővonalakhoz.

Ugyanezen törvények alapján meggyorsult a helyi érdekű vasutak építésének engedélyeztetése. A kivitelezésben lehetővé tették az egyszerűbb felépítésményi szerkezetek és a terephez jobban idomuló vonalvezetés alkalmazását. Kötelezték a MÁV-ot és más, nagyobb vasúti társaságokat, hogy területükön ellássák a helyi érdekű vonalak üzemeltetését is. Továbbá felhatalmazást adtak a kereskedelemügyi miniszternek, hogy évente 300 ezer, illetve 1894 után 400 ezer forint támogatást nyújtson a helyi érdekű vasutaknak.

A jogszabályok lehetőséget biztosítottak a vármegyéknek és egyéb községeknek a helyi érdekű vasutak támogatására, valamint az állami vasgyárakból olcsó vasúti anyagok beszerzésére. Az építéshez szükséges tőke nagyobb részét az építésre kerülő vonal által érintett területek lakossága szolgáltatta. A tőkének csak egyharmadát adta kölcsön az állam. A vonal építésében érdekelt községek, városok közmunkával is segítettek a vasútépítést. Az alábbiakban a történelmi Bánság területén megépült HÉV-vonalak megépítését mutatjuk be.

## Szeged-Nagykikinda-Nagybecskerek Egyesült Helyi érdekű Vasút

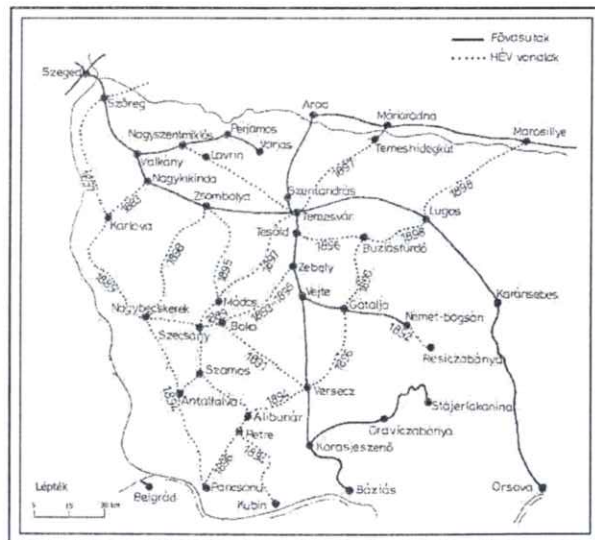
A hálózat első vonalának megépítésére Dániel Ernő és a Magyar Országos Bank kapott engedélyt

Nagykikinda állomásából kiindulva egészen Nagybecskerekig. A vonal hossza 70,5 km, átadására 1883. július 8-án került sor.

A második szakaszt a Pollák A. cég és a Budapesti Bank egyesület Rt. építette meg, átadása 1897. szeptember 29-én valósult meg. Ez a vonal Szeged-Szőreg állomásából indul, Karlova állomásánál éri el a nagykanizsa-nagybecskereki vasutat, hossza 63,8 km.

A két vonal a Bánság legtermékenyebb mezőgazdasági vidékeire vezetett, Szőregen, Karlován, Nagybecskereken és Nagykanizsán több HÉV-vonal csatlakozott hozzá, míg Szőregen és Nagykikindán a MÁV temesvári vonalához kapcsolódott.

Mindkét vonal síkvidéki, emelkedői jelentéktelenek, alépítményét kevés földmunkával alakították ki, a pálya nagy része alacsony töltésen vezet. A két



Bánsági HÉV-vonalak térképe

szakaszon három vashidat és három faszerkezetű hidat építettek, 19 állomást és 2 felvevő helyet létesítettek. A gőzmozdonyok hat állomáson vehettek vizet.

#### Torontáli Helyiérdekű Vasút

A Torontáli Helyiérdekű Vasút első szakaszainak megépítésére Csávossy Béla, Dániel Ernő, Dániel László, ifj. Dániel Pál, Gyertyánffy János, Hertelendy József, Izákovits Milán, gr. Karácsonyi Jenő, Poroszkay Béla, Rónay Jenő és Thurn-Taxis Egon hg. részére adtak ki engedélyt, arra kötelezve az engedélyeseket, hogy Nagybecskerek-től Szécsányon át Párdányig megépítik a fővonalat, majd Szécsánytól Nagymargitáig szárnyvonallal egészítik azt ki, s engedélyük tartama alatt folyamatosan üzemben tartják.

Ugyanakkor előírták azt is, hogy a forgalmi eszközöket, síneket és egyéb szükséges berendezést belföldön kötelesek beszerezni. A szükséges pénz megteremtése érdekében joguk van részvénytársaságot alapítani és részvényeket kibocsátani.

A munkálatok elkezdődtek, a különböző hosszúságú szakaszokat folyamatosan adták át a forgalomnak: - a Nagybecskerek-Párdány (54 km) és a Szécsány-Nagymargita (36 km) vonalakat 1889. május 4-én; a Nagymargita-Versec (18 km) közötti szakaszt 1891. július 14-én; a Nagybecskerek-Lázárföld állomások közül Pancsováig kiágazott szakaszt (65 km) 1894. április 9-én; Párdányt Zsombolyával összekötő, 41,2 km-es szakaszt, 1895. december 15-én; a Versec-Szamos-Alibunár, illetve Szamos-Antalfalva (65 km) szakaszt 1898. november 25-én; a Nagybecskerek-Zsombolya közötti 65,6 km hosszú keskenynyomtávú vonalat 1898. október 20-án.

A vonalak sík területeken haladtak, kevés földmunkát igényeltek. Hét olyan híd épült, amely 10 m-nél hosszabb volt, ezek vasból készültek, a Temest, Berzavát, s a Bégát ívelték át. Ugyanakkor 49 állomás és 12 megállóhely épült, 21 helyen tudtak a mozdonyok vizet vételezni.

#### Zsebely-Csákvár (Csák)-Bókai Helyiérdekű Vasút

A vasútvonal megépítését Csák nagyközség számára engedélyezik, Zsebelynél csatlakozva a Temesvár-Báziás MÁV fővonalhoz. A Zsebely-Csák 8,5 km-es vonal átadása 1893. augusztus 7-én történt, míg a Csák-Bóka 40 km hosszúságú szakaszát 1895. december 21-én adták át a forgalomnak.

A földmunka jelentéktelen volt, kis fahidakat kellett csak építeni, a 20 m-es vasszerkezetű Birta-híd kivételével. Öt állomást, két megállóhelyet, két vízvételi helyet létesítettek.

#### Versec-Kubini Helyiérdekű Vasút

A vasútvonal megépítésére Pollacsek Mihály mérnök kapott engedélyt, aki kötelezte magát, hogy a MÁV verseci állomásától Temes-Kubinig, a Duna partján fekvő hasonló nevű gőzhajóállomásig vezetni a helyiérdekű gőzmozdonyú vasutat, s engedélyének tartama alatt folyamatosan üzemben tartja.

A 85,3 km hosszúságú vasútvonal rövid időn belül megépült, s 1894. december 8-án adták át a közforgalomnak.

Általában egyszerű földmunkákat kellett csak végezni, de az alibunári mocsaras területeken 27 m magas töltés vezetett 300 m-es pályán. Itt épült egy 78 m hosszú boltozott híd, 7 m fesztávolságú boltozatokkal. A vonalon 11 állomás épült, hat helyen volt vízvételi lehetőség.

#### Temesvár-Nagyszentmiklós Helyiérdekű Vasút

Nagyszentmiklós a vasúti forgalomba nem Szeged, hanem Temesvár felől kapcsolódott be, miután megépült a 61 km hosszú vasútvonal. Ennek megépítésére Bessenyei Ferenc kapott engedélyt 1894-ben, s egy év múlva, 1895. szeptember 26-án át is adták ezt a forgalomnak.

Ez a vonal is csak síkságon halad, nem találkozik nagyobb folyókkal, így alig két jelentősebb hidat kellett építeni, egyik 15 m, a másik 20 m-es vashíd. A vasútvonalon hat közbenső állomás létesült, Lovrin helyi jelentőségű csomóponttá vált.

#### Magyar Délkeleti Helyiérdekű Vasút

A Gátalja-Versec, majd a Gátalja-Buziásfürdő-Lugos-Marosillye vonal megépítésére br. Sztójánovits György nyert engedélyt. A vonal első szakasza, amely Versecet kötötte össze Gátaljával (44,7 km) 1896. július 3-ra épült meg. Ezután a Magyar Délkeleti Helyiérdekű Vasút engedélyt szerez vonalának folytatásaként Gátalja MÁV állomást összekötni Lugos MÁV állomásával, Buziásfürdőt is érintve, s e vonalat meghosszabbítani az Erdélybe vezető fő útvonalig, Marosillye állomásáig.

A Lugosig vezető 59 km-es szakaszt 1898. július 22-án, míg a Marosillyéig kanyargó 81,5 km-es vonalat 1898. szeptember 17-én helyezték forgalomba.

A vasút Lugosig terjedő vonala síkvidéki, azontúl dombokat szel át, illetve hegyi szakasza is van, így legnagyobb emelkedője 10 ezrelék.

#### Pancsova-Petrovosszelli Helyiérdekű Vasút

A vasútvonal megépítésére Pancsova törvényhatósági jogú város kapott engedélyt. A 27 km hosszú Pancsova-Petrovosszello vonal munkálatait 1896. augusztus 26-án fejezték be.

A vasút síkvidéki jellegű, kevés földmunkával épült, s mindössze két állomása volt. Elsősorban a mezőgazdasági termékek szállításában volt jelentősége.

#### Temesvár-Buziási Helyiérdekű Vasút

E vonal megépítésére Bessenyei Ferenc és Veszter Imre kapott engedélyt. A jóváhagyott vasútvonal a MÁV Temesvár-Buziásfürdő vonalára csatlakozott a most beiktatott Kissodai állomáson. A 31,2 km-es Kissoda-Buziásfürdő vonalát 1896. november 18-án adták át a forgalomnak.

Földmunkát itt is alig kellett végezni, mivel a vasút síkságon halad, legnagyobb hídja a Temesen ível át, ez 200 m hosszú. A vonalon 8 állomás és egy megállóhely épült, a mozdonyok két helyen vehettek vizet.

#### Temesvár-Lippa-Radnai Helyiérdekű Vasút

Ez a vonal is gyors ütemben épült meg, hiszen az engedélyt 1896-ban bocsátották ki Telbisz Károly Temesvár polgármestere nevére, aki a vasúttársaság létesítésére alakult végrehajtott bizottság elnöke volt. A vonal megépítése a gyárvárosi állomástól indult, a 63,3 km-es vonalat 1897. május 29-én nyitották meg.

A vasút dombvidéki, háromnegyed része emelkedőben halad, ennek legnagyobb értéke 11 ezrelékes. A vonal megépítése sok földmunkát igényelt. Legfontosabb hídja a Lippát Radnával összekötő Maros-híd. Ez egy öt nyílásos, 300 m hosszú, vasszerkezetű híd, melynek pillér alapozása a nem megfelelő geológiai viszonyok miatt sok munkát jelentett. A vonalon hat állomás épült.

**Temesvár-Módosai Helyiérdekű Vasút**

A Temesvárt a szerb oldalra került Módossal összekötő 51 km hosszú vasútvonalat br. Nikolics Feodor és dr. Szivák Imre ügyvéd építtette. Ez a vasútvonal a józsefvárosi pályaudvarról indult, s 1897. július 31-én adták át a forgalomnak.

Ez a vonal szintén csak síkságon halad, ezért itt sem végeztek különösebb földmunkákat, s csupán egyetlen vashíd épült. A vonalon négy megállóhelyet és öt állomást létesítettek.

**Németbogsán-Resica Helyiérdekű Vasút**

A társaság alapját képező Vejte-Németbogsán II. Rendű vasút építésére 1872-ben a cs. kir. szab. Államvaspálya társulat kapott engedélyt. Az engedé-

lyes kötelezettséget vállalt arra, hogy dél-keleti vonalából Zsebely és Detta állomások közt Vejte község közelében kiágazó és Gátalja-Moritzfeld-Gertenyes érintésével Németbogsánra vezető II. rendű gőzmozdonyú vasutat megépíti és engedélyének tartama alatt üzemben tartja.

A 47 km-es vonalat 1874. szeptember 6-án nyitották meg a forgalom számára. Ennek a vonalnak a meghosszabbításaként épült egy keskenynyomtávú vonal helyiérdekű bányavasútként Resicabányára 21 km hosszan, amelyet 1892. november 10-én nyitottak meg. Ennek megépítésére az Osztrák-Magyar Államvasúttársaság kapott jogot. A századforduló után ezt a pályát átépítették normál nyomtávúra.

**Könyvészet:**

Csikós Mihály: A magyar vasúti hálózat fejlesztésének fontosabb körülményei a múlt század utolsó évtizedeiben (Magyar Vasúttörténet, 2. kötet, Budapest, 1996)

Rimóczi Miklós: Magyarország vasúthálózatának fejlődése 1876 és 1900 között (Magyar Vasúttörténet, 2. kötet, Budapest, 1996)

Horváth Ferenc: Hazai vasútépítések az 1876-1900 évek között (Magyar Vasúttörténet, 2. kötet, Budapest, 1996)

JANCSÓ ÁRPÁD

# NÉHÁNY SZÓ A HELYIÉRDEKŰ VASUTAKRÓL

## A Temesvár-Lippa-Radna helyi érdekű vasút átadásának 110 éves évfordulóján

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

A vasúti fővonalak kiépítésével fontos városok, vidékek kerültek összeköttetésbe egymással és a világgal. Megoldatlan volt viszont a fővonalaktól távolabb elhelyezkedő települések vasúthoz jutása. Az utak még nem teljesíthették feladatukat, hogy a vasútra hordják a forgalmat, hisz megépítésük feltétele a vasúthálózat kiépítése, sűrűsítése volt. Már az 1860-as években kezdtek foglalkozni ezzel a kérdéssel, és arra a következtetésre jutottak, hogy az első és másodrendű fővonalakat harmadrendű *olcsón felépíthető* vonalakkal kell összekötni. Ezek voltak hivatottak a vidéki forgalom élénkítésére, a fővasúti hálózatba való bekapcsolásra. Az első komoly javaslatokat az Országos Magyar Gazdasági Egyesület (OMGE) tette, mely 1860-tól kezdett foglalkozni az üggyel. 1862-ben *Emlékirat*-ot adott ki, melyben fel-

vázolta az ország vasúti hálózatának fejlesztéséről alkotott nézeteket. A vasúti hálózat sűrítéséről 1867-ben *Olcsó vasutak* címmel jelentettek meg átfogó tanulmányt. Ezek az elemzések felkeltették a közvélemény érdeklődését, az *olcsó vasutak* építésének gondolata továbbra is napirenden maradt. A kor jeles személyiségei is tanulmányokban foglalkoztak a kérdéskörrel. Nem is lehetett másképp, hisz mindenki akarta a vasutat, mindenki óhajtotta a vasút hozta, könnyebb és civilizáltabb életet. A közvélemény nyomására a politika is mozdult. Az Országgyűlés az 1880. évi XXXI. tc-ben és az 1888. évi IV. tc-ben szabályozta a helyiérdekű vasutak engedélyezését és építését. Az elsőkben ösztönözték és szavatolták a h. é. vasutak építésének előmozdítását. Ennek érdekében megkönnyítették az engedélyezést, és a hazai és külföldi tőke bevonását a helyiérdekű vasútépítkezésekbe. A törvény létrehozta annak feltételeit, hogy a vármegyék és egyéb közületek is támogathassák, támogassák az új vonalak létrehozását. A törvény engedélyezte a közmunkaváltságnak átcsoportosítását a vasútépítésekhez, az adók egy részének felhasználá-

sát. A vármegyék, városok, községek sokszor járultak hozzá a vasútépítéshez olcsón biztosítva a szükséges telket a vonalhoz, a vasúti felépítményekhez. A második törvény kiegészítette az elsőnek hiányosságait. Mindkettő jelentékenyen megkönnyítette a helyi érdekű vasutak építését. Hatalmas könnyítés volt az, hogy a létesítési engedélyt a kereskedelemügyi miniszter is (ő felelt a közlekedésügyekért is) megadhatta, nem kellett országgyűlés elé vinni a kérelmet. Műszaki szempontból is számos engedélyt tettek: könnyítették a pálya geometriai vonalvezetésének feltételein, redukálták az alépítmények méreteit, a felépítményeknél könnyebb szerkezeteket is engedélyeztek, a műtárgyak olcsóbb anyagokból készülhettek, engedelményeket tettek a távközlő és biztosítóberendezések létrehozásánál. A vasút engedélyezése, üzembe helyezése, a többi tevékenység (előmunkálati engedély kiadása, közigazgatási, műtanrendőri bejárás megtartása) a fővasútiakéval azonos módon történt. A törvény kötelezte a Magyar Államvasutakat, hogy a vonalakat – ha az építető ezt igényli – üzemben tartásuk. Az engedélyezési okmány részletesen ismertette a vasúttal kapcsolatos elvárásokat, a vasút tervezésének és építésének műszaki feltételeit.

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

### A Temesvár–Lippa–Radna helyi érdekű vasút

A helységmonográfiák általában egy pár mondatlal intézik el a helységen áthaladó vasútvonal(ak) megvalósításának leírását, a vasúttörténeti íráskor pedig inkább a műszaki vetületre összpontosítanak. Keveset tudunk azonban a vasútvonalak létesítésének körülményeiről, a különböző érdekek ütközéséről, a szükséges pénzügyi keret megszerzéséről. Pedig egy vasútvonal megépítésénél legtöbbször ezek a tényezők diktáltak. Az eleinte egyszerűnek ígérkező dolgok később bonyolódtak, nehezen áthágható gáttá magasodtak, melyek megkerülése sokszor nehezebb volt egy alagút vagy nagy híd építésénél is. A Temesvár–Lippa–Radna helyi érdekű vasút esete híven ecseteli a fent megállapítottakat. Lássuk, mi, hogyan történt.

Egy, a Temesvárt a Maros-parti fő vasútvonallal összekötő helyi érdekű vasút, melyen rövidíteni lehet az Erdélybe vezető utat, már rég foglalkoztatta Temesvár vállalkozó polgárait. *Temesvárnak Lippával és a közbelső vidékkel való vasúti összeköttetése, mely egyszersmind az erdélyi forgalmat is hivatva van városunkkal szorosabb kapcsolatba hozni, már régi idők óhaját képezte Temesvár szab. kir. város közönségének* – mondotta a város polgármestere Telbisz Károly a vasút átadása utáni jelentésében 1897. november 25-én. A vasútépítés előmozdítására már 1872-ben indult mozgalom. Megalakítottak egy bizottságot, de az ügy csak ennyiben maradt. A lippai vasút építésének kérdése 1892-ben megújult erővel került a temesváriak, főleg a gyárvárosi üzleti körök homlokterébe. Ez év október 17-én a vármegye díszes közgyűlési termében a megyei hatóság báró Ambrózy Béla elnökletével, a főispán és alispán részvételével nyilvános értekezletet tartott. A városi

tanács, mely közvetlenül is érdekelt volt a vasút létesítésében is, küldöttséggel képviseltette magát. A Bega-parti város sorsát irányító fontos személyiségek vettek részt. Ott volt Telbisz Károly polgármester, Baader Henrik, Eisenstädter Ignác, Vest Ede, Vilsmaier Antal, Herzl Dávid. Természetesen képviseltették magukat a vasút által érintett községek és birtokosok is. Görgey Gyula németremetei birtokos bejelentette, hogy előmunkálati engedélyt kért a kereskedelmi minisztertől, melyet 1892. június 1-jén megkapott. Ezután Bodányi Ödönnel az arad-csanádi h. é. vasút főmérnökével előzetes tervet dolgoztattott ki. S mivel az addigiak folyamán csak a közérdek vezérelte, ingyen átadja az érdekeltségnek az előmunkálati engedélyt.

Az értekezlet határozatot hozott a vasútépítésről. A további lépések elvégzésére egy bizottságot alakítottak. Ennek tagjai Telbisz Károly, Temesvár polgármestere, Görgey Gyula birtokos, báró Ambrózy Béla és Pálffy Elemér országgyűlési képviselők, Székely Mihály királyi főerdőmester, Pókay Dezső uradalmi tisztartó és Baader Henrik a temesvári lóvasúti igazgatója voltak. Az elnöki tisztséget, mivel a vasútépítésben Temesvár városa elsősorban érdekelt volt, a polgármester töltötte be. *A feladatra, bár annak nehézségeit – ily ügyekben való teljes tájékozatlanságom folytán – az első pillanatban nem voltam képes áttekinteni, örömmel és lelkesedéssel vállalkoztam, mert megelégedésemre szolgált, hogy ezen megbízatás folytán egy olyan vasút létesítésének ügye van kezembe letéve, melynek megvalósítása kiválóképpen Temesvár város érdekében áll, minélfogva azon szilárd elhatározottsággal fogtam a teendőkhöz, hogy ezen városunk javára szolgáló közlekedési vállalat létesítését tőlem lehetőleg elő fogom mozdítani és minden igyekezetemet arra fordítandom, hogy a vasút a lehető legjobban létesíttessék* írta Telbisz Károly jelentésében.

A végrehajtó bizottság első, alakuló ülését 1892. október 29-én tartotta meg. Kratochwil Henrik városi főszámvevőt a jegyzői és előadói teendők végrehajtásával bízták meg. A vasút építésének érdekében felhívást szerkesztettek Temes vármegyéhez, Temesvár szab. kir. városhoz, a vasút által érintett községekhez és a kormányhoz. Ennek eredménye nem várható sokáig: Temes vármegye törzsrészvények ellenében kilométerenként 6.000 forintnyi segélyt, azaz 375.000 forintot szavazott meg, Temesvár városa 50.000 forintért törzsrészvényt és 20.000 forintért elsőbbségi részvényt jegyzett, az érintett községek pedig 246.000 forintnyi törzsrészvényt jegyzését vállalták. A kormány határozatát az engedélyezési eljárás idejére halasztotta. Úgy látszott, nincs már akadálya a tervek elkészítésének. A végrehajtó bizottság az érintettektől előlegként, az előzetes költségek fedezésére a megszavazott összegek 1%-ának befizetését igényelte. Temes megye, Temesvár sz. kir. város, Bruckennau (Hidasliget) és Murány községek átutalták a városi pénztárnak a rájuk eső összeg 1%-át.

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

A végrehajtó bizottság a tervek elkészítésére nyilvános pályázatot hirdetett. A határidő lejártáig 10 ajánlat érkezett. A végrehajtó bizottság 1893. augusztus 26-án tartott gyűlésén elemezte az ajánla-

tokat, és kiválasztotta a két legkedvezőbbet: az első Zielinsky Szilárd 80 forint, a második Fisch Béla 90 forint kilométerenkénti egységárú ajánlata volt. A végrehajtó bizottság felkérésére Telbisz Károly további információkat szerzett az ajánlattevőkről. Erről így számol be: *Minthogy a kereskedelmi minisztérium vasútügyi osztályának akkori főnöke Vörös László ministeri tanácsos, a kitől információt kértem, Zielinsky Szilárd mérnököt alkalmas vállalkozónak jelölte meg és mivel az ő ajánlata különben is kedvező volt, azt elfogadtam és őt – ajánlata értelmében – a vasút tervezetének kidolgozásával megbíztam.*

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

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

A végrehajtó bizottság következő feladata az építési költségek megteremtése volt. A törzsrészvények ellenértékében ígért készpénz, valamint a remélt állami támogatás fedezte a vasútépítés költségeinek 35%-át, az 1888. évi IV. törvénycikk szerint tehát folyamodni lehetett az építési engedélyért. A hiányzó 65% megteremtése érdekében a nyereszkes közvetítők szorgos kikerülésével – egyenesen első rangú hazai pénzügyi intézetekhez kívántak fordulni. A temesvári bankok nem voltak hajlandók kölcsönt folyósítani, ezért a végrehajtó bizottság budapesti nagy bankházaknál is próbálkozott. A bizottság elnöke terjedelmes emlékiratot szerkesztett. Ezzel felszerezve indult pénzszerző útra Pálffy Elemér országgyűlési képviselő és Bodányi Ödön műszaki tanácsos. Sajnos, itt sem jártak sikerrel, mert a felkérésű fővárosi pénzügyintézetek (Hazai Takarékpénztár, Kereskedelmi Bank, Hazai Bank) feltételeit nem tudták teljesíteni. Tudván, hogy a kezdeti években a helyi érdekű vasutak jövedelmezősége csekély és kétséges, a bankok a megyétől vagy Temesvár városától szavatosságot vagy kamatgaranciát követeltek. Ezt a végrehajtó bizottság nem vállalhatta. A megyében kamatgarancia nélkül is egymás után épültek a helyi érdekű vasutak, a lippai sem lehetett kivétel. A vasút építésére tehát más út nem maradt, magánvállalkozókat kellett keresni, habár Telbisz Károly szavaival élve ezen helyzet, ezen megoldásra való kilátás, a végrehajtó-bizottságra nézve csalódást jelentett ... azt reménylettük, hogy – fáradozásaink gyümölcszeként – tekintélyes összeget fogunk megtakarítani, mellyel a temesvár-lippai vasúti vidék gazdasági érdekeit hatáson elő fogjuk mozdítani.

A végrehajtó bizottság elnöke több vállalkozónál kilincsel, tárgyal, alkudozott a vasút felépítéséért. Az írásbeli ajánlatok határideje és a boríték bontás 1895. január 22-én volt. Öt ajánlat érkezett. A legkedvezőbb Zielinsky Szilárd és Kopf D. közös ajánlata volt, melyben kötelezték magukat, hogy ha az építési tőkét 2,5 millió forintban állapítják meg, ha a forgalmi eszközök címén 2000 forintnál, a magyar államvasutaknak az állomásaihoz való csatlakozásért 45.000 forintnál nagyobb készpénzfizetést nem

állapítanak meg, az érdekeltségnek 300.000 forint névértékű elsőbbségi részvényeket engednek át. 1895. február 5-én megkötötték az ideiglenes szerződést. E szerint többek között a vállalkozók 25.000 forint értékpapír biztosítékot tettek le, az eredetileg felajánlott 300.000 forint névértékű elsőbbségi részvények helyett pedig 20.000 forint készpénz és 270.000 forint névértékű részvényt kötötték le az érdekeltség részére (a részvényeket illetően feltételezték, hogy a kibocsátási árfolyamot 75%-ban fogják engedélyezni).

Az engedélyezési tárgyalást 1895. március 28-án tartották a kereskedelemügyi minisztériumban. Ez alkalommal a forgalmi eszközökre 2000 forintnál magasabb árat állapítottak meg, a lippai Maros-híd hosszát az eredetileg tervezett 238 méter helyett 309 méterben határozták meg, és a vasút biztonsága érdekében még néhány szigorítást tettek. A részvények kibocsátási értékét 78%-ban végeztették, habár az összes helyi érdekű vasútnál ez addig 75% volt. Később a vállalkozók kérésére a minisztérium mégis engedélyezte a 75%-os értéket. A változtatások a vállalkozóknak veszteséget okoztak volna, ezért az eredeti feltételekkel már nem vállalták a vasútvonal megépítését. Újabb ajánlatuk: 20.000 forint készpénzbefizetés és elsőbbségi részvényekben 180.000 forint átengedése a végrehajtó bizottságnak. Az új feltételek megtárgyalása miatt Telbisz Károly újra összehívta a végrehajtó bizottságot, viszont csak kevesen jelentek meg. Az elnök 1895. június 6-ra újabb gyűlést hirdetett meg, melyre meghívta a vállalkozókat is. A bizottság tagjait a tárgy fontosságára a meghívólevél szövegében körülményesen figyelmeztettem és őket felkértem, hogy a tárgyaláson, mely az érdekeltség és a vállalkozók közt fennforgó minden fontos kérdésnek végleges megoldására fog szolgálni, mulhatatlanul megjelenni szíveskedjenek – jegyezte meg jelentésében a végrehajtó bizottság elnöke. A kitűzött napon a végrehajtó bizottság műszaki és jogi tanácsadóival, valamint a vállalkozók két budapesti ügyvéd kíséretében hosszas és bonyolalmas tárgyalást tartott. A vállalkozók végül hajlandók voltak nem 20, hanem 25 ezer forintot letétbe helyezni. A végrehajtó bizottság szempontjai között szerepelt az a tény, hogy más vállalkozóval sem tudna kedvezőbb feltételeket kialakítani, az ideiglenes szerződés szerint a vállalkozótól pereskedés útján talán még ki tudtak volna kevés engedményt csikarni, de a perlekedés nem lehetett célja a végrehajtó bizottságnak, hanem a vasút kiépítése, valamint a vállalkozók jó hírneve: a vasút kiépítését illetően pedig a vállalkozókra kedvező értesüléseket szereztünk, melyekből azt kellett következtetnünk, hogy solid munkát fognak végezni és hogy a vasutat jól fogják kiépíteni.

A még finomított szerződést a végrehajtó bizottság 1895. június 22-én aláírás végett elküldte a vállalkozóknak. Az építési szerződésben a vállalkozók kötelezték magukat arra, hogy a törzsrészvényjárlékok és az elsőbbségi részvények ellenében a vasutat terv szerint és a miniszteri utasításoknak megfelelő módon ki fogják építeni és a forgalomnak át fogják adni.

Az ügynek pikantériája volt, hogy a vállalkozóval kötött finanszírozási szerződés (az építésével ellentétben) csakis a vállalkozók és a végrehajtó bizottság által képviselt érdekeltség kölcsönös jogviszonyát szabályozta, és természeténél fogva szigorúan bizalmas jellegűnek volt tekintendő, főleg a kormány szemből. Ugyanis az érdekeltség meg szeretne volna megszerezni a kormány által állami segély címén, a postai küldemények ingyenes szállítása fejében folyósi-

tott 190.000 forintot. Ha a kormány megtudta volna, hogy a végrehajtó bizottság, illetve az érdekeltség a vállalkozóktól visszatérítésben fog részesülni, megtagadta volna a kilátásba helyezett segélyt.

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

A szerződés 2. pontjaként a végrehajtó bizottság úgy a törzsrészvényjegyzések aláírói kötelezettsége teljesítéséért, valamint a községek és hatóságok által megszavazott hozzájárulások jogerejű fennállása és behajthatóságáért a szavatosságot elvállalja. E kitétel súlyos következményekkel járt, többek között az alispán későbbi lemondásához vezetett. A bonyodalmak egész láncolatát idézte elő. A törzsrészvényeket a következők jegyezték: kereskedelmi minisztérium 170 ezer forint, földművelésügyi minisztérium 20 ezer forint, Temes vármegye 375 ezer forint, Temesvár sz. kir. város 50 ezer forint, valamint a következő érdekelt községek: Lipppa 40 ezer forint, Gyarmata 26 ezer forint, Bruckenu (Hidasliget) 24 ezer forint, Csernegyháza 12 ezer forint, Traunau (Cseralja) 10 ezer forint, Murány 8 ezer forint, Németremete 12 ezer forint, Altringen 4 ezer forint, Buchberg (Bükk-hegy) 4 ezer forint, Charlottenburg (Saroltavár) 4 ezer forint, Komeát 4 ezer forint, Neuhof (Bogdargós) 4 ezer forint, Buzád 10 ezer forint, Hidegkút 30 ezer forint, Máslak 20 ezer forint, Alliós (Temesillésd) 40 ezer forint, összesen 861 ezer forint. Az előbbiekek közül csak a kereskedelmi minisztérium, Temes vármegye, Temesvár sz. kir. város, Lipppa, Bruckenu, Murány, Hidegkút és Alliós községek teljesítették vállalkásukat. A szerződés értelmében a nemfizetőkért a jóhiszemű végrehajtó bizottságot terhelte a felelősség.

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

Az engedélyezési tárgyalást 1895. március 28-án tartották meg. Ekkor a kereskedelmi miniszter rendelkezésével az építési és üzembhelyezési tőkét 2.460.000 forintban, a társaság alaptőkéjét 2.993.000 forint névleges értékben állapították meg, melynek beszerzése céljából 861.000 forint névértékű törzsrészvény és a 75% kibocsátási árfolyamon számított 2.132.000 forint névértékű elsőbbségi részvény kibocsátását engedélyezték.

Az építési engedélyt az 1896. évi XI. tc. alapján a kereskedelmi miniszter 1896. június 4-én 38.469 szám alatt kibocsátott okirattal megadta. Az engedélyt a Temesvár–Lippa–Radna h. é. vasúti részvénytársaság alakítására Telbisz Károlynak, a végrehajtó

bizottság elnökének nevére állították ki. Az elnök az érdekeltséget 1896. június 13-ra Budapestre alakuló gyűlésre hívta össze. Itt megállapították a részvénytársaság alapszabályait, megalakították a társaság igazgatóságát, melybe beválasztották az elsőbbségi részvénytulajdonosok képviselőit, és a végrehajtó bizottság összes tagját (a Lippáról közben elköltözött Székely Mihály kivételével). Az ügyvitelre itt is létrehozta egy végrehajtó bizottságot, melynek tagjai közé Temes vármegye alispánját, Temesvár polgármesterét választották, a többi három tagot (Szabó Jenő, Neumann Rafael és Achaz Adolf) a vállalkozók jelölték ki és az igazgatóság választotta meg. Telbisz Károlyt megválasztották a részvénytársaság igazgatójának és a végrehajtó bizottság elnökének. A részvénytársaság végrehajtó bizottsága a társaság folyó ügyeit intézte. Ez főleg az építési munkálatok alatt a vállalkozók kereseti kimutatásainak megállapítása és utalványozása volt. Szabály szerint a kereseti kimutatásokat a MÁV ellenőrzési közege vizsgálta fölül. Esetünkben Gyulányi Rezső főmérnök. Az utalványozás menete: a vállalkozó például minden 100.000 forint jóváhagyott kimutatás alapján 35%-ot a törzsrészvényekre befolyt készpénzből kapott meg, 65% erejéig pedig a kibocsátási árfolyamon számítható elsőbbségi részvények átengedéséből. Az utalványozást a végrehajtó bizottság három budapesti tagja végezte. Temes vármegye alispánja és Temesvár polgármestere elnézték, hogy az építők nem engedték át a részvények után járó 10%-nyi részt a végrehajtó bizottságnak. Tették ezt azért, mert a vállalkozók a vasút építését nagy erővel és kifogástalan módon folytatták, a földmunkán kívül a Maros-hidat is már majdnem befejezték, a nélkül, hogy a törzsrészvényjárulékukból valamely számbavehető összeget felvehettek volna, mert ez időben a városon kívül még egy törzsrészvényt jegyzett testület sem fizette be járulékát, és így az utalványok alapján vállalkozók, kik saját pénzüket építették a vasútra, sőt hitelüket is már nagy mértékben vették igénybe, kereseti kimutatásaik kiutalványozása dacára – a részvénytársaság üres pénztárából – készpénzt nem vehettek fel, hanem csakis elsőbbségi részvényeket, melyeket értékesítőik kellett, hogy a vasútépítést folytathassák.

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

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

A vasút építése ennek ellenére jól haladt, és a műtanrendőri bejárást a kereskedelmi miniszter, 1897. május 3-án 27.426. számú rendelkezésével az év május 18-ra tűzte ki, melyet annak szere és módja szerint meg is tartottak. Habár a vasút kiépítésének tekintetében egyetlen kifogás sem merült fel, a vasutat csak május 29-én adták át a forgalomnak. Ennek oka az volt, hogy a megyei hozzájárulás befizetése késett.

A felépült új vasútvonalon az üzemeltetést a MÁV biztosította.

Az átadás után rohamosan megnövekedett a forgalom, a környékbeli falvak lakosainak életében óriási minőségi javulás következett. A vasút azonban gazdaságilag nem váltotta be az építetők reményét: a kezdeti nehézségek miatt a nagy haszon elmaradt, de a legnagyobb bajt az okozta, hogy a várakozások és a város kérelme ellenére a kereskedelmi miniszter 1897. április 25-i 25.387. számú rendeletével megtagadta a magyar királyi államvasutak olcsó árudíjsszabásának a vasúton való alkalmazását. Az ügyet pontosítsa a Telbisz Károly beszámolójának idevonatkozó részlete: *Pedig ezen árudíjsszabás engedélyezése főképpen városunk forgalmának, iparának és kereskedelmének vált volna javára, mert ez által a temesvár–lippa–radnai h. é. vasút a m. államvasutak hosszabb vonalaival a közönség előnyére a köszén és más tömegárú olcsóbb szállítása által versenyre kelhetett volna, míg ellenben ezen olcsó árudíjsszabási tételek hiányában a vasút nem versenyképes és a magyar államvasutak nyomása alatt egyrészt maga is szenved és másrészt városunk forgalmi és gazdasági érdekének is csekélyebb mérvben szolgált. Meg kell jegyeznünk, hogy természetesen a MÁV nem egyezhetett bele a konkurrens támogatásába, mely elszippantotta volna saját, Temesvár–Arad vasútvonaláról a megrendelők egy részét. Temesvár városának el kellett fogadnia az úgynevezett zagorai díjsszabást, mely mégis a magyar államvasutak tarifája után a legkedvezőbb.*

A vasút forgalomba helyezése nagy örömet szolgált a vasútmenti települések lakóinak, viszont az építetőknek újabb nehézségekkel kellett megküzdeniük. A kormány, a kereskedelmi miniszter tudomására jutott, hogy az érdekeltség végrehajtó bizottsága eredményesen tárgyalt, és jó finanszírozási szerződést kötött a vasútépítő vállalkozókkal, és hogy a vasút építésére az állami hozzájárulás nélkül is fedezetet találtak, sőt felesleg is maradt. Következésképpen nincs szükség az állami segílyre. A 20.000 forintnyi támogatás tehát elúszott.

A bonyodalmat fokozta, hogy az érdekelt községek, bár elvállalták, nem építették ki az állomásokhoz vezető utakat, ezt a vállalkozónak kellett saját költségén megvalósítania. Természetesen igényelték a munkálatok ellenértékét. A községek visszavonták azon ígéreteiket, hogy a vasútépítés céljára ingyenesen átengedik a szükséges községi területeket. A vállalkozók kénytelenek voltak kifizetni a kisajátításokat. Ennek az összegnek megtérítését is kívánták. A vállalkozók jogosan kérték az érdekeltség végrehajtó bizottságától az elmaradt 20.000 forintnyi segíly, valamint egyes községek törzsrészvény-hozzájárulási késedelme miatti kamatveszteségeik megtérítését. Az érdekeltségnek ki kellett fizetnie a vállalkozóknak a fibisi (Temesfüzes) és charlottenburgi (Sarolta-vár) állomások utólagos (a tervben, így ajánlatukban sem szereplő) kibővítésének költségeit. Az érdekeltség végrehajtó bizottsága kénytelen volt a jogos követeléseket elismerni. Az érdekeltség hátrányára vált az a tény is, hogy az elsőbbségi részvények árfolyama 75% alá esett (kb. 55%-ra), a vállalkozó pedig érthető módon nem volt hajlandó készpénz helyett ezeket a 75%-os árfolyamon számított részvényeket elfogadni.

Az érdekeltség végrehajtó bizottsága nem rendelkezett készpénzzel, egyedüli járható út a részüket be nem fizető községek ellen indított perek voltak. A

pereket a részvénytársaság folytatta a községek ellen, habár tulajdonképpen a végrehajtó bizottság volt érdekelve, hisz ő vállalt szavatosságot, hogy mindenki befizeti járandóságát.

A vasútépítési vállalkozókkal hosszas, nehéz tárgyalások következtek, ahol a végrehajtó bizottság a fennálló ellentéteket lehetőleg békés úton próbálta megoldani. Az 1899. március 20-án tartott egyezkedés szóbeli megállapodáshoz vezetett, azonban amikor aláírásra került volna sor, a vállalkozók már nem voltak hajlandók, ezért a végrehajtó bizottság a vitás kérdések ügyében a törvényszékre bízta a döntést, és a temesvári királyi járásbírósnál megindította a pert. A végítéletet a temesvári királyi törvényszék mint fellebbezési bíróság 1901. október 19-én hirdette ki. Eszerint a végrehajtó bizottság képviselőjének, Telbisz Károlynak, mint felperes 175.545 forint követelése volt a vállalkozókkal szemben. A vállalkozóknak (alperes) 125.545 forint követelésük. A bíróság az alperest csak ennek a különbségnek, azaz 50.000 forintnak kifizetésére kötelezte, melynek a vállalkozók eleget is tettek, és a temesvári polgármesteri hivatal házipénztárába letett óvadékból (kötvények) kiegyenlítették a megítélt összeget. Legjobban az ügyvédek jártak: a bíróság nekik, saját feleikkel szemben munkadíj és költségek címén összesen 10.900 koronát állapított meg.

A per során a végrehajtó bizottságra most már kellemesebb feladat várt: a per útján elért megtakarítást (40.000 korona készpénz és 90.000 korona értékű részvény) kellett elhelyeznie illetve felosztania. Itt azt az elvet követték, hogy az érdekelt községek által tanúsított nagy áldozatkészségre való tekintettel, a községek nagyobb arányban részesíttessenek.

Az érdekeltség végrehajtó bizottságának záróülését 1902. április 12-én tartotta meg. Ezen Telbisz Károly polgármester a Temesvár sz. kir. városát megillető 5000 korona készpénz és 7000 korona értékű részvényből 4700 korona készpénzt és 6800 korona névértékű törzsrészvényt ajánlott fel egy, a városi tisztviselők és alkalmazottak javára létesítendő segílyalapra. Ennek alapszabályzatát 1903-ban alkották meg. Eszerint az alap évi jövedelmének 10%-a a tőke gyarapítására fordítandó, s csak 90%-a kerülhet felosztás alá. Mindazok, a kik a városi nyugdíjkötelékbe felvették, tagjai a segílyalapnak is és tartoznak az alapba 1% törzsjárulékot és 0,25% rendes járulékot fizetni, de ezzel a tagok, valamint az özvegyek és árvák kivételes esetekben, midőn önhibájukon kívül szorult anyagi helyzetbe jutnak, rendkívüli segílyezést igényelhetnek, melyeket a városi tanács engedélyez. Az alap jövedelme még az engedélyezett fizetési előlegek után levonásba hozott 1%, valamint a városi letétben őrzött magánletelek után, őrzési és kezelési díj címén levont összegek, melyek a gyámpénztári őrzési és kezelési díjak szerint vannak megállapítva.

A szabályrendelet 1904. augusztus 1-jén lépett hatályba, de segílyeket csak 1905. évtől kezdve utalványoztak és pedig évenként 20–30 alkalmazottnak 3000–3600 korona jövedelem erejéig.

## Műszaki jellemzők

A műszaki adatokat, a statisztikákat kedvelőknek álljon alább egy pár fontosabb műszaki jellemző.

A vasútvonal hossza 52,357 kilométer és összeköti a Bánság metropolisát Lippán keresztül Radnával, ahol csatlakozik a Maros völgyén átvezető Arad–Tövis vasúti fővonalal. Építését 1895 decem-

berében kezdték el, 1897. május 29-én adták át. Tehát csekély másfél év alatt végezték el a munkát. Mai technikával is említésre méltó megvalósítás. Ne feledjük, hogy a Maroson felépítettek egy 309 méter hosszú, ötnyílású, parabolaívívű rácsostartós, alsópályás hidat. A híd ívben épült, ez akkoriban ritkaságnak számított. A hídon 40 km/h sebességet és 12 tonna tengelyterhelést engedélyeztek. A híd terveit szintén Zielinsky Szilárd irodája készítette el. A híd alépítményeinek felépítése sem volt könnyű feladat a folyómeder rossz geológiai adottságai miatt.

A vasút nyomvonala majdnem végig dombok alkotta völgyben (nagy részét a Beregszói patak völgye) halad, háromnegyed részben emelkedőben. Az emelkedők sehol sem érték el a 11 ezreléket. Az ívek sugarai 200 és 2000 méter között váltakoztak.

Jelentékeny földmunkát is kellett végezni, 93 műtárgyat építettek. Ezek között volt cső-, boltozott- és falazott átereszt (a vasútnál az 5 méternél kisebb hidakat nevezik áteresznek). Vashíd vezetett át Hidasliget mellett a Beregszón, a Radna patakon egy 19 méteres, egynyílású vashíd épült. A legnagyobb a már említett híd a Maroson. A híd szomszédságában partbiztosítást is kellett végezni.

A 25 cm vastagságú ágyazatot kavicsból készítették.

A vasút felépítményét 9 m hosszú, 23,6 kg/méter „i” jelű sínekből valósították meg. Ezeket 13 darab 2,20 m hosszú talpfákra rögzítették. Az aljközök 72,5 centiméteresek voltak, az illesztések lengő típusúak, tehát két sínszál találkozásánál nem volt talpfa. A vonalon a megengedett sebesség 40 km/h, a megengedett tengelyterhelés pedig 12 tonna volt.

Temesvár-Gyárvaros állomás és Radna állomás között kilenc állomás épült, közülük hat emeletes. Ezek vágányhossza 200 és 400 méter között váltakozott. Vízfellevő lehetőség három állomáson volt. A nagyobb állomásokon összesen hat áruraktárt, gabonaszínt és nyílt rakodót is építettek. Még volt négy állatrakodó. A mozdonyok részére egy mozdony-színt is emeltek. A vonal megépítése miatt megnövekedett a két csatlakozó MAV-állomás forgalma is, ezért bővíteni kellett a Temesvár-Józsefváros és Radna állomásokat. A nyílt pályán 12 órhaban is szolgáltatást teljesítettek. A vasútvonal 82 helyen metszett utat, ezek szintbeni kereszteződések voltak. Közülük hetet sorompóval láttak el.

A vasútvonal létesítési költsége 77.094 korona volt kilométerenként.

## JANCSÓ ÁRPÁD

# VASÚTI HIDAK RESICABÁNYÁRÓL

A vasutaknak akárcsak az utaknak leglátványosabb, sokak szerint legmérvősebb részei a mély völgyeken, széles folyókon átvezető hidak. Közép- és Középkor-Európa egyik legnagyobb és legismertebb hídépítője a Resicai Üzemek hídgyára volt. Nem könnyű feladat egy immár több, mint fél évszázada megszűnt vállalat megvalósításait felleltározni, minél pontosabban felidézni. E cikkel nemcsak a technika- és bányászati helytörténet egyik fehér, homályos foltját próbáltam minél jobban kiszínezni és élesíteni, hanem támpontot kívántam adni és persze kedvet csíholni a további kutatásokhoz.

### 1. A resicai óriáscég

A bányászati hegyvidék gazdag lelőhelyeit már a tizenhetedik század legelején kiszemelték az osztrák szakemberek, s mihamelint megkötötték a vesztes oszmán hatalommal a pozsareváci (Passarowitz) békét (1717), megkezdődött a bányászat és kohászat. A kezdeti sikerek után a kincstárnak veszteséggel kellett számolnia. Az osztrák császárság amúgy is nagy pénzügyi gondokkal küzdött. Ezért, 1855-ben, többek között a bányászati kohókat, erdőket is eladták (magánosították - mondanánk ma) egy francia-osztrák tőkecsoportnak, mely vasútépítések jogát is birtokolta a Habsburg-monarchiában. A matucég a „Császári és Királyi Szabadalmazott Osztrák Államvasúttársaság” (rövidítve OÁV) (Koenigliche und Kaiserliche privilegierte Oesterreichische

Staats Eisenbahn Gesellschaft, röviden St.EG nevet viselte. Jóval a kiegyezés után, 1882-ben vette fel az



Prut-híd Csernovitz mellett, 1925.

„osztrák” mellé a „magyar” jelzőt is (OMÁV). A megtermelt vasat, szenet elsősorban saját vasútvonalainak felépítéséhez és üzemeltetéséhez használta fel.

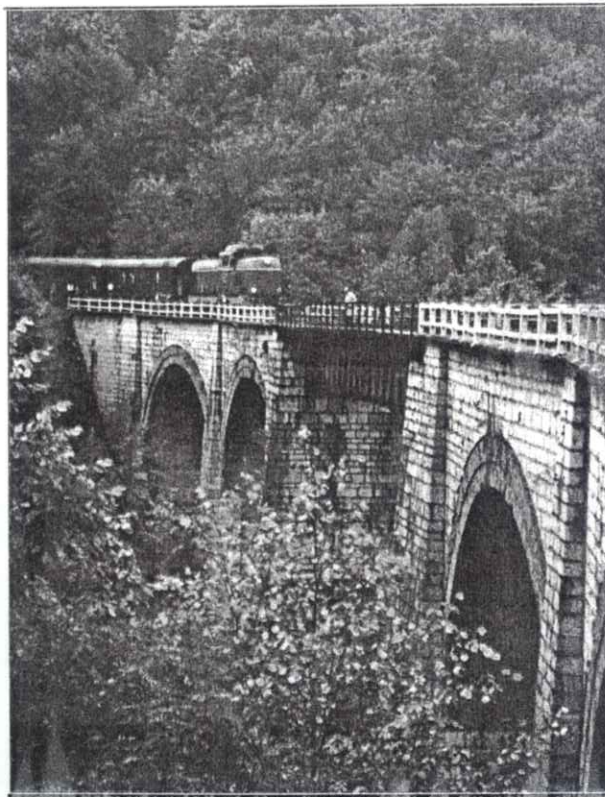
Számos bányája, hatalmas kohói, üzemei mellett fontos helyet foglalt el a hidgyár is, habár elég keveset említik e fontos üzemet, melynek tevékenységét sok tucat híd koronázta meg.

## 2. Hidgyártás 1920-ig

A kezdeti szakaszban Resicán a cég csak saját vasútvonalai számára gyártott hidakat. Később nagyon sok hidat építettek az Osztrák-Magyar Monarchia területén lévő más vasúttársaságok megrendelésére is. A német Stroussberg cég csődje után az OMÁV megkapta a romániai vasútvonalak koncesszióját is, és felépítette a Bukarest-Roman vasútvonalat a galaci és brailai leágazásokkal, a Pitești-Vărciorova (Vercsorova határállomás), valamint a Bukarest-Târgoviște közötti vonalat. Mindezen vonalak hídszerkezetei is Resicán készültek.

A közúthálózat fejlesztése magával hozta a régi elavult hidak cseréjét. A resicai hidgyár 1882-től nagyszámú közúti hídszerkezetet is gyártott. Az első itt készült közúti híd a nagy elismerést szerzett szegedi híd volt, melyet Feketeházy János tervezett a Gustave Eiffel cég részére. A 375 méteres szerkezet 1532 tonnát nyomott.

Resicán eleinte átereszeket, majd mind nagyobb hídszerkezeteket gyártottak. Kezdetben nem is volt külön csarnoka a hídépítésnek, a nagyolvasztók közelében levő műhelyekben állították elő a tartókat és más hídalkatrészeket. Innen került át a tevékenység a Berzava jobbpartján álló régi kavaróműhely - ahol a hegeszvasat állították elő - melletti színbe 1864-ben. Ugyanitt állították elő a kazánokat, víztartályokat és váltóberendezéseket is. A termelés növekedé-



A zsitini völgyhíd 2002. szeptemberében

sével a hely kicsinek bizonyult, úgyhogy a szerelés egy részét a hengercsarnok udvarán végezték. 1875-ig a gyár csak saját vasútvonalai számára épített hidakat. A nyolcvanas évek végén, a magyar állam nagy vasútépítései tömegesen igényelték a mind nagyobb hidakat. Sok hídszerkezetet rendeltek a resicai gyártól. A megnövekedett kereslet kielégítésére bővítésekre volt szükség. Ezért 1886 és 1888 között a Berzava balpartján felépítettek egy új csarnokot, mely a Resicai Híd- és Kazángyárként jutott a köztudatba. A hatalmas, háromhajós csarnokot, melynek hossza 200, szélessége pedig 8,0+18,5+8,0 méter volt, Joseph Spät mérnök tervezte. Ez alkalommal sok új gépet és felszerelést is kapott a gyáregység. Kis idő múltán 32 (4x8,0) méterrel nyugati, és 8 méterrel keleti irányban meghosszabbították. A csarnok cseréppel fedett fa tetőszerkezete öntöttvasból készült kettős oszlopokon nyugodott.

A csarnok híddarujai kavartvas-síneken mozogtak. Eleinte öttonnás, kenderből font kötelű daru emelte percnkénti 5 méteres sebességgel a magasba a szerkezetelemeket. Nemsokára bevezették a villamos meghajtást is.

1910-ig a hidgyár állította elő a vasúti váltókat is egy 70x12 méteres alapterületű, faszervezetű műhelyben. Ezt az épületet 1910-ben, a fogaskerekeket gyártó részleg megépítésekor számolták fel.

Egy 1896-os leltár szerint akkor a csarnokban 62 különböző gép szolgálta a termelést. A hidgyár irodaépületét 1896 és 1898 között építették. Ez mai napig fennmaradt, egyben a resicai művek legrégebbi, mai napig álló épülete.

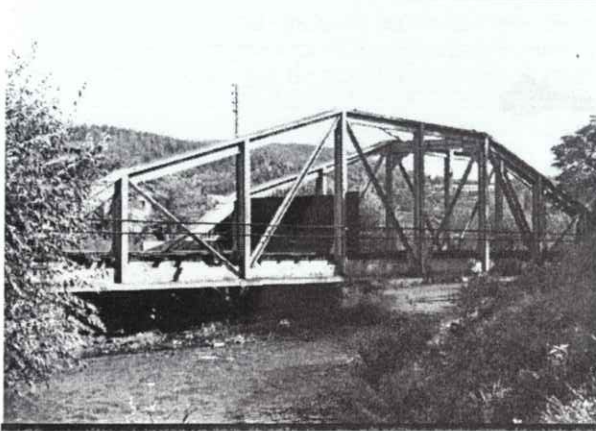
Az első hidakat a resicai gyár a Stadlau (Bécs mellett)-Brünn vasútvonal építéséhez szállította, még 1870-ben. Következtek az Anna-Prága-Ziska vasútvonal összes hídjai 1871-ben, majd 1875-1876 között a Temesvár-Orsova vasútvonal hídjai. 1879-ben innen importálták az akkori Romániába a Câmpina és Szinaja közötti vasútvonal minden hídját. Egyre több, egyre korszerűbb, egyre nagyobb nyílású vasúti hidak következtek: a trencsényi Vág-híd, a barcsi Dráva-híd, Duna-híd Újpesten, Száva-híd Novi Bihac-on, a belgrádi Száva-híd, stb.

A vasúti hidak mellett 1882-től a gyár közúti hídszerkezeteket is gyártott. Az üzem valósította meg 1882-ben Feketeházy János tervét, melyet Gustave Eiffel cége adott be, a szegedi közúti hidat. Következtek a kiszetói Bega-híd (1890), híd a szerbiai Ogadinában (1890), az újlaki Tisza-híd (1891), majd a temesvári Aranyhorgony híd, mely az első magyarországi folytvasból készített közúti híd volt (1891). Itt készült a híres tokaji Erzsébet híd minden eleme is 1896-ban, vagy a ma is látható újaradi Károly híd szerkezete (ma Traian híd) 1909-ben, vagy a nagyváradi régi vashíd a Sebes-Körösön 1910-ben.

Az első világháború végéig a resicai hidgyár több, mint 180 vasúti, valamint 30-nál több közúti hídszerkezetet gyártott, melyeknek döntő többségét szintén a vállalat építette fel.

A kezdetekkor, 1870-ben 100 tonna volt a hidgyár termelése, mely 1910-re elérte a 3960 tonnát, s a nehéz, háborús évek végén, 1919-ben is 2400 tonnát tett ki.

A hidgyárat, melynek tervezőirodája is ismert volt országszerte Williger János első mérnök (1881-1890), Renvez József első mérnök (1890-1898), Totth Róbert főellenőr (1898-1911), Brummer Gyula főellenőr (1911-1928), Kaltner Ferenc főellenőr (1928-1930), Alexandru Ghenea főellenőr (1930-1932),



A történelmi Magyarország első folytvasból épült vasúti hídja Resicán a Berzava felett. A kép 2002-ben készült.

Johann Janzer főellenőr (1932-1946) irányították. Külön ki kell emelni Totth Róbert tevékenységét, aki a termelés irányítása mellett korának sok neves hídját tervezte meg, elméleti és közéleti tevékenységet is folytatott. Ő vezette be a hídépítéseknel addig használatos hegeszvas helyett a folytacélt.

## 2. Hídgyártás 1920-1948 között

Az impériumváltást követően, az új államhatárolom 1920. február 13-án létrehozta a többségében román érdekeltségű új vállalatot, az Uzinele de Fier și Domeniile Reșița-t (Resicai Vasüzemek és Uradalmak Rt.), mely keretében tovább folytatta működését a hídgyár is. Állami megrendelésre (C.F.R. - Román Államvasutak és Ministerul Lucrărilor Publice - Közmunkák Minisztériuma) nagyon sok híd-szerkezetet épített a területileg megnagyobbodott Románia folyói felett. A hatalmas megrendelések biztos és állandó alapot teremtettek a hídgyár tevékenységének. Fejlesztésekre, korszerűsítésekre, új

beszerzésekre került sor. Miután az 1922-1923-as években a kazányártást áthelyezték a mozdonygyár kötelékébe, a hídgyár polgári és ipari épületek vas-szerkezeteinek garmadáját gyártotta le (igaz, épület-szerkezeteket az OMÁV-periódusban is gyártottak). A fejlesztések következménye a munkáslétszám emelkedését is magával hozta. A gyár ezernél több személyt is foglalkoztatott.

1920 és 1948 között a resicai hídgyárban több, mint 180 vasúti és 100 közúti hidat állítottak elő. Többek között, az 1940-1945-ös időszakban új hiddal helyettesítették a Bukarest-Roman-Suceava vasútvonal összes régi hídját, megépítették a nagyváradi Sebes-Körös-hidat, szerkezeteket készítettek a Maros, Szamos, Aranyos folyók áthidalására.

Az államosítás (1948. június 11.) előtti, utolsó félévben a gyárnak 4089 tonnányi híd-szerkezetet kellett szállítania a CFR megrendelésére.

A hídgyártás nagy hányadát képezte a resicai üzem termelésének. Ezt bizonyítja egy 1948-as adat is, mely szerint a gyár 618 alkalmazottal az összteljesítmény 23,69%-át biztosította.

Az államosítás után, 28 évi tevékenységét zárta le az UDR. Más helyzet állt elő. Átszervezések, tervgazdaság következett. A vashídgyártás központját áthelyezték a Kárpátokon túlra. Később a hídgyárat Boksánbányára helyezték. Itt főleg az épületszerkezet-építést, kőolajfűtőtoronyok, nagyfeszültségű villamosáram-vezetékek oszlopainak gyártását futtatták fel. 1990 után a termelés megszűnt.

Az impériumváltás, az átszervezések, az idő múlása nagyon megrostálta a gyár tevékenységét tanúsító dokumentumokat. Az előállított hidak többségét is már rég átépítették, habár a Karánsebes-Orsova vonalon léteznek még eredeti hidak (természetesen megerősítve, részben átépítve). A meglévő adatok is eléggé hiányosak, néha ellentmondásosak. Külön problémát okozott a hidak helyének felkutatása, hisz többször is átrajzolták a határokat, többször is átke-rezítették a helységeket.

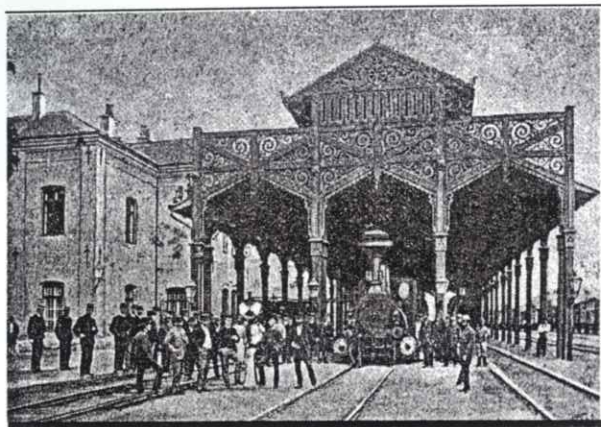
UJJ JÁNOS

# AZ ARADI VASÚTÁLLOMÁS

Minden történelmi korszaknak megvan a maga divatos, népszerű szállítóeszköze. Kétségen kívül, a kapitalizmusé, a XIX. századé a vasút. Sikertörténete 1829-ben kezdődött, amikor Stephenson gőzmozdonya, a 25 lóerős Rocket „elpöfögött” Manchestertől Liverpoolig. Az elkövetkező évek a lázas vasútépítés esztendei voltak Nagy-Britanniában, de szerte Európában is.

Tizenhét évre rá, 1846-ban már Magyarországon

is megnyitották a Pest-Vác vonalat, de 1848 telén a forradalmi kormány Debrecenbe menekülve Szolnokig már vasúton tette meg az utat. Ennek ellenére a század közepén a fő közlekedési eszköz még mindig a lovaskocsi maradt, jól szervezett postakocsi-szolgálat működött szerte az országban. Egy ilyen postakocsi utasai hozták Aradra a pesti forradalom hírért, valamint a kinyomtatott 12 pont egy példányát 1848. március 17-én.



Az állomás épülete egy százéves képeslapon

Arad városának gazdasági felvirágzása, lakossága számának növekedése egybeesett a gyors vasútépítés időszakával. A város a török hódoltság alatt jelentéktelen település volt, az azt követő korban kezdett fejlődni. 1834-ben nyerte el a szabad királyi város rangot, 1849-ben már 22 ezernél több lakosa volt. A város élére legtöbbször tehetséges, a lakosság érdekeit szem előtt tartó polgármestert választottak, hogy a Bach-korszakig csak Heim Domokos vagy Török Gábor nevét említssem.

Amikor az 1850-es években megalakult a Tiszavidéki Vaspálya Társaság, a város vezetői azonnal „lobbizni” kezdtek a vasúterért. 1856. február 24-én Bécsben népes aradi küldöttség (Horváth Ádám polgármester, Andrényi Károly kereskedelmi testületi elnök, Weisz András alelnök, Steinitzer Farkas nagykereskedő és gyáros, Hermann Ferenc városi képviselő) gróf Barkóczy János lakásán a Társaság vezetőinek ülésén kieszközölte, hogy a szolnok-debreceni vonal befejezése után a Békés vármegyén átvezető szolnok-aradi szárnyvonal építését sürgőssé nyilvánítsák. Ennek is köszönhető, hogy alig két év múlva, 1858-ban Erdély kapujába, Aradra befutott az első „pesti” vonat.

Az első vasútállomást az akkor már Tiszavidéki Vasúttársaság (TVV) nevet viselő vállalat építtette. A társaság akkoriban az ország harmadik legnagyobb vasúttársasága volt. Az általa tervezetett állomás-épületek a középkor építészetre emlékeztettek, tetejükön ívsorok párkányokkal, pártázatokkal, szemöldökös ablakkeretekkel. A tervező(k) célja az volt, hogy a sietős utas az állomás előtere és a vonat között a lehető legrövidebb úton menjen keresztül a felvételi épületen, közben a pénztárnál megvásárolja

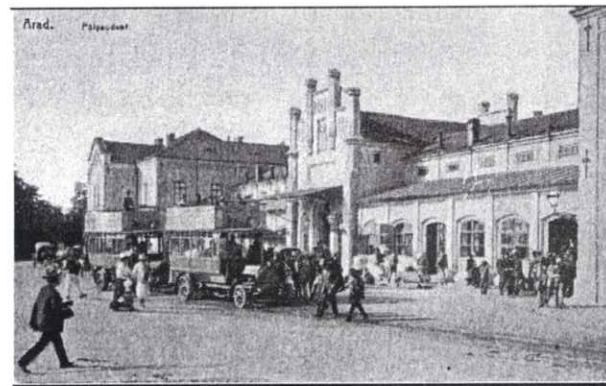


Az 1911-ben elkészült állomás a peron felől

jegyét. Azt követően (esetleg) betérjen a váróterembe. Nagyság szerint a TVV öt csoportra osztotta a tervezett épületeket, illetve volt egy hatodik is, a legnagyobb városoknak szánt épülettípus. Ebbe az utóbbi öt kulcsfontosságúnak ítélt város indóháza tartozott: Miskolc, Debrecen, Kassa, Nagyvárad és Arad. Reményi Gyula szakíró megállapítása szerint ezek közül a legszebb az aradi állomásépület volt. A múlt század első évtizedében készült képeslapon jól kivehető, hogy az épület bejárati és a vágánysorok felőli homlokzata megegyező kialakítású volt. A boltíves bejárat felett középkori bástyaként emelkedett a párkányos, pártázatokkal ékített homlokzat. Az állomás előtt fektették le a városi omnibusz sín-párjait, majd előtte állt meg az autóbusz, ott várakoztak a bérkocsik is. A fedett peront díszes öntöttvas elemekből készítették, amint az dr. Báttaszéki Lajos 1887-ben megjelentetett Alföldi Képes Emlékkönyvében egy korabeli felvételen jól kivehető.

Az elkövetkező évtizedekben Arad a régió legjelentősebb vasúti csomópontjává vált. 1868. december 22-én avatták fel a dévai vasútvonalat, amely a következő évtől az erdélyi személy- és áruszállítás legfontosabb útvonala lett. Két évre rá készült el a leágazás Temesvár felé.

A vonat gyorsan tért hódított, népszerű közlekedési eszköz lett, de az építőknek számos akadályt kellett legyőzniük. Elsősorban a földbirtokosok ellenkezését, akik a munkáskezeket féltették a vasút-



A XIX. században épült állomás

tól, ezért nem engedélyezték a pálya megépítését birtokukon keresztül. És nem elhanyagolható, hogy a természeti akadályok (mocsaras területek, folyók, hegyek, szorosok) leküzdése is, a kor műszaki színvonalát tekintetbe véve komoly mérnöki, tervezői és kivitelezői munkát igényelt.

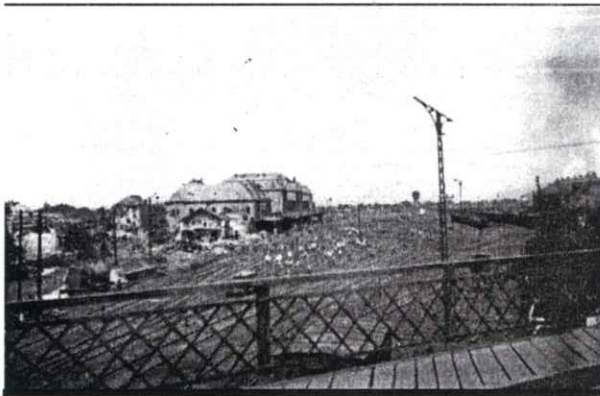
Az egyik legjelentősebb vasúti mérnök, a szárnyvonalak megtervezője és kivitelezője éppen az aradi Boros Béni (1839-1896) volt. Az ő nevéhez fűződik a Körös-völgyi vasút megtervezése. Neki, valamint a kezdeményező Atzél Péter főispánnak köszönhető, hogy 1877-ben megnyílt a borosjenői (1881-ben Borosbesig hosszabbították meg), majd 1883-ban a pécskai vonal is. Különben a Körös-völgyi mellett létrehozták az Arad-Csanádi Vasúttársaságot is, majd a kettő egyesült, s jött létre az ACSEV, amely 1892-ben Aradon felépíttette hatalmas, három utcára néző, ma is álló eklektikus székházát, valamint a neoklasszicista stílusú pénztárat. Ez utóbbi ma a Román Nemzeti Bank aradi fiókjának székhelye.

Ennek a gyorsütemű vasútépítésnek köszönhető, hogy Aradról öt irányba (Békéscsaba-Budapest, Erdély, Körös völgye, Szeged és Temesvár) létezett ösz-

szeköttetés. A múlt század elején olyan nagy volt az utasforgalom, hogy nyaranta közvetlen napi járatot létesítettek Arad és az Adriai-tenger jelentős fürdőhelyei között. 1914-ben a megyei vasúthálózat hossza elérte a 499 km-t, amelyből 140 km állami kézen, a többi magántulajdonban volt. Ez utóbbi sorába tartozott az 1905-ben megnyitott Arad-Hegyalja keskenyvágányú vonal a maga 51 kilométerével. Ezt villamosították 1912-ben, s lett a kontinens egyik első villamosított vonala, s működött változatlan vonat- és kocsiparkkal 1992-ig.

A XX. század elejére a Magyar Királyi Államvasutak üzletvezetősége lett Arad város legnagyobb hivatala. A nyilvánartás alapján a központban, a pályafenntartási és építési, a forgalmi és kereskedelmi, illetve a vontatási osztályon, az osztálymérnökségen, a fűtőházban és az állomásfőnökségen összesen 527-en dolgoztak. Ebből 17 főmozdonyvezető és 42 mozdonyvezető minősítésben, az állomásfőnökségen pedig 230-an.

Amikor a MÁV átvette az állomásépületet, nyilvánvalóvá vált a bővítés szüksége. Ezért Pfaff Ferenc



Az állomás a Mosóczy felüljáró felől

tervei alapján az eredeti elemek meghagyásával végeztek rajta kisméretű átépítést. Az 1890-es évek közepén az állomásról naponta 32 személyszállító vonat közlekedett, amelyre évente 300-350, 1904-ben már 380-400 ezer aradi, illetve Arad megyei utas váltott jegyet. Végül 1910-ben a korábbi indóházat lebontották, a régi állomásból egyetlen, csak a Mosóczy telepi felüljáró felé eső szárny maradt meg. A jelenlegi, sárga dísztéglával borított épületet egy MÁV típusú módosításával tervezték. A tervezés Enyedi Béla (1884-1945), a MÁV szolgálatában tevékenykedő jeles statikus tervező munkája, de a tervezésnél a város legjelentősebb műépítésze, Szántay Lajos javaslatát is figyelembe vették. A főbejárat homlokzatát három íves, nagyméretű ablak díszíti, tetején három csúcsívben végződő attika található, a középsőn a pontos időt mutató óra. Bár az eredeti tervet anyagi okok miatt leegyszerűsítették, az 1911-12-ben befejezett épület még így is megmaradt az egyik legnagyobb és legkorszerűbb vidéki pályaudvarnak.

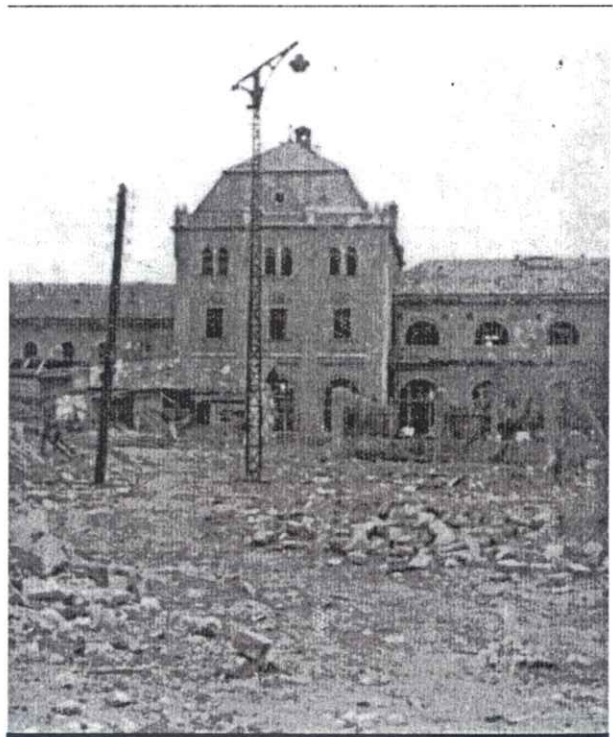
A második világháború idején a vasútállomás bombázás áldozata lett. 1944. július 3-án a szövetségesek Frantic Joe II. hadműveletének keretében Aradot 38 darab P-38-as vadászgéptől kísért 55 darab B-17-es nehézbombázó támadta meg. A két hullámban lebonyolított támadás négy fő célpont ellen irányult: a vasútállomás, a vagongyár, a Gestapo székhelye a városligetben, valamint a lovasezred kaszárnyája a Pécskai (Aurel Vlaicu) úton. A bombázáskor hagyományos- és gyújtóbombákat egyaránt használtak. Találat



Az állomás főbejárata az I. világháború előtt

érte az állomás keleti részén fekvő, a régi állomásból megmaradt épületet, a javítóműhelyeket, a pályaudvaron veszteglő szerelvényeket, a peronokat, az állomás melletti kisvendéglőt. A vasútállomás főépülete (a becsapódó szilánkoktól eltekintve) viszonylag épen úszta meg a mintegy fél órán keresztül tartó bombázást. Összesen 190 ember halt meg a támadásban, többségüket az óvóhelyen kívül érte a támadás.

A második világháborút követő években az állomás épületét gyorsan rendbe hozták. Az 1953-as bukaresti Világifjúsági Találkozóra a peronon kicserélték a korábbi díszes vaselemeket, a karcsú oszlopokat, helyükbe betonoszlopokat emeltek, föléjük betonból készült tető került. Utóbb az előcsarnok falára a szocialista építés „megvalósításait” szimbolizáló domborműveket helyeztek. Az épület lényegében ebben az állapotban van most is. A Román Vasút (CFR) éppen 2007-ben jelentős európai uniós forrásokból kezdte az állomás nagyméretű átépítését. A nagy előcsarnokban kifüggesztett látványterv szerint a külső, szecessziós stílusjegyeket hordó részeken változást nem eszközölnek, azokat csak megtisztítják a

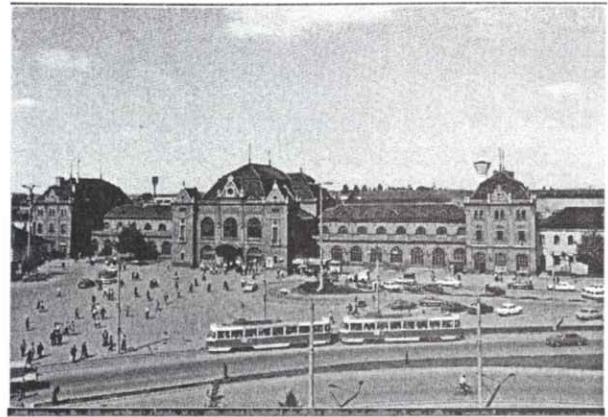


Az állomás főépülete a bombázás után

szennyeződéstől. A belső tereket, valamint a peronokat viszont az uniós elvárásoknak megfelelően korszerűsítik.

#### Felhasznált irodalom

- Arad – patrimoniul cultural construit (Arad, épített kulturális örökség). Arad, 2007.
- Aradul permanenta in istoria patriei (Arad, állandóság a haza történelmében). Arad, 1978.
- Báttaszéki Lajos dr., Alföldi Képes Emlékkönyv. Arad, 1887.
- Lanevschi, Gheorghe, Aradul vremurilor de mult apuse 1834-1914 (A régi idők Aradja). Kolozsvár, 2005.
- Márki Sándor, Arad vármegye és Arad szabad királyi város története. II. Arad, 1995.
- Puskel Péter, Arad marad. Arad, 1997.
- Reményi Gyula, Románia vasútjának nyugati kapuja. Indóház. Vasúti magazin. 2007. június. 34-39.
- Somogyi Gyula, Arad szab. kir. város és Arad vármegye községeinek leírása. Arad, 1913.
- Ujj János, Arad-várostörténelmi kalauz. Arad, 2001.



Kép a közelmúltból

- Ujj János, Fotodocumente despre bombardarea Aradului in anul 1944 (Fotódokumentumok Arad 1944-es bombázásáról). Ziridava XXIV. Arad, 2005. 319-330.

PUSKEL PÉTER

# ÁLMOMBAN CSÖNGET EGY PICIT...

## Száz éve indult útjára az Arad-Hegyalja motorosvasút

Nagy napokon, jeles vendégek utaztatására olykor kigördül a villamoszínből a „Zöld Nyíl”. Illetve az egyetlen motorkocsi, ami mustrának megmaradt belőle.

Ilyenkor megtelik kíváncsi utasokkal, akik helyet foglalnak a fapadokon, és a kedveskedve, élcelődve zöldnek és ráadásul még nyílnak is becézett (utalás a tokiói vagy akár a párizsi gyorsvasútra), ám felújított formájában egérszürke villamoskocsi lassan, méltóságteljesen kigördül a városból. Elindul azon az útvonalon, amelyen több mint nyolc évtizeden át naponta többször is végigdöcögött.

És, hogy a szórakozott járókelő figyelmét felhívja magára, időnként csönget egy picit.

A vendégutasok szeme előtt a szelíd alföldi táj egyhangúságát rövidesen felváltja a dombvidék. Jókendvüket táplálja a tudat, hogy nosztalgiaúttjuk célállomása valamelyik hegyaljai borpince.

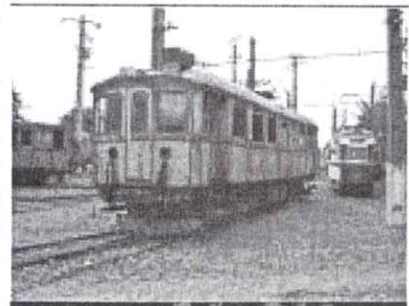
Rendszerint érdeklődéssel hallgatják a Zöld Nyíl történetét, de aligha érzik át, fogják fel azt, hogy mit jelentett az özönvíz előtti villamosvonalat az aradiaknak, a hegyaljai szőlővidék népének. Miért nőtt annyira a szívükhöz, hogy tizenhat évvel a megszüntetése után se tudnak beletörődni abba, hogy már nincs. Illetve, hogy csak mutatóban van.

A kilencvenes évek derekán tetőző nosztalgiahulám Aradon praktikus elképzeléssel párosult: nyújtson a külföldi befektetőknek a város valami eredetit, ami csak itt volt. A legkézenfekvőbb „aradicum” pedig az egykori helyi érdekű villamosvasút.

A gyoroki rozsdatemetőből kivontatták, és az ASTRA vagongyárban gondosan felújították a szivünknek oly kedves közlekedési eszköz egyik még elfogadható állapotban talált motorkocsiját.

Jelentős anyagi ráfordítással helyrehozták azt, amit pár évvel korábban túlhaladotként, használhatatlanként pusztulásra ítélték. A műszaki örökségünk iránti felfogás-változás jó kis paradoxonjával állunk szemben.

Ha valaki egyszer megírja az Arad-hegyaljai szőlő és bortermeles történetét, abból nem hiányozhat az idén éppen száz esztendőös motoros-, majd a villamosvasút szerepének méltatása. De ugyanígy belefér e tájegység turisztikai múltjába, mint a hazai vagy a történelmi Magyar-



ország közlekedéstörténetébe, a jeles műszaki személységek kismonográfiájába.

Csupán a párhuzam kedvéért említem, hogy e népszerű tömegközlekedési eszköz nélkül aligha beszélhetnénk Arad viszonylatában tömegturisztikáról, szervezett természetjárásról. Ez utóbbinak fóruma a lakosság legváltozatosabb rétegét és korosztályát felölelő *Jöjjön velünk!* mozgalom, amely fennállásának eddigi 21 éve alatt 860-nál több kirándulást szervezett (2006. áprilisi adat – sz. m), de olyan kimagasló egyéni teljesítményekről sem, mint az aradi Török Zsolt, aki egy nemzetközi expedíció tagjaként a Himalája 8200 m magas csúcsát próbálta meghódítani.

A tömegközlekedés fejlődésének krónikájából pedig már azért sem mellőzhető ez a helyi érdekű villamosvasút, mert korának számos technikai újdonságát felvonultató európai jelentőségű evidencia.

Régiókban különleges, egyedi kapcsolatot teremtetett meg ez a tömegközlekedési eszköz az iparosodó, minden újra fogékony Arad, és a városközeli szőlődombok között. Arról a vidékről van szó, ahol a két világháború közötti erdélyi publicisztika egyik legjelesebbje, Krenner Miklós szavait idézve „a ménesi aszút, az alattomos muszkait és a meleg pankotait” szüretelték, és amely emberemlékezet óta gyümölcsös látta el az aradi piacokat.

A hosszú emberöltőnyi, mintegy 85 évig tartó gazdasági, szociális és lélektani egymásrataltságot, a város és „zöld tüdejének”, szimbiózisát ez a sajátosan aradi tömegközlekedési eszköz könnyítette meg.

## A lóvontatástól a benzin- és villanymeghatásig

A XIX. század végén a millennium lázában égő bányásági, partiumi és erdélyi nagyvárosokban a lóvasút volt az egyetlen tömegközlekedési eszköz. (Némiképp kivétel a villamosközlekedés bevezetésében élenjáró Temesvár.) Aradon az 1860-as évek közepén hangozott fel először a lóvasúti kocsisok trombitája. A millenniumi nagy készülődések és építkezések sodrásában viszont a macskaköves főutcán immár három évtizede poroszkaló lóvontatású jármű bizony nagyon archaikusnak tűnt.

Az európai gondolkodású Salacz Gyula, minden idők egyik legkiválóbb aradi polgármestere – 1875 és 1906 között töltötte be ezt a tiszteletet – a városi tanácsban többször elmaradottnak és méltatlannak nevezte ezt a primitív tömegszállítási eszközt. Erőteltjes támogatóra talált a nagyvilági gondolkodású Lőcs Rezső gazdasági tanácsos személyében. Ez utóbbi vetette fel először az Aradot a Hegyaljával összekapcsoló helyi érdekű vasút megépítésének gondolatát. Az ötletet lelkesedéssel fogadták a városatyák, és késedelem nélkül hozzáálltak az előkészületekhez. Az ünnepi előkészületek légkörében, 1896. augusztus 18-án megtartották az Arad-Hegyalja Részvénytársaság alapító értekezletét.

A kivitelezésre azonban még várni kellett.

A millennium esztendejében ugyanis ekkora vidéki beruházásra nem akadt anyagi fedezet. Az elkövetkező években pedig az ország anyagi lehetőségeit túlfeszítő látványos költségek követeltek meg a fokozott takarékoságot.

Ujabb tíz évnek kellett eltelnie, amíg az időközben módosított, de még mindig merész terv kivitelezéséhez pénz és megbízható vállalkozót találtak.

A XX. század elején ismét napirendre került a hegyaljai borvidék és az aradi felvevő piac kérdése. Lefújták hát a port a régi, de nagyon is életképes tervről. Lőcs Rezső, Sármezey Ákos és Péterffy Antal aradi, illetve dr. Sterner Simon budapesti birtokos személyében a vasútépítés tehető anyagi támogatókra talált. Az említett urak ugyanis nem felejtették el, hogy negyedszázaddal korábban az aradi tájon ugyancsak a birtokosok és az erősödő nagyiparosok támogatták Magyarország első keskeny nyomtávú vasútvonala építését, és azt, hogy ez milyen prosperáló vállalkozássá nőtte ki magát.

Akárcsak jeles elődjük, Boros Béni mérnök a Kőrös-völgyi, majd az Arad-Csanádi Egyesített Vasutak megépítésein, ők is a Hegyalja tehető szőlőbirtokosaiban látták meg az ügy anyagi támogatóit. Hosszas érvelés, kilincselés eredményeként sikerült kijárniuk az előmunkálatokhoz szükséges engedélyt. Ugyancsak sikerült összegyűjteni a kivitelezéshez szükséges törzsrészvények többségét is. Ekkor léptek összeköttetésbe Hartwich Georg berlini vasútépítési vállalkozóval, akivel sikerült megegyezésre jutniuk.

Az Arad-hegyalja Helyi Érdeklő Motoros Vasúti Részvénytársaság 1905. október 4-én megtartotta alakuló ülését. A társaság élére megválasztották Lőcs Rezső gazdasági főtanácsost.

Lőcs egyébként a Trianon előtti években Arad gazdasági és pénzügyi életének meghatározó személyisége, és utolsó jelentős polgármestere volt. (Salzburgban élő unokája ma is tartja a kapcsolatot Araddal.)

A kivitelezéssel megbízott Henning és a Hartwich Társaság gyorsan és pontosan dolgozott. A motorvasút próbajáratát hatalmas közönségérdeklődés mellett 1906. november 10-én már beindult, és pár nap múlva, november 30-án megnyitották az utazóközönség előtt is a benzin üzemelésű helyi érdekű vasutat.

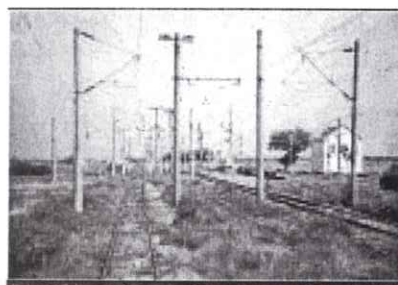
Az Arad-Györök útvonal kiinduló állomása a Radnai út (ma: Iuliu Maniu út) elején, a főutcába torkoló Boros Béni téren (Piata Podgoria) volt. Kupolás tetetű, szecesszós díszítésű kis állomásépület, váróterem és fedett peron állt az utasok rendelkezésére.

Az új tömegközlekedési eszköz a Hegyalja egyik fontos településéig, a 22 km-re fekvő Györökig haladt, innen két irányba ágazott.

Nagyjából ugyancsak 22 km hosszú volt a Györök-Pankota közötti útvonal Aradkövi, Kovaszinc, Világos, Galsa, Muszka (és több közbeeső turisztikai pihenőhely) érintésével, míg a Györököt Máriaradnával összekötő vaspálya Ópáloson, Barackán, Máriaradnán áthaladva 13 km-re nyúlt. Összességében a vonal 58,35 km hosszú volt.

Az 1000 mm-es nyomtávú síneket az országúttal párhuzamosan fektették le, így aztán az utasok szinte karnyújtásnyira haladtak el a szekérúttól, s a településeken belül is a főutcán haladt el a szerelvény. A három fővonal végén javítóműhelyeket, áru-raktárakat helyeztek el.

A kezdeti években a korabeli sajtó nem egyszer élcelődött azon, hogy az emelkedő szakaszokon olykor leszálltak az utasok, hogy nekiveselkedve felfelé



nyomják, taszítják a ziháló motorkocsikat. Pár évvel korábban hasonlóképpen jártak el a városi kátyúkban elakadt lóvasúttal. Azt is sokszor az ingujjra vetők között férfiutasok lódították ki.

A ma már humorosnak tűnő történetek ellenére a motorosvasút forgalma és népszerűsége napról napra nőtt, annál is inkább, mert egyre erősebb motorok vontatták a szerelvényt, és hamarosan nem volt szükség a „lóerő” mellett az emberi erő bevetésére is. Már 1907 első felében a hegyaljai forgalma olyan arányokat öltött, hogy a 3 millió korona tőkével felépített és berendezett vasúti társaság továbbfejlesztésének kérdése is esedékessé vált.

A vasúti társaság vezérigazgatói székébe 1907 júliusában Zerkovitz Rudolf került. És itt tegyük egy kis zárójelet. Ez a Zerkovitz nem azonos a népszerű kuplérióval, de még a neves közgazdász-szakíróval sem. Szegeden született 1878-ban és a budapesti Műegyetemen szerzett gépészmérnöki oklevelet. Évekig dolgozott a bosznia-hercegovinai keskenyvágányú vasútnál, majd a gyulafehérvári helyi érdekű vasút éléről hívták meg Aradra. Elvállalta a megbízatást, és a továbblépés érdekében hamarosan felvetette a villamosítás ötletét. Ez roppant korszerű elgondolás volt a huszadik század elején Európának ebben a részében. Zerkovitz tehát a harmadik jelentős műszaki személyisége volt ennek a merész vállalkozásnak.

Zerkovitz Lócs Rezsővel együtt hozzálátott a szükséges tőke megszerzéséhez. Valamelyest megkönnyítette a helyzetüket, hogy nem csak a helyiekre számíthattak. Budapesti és bécsi vállalkozók is fantáziát láttak a beruházásban. A Részvénytársaságok Villamos és Közlekedési Vállalatok Számára elnevezésű budapesti cég vezérigazgatója, valamint a Hartwich cégtől a részvények többségét felvásároló egyik bécsi nagytőkéző az aradi beruházás rendelkezésére bocsátott több mint 6 millió koronát. Ez akkoriban igen tekintélyes összeg volt.

Az erőteljes tőkebevitelnek köszönhetően egyetlen év alatt elkészült a pálya villamosítási terve, majd egy külföldi tanulmányutat követően 1911-ben hozzáfogtak a kivitelezéshez.

A budapesti Ganz Villamosművek szakemberei 1500 voltos, négymotoros vontatók használatát javasolták, és a feszültségesés csökkentésére Gyorokon egy elektromos trafóállomást építettek. A vontatást a pesti Ganz és Társa Danubius Művektől beszerzett 15 motorkocsi biztosította. A személy- és áruszállításra berendezett vagonokat most is az aradi Weitzer János vagongyár készítette. Induláskor 23 személy- és 24 zárt terű tehervagonból állt a vagonpark.

A vagonok gördülőrészeinél a legkorszerűbb műszaki megoldásokat használták: Knorr típusú légféket, villanyvilágítást. A motorkocsi utasfülkéi megfeleltek az I. osztály igényeinek, a vagonok többsége II. illetve III. osztályú volt. Az utasok fapadokon helyezkedtek el, a fűtést egy fémkályha biztosította.

Korszerű megoldással épültek a megállóhelyek, a peronok, a szertárak, a vonal mentén többnyire még ma is látható fedett állomások. Az útvonal magasfeszültségű vezetéket vasbeton oszlopok között húzták ki. Ez a részmunkálat is technikai premiernek tekinthető, ugyanis akkoriban még csak elvettve használtak Magyarországon ipari építkezési célokra vasbetont.

A vasúti társaság több mint 300 személynek biztosított munkahelyet.

Az első magasfeszültségű villamosított járat 1913. április 10-én elindult Aradról Gyorok felé.

## A világon a nyolcadik

Technikatörténeti szempontból is igen jelentős az Arad-Hegyalja magasfeszültségű helyi érdekű villamosvasút: Kelet-Európa első villamosított vasútvonala volt és a világon a nyolcadik. Akkoriban csak az Amerikai Egyesült Államokban, Franciaországban, Svájcban, Ausztriában és Svédországban volt használatban villamosított vasútvonal.

A hegyaljai villamosvasút hosszú évtizedekig Arad és vidéke emblematikus tömegközlekedési eszköze volt. Népszerűségét a múlt század végéig megőrizte.

Üzemeltetői olyan pontosan betartották a menetrendben feltüntetett időpontokat, hogy a falusi emberek akár utána igazíthatták a faliórájukat.

A két világháború között a villamosvasút a legfontosabb közlekedési kapocs maradt a gyümölcs- és szőlőtermesztő hegyaljai települések és a város között. Hétfvégén pedig a kirándulók, a szabad levegőre vágyók száma számára a jelentette az olcsó utazási lehetőséget a solymosi vagy a világosi várhoz, a barackai, gyoroki, aradkövi muszkai, magyarádi, ménesi, ópálosi, pankotai, világosi kolnákhöz.

A hegyaljai villamosvasút 1918-ban a román elektromos művek, majd 1948-ban, az államosítást követően magántulajdonból a Román Államvasutak igazgatása alá került, később pedig a Temesvári Területi Vasútigazgatósághoz, innen 1983-ban a városi közszállítási vállalathoz.

A vasútvonalak villamosításában is példaértékűnek tekinthető. Romániában 1964-ig az egyetlen elektromos üzemeltetésű vasútvonal volt az arad-hegyaljai. A városi lakosság növekedésével arányosan növekedett az utasok száma, de a szerelvények megterhelése, erkölcsi kopása is. A vagonállomány gyarapítását, korszerűsítését, felfrissítését viszont elhanyagolták. Amikor a városi közszállítási vállalathoz került, lemaradása, erkölcsi kopása már szinte behozhatatlannak tűnt. A villanypóznák garanciális ideje már jóval hamarabb, 1937-ben lejárt.

## A leépülés kezdetei

Az 1960-as évek közepén felszámolták a hegyaljai villamosvasút szomszédságában egy üres telken lévő fatelepet, és a területen erőteljes tömbházépítés kezdődött. A tér tengelyében lévő motorállomás és a vágány ennek akadálya volt.

A villamosvasút végállomását előbb a mikelakai villamoszín közelébe, a város szélére, majd 1978-ban az épülő műtrágyakombinátnál szomszédságába, a városon jóval kívülre költöztették. Ezt megelőzően egy Ceausescu-látogatás előtti éjszaka, 1971. december 23-án a patinás indóházat felrobbantották, és reggelig az utolsó tégláig elhordták, a területet el-egyengették. Ez a gyors tisztogatás is mutatja, hogy Aradon az impériumváltozás utáni hatalmak, politikai színüktől függetlenül, milyen jártasak voltak a város 1920 előtti történelmi múltját tanúsító tárgyi emlékek eltüntetésében, nem kímélve az ipari emlékműveket sem.

Ez már az elkerülhetetlen végzet nyitánya volt a történelmi Magyarországtól örökölt technikatörténeti vívmány számára. Az utasok többsége kénytelen volt cserbenhagyni korábbi kedvencét, hiszen a villamosvasút távolra került a várostól, és így nehezen megközelíthető lett. Aztán egy rövid ideig már csak a Radna-Pankota vonalon közlekedett, és arra szolgált,

hogy Gyorokra szállítsa a Hegyalja távolabbi falvainak lakosságát. Innen aztán az idő közben meghosszabbított vonalú városi villamossal jutottak be a megyeszékhely piacaira.

Az 1980-as évek közepén a helyi közlekedési vállalat kivitelezésében elkészült egy korszerűsítési terv, de olyan tetemes összegre lett volna szükség a vonal, a vagonpark, az egész infrastruktúra felújításához, amelyhez bukaresti „áldás” kellett. A diktatúra utolsó periódusában, a mindenre kiterjedő takarékoság idején ilyen kiadás jóváhagyására komolyan senki sem számított. Ráadásul a politikai akarat is hiányzott, hiszen ez is a történelmi Magyarországra emlékeztetett.

Az akkoriban nem csekély malíciával „Zöld Nyílnak” becézett villamosvasutat végül közlekedésbiztonsági okokra hivatkozva 1991-ben teljesen felszámolták.

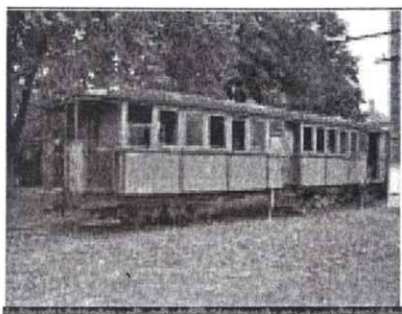
A helyi közlekedési vállalat műszaki igazgatója, Petre Cuvineanu mérnök összeállításában 1996-ban kiadott jubileumi füzet szerint a vasút teljes leállításakor 11 motorvagonból, 12 személyszállító vagonból és 9 tehervagonból állt a leltár.

A gyoroki villamosszínben csak néhány vagon fért el. A többi „csillagszínbe” került. A szabad ég alatt, vakvágányra húzva áll évek óta és immár nem több száználmas rozsdátömegnél.

A felújítás gondolata pár évig még élénken foglalkoztatta a szakembereket, hiszen a régi aradiak nehezen fogadták el az üzemeltetés leállítását aláírták a műszaki érveket, és minden fórumon újra és újra felvetették felújítását.

Az ASTRA vagongyárban, ott, ahol 1906-ban az első vagonokat készítették végül 1995-ben a budapesti Közlekedési Múzeum dokumentációja alapján egy

motorkocsit felújítottak, majd ezt egy helyreállított vagonnal egészítették ki. Ezekből állt össze a zöld helyett immár egérszürkére festett Zöld Nyílnoszta-érvonat, amelyet idegen-



forgalmi nevezetességeként időnként rövid sétára kihoznak a gyoroki színből, és elindítják a városi villamos vágányain. Az egykori vaspályát ugyanis már rég fölszedték talpfáiról, de a villamoshuzalt tartó vasbeton oszlopokból és a megállóhelyekből itt-ott maradt mutatóban egynéhány. (Ezekben élelmes vállalkozók út menti kiskocsmákat, büféket alakítottak ki.)

A jubileum évében elkészült a gyoroki vagon-szín helyi múzeummá. átalakító terv. Az elképzelést az önkormányzat, a közlekedési vállalat és a megyei múzeum is támogatta. Az évforduló tiszteletére 2006. szeptember 26-án nosztalgia-ünnepségen nyitották meg az állandó jellegű gyoroki múzeumot. Itt megtekinthetők az egykori népszerű tömegközlekedési eszköz tárgyi és írásos emlékei, többek között a két felújított kocsi, egy szervízautó, három régi lepukkadt vagon, az egykori trafóállomás, régi fotók, menetredek.

Nagyon sok élmény, kedves, szomorú történet tanúja a századelő, a békeidők levegőjét idéző jármű.

Fénykorában, s utána még sokáig nyugodtabb, békésebb, talán reményteljesebb időket éltünk.

És valamennyien fiatalabbak voltunk.

PÁVAI GYULA

# ALLEGORIKUS FRESKÓ AZ ARADI ACSEV PALOTA BEJÁRATI LÉPCSŐHÁZÁNAK MENNYEZETÉN

ACSEV, az Arad-Csanádi Vasúti Részvénytársaság nevének rövidítése. A társaság képviselte azt a vasutat, amely a XIX. század második felében már átszelte Arad és Csanád megyéket, és a Hunyad megyei aranybánya vidékéig torkollott. Úttörője volt a helyi érdekű vasutak építésének, ugyanakkor fenn-

tartotta Arad és a hozzátartozó vidékek közvetlen kapcsolatait. Az első motoros vasút beállítására is nekik köszönhető (az Arad-Szeged, valamint Arad-Pankota és Új Szentanna között), valamint a Kisjenő-Brád vonalon.

Forgalma illusztrálásaként megemlíthetjük, hogy

csak 1908-ban két és félmillió utast szállított, míg teherforgalma meghaladta a kilométerenkénti egymillió százezer tonnát. A társaság kezdeményezője Boros Béni aradi mérnök volt, akiről tér is volt elnevezve a városban.

A társaság elnöke báró Bohus Zsigmond főrendházi tag, valóságos titkos tanácsos volt, míg a vezérigazgatói tisztséget a XX. század elején Fábry Sándor volt megyei főispán viselte.



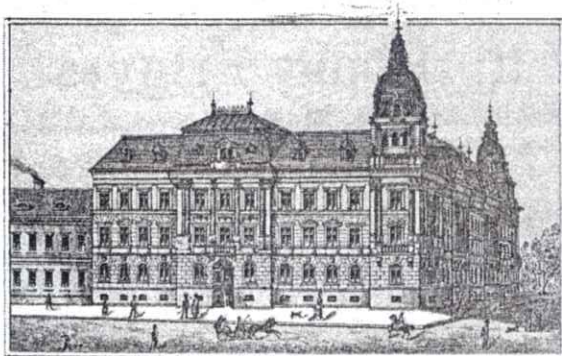
Arad-csanádi egy. vasutak palotája városházi oldal.

Az ACSEV palota (korabeli kiadványon)

Az ACSEV a XIX. század utolsó évtizedében hatalmas L alakú palotát építtetett, mely méltán uralta a Városháza tér bal oldalát, de a főút felé is kiterjedt. Látszik, hogy pénzt és fáradságot nem kímélve épült, hiszen egyik tervezője a kor híres magyar építész, Ybl Miklós volt, míg a társépítész az aradi Jiraszek Lajos, akinek nevéhez a Lyceum építési munkálatainak vezetése és kivitelezése fűződik.

A Csanádi palota (ez az elnevezés örökös marad, még románul is Palatul Cenadnak hívják) valóban impozáns épület, mondhatni a város egyik legjelentősebb épülete, nemcsak nagy kiterjedése miatt, de a tervezés szépsége és monumentalitása is hozzájárul ehhez. Bár több stílus is felismerhető külalakjában, domináns a barokk, a neoreneszánsz és a klasszicizmus. Ennek ellenére az épület egységes egészet alkot és mutat.

Feljegyezték, hogy a belsőépítészek több freskót is javasoltak a falak és mennyezetek díszítésére, s ennek kivitelezésére tekintélyes festőket kértek fel. A freskók el is készültek, de a trianoni döntés nem csak az ACSEV-et szüntette meg jórészt, hiszen az új határ több helyen is átvágta a vasútvonalat, de az



Arad-csanádi egy. vasutak palotája főúti oldal.

Az ACSEV palota (korabeli kiadványon)



épületet is átalakították, a freskókat vagy lekaparták, vagy lemeszelték, egyetlen kivétellel. Ez a freskó a mai napig is látható a főbejáratú lépcsőház mennyezetén és allegóriája érvényes a vasút és ember kapcsolatára. A meglehetősen - az akkori időkben is - modern ábrázolásmód Pállya Celesztin mesterművéről árulkodik. Egy különös ábrázatú férfi a vasút háromfejű sárkányán állva fékezi azt. A vállára vetett köpenyt a sebes szél sodorja hátra, alsóteste árnyékba merül. Jobb kezében korbács van, amivel irányítja, fékezi a lábai alatt tipródó sárkányt. Külön érdekesség, hogy nem fogódzkodik, csak előredülő testtel tartja az egyensúlyt. Az egész kép a száguldást, rohanást sugalmazza, de azt is, hogy e száguldás felett az ember az úr. Azt is mondhatnánk, hogy egy modern Szent György-ábrázolás.

Ficzay Dénes, Arad nagy ismerője mutatta meg nekem a képet, s a festő nevére is ő célzott először. A palota udvarán két oldalról még a gázvilágítás emlékeként két korabeli gázlámpa áll, teljes eredetiségben, még meg lehetne javítani, de úgy tűnik megmentésük senkinek sem érdeke, akárcsak a freskó karbantartása sem, mert bizony azon is nyomot kezdett hagyni az idő múlása. Az udvaron egy alacsony épületben valamikor híres napilap, az Aradi Közlöny szerkesztősége volt, az ezt bizonyító félig törölt feliratról ez is kivehető még.

**Könyvészet:**

- Boros János, Aradi útmutató. 1909.
- Arad és Vidéke naptárai. 1907, 1908, 1909.
- Ficzay Dénes, Napló. Kézirat.

MÉSZÁROS ILDIKÓ

# VASUTASVALLATÓ

## 1. "A vasút a jövő megoldása"

*Marossy Zoltán, Temes megye alprefektusa közel három évtizedet töltött el a vasút szolgálatában.*

*Milyennek látja a vasút helyzetét, most a 21. század első évtizedében?*

Romániában a vasút talán olyan állapotban van ma, mint a nyugati országokban az 1980-as években: akkor ott bizonytalanság uralkodott, és a leépülés felé mutatott minden. 10-15 évvel később, ráébredtek arra, hogy a nagyon gazdaságos kamionforgalom oly mértékben megnehezíti az életet, hogy más megoldást kell keresniük. Így alakulhatott ki az a paradox helyzet, hogy míg nyugaton építik, fejlesztik a vasutat, felújítják a régi vonalakat, addig nálunk még mindig nagyon kemény viták folynak újabb és újabb vasútvonalak felszámolásáról.

*Mondhatjuk azt, hogy az az időszak, amelyet Marossy Zoltán a vasút szolgálatában eltöltött az a román vasutak hanyatlásának ideje?*

Mindenképpen mondhatjuk ezt, különösképpen ha azt nézzük, hogy a világ fejlődött, míg a román vasút azon kínlódott, hogy az éppen aktuális állapotát megőrizze. Másrészt viszont büszke vagyok arra, hogy a szinte lehetetlen körülmények közt mi egyetlen kilométernyi vasutat sem fejlesztettünk vissza a Bánságban, tulajdonképpen helytálltunk, de ezért soha senki sem fog megdicsérni minket. Mindig hittem abban, hogy a vasútra szükség van. Most pedig látom, hogy máshol mi történik, meg tapasztalom a mi közutaink zsúfoltságát is, így egyre inkább erősödik bennem az a meggyőződés, hogy a vasút a jövő megoldása.

*Milyen beosztásban dolgozott a vasútnál?*

A villamossági főosztályt vezettem. Gyakorló mérnökként kezdtem, s jutottam el vezetőbeosztásba. Mindennek, amit villamosárammal hajtanak meg, vagyis a váltóktól a sínjelzéseken át, a biztonsági berendezésekig, mindennek a karbantartása a mi feladatunk volt, s fejlesztettünk is, amennyire lehetett.

*Milyen volt a helyzet ebben a főosztályban a rendszerváltás előtt?*

A baj forrása, ezt gondolom, mindenki tudja, Bukarest volt. Abban az időben ugyanis a fővárosban épült az óriás palota, amelyhez rengeteg rézlemez és -kábel használtak fel. Emiatt nekünk nem jutott egyetlen rézszal sem, külföldi behozatalról pedig természetesen szó sem eshetett. Szerencsére vas volt elég. Nálunk elterjedt szokás volt, hogy hiába villamossági szakember valaki, kalapáccsal, fűrésszel jól kell bánnia, így kénytelen-kelletlen mindenféle huncut megoldásra fanyalodtunk. Ha most visszanezék,

persze, szépnek tűnnek a régi évek, mert akkor fiatalok voltunk, de tulajdonképpen kinszenvedés volt.

*Változott-e a helyzet a rendszerváltás után?*

A rendszerváltást követően óriási reményeink voltak, ezeket aztán el kellett felejtenünk. De azért ember az ember, hogy ne tudja elfelejteni az álmait. Amikor nem valósulnak meg az elvárásaink, a helyüket elfoglalja a kiábrándultság. Nagy gondot jelentett, hogy a vasúti dolgozók is kiábrándultak, elkeseredettek voltak, a fiatalok elhagyták a társaságot, a frissen alakuló kft-kben keresték a boldogulást. Villanyszerelőkre pedig szükségünk volt, a fiatal villamossági mérnökök sem jelentkeztek, pedig nagy fejlesztéseket szalasztottak el. Nem volt túl jó időszak. A vasútnál töltött utolsó évek azonban bátorítóak voltak, ugyanis ekkor egy PHARE-program keretében beindult a 4-es páneurópai korridor fejlesztése. Ekkor a temesvári és az aradi állomás villamossági berendezéseinek felújítási munkálatait irányítottam, ez valóban sikerélmény volt. 1,2 millió euróból új számítógépes vezérlésű biztonsági rendszer működik mind a temesvári, mind az aradi pályaudvaron, ez tökéletesen illeszkedik az Európai Unió elvárásaihoz. A munkálatok Temesváron másfél évig, Aradon pedig egy esztendeig tartottak.

*Az uniós csatlakozás reménnyel töltött el mindenkit. Mi van most, az uniós csatlakozás után?*



A temesvári pályaudvar - ma

Remélem, hogy egyértelművé vált minden kollégám számára, hogy a fő vasútvonalakat, amelyek minden európai térképen rajta vannak, fel fogják újítani. Tehát ezeken a korszerűsített pályákon legalább 160 km/órás sebességgel közlekedhetnek majd a vonatok, s igazán modern, versenyképes felszerelésekkel látják el ezeket. Európai szempontból regionális, a mi nézőpontunkból viszont országos kérdés, hogy mi lesz a bekötő illetve a helyi érdekű vasutakkal. Sajnos, nem látom azt, hogy a szaktárca ezzel foglalkoznék, most mindenki csak azon töri a fejét, hogy a főútvonalak javításához szükséges uniós pénzeket minél előbb behozzák az országba, közben szerencsére elfelejtették azt a rendelkezést is, hogy minden szárnyvonalat be kellene zárni. Kemény vita lesz még ebben a kérdésben országos szinten is minden bizonnyal. Remélem, hogy valóban vita lesz, és nem egyszerű döntés, s ekkor eldől, mi maradhat meg a nem európai vasutakból, azt milyen pénzforrásból, milyen szintűre javíthatjuk fel.

*A mai vasúti szakember szerint mi szól a vasút mellett?*

Tény az, hogy kötődöm a vasúthoz, figyelem, hogy mi történik, de tudom, hogy gazdasági szempontból is nagyon sokat számít, hogy a vasút környezetkímélő, könnyen programozható, ami óriási előny, s ezért is gondolom, hogy van jövője. 150 éves lesz a vasút. Ne feledjük, hogy a Szeged-Temesvár vasútvonal építése kb. húsz évvel később történt meg, mint a gazdasági szempontból igazán fontos vidékeken. Egy kicsit ebben is volt politika, hiszen az volt a cél, hogy összekössék a fővárost a régió központjával. Ennek a logikának a mentén haladva, a mostani fővárost, Brüsszelt is össze kell kötnünk a még mindig régióközpontnak számító Temesvárral. Ezért nagyon is indokolt elvárás, hogy az a legrövidebb úton történjék, vagyis Szeged felé haladjon a vasút Budapesten, Bécsen át Brüsszel felé.

*Hogy legyen vasúti összeköttetés Temesvár és Szeged között, ezt a rendszerváltást követően többször is megfogalmazták. Marossy Zoltán alprefektusként az európai integráció kérdéseivel is foglalkozik. Szó esik-e integrációs programokban a Temesvár-Szeged vasútvonal helyreállításáról?*

Már kétszer ülésezett együtt a magyar és a román kormány, mindkét alkalommal szakkérdésként szerepelt a programban a Temesvár-Szeged vasútvonal szükségessége. Egyelőre csak itt tartunk, ami egyébként teljesen érthető, hiszen még a temesvári vasúti szakemberek nézetei sem egységesek a kérdésben. Ha elfogadjuk azt, hogy Temesvárról Csanádon át haladjon a vasútvonal, ennek most sem politikai, sem gazdasági akadályai nem lennének, bár gazdasági szempontból nem lenne teljesen indokolt. Ha a Zsombolya-

Kikinda-Oroszlámos-Szeged egykori vonal visszaállítását nézzük, ez az igazán egyenes tehát rövidebb vonal, itt a nagy bökkenőt a vajdasági rész jelenti. A szerbiai viszonyok nem teszik lehetővé, hogy uniós pénzforrások felhasználásával végezzük a munkálatokat, a szerbeknek pedig nem érdekük, hogy olyan vasútfejlesztésbe fektessék a pénzüket, amely éppen csak érinti a Vajdaság csücskét egy kb. 60 km-es szakaszon. Nem egyszerű dönteni. Hiszen Temesvár-Oscaánád közt 80-90 km-es szárnyvonalat kellene építeni, ez teljes átépítést jelentene, a kanyarok kiegyenesítését, a műtárgyak kijavítását. Ez olyan 100 millió eurós befektetést igényelne, legalábbis így számoltuk, amikor a két változat anyagi vonatkozásait is összevetettük. Mindkét variáns persze csak akkor indokolt, ha Magyarország megépíti a Szeged-Ujszeged vasúti hidat. Ezt pedig már hosszú-hosszú évek óta szakmai körökben is vitatják Magyarországon, mert úgy vélik, nincs elég indok arra, hogy ezt a létesítményt megvalósítsák. Sok pénzbe kerül, másrészt pedig Budapestről nézve határszélnek tűnik, nincs a magyar gazdasági tevékenység fősodrában, de a Bánság integrációja szempontjából igen fontos, ezért nem kerül le a napirendről, ám csak a lista végén szerepel, így a költségvetésből sohasem juthat rá pénz. Temesvárról Ujszegedig elmenni azonban nem is érdemes.

*Ez azt jelenti, hogy erről a helyreállításról az elkövetkező félévtizedben nem eshet szó?*

En optimista vagyok, mert Románia uniós tagsága felgyorsítja a 4-es közlekedési folyosó építését. A 4-es korridorot eredetileg úgy képelték, hogy Arad-Temesvár-Craiova-Calafat-Szofia irányban halad. A román hatóságok kérésére bejutott Erdélybe, s kialakult a 4C is. Most épül a híd a Dunán Calafatnál, ez felbátoríthatja a budapesti szakembereket is, hogy a 4-es korridorban, ami magyar nézőpontból a Budapest-Lökösháza szakaszt jelenti, legalább egy technológiai vonala legyen a Szeged-Temesvár vonal, hogy bármikor amikor csak kell, mondjuk pályamunkák miatt, nyugodtan le lehessen zárni a fővonalat a Szolnok-Temesvár vonalon, mert Szeged felé is el lehetne jutni Temesvárra. Ezt Brüsszellel is el lehetne fogadtatni, reméljük, Budapest is rábred erre az érdekére, még ha nem is holnap, de talán a közeljövőben.

*Alprefektus úrnak vannak lehetőségei, hogy ebben az ügyben lobbizzon is?*

Ezen már túl vagyok, ugyanis a magyar és a román kormány első együttes ülése előtt, az akkori miniszterelnök-helyettes Markó Béla irodájából felhívtak, megkérdezték, mit javaslok, s az egykori temesvári diák Csutak István államtitkár segítségével napirendre került a Szeged-Temesvár vasútvonal szükségessége, s témaként azóta is ott szerepel.

## 2. Volt egyszer egy állomás...

*Czudar István, 50 éves korában a végvári vasúti állomás állomásfőnök-helyetteseként vonult nyugalomba 27 éves vasúti szolgálatból, nem annyira saját akaratából, mint inkább a körülmények parancsára. A végvári állomás épülete azóta a senkiföldje, omlik, romlik, pusztul. Helynévtábla nincs, az ajtó, az ablakok helyén üresség, egy korhadó ajtófélfá fölött a pénztár felirat árválkodik. A 150 éve ideérkezett vasút kis állomásépületei hasonló sorsa jutottak. Czudar István pillantásában zavarral vegyes fájdalom, nehezeze esik bevallania, legszívesebben elkerüli egykori munkahelyét, hogy ne kelljen látnia a pusztulást.*

*Miért döntött a középiskola elvégzése után a vasútpálya mellett?*

Nem jelentkeztem sem egyetemre, sem technikumba, így azonnal elvittek katonának. Amikor leszereltem, két osztálytársammal együtt szakképzetlen munkásként munkát vállaltunk egy gyárban. Mivel ingáztunk, azt néztük, hogy az állomás közel

legyen. Temesváron az Electromotorban kaptunk állást, lakatosok lettünk, a barátom a tekercselőknél, én meg a szerelőszalagnál dolgoztam. Porszívókat és ventilátorokat szereltünk össze. 1967-1970-ig dolgoztam itt három váltásban, különféle beosztásban, az ingázás is egyre nehezebb lett, s úgy döntöttem, mással próbálkozom, olyan szakmával, amely lehet,

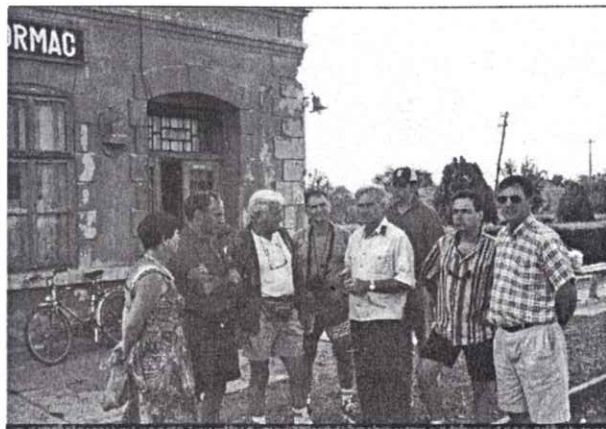
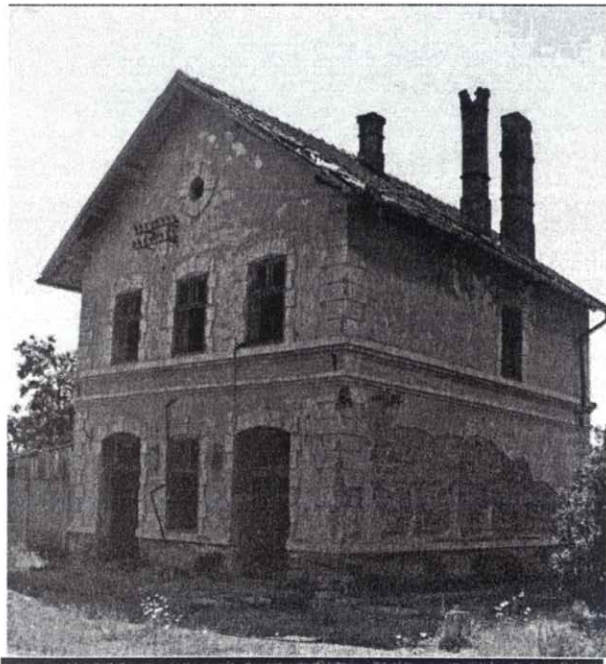
hogy nagyobb felelősséggel jár. Egy barátom ajánlotta, hogy legyek vasúti forgalomirányító. Erdeklődtem, hogyan szerezhetném meg ezt a szakképesítést. Szeptemberben felvételiztem, a Temesvári Területi Vasútigazgatóságon egy évig tanultam a forgalomirányítást. 1971-ben végeztem, két hónapig Törökszákoson voltam gyakornok, majd Gátaljára kerültem, végül megkaptam az első kinevezésemet. 1972 áprilisában hazakerültem Végvára, egy temesvári magyar vasutassal állást cseréltünk, neki is könnyebb volt Törökszákosra ingázni, mint Végvára. 1983-ig dolgoztam itt forgalmistaként. Gondolkodtam azon, hogy jó lenne folytatnom a tanulmányaimat, s az állomásfőnökség első szakaszaként elvégeztem a könyvelési ismereteket, egy évig itt ebben a munkakörben kellett dolgoznom. Gátaljára helyeztek át, mert nagyobb teher- és utasforgalmat lebonyolító állomáshelyen is kellett szolgálatot teljesíteniük mindazoknak, akik az állomásfőnöki vizsgára jelentkeztek. Pénztárosként dolgoztam itt egy évig, ezután Nitzkydorfra neveztek ki. A forgalomcsökkenés miatt ott már nem volt szükség állomásfőnökre csupán vezető forgalmistára, így állomásfőnök-helyettesként dolgoztam 1990-ig. Bár a végvári vasúti forgalom jóval nagyobb volt a nitzkyfalvinál, sőt a gabonabegyűjtő miatt még talán a gátaljánál is, hasonló leépítés történt itt is.

*A 70-es évek végén a végvári állomás főnöke Traian Seruna volt, családjával együtt az állomásépület volt az otthona is.*

Az előírások szerint az állomásfőnöknek az állomáshelyén kellett laknia. Az állomásépületek kétszintesek voltak, lent rendezték be a forgalomirányításhoz szükséges helyiségeket, az irattárat, fent pedig az állomásfőnök lakását. Traian Seruna nyugdíjba vonulását követően egy buziásfürdői állomásfőnök került ide, majd amikor a forgalomcsökkenés miatt Végvár is más besorolást kapott, vezetőforgalmistaként engem neveztek ki ide.

*Volt a végvári állomáson valaha is végvári származású állomásfőnök?*

Tudomásom szerint nem. De létezett egy állomásfőnöknek nevezett beosztás, a váltókezelők irányítóját, főnökét nevezték így, ilyen a végváriak közül is kikerült. Ne feledjük, hogy régen telefon sem volt, hanem távirót használtak az állomások közti forgalom irányítására, hiszen a biztonság megkövetelte, hogy minden állomás jelezze, szabad-e az út.



Amikor még fent volt a névtábla és Czudar István is egyenruhát viselt

*Mit szeretett legjobban a vasutasmunkában?*

A felelősséget. Nagy dolog volt arról gondoskodni, hogy egy hatalmas szerelvény biztonságban eljusson a célállomásra. Tudtam azt, hogy 2 vagy 300 ember biztonságos utazása rajtam is múlik. Azt is szerettem, hogy sokat kellett foglalkoznom az emberekkel, jegyet vásároltak, információkat kértek. Jó érzés volt tudni, hogy hasznosak vagyunk. Szerettem a rendet is, hiszen a második hadseregnek nevezték a vasutat, pályám első tizenöt évében éreztük is ezt, büszkéek is voltunk arra az értelmes fegyelemre, amelyet a vasúti szolgálat megkövetelt. Később veszítet a vasút nemcsak tekintélyéből, hanem talán az értékéből is. A pénzühiány miatt elmaradtak a szükséges fejlesztések, sem a kényelem, sem a pontosság, sem a gyorsaság nem volt többé követelmény, s a vasúti dolgozókon is erőt vett az érdektelenség.

*50 évesen, ereje teljében, értékes tapasztalatok birtokában miért kellett nyugdíjba vonulnia?*

A forgalomirányításban dolgozó vasutasok nyugdíjkorhatára 50 év, a kötelező szolgálati idő pedig 25 év. Rendkívül szigorúak az egészségügyi követelmények, kitűnő egészségi állapotban kell lenni, jó látás, hallás, szív működés szükséges. Ha eléri az ember ezt az életkort, akkor vagy nyugdíjba vonul, vagy más munkakörbe helyezik. Ez utóbbi esetben viszont már nem 50 hanem 62 éves koromig kellett volna dolgoznom, alacsonyabb bérért. Ezt nem vállaltam, hanem 1997. október elsején nyugdíjba vonultam.

*Mikor jutott a végvári állomás ebek harmincadjára?*

Nem szívesen beszélek erről, de ez a valóság, hát beszélnünk kell erről is. Nem tehetek semmit, pedig úgy érzem, hogy kellene, mert Végvár szülötte vagyok, s 20 évig szolgáltam itt, mint vasutas. Nem is járok arrafelé, inkább elkerülöm. 2001-ben romlott végzetesen a helyzet. A vasútigazgatóság a kis forgalom miatt a fenntartást nem vállalta, a személyzetet áthelyezték, az állomást bezárták. A vonat megáll ugyan, jegyet a vonaton válthatnak az utasok a jegykezelőtől. Hogy hogy jutott erre a sorsa, talán lennének olyanok, akik többet mondhatnának erről, hiszen közvetlen szerepük volt abban, hogy a helyzet így alakult. A felelősöket nem tudjuk megnevezni, hiszen csak azt láttuk, hogy egyik reggelre eltűnt néhány cserép, másnapra egy-egy ablak, egy hónappal később a nagykapu. Elhordták. Lehet, hogy végváriak, lehet, hogy mások, nem tudom. Lehet, hogy olyanok tették, akik azt akarták, ez legyen a végvári állomás sorsa. Síralmas állapotban van: csak a falak, mellette egy raktár, annak is csak a váza van meg.

TÖMÖRKÉNY ISTVÁN

# VASÚT AKAR LENNI

Hogyan támad az út? Ezt bajos tudni, de elnézni lehet. Mikor a réti semlyék, vagy a legelő fölszabadul tavasszal a hó alól, apránként gyalogutak keletkeznek rajta. Hosszában és keresztben. Idő múltán kitaposódnak, a lépések alatt a fű elsárgul rajtuk: a zöld mezőben ez a sárga vonal mutatja, hogy ez az út. De ez az út sohasem egyenes, pedig semmi oka sincs rá, hogy a sík mezőn ne legyen egyenes. Mégis mindig csak girbe-gurba. Ahogy az első ember ment rajta keresztül, ahogy utat vágott a csatakos mezőn, a többi mind utána ment, szóval, mint mondani szokás, nyomon járt. Mehetne a mezőn másfelé is, de nem megy. Hegyes vidéken ez más, mert ott kerülgetni kell a köveket, itt azonban mit sem kell kerülgetni. A menés a mező minden részén egyforma lehetne, az út rajta egyformán jó vagy egyformán rossz. Időt is takaríthatna az, akinek sietős dolga van, ha egyenesen haladna a mezőn, s nem kanyarogna rajta úgy, ahogy az út kanyarog. Az elmélet ezt így mondaná, de a gyakorlat nem így mondja. Ahogy az az ember kanyarogott, aki tavasszal legelsőbb vágott utat, úgy kanyarog utána mindenki, aki arra jár. Miért? Ki tudná? S miért kanyarogott az első útszínaló? Azt sem tudni. Talán tócsák voltak még a nedves földeken, s azért kerülgetett. De azok már elmúltak régen, s az utána következő utasok már a nem létező pocsolókat kerülgetik. Ez így van. Mert kell valami előjárónak lenni, aki nekivág valaminek. A többi pedig halad utána. Ez egy kicsit sajtóságos dolog. Ha a juhász át akarja hajtani a nyáját az árkon, a birka nem megy. A juhász rájuk ereszt a pulikutyákat. Azok ugatják, marják, harapják a birkát, a hátukra ugrálnak, s úgy tépik dühükben a fülét, de a birka mégsem megy. Akkor a juhász fölveszi az öreg kolompós vezérűt s átveti az árkon. Akkor azután valamennyi birka ész nélkül tolekszik át az árkon, még le is tapossák a gyengébbet a nagy igyekezetben.

Más azonban a kocsit. Hát azt ki tudná megmondani, hogy a sík mezőben az miért kanyarog minden ok és értelem nélkül? Azt mondják, hogy azért, mert itt az a tanya van, amott az a tanya van, és az útnak szokása, hogy a tanyáknak közelébe kanyarog. Pedig dehogy. A tanyák legfőljebb százévesek, s az út több évszázados. Az utak előbb voltak, mint a tanyák, amiként, hogy nem a víz folyik arra, amerre a városok vannak, hanem megfordítva. Némely alföldi út dombon megy keresztül. Az ilyen út a régi használat nyomán úgy ki van vágva, hogy az út két oldalára a kocsiban ülő ember fejével van egy magasságban. Pedig ezt az utat nem vágta ki senki, hanem ezt a rajta való járás vágta így le a dombról. Úgy lehet, hogy ezer esztendőnek ez a járás-kelése kellett ehhez. S ezer év előtt az az ember, aki itt utat tört, miért éppen itten tört utat? Azt mondják, hogy ez a véletlenség műve, mert hiszen valamerre csak kellett mennie, ha már éppen menni akart. Ez igaz, de azért az sem egészen úgy van. Nálunk az az út, amely a tanyára visz, hosszú darabon át szigorúan Szeged és Dorozsma határán fekszik, lombos vidéken, már amennyire mifelénk ilyesmirel beszélni lehet. Ez is olyan sok évszázados-

forma út. A két oldalán szőlők, amik homoki borokat teremnek. Az út széles ugyan, nem is országútnak nevezik régi nyelv szerint, hanem marhahajtó-útnak, de azért mégsem szélesebb, mint tizenöt öl. Miért van éppen itt? Azt mondják azért, mert itt a határ. De hiszen nyilvánvaló, hogy az út régiebb, mint a határ. S az út két oldalán a szőlők két különféle bort teremnek, más íze van a dorozsmai oldalon levő bornak, s megint más íze a szegedi részen teremtetnek. A szőlőtöke ugyanaz, a kezelés módja ugyanaz, s az út által kettéválasztott szőlőkben mégis más ízű bor terem. Aki legelőször járt erre kocsin, aki legelőször intézkedett aziránt, hogy ne másfelé, hanem tisztán csak errefelé legyen az út: hogyan találta meg az a régi ember a földek minőszerősége között való elválasztó határt? Ez a kérdés azonban szintén azon dolgok közé tartozik, amikben nincsen okos ember.

Más azonban a vasút. Ez már ugyancsak új dolog, ez nagyszerű dolog, amiről azt mondja a régi katonai nóta:

*Sikojtozva ment az vason az bagon,  
Kedves rózsám kinézött az ablakon,  
Mindkét szömöm könnybe lábadt,  
Úgy néztem én teutánad, galambom...*

Ilyen a vasút ott, ahol van. Hát ahol nincsen? Azt lehetne mondani, hogy ott semmilyen. De erre is lehet mondani: hogy pedig dehogy. Ott kint, a mély mezőkben, elsüllyedt tanyák között, a vasút a gondolatokban él. Nem a valóságban van meg, hanem a koponyákban. E helyeken irigység tárgya az a másik pusztaszél, amelyen vasút megy keresztül, s ahol e tanyai házak ingaóráját a vaskerekű kőcsik járásához lehet igazítani. Csak az egészen öregek nem törődnek vele, gondolván, hogy minek az már arra a kis időre, ami nekik az életből még lemorzsolni való van? De mások mind lesik a híreket róla, hogy akar-e vasút lenni, hogy csinálják-e vajon, s a gyermekek, akik még sohasem láttak ilyesfélét, esténként e szörnyeteg vasbikák felől álmodozva alszanak el a kuckóban.

Egyszer csak jön egy úrfurma a határba kocsin, több emberrel, meg sok színes karó a kocsin. Ez az úr a mérnök, vagy pedig nagyobb tiszteletadás okából földmérnök, mivelhogy a földet méri föl. Az emberei pedig lánchúzó mérnököknek neveztetnek, és sok bort szeretnek inni, de nem csoda, mert nekimennek a lánchúzásban akár a víznek, hát pedig hideg időben belső meleg erő szükséges ide, az pedig a borban van. A mérnöknek van hosszú meszszelátója, amely háromlábra jár, és van a mérnöknek sok makfája, amely szó megint térképet jelent, s a mappából formálódott. A mérnök mindig cigarettát szív, aminél fogva csak sovány, ami azonban szintén nem csoda, mert a mérnök odaföl a Budapestbe a heptikus iskolába szokta tanulni a meszszelátás tudományát.

Ahol a pusztaszélen a háromlábú masina hol itt, hol ott feláll, ahogy a tarka karókat a lánchúzók itt, amott a földbe leszúrják, ahogy a mérnök a rézcsovön nézdegél keresztül,

s a keze fejével hol erre, hol amarra kergeti a legyeket az orra elől (pedig így, ilyenkor összel már muslinca sincsen: hát mi baja velök?), mindez különös dolog arra kifelé, és sok szóbeszédre ad alkalmat.

- Hát ez hozza a vasutat? - kérdezik gúnyosan némely kételkedők.

Más emberek, akik régebben, fiatalkorukban, mint kubikusok világot láttak, s értenek az effajta tudományokhoz, csendre intik őket, mert úgy áll a dolog, hogy csakugyan így és nem másképpen képződik a vasút.

No, ha így van, az más. A mérnök a gárdájával együtt kezd abban a tiszteletben részesülni, amelynek a hatalmas irányában való megnyilvánulás a szokása. Legélénkebb érdeklődés kíséri most már azt, hogy merre jár a háromlábú masina. Mert bizonyosan arra megy majd a vasút is. Tóásó Biacsi Ferenc, akinek a tanyájában a mérnök meghálni szokott, általános irigykedésben, megszólásban és meggyanúsításban részesül. Mert bizonyosan kifufangérozta már magának a mérnöknel, hogy az ő tanyáján lesz az állomás, mindjárt a kukoricagóré mellett.

De jól van ez így, hogy a beszéd megindul. Mert voltaképpen az előbbhaladásért való törekvések ezek. Továbbá, mikor a mérnök már minden szerszámmal és cselédjével elvonul a mezőkről, van legalább a téli estéken odakint miről beszélni. Például Sós Szabó Pál azt mondja:

- Az én földemön ugyan ingyen nem mén körösztil. Ha mönni akar, sajátítson.

- Hát hiszen nem is ingyen akarják azt - vélik mások.  
- Az más - feleli Sós Szabó -, azt mög löhet érteni. Hanem amúgy, azt már nem. Mert tudja kend, a szó: szellő, a kontraktus: az csak papiros. Hanem a pénz a fundamentum. Néma csend és hallgatás van.

Most Nyerges Kiss István szól mint öreg ember:  
- Én pedig ingyen is odaadom a földem sarkát, ha arra kerül a vasút.

- Jaj - feleli Sós Szabó -, hiszen akkor elbukott kend. Ha beépítik a kend földjébe a vasúti töltést, hát akkor hogy megy kend rajta körösztil a föld másik részébe szántani az ekével.

Most az emberek Nyerges Kisst nevetik, de egyben gondolják, hogy van annak magához való esze. De csakugyan, Nyerges Kiss azt feleli Szabónak:

- Mondtam már, hogy csak a földem legsarkát ígértem oda; hát azon túl már hova haladjak az ekével?

Most erre még hangosabb a nevetés, de most már Sós Szabónak a rovására. És Szabó elkeserülve a gúnyos kacajon, mérgében félre teszi még az idősebb iránt való tiszteletet is, és így adja föl a kérdést.

- Kend talán a városi urak szószólójává szegődött? Ugyan mi fizetés jár érte?

De Nyerges Kiss István csak szótlanul legyint egyet a kezével erre a beszédre. S a népek most már reá nyugalommal tekintenek. István bácsi helytállt. Helytállt no, bárki bármit beszéljen is.

Míndezen azonban csak a kezdetnek a kezdetei. Mert azután jön a java. Mikor a nagy lassú medvék, a hivatalos apparátusok megmozdulnak a vasút irányában, és megkezdik a bejárást. Két fajtája van ennek is. Az egyik a közigazgatási bejárást, a másik a műtanrendőri bejárást. A különbség a kettő között az, hogy amikor a közigazgatásra járnak be a hivatalosak, akkor még nyoma sincsen a vasútnak, ellenben mikor műtanrendőrileg járnak be, akkor már kész a vasút, megy is, füttyöl is, csak hogy nem hivatalosan megy s nem hivatalosan füttyöl. A műtanrendőri bejárást után azonban már hivatalosan gázolhatja el azt a pusztai kivert bikát, aki nagy magabizakodásában nekiment a jöttment

vasbikának, hogy kiszorítsa a határból, amelyben eddig csak ő volt az uralkodó erő, tekintély és hatalom.

De ez még messze van. Ezúttal csak közigazgatásilag járnak-kelnek mindazok, akikre a törvény a hivataluknál fogva rájuk parancsolta, hogy értsenek ehhez a mesterséghez. Mert ehhez érteni kell, most dülvén el az egész vasút sorsában az, hogy merre menjen.

Ez pedig nagy kérdés.

Mert ha e tekintetben Luklábú Csülkös Monori Kiss István kintvaló gazdálkodó polgártársunkat fölkerdezzük, Istvánnak az a nézete, hogy ő nem bánja akármerre megy is, de az ő tanyája udvarán föltétlenül keresztül menjen, mert ő egyenesen az ereszet alól akar a vasútra fölszállni. Továbbá a vasút az ő udvarába úgy kanyarodjon, hogy azt nem bánja, ha a szénaboglyák a túlsó oldalakra essenek, de a kút mindenképpen az innenső oldalon maradjon. Ezt megkívánja a jószágátatás, továbbá az apró libai, kacsai és csirkei szempont, nehogy ital végett a túlsó oldalra levő járkálások folytán elgázoltassanak szegények.

Miután körülbelül a lapos mezőkön majdnem mindenki így gondolkozik, a hivatalos uraknak főhet a fejük eléggé abban, hogy most már csakugyan merre menjen a vasút.

A muszka császár megetheti azt, mikor már fölboszszankodik az ilyenféle érdekeltségi háborúkon, hogy a léniával egy egyenes vonalat húz a térképre, s azt mondja: erre menjen a vasút. Alkotmányos országban azonban nem történhetik ilyesmi - véli Luklábú Csülkös és ehhez mindenek hozzájárulnak. Azonban bárki bármit beszéljen, szép azért elnézni az ilyen tülekedést. Egyéni érdekek harca ugyan, de mégiscsak az általános fejlődés csatája.

Hiszzen az emberek nem olyan bolondok odakint sem, hogy ne lennének belegyőződve abba, hogy úgysem mehet be minden tanya udvarába az a vasút, de mégis küzdenek, próbálkoznak, erőlködnek, igyekeznek: eleven cáfolatúul annak a vádnak, mintha a kint élő népben az előbbre való haladás ügye fölül elfásulás tartózkodna.

Egy formás menyecske, úgy a negyven év körül, igen csak dörgölődzik az urakhoz, akik a makfákon az utat szerkesztik. Kocsival megy utánuk, s ahol csak megállnak, mindjárt köztük van.

Már mikor nem állhatják, megkérdik tőle:

- Ugyan melyik földben érdekel?

- Én? - mondja az asszony. - Én? Ezen a tájon már semelyik földben sem. Én arra beljebb való vagyok. Az én földem mellett úgy is elmegy.

- Hát akkor mit kínálódik itten velünk ok nélkül?

- Azért - magyarázza a menyecske -, hogyha majd möglösz a vasút, az én fiamat tögyék bele fütőnek...

A bizottság kocsin jár. Az úgynevezett érdekeltség egy része szintén kocsin követi, vagy pedig gyalog. A homokon ugyanis nem sok különbség van a kocsin való menés és a gyalogjárás között. Sőt a gyalogjáró az ösvényeken néha hamarabb odaér ahova kell, mint aki a kocsival az utakon kanyarog.

Föltűnik egy szálas, erős tartású, idős ember, aki nincsen kocsival, de minden megállási helyen ott van.

Figyelemmel hallgatja a tárgyalásokat, de nem szól bele semmibe. Szóval nem zavarja a vizet. Csak néha kérdezi:

- Hát erre mén?

- Igen.

- Erre a Vödörlopó Dobó tanyájának?

- Hát.

- Úgy hát - szól elgondolkozva, amikor a kocsik megint megindulnak, ismét csak megy utánuk.

Egyszer azután megkérdezik tőle, szintén egy megalóhelyen:

- Bátyám, maga miben érdekelt?

- Sömmiben - feleli kurtán.

- Hát akkor miért fárasztja itt magát?

- Hát tudja - feleli az őszes ember -, én már úgy se éröm mög ezt a vasutat. De tudni akarom, hogy ha majd legalább lösz, hát merre mén.

Az urak beleszólnak:

- No, pedig most már nem olyan hosszú lesz a várakozás. Megérheti még, hogy füttyül a vasút. Hány éves? Hatvanöt?

- No - mondja az öreg. - Följebb.

- Hetven?

- Följebb.

- Csak talán nem nyolcvan?

- No - neveti a vénség -, annyi sem. Hanem kilencvenkettő. Tudják az urak, én még abban az időben születtem, mikor Ferenc császár megbukott a fekete hasú bankókkal.

Hát nem lehet tagadni, jó levegő van ezeken a külső részeken. Fényes tekintetével az emberekre nevet, és aká-cok illatos virágai peregnek a fák hegyéből a vén fejre.

1912

JÓZSEF ATTILA

## TÉLI ÉJSZAKA

Légy fegyelmezett!

A nyár

ellobbant már.

A széles, szenes göröngyök felett  
egy kevés könnyű hamu remeg.

Csendes vidék.

A lég

finom üvegét

megkarcolja pár hegyes cserjeág.

Szép embertelenség. Csak egy kis darab  
vékony ezüstrongy - valami szalag -  
csüng keményen a bokor oldalán,  
mert annyi mosoly, ölelés fönkad  
a világ ág-bogán.

A távolban a bütykös vén hegyek,  
mint elnehezült kezek,  
meg-megrebbenve tartogatják  
az alkonyi tüzet,  
a párolgó tanyát,  
völgy kerek csöndjét, pihegő mohát.

Hazatér a földműves. Nehéz,  
minden tagja a földre néz.  
Cammog vállán a megrepedt kapa,  
vérzik a nyele, vérzik a vasa.  
Míntha a létből ballagna haza  
egyre nehezebb tagjaival,  
egyre nehezebb szerszámaival.

Már fölszáll az éj, mint kéményből a füst,  
szikrázó csillagaival.

A kék, vas éjszakát már hozza hömpölyögve  
lassudad harangkondulás.  
Es mintha a szív örökről-örökre  
állna s valami más,  
talán a táj lüktetne, nem az elmulás.  
Míntha a téli éj, a téli ég, a téli érc  
volna harang  
s nyelve a föld, a kovácsolt föld, a lengő nehéz.  
S a szív a hang.

Csengés emléke száll. Az elme hallja:  
Üllőt csapott a tél, hogy megvasalja  
a pántos égbolt lógó ajtaját,  
melyen a gyümölcs, a búza, fény és szalma,  
csak dőlt a nyáron át.

Tündöklök, mint a gondolat maga,  
a téli éjszaka.

Ezüst sötétség némasága  
holdat lakatol a világra.

A hideg úron holló repül át  
s a csönd kihül. Hallod-e, csont, a csöndet?  
Osszekoccannak a molekulák.

Milyen vitrinben csillognak  
ily téli éjszakák?

A fagyra tört emel az ág  
s a pusztaság  
fekete sóhaja lebben - -  
varjucsapat ing-leng a ködben.

Téli éjszaka. Benne,  
mint külön kis téli éj,  
egy tehervonat a síkságra ér.  
Füstjében, tengve  
egy ölnyi végtelenbe,  
keringenek, kihúnynak csillagok.

A teherkocsik fagyos tetején,  
mint kis egérke, surran át a fény,  
a téli éjszaka fénye.

A városok fölött  
a tél még gőzölög.  
De villogó vágányokon,  
városba fut a kék fagyón  
a sárga éjszaka fénye.

A városban felüti műhelyét,  
gyártja a kínok szűrő fegyverét  
a merev éjszaka fénye.

A város peremén,  
mint lucskos szalma, hull a lámpafény,  
kissé odább  
a sarkon reszket egy zörgő kabát,  
egy ember, üldögél,  
összehúzódik, mint a föld, hiába,  
rálép a lábára a tél...

Hol a homályból előhajol  
egy rozsdalevelű fa,  
mérem a téli éjszakát.  
Mint birtokát  
a tulajdonosa.

1933. jan.

NÉMETH ISTVÁN

## VOLT EGYSZER EGY KISVASÚT

Németh István *Kékkő lovaknak/ Tündérlaki képek Újvidék, 2007, Fórum Könyvkiadó*

*A vajdasági magyar prózáírók kiemelkedő egyénisége, Németh István kötetét (a szerző 29. könyve) teljes egészében szülőfalujának, Kishegyesnek szentelte. „ahol a bölcsője ringott, ahol felcseperedett, férfivá lett, s ahonnan kiröppenve is folyton, mindig visszavisszatért. Kovácsok, boltosok, földművesek, pékek, költők, mindenféle falusiak, egykor volt híres vagy kevésbé híres emberek arcképei bukkannak fel a kötet lapjain, (...) egykor volt lakói a krónikás tollán vagy inkább talán csak a képzeletében Tündérlakká fényesednek” - írja maga a szerző.*

Kiindult a kishegyesi Csengettyús nevű vasútállomásra, végigvonult a nagy tanyavilágon, a Moholi úton, Gunaras főutcáján, a Nagyvölgyön, s a végállomás valahol Kevi alatt volt a Horgosi-féle tanyánál. Három szakaszban építették föl, az első Fodor Mátyás tanyájáig körülbelül hét kilométer volt, aztán folytatták a Nagyvölgyig, innen később még két kilométerrel megnyújtották, így az összhosszúsága néhány méter híján elérte a huszonkét kilométert. Az építését huszonhét-huszonnyolc táján kezdték.

Én Szűcs István, géplakatos 1945. augusztus 20-án kerültem a kisvasúthoz mint masinista. Rövidebb megszakítással csaknem húsz évig ott dolgoztam, hatvanhárom ószén a répát még behordtuk, a munkaviszonyom a cservenka cukorgyárnál, ahova ez a kisvasút is tartozott, hatvannégy júniusában szűnt meg, ekkor kezdték fölszedni a síneket.

A gyár azért építette, hogy a répaszállítást erről a vidékről megkönnyítse, lehetővé tegye. Abban az időben híres répatermelőnek számított a hegyesi ha-

tárban a Szőke József, a Kecskés István, a Szőke Mátyás, a Raffai Pál, a gunarasi határban a Kiss Vencel, a Kiss Pál, az Odor Vilmos, a Kocsis István, a Stojanovic Obrad, a Mijatov Obrad, a Raffai Sándor és még sokan mások. Tudom, az ötös mázsánál ki volt függesztve egy répa, ott lógott az egész szezon alatt, mint valami cégér, hetven centi hosszú volt az a répa!

Ezen a vidéken abban az időben még sok tanya volt, a kisvasútnak csak a hegyesi szakaszán, közvetlenül a vasút mentén harminckettő, mára ezekből mindössze három-négy maradt, de már azokat se lakják. Volt egy különösen jó esztendő a répára, amikor ezerszáz vagonnal termett ezen a vidéken, de átlagban megtermett a nyolc-kilencszáz vagon.

A szállítást szeptember végén, október elején kezdtük, ez néha eltartott január derekáig. A kisvasúton persze kisvontat közlekedett. Volt két kis nyolctíz lóerős dízelmotorunk, ezek egyenként hét, nyolc lóért húztak, ezeknek az úrtartalma fölért másfél vagonnal, a nagymotor hetven lóerős volt, ez már nem lórékat húzó, hanem négytengelyes kisvagonokat, szintén hetet-nyolcat, ezeknek az úrtartalma három és fél vagon volt, vagyis háromszázötven mázsa. A munka egész éven át tartott, miután készen lettünk a répával, szállítani kezdtük a termelőknek a répaszeletet, a vetőmagot, a műtrágyát, mert műtrágya már negyvenötben volt, anélkül nem lett volna nagy hozam. Cukrot is szállítottunk a termelőknek, előfordult, hogy a répát a gyár csak cukorban fizette. A termelők ezt eladták a fogyasztóknak, s így jutottak egy kis dinárhoz.

Nyolc répaátvevő hely volt a kisvasút mentén, nyolc mázsa. Az első volt a csengettyúsi, a második a Hármasútnál, a következő a Fodor Mátyás tanyája



Volt egyszer egy kisvasút\*

előtt, aztán a Szőke-sor végén, az ötödik Gunaras előtt volt a Kopolyánál – ez egy nagy lapos volt, ken-dergyárat is akartak ott építeni, és valamikor malom is állt azon a helyen, szóval elég nevezetes hely volt ez a Kopolya –, a hatodik mázsahely Gunarason túl volt, a Kiss Vince tanyájánál, a következő a Nagy-völgy előtt, majd a nyolcadik a végállomáson, a Hor-gosi-féle tanyánál.

Minden mázsánál volt egy átvevő, s ennek egy segédje, akit mázsalegénynek hívtak akkor is, ha történetesen nő volt az illető személy.

Közvetlenül a kezünk alá tartozott a már említett három motor vagy kismozdony, s ezekhez tartozott huszonnégy négy tengelyes kisvagon meg ötven-nyolc lóré. Minden mozdonyvezetőnek volt fékező-je, mellettem legtovább Bencsik Péter szolgált, a többi mozdonyvezető közül hirtelen Péter Károly meg Gombár Ferenc neve jut eszembe, persze sokkal többet megfordultak itt, de senki se tartott ki olyan hosszú ideig, mint én.

Pályamunkásokat is alkalmazott a kisvasút, ideénymunkásokat, ezek megtisztították a gáztól a pályát, talpfákat cseréltek ott, ahol kellett, a répaszállítás alatt pedig voltak vonalbejáróink, Fabó István, Lábadai János, id. Kelecsényi András, ezek kis járgányukon végignyargáltak a pályán, és javították azt. El ne felejtsem, hogy előttem masiniszta volt Oláh Lajos Gunarásról és Szilágyi Sándor Hegyesről.

Hát nem nagyon száguldott ez a kisvonal, mehetünk olyan tíz kilométeres sebességgel, mert az egész pályát üresen oda-vissza négy óra hossza alatt futottuk be. Szállításkor egy irányban öt óra hosszába tellett az út. Összeütközésről persze itt szó sem lehetett, ha éjjel mentünk, viharlámpával világítottunk. Egyszer mégis majdnem előfordult egy szerencsétlenség. Este tíz óra körül lehetett. A Fodor-szállás után a kanyarban észrevesszük, hogy fekszik valaki a síneken. Fékezek, Benkó Mihály leugrik, megfogja az illető lábát, lehúzza a sínekről. Jövünk vissza, ugyanott ugyanaz az ember keresztben a síneken. Most már én ugrottam le, fölemeltem az embert, látom, Cicárdi Pista bácsi, a juhász, Isten nyugosztalja. Megrázom a vállát: Ongyilkos akar lenni, engem meg a börtönbe akar juttatni? – Nem akar ő semmit – mondja. – Hát akkor miért feküdt kend a sínekre? – Elálmosodtam – azt mondja. Ott volt nem messze a szalmakazal, nem azt találta meg, hanem a síneket. Persze be volt rúgva. A birkái szétszéledtek,

egyedül a a csacsi maradt hűségesen az öreg mellett... Így hát szerencsétlenség az utolsó húsz esztendőben nem történt.

Répán kívül, persze, ahogy mondtam szállítottunk mást is, egy időben a Nagyvölgyből rengeteg nádat, ment ki az egész Németországba stukatúrának, aztán megkezdték építeni Njegosevo és Pobeda közt a kövesutat, oda a követ az ötvenes évek elején mind mi szállítottuk lórékban, kisvagonokban, meg aztán ahogy építették a Július 7-e birtokot meg a Pobedát, úgy szólván az összes épületanyagot mi szállítottuk, ezzel tulajdonképpen a kisvasút a saját sírját ásta meg, mert ahogy lassan az utak megépültek, a sínek fölöslegessé váltak. De addig ennek a vasútnak ezen a vidéken rendkívül fontos szerepe volt, ez tagadhatatlan. Micsoda sarak voltak arra őszidőben, azt csak azok tudják, akik ott éltek le az életüket.

A személyszállítás tiltva volt, de hát ezt nem lehetett komolyan venni. Nemcsak jó cukorrépa termett ezen a vidéken, hanem rengeteg malac, tojás meg baromfi is. A kofák valóságos paradicsoma volt a nagyvölgyi piac, ide még Újvidékről is eljártak, persze nem eladni, hanem vásárolni. A csengettyűsi vasútállomásra megérkeztek szerdán hajnalban, néha húszan-harmincan is voltak, fölkapaszkodtak a kisvonatra, s irány a Nagyvölgy. A kanyarban a Szőke Máté szállásánál már jártak bennünket a hegyesi kofák, ők is fölkapaszkodtak. Az idősebbek beleültek a lórékba, a fiatalabbak behúzódtak a masiniszta mellé, a fülkébe no, de nem történt semmi, mert a fékes is ott volt. Néha leesett egy kis borra-való, megkínáltak egy kis itókával. Különösen télen volt nagy a kofák inváziója. Rengeteg portékát elhordogattak akkor erről a vidékről. Itt akkor még olcsó volt minden.

Különben a kisvasút mentén csárda nem volt, a híres Hármassúti az én időmben már nem dolgozott, igaz, Gunarason volt kocsmá, lejjebb a Nagyvölgyön még állt mind a négy csárda, szóval nem lehetett volna szomjan halni, ital a tanyákon is volt, de azt a szolgálatban hanyagolta az ember. Azóta minden megváltozott azon a vonalon. A síneket rég fölszedték, épp most húsz éve, hogy fölszedték, a tanyákat mind lebontották, de a házak Gunarason éppúgy kicsiszolódtak, mint mindenütt, nézem csak őket, és nem ismerem rájuk. Mert, tudja, néha kimegyek arra, van ez a „százéves” motorom, fölülök rá, és porzik utánam a Moholi út. Az az út, ahol egyszer a kisvasút kanyargott. A nyomát is rég benőtte a fű. (1984)

ADY ENDRE

## A TÉLI MAGYARORSZÁG

Magyar síkon nagy iramban át  
Ha nyargal a gőzös velem  
Havas, nagy téli éjjelen,  
Alusznak a tanyák.

Olyan fehér és árva a sík,  
Fölötte álm-éneket  
Dúdolnak a hideg szelek.  
Vajjon mit álmodik?

Álmodik-e, álma még maradt?  
Én most karácsonyra megyek,  
Régi, vén, falusi gyerek.  
De lelkem hó alatt.

S ahogy futok síkon, telen át,  
Úgy érzem, halottak vagyunk  
És álm nélkül álmodunk,  
Én s a magyar tanyák.

DAN PERIANU

# VISSZATEKINTÉS A BÁNSÁGI VASUTAK ÉS MOZDONYOK FEJLŐDÉSTÖRTÉNETÉRE

## 1. Történelmi keret és premisszák

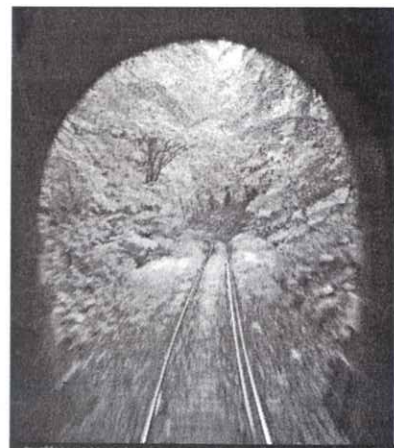
Ha felületesen vizsgáljuk is a Habsburg Birodalom korabeli gazdasági térképét, meg kell állapítanunk, hogy a kétségtelenül kitűnő, természetes kapcsolatteremtő lehetőségen, a Dunán kívül a 700 000 négyzetkilométeres birodalomnak más kommunikációs útja nem volt a lombardiai síktól az orosz sztyeppéig, ami előnytelenül befolyásolta mind a mezőgazdasági, mind az ipari termékek útját. Európában, elsőként éppen Angliában 1825-ben kezdődnek el a vasúti fejlesztések. A hagyományos osztrák merevség és konzervativizmus ellenére a szükség kedvez a vasútfejlesztés ügyének. 1833-ban avatják fel a Duna-medencét és a Moldva völgyét (Linz-Ceske Budejovice) összekötő lóvasutat, amelyet 1872-ben gőzmozdonyok vontatta szerelvények váltanak fel. Franz Xavier Riepl, bécsi professzor a közlekedési miniszter tanácsosaként dolgozza ki a vasúti szállítás első tervét. A rendszer legfontosabb célja, hogy kapcsolatot teremtsen Bécs és a birodalom többi nagyvárosa, Budapest, Prága, Milánó, Krakkó, Zágráb, Triest és Temesvár közt, ám külföld felé is utat kell nyitnia. A tervben szerepelt az is, hogy kapcsolatot teremtsenek olyan periférikus iparvidékek közt, mint a Bánság és a dunai kikötők. A kormánymás európai országokéhoz hasonlóan, nem rendelkezett a nagyszabású terv azonnali megvalósításához szükséges korlátlan pénzalapokkal, ezért részletmegoldásokra kényszerült, magántársaságokra bízta az útvonalak kiépítését és használatát, a jövedelmekből azonban maga is részesült. Sok ilyen társaság akadt, elsőként kapott megbízást az 1836-ban alakult Bécs-Bohémia Vasúttársaság, amely Krakkó felé, északkelet irányban haladt, és természetesen több más vasúti elágazást is összesített. A vasútépítés Bécsből indult, az első osztrák vasútvonalat, a 13,1 km-es Floridsdorf-Deutsch Wagram szakaszt 1837. november 17-én avatták fel. Szinte ezzel egy időben kezdődött a Pozsonyon és Győrön át Budapest felé haladó vasútvonal építése is a Wien-Roaber Eisenbahn Társaság által, amelynek fő részvényese Georg Von Sim báró, aki a későbbiekben az osztrák állam bánsági bányászati, erdészeti és ipari vállalkozásait átvállaló, 1855-ben alapított St. EG (Staatliches Eisenbahn Gesellschaft) Osztrák Államvasutak Társaság négy alapítójának egyike lesz.

A Riepl-terv egyik elsőrendűen fontos célja volt, hogy vasúti összeköttetést teremtsen Bécs és az Adriai-tenger közt, ami az Alpokon át vezethetett csak. A Wien-Gloggnitzer Bahn Társaság számára igen komoly feladatnak bizonyult a Semmering-hágón való átkelés, elsősorban azért, mert alig volt hegyvidéki vasútépítésben tapasztalatuk. A Carlo di Ghega lencei mérnök tervezésében és kivitelezésében elvégzett munkálatok több nemzedéken át a tervezők

számára követendő példát jelentettek, s ekkor kerülhetett sor az első mozdonyversenyre is. Az 1851 augusztusában Paverbachban megrendezett verseny győztese a müncheni Maffei cég Bajorország (Bavarn) nevű mozdonya lett.

## 2. Az első bánsági vasútvonalak

Ma már közzismert és elfogadott tény, hogy a mai Románia területén lévő vasúti hálózat legidősebb vasútvonalai a bánságiak. A Riepl-terv részeként összekötő vasútvonalnak kellett épülnie a stájerlakainai szénmezők, a Dél-Bánság fővárosának számító Oravicabánya és a báziai kikötő közötti távon. Ehhez kapcsolódtak volna a bánsági bányászatot és a resicabányai üzemeket korszerűsítő és fejlesztő munkálatok. A vasútfejlesztések fontosságát bizonyítja, hogy Kubek báró a Bánságba küldte az osztrák bányáügyi vezérigazgatót, Michael Leyert, császári követet, hogy a vasúti szárny megépítése érdekében megtegye a szükséges lépéseket. 1846. október 31-én az oravicabányai Bányászati Társaság Michael Leyer és Gustav von Graenzenstein, a Császári Vagyonkezelő Igazgatóság vezetője, Kubek báróhoz írt levelében, felhívta a figyelmet a környék jelentőségére. A von Graenzenstein vezette ülésen többek közt döntést született a Stájerlakainina-Oravicabánya-Báziai vasútvonal építéséről. Az ülésen részt vett Giller tanácsos, Ransonet báró, Franz Oberrrth, Johann Abt bányamester, von Kolozsváry és Schroll József bánya-gondnok. A terv első változatát Anton Rapcs készítette, Anton Scherawitzka rajzolta, s ma is megtalálható a resicabányai Bányászati Múzeumban. 1847-ben von Graenzenstein kezdeményezésére módosították az eredeti tervet, a vasútvonalat, amelyen gőzmozdonyok közlekedtek volna, meghosszabbították Lisszava állomásig, a Gerlistye/Gárliszte Lisszava ideiglenes szakaszon ló vontatta volna a szerelvényt. Ezt követően keskeny nyomtávolságú lóvasút haladt volna át az István király alagúton, végül elkészülhetett volna egy újabb, Ferdinánd császárról elnevezett főalagút, amely az előbbi alatt 80 méteres mélységben haladt volna. Az alagutak elkészültéig a szállítást a



lapos terepen lóvasúttal oldották volna meg, illetve a rakodóknál síklóval, azaz drótkötélpályával. A vonal építése sok nehézségbe ütközött, 1847-ben sárgalázjárvány tizedelte meg az itt dolgozó építőmunkásokat. Később az 1848-as forradalom és szabadságharc eseményei miatt állt a munka. Csak 1850-ben eshetett szó a munkálatok folytatásáról. Két nagy gond nehezítette a megoldást, egyrészt a hegyvidéki vasútépítés rengeteg pénzbe került, gyakran sikertelenné is bizonyult az erőfeszítés a sorozatos alagútomlások miatt, másrészt a kincstár siralmas állapota nem kedvezett a nagyszabású tervek megvalósításának. Ezért úgy döntöttek, hogy csak a Bázias és Oravicabánya közti sík szakaszon folytatják a vasútépítést. 1852 nyarán az Anton Wiessner, az új bányászati vezérigazgató vezette bécsi küldöttség a helyszínen vizsgálta meg a megkezdett vasútépítési, bányászati és ipari befektetések állapotát. A bizottság jelentése szerencsére szintén fennmaradt, s ebből kiderül, azt tanácsolják, adják el vagy adják koncesszióba a kincstári tulajdonban lévő befektetéseket. 1855. január elsején az osztrák állam eladja a St. EG Társaságnak a bánási vasútépítés és felhasználás jogát a bohémiaiakkal együtt 200 millió arany forintért. Ez értékben elegendő lett volna a Szezei-csatornával azonos létesítmény megépítéséhez. Folytatódta az építkezések Oravicabánya-Bázias között, megépült a 86,7 méter hosszú 10,2 méter széles viadukt. 1854. augusztus 20-án átadták a teherforgalomnak az Oravicabánya-Bázias szakaszt (62,6 km), majd 1856. november elsején megindult a személyszállítás is. Ennek a vasútvonalnak a megépítéséhez használtak először 1851 óta Resicabányán gyártott, Vignole típusú kavartvasból készült 26,6 kg/m, egységként 5,69 méteres síneket. A mai Románia területén az oravicabányai vasútállomás a legrégebbi, megőrizte eredeti, 1854-beni alakját. Elkészültek megelőzte a világ nagyvárosait, Rómát, Tokiót, Stockholmot, Marseille-t, San Franciscót. Építészeti szempontból is egyedi, hiszen emeletre érkezik a vonat. Érdekesként megjegyezzük, hogy ezen az útszakaszon csak nappal közlekedtek, mert csak egyetlen szerelvényrel rendelkeztek. Reggel 7-kor indult Oravicabányáról. 10-kor ért Báziasra, innen 13,30-kor indult vissza, majd 16,38-kor érkezett meg. Az oravicabányai állomáson található a Karl Maniel (1813-1888) mérnök tervei alapján készült mozdonyszín, amely, noha az 1886-os évszám látható rajta, mégis 22 évvel idősebb.

Ezen a történelmi vasútvonalon a Gloggnitzer Bahn bécsi gépgyárban készült Bt-n2 kéttengelycsapágyas Engerth szabványmozdonyok illetve a St. EG Társaság mozdonygyárában a legendás skót mérnök John Haswell (1812-1897) tervezte (Ct-n2) három tengelycsapágyas mozdonyok közlekedtek.

Az Oravicabánya-Bázias vasútvonal átadását követte a már említett privatizáció, vagyis az Osztrák Államvasutak megvásárolta, így a francia és osztrák tőkével rendelkező társaság tulajdonába kerültek mind a kincstári erdők, mind a bányák. A vasúthálózat 1854. március 4-én elérte Szegedet, ennek logikus következményeképpen St. EG átvállalta a Szeged-Zsombolya-Temesvár vasútvonal építési munkálatait, amelyek 1856 őszén kezdődtek el. Gyorsan haladtak, a munkavagonok vontatásához szükséges a Seraing-i belga John Cockerill cég 1854-1856 közt készítette 2A típusú mozdonyok a Komárom, Ausztia, Hont illetve Pest nevet viselték, és vízi úton érkeztek. 1857. november 15-én adták át a Szeged-Temesvár 114 km-es vasútvonalat, amelynek csodájára jártak mindazok, akik még nem láttak ehhez hasonlót. Kevészel ezelőtt, 1857 szeptemberében a St. EG új építőtelet nyitott, hogy Temesvárt a Dunával összekötő vasutat építsen, illetve összekösse az új vonalat a három éve üzembe helyezett oravicabányáival. A vonal építésének munkálatait két újabb ponttal bővítették 1857 decemberében Versecel és

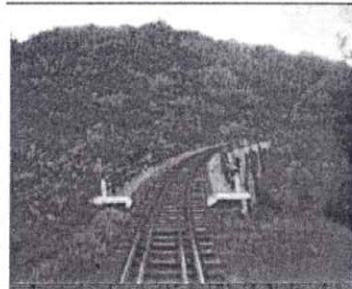
Karasjeszenővel (Jasenovo). A Temesvár-Bázias vonalon 1858. július 20-án haladt először utasszállító szerelvény, a hivatalos átadásra 1858. augusztus 20-án került sor. Elsőként egy, a St. EG bécsi gyárában 1854-ben készült Wartberg mozdony vontatta a szerelvényt. A mozdonyvezető élménybeszámolójából megtudhatjuk, hogy esernyőt kellett használnia, mert a vezetőfülkének nem terveztek tetőt.

Most visszatérek az Oravicabánya-Stájerlakanina vasútvonalhoz, hiszen tudom, hogy olvasóink nem felejtették el, hogy 1854-ben ez a szakasz még nem készült el. Stájerlakaninán 36-37% vastartalmú érclelőhelyre bukkantak, a St. EG mint új tulajdonos kohászati központ létesítését fontolgatta, kohók, öntödék, acélfeldolgozók építését tervezte, ami a vasúti munkálatokat is meggyorsította. 1860-1862 közt elkészült a kohászati üzem, amely az első világháború utáni időkig létezett, majd folyamatosan felszámolták.

A vasútvonal építése 1860-ban kezdődött, új módszerrel dolgoztak, eszerint az oravicabányai vasútállomás 218,6 m – míg a stájerlakaninai 559,6 m, a szintkülönbséget a vasútvonal meghosszabbításával próbálták megoldani. Ennek előnye lett volna az is, hogy közelebb kerültek volna a zsittin-gerlistyei szénmezőkhöz. Míg a Gustav von Graenzenstein építette úton a két helység közti távolság 16,5 km, az új úton ez elérte a 33,9 km-t. Ha figyelembe vesszük a kor technológiai ismereteit, az építkezések mindenképpen csodálatra méltóak. Az alagutakat kizárólag kézi erővel igen kemény mészkőbe vájítják a munkások, ezeket azóta sem kellett felújítani. A zsittini és a schluchti viadukt fémszerkezetét is daruk hiányában, kézi emelővel emelték és helyezték fel. Hogy a Délkelet-Európában egyedülálló munkálatok nehézségét és összetettségét számokkal is igazoljuk, íme néhány adat: a 33,9 km-es szakaszon 14 alagút található, hosszúságuk eléri a 2084 métert (leghosszabb a 661 méteres gerlistyei alagút), tíz viadukt hossza 843 méter, 9946 méter a támaszfalak hossza és 21171 méter a hegyfalba fúrt vajat. A Zsittin völgyi viadukt hossza 131,8 méter, nyílása 31 méter, 37 méteres magasságban ível át a völgy felett. A Stájerlakanina melletti Schlucht-viadukt 95,45 méter, 31,6 méterrel emelkedik a völgy fölé. A vasútvonal építési munkálatait Karl Maniel mérnök vezette, 1863. december 15-én indult meg a teherforgalom, 1869 novemberében pedig a személyszállítás is.

A hegyi vasúti közlekedés látszólag ellentmondásos, seppet sem szokványos sajátosságokat követelt meg a mozdonyoktól. A tervek szerint a mozdonyoknak 20 fokos emelkedőkön 114 méteres sugarú kanyarokban 110 tf. teherrel legalább 11 km/órás sebességgel kellett haladniuk. Pius Fink (1831-1874) osztrák mérnök Wilhelm von Engerth mozdonyainak mintájára 5 tengelycsapágyas mozdonyt tervezett, amely akár 90 méteres sugarú kanyarokat is megtehetett. Az első ilyen mozdony a St. EG bécsi gyárában készült 1862-ben, az 500-as számot és a Steyerdorf nevet viselte. Nagy sikert aratott az 1862-es londoni, az 1867-es párizsi világkiállításon is. Újabb három mozdony készült el, az 501-es Krassova, az 502-es Gerlistye és az 503-as Lissawa. Az első három mozdony 1891-ig teljesített szolgálatot, míg a negyediket csak 1905-ben vonták ki a használatból.

1875-1879 között készült el a Temesvár-Orsova szakasz, amelyen számos rendkívül értékes híd és alagút található.



### 3. A Resicabányán gyártott gőzmozdonyok története (1872-1964)

#### 3.1. A XIX. században

A resicabányai vaskohászati üzemek története 1772-ben kezdődik, amikor először gyújtották meg a tüzet a Franciscus és Josephus kohókban. 236 eszterdejükkal ezek Európa legrégebb folyamatosan működő kohói. 1855-től a St. EG vasúti felszerelések gyártására állt át. Mivel Resicabánya körzetében egyre kevesebb volt a nyersanyag, érc- és szénzállításra kellett berendezkedniük, 1868-1896 közt megépült a szekuli szénbánya és a kohók közt kapcsolatot biztosító lóvasút, 1871-ben viszont már gőzmozdonyok közlekedtek itt is. A hivatalos megnyitóra megérkezett a Bécsben John Haswell tervei alapján gyártott Szekul mozdony. Ennek tervrajzai alapján készült el 1872-1873-ban három a Resicza, a Boksány és a Hungária lokomotív, amelyek a szekuli szénbánya 12,3 km-es illetve a vaskői (Ocna de Fier) vasércbánya 31,3 km-es szakaszán közlekedtek. Az első Resicabányán gyártott mozdony 1872. szeptember 6-án indult el próbaútjára, a *Revue des deux mondes* szerint John Haswell jelenlétében. A Hungáriát az 1873-as bécsi világkiállításon is bemutatták, s eredeti módon szállították: Vaskőig kerekeken gurult, onnan Oravicabányáig ökrösszekéren vontatták, Báziasig újra vasúti pályán haladt, majd hajón jutott el Bécsbe. Ezek a kéttengelycsapágás mozdonyok 45 lóerősek voltak csupán, de remekül vették a vasúti pálya 290 kanyarát. A forgalom növekedése négy újabb, bécsi mintára készült resicai mozdony születéséhez vezetett, a négytengelycsapágás nagyobb teljesítményű mozdonyok közül az utolsó 1884-ben készült el. 1894-1898 között viszont ún. 123-as mozdonyok készültek. A XIX. században nyolc mozdony készült Resicán, mindegyiket teher-(vasérc, fa vagy szén) szállításra szánták. A resicabányai mozdonygyárban összesen 1461 gőzmozdony készült.

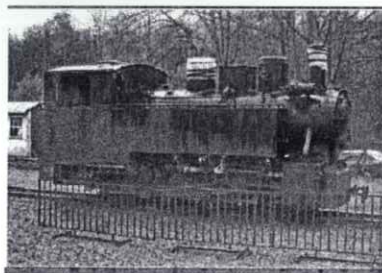
#### 3.2. A huszadik században

Az első világháborút követő trianoni békekötés új geopolitikai és gazdasági helyzetet teremtett Közép-illetve Középkelet-Európában. A St. EG bánági tulajdonát átvette az UDR (Resicai Vasüzemek és Uradalmak), a St. EG továbbra is fő részvényese maradt a társaságnak. Vasúti felszerelések gyártásával foglalkozott, 1925-ig 566 magyar, osztrák, német és orosz gyártmányú mozdony teljes javítását és felújítását végezte el. 1922-ben megépítette saját gőzmozdonygyárát, irodákat, három szerelőcsarnokot, kazánházat, raktárakat. A szerelési munkálatokat részben itt, részben a régi gépgyárban (1943-tól pedig már az új gépgyárban is) végezték. Néhány gépgyártó berendezésen túl, mindent a maga erejéből valósított meg az UDR, új részvényeket bocsátott ki, és szerzett tőkét, elkészítette a gyár tervrajzait, 1800 t vasszerkezet megépítését, a berendezések felszerelését. 1925-ben már elkészültek az első sajáttervezésű erdőkitermelésben használt mozdonyok. A 704402-es mozdony a *Principesa Elena* (Ilona hercegnő) nevet viselte, ma is látható a resicabányai mozdonymúzeumban. A királyi család és Alexandru Averescu miniszterelnök jelenlétében 1926. június 10-én hagyta el a gyárat a Román Államvasutaknak szánt első mozdony. Az E-típusú 50243-as számú mozdonyt 1943-ig gyártották. 92 év alatt Resicabányán 1461 típusú mozdony készült. 27 sorozatba sorolhatók, 8 különféle nyomtávolság szerint. 600-as, 700-as, 760-as, 900-as, 948-as, 1000-es, 1435-ös, 1524-es. A legnevezetesebbek a Romániában gyártott legnagyobbak és legkorszerűbbek az 50 000 E, a 230 000 2C, a 131000 1C1, a

142000 1E. Az 1929-ben kiadott album is bizonyítja az UDR technikai potenciálját, amit az is alátámaszt, hogy Törökországba, Egyiptomba és Görögországba is szállítottak. A Román Államvasutak számára Diesel majd 1800 lóerős motorral ellátott villanymozdonyokat is gyártottak. Igaz, a motorokat importálták, mégis a teljesítmény rendkívüli technikai és szakmai erőforrásokról árulkodott. Románia csak elvétve vásárolt külföldi mozdonyokat. A második világháborút követően 1946-ban készült el a legkorszerűbb 150 000 sorozatszámú mozdony, amelyet a Szovjetunióba szállítottak. 224 ER típusú mozdonyt gyártottak a szovjeteknek háborús kárpótlás fejében. 1950-ben Kínába, Észak-Koreába és az NDK-ba exportáltak. Az utolsó mozdony 1964-ben Észak-Vietnamba került, ezzel véget is ért a resicabányai mozdonygyártás története.

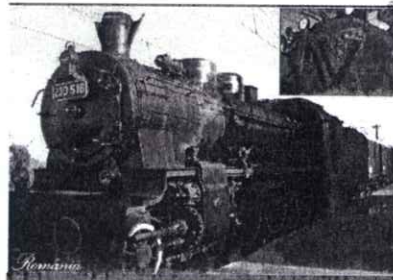
### 4. A resicabányai mozdonymúzeum

1971-ben a resicabányai üzemek fennállásának 200. évfordulóján született meg a bánági ipar- és technikai hagyományok múzeumának máig megvalósítatlan ötlete. Mivel egy évvel később a mozdonygyártás centenáriumara készültünk, s mert még létezett az első mozdony, mozdonymúzeum létesítéséről született döntés, hiszen a Román Államvasutak lecsereelte



már gőzmozdonyainak jórészét, az erdőkitermeléseknél pedig áttértek a gépkocsin való szállításra. A resicai gépgyártóüzem a resicabányai rendezőpályaudvar mellett állította ki mozdonyait. 15 régi mozdonyt mentettünk meg, a leghíresebb közülük az 1872-ben gyártott Resicza. A legtöbb mozdonynak nincsenek gyártási igazolványai, sőt legtöbbjéről még a gyártást igazoló táblácskák is hiányoztak. A mozdonyok helyreállítása és azonosítása így komoly munkát követelt. Kettőlől kiderült, nem Resicabányán, hanem a St. EG bécsi illetve Heuschel-Kassel gyárában készültek. A resicai mozdonymúzeum egyike a nyolc európai vasúti múzeumnak, de az egyetlen, amely nyilvános helyen fogadja látogatóit. A nagyszebeni vasúti múzeum például a CFR (Román Államvasutak) depójában található. A legérdekesebbek az 1872-ből származó *Resicza* illetve az 1925-ben gyártott *Principesa Elena* (Ilona hercegnő), mindkettő abból a korból származik, amikor még a mozdonyok is nevet viseltek, persze a 230 000-es, 142 000-es és 150 000-esek is nagy érdeklődésre tarthatnak számot. Romániában vannak még gőzmozdonyok a területi vasútigazgatóságok birtokában gőzmozdonyok, ezeket jobbra az ún. nosztalgia vonatok működtetésére használják.

Oravicabányán látható volt az 1921-ben a St. EG által gyártott 50625-ös, Aradon az 1939-ben elkészült 142044-es: Kolozsváron is működött gőzmozdonyjavító üzem, a Remarul.



A resicai Timpul Könyvkiadó gondozásában 2000-ben jelent meg Dan Perianu két kötetes vasúttörténelmi munkája, *Istoria locomotivelor și a căilor ferate din Banatul Montan*, Ed. Timpul, Reșița, 2000. (A bánági hegyvidéki vasút és mozdonyainak története), amelyet fellapozhatnak az érdeklődők.

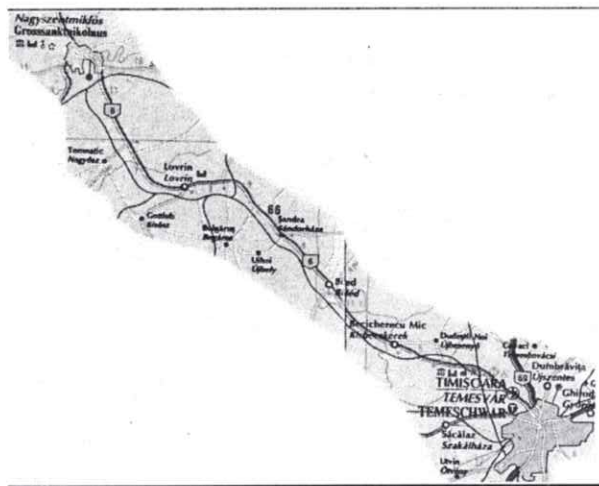
(ford. Mészáros Ildikó)

ILLÉS MIHÁLY

## Temesközi útvonalak (II.)

"Jobb egyszer látni valamit, mint arról tízszer olvasni."

Eötvös Loránd



Civilizációk találkozájának is nevezhetnénk azt az útvonalat, melynek végigkövetésére hívom ezúttal a kedves olvasót. Magyar történelem, sváb-német nosztalgia, román térnyerés, szerb állandóság és összeurópai jövő jelei egyaránt fellelhetők a Temesvárról Nagyszentmiklósra vezető országút mentén. A torontáli út: igazi bánsági csemege.

Forgalmas országút - mióta megnyílt a csanádi határátkelőhely - csak tapasztalt bringások induljanak el rajta, akik edzett idegekkel tűrik a dübörgő forgalmat. Igencsak szükség lenne már az aszfaltfolyosó szélesítésére. És elkelve egy kerékpársáv is...

Mint azt eddigi kirándulásaink alkalmával is tapasztalhattuk, nehezen ér véget a város. A testvértelepülések neveivel teleaggatott idétlen (az „átkosból” örökölt) kapun túl, még mindig Temesvár terjeszkedik, előbb új lakótelep képében, majd ott, ahol a városi kórház épül. Vagyis még mindig csak épül - igen: központi költségvetésből - ezért már ma sem mondható újnak...

A csókaréti repülőtér után csendesedik ugyan a környék, de hamarosan feltűnnek az ipari park első csarnokai, és köztük-mögöttük az egészen friss építőtölepek. A távolságot a kórház csupaszon ágáló falaitói idáig, akár történelminek is minősíthetjük.

Türelmesen át kell még kelnünk két vasúti átjárón, hogy végre érezzük is: kijutottunk a nagyváros vonzásköréből. És mindjárt akad izgalmas látnivaló, csak tudni kell, merre kalauzoljuk kíváncsiságunkat. Térképnek, útikönyveknek hasznát nem vehetik, ezért inkább kövessenek!

A 12-es kilométerkő előtt térjenek le jobbra Újbesenyő (Dudeștii Noi, Neubeschenowa) felé és haladjanak körülbelül csendes két kilométert a falu széléig. Miután ismét átbuckáznak a vasúti sínpáron, azonnal térjenek le jobbra az állomásig betonlapokkal fedett útra, mely az indóház után földes szekerűttá minősül, és követi a vasútvonalat Temesvár irányába. Vagy ötszáz méter után álljanak meg, kecmeregjenek ki az autóból, vagy szálljanak le a kerékpárjaikról. Forduljanak tisztelettel a bal felől enyhén emelkedő domb irányába.

Ez itt a történelemkönyvekben „Temesvári csata” néven ismert ütközet színhelye. Itt próbálta meg Bem apó a lehetetlent: megállítani a túlerőben lévő császári sereget, mely a forradalmi csapatok által már több mint három hónapja ostromlott város felmentésére érkezett... Az utókor 1905-ben állított obeliszket az itt elesettek emlékére - rajta magyar és német felirattal.

Nem nehéz fellelni az emlékművet a szántóföld közepén. Csak nem egy szokványos, csinos kerítésel határolt, gondozott kegyhelyet kell keresnünk. Zömök, sok évtizedes bántatlanságában megerősödött bokorképződmény után kutatva szemünkkel, tévedhetetlenül közelíthetjük meg és az ágakat félrehajtva, feltárhatjuk magunknak a kőoszlopot. Rajta a felvésett két felirat már eltompult a lerakódásoktól, de még épségben vannak. A magyar szöveget ezért kiolvasni nem, de felidézni olvasmányainkból lehet:

„A szabadságharc hőseinek 1849-49”

„Itt nyugszik a Szabadságharc 54 névtelen hőse, akik 1849. aug. 9-én e helyen lefolyt csatában haltak meg hazájukért”

„A névtelen hősök emléket megörökítették Újbesenyő község lakosai 1905. évben”

Az egykori eseményeket megidézni és átérezni hivatott néhány kísérlet, na meg a kötelező fotók után, visszatérhetünk az országútra. Ám, ha kíváncsiság gyötör, be is ugorhatunk a (2004-től ismét községi rangra emelt) település központjába, ahol



az 1751-ben épült római katolikus Szent Vendelin műemlék-templom található. A rendelkezésemre álló adatok szerint, ez a bánási svábok által emelt leg-  
régebbi istenháza.

Visszakanyarodva főútvonalunkra vagy öt kilométer után elérjük Kisbecskerek (Becicherecu Mic, Klein-Betschkerek, Mali Beckerek), a soknemzetiségű és sokat megélt községet. Mindjárt az elején, egy másik Óbesenyő felé vezető út elágazásánál cirill betűs oszlop áll, a vörös hadsereg itt elesett katonáinak hősiességét méltatva - csúcán az ötágú csillagot, a rendszerváltás után keresztre cserélték. Közvetlenül mellette a falu jeles szülöttének, Dimitrie Țichindealnak az - eleve keresztrel, zászlótartókkal, domborművel és többrendbeli feliratokkal ékesített - emlékműve áll. A szövegeket olvasva nyugodtan elkönyvelhetjük, hogy voltak és vannak még nemzeti-ségi ellentétek, melyekből mi magyarok elegánsan kimaradtunk.

Ma már nyilván jelentőségét veszítette, de ha figyelmesen járjuk a mértani pontossággal kimért utcákat, könnyen kirajzolódik előttünk a falu hármastagoltsága egy-egy templom körül. Az országút mindkét oldalát valamint a menetirányunkhoz viszonyított bal oldali térséget az egykori svábok által emelt, jómódról árulkodó házak töltik ki az 1811-ben épített római katolikus templommal. Letérve jobboldali irányba, szerényebb de nagykereskedés között húzódik meg a szerb ortodox templom (1908), míg az Óbesenyő felé vezető út környékét a román ortodox templom (1909) uralja.

Három olyan község következik útvonalunkon, melyek lakosságának etnikai összetétele kerek egy évszázad alatt tükörképszerűen megfordult. Hozzávetőlegesen, ahány sváb-német lakta egykoron őket, annyi most a román lakosok száma... és fordítva, ahány román ajkú volt száz évvel ezelőtt, annyian maradtak a sváb telepések leszármazottai mára. Ami pedig a többi etnikumot illeti - főleg szerbek és magyarok - néhány tucat körül mozgott és mozog számárányuk errefelé.

Billéd (Biled, Billed) felé érkezve, előbb az országút mellett magasodó Kálvária-dombra leszünk figyelmesek - a stációkat nemrégén újították fel, a magaslat tetején üvegablak mögött német és román nyelven olvasható a nevezetesség igen komolyra túpírozott története. Maga a település igazi nagyközség, az országútra merőleges főutcával. Itt van a régi és az új iskola, a polgármesteri hivatal és természetesen az 1777-ben fölszentelt római katolikus temp-



A billédi kálvária

lom. Előtte felújított, illetve kiegészített, impozáns márványtömbökön a két világháború és a deportálások áldozatainak hosszú névsora.

Sándorháza (Șandra, Alexanderhausen) viszonylag fiatal település. 1833-ban alapították 140 telepes családdal. Így történetelt meg, hogy ebben a faluban a svábok, tulajdonképpen őslakosoknak számítanak. Körkörös kialakított faluközpontja van, melyet az impozáns - kálaposnak is nevezett - római katolikus templom ural. Ugyanitt találkozzunk a nyugati civilizáció egyik EU-konform létesítményével is. A templom, valamint a szépen kimunkált világháborús emlékmű szomszédságában, egykori sváb parasztagazdaság épületeiben modern panziót alakítottak ki - „Schwabenhaus”.

Lovrin (Lovrin, Lowrin), régebbi szépcsengetésű néven Lórántfalva, sokáig a csanádi püspökség fennhatósága alá tartozott. A török hódoltság után lakosága főleg szerbekből és bolgárokból állott, őket szorították ki fokozatosan az érkező sváb telepések. 1772-ben II. Lipót császár, a törökök elleni hadviselésben érdemeket szerzett Liphay Antal generálisnak ajándékozta a falut, aki csinos kastélyt épített ide, mely manapság egy mezőgazdasági kutató és didaktikai központnak ad otthont. A község római katolikus temploma 1789-ben épült, román ortodox imahelye 1970-ben. A legtöbb idelátogató mégis termálstrandjáért keresi fel a települést.

Kalandozásunk végállomása felé közeledve, jó ha időben listázzuk a jeles dolgokat, hiszen Nagyszentmiklós (Sânnicolau Mare, Großsanktnikolaus) igazi híros város. Elég, ha csak az itt talált avarkori - a város nevét viselő - kincsre gondolunk, vagy a fénykorában szintén anyagi és szellemi kincsesvárosnak számító Nákó-kastélyt célozzuk meg. Ám tapinthatatlan értékek ezek, ma már töredékük sem található itt. Dunányi víz lefolyt már az Aranka medrében és a gazdagságot ma már inkább a nyugat-európai beruházók ipari létesítményeivel mérik.

Számunkra mégis kincses város Nagyszentmiklós. Magyar lakossága, melynek lélekszáma a legkedvezőbb időszakban is alig haladta meg az összlakosság 15 százalékát, mérhetetlen módon gazdagította kultúránkat és civilizációnkat. Itt született többek között, Révai Miklós (1750-1807) - korának legnagyobb nyelvtudósa, az első magyar nyelvű lapnak, a Magyar Hírmondónak szerkesztője, a magyar helyesírás elméletének kidolgozója - valamint Heim Péter (1834-1904) - mérnök, a magyar posta- és telefonhálózat kiépítője, akinek fiáról, Heim Pálról (1875-1929) neveztek el a budapesti gyermekkórházat. És nyilván nem állhatunk meg a felsorolással, míg Bartók Béla nevét nem említettük. Viszont, ha lehet álljunk meg egy percre a főtértől néhány gyalog-percnyi távolságra húzódó kis parknál, ahol a zenetudós szobra áll. Ugye legyen!



Bartók Béla mellszobra  
Nagyszentmiklóson

B. KRESTYÁN ILONA

## A LEYRITZEK Szerepük Temesvár gazdasági, társadalmi és közéletében

Az 1830-as évek elején a kassai szintársulattal Temesváron szereplő Déryné a várost sommásan csak így jellemezte: "Nobel kis város".

Az évszázados „törökvilág”, majd ennek eltűnéseivel a hely kiemelt fontosságú stratégiai pozíciója miatt az osztrák hatalom építette erőrendszer béklyója torpantotta meg a város és vidék gyarapodását. Természetesen, e többezer főnyi helyőrség és annak hozzátartozói, mint fogyasztók, vonzották az iparosokat, de a város fejlődése valójában csak a várjelleg megszűntével (1892) lódult meg.

A *Fővárosi Lapok* 1896-ban közölte Sas Ede vereszetét, amelyet átvett a *Délmagyarországi Közlöny* (1896. június 16.) az alábbi rigmusok így jellemzik Temesvár és a régió viharos történelmét, felgyorsult előretörését: „*Bástyás Temesvár*” melynek „*Vala a törökkel tenger vesződsége, / S lám milyen hősokeket nevel ott a béke!*” – majd:

„*Bazsarózsánál is haragosabb menték, Versecz virágzását ékesen hirdetétek*” s végezetül: „*Utánna poroszkal a furge Pancsova, / Lovasa ékszeres, csótányos a lova.*”

Az országgrész sorsa Temesvár sorsától függött, ahonnan az adminisztráció központját II. József Nagybecskerekre akarta áthelyezni, a város egészségtelen klímája miatt. A mocsarak lecsapolásával ezt az állapotot is felszámolták.

A temesvári polgárságnak igen sokféle eredete volt. Ez az igencsak heterogén népesség a XIX. század végére temesvári voltára büszke lakossággá ötvöződött, melynek a legújabb időkig jellemzője volt a többnyelvűség. A temesvári polgárság legaktívabb tagjai az iparosok voltak. Igazi nagy töképezés azonban nem akadt a helyiek között.

Több mint hét évtizedig a Leyritzek számottevő tényezői voltak a temesvári valóságnak.

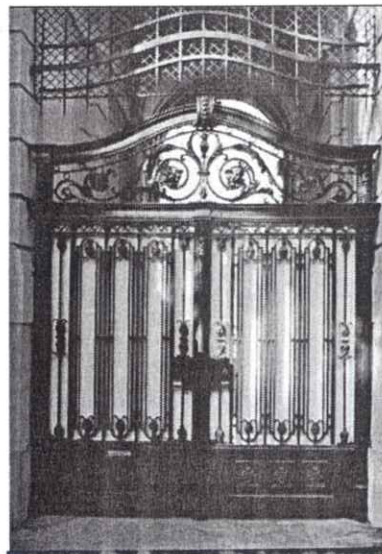
Leyritz Ignác az ország északi vidékéről került a városba, ahol 1857-ben nyitotta meg lakatosműhelyét. Hamar gyökeret vert, és szaktudásával, az új felkarolására mindig tettrekész személyiségével, tekintélyes polgárként már 1867-ben városi képviselő lett. A város gazdasági életének előrevitelében két területen vitathatatlanok az érdemei: a telefonhálózat és az elektromos közvilágítás kiépítése terén.

Bár a „végeken” élt, hamar értesült Edison találmányáról, és Puskás Tivadarral együtt felvette a kapcsolatot annak képviselőjével, megegyezve, hogy Budapesten és Temesváron felállítják a telefonközpontot. Nem térünk ki a Puskással kialakult vita okára – de tény, hogy a temesvári telefonközpont megnyitása hat hónappal előbb történt meg, mint a budapesti. Eltérő adataink szerint 1879-ben (Berkeszi) – illetve 1878-ban (újsághír). 1896. január

1-jével az állam saját kezelésébe vette a „telephont”. Az első temesvári telefonközpont Leyritz belvárosi házának emeletén – egyetlen szobában – működött – míg a földszinten a „gőzerőre berendezett” lakatosműhely, amely egész Dél- és Felső-Magyarországnak dolgozott; a vasúti építkezések lakatosmunkáit említjük meg elsősorban az agilis iparos-vállalkozó Leyritz telefonkészülékek gyártásával bővítette kínálatát, de készítették „házi- és hoteltávirdákat” – raktára is. Leyritz szívesen tett eleget a főreáliskola (ma Lenau Líceum) felkérésének 1882-ben, és elmagyarázta a végzős tanulóknak a telefon működését, annál is inkább, mivel ő szerelte fel az iskola készülékét is. 1883-ban a „telefonvállalkozó” Leyritz bővítette szolgáltatásait: a telefon-előfizetőknek telefonon továbbította az érkező táviratokat is.

A telefon alkalmazásának először Berlinben, majd Bécsben felhasznált új lehetősége volt a telefonhangverseny. A fiatal Leyritz Árpád a cég helyiségeiből telefon útján közvetítette a zenét a kereskedő egyletnek a Vigadó teremben (színházépület) tartott társas estélyen. Az egylet vezetőjének köszönetéről a *Délmagyarországi Közlöny* újságírója tudósít (1980. nov.11-én): „*önzetlen fáradásaiért és fontos tanulmányaiért, amelyeknek köszönhető, hogy Temesvár olyan élvezetben részesült, amelyben eddig csak nagy világvárosok részesültek.*”

Leyritz Ignác műhelyének oroszlánrésze volt az elektromos közvilágítás hálózatának kiépítésében. Nekik is köszönhető, hogy az európai kontinens első városa, ahol a 1884. november 1-jén hivatalosan kigyúltak az utcai lámpák, Temesvár lett. A próbavilágítás keltette benyomásról írta a helyi lap (1884. szeptember 30-án): „*megszégyenültek a kétkedők. Kétségtelen ugyanis, hogy a teljes erejű villanylámpa intenzív, nyugodt és pompás fénye a pislogó gázlámpák*



A szecesszió idején készült kovácsoltvas kapu

kal össze nem hasonlítható.” – Az október 28-i próbavilágításról így tudósított: *”A zuhogó eső és a néha viharrá izmosodó szél dacára is kifogástalan intenzitással szórták a sugarakat az angol társulat lámpái, megszügyenítve a pislogó, ide-oda libegő gázlángokat.”*

Az iparosságnak nagy kihívást jelentett a XIX. század végén a gyári – sokszor külföldi – áruk versenye. Ezt a kihívást jobb minőségű, tetszetősebb, egyedi termékek készítésével próbálta ellensúlyozni. Az iparosok száma is nőtt, – tehát köztük is versengés folyt. A lakatosok száma például így alakult: 1853-ban 13, 1891-ben 20, 1899-ben 23, 1907-ben 31 – feltehetően mind önálló mester. 1898-ban a Leyritz-műhely 30 segéddel és 34 tanonccal dolgozik, – valóságos „lakatosgyár” – ahogyan a korabeliek nevezték. A konjunktúra alakulása természetesen befolyásolta az alkalmazottak számát. Leyritz Árpád tudatában volt az erősödő verseny okozta kihívásnak, ezért a minőség, és a szaktudás bővítésére összpontosított. Az ipariskola egyik szakrajztanfolyamát is elvégezte, s mivel szándékában állt műhelyét gépjavitó-részleggel bővíteni, 1896-ban kitűnő eredménnyel gépészvizsgát tett.

A közeli Balkánon kialakult helyzet okozta gazdasági hullámvölgyek a szolgáltatások terén kínálták a megmaradás lehetőségét. Az épületlakatos Leyritz az 1900-ban megnyílt Fa- és Fémipari Szakiskola munkálataiban résztvevő mesterek között van, de az ő műhelye készítette a józsefvárosi tűzoltótorony (1904-ben) villamoscsengő-berendezését, a vízvezetékét és a lakatosmunkákat.

A helyiek által Leyritz – Vasudvarként ismert lakatosműhelye többször hirdetett a sajtóban. Egyetlen hirdetésüket idézem a *Délmagyarországi Közöny* 1892. augusztus 23-i számából.

Alapított 1857-ben I. délmagyarországi építő- és műlakatosműhely, vasszerkezetek műhelye, sűrűgöny-, távbeszélő és villámhárító építő intézet.

Főműhely és iroda: Belváros, Régi sétatér 184 sz. Fiók: Jenő herceg utca 49 sz.

Kitüntetve, Ausztriában, Belgiumban, Magyar-, Német-, Spanyolországban, stb.

Ez a széles kínálat 1914 után így módosult illetve szűkült: vízvezeték, csatornázás és egészségügyi berendezések vállalata; 1921-ben a Molin-féle Kalauzban csupán egy név a többi felsorolt lakatos között, ilyenformán Leyritz Curtea de fier I, str. Eugen de Savoya (szerk. megj. Vasudvar, Eugen de Savoya utca románul).

A cég színvonalas munkáját az Országos Iparegyesület „ezüst éremmel” ismerte el, melyet az Egyesület budapesti székháza dísztermében vett át képviselőjük. A kitüntetés indoklása: az épület- és műlakatos iparágban, nemkülönben az elektrotechnika terén szerzett érdemekért (1890).

Az aradi és a temesvári lakatosipar között nagy volt a versengés. Az ottani *Alföld* című lap cikke alapján (*Délmagyarországi Közöny* 1890. július 20.) az aradiak kíváncsian várták a cégnek az aradi kiállításon való jelentkezését. A temesváriak a lapból arról is értesültek, hogy az aradiak ismerték Leyritz munkáját; a korrekt megállapítás eszerint megjegyezte, hogy a cég több kiállításon díjnyertes volt, és bizonyára tetszést fog aratni Aradon is.

A kor építészete előszeretettel alkalmazta a díszrácokat, melyek készítői kizárólag a nagyobb tőkével rendelkező mesterek voltak. E sokszor igazi műremeknek bizonyuló munkák egyikét ma is megcsodálhatjuk: a Mária-szobrot övező díszrácot, Vey János helyi lakatosmester munkáját – ami azt is bizonyítja, nem akármilyen tudású mesterek voltak Leyritzék versenytársai.

Sajnos, a Leyritz készítette remekeket csak leírásokból ismerjük: elpusztultak, elkallódtak, így a Tiszti Kaszinó lámpái is.

Az aradi kiállításra az akkor (rövid ideig) Leyritz-Burghardt néven működő műhely egy „művészileg készített virágasztalt” állított ki kovácsoltvasból, melyet a kiállítás megnyitása előtt a temesvári lakosok is megcsodálhattak a Mühle-féle virágkertetészet kirkatában. A cég a kállítási sorsjáték javára egy kovácsoltvas képkeretet és hőmérőt is felajánlott. (*Délmagyarországi Közöny* 1890. június 5.)

A munka- és nyersanyagigényes termékek létrehozásához szükséges anyagiakat a kelendőbb épületlakatos-termékek értékesítése biztosította, melyekből bő kínálatot mutatott be a cég az aradi kiállításon (is). Sokkal fontosabbnak tartjuk viszont az egyedi darabok ismertetését, hisz ez bizonyítja a sokoldalú szakmai tudást, amellyel a műhely irányítói és segédei is bírtak.

A helyi lap (*Délmagyarországi Közöny* 1890. január elseje) így írt a Leyritz-műhelyről: „utólérhetetlen a Délvidéken”. Berkeszi István Kis Monográfiája (1900) a 178. oldalon így fogalmaz: *”a műlakatoság terén Leyritz Árpád műhelye a legkiválóbb, mely különféle kiállításokon a legnagyobb kitüntetésekben részesült.”*

A temesvári iparoktatás kezdeteit tárgyaló tanulmányunkban megemlítettük Baross Gábor, a „vasminiszter” felvillanó ötletét a temesvári kiállítás (1891) megtekintésekor: a kormány esetleg gyakorlati iskolát rendezne be Leyritz Árpád kitűnő műhelyébe. Az éles szemű Baross Gábor jól mérte fel tehát Leyritzék tudását, hozzáértését. Utasítására a műhely bemutatott műlakatos-remekai közül minisztériuma számára megvásároltatta a kiállított óraasztalt, mely *„igazi valódi műkovács munka. Az otromba kemény fém itt elvesztette minden súlyát.”* – írja a kortárs cikkíró. A cég bemutatott „pompás” kovácsoltvas kereteket és csillárokat, kapurácsokat. A cég változatos kínálatát illusztrálták a kiállított szép takaréktűzhelyek, táviradai- és telefonkészülékek, épületvasalások.

A kiállítók között volt Klein Dávid is, a másik temesvári „lakatosgyár” tulajdonosa, ki azelőtt évekig a Leyritz-műhelyben dolgozott, de *„becsületére is, válik mesterének”*. *„Finomabb, nehezebb, komplikáltabb és sikerültebb munkát képzelné sem lehet az általa kiállított vasrácsnál. Rendkívül elegáns csillára is, a Telbisz arcképéhez készült keret, gyertya- és gyufafestő.”*

A fentiek csak apró adalék a Leyritz-műhely Temesvár iparára gyakorolt hatásának illusztrálására.

Leyritz Ignác iparos-önérzetét hízelgően érintette, hogy mint a temesvári kiállítás egyik rendezőjét, de mint kiváló bizottsági tagot is a fémipari pavilonban Ferenc József „megszólítással” tüntette ki – Leyritz Árpád elismerésben részesült.

1892-ben Leyritz Árpád a Rudolf trónörökös szállónál „remek kivitelezésű” kovácsoltvasból készült előtetőt szerelt fel, amiről így vélekedtek a kortársak: *„egyike a legnagyobbaknak, melyek e nemben készültek. A díszes kivitelezés elemei: vasrózsák, girlandok, virágok, levelek – és a megvilágító villamos izzólámpák.”* E munkának (is) csak a híre maradt fenn.

A millenniumi kiállításra a műhely a megye által megrendelt munkával nevezett be: egy 4,5 méter magas óraállvánnyal, rajta a megye címere, zászlótartó sárkányokkal. A *Délmagyarországi Közöny* megállapítása szerint e munka rajzaiban az új, német irány felé halad, kivitelében, mint Leyritz Árpád minden munkája, egzakt munka. A millenniumi kiállítás bíráló bizottsága jó munkáért, iparművészeti haladásért ítélte díjat Leyritz Árpádnak.

A Pester Lloyd a vidék egyik legkiválóbb iparosának nevezte, aki nem áll a fővárosi műlakatosok mögött, felemlítve, hogy munkái sok kiváló épület és palota díszeit képezik.

Helyi lapunk értesítette a temesvári polgárokat, hogy a Wiener Schlosser Zeitung ismertette Leyritz kiállítási kollekcióját, és leközölte a fényképet, amely tanúsította, hogy az uralkodó „megszólította”, – így bizonyítva a temesvári iparos kiváló mesterségbeli tudását. Klein Dávid, a másik jeles temesvári lakatos, „csak” kiállítási érmet kapott. Érdekességként érdemesnek tartjuk megemlíteni, hogy Kossák József, országos hírvé temesvári fényképész, felületes elbírálással vádolta a bizottságot, és visszautasította a szintén „jó munkáért” nekiívelt kiállítási érmet. Különbözőek, ugyebár, az emberi érzékenység és az iparos önérzet fokai...

A balkáni ellenségeskedések (háborúk) és főként a kiérett világháború, már nem tették lehetővé hasonló bemutatkozó alkalmak (kiállítások) szervezését. Az egykori kiváló, hozzáértő, a városért dolgozó városvezetők 1916-ra újabb, reprezentatív temesvári kiállítást terveztek, így akarták megünnepelni a város török uralom alóli felszabadulásának 200. és az első temesvári kiállítás 25. évfordulóját. Megvalósulatlan terv maradt csupán.

A háború okozta gazdasági pangás, a fegyverletétel nagy nehézségeket okoztak a temesvári iparosoknak – is. Keresik az utat – a kiutat – iparuk megmentésére. 1918. december 8-án a Temesvári Hírlapban kiáltványt tettek közzé. Ebből idézünk: *„...Nem tudjuk, nem láthatjuk még, mi rejlik a jövő sötét, bizonytalan méhében, de tudjuk, érezzük azt, hogy veszély fenyeget bennünket, ha nem vesszük kezünkbe sorsunk intézését. Fel, tehát kisiparosok, mint egy ember! Szereljük fel magunkat a szervezkedésben és egyesülésben rejlt erő védőpajzsával!”* Aláírók: a temesvári kisiparosok szabad szervezetének előkészítő bizottsága; csupa neves iparos, köztük Leyritz Árpád. A már említett, Molin-féle címtár mellett: Az utolsó hírünk a szinte kifogyhatatlan temesvári polgárról.

Ifjú Leyritz Árpád nem követte és nem is követhette törekvő iparos elődei példáját. A történelmi helyzet is merőben más volt, a temesvári Főreál Értesítője alapján 1902-1906 között ezen iskola növendéke. Következő értesülésünk személyéről a Temesvári Hírlap 1915. július 9-i híre: orosz fogságba esett. A lugosi 8. honvéd gyalogezred főhadnagya három évig a krasnojarszki fogolytábor lakója. 1918. május 28-án ugyancsak a Temesvári Hírlap közlése: ifj. Leyritz Árpád Zsolnáról tudósította szüleit, hogy hazatérőben van. Itthon magántisztviselő. Baloldali emberként tartják számon. A Munkásothton felépülése után – ismeretterjesztő előadásokat tart az otthon látogatóinak. Úgy véljük, van alapja tehát feltételezésünknek, hogy ismerte Wolf Ferencet, akit Boczow József néven ítélt halálra Párizsban a vérbíróság, és 1944 februárjában a Mont Valérien erőd kivégzőosztaga lőtte agyon.

Biztosan tudjuk viszont, hogy az 1929-es áprilisi temesvári események miatt, mindkettejüknek a hatóságok zaklatását, vizsgálódását kellett elviselniük. Különböző utakon és körülmények közt, mindketten elhagyták a várost. Leyritz például hamis útlevelel.

#### Irodalom:

Berkeszi István: Temesvár sz. kir. város kis monográfiája, Temesvár, 1900.  
Boczóky Kresztján Ilona: A temesvári iparoktatás kezdeteiről, 2005.  
Geml József: Temesvár sz. kir. város statisztikája az 1898-ik évben, Temesvár.

Lendvai Jenő: Temesvár város közigazdasági leírása, Budapest 1908.  
Pain Lajos, Hitter Ferenc: Felsőbányai arcképcsarnok, Felsőbánya, 2002.  
Déli Hírlap 1937  
Délmagyarországi Közlöny 1889-1896

1933-ban már nincs az országban. Lehet, hogy szándékosan „kődösített” a család – az a hír terjedt el, hogy Dél-Amerikában él. Egy pár év múlva bukkant fel újra a neve Párizsban – ahol nehézségek árán sikerült magának egzisztenciát teremtenie. Egy családtörténet temesvári fejezete véget ért.

Közismert Temesvár nagy kiterjedése, széttagoltsága; annak idején a vársonegyedekben éppen emiatt erős volt az önszerveződés, dalkörök, társaskörök, asztaltársaságok, olvasóegyletek szerveződtek, mint a kapcsolatteremtés eszközei, a polgári összetartozás fórumai, de a fejlett kultúrélet keretei is egyben. E szervezetek által kínált lehetőségeket a Leyritz család is kihasználta.

A család sokoldalú tevékenységét példázza Leyritz Ignác és Árpád takarékpénztári illetve népbanki szerepvállalása, de megemlítjük azt is, hogy Leyritz Ignác a belvárosi önkéntes tűzoltó-egylet fecskendő-mestere volt. Leyritz Árpád a külföldön (Frankfurtban) díjat nyert amatőr fényképész; milenniumi kerékpárversenyt szervez Temesváron (nőknök is), Leyritz Ignác választott tagja (többször) a város törvényhatósági bizottságának. Leyritz Árpád az iparszervezetek bizalmát élvezte, például iparhatósági megbízott. Anyagilag is támogatták a kulturális rendezvényeket.

Leyritz Ignác felesége, Ida és ifj. Leyritz Árpád felesége, Aranka, (Budapesten házasodott) – az Evangélikus Nőegylet tagjai.

Nagyobb teret érdemel Leyritz Árpádné Nagy Aranka, okleveles ének- és zenetanárnő tevékenysége. Akárcsak ifj. Leyritz Árpád ő is tartott ismeretterjesztő előadásokat. Ének- és zeneórák adására többször ajánlkozik újsághirdetések útján, főleg ifj. Leyritz Árpád Temesvárról való távozása után. Alkalmi fellépéseivel a város kultúréletét gazdagította.

Két fellépését említhetjük – csak szemléltetésképpen. 1932 júniusában a piaristák dísztermében szólistaként lépett fel a temesvári zenei élet kiválóságának, Pogatschnigg Guidónak a szerzői estjén. Jelenlegi tudásunk szerint utolsó hírünk 1937-ből való: a Déli Hírlap okt. 23-i száma adta hírlül, hogy Liszt és Wagner legszebb dalait adja elő a Magyar Házban, a Bánsági Magyar Közművelődési Egyesület évadnyitó előadásán, november 7-én.

A gazdasági és kultúrközponttá vált modern Temesvár sokat köszönhet a Leyritz családnak. Munkájuk beépült a város épületeibe, de ugyanakkor annak kiváló minőségével a város hírét is terjesztette. Sajnos, a köztudatból is kikopott emlékü. Nevük előtt a vérszenes gyérülő temesvári őslakosok utódai még is ismeretlen. Pedig maradvándó alkottak. Az esténként kigyúló lámpafények – örök mementőjük.



A Leyritzek idejében ilyen volt a telefon

Délmagyarországi Lapok 1882, 1883, 1884  
Városi Közlöny 1899, 1900  
Temesvári Hírlap 1915, 1918, 1932, 1933  
Virgil Molin: Micul Cicerone pentru oraşul Timişoara, Temesvár 1921  
Albert Strasser und Johann Tokár: Geschäfts-Adressenbuch von Südungarn 1890, Temesvár, 1890

## NÉMETH FERENC

Régi becskerekeli  
könyvkereskedők

II. rész

S éppen az 1830-as években domborodott ki a polgári értékvilág, s veszített súlyából az addig oly domináns társadalmi helyzet. Egyre inkább előtérbe került az értékrend, életmód és életstílus és kialakulóban volt a polgári magatartás.

Szinte szabály volt, hogy a nyomdai privilégiumot az illetékesek a cenzúra központjaitól távol eső vidékeken nem szívesen, igen nehezen és körülményesen adták csak meg, leggyakrabban több feltételhez kötve a nyomdai kiváltság elnyerését. A nyomtatott szót már akkor veszélyesebb és ártalmasabb fegyvernek tartották a hagyományosnál. Vajdaság első nyomdáját Emanuil Jankovic állította fel Újvidéken, 1790-ben. A XVIII. század végén nemcsak Újvidéken, de Becskereken is megpróbálkoztak a szerbek a nyomdaalapítással. Dragoljub D.Colic úgy tudja, hogy becskerekeli szerb kereskedők a XVIII. század végén és a XIX. század elején két ízben folyomadtak nyomdaalapítási privilégiumért, de sajnos sikertelenül. 1790-ben valahogyan éppen az újvidéki Jankovic nyomda megalapítása idején bukkant fel a Bánátban, pontosabban Padén Takáts Rafael, a padéi tybotbéta – ahogyan Kalapis István nevezi, aki szerzetes volt ugyan, de egyházi teendői mellett szabad idejében kézisajtóval tucatnyi nyomtatványt készített. Ezek voltak az első bánáti nyomtatványok. Jóllehet termékei zömmel néhány oldalas aprónyomtatványok voltak, mégis Toldalékja (a Pápai-Páriz-féle szótár pótlása) már a hosszabb lélegzetű, nyelvészeti és szótártörténeti szempontból is értékes mű volt. Takáts Rafael engedély nélkül dolgozott, így üldöztetésnek, zaklatásnak és házkutatásnak volt kitéve. Noha csak kézisajtót üzemeltetett, úttörő szerepét a bánáti nyomdászat történetében nem lehet elvitatni.

E XVIII. századi előzmények után jórészt a XIX. század első felében, pontosabban az 1830-as és 1840-es években alakultak ki a teljes egészében a szükséges anyagi és szellemi feltételek vidékünkön nyomdák felállítására. Ekkorra (1830-40-ig) a reformkor derekán már kialakulóban volt az anyanyelvű tájékoztatást igénylő polgári olvasóközönség vékony rétege a megyeközpontokban és a postakocsijáratok mentén fekvő mezővárosokban.

A pesti, pozsonyi, esetleg a bécsi lapok előfizetői a táblabírák, jegyzők, és egyéb megyei tisztviselők, a birtokosok, uradalmi ügyészek és gazdatisztek, ügyvédek és tanítók és tisztiorvosok és vízépítő mérnökök sorából kerültek ki – írja Kalapis Zoltán, vázolván egyúttal a potenciális olvasótábor is. Valóban, a nagyobb városokban az idő tájt csúcsosodtak ki a nyomdaalapítási igények, s több helyütt is sor került a sikeres vagy sikertelen próbálkozásokra. Takáts Rafael után, de még Pleitz Ferenc Pál (1847) megjelenése előtt Bánátban több kézisajtó is működött. Így Alois Apile kézisajtója 1838-39-ben egy rövid ideig Nagyikindán dolgozott. Nagyobb megrendelések hiányában ott bizonyára nem tudott magának megélhetést biztosítani, s ezért környezetet változtatott. Pancsován 1844-ben bukkant fel Josef Hayd könyvárus, könyvkötő és nyomdász, aki ott Milleker szerint egy kis könyvnyomdát szándékozott felállítani. Sajnos, kérélmé nem talált meghallgatásra, így Pancsova nem 1844-ben, hanem csak 1848 nyarán kapott nyomdát, amikor is Jovan Kaulici Újvidékről Pancsovára költöztette át nyomdagépeit. Az 1830-1840-es években Nagybecskereken is működött egy-két kézisajtó, legalábbis arra enged következtetni a Nagybecskerekeli Levéltárban őrzött néhány korabeli őrlop, aprónyomtatvány. Ezek a bánáti kézisajtók rövid életűek voltak, alkalomszerűen dolgoztak, és egyiküknek sem volt hosszan tartó termelése. Takáts Rafaelt, a padéi ferences nyomdászt kivéve e kézisajtók könyvkötők kezében voltak, akiknek hasznát húzó mellékfoglalkozás volt a rovatos táblák készítése, a lajstromok, jegyzőkönyvek vonalazása és bekötése. Egyikük-másikuk túllépte ezt a könyvkötők mellékfoglalkozásaként megtűrt tevékenységet méghozzá oly módon, hogy hozzájutott bizonyos mennyiségű és fajtájú betűhöz, és kockára merte tenni működési engedélyét és szabadságát azért, hogy (a városi vagy megyei előjárók hallgatólagos támogatása mellett) kinyomtatson egy-egy színlapot, alkalmi köszöntő verset vagy közérdekű felhívást. Ez a termelés oly csekély méretű volt, hogy nem vonta magára a privilegiált nyomdászok figyelmét, akik különben árgus szemekkel figyelték vetélytársaik tevékenységét, különösképpen a kontárok jelentkezését,



Bácsország 2007/2. (41. szám)

hogy esetenként azonnal panaszt emelhesse a helytartótanácsnál privilegiált jogaik bitórlásáért.

Bánát első igazi nyomdáját 1847-ben a regensburgi származású Pleitz Ferenc Pál (Franz Paul Pleitz) állította fel Nagybecskereken. Pancsova – mint említettem, Jovan Kaulici személyében 1848-ban kapott tipográfust, Eduard Kirchner 1856-ban Versecen nyitott nyomdát, 1874-ben pedig Leopold Jokly kezdte meg tevékenységét Nagyikindán. Egyébként Magyarországon 1850-ben összesen 75 nyomda üzemelt (Pesten és Budán 10, vidéken 65), 1866-ban pedig 106 (Pesten és Budán 17, vidéken 89).

Könyvárusok és könyvkereskedők Bánátban  
a 19. század első felében

A továbbiakban szólunk a XIX. századi bánáti könyvárusokról és könyvkereskedőkről, akiknek a nyomdászok és könyvkötők mellett fontos szerepük volt a könyvkiadás terjesztésében. Szükségesnek tartjuk itt megemlíteni, hogy Vajdaság első ismert könyvárusa Damjan Stefanovic Kaulici volt, aki 1780-tól könyvkötőként és könyvárusként Újvidéken működött, méghozzá igen sikeresen. Ugyancsak fontos tény, hogy az első könyvkereskedést Vajdaságban Emanuil Jankovic újvidéki nyomdász nyitotta meg 1790-ben a Duna utca sarkán. Bánátban valamelyest késtek ezek a folyamatok. Nagybecskereken már 1807/1808-ban tudunk egy Petar Boskovic nevű könyvárusról, 1835-ben Georgije Popovic könyvkötőről és könyvkereskedőről, az 1840-es években Leschka Lajos könyvkötőről, 1841-ben Mangold Lipótról, aki könyvek árusításával is foglalkozott. 1843 májusában ka-

pott Nagybecskerek könyvkereskedését, amikor a fútcai Fetter-féle házban az aradi Bettelheim testvérek nyitottak könyvesboltot, Pleitz Ferenc Pál nyomdász, aki 1847 októberétől üzemeltette nagybecskereki tipográfiáját, kezdetől fogva könyvek eladásával is foglalkozott, de könyvkereskedést csak jóval később a XIX. század második felében nyitott.

Nagykikindán elsőként az 1840-es években a Dölle&Kirchner könyvkereskedő-cég működött, amelynek tevékenységéről bővebben nem tudunk. A könyvkereskedői szakma ott csak az 1870-es 80-as években kapott lendületet Jokly Lipót nyomdász és könyvkereskedő tevékenységével, akinek 1875 és 1880 között jól felszerelt könyv-, papír- és írószerekkereskedése volt, amellel gazdag német nyelvű kölcsönkönyvtára is. Joklyt követően szerteágazó tevékenységet fejtett ki Jovan Radak nyomdász és könyvtáros, aki 1878-ban egy időben nyitotta meg nyomdáját és könyvkereskedését, könyvkiadói tevékenységével pedig a

szerb nyelvű kiadványok számát gyarapította Bánátban.

Pancsován már 1817 októberében felbukkant egy könyvtáros, Jeftimije Slakovic, de ottani működéséről nincs adat, őt követően az 1840-es években Franz Knotz sikertelenül kérelmezett könyvkereskedés megnyitására, de 1843 őszén tankönyvkiadásra kért és kapott engedélyt a pancsovai hatóságoktól. Pancsova monográfiájában olvastuk, hogy 1844. április 29-én Josef Hayd könyvkötő az udvari haditanácstól (Hofkriegsrat) tankönyveladásra kapott engedélyt. Hayd egy könyv- és zeneműkereskedést szándékozott megnyitni és egy nyomdát felállítani. Rövid ideig sikeresen dolgozott is ott, de már az elkövetkező években Temesvárra költözött. Utóda, Wilhelm German, 1846. július 21-én nyert engedélyt régi könyvekkel való kereskedésre. Josef Küst tudni véli, hogy Hayd nyomdaalapítási engedélyért is folyamodott, ám kérelmét visszautasították. 1850 augusztusában Jovan Kalici (akkor még pancsovai könyvkötő és nyomdász)

kérte a magisztrátust, eszközölne ki a számára könyvtárosi engedélyt. Pancsován is csak a XIX. század második felében indult virágzásnak a könyvkereskedelem, különösen Karl Witigschlager könyvesboltjának megnyitása (1856), (aki tankönyvek eladására nyert engedélyt, 1854-től pedig kölcsönkönyvtárt is üzemeltetett) továbbá a Jovanovic fivérek cégalapítása (1872) után.

Versecen a XIX. század első felében még nem volt könyvkereskedés, s csak előfizetés-gyűjtők és megbízottak által lehetett könyvet vásárolni. Az első könyvesboltot Kirchner Ede nyitotta 1856-ban, aki egyben az első verseci nyomdász és lapkiadó volt. Cégét a családtagok a második világháború végéig üzemeltették. Az 1870-es, 80-as években Nikola Markovic nyitott könyvesboltot, és főképpen szerb kiadványok árusítására szakosította magát. Az 1880-as években pedig a Wettel&Veronits könyvkereskedő és nyomdász cég dolgozott ott.

(folytatjuk)

## UJJ JÁNOS

### Ficzay Emlékkönyv

Arad egyik (ha nem éppen A) legnépszerűbb helytörténész, Ficzay Dénes (1921-1985) egyik vele készített interjúban azt vallotta, hogy gyermekkorától kezdve egyetlen igaz szerelme volt: Arad. A város! Nem véletlenül nevezték „aradológus”-nak, az általa gyakorolt műfajt meg aradológiának. Aki ismerte, tudta: az iskolai vakációk alatt, szabad idejében a könyvtárban, vagy a levéltárban találkozhat vele leggyakrabban, ott naponta hangvesszőszorgalommal böngészgeti, jegyzeteli a város történetére vonatkozó könyveket, iratokat. Magyartanárként egyetlen iskolában, az őt nevelő és útra bocsátó Katolikus Főgimnáziumban, majd annak utóiskolájában oktatott nyugdíjazásáig. Diákjai imádták, mindenkit lekötő városnéző sétáira ismerősök és ismeretlenek egyaránt elkísérték.

Népszerűsége ellenére nem tartozott a sors kegyeltjei közé. Kutatásai eredményét legfeljebb egy-egy nagyobb lélegzetű tanulmányban, avagy a helyi napilapban közölhetett. Volt időszak, amikor még az olvasók által oly kedvelt helytörténeti cikkek közlésétől is eltiltották, mondván, hogy csak a múlttal foglalkozik. Munkahelyén meghurcolták, doktorátusának befejezése elhúzódott, váratlan halála után még a majdnem elkészült doktori disszertációja is „elkallódott” valahol.

Ficzay Dénes hagyatékát Pávai Gyula magyartanár vette kézbe, s az

általá irányított Kölcsey Egyesület az elmúlt években három kötetet adott ki, melyekben részben a kéziratok feldolgozását, részben a megjelent írásokat tartalmazták. S most megjelent a negyedik is, a Ficzay Dénes Emlékkönyv, amely egyaránt szól az átlagolvasóhoz és a szakemberhez. Eredetileg a könyv szerkesztője, Pávai Gyula úgy tervezte, hogy egybegyűjti a volt tanítványok, ismerősök, kollégák emlékeit, a róla szóló anekdotákat, s azokból állít össze egy kötetet. Csakhogy a helyi lapban megjelent többszöri felhívás ellenére is nagyon kevesen vállalkoztak arra, hogy papírra vessék visszaemlékezéseiket, így a könyv szerkesztője a Ficzay életrajz és munkásságának bemutatása mellé összegyűjtötte a népszerű tanár úrról írt verseket, a halálakor megjelent nekrológot, egy kolléga emlékezését. A kötet tartalmasabbá tételért néhány, eddig még nem közölt Ficzay-kézirat mellé beválogatott olyan írást is, amely a tanár úr *Népszerű történelem* sorozatában jelent meg a helyi sajtóban jó 25-35 évvel ezelőtt. Ezek a cikkek elsősorban az átlagolvasó számára íródtak, megjelenésükkor akkor sok esetben az egyedüli olvasnivalót jelentették a propagandaanyagokkal, hozsannákkal, dicsőítményekkel teli újságban.

A helytörténészek számára mindenképpen érdekes, a kutatást elősegítő közlések is vannak az Emlék-



könyvben. Nekik szól az *Aradi sajtótörténet*, valamint az *Arad könyvszete* című fejezet. Ezek olyan bibliográfiai adatokat tartalmaznak, amelyek megkönnyítik, gyorsan hozzáférhetővé teszik a helytörténészeknek a város történelmére vonatkozó anyagok fellelését az aradi könyvtárban vagy levéltárban, de több más helyen, például az Országos Széchényi Könyvtárban, a Kolozsvári Egyetemi Könyvtárban vagy a Román Tudományos Akadémia bukaresti könyvtárban. Néhány esetben (éppen a követőkre, az utókorra gondolva?) Ficzay Dénes tematika szerint is csoportosította felgyűjtött információit (Maros-hidak; képzőművészet, tárlatok; periodikák). Ez teszi mindenképpen hasznossá az „aradológus” legutóbbi kötetét.

# Bokrétabemutató

*Szabó Ferenc tanító a temesvári Bartók Béla Elméleti Líceum Bokréta táncscsoportjának vezetője Igazfalván született. Az egyetlen önálló magyar középiskola igazgatóhelyettese volt több éven át. Az ezredforduló előtt hozta létre akkori kis tanítványaiból a néptánccsoportot, amely ma több fiatal nemzedéket egyesít. A 80-nál is több gyermek és fiatal közül egyesek évek óta táncolnak, mások most ismerkednek a néptáncsal. A Citerás lányoknak is két nemzedéke pengeti hangszerét, s dalol hozzá úgy, hogy örömmük, bánatuk magával ragadja hallgatóikat. Szabó Ferenc hegedül olykor citerázik, felesége Szabó Angyal pedig a táncrendekhez szükséges viseletek elkészítésében vállalt jelentős szerepet. A Bokréta olyan sikertörténet, amelyre joggal büszkék vezetői és tagjai egyaránt.*

*Már második éve, hogy a Bartók Béla Elméleti Líceum néptánccsoportjának a Bokrétának, Jeremiás Lajos a szakmai vezetője.*

A Bokrétával egy vésztői táborban ismerkedtünk meg, ott kerültünk egymáshoz közelebb,



Temesvári színpadon a Bokréta

majd megkerestek engem, hogy nem tudnék-e segítséget nyújtani nekik, rábólintottam, s azóta velük dolgozom. Debrecenből jövök havonta egyszer egy-egy hosszú hétvégére. A távolság azonban nem számít, mert nagyon szeretek idejönni, azok a csillogó szemek, amelyek itt fogadnak, elfelejtetnek minden fáradtságot.

*Csillogóbbak itt a szemek, mint Debrecenben?*

Csillogóbbak, mert Magyarországon több együttes van, több a táncos, egy-egy gyermeknek több lehetősége van arra, hogy egy-egy táncegyüttesbe beállhasson. Itt kevesebb van, ezért talán jobban örül, hogy résztvehet benne, örül annak, hogy befogadják, s ez látszik is rajtuk.

*Sokan azt mondják, hogy a néptánc nem egyszerűen hobbi, hanem inkább életmód.*

Teljes mértékben egyetértek vele, mert a néptáncra nem unalmában adja a fejét az ember, hanem azért választja, mert kötődik hozzá. Szüleitől, nagyszüleitől esetleg egy szomszédától hall róla, s kialakul benne az érdeklődés aziránt, hogyan éltek a régiek, hiszen ezek a mi hagyományaink.

*Jeremiás Lajos hol találkozott a néptáncsal, hogyan alakult ki ez a kötődése?*

Debrecenben találkoztam a néptáncsal, a szüleim mindketten táncosok voltak, a családból szinte mindenki táncolt, a nővérem, a nagynénéim, a nagybátyáim is, 1973-ban kezdtem el táncolni, s azóta tart. Azt szoktuk mondani, aki nem tudja csinálni, az tanítja, bár én már aktív táncos koromban is elkezdtem a táncoktatást a 80-as évek közepétől. A Debreceni Népi Együttesben kezdtem táncos pályafutásomat, s ott is lettem együttesvezető 1993-tól 2000-ig. Most is Debrecenben tevékenykedem a Hortobágy Néptánc-együttesnek vagyok a vezetője, de Balmazújvárosban a Ghymes néptáncgyűjtésnél, a nádudvari kézműves szakiskolában is tanítok néptáncot a feleségemmel együtt.



A Bokréta volt az egyetlen romániai táncscsoport az idei debreceni virágkarneválon



Ketten a citerás lányok közül

*Ez azt jelenti, hogy állandóan dolgozik, egész héten át, majd hétvégéken is?*

Igen, minden percem be van táblázva, mert ezt odaadással kell csinálni, s ezt elvárom a táncosoktól is.

*Ha most összeszámlálnánk a tanítványait, mekkora nagyságrendig jutnánk el?*

Hát talán négy számjegyű nem lenne, körülbelül nyolcszáz.

*Amikor a Bokrétát átvette, akkor ők már négy éve tanultak néptáncot. Hogyan folyik most a táncoktatás?*

Három csoportban. El kell mondanom, hogy nagyon nagy dolgot hajtott végre itt Nagy Albert a Szeged Táncegyüttes művészeti vezetője és Gombos András táncoktató. Fellelkesítették a gyermekeket, beléjük oltották a néptánc iránti szeretetet, nagyszerű munkát végeztek.

*Mi itt a legnagyobb öröm és a legnagyobb gond?*

A legnagyobb öröm, hogy szeretik a táncot gyerekek. S ha szeretik, akkor nekem már könnyű dolgom van. A legnagyobb gond az, hogy ritkán tudunk jönni.

*Beszélgetésünk idejére egy foglalkozásról ragadtam ki Jeremiás Lajost, éppen a Morzsákkal foglalkozott. Azt láttam, hogy a néptánc és a játék szorosan kapcsolódik egymáshoz.*

A játékot és a táncot nem lehet egymástól elválasztani. Én azt szeretem, hogy ha a felnőttek is játszanak. Én a mai napig nagyon szeretek játszani, játszom is baráti körben, sőt azt szeretem igazán, ha a színpadra is jut belőle. Kezdetben a játékba belecsempészünk egy-egy tánclepet, aztán észrevét-

lenül egyre több lesz a tánc. Én hiszem azt, hogy a játéknak helye van az életünkben.

*Ha mindenki hinne ebben, talán könnyebb lehetne az életünk.*

Timár Böske a Csillagszemű Együttes vezetője, úgy nyilatkozott, náluk nincs lemorzsolódás, s akit a szülő egyszer elvitt, (mert a gyakorlat az, hogy a szülő dönt úgy, hogy jó lenne, ha a gyermek megismerkedne a néptáncal), akkor azt befogadják, s táncos lesz akkor is, ha nem is olyan igazán ügyes. *Igy van-e ez Jeremiás Lajosnál is?*

Mindenképpen, hiszen első pillantásra nem lehet megállapítani, ki is az igazán ügyes. Nekem már volt olyan tanítványom, akiről azt mondták a többiek, hogy ebből sosem lesz táncos. Mondtam, ilyet ne mondjunk, mert azt nem lehet tudni. Igaz, hogy szólista nem lett belőle, de jó kartáncos igen. Nem lehet mindenből szólista, de mindenkire szükség van. A pedagógusnak és a közösségnek egyaránt igen nagy a szerepe abban, hogy mit tud kihozni egy-egy gyerekből.

*Jeremiás Lajos pedagógusként mikor elégedett?*

Akkor vagyok elégedett, ha a gyerek, a táncos jól érzi magát a közösségben. A saját gyerekeimnek is azt mondtam, hogy bármivel foglalkozzanak is, olyat válasszanak, hogy közösségben legyenek, amikor az embernek egyedül kell megküzdenie valamiért, az is szép dolog, de ott egyedül van, magára hagyatottan. A közösség ereje nagyon sokat lendíthet a leggyengébb, a legvisszahúzódottabb emberen is. Akkor vagyok elégedett, ha a táncosok úgy vélekednek, nem megyek innen el, mert itt érzem jól magam.

*Én úgy érzem, hogy mi szerencsések vagyunk, hogy anyaországi táncoktatók jönnek el a szórványba, és a politikai üzenetekkel ellentétben összetartozásra és közösségépítésre is tanítják a kisebb-nagyobb táncosokat.*

Én nagyon bízom abban, hogy a politika nem szít olyan hangulatot, hogy egymásnak ugorjanak az emberek. Nem szabad megengednünk, hogy a politika minden figyelmünket magára vonja. Nekünk az a dolgunk, hogy végezzük a dolgunkat, és egymásért legyünk.

Mészáros Ildikó



Augusztus 20-án a debreceni közönség fergetegetapssal jutalmazta a Bokrétát

# ÚJSZENTESI PILLANATKÉP



*A diószegi (Bihar megye) születésű Szilágyi Géza villamosmérnök 1993 óta az egyetlen településből álló Újszentes község RMDSZ-es polgármestere. Sikeres tevékenységéért Ezüstsfenyő-díjban részesült. 116 évvel ezelőtt érkeztek ide Szentek környékéről az első telepesek, akik alig egy évtizeddel később már templomot is emeltek falujuk közepére. Szilágyi Géza az orosz nyelvnek köszönheti, hogy újszentesi lett. Egyetemistaként az orosz vizsga után a tanár elfelejtette beírni a jegyét. Hogy ne veszítse el az évet, a diáknak a Temesvár közeli községben kellett megkeresnie a feledékeny orosz tanárt. Itt találkozott azzal a fiatal lánnyal, aki egy év múlva a felesége és később gyermekeinek anyja lett. A polgármester már tizenegy esztendeje özvegy, fia, lánya és három unokája újszentesi lakos ma is. Augusztus utolsó napjaiban Szilágyi Géza egy háromtagú Temes megyei küldöttség tagjaként az önkormányzat képviselőjeként Brüsszelben járt.*

Hatvanketten képviseltük az RMDSZ-t, két napot töltöttünk Brüsszelben, négy napot voltunk úton. Az Európai Unió fővárosában megnéztük az Európai Parlamentet, elmagyarázták az EU működését, nagy élmény volt bent lenni a parlamentben, látni miként dolgoznak a képviselők a tárgyalóteremben. Kelemen Attila és Kónya-Hamar Sándor képviselő urakkal tárgyaltunk. Szóvá is tettem, hogy nem helyeseljük, hogy az EU-s pénzek megszerzése érdekében akár romániai önkormányzatokat is feláldoznak. Az EU-s pénzből meg kellene valósítani az infrastruktúrafejlesztést, ami akár 10-15 évet is igénybe vehet, holott a polgármesterek csak négy évre szóló mandátummal rendelkeznek. Vannak olyan polgármesteri hivatalok, mint a miénk is, amely már saját alkalmazottaival dolgozik. Nekünk hat munkagépünk is van, mi magunk saját kocsin szállítjuk az építőanyagot, zúzott követ, sódert, így próbálunk jobban gazdálkodni. Azzal biztattak, hogy ősszel a román kormány olyan rendelkezést hoz, hogy a kezdeményezőkésszéggel bíró önkormányzatok külön támogatásban részesülnek. Ehhez, persze, az is kell, hogy a kormány megmaradjon, a parlament se oszadjon fel. A legérdekesebb talán nem is Brüsszel volt, hanem az a hat nap, amelyet ez a társaság együtt tölthetett, hiszen a hat nappól négyet a buszban voltunk, ez jelentette az igazi tapasztalatcserét. Brüsszelben megismerkedtünk a most már 400 millió ember sorsát irányító parlament működésével, megérthettük, hogy ez nem egyetlen állam, nem egyesült államok, hiszen több tagállam nem fogadta el az uniós alkotmányt. Elmondták, hogy Belgium multinacionális állam, a vallonoknak és a flamandoknak komoly gondjaik vannak egymással, de a megoldáskeresésben kötelező a nyílt tisztázás: sohasem tekintenek semmit tabutémának, ha egy nap nem jutnak meg egyezésre, akkor újrakezdi a tárgyalásokat, nem a rokonszenv kifejezését hanem a párbeszédet tekintik a legfontosabbnak.

*A község sorsát a nagyváros, Temesvár közelsége határozza meg, hiszen a Bánság fővárosától, alig 4,5 km-re északra található.*

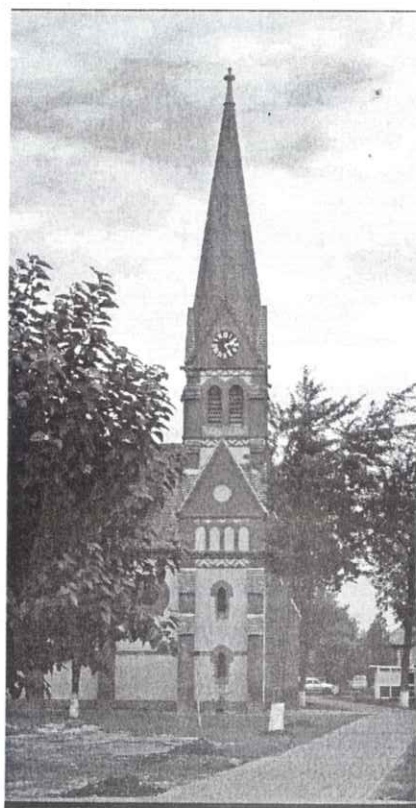
Nálunk igen alacsony a munkanélküliség, az újszentesiek nagyrésze nem helyben dolgozik, hanem a városba ingázik, de legalább annyian jönnek ki hozzánk is a gyárakba vagy az építőtelepekre.

*Milyen gyárak működnek, épülnek Újszentesen?*

Száz bejegyzett cégünk van, ezeknek javarésze működik is, így a Bontimes cipőgyár, az SC Munca Expedítii, SCA raktarakat épített, sok a szállítással foglalkozó illetve bútorkészítő cég, az egykori kollektív gazdaság helyén fém- és műanyagfeldolgozó műhelyek vannak.

*Hány lakosa van a községnek?*

Ebben a kérdésben már megoszlanak a vélemények. 2780 lakos volt az év elején, ez persze nem felel meg a valószínűségnek, mert



ezt úgy számolják ki, hogy a 2002-es népszámlálási adatokhoz hozzáadják az Újszentesre költözötték számát, majd ebből levonják az eltávozottakét. Persze csak az számít, akinek állandó lakhelye van Újszentesen. Sokan azonban állandó temesvári lakhellyel rendelkeznek ugyan, de nálunk laknak, így nekünk kell biztosítanunk számukra is a vizet, a gázt, a háztartási hulladék elszállítását, a közutakat, amit persze meg is teszünk. Szerintem a lakosság valós száma eléri a 4200-at, ennek ellenére mi vagyunk a megye legkisebb községe, hiszen hivatalosan nem érjük el a 3000-et. A helyi önkormányzat 11 tagú, hatan képviseljük az RMDSZ-t, a többiek mind más-más párt színeiben jutottak be a tanácsba. Önerőből vezettük be a gázt, 2000-ben kezdtük, 2001-ben fejeztük be a munkálatokat, önerőből oldottuk meg a szennyvízelvezetést, 90 százalékban önerőből oldottuk meg az ivóvízhálózatot, a villany-áram-szolgáltatást is nekünk kell megoldanunk, hiszen pénzt nem igen kapunk.

*Épül az új iskola, a régít pedig három évvel ezelőtt teljesen felújították.*

Az új iskola négy szintes lesz, az ideai tanévkezdéskor a földszinten és az első emeleten már megkezdődhet az oktatás, ezután befejezzük a második emeletet, és sor kerülhet a tetőtérbeépítésre. Az iskola építését, az 1 millió százezer eurós befektetést 50 százalékban önerőből, 50 százalékban az oktatási minisztérium által kiutalt alapokból fedezzük.

Az iskolában a magyar diákok létszáma csökken, összevont osztályokban folyik az oktatás, az elemiben egyetlen osztályban, az V.-VIII. osztályban a főtantárgyakat külön tanulják a többi az összevont V.-VII. illetve VI.-VIII. osztályban. A tantestületben 28 pedagógus dolgozik, nagyrésztük ingázó. Minden osztályban van számítógép, tv, informatikai termünk három is van, ezekben délutánonként folyik az informatikaképzés, a gyerekek tanulhatnak sakkozni, angol nyelvi ismereteiket is bővíthetik, mélyíthetik vagy a képzőművészet alapjaival ismerkedhetnek. Az V.-VIII. osztályosok száma felkészítőket tartanak szombatonként is, mindezeket a képzéseket az önkormányzat fizeti. A kisdíjaknak napközti biztosítunk. Az osztályelsőkét minden évben balatoni jutalomtáborozásra visszük. Az ideai tanévben már 150 ingázó diákunk lesz, ők a környékről utaznak majd Murányból, Hidasligetről (Pișchia), Gyarmatáról, Felsőbencsekről. Eddig kisbuszokkal szállítottuk őket, idén azonban már nagybuszra lesz szükség. Felújítottuk az óvodát is, van aki azt állítja, a megye legszebb óvodája a miénk, tavaly öt csoportunk volt, egy magyar, négy román, idén hét csoport indul. Nagy gondot jelent, hogy az anyukák csak a gyerek két éves koráig maradhatnak gyermeknevelési szabadságon, viszont az óvodába csak három éves korban veszik fel a gyereket. Jelenleg az óvodában várólistán vannak sokan. Új óvodát kell építenünk, tavalyszáz gyermekre főztek, idén már 250 óvodás és iskolás számára kell ételt biztosítanunk.

*A község arculatát három templom határozza meg. A legrégebbi száz esztendő is elmúlt, a református telepesek emelték. 1978-ban épült fel a modern vonalú, rendkívül szép római katolikus, most fejezik be a szintén korszerű építési stílusjegyeket viselő orto-*

*dox templomot. Híven tükrözi ez a község nemzetiségi összetételét?*

Kilencven százalékban igen, csupán a neoprotestáns híveknek nincsen templomuk községünkben.

*Mekkora a magyarság létszáma?*

A 2002-es népszámlálási adatok szerint a lakosság 38,5%-a magyarnak vallotta magát.

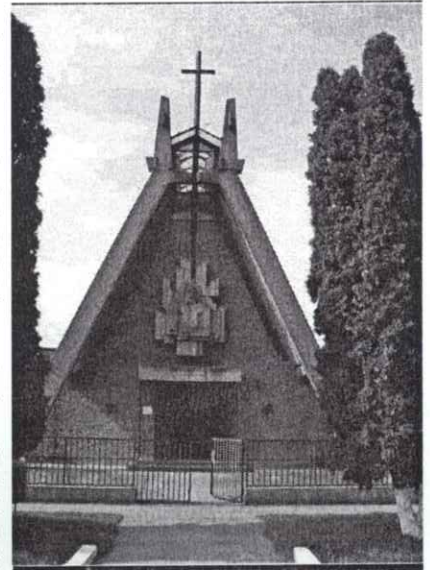
Az arány, sajnos, romlik, hiszen évente 50 építkezési engedélyt adunk ki, s az újonnan érkezők közt a románajkúak vannak többségben.

*Melyek azok a települések, amelyekkel testvérkapcsolatban vannak?*

Egyik a magyarországi Szentcsanak városa, innen illetve a város környékéről érkeztek 116 évvel ezelőtt az újszentesi őstelepesek. A másik testvértelepülésünk a Szegedtől 10 km-re fekvő Sándorfalva, amely kapcsolatunk kezdetén nagyközség volt, most már azonban városi rangra emelkedett. Kialakulóban van a szerbiai Zsitiste községgel is a kapcsolatépítés, ebben nagy szerepe van a magyar településnek számító Torda falunak is. A testvértelepülések önkormányzataival minden évben tartunk közös tanácsulást, általában a falunapokon, az ideai falunapi rendezvényeink szeptember 21-23. közt zajlanak majd. A gazdasági helyzet olyan, hogy nem kedvez a valós együttműködésnek, a testvérkapcsolat kimerül a közös pályázásban vagy a kulturális csereprogramokban, a gyerekek táboroztatásában. Közös program keretében újítottuk fel a kézműveseknek otthont adó Gólyás házat Szentcsanakra, ahol a gyermekek is megismerkedhetnek a kézművesség alapjaival, megtanulhatják ezt a mesterséget. Minden évben egy hétre, tíz napra tőlünk is mennek oda gyermekek. Turisztikai fejlesztések révén a hévizek felhasználása terén működünk együtt, s a vajdasági Torda is igyekszik szűkös forrásait kamatoztatni, hiszen nálunk is van mind ásvány-, mind hévíz, közösen pályáztunk most, reméljük sikerrel.

*1994 óta szerveznek falunapokat, lassan egy évtizedes lesz a népdalvetélkedő, amelyre a környék kisiskolásaitól a felnőtt népdalkedvelőig bárki jelentkezhet. Önerőből valósították meg sok mindent, most éppen aszfaltoznak, saját gépeikkel végzik a földmunkát, négy-öt utcára is sor kerülhet. Polgármester úr mire a legbüszkébb?*

A községre. Arra, hogy egyetértésben élnek itt románok és magyarok. Már 13 éve vagyok polgármester, mindig RMDSZ színekben indultam a választásokon, szerintem a tolerancia itt erősebb, igazabb, mint máshol. (mi.)



## LAPSZÁMUNK SZERZŐI:

**BODÓ BARNA** – dr. politológus, a BBTE tanára, Temesvár

**B. KRESTYÁN ILONA** – történelem tanár, Temesvár

**ILLÉS MIHÁLY** – mérnök, író, Temesvár

**JANCSÓ ÁRPÁD** – dr.mérnök, helytörténész, Temesvár

**KISS FERENC** – földrajztanár, tanfelügyelő, Temesvár

**MÉSZÁROS ILDIKÓ** – magyartanár, újságíró, Temesvár

**NÉMETH FERENC** – Újvidék

**NÉMETH ISTVÁN** – író, igazgató Újvidék

**PÁVAI GYULA** – magyartanár, író, Arad

**PERIANU, DAN** – mérnök, Resicabánya

**PUSKEL PÉTER** – újságíró, Arad

**UJJ JÁNOS** – történész, publicista, Arad

**VICZE KÁROLY** – történész, Temesvár

## TÁMOGATÓINK:

Ihász János  
Herczeg András  
Kaba Gábor  
Pozsár József  
Szilágyi Géza  
Vajda Pál

## ELŐFIZETŐINK:

Dr. Albert Ferenc  
Albert László  
Anavi Ádám  
Dr. Bárányi Ferenc  
Dr. Bárányi Ildikó  
Béres Margit  
Bodó Mária  
Bojtos Tünde  
Borbély Imre  
Borbély Zsolt Attila  
Dudás József  
Egeressy Katalin  
Erdei Ildikó  
Erdei Lajos  
Erdély István  
Erdély Rita  
Fazakas Csaba  
Fórika Éva  
Gazda István  
Gyurka Teréz  
Halász Ferenc  
Ft. Heinrich József  
Higyed Imre  
Dr.Higyed István  
Illés József  
Kása József  
Kása Zsolt  
Kenyeres András  
Kerekes Irén  
Kertész Éva  
Kertész Katalin  
Király Rozália  
Király Zoltán  
Ft. Kocsik Zoltán  
Dr. Kovács Adalbert  
Kovács Zoltán  
Kubán Mátyás  
Küttel István  
Lázár István  
Dr. Matekovits György  
Pál Krisztina  
Păștean Erika  
Pataki Adél  
Pataky Lehel Zsolt  
Péter László  
Salló Ervin  
Schwarz Ida  
Schwarz Katalin  
Szabó Adalbert  
Szabó Ferenc  
Ft. Szabó Péter  
Szász Enikő  
Szathmáry Ibolya  
Szegedi Lajos  
Ft. Szilvágyi Zsolt  
Telegdy Gyöngyvér Eszter  
Toró László  
Toró T. Tibor  
Toró Tibor  
Ungor Ilona  
Valdman Ferenc  
Vigdorovics-Gyuritza Adél  
Vigdorovics-Gyuritza Györgyi  
Vinczeffy Kinga  
Virginás-Tar Judith

# régi(j)óvilág

REGIONÁLIS HONISMERETI SZEMLE

**Szerkesztőtanács:** Jancsó Árpád, Illés Mihály (Temesvár), Károlyi Attila (Szeged), Kiss Ferenc, Mészáros Ildikó (felelős szerkesztő), Miklósi Ilona, Szekernyés János, Ujj János (Arad), Vicze Károly

**Tördelőszerkesztő:** Lázár Ildikó

**Grafikai szerkesztő:** Könczey Elemér

**Kiadó:** dr. Bodó Barna, a Szórvány Alapítvány elnöke

**Szerkesztőség:** 300593 Temesvár, Putna u. 7 • Tel/fax: 0356-446516

**Drótposta:** diasporatm@rdstm.ro



1907. május 17-én született

## **DSIDA JENŐ**

Kalendárium szonettekben

SZEPTEMBER

### *Egy angyal dicsérete*

E ködvilágban képe csöndben, árván  
csüng kis szobámban, a szívembe fészkelte  
sápadt falon és néha néma vészjelt  
küldöz szemével, két kezét kitárván.  
Csak gyöngé nő. Ruhája oly szegény. Szelt  
kenyere száraz. Életem határán  
halkan legel: kis gyapjas, tiszta bárány.  
Az ágya deszka: durva és fűrészelt.  
Ám egy napon kitárul majd a porta,  
elhagyja őt a földi, kerge kín,  
áldja a percet, mely idesodorta.  
S való világunk pompás berkein  
áldja a percet, mely idesodorta.  
Mellén: selyemhab. Vállán: hermelin.