

TANULMÁNY: Adatok a Prager Hof-Nagykanizsa-Buda  
vasutvonal magyarországi szakasza  
építésének történetéhez. I-II. rész.

NAGYKANIZSA, 1983.

NAGY ANTAL GÉZA, Nkanizsa PFT.

...ok a Prágerhof-Kanizsa-Buda vasutvonal magyarországi szakasza építésének történetéhez.

Prágerhof-Nagykanizsa vonalrész/109,0 vkm./ 1860.április 24-én került átadásra, míg a Nagykanizsa-Buda vonalrész 220,9 vkm./1861.április 1-én adták át a forgalomnak. Az építés hosszabb-rövidebb szakaszokban, egyidejűleg több szakaszban is folyt. Az egyes építési szakaszok kijelölése előre történt meg és nullától kezdődően kapott szelvényszámot az építés irányában haladva. Ami az építés irányát illeti nyilván csak a földmunkákra vonatkozatható. Már a munkákat megelőző területigénybevételeket, kisajátításokat is az ugynevezett építési szakaszok szelvényezése alapján végezték. Hiszen a vonal teljes hosszában a kisajátítási határkövek koordinátái az építési szelvényezéshez viszonyítva lettek megadva. A szelvényezés bécsi lábban történt. /Wiener Fuss/ A Mura-hídon átjövő építési szelvényezés 0+000 szelvénye, számításom szerint Vidovec község területén volt, majd a 240+000 szelvénnel zárt. Innen újabb 0+000 szelvénnel indult a Murakeresztúron áthaladó építési szakasz szelvényezése és a bajcsai malomnál zárt ugyancsak 240+000 szelvénnel. A bajcsai malomtól ismét 0+000 szelvénnel indult tovább Kanizsa felé a szelvényezés és a 66. számú őrháznál zárt 240+000 szelvénnel. A Mura folyó térségében, Kottori község területén jelentős problémát okozhatott a kisajátítás lefolytatása. A 240+000 szelvénynél bár az építési szakasz befejeződött, a szelvényszámot továbbvitték a 298+000 szelvényig és ehhez koordinálták a határköveket. Ez felelt meg, körülbelül, a Mura árterület Murakeresztúr felső határának. Innen tovább, Murakeresztúr község határáig egy illuzorikus visszaszámlálás alapján kezdték meg a határkövek koordinálását. Ennek a visszaszámlálásnak elméleti 0+000 szelvénye az építési szelvényezés 50+000 szelvényével lett volna azonos. Így Kottori község területén a határkövek két szelvényezéshez lettek koordinálva, több jelentős elírással, hibával. Ezt a kaoszt nyilván a Mura folyó és annak holt ágai, árterülete idézték elő a kisajátítás során. Az újabb építési szakaszt viszont egyértelműen a 240+000 szelvénytől indították 0+000 szelvénnel a bajcsai malomig folytatva. A 240+000 szelvény, illetve 240 ezer lábnyi hossz pontosan 40 ezer ölnök, 1-1 osztrák mérföldnek/7,586 km./felelt meg. Ez a hatodik szakasz zárult a 66. számú őrháznál, Nagykanizsa előtt.

Innen egy komplikált feladatot jelentő építési szakasz kezdődött. Egyrészt az állomási platót kellett kialakítani, melyet nehezített az állomás területén fekvő régi izraelita temető exhumálással történő áthelyezése. A temető a jelenlegi tejcsonka vágány vonalában mélyen benyulott az állomás területére. Az új temetőt a "práterban", a mai helyén alakították ki, ahol egy szikla obelisk emlékeztet a sírok áttelepítésére. Az emlékművet a déli vasuttárság állíttatta fel.

Másrészt komoly akadályt jelentett a kanizsai bevágás kialakítása is. Így

feltételezhető, hogy a több szakaszban egyszerre megkezdett építkezés a  
a kanizsai építési szakaszban is, a kezdet-kezdetén megindult. Ezt bizonyít-  
ják a korabeli adatok is, miszerint Kanizsán a jelenlegi "négyházak" helyén  
baraktáborban helyezték el az építőket, akik számos nemzetiségből verbuvá-  
lódtak. Így a földmunkások zömükben a Muraközéből jöttek.

Ez az építési szakasz a 66-os Őrháztól indult 0+000 szelvényvel és a jelenle-  
legi Kossuth-téri hídnál zárult a 98+000 szelvényvel. Az állomási plató  
feltöltéséhez, minden bizonnyal a Kossuth-térig tartó építési szakasz bevá-  
gásából kikerülő anyagot használták fel.

A Buda irányából csatlakozó építési szakasz lényegesen hosszabb volt. Bala-  
tonkeresztur/jelenleg Balatonmáriafürdő állomás/ után indult 0+000 szel-  
vényvel és Kanizsán a Kossuth-téri hídnál fejeződött be a kb. 701+000 szel-  
vényvel, bécsiállban mérve. Ezen a meglehetősen hosszú építési szakaszon  
nyilvánvalóan több helyen is folytak egyidejűleg a földmunkák/bevágás  
földanyagának kitermelése, illetve ugyanakkor a töltés építése./

A Buda irányából csatlakozó újabb építési szakasz a Sió-csatorna után kez-  
dődött, Kanizsa felől 0+000 szelvényvel és Balatonkeresztur után, ugyancsak  
Kanizsa felől fejeződött be a 934+000 szelvényvel/4 osztrák mérőföld./ Ez  
az építési szakasz szinte végig síkvidéki terepen húzódott, így kiépítése  
kevés földmunkát igényelt. A Sió-csatornánál lévő 0+000 szelvényhez csatla-  
kozott Buda felől, egy csaknem 47 kilométeres építési szakasz, amelynek  
0+000 Székesfehérvár után, Kanizsa felől volt elhelyezve és a Sió-csatorna  
után az 1486+000 szelvényvel csatlakozott az előző építési szakaszhoz./ Az  
építési szakasz hossza 6 1/3 osztrák mérőföld./ Ez az építési szakasz már  
további kritikus részeket is foglalt magában, többek között gamászai domb-  
tól kezdődően az aligai partszakaszt. Itt is, szinte biztosra vehető, hogy  
több helyen is indult egyidejűleg a földmunka. Az akkori munkaerő vonzás-  
körzeteket figyelembevéve erre a lehetőség is adott volt.

/A Székesfehérvártól Budáig húzódó építési szakaszok kialakítására vonat-  
kozóan egyelőre nincsenek adatok a birtokunkban./

Mint már említettem is, a területek kisajátítása az egész vonalon az építési  
szelvényezés szerint történt és a kisajátítási határköveket is ezekhez  
koordinálták. A határkövek községenként egytől folyamatosan lettek beszámoz-  
va. A számozást az egyik oldalon kezdték, majd a másik oldalon visszafelé  
folytatva fejezték be. Így az 1-es számú kővel szemben volt a másik olda-  
lon az utolsó számot viselő kő elhelyezve. Abban az esetben amikor egy köz-  
gazgatási területet/község, város/ két, vagy több helyen is metszett a vasut-  
vonal, mint például Somogysszentmiklós község/ma Miklósfa/, vagy Nagykanizsa  
város területét, az egyes részek határköveit folyamatosan egybeszámozták.  
A számozásnál a közbeékelődött helyiséget figyelmen kívül hagyták.

Csak a páros számú <sup>(szelvény)</sup> kőveket helyezték el 200-200 bécsi bábanként./0,2,4.../

A határkövek pályára merőleges rendezőt ugyancsak bécsilámban adták meg és a kisajátítási térképeken, valamint a határkö kimutatásokon is így tüntették fel.

Ez az építési szakaszonkénti szelvényezés a pálya építésének befejezésével tovább már nem volt tartható. Egyrészt nem elégítette ki a forgalmi igényeket a kisebb szakaszokban történő szembeszelvényezés miatt. Ellentmondott volna a kezdőpont-végpont fogalom egyértelmű meghatározásának. Másrészt pedig zavarta volna a vonal fenntartási, üzemeltetési szervezeteinek kialakítását is. Ugyanis amíg az építkezés tartott, az építési szolgálat szervezeti felépítése a speciális helyzetnek megfelelően alakult.

Mielőtt azonban az építkezést végrehajtó szervezet felépítését ismertetném, vessünk néhány pillantást a vasuttársaság legfelsőbb vezető területére.

Az adatok a Kanizsa-Buda vasutvonal hivatalos megnyitását megelőzően tartott ünnepélyes megnyitó utazás, 1861. március 19-20-i sajtótudósításából származnak. A tudósítás Salamon Ferencnek /publicista, történész, egyetemi tanár, a MTA tagja/a Pesti Napló akkori munkatársának tollából látott napvilágot.

E szerint a déli osztrák vasuttársaság elnöke gróf Zichy Ferenc volt. Ferabon Brentano-t, Mey-t, Westerholz-ot és Wiener-t igazgató tanácsosokként említi a cikk írója. Lapeyriere volt a társaság építési főigazgatója és Bécsben székelt, míg Karl Etzel mérnök, építési igazgató volt a Kanizsa-Buda vonal építője az újságíró szerint. ~~A vonat igazgatója~~

Itt szeretnék utalni "A Déli Vasút 29 sorozatu tehervonati mozdonya" című tanulmány szerzőjének, Lányi Ernőnek a megállapítására, miszerint "Eddigi adataink alapján feltételezhető, hogy a magyar vonalakat is ő tervezte." /Már mint Karl Etzel./

A "generál"-tervező, nemcsak feltételezhetően, de egész biztosan Etzel volt, és ő személyesen irányította az építkezést is. Ez egyébként Salamon már említett korabeli tudósításából is megállapítható. Az 1861. március 19-én este Nagykanizsán a "Zöldfa" vendéglőben megtartott ünnepségen "az ünnep hősei"-ként említi a tudósító Lapeyrier-t és Etzel-t. Tény az is viszont, hogy a Kanizsa-Buda vonal műtárgyainak, al-, fel- és magasépítményi létesítményeinek tervei zömükben adaptálva lettek. A vasuttársaság, érthetően felhasználta a korábban épített vonalakon használt terveket. Sőt közülük nem egy már szabványtervként került bevezetésre, amint erről tervtárunk dokumentumai is tanuszkodnak. Ekkor ugyanis már létezett a vasuttársaság szabványtára is, Bécsben. /K.K. Privat Kaiser Franz Josef Orientbahn/Bármennyire nevetségesen hat is, de az Órházi tyúkóltól a III. osztályu várótermi esernyőtartóig, mindennek meg volt a tervszám szerinti szabványa.

Ugyancsak Lányi idézett tanulmányában említi, hogy a magyarországi hálózat megépítése "nem okozott olyan jellegű, sokszor megoldhatatlannak tűnő prob-

lémát, mint pl. a világhírű Semmering vonal létrehozása, melyet az osztrák Karl Etzel tervezett meg. "Az Osztrák Vasúti Múzeum katalógusa, valamint a hazai lexikális irodalom ~~viszont~~ az Alpokon átvezető Brenner-vasut tervezését és építését említi Karl Etzel és Achilles Thommen műveként. A Semmering-vasut tervezőjeként viszont Carl Ritter von Ghegast nevezi meg. /Lányi tanulmánya megjelent a MAVOE Archivum vasúttörténeti ismertetőjében 1978-ban a Kőzdok Vállalat kiadásában./

A továbbiakban a Pesti Napló tudósítója a "társaság fő hivatalnokai"-t említi Bécsből, Triestből és Budáról. Ugyancsak a tervtárunkból bizonyítható, hogy a főhivatalnokok, mint "Ober-Inspector"-ok tevékenykedtek. 1861-ben tehát a Bécs-Triest vonal, feltehetően Pragerhofig terjedő szakaszát Bécsből a déli vonalrészét Triestig Triestből, míg a Pragerhof-Buda vonalat Budáról irányította egy-egy "Ober-Inspector". Ez ideig egyikük neve sem ismert előttünk. Csupán a Kanizsa-Barcs vonal "Ober-Inspector"-ának nevével találkoztunk okmányainkon. /Vonal megnyitása 1868. IX. 1. /A főhivatalnok ekkor W. Flattich volt és Budán tartózkodott. /A Kanizsa-Barcs vonalról azonban a későbbiekben kívánok részletesebben szólni./

Az "Ober-Inspector"-ok alá tartozó vonalak "Inspectio"-kra tagozódtak. Az építkezés időszakában, okmányaink alapján a következő inspectiokat tudtuk fellelni; /Zárójelben a feltételezett határaik./

V. számú Pettau/Pragerhof bez.-Murakeresztur kiz./

IV. Kanizsa/Murakeresztur bez.-Kanizsa ház.-Siófok kiz./

III. Alba/Siófok bez.-Székesfehérvár kiz./

Alba inspectio száma következtetésből ered. Ugyancsak következtetni merek a II. <sup>inspectióra</sup> ~~sectióra~~, melynek szerintem a székhelye <sup>Szintén</sup> Alba, illetve Székesfehérvár lehetett. Míg az I. számú inspectio Buda kellett hogy legyen. Az inspectio élén az inspectorok álltak.

Az inspectio tovább tagozódtak sectiókra. A sectiót a "sections ingeniere" vezette.

Az V. számú Pettau inspectiohoz tartozott a XV. számú fridaui és a XIV. számú Kottori-i sectio.

A IV. számú Kanizsa inspectiohoz a XIII. számú Kanizsa és a XII. számú Lelle sectio.

A sectiók további kiterjedése, illetve alakulása nem ismeretes. Ennek oka az hogy a Siófokkal bezáróan, Budapest irányába terjedő vonalrész muezális okmányait nem őrizték meg. Másrészt az a vonalrész soha sem tartozott Kanizsához /az építés időszakában is Siófokkal kizárt/, így építési okmányai eredetileg sem lehettek a birtokunkban. Egy azonban biztos, az hogy Siófokkal bezáróan Budáig még további 11 sectionnak kellett lenni a számozás alapján, melyek a feltételezett székhelyű inspectio alá tartoztak. Feltevésem szerint az alábbi beosztásban:

III. inspectio Alba 4 sectioval, II. inspectio Alba 3 sectioval és I. inspectio Buda ismét 4 sectioval. Ez következtethető a vonalvezetés terep adta munkaigényes bonyolultságából. Szakre a műszaki problémákra enged következtetni a korabeli sajtó híreinek egy-egy tőmondata is:

1859. II. 17. Az egész vonalon folyik a vasut építése.

1859. III. 3. Székesfehérvár feltöltése V. l-re befejeződik.

1859. III. 10. Buda, Székesfehérvár, Kanizsa indóházainak építése folyamatban van. /Kanizsa indóház építési költsége: 308470 forint és 41 krajcár!/  
Krajcár! /

1859. IV. 5. Promontornál végzik a sziklarepesztést.

1859. X. 6. Kevés a napszámos, lassult az építkezés. Osztrákokat hoztak, de rendkívül keveset fizetnek az építőknek.

1859. XI. 3. 1860 nyarán szeretnék megnyitni a vonalat, bar ez Budán nem látszik meg.

Ezt követően jelentős nemzetközi/magyar, olasz, tót, horvát stb./munkaerőt vonnak össze Kanizsán, a téglagyárnál felépített baraktáborban/Jelenlegi "négyházak" helyén állott./A körülményekre jellemző, hogy a baraktáborban járvány tört ki.

A Kanizsa-Buda vonal átadása végül is 1861-re halasztódik, és 1860. április 24-én csupán Kanizsáig nyitják meg a Pragerhof-Buda vonalat.

Hogy melyek lehettek a vonal műszakilag legbonyolultabb szakaszai, nem nehéz kikövetkeztetni. A kanizsai bevágás, valamint a Komárvárosig húzódó vonalrész bevágással, gánással parttól lepcsényig terjedő vonalrész, Szabadbattyán előtti vonalrész, Martonvásár, Tárnok, Nagytétény, Budafok, budai alagút. A hidakról, nagyobb pályaudvarokról nem is beszélve.

Tovább folytatva az építkezés szervezeti egységeinek tagozódását a "Loos" ok következtek. Ezek minden bizonnyal egy-egy, mai értelemben vett építészvezetőségnek felelhettek meg, talán építési szakaszt is jelenthettek. A Pragerhof-Buda vonalra vonatkozó korabeli kisajátítási térképek, térkép másolatok nem tartalmazzák a loosok határait. Csupán egyes okmányok, tervrajzok fejlécein találkozhatunk ezen egységek nevével, így:

"Inspection V. Pettau, Section XV. Fridau, Loos II.", vagy

"Inspection IV. Kanizsa, Section XII. Lelle, Loos II."

Feltehetően a loosok élén álltak a későbbi pályamesterek, mint munkavezetők ha úgy tetszik, építő-pályamesterek. Róluk az építés időszakából semmit sem sikerült fellelni. Aláírásaikkal nem lehet találkozni az építési tervdokumentációkon, legalábbis ilyen minőség feltüntetésével nem.

A néhány évvel később épült Kanizsa-Barcs vonal építési okmányain már jóval pontosabban kivethetők a sectlok és loosok határai, a határpontokat a korabeli kisajátítási okmányokon is szerepeltetik.

Mint már említettem is, az építési szelvényezést nem lehetett a vonal tel-

jes hosszára, folyamatosan és egy irányban haladva érvényesíteni. A szelvényezést 100-100 lábanként számozták, de csak minden második, tehát páros számot tüntettek fel. Például 120, 122 számú szelvényköz 200 lábnyi hossz volt és a szelvényhez viszonyított koordinátáit így adták meg: 120+178. Ez azt jelentette, hogy a 120-as szelvénytől 178 lábnyira. Kiszajátítási térképe egyaránt alkalmazták az 1:1440, az 1:2880, vagy például az 1:2550-as léptéket. Mint már ugyancsak említettem a vonal forgalombahelyezését követően ez a szelvényezési mód nem volt tartható. A 200 lábankénti szelvénybeosztás, az egész vonalhossz, Pragerhoftól Budáig történő folyamatos szelvényezés esetén végül már ötjegyű szelvényszámokat eredményezett volna. A már korábban említett egyéb okokat nem kívánom ismételni. Tény az hogy miután a vonal teljes hosszában megépült és a forgalombahelyezés is megtörtént, viszonylag rövid időn belül, 6-8 év elteltével, Pragerhoftól kiinduló 0+00 szelvényvel Budáig végigszelvényezték a vonalat. Új alap-hosszegységként a 300 lábát választották és 300 lábanként 0-tól folyamatosan számoztak. Ezzel ki kellett kerülni a kilométer hosszegységhez, mivel az egy-egy szelvény hossza 94 méter 82 centiméterre növekedett, szemben a 100 méterrel. Ezt a hosszegységet úgy is jelölték a kiszajátítási térképen, hogy "új szelvény". Meghagyták azonban a régi szelvényezést is egyrészt a határkövek azokhoz történt koordinálása miatt, másrészt pedig a még folyamatban lévő létesítmény építkezések miatt, melyeknek szelvénye ugyancsak az építési szelvényezés szerint volt megadva. Időrendi behatárolásom szerint, a rendelkezéseimre álló okmányok alapján az új szelvényezés bevezetése az 1860-as évek második feléig tehető. Ugyanis Nagykanizsa-Murakeresztúr között a második vágány alépitményének kialakítási terve/töltés szélesítés/ 1869. június 12-én már az "új" szelvényezés szerint készült.

Ezzel egy időben indult meg a Kanizsa-Barcs vonal új szelvényezése is a fentiek szerint, Murakeresztúrnál kezdődő nulla szelvényvel. Az új szelvényezés bevezetésével bekövetkezett változást, a kiszajátítási térképek és a helyszín felülvizsgálatával egy bizottság hitelesítette. Birtokunkban van Órtilos község másolati kiszajátítási térképe/Kanizsa-Barcs vonal/, amelyen a következő záradékolás olvasható:

"Hitelesítettett Tiloson 1870. szeptemb. 22-én

Halmosy Endre sk. a közp. telekhivatal főnöke

Vörös Vincze sk. törv. széki ülnök

Jarmay József sk. tkvezető-Landesz István mérnök

Egyeztetette:

Mészáros Károly sk.

Központi telekhiv. tiszt."

A térképen fel van tüntetve a régi és az új szelvényezés is:

"Alt. pr. 74-196. Neu pr. 49-129." /grafit feljegyzés/

Utolsó előtti formátumán záradék:

"Ezen másolat a központi telekhivatalnál létező bélyegtelen eredetivel

megegyezőnek bizonyítottatik

Pesten 1870. november 24-én

A Központi telekhivatal

Olvashatatlan aláírás sk-zva."

A Pragerhof-Kanizsa-Buda vonal "új" szelvényezése Kottori község területén, Márakeresztur község határa előtt érte el az 1000+00 szelvényt.

A pragerhofi/Ternovic/vasuti csomópont elrendezéséről ugyancsak a korabeli riporter, Salamon Ferenc tudósít, laikus, de közérthető módon:

"Pragerhofnál a déli irányból/Bécsből Budára jövet/egyszerre éjszakkelti irányba szögellik a vasut, úgy hogy Magyarországból menve egyenesen fordulás nélkül megy tovább Leibach és Trieszt felé, így megtartja a lehető legegyszerűs irányt Trieszt felé minden kerülő nélkül."

Tehát Kanizsa irányából érkező Pragerhofnál Bécs irányába, kitérő irányba ágazott el a vonal.

A pragerhofi 0+00 szelvényre, valamint az állomás elhelyezkedésére, elrendezésére vonatkozóan adatok nincsenek a birtokunkban. Ez érthető is, hiszen Pragerhof sem az építkezés időszakában, de azt követően sem tartozott szervezetileg kanizsai inspectio alá.

Pragerhof állomás- feltevésem szerint- a triezsti oberinspector főfelügyelete alá tartozhatott, és a későbbiekben sem kerülhetett a Pragerhof-Buda vonal szervezetéhez, csupán mint szelvényezési kiindulási állomás lett a vonal kezdőpontja.

A 0+00 szelvény a Bécs-Trieszt vonal 295 km 476,87 szelvényével volt azonos. A 0 szelvénytől 158 méterre Pragerhof felvételiépületének központi vonalától számított a Pragerhof-Buda vonal üzleti hossza.

Érdekes megemlítenem, hogy Budán ugyancsak a felvételiépület központi vonala volt az üzleti hossz vége, míg a vonal építési hossza a budai felvételiépület tengelyvonalától 159 méterre fejeződött be. /Vonal és vágány vége/ Pragerhof előtt, Kanizsa irányából az állomási bejáratnál váltó előtt 280,3 méterre ágazott ki Bécs irányába a vonal egy ugynevezett összekötő nagy ívvel. Minden bizonnyal ez töltötte be az összekötővágány /delta/szerepét. A Bécs-Trieszt vonal szelvényezése Bécsből indult. A budai vonal kiágazó szelvénye, a 295 km. 476,87 méter a Gráz-Gilli közötti 1846-ban forgalombahelyezett vonalrészben Pragerhofnál van. A Gilli-Leibach vonalrész 1849-ben, míg a Leibach-Trieszt vonalrész 1857-ben helyezték forgalomba /1857.VII.28./

Minden bizonnyal a Pragerhof-Buda vonal építése csak ezt követően kezdődött meg. Pragerhof állomás is a Bécs-Trieszt vonalhoz illeszkedően épült meg. A Pragerhof-Buda vonal - a nemzeti érdekek figyelembevételével - a tengerhez biztosított kapcsolatot a vonal Pragerhofnál történő utólagos becsatlakoztatásával. Ekkor bővült Pragerhof állomás is a budai vonal irányába. Viszont Bécs irányába az összekötő nagy ív másodlagos rendeltetéssel épülhetett meg. Az ugynevezett "új szelvényezés" tehát Prager-



hoftól Buddig folytatólagosan haladt végig.

Az átszervezésnél jóval hamarabb, a vonal forgalombahelyezését követően csakhamar, pár éven belül megtörtént az új szervezeti egységek kialakítása. A budai oberinspectorati főhivatal "Betriebs-Direction"-na alakult át. Az üzletigazgatóság élén az üzletigazgató állt. Mellette a tevékenységi területenkénti üzletigazgató helyettesekkel.

A Pragerhof-Buda vonal vonalfelügyeleti székhelye "Bahn-Inspection:Alba Szekesfehervar lett. A tervtárunkban fellelhető okmányokból megállapíthatóan három sectio /Igenieursectio/ volt: Siófok, Kanizsa, Csáktornya /Csáktornya/. Feltevésem szerint további két sectio létezhetett még Budaig: Szekesfehervar /Alba/ és Buda /Ofen/.

A sectiok határaitra vonatkozóan csak következtetni lehet. Az viszont biztos, hogy 1877-től 1885-ig bizonyítható a szervezeti felépítés létezése. Az is bizonyos hogy a sectiok pályamesteri szakaszokra tagozódtak.

Birtokunkban van egy kézzel írott levél, melyet a csáktornyai pályafelügyelő irt St.-Lorenzen állomásfőnökének. A levél aláírása: Bahnaufseher Blaschek. /Kelt: 1884. április 6-án./

Az átszervezés érdekessége, hogy a korábbi öt építési inspectióból csupán egy bahn-inspectio maradt. A 15 építési sectióból pedig mindössze öt fenntartási sectio alakult. A pályamesteri szakaszok tagozódása nem ismeretes. A legérdekesebb minden kétséget kizáróan az, hogy a XII-es építési sectio, Lelle, teljesen megszűnt az átszervezést követően. Holott az egyik legnagyobb kiterjedésű építési vonalrész székhelye volt. 1860. február 24-én még Karl Klein mint "Sectionsingenieur" ír alá Lellén, viszont 1862. XII. 2-án már a kanizsai inspectio inspectora. Ekkor még fennállott az építési igazgatás szervezeti tagozódás. Nyilvánvaló, hogy az átszervezés, az építési szervezeti egységekről a fenntartási szervezeti egységekre nem a forgalombahelyezést követően azonnal valósult meg. Ez érthető is hiszen 1862-ben még javában folytak a létesítmény építések. Így például Bogláron a 107/a-b. Őrház építése, amelyen az aláírás is található. Viszont később az átszervezést követően az okmány, 107/a-b. Őrház építési terve, átkerült Siófokra. Ezt bizonyítja az új felülbélyegzés: Ingenieur Section, Siófok.

Sok fejtörést okozott Lellével kapcsolatban, hogy vajon hol lehetett ott az építők elhelyezési területe, munkásszállása, irodája. Lellén ugyan is csupán a vonal, mint pályatest vonatkozásában történt kisajátítás. A forgalombahelyezéskor még megállóhely sem volt Lellén. Ezt nem csupán az építési okmányok, de a korabeli tudósító, Salamon leírása is bizonyítja: Balatonboglár után Szántód következik, csaknem 3 mérföldnyire. Lellén csupán a 110. számú Őrház állott.

Néhány évvel ezelőtt egy terület tulajdonjogának rendezése kapcsán érdekes megállapításra jutottunk. Balatonlellén közvetlenül a vízparton, közel 900 m<sup>2</sup>-es terület van a Magyar Állam tulajdonában, melynek kezelőjeként a KPM van feltüntetve a telekkönyvben. A lefolytatott vizsgálat során kiderült, hogy a terület három tétel alatt szerepel és tulajdonosa a "Magyar Vasúti Forgalmi RT." volt eredetileg, majd az államosítás során került a Magyar Állam tulajdonába. A terület három egysége összefügg és azokon négy épület található. Az épületek magukon viselik a déli vasúti épületek jellegzetességeit. Bár a Magyar Vasúti Forgalmi RT múltbeli jogállását nem sikerült megállapítani, az épületek és a terület biztos hogy eredetileg déli vasúti eredetű volt. A részvénytársaság, véleményem szerint, a déli vasút nemzetközi egyesülete lehetett, és az ő tulajdonukba mehetett át a terület a létesítményekkel együtt, üdültetési célokra. A vasútépítés időszakában valószínű hogy barakkokkal volt beépítve a munkások részére, mint ahogy Kanizsán is a téglagyár melletti terület. Csupán egy-két állandó jellegű épület állhatott rajta, esetleg éppen a ma is meglévő valamelyike. Konkrét adatok, dokumentációk azonban erre vonatkozóan nincsenek a birtokunkban. Így a megállapítás további bizonyításra szorul.

/Vége az első résznek./

ADATOK A PRAGERHOF-KANIZSA-BUDA VASUTVONAL MAGYARORSZÁGI SZAKASZA  
ÉPÍTÉSÉNEK TÖRTÉNETÉHEZ;

/ II.rész /

Az I.részben elmondottak után nézzük ismét a vonal megnyitásának idő-  
szakát. 1861. március 20-án Kanizsáról továbbutazva a bizottsági külön-  
vényt a következő állomásokba érintette Salamon Ferenc újságíró kora-  
beli tudósítása szerint: Komárom, Keszthely/Jelenleg Balatonszent-  
györgy/, Boglár, Szántód, Siófok, Lepsény, Csikvári /jelenleg Szabadbattyán/  
Fehérvár, Dinnyés, Nyék, Martonvásár, Tárna, Fótény, Promontor, Buda.

Birtokunkban van a vonal első, nyomai előállítása, német nyelvű hossz-  
szelvénye /Generál-Längenprofil der Linie Pragerhof-Budapest/, amelyen  
azonban sem a kiadó, sem pedig a kiadás éve nincs feltüntetve. A hossz-  
szelvény már 1:1000-es léptékű és a méretek metrikus rendszerben van-  
nak feltüntetve megadva. Murakeresztur állomásnál már megtaláljuk a  
Murakeresztur-Bács vonal kiágazását. A vonal megnyitásának időpontja:  
1868. IX. 1. Ugyanez a fel van tüntetve Kanizsa állomásnál az Ődenburg-  
Kanizsa vonal kiágazása. A vonal megnyitásának időpontja: 1865. IX. 21.  
Székesfehérvár /Stuhlweissenburg/ állomásból pedig az Alba-Ujszöny  
vonal ágazott ki. Vonala megnyitásának időpontja: 1860. VI. 1. Egyéb, ma is  
meglévő vonalak lecsatlakozása még nem szerepel a hossz-szelvényen.  
Nincs feltüntetve a Kanizsa-Murakeresztur közötti második vágány sem,  
melynek építési keresztmetszvényét 1869-ben hagyták jóvá, és építése  
legkésőbb 1870-ben fejeződhetett be. Így a hossz-szelvény ezt meg-  
előzően 1869-, vagy 1870-ben készülhetett.

Érdekességként említjük meg, hogy Tárna-nál egy vasuti vasszerkezeti  
hid alatt a sóskuti lóvasút /der Sooskuter Pferdebahn/ keresztezte a  
vonalat.

Ezek után visszatérünk a vonal adatainak ismertetésére a hossz-szel-  
vény alapján.

A vonal kezdőpontja, "0" szelvénye, a Bécs-Trieszt vonal 295.476,87  
szelvényével azonos, melynek szelvényezése Bécsből kiinduló. Itt emlit-  
jük meg a Bécs-Trieszt vonal egyes szakaszai építésének és megnyitá-

sának adatait.

1. Wien-Wüdling	15,2 Vkm	/1840 ?/
2. Wüdling-Baden	10,8 "	/1841/
3. Baden-Wienerneustadt	22,1 "	/1841/
4. Wienerneustadt-Neukirchen	14,4 "	/1841/
5. Neukirchen-Gloggnitz	12,3 "	/1842/
6. Gloggnitz-Mürzzuschlag	41,8 "	/1854/
7. Mürzzuschlag-Graz	94,7 "	/1844/
8. Graz-Cilli	132,2 "	/1846/
9. Cilli-Laibach	88,7 "	/1849/
10. Laibach-Trieszt	144,9 "	<u>/1857/</u>
	Összesen	577,10 Vkm.

A Pragerhof-Kanizsa-Buda vonal a Graz-Cilli vonalrészéből Pragerhofnál ágazott ki, és építésének megkezdésére az építő kapacitás felszabadulását követően, 1857-ben kerülhetett sor.

A Pragerhof-Kanizsa-Buda vonal építési hossza: 330.000,80 vkm. Ebből emelkedőben lévő pályaszakaszok hossza: 58.295,35, esésben lévő pályarészek hossza: 133.491,01, <sup>visszintes</sup> ~~egyenes~~ pályarészek hossza: 2138,214,44 vkm.

A vonal legnagyobb emelkedését, 6,999 % ~~szelvényig~~, Lepsény-Szabadhattyán állomások között, a 2426-2455 szelvényig, 2890,40 méter hosszban jelölték. A legnagyobb esést 8,333 % , Récsé-Komárom állomások között az 1179-1182 szelvényig 225 méter hosszban tüntették fel a hossz-szelvényen. A legkisebb sugara iv, R=379,00 méter a 9+00-11+31,40 szelvényig terjedően található Pragerhof után a Bécs-Trieszt vonalból kiágazó Üsszekőti vonalrészben. Ivben fekvő vonalrészek hossza: 50,199,11 vkm, egyenes vonalrészek hossza: 279.801,69 vkm.

A vonal üzleti hossza/Pragerhof felvételiépület közepétől, Budapest déli pályaudvar felvételiépülete közepéig 329,684 vkm.

A hossz-szelvényen /1869/70-es állapot/ már a következő állomások, forgalmakitérők, megállóhelyek vannak felsorolva:

Pragerhof, Sternthal/forgalmakitérő/, Pettau, Moschgansen, Gross-Sonntag

/megállóhely/, Eridau, Polstrau, Csáktornya, Kraljevecz, Kottori, Mura-Keresztur, Kanizsa, Récse/Forgalmikitérő/, Komárváros, Koszthely/később lett Balatonszentgyörgy/, Fonyód/Forgalmikitérő. Neve később Mária-telep, majd Balatonszentgyörgy lett, /Boglár, Szemes/ahossz-szalványon még megállóhely, de a fedlap összesítőjén már forgalmikitérő. E szerint 1869/70-ben létesült a forgalmikitérő. Még a kiadás előtt a hossz-szalványon is forgalmikitérőre helyesbítették át. /Szántód, Sió-Pok, Lepsény, Szabad-Battyán/Csikvár neve változott időközben Szabad-Battyánra/, Székesfehérvár, Dinnyés, Velence, Nyék, Martonvásár, Tárnok, Bétény, Kis-Tótfény /megállóhely/, Premontor/megállóhely/, Premontor, Kelenföld, Budapest /déli pályaudvar/.

A hossz-szalvány a következő adatokat tartalmazza.

Legfelül a közigazgatási határok vannak feltüntetve az adott község, vagy város területére eső pályaszakasz hosszával. Ezt követi a pálya lejtviszonyának adata %-ban, feltüntetve annak hosszát is. A következő sorban az őrházak és jelzőbódók helye szerepel, továbbá azok száma és egymástól mért távolsága méterben. Az őrház és jelzőbóda típusok a következők voltak: jelzőbóda, jelzőbóda jelzőharanggal, egyszerű őrház, egyszerű őrház jelzőharanggal, kettős őrház, kettős őrház jelzőharanggal. Ezután az állomásokra, forgalmikitérőkre és megállóhelyekre vonatkozó adatok szerepelnek. Vonalasan fel van tüntetve az állomások, forgalmikitérők, megállóhelyek felvételiépületének, őrházának középvonala, állomásoknál, forgalmikitérőknél azok eleje, vége, illetve hossza, valamint a szomszédos állomások, forgalmikitérők és megállóhelyek felvételiépületei, őrházai középvonalától mért távolsága. Az állomás, forgalmikitérő, megállóhely neve alatt az odavonatkozó adatok: például vizállomás, személy és teheráru felvétel, mondonyssza, hidasrleg stb. A következő sorban az utátjárók /szélessége, kézi-, vagy vonósoronnpóval stb./, pálya feletti és alatti út és vasút átvezetések, alagutak szerepelnek. Majd ezt követik a vasuti műtárgyak adatai: magassági adatok, szerkezeti adatok, műtárgyak nyílásának mérete stb. Végül a szalványozás és a pálya irányviszonyai, iv sugara, iv hossza, egyenes hossza következnek.

A hossz-úszelvény sajnos nem teljes, csak Kis-Tétény után a 3193 úszelvényig van meg. Éppen ezért a hossz-úszelvény borítólapján található korábban már lemartotott Úszelvény adatokon kívül, csupán a Murakeresztúr országhatár-Szabadbattyán /Kisár./vonalrész adataival foglalkozunk. E vonalrész jelenleg is főnökségünkhez tartozik, így napjainkig lehetőség nyílik az adatok időszakonkénti összehasonlításra.

Az említett vonalrészen két jelszóbódé volt, mindkettő jelszoharanggal felszerelve. Az egyik Kanizsa állomás déli harmadában. A felvételiépületen kívül egyéb forgalmi jellegű őrház, őrhely nem volt az állomás területén.

#### jelszóbódé

A másik jelszoharanggal felszerelt az egykori 134. számú őrházról 37,7 méterre volt Kanizsa irányában, körülbelül a mai aligai résztelepülésnél. Feltehető, hogy éppen annak forgalombiztonságára ügyelt az 68./?/

A vonalrészen 96 darab egyszerű őrház volt jelszoharanggal, és 9 darab kettős őrház szintén jelszoharanggal felszerelve. Ez annyit jelent, hogy a vonalrész megnyitását, benépesítését követően 114 vasutas család lakott őrházban. Az egyszerű őrházakban pályasíri állomásgyűjtő dolgozók laktak családtagjaikkal. Valamennyi őrházhoz tartozott utátjáró és a 115 darab utátjáróból 83 volt kőszí sorompóval, 32 pedig vonásorompóval felszerelve. Az egyszerű őrházakban lakó pályasíri, családtagjaikkal mint kőbevéltőkkel, a forgalom irányításán és a sorompók kezelésén túl átlagosan 1,7 km-es vonalrész felügyeletét és vonalkezelési feladatait is ellátták. A vonal ennek megfelelően pályaszakaszokra volt felosztva. A vonalrészen mindössze egy gyalogútjáró volt, Nagykanizsán Nagyréce között a 68. számú őrházánál. /Sorompó nélküli, e, 95 m széles/

Összehasonlításképpen, az 1960-as adatok szerint 76 darab utátjáró van a vonalrészen. Az eltérés természetesen adódik abból, hogy az 1960-as években végrehajtott tagosítás során kialakított nagyobb úszelvény mezőgazdasági területek nem igényeltek annyi átjárót. Lehetővé vált az utátjárók, sorompók megszüntetése. Jellemző azonban, hogy több

mint 100 éven keresztül meg voltak.

Az Őrházak, mint már egy helyen említettük, egységes szabványtervek alapján, más vonalokról történt adaptálással kerültek megépítésre.

A szabványokat a "Cs.kir.szab.déklivaspálya társaság" jogelődjei rendezesítették. Így egy részük a "K.K.Privat Kaiser Franz Josef Orientbahn", más részük pedig a "K.K.Priv.Südl.Staats.Lomb.Venet.und Central-Ital.Eisenbahn Gesellschaft" szabványaként került át vonalunkra.

Az első egyszerű /egyes/ Őrházak szabványtervein a méretek még bécsi lábban lettek megadva. Az Őrházak hossz tengelyükkel a pályára merőlegesen épültek a vágánytengelytől 24 lábnyira /7,586 méter/. Pálya felüli homlokfalakon az Őrház, ugyancsak szabványban előírt kerék sadántáblájával.

Külön szabványterv készült a bevágásban, túltéren, vagy sík terepen építendő Őrházakra. Az Őrházak általában felerészben alá lettek pinceszve. Az Őrház külső falsiktól-falsáig mért alapterülete /18x26 bécciláb/46,75 m. Az Őrházban egy bejárati ajtó volt egy fellépő lépcsőfokkal. Beléptve az előtér és konyha helyiségbe juthattunk. A konyha részben egy beépített tűzhely volt. Jobbra nyílt a kamra, beépített polcokkal. Az előtér-konyha helyiségből nyílt a lakószoba. A bejárattal átellenesen szemben egy "L"-alakú sarokpad, felhajtható ülésel, ládaszerűen kialakítva, előtte négyzetelakú asztal. A velük szemben lévő sarokban pedig kétajtós szekrény. Ezek alkották a szoba bútorszatát.

A szobán a pálya felüli oldalon kétszárnyú ablak, az épület hosszoldalaiban pedig egymással szemben egy-egy egyszárnyú ablak volt. Egyébként az Őrház valamennyi ablaka függőleges irányban lemoselt szalával volt ellátva. A helyiséghez tartozott még egy vaskályha, vagy takaréktűzhely. A lakószobából nyílt a hálószoba, amelyen egy egyszárnyú ablak volt. Berendezését képezte két fekhely, felülről "U"-alakban körbefutó polccal. A konyhai beépített tűzhely, válaszfalal lehatárolva beszögellött a hálószobába és így biztosították a helyiség fűtését. A vonal megnyitásakor, a benépesítésnél, a fentebb említett berendezési tárgyak az Őrház tartozékát képezték. Az Őr és felesége az Őrházban teljesített

szolgálatot, külön szolgálatihelyiség, őrbódé ekkor még nem volt. A tárgyaló vonalrészén valamennyi őrház jelzőharanggal volt felszerelve, amely a pálya felsőli tetőrészén volt elhelyezve, és az épületen belüli szerkezete a lakószobába nyult be. Az őrházak berendezési tárgyai is külön szabványok szerint készültek. A kialakított és beépített őrházi udvar, a terep adottságától függően, általában 3-400 m<sup>2</sup> területű volt. Elsőként az őrház, a kut, azonkívül egy melléképület baromfi-, disznóállal és ényékszékkel épült meg. Az őrházak területéhez tartozott még kisebb-nagyobb mezőgazdasági földterület, illetve konyhakert is. A későbbiekben aztán, rendszerint a letelepedett örök igényeinek és a helyi körülményeknek megfelelően tovább bővült a melléképületek köre. Süttökemence, külön baromfiól, méhes, istálló, fűskamra stb. kerültek megépítésre a vasúttársaság részéről, ugyancsak szabványok alapján. Akkor még magánlétesítményekről nem találtak feljegyzést.

Külön érdemes foglalkozni a kettős őrházakkal. A tárgyaló vonalrész megnyitásakor 9 ikerőrház volt, valamennyi jelzőharanggal felszerelve. Murakeresztúr állomáson az 59/a és 60/a, Komárváros állomáson a 79/a, Keszthely /1888 után Balatonszentgyörgy/ állomáson a 91/a, Fonyód /később Máriatelep, majd Balatonfonyves/ állomáson a 100/b, Boglár állomáson a 107/a, Szántód állomáson a 118/a/b, Sió-Fok állomáson a 126/a, Lepsény állomáson pedig a 133/a számú kettős őrház. A kettős-őrházak középállomásokon épültek és /legtöbbjük még napjainkban is/ felerészben a pályafelvigyázó, későbbi pályamester lakásul szolgáltak. A másik épületrészben a vonal megnyitásakor pályáőrök laktak. Az általuk használt lakrészben volt elhelyezve a jelzőharang is. Évek során, a későbbiekben az örök helyére forgalmi dolgozók kerültek /váltókezelő, málházó, forgalmiszolgálattevő stb./ Penti adatokból következik, hogy a tárgyaló vonalrészén 10 pályafelvigyázói szakasz lehetett, Nagykanizsát is figyelembe véve, ahol két pályafelvigyázó teljesíthetett szolgálatot. Kanizsán azonban kettős-őrház nem volt, külön pályamesteri lakás sem, mert a vasutas dolgozók részére szolgálati lakások álltak rendelkezésre. Külön pályamesteri lakás csak 1900-ban épült és a 66/b sz. számot kapta.

Érdekes módon a kettős-órházak a szabványtervek szerinti elhelyezésben hossz tengelyükkel a pályára merőlegesek. Ez állapítható meg a "K.K.Priv. Südl. Staats., Lomb.-Venet. und Centralital. Eisenbahn-Gesellschaft" szabványán, amely 1859 után készült. Ugyancsak ezt az elhelyezést írja elő a "Cs.kir.szab. déli vaspálya társaság" szabvány tervrajza is, amely a századforduló elejéről származik. /Aluminium másolat Klösch György és fia Budapest/Bazel szemben a tárgyaló vonalrészén lévő kettős-órházak kivétel nélkül a pályával párhuzamos hossz tengelyű elhelyezéssel épültek meg. A kettős-órházak egy-egy lakásának alaprajzi elrendezése, beosztása teljesen megegyezik az egyszerű, egyes-órházakéval. Itt említjük meg az egyes helyiségek alapterületét: konyha 3,68 m<sup>2</sup>, kamra 1,98 m<sup>2</sup>, szobák 18,72 és 12,21 m<sup>2</sup>. A két lakás közös homlokzófalal épült egybe. Az iker-épület középvonalának folytatásában az udvaron közös használatu kut és külön-külön melléképület, a már korábban említett beosztással. Későbbiekben készült a melléképületeknek egy összeépített, iker változata is. Ekkor ebben az esetben az épület felső vonalának folytatásában, az épület hossz tengelyére merőlegesen elhelyezve. Itt viszont külön-külön kutat létesítettek. Érdekesként említjük, hogy Keszthely /később Balatonszentgyörgy/ és Komárváros kettős-órháza egy időben épült meg egyesített tervrajzon feltüntetve. Csupán az elhelyezésük más. Míg Komárvároson a pálya bal oldalán, addig Keszthelyen a pálya jobb oldalán épült. Beosztásuk, elrendezésük azonban teljesen azonos. A kettős-órházaknak egy bővített változata is szabványosításra került /KKSSIVUCB szabványa/ tórház két ór részére raktárral. Eknél a két lakrész között egy a vasúti anyagok, eszközök tárolására szolgáló raktárhelyiség is létesült, a lakásoktól elkülönítve, külön bejárati ajtóval. Ez a típusú kettős-órház hossz tengelyével már a szabvány szerint is, párhuzamos a pályával. Megállóhelyek, kiszállómások legkezdetlegesebb felvételiépület típusa volt. Sőt ez is előfordult a későbbiekben, hogy az egyik lakrész felszámolásával, átalakításával, a raktárral összenyitva több funkciójú felvételiépületté módosult. /Forgalmiroda, állomásvezetői iroda, váróterem stb./ Ehhez természetesen szükségessé vált ajtó létesítés a pálya felső oldalán is. Eredetileg ugyanis



mind a három bejáratú ajtó a pályával ellentétes oldalon volt.

A vonal megnyitását követően mindössze két darab jelsóharanggal felszerelt őrbódé volt a vonalrészben. Ezek a birtokunkban lévő korabeli helyszínrajz szerint deszka borításos, erős gerendavázzal készültek. Üvegezett ajtóval, két ablakkal. Az ablakok a pálya mindkét irányában kilátást biztosítottak. A harangnál szerkezetén kívül egy kis vaskályha, egy felnyitható faláca, amely padként volt használható, továbbá egy az ablak alatt elhelyezett asztalka az oldalfalra erősítve, képezték az őrbódé berendezését. A szabványrajz még lábban van méretezve. A bódé belső alapterülete közel 5 m<sup>2</sup>.

Az 1870-es években már készült egy egyszerű kivitelű őrbódé is. Belső alapterülete 1,56 m<sup>2</sup>. Gerenda kereten elhelyezve, 6 darab gerenda oszoppal, deszka borítással. Szabadba nyíló szellőzőrésekkel volt ellátva. Végül a századforduló elején, már a "Cs. kir. szab. déli vaspálya társaság" szabványa alapján falazott, fűthető jelsó bódék /szolgálati őrhelyek/ kerültek megépítésre. Belső alapterületük közel 9 m<sup>2</sup>. Egy ajtó és egy ablak van az épületen. A pálya irányába az üvegezett ajtó, a másik irányba az ablak biztosít kilátást. Berendezésük egyébként teljesen megegyezik az elsőként ismertetett, fából készült őrbódék berendezésével. Fokozatosan az ~~egyes~~ vonalrész minden őrházánál ezt a típust építették meg. Közülük néhány még ma is megtalálható a vonalon. Kivitelezésük magánvállalkozóval történt építtetés mellett egy 1906-os költségelőirányzat szerint "kereken" 500 koronába került.

Külön foglalkozni kívánunk az első felvételiépületek típusaival. Az egyik típust az már részletesen raktárhelyiséggel kombinált kettős-őrház jelentette, amely a későbbiekben került bővítésre az üzemi tevékenység /forgalmi, kereskedelmi/ bővülésével.

Szántód állomás első felvételiépületének alaprajzán egy jellegzetes kis állomás felvételiépületének beosztásával ismerkedhetünk meg. Az állomás első sorban személy- és áruforgalmat bonyolított le, tehát kereskedelmi tevékenységet folytatott. Az állomásnak három vágánya volt. Az állomás Nagykanizsa felőli kettős-őrházában lakott a pályafelügyelő

és egy pályabr. A pályabr kezelte a váltókat és a jéghordó utátjáró sorompóját. A Budapest felőli oldalon lévő egyes-órban lakó pályabr pedig az állomás azona az oldalon lévő váltóit kezelte, valamint a révi utátjáró sorompóját. Ugyancsak a pályabrük irányították a vonatközlekedést is. A felvételiépületben vonatforgalmi tevékenységet nem folytattak. Ennek megfelelően a felvételiépület pálya felőli oldalán ajtó nem is volt. Az állomás előteréből az előcsarnokba /vestibule/ juthatott az utas. Ide nyíltak a pénztár- és poggyászhelyiség ablakai egy fából készült válaszfalba beépítve. Balra nyílt egy 54,30 m<sup>2</sup> alapterületű váróterem. Az előcsarnokból jobbra nyílt egy hivatalos helyiség /cabinet/, amely egy kis folyosóban folytatódott. A folyosóról nyíltan volt egy 21,54 m<sup>2</sup> alapterületű szoba, a pálya felőli épületrészben, amely ugyancsak ajtóval volt összekötve a pénztár- és poggyászhelyiséggel. A folyosóról a szobával szemben egy kis előtér volt, onnan lépcső vezetett a padlástérbe, ahol egy 19,25 m<sup>2</sup> alapterületű padlásszoba és abból nyíltan egy kamra volt. Ezekről egy keskeny folyosó választotta le az "A" és "B" részből álló, egymásba nyíló padlástérrel. A lépcső a földszinti kis előtérből lefelé a pincébe vezetett. Az épületnek csupán 1/3-ad része volt alápincézve. A földszinti kis előtérben volt elhelyezve az árnyékszék is. Az épület lakrészének kialakításából nem lehet arra következtetni, hogy ott család, vagy családok laktak volna. Na mégis egy igen egyszerű szükséglakás jellege lehetett. Ebben a kezdeti időszakban még állomásfőnök, állomásvezető nem volt. Az áruaktárral is rendelkező állomásokon raktáros /magaslatos/ és kereskedelmi hivatalnok tevékenykedett. Szántódon is valószínű, hogy kirendelésben lévő alkalmazott, vagy magánlakásban lakó személy, vagy személyek.

Az 1980-as évek végén bővítésre kerül a régi felvételiépület. 6 és fél méterrel hosszabb lesz mindkét irányban arányosan elosztva. A belső átalakítás során a kanisza-felőli épületrészben egy 50 m<sup>2</sup> alapterületű III. osztályú és egy 24,06 m<sup>2</sup> alapterületű II. osztályú várótermet alakítanak ki, a II. osztályú váróterem előtt egy keskeny folyosóval. Az épület külső része nem változott meg /előcsarnok, iroda/. Az előcsarnok-

ből nyíló, korábbi hivatalos helyiség ajtáját befalasták és mint konyhát csatlakoztatták az épület pesti szárnyában lévő lakásrészhez. A lakásrész földszintjén 3 szoba, konyha, előtér, míg a tetőrészben 2 szoba, kamra került kialakításra. A lakásrész az irodából is elérhető egy, a földszinti szobából nyíló ajtón át. Ugyanakkor az állomás előtti előtérrel is megmarad a lakásrész bejárata. Itt azonban már kialakításra kerültek a pályas felőli bejárati ajtók is. /2 váróterem és iroda/. Szántód III. osztályu állomásként volt besorolva. 1898-ban építették meg a IV. vágányát, majd 1902-ben létesült a biztosítóberendezés és az áru-raktár.

A II. osztályu állomás tipikus példája Keszthely /későbbi Balatonszentgyörgy/ állomás, természetesen felvételiépülete is. Az eredeti II. osztályu felvételiépület ugyancsak földszintes. Már az első épületben megtalálható a II. és III. osztályu váróterem, az előcsarnokba nyílik ablakaival a pénztár- és poggyászhelyiség, jobbra pedig ajtóval egy hivatali helyiség, majd a lakásrész. Az eredeti felvételiépület hossza 33 méter, szemben a szántódi eredeti felvételiépület 20 méteres hosszával. Keszthely felvételiépülete azonban már az 1870-es évek közepén bővítésre kerül. Pest felőli végén egy egyemeletes épületszárnyat építenek hozzá a posta részére. Földszintjén a posta hivatali helyiségeivel, emeletén pedig a postatisztviselő lakásával. A kanissai oldalon pedig, azonos alapterülettel, azonos külső megjelenési formával, 1897-ben a déli vasút épít hozzá a régi felvételiépülethez, amelyben lakást alakítanak ki. A régi lakásrészt pedig üzemi helyiségekké alakítják át. 1909-ben aztán egy pesti irányba húzódik épülő földszintes szárnyal bővül a posta, míg Kanissa irányába, azonos módon a vasútüzemi rész. II. osztályu állomás típus volt még: Komárom, Boglár, Siófok, Lepsény. Későbbik Lepsény állomás új felvételiépülete jól dokumentálja a felvételiépületek, de általában a forgalmi tevékenység fejlődésének egy időszakát. Az "új" felvételiépület jóváhagyott tervét 1896-ban készítették. Az eredeti felvételiépület, feltehetően szükség megoldással létesülhetett. Esetleg talán éppen valamelyik Őrházban kialakított szolgáló-

latihelyiséggel. Jól lehet Lepsény kezdettől fogva vizállandó, szomszély és poggyász felvétellel. Valószínű, hogy a Hajdúcsanak-Ujdenbővár htv-vonal megnyitása /1895. XII. 30./ után, a jelentősebb személy és teheráru forgalomra való tekintettel épülhetett az új felvételiépület. Az alaprajzi elrendezést tekintve korszerűbb és igényesebb, mint a korábbi II. osztályú állomások felvételiépületei. Az új felvételiépület hossza 40,79 méter. Itt is az előcsarnokba nyílik a pénztár- és poggyászhelyiség ablaka. Balra folyosó a végén a III. osztályú, 52,96 m<sup>2</sup> alapterületű váróteremmel. A folyosóról a pálya irányába nyílik az I. osztályú /19,34 m<sup>2</sup> és a II. osztályú /32,34 m<sup>2</sup>/ váróterem. Mindhárom váróteremből közvetlenül ajtó nyílik a peronra. Ugyaníntén a peronra nyílik a személypénztár és poggyászhelyiség ajtaja is. A pénztárból nyíló oldalajtón át juthatunk a "térfelügyelőség" /még nem forgalmi iroda! /helyiségébe, 27 m<sup>2</sup> amelyből ugyancsak ajtó nyílik a peronra. A térfelügyelőség helyiségéből a főnök irodájába juthatunk. Érdekes megemlíteni, hogy a főnöki iroda alapterületét a tervezett 14,74 m<sup>2</sup>-ről 8,91 m<sup>2</sup>-re csökkentette a felülvizsgáló és jóváhagyó bizottság a térfelügyelőség helyisége javára. A főnöki iroda összeköttetésben áll az állomásfőnök lakrészével, amely 2 nagyobb és 2 kisebb szobából, konyha, folyosó és előtérből áll. A folyosóról ajtó nyílik az állomásfőnök udvarába. Mindenesetre itt találunk először I. osztályú váróteremmel, a térfelügyelőséggel és az állomásfőnöki beosztással. Az új felvételiépület korszerű "carboraetengás" világító berendezést kap és már a peront is világítótestekkel világítják meg. Az 1897-ben épült felvételiépület napjainkig megőrizte eredeti állapotát külsejében, és a lényegét tekintve belső beosztásában is. Mivel azonban Lepsényben a későbbiekben nem építettek külön főnöki lakást, a felvételiépületet bővíteni kellett. Ezt a felvételiépület budapest-felőli végéhez toldott egyemeletes szárnyal oldották meg.

Hasonlóan jellegzetesen eredeti Komárom város felvételiépülete is, bár 1901-ben az épületen itt is toldást hajtottak végre, /4,52 m./ a kanisza-felőli épületrészén. Ezt az ugyancsak 1901-ben létesített biztosítóberendezés tette szükségessé, amikor is a forgalmi szolgálat élesebben

elhatárolódott. 1926-ban Komárváros felvételiépülete ismét bővítésre került /4,52 m./ a Budapest-felőli épületháznyon. Az eredeti komárvárosi felvételiépület, Keszthely ugyancsak II. osztályú állomás felvételiépületével azonos módon, 33 méter hosszú volt. Tehát azonos szabványterv szerint épült a két felvételiépület.

Első osztályú állomás típus Kanisza, Fehérvár és Buda volt a magyarországi vonalrészben. Közülük Kanisza állomás felvételiépületének bővítési folyamatát tudtuk nyomon követni, ezért ezt a felvételiépület történetét ismertettük. Az eredeti alapépület 72,70 méter hosszú volt. Az épület pályán felőli oldalának egységel egy síkba estek. Az utca felőli oldalon viszont a középső épületrész 18 méter hosszban, csaknem 5 méterre kiugrott az állomás előtti térre. A kiugró épületrész homlokzatát tympanon szerű falszerkezet zárta le. Az előcsarnok átjáró jellegű volt, az utca és a peron felé is ajtóval csatlakozott. Az utca felől a tágas előcsarnokba lépve jobbra találtuk a poggyász feladási pénztárakat, míg balra voltak a személypénztárak. Az előcsarnokból jobbra-balra folyosó nyílt. A jobb oldali a III. osztályú váróterembe, a bal oldali pedig az I. és II. osztályú váróterembe vezetett. Az eredeti felvételiépület alaprajzi elrendezése nem ismeretes. Egy esetben biztos, hogy a felvételiépületben lakások nem voltak, így minden helyisége üzemi rendeltetéssel bírt. 1905-07. között jelentős átalakításra került a felvételiépület. 1902-ben ugyanis biztosítékberendezés létesült, váltótoronyok, váltóállító központok épültek, átszerveződött, bővült a forgalmi tevékenység. 1904-ben már villanyvilágítást kapott a felvételiépület, majd 1911-ben már a pályaudvar területe is. Az első felvételiépülethez még a pálya felől egy csarnok csatlakozott, amely kb. 30 méter széles volt és négy személyvágány felett helyezkedett el. A csarnok /halle/ hossza kb. 107 méter volt, tehát mindkét irányban talnyulott a az eredeti felvételiépületen. Ami a felvételiépület és a pályaudvar állapotát illeti, egy 1867-es megállapítás szerint, Cegléddel azonos színvonalon, az ország legkorszerűbb gőcponti pályaudvara volt. Az 1907-ben jóváhagyott tervek alapján 1908-09-ben bővítésre került a felvételiépület. Déli szárnyához

egyeleletes épületrészt /1310/ csatlakoztattak, melyhez további földszintes pavilont /1111,50/ építettek hozzá. Az északi szárnyhoz ugyan csak egyemeletes épületrész épült, az előbbivel azonos alaprajzi elrendezéssel. Itt azonban folytatásként a földszintes pavilon építése egyenlőre elmaradt. Időközben átépítésre került a felvételiépület előcsarnoka és az épület utca és pálya felüli homlokzata is. A korábbi alacsony mennyezettel a fölötte lévő, az épület hossz tengelyére merőleges sátoztott egy magasított, gipszstukkó díszítéssel mennyezetet váltotta fel, a tetőrészen beépített felülvilágító ablakszerkezettel. Az előcsarnok átépítésére feltehetően az 1908-09-ben végrehajtott toldás során, vagy közvetlenül azt követően kerülhetett sor. Ekkor az utca felüli bejárat egy belépő előtérrel bővült. Az északi oldalon lévő emeletes épületrész, és a gyorsáruraktár közötti terület rész beépítésének ideje előttünk nem ismeretes, adataink nincsenek.

Az előbbiekben elmondottakból is megállapítható azonban, hogy a jól szervezett szabványosítás, de általában az állami létesítések vonatkozásában csak ideig-óráig állta meg a helyét. Szinte napról-napra változott a forgalmi, kereskedelmi tevékenység nagyságrendje, növekedtek a szállítási igények. Ebben közrejátszottak az újabb vonalak becsatlakoztatásai is. Nem utolsósorban pedig a vasut korszerűsítés első nagy lépése, a biztosítóberendezés létesítése a századforduló éveiben.

A földbirtokok révén a nagyüzemi gazdálkodás, a termény kereskedelem és az új ipari üzemek letelepedésével az iparvágány és iparvasút létesítése igénye. Sorra épülnek a különböző típusú vasúti áruraktárak, áruszínkek, állatrakodók.

Az áruraktárak legjellegzetesebb szabványosított eredeti példánya még napjainkban is megtalálható Balatonszentgyörgy állomáson. Igaz ugyan, hogy némi átalakításon esett át a több mint egy évszázad alatt, de alapvető jegyei ma is felismerhetők. Az áruraktár 27,82 méter hosszú, 10,43 méter széles. Belső terében, a raktár egyik sarkában elhelyezve falazott irodahelyiség lett kialakítva. Már az eredetileg épített

~~.....~~

Keszthely állomáson megépül az állatrakodó is /Eferd-Verladerampe/  
1880-ban. Tervezetesen hasonló a helyzet Komárváros és Lepsény állomá-  
sok esetében is. Maradjunk azonban egyelőre Keszthely, alias Balatonszent-  
györgy állomásánál. A vonal megnyitását követően személyforgalma Keszthely  
a Balaton ösfürdőhelye és Héviz irányába jelentős, lovaskocsi összeköt-  
tetés révén. Azonban a feudális környezetnek megfelelően alakul a keres-  
kedelmi, illetve teheráruforgalma is. Megépül a Sváb-Főle keskeny nyomközű  
iparvasút, amely közvetlenül a vasuti áruraktárhoz csatlakozóan benyújtja  
a teheráru forgalmát. Az áruraktártól kb. 15 méterre egy /25x3/gabonaszint  
is épített a vasut. Ugyanakkor az állatrakodó közelében a Grünhut-főle  
magáraktár épül /36x12,25/. A felvételi épület oldalán magán vendéglő  
épül. Külön érdekessége az itt folyó kereskedelmi tevékenységnek az a 3  
darab, kb. 4 méter átmérőjű fordítókorong, amely a raktár előtti 3 vá-  
gányba volt beépítve. A fordítókorongok pályára merőleges tengelyvonalá-  
nak folytatásában egy kb. 30 méteres vágány csatlakozott. A fordítókkal  
lehetővé vált 4-5 kocsi egyidejű kiállítás a rakterületre, az áruraktár  
és gabonaszin között fekvő vágányra. Ezzel a megoldással a kocsik rako-  
dása idején az állomás ezen vágányain is zavartalanul folyhatott a tele-  
tési mozgás. Ugyanakkor megtalálható már az áruraktár melletti vágány-  
ban a rakminta és a vágányhidmérleg is. A fentiek alapján is következtet-  
ni lehet az itt folyó jelentős gabona, élelmiszer stb. forgalomra.  
Ugyanakkor Nagykanizsa I. osztályú állomáson, már az áll. más megnyitását  
követően megépül a külön feladási és külön kiadási raktár. Méreteik tel-  
jesen megegyeznek: 91,47x10,48 méter.  
Egységes szabványtervek alapján létesítették a vízállomások vízházait  
is. Hosszuk 21,81 m, szélességük az épület két szárnyán 5,70 méter, a  
középső 5,06 méteres részben a víztartályok alatt 9,48 méter, mindkét  
hosszoldalukon arányosan kiugratva. Két darab, egyenként 26,5 m-es tar-  
tály volt elhelyezve az épületben. Ilyen vízházak épültek Komárváros,  
Balatonszentgyörgy, Balatonboglár, Siófok és Lepsény állomásokon.  
Későbbiekben a vízházak épületszárnyai bővítésre kerültek és általában  
lakásokat alakítottak ki bennük.

Nagykanizsán a pályaudvar építésének időszakájában egy ugynevezett "régi viaház" üzemelt, vistáróló kapacitása nem ismeretes, alapterülete 21,55 m. Nem sokkal az állomás forgalombahelyezését követően új viaház létesült. Hossza 55,01 méter, szélessége a két épületszárnyon 7,63 méter, a középső 6,95 méteres részben, a vistartályok alatt 13,29 méter mindkét hosszoldalon arányosan kiugratva. A tartályok vistáróló kapacitása nem ismeretes.

A fűtőházak közül Nagykanizsán elsőként egy ugynevezett "egyenes fűtőház", vagy mosdonyosin épül meg, majd az állomás forgalombahelyezésekor létesül a körfűtőház, 100 méter átmérőjű, 18,95 méter szélességű, 24 sugárvágánnyal, fordítókoronggal. 1901-ben a fűtőházi telep bővítésre kerül és ennek során megépül az új körfűtőház fele, fordítókoronggal, 13 sugárvágánnyal. Az új fűtőház 1912-ben tovább bővül 11 sugárvágánnyal és ezzel kialakul végleges formája. Átmérője 102,18 méter, szélessége 21,09 méter. 1913-ban az egyenes fűtőház, mosdonyosin, mint ilyen megszűnik és kocsiállhelyként kerül átalakításra. A tárgyalt vonalrészben további déli vasúti fűtőház és fordítókorong 1899-ben Balatonboglár állomáson létesült, ugynevezett egyenes kiserőfűtőház.

A helyi érdekű vonalak fővonalai becsatlakozó állomásain, e vonalak megnyitásával egyidejűen a vasúttársaságok kiserőfűtőházakat is építenek. Így a Balatonszentgyörgy-Somogyasób vonal megnyitásával egyidejűleg Balatonszentgyörgyön 1893-ban, Ponyódon a Kaposvár-Ponyód vonal megnyitásakor 1896-ban, a Mocsolád-Siófok vonal megnyitásakor 1906-ban pedig Siófok állomáson épül meg a helyi érdekű vasúttársaság kiserőfűtőháza. Természetesen Nagykanizsán már kezdettől fogva mosdony- és kocsiállító tevékenységet biztosító műhelyek is működnek. Zömükben a két körfűtőházat összekötő épületszárnyban. Külön álló épületben dolgoznak azonban például a rézkeverők.

/Vége a II. résznek./