

Dr. Horváth Ferenc

## A MÁV utolsó nagy vasútépítési munkája Szeretfalva–Déda között 1940–1942-ben

### Bevezetés

1938. és 1941. évek között Közép-Európában, az első világháborút befejező békekötéseken megállapított határok nagymértékben megváltoztak. Így történt ez Magyarország esetében is. A Felvidék egy részének és Kárpátaljának Magyarországhoz való csatolása után 1940. augusztus 30-án a második bécsi döntés Észak-Erdélyt Magyarországnak ítélte. Az újonnan megállapított erdélyi határ azonban elvágta a Székelyföldet és az anyaországot összekötő vasútvonalat, ezért a magyar kormányzat a vasúti összeköttetés megteremtése érdekében új vasútvonal építésére kényszerült Szeretfalva és Déda vasútállomások között. A 48 km hosszú új vasútvonal a terep- és talajadottságok, a földmunkák nagysága, a műtárgyak (alagutak, hidak, szivárgó rendszerek) sokasága miatt a MÁV utolsó nagyszabású vasútépítési munkája volt, ezért építésének módszerét, nehézségeit érdemes hosszabb tanulmányban összefoglalni az utókor számára.

### Erdély vasúthálózatának kialakulása és változásai 1940-ig

Erdély vasúthálózata az első világháborúig tulajdonképpen csaknem teljes mértékben kialakult. Jórészt megépültek azok a fővonalak, amelyek Erdély területét

összekötötték a fővárossal Budapesttel, és az ország különböző vidékeivel, lehetővé tették a nemzetközi kapcsolatokat a szomszédos Romániával, Erdély nagy városai, fontosabb bánya, ipari és megfelelő összeköttetést létesítettek mezőgazdasági vidékei között. A múlt század utolsó negyedében megkezdődött az erdélyi nagyvárosok és a vonzáskörzetükbe tartozó vidék vasúti összeköttetését megteremtő helyi érdekű vasútvonalak létesítése. Ennek első kísérlete az Arad–Körös vidéki HÉV Arad–Pankota vonala (41 km), utolsó létesítménye pedig az 1915-ben megnyitott Marostordai HÉV (187 km) volt (1. ábra).

Az erdélyi vasútvonalakat az első időszakban a magán vasúttársaságok építették, később az építkezéseket a MÁV folytatta, majd az utolsó évtizedekben a legtöbb vasútvonalat a helyi érdekű vasúttársaságok hozták létre.

Erdély kapujág, Nagyváradig és Aradig 1858-ban a Tiszavidéki Vasút vezette el két vasútvonalát Szolnok felől. Időközben, 1856. és 1858. esztendő között elkészült az Osztrák Államvaspálya Társaság Szeged–Temesvár–Báziás vonala, amely az Al-Dunán keresztül az első nemzetközi vasúti kapcsolatot valósította meg a Balkán és a Fekete-tenger felé. Ugyanez a vasúttársaság 1878-ig megépítette Temesvártól Orsováig vezető nemzetközi vonalát, üzembe helyezte a resiczai, valamint az aninai bánya és iparvidéket kiszolgáló vonalait.



I. ábra. Észak-Erdély vasúthálózata 1941-ben

A kiegyezés után meggyorsult az erdélyi fővonalak építése. 1868 és 1870 között az Első Erdélyi Vasúttársaság megnyitotta az Arad–Gyulafehérvár és a Piski–Petrozsény vonalát, 1870 és 1873 között pedig a Magyar Keleti Vasúttársaság a Nagyvárad–Tövis–Brassó fővonalát és az ebből kiágazó marosvásárhelyi, gyulafehérvári és nagyszebeni szárnyvonalakat. 1870–71-ben az Alföld–Fiumei Vasúttársaság a Szeged–Nagyvárad, 1871-ben az Arad–Temesvári Vasúttársaság az Arad–Temesvár, 1871–72-ben a Magyar Északkeleti Vasúttársaság a Debrecen–Szatmár–Királyháza–Máramarossziget vonalait építette meg.

A MÁV viszonylag későn kapcsolódott be az erdélyi vasútépítkezésekbe és nagyobb részt csak olyan vonalakat épített, amire az országot nemzetközi szerződések kötelezték vagy amelyek létrehozását a magánvállalatok nem vállalták. A MÁV 1879-ben adta át a forgalomnak a rövid, de nehéz terepen vezető Brassó–Tömös nemzetközi vonalat, 1897-ben szintén államközi kötelezettség alapján a székely vasút első szakaszát, a Sepsiszentgyörgy–Madéfalva–Csíkygyimes országhatár vonalat, majd az építkezését folytatva 1905. és 1909. esztendő között a székely vasút második részét, a Madéfalva–Gyergyószentmiklós–Szászrégen vasútvonalat.

Közben nagy ütemben folyt a helyi érdekű vasúthálózat kiépítése.

Az 1915-ig folyó építkezéseknek eredményeként a mai értelemben vett Erdély területére több, mint 5600 km hosszú közforgalmú vasút jutott, amelyből 1787 km-t a vasúttársaságok, 322 km-t a MÁV, és 3525 km-t a HÉV társaságok létesítettek.

A trianoni békekötésig kialakult erdélyi vasúthálózat sűrűsége valamivel alacsonyabb volt az országos átlagnál. 1914-ben az ország egész területére számítva 6,6 km vasútvonal jutott 100 m<sup>2</sup>-re és 10,8 km 10 ezer lakosra. Kelet-Magyarországgal és a Bánsággal kiegészített erdélyi területen ez a két statisztikai szám 5,5 és 9,6 km, kizárólag a Királyhágón túli erdélyi területen azonban csak 4,1 és 8,7 km volt. Vasúttal különösen gyengén ellátott terület maradt Északkelet-Erdélyben Beszterce-Naszód vármegye és Máramaros déli része, de hiányoztak a Székelyföldön a nagy városokat közvetlen összekötő vasútvonalak is.

Jó volt viszont a vasúti összeköttetés a fővárossal a Szolnok–Püspökladány, a Szolnok–Debrecen és a Szeged–Temesvár vasútvonalakon keresztül, és jó volt a nemzetközi vasúti kapcsolat Romániával Predeal (1897), Orsová (1879), Gyimesbükk (1897) és Vöröstorony (1897) határállomásokon át.

Az első világháborút követően Erdély vasúthálózatában nagyobb változásokat az 1920-as trianoni békekötés és az 1940-es második bécsi döntőbizottsági ítélet hozott. Néhány rövidebb vonalszakasszal azonban a két időszak között is gyarapodott Erdély vasútvonalainak hossza.

Az első világháborút követően Magyarország és Románia között megvont új határ a nyílt vonalon vágta el a Békéscsaba–Arad, a Békéscsaba–Nagyvárad, a Püspökladány–Nagyvárad és a Debrecen–Nagykaroly fővonalakat és több mellékvonalat, amelyek nagy részén a nemzetközi forgalmat nem vették fel. Románia és Csehszlovákia között megállapított új határ a Tisza folyó az előző vonal folytatását képező Királyháza–Máramarossziget–Visóvölgy vonalat szaggatta szét, mint-hogy a vasút többször keresztelte a Tisza folyót.

Románia és Jugoszlávia között a Bánságban az új határt a vasúti közlekedés szempontjainak teljes figyelmen kívül hagyásával állapították meg. Nemcsak a Temesvár–Báziás fővonalat és több helyi érdekű vasútvonalat darabolták annyira szét, hogy azokon a vasúti közlekedést be kellett szüntetni, hanem a resiczai és aninai iparvidék vasúti kapcsolata is megszűnt Romániával.

A román vasút az új helyzetnek megfelelően rövid idő alatt néhány fontos összekötő vonalszakaszt épített. A resiczai vidék vasúti kapcsolata érdekében elkészítette a Resiczabánya–Karánsebes vonalat. Megépítette továbbá a Magyarországot elkerülő és Csehszlovákia–Románia–Jugoszlávia között közvetlen vasúti összeköttetését létesítő Kassa–Halmi–Érmihályfalva–Nagyvárad–Arad–Temesvár vonal rövid, hiányzó 20 km-es Illye–Nad szakaszát és a már korábban tervezett, Bukovinába vezető Kisilva–Kosna–Floreni–Dorna Vatra vasútvonalat. Ezekkel a vonalkiegészítésekkel jól üzemelő, egységes vonalhálózata lett Erdélynek.

Újabb változást az erdélyi vasúthálózatban az Erdélyt északi és déli részre kettéosztó, 1940. évi augusztusi második bécsi döntés hozott, amely után egyrészt helyreállították néhány szünetelő vasútvonalon a forgalmat, másrészt a döntőbírói ítélet elvágott néhány létfontosságú vonalat, így elsősorban az anyaországot és Északnyugat-Erdélyt a Székelyfölddel összekötő vasútvonalat.

Erdély vasúthálózatának kialakításakor érdekes módon egymástól mindössze 34 km távolságra két vasúti csomópont alakult ki, amely biztosította az erdélyi vasúthálózat kapcsolatát minden irányban. Az egyik Székelykocsárd, a másik Tövis volt. Székelykocsárdon keresztül az észak-erdélyi Nagyvárad–Kolozsvár–Marosvásárhely–Madéfalva–Sepsiszentgyörgy–Brassó vonal alkotott egységet, Tövisen keresztül pedig a dél-erdélyi Arad–Gyulafehérvár–Segesvár–Brassó vonalon volt lehetséges a közlekedés. Ugyanakkor a Székelykocsárd–Tövis vonalszakasz az említett északi és déli vonalakat összekötötte.

Ha az Erdélyt kettéosztó második bécsi döntőbizottság a határt Székelykocsárd és Tövis között vonta volna meg, akkor az Észak- és Dél-Erdély vasúti közlekedése is összefüggő, megszakítatlan és használható maradt volna.

Ismeretes, hogy a bizottság, amely egyébként a néprajzi adottságokon túlmenően a vasúti közlekedési kap-

csolatot is a legtöbb esetben figyelembe vette, a sarmassági terület esetében ezt nem tette. Az új határ Kolozsvár után nem dél felé, hanem a kissármási gázmezőt kihasználva észak felé vezetett és ezzel elvágta a Marosvásárhely–Gyergyószentmiklós–Sepsiszentgyörgy vasútvonal kapcsolatát. Ezt a döntést gróf Bethlen Béla az akkori idők egyik erdélyi politikusa, Észak-Erdély kormánybiztosa Göringnek tulajdonítja, aki a gázmező Romániához való tartozásával a gázenergiát akarta biztosítani a tordai iparvidék német tulajdonban lévő gyárai számára. Innen kapta ez a terület abban az időben a „Göring zsák” nevet is.

### **Az 1940. augusztus 30-i második bécsi döntés hatása Erdély vasúthálózatára**

1940-ben, a második bécsi döntés Erdélyt ketté osztotta és északi részét, 43492 km<sup>2</sup> területtel és 2,37 millió lakossal Magyarországnak ítélte oda.

A döntőbizottság Észak-Erdély új határát a kelet-magyarországi trianoni határból Nagyszalonta községtől délre kiindulólág állapította meg, majd északkeleti irányba vezette Nagyvárad alá. Innen keleti irányba haladt, mindenütt a Körös folyótól és a Nagyvárad–Kolozsvár vonaltól délre, átlag 10–12 km távolságban. Kolozsvár után Kolozs községnél a kissármási területet kihasználva rövid szakaszon északnak, keletnek, majd délnek fordult és Marosvásárhelytől, Székelyudvarhelytől, Sepsiszentgyörgytől délre, Zágontól keletre érte el a Háromszéki Havasokat. Innentől északnyugati irányban, a Kárpátok vonulatán, a régi történelmi határon vezetett Kárpátaljáig.

Észak-Erdély visszacsatolásával 2220 km hosszú vasútvonal került vissza a MÁV tulajdonába, illetve kezelésébe. Újra a MÁV hálózathoz tartozott a Nagyszalonta–Nagyvárad vonalszakasz is, és ezzel ismét lehetővé vált a közvetlen vasúti összeköttetés Szeged és Nagyvárad között. A MÁV hálózat része lett a Nagyvárad–Kolozsvár, az Érmihályfalva–Nagykároly–Szatmárnémeti–Királyháza–Máramarossziget–Terebes–Fehérpatak vonal, és így ismét magyar területre esett a tiszai határ által korábban szétvágott Máramarossziget–Rahó–Kő- rösmező vasútvonal teljes hosszában.

Visszakerült a Székely Vasút HÉV szakaszokkal kiegészített Nyárádtó–Marosvásárhely–Gyergyószentmiklós–Csíkszereda–Sepsiszentgyörgy–Kökös szakasza, valamint ennek Csíkszereda–Csikgyimes nemzetközi szárnyvonala. Ezenkívül visszakerült számos HÉV vonal, közöttük a Szamosvölgyi HÉV vonala is.

Ismét lehetővé vált a trianoni határon felbontott mellékvonalakon a vágányok lefektetése és a forgalom felvétele (Zajta–Szatmárnémeti, Csenger–Szatmárnémeti, Ágerdómajor–Nagykároly, Nagykereki–Biharpüspöki, Kőrösszakál–Össi puszta).

Ugyanakkor az új határ számos vasúti közlekedési nehézséget is okozott, mert elvágta a Székelyföldet Kelet-Magyarországgal összekötő Kolozsvár–Székelyko-

csárd–Marosvásárhely vasútvonalat, és összeköttetés nélküli zsákvonallá vált a Héjjasfalva–Székelyudvarhely vonalnak Magyarországhoz visszakerült Székelykeresztúr–Székelyudvarhely szakasza. Az újonnan megállapított határokkal átszelt vasútvonalakon a határforgalmat sehol sem vették fel.

### **Intézkedések a Székelyföld közlekedési kapcsolatainak megoldása érdekében**

A második bécsi döntés következtében a Székelyföldnek nem lévén vasúti kapcsolata az anyaországgal a közlekedés ideiglenes létesítése érdekében azonnali intézkedésekre volt szükség. Az egyedül lehetséges közúti szállítás lehetővé tétele érdekében azonnal hozzáfogtak Beszterce–Naszód és Maros–Torda vármegyék érintett közútjainak javításához, vonatpótló autóbuszokat és teherautókat állítottak munkába a személy- és teherszállításhoz. Nagyon rövid idő alatt a honvédség megépített egy 16 km-es keskenynyomtávolságú vágányt és döntést hoztak Szeretfalva és Déda között a normál nyomtávolságú vasútvonal építésére.

### **Vonatpótló autóbuszjáratok indítása**

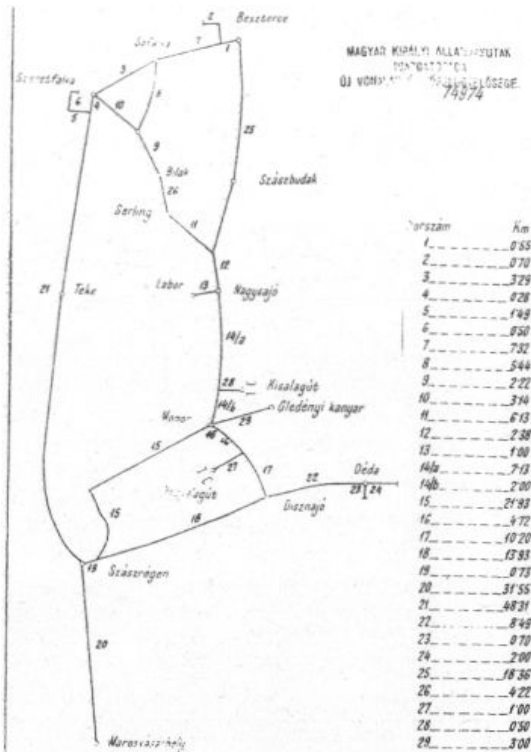
A második bécsi döntést követő időszakban vasúti közlekedés híján az egyetlen közlekedési kapcsolat az ország négy délkeleti vármegyéjével (Maros–Torda, Csík, Udvarhely és Háromszék) a nagyon rossz állapotban lévő Beszterce–Szászrégen közötti makadámúton lehetett létesíteni. A kolozsvár–besztercei vasúton utazók Besztercén vagy Sajómagyaroson autóbuszra vagy teherautóra átszállva tudták csak folytatni útjukat Szászrégenig és innen ismét vasúton utazhattak egyik irányba Sepsiszentgyörgy, a másik irányba Marosvásárhely felé. A teherszállítás és többszöri átrakással vasúton és gépkocsin történhetett. Részben az utasok és a teherárak, részben az építkezéshez szükséges anyagok közötti szállítása miatt az elsőrendű feladat az utak rendbehozása, korszerűsítése, állandó karbantartása volt, ami nagyon nagy munkát okozott a két érintett vármegye Államépítészeti Hivatalának (2. ábra).

A közúti hálózat javítását elkezdték már 1940 őszén és rövid idő alatt 15 km hosszban teljesen új közutat építettek, 52 km hosszú, szinte járhatatlan utat rendbehoztak, 60 db kisebb-nagyobb közúti hidat pótoltak. A legtöbb munkát a Szeretfalva–Szászrégen és a Beszterce–Nagysajó–Monorfalva közötti utak karbantartására fordították, de elsőrangúsították a Dés–Bethlen–Beszterce közutat is.

A vasút megnyitásáig a MÁV vonatpótló autóbuszjáratokat közlekedtetett Szeretfalva és Szászrégen között.

### **Szászlekenca–Kolozsnagyida keskenynyomtávolságú vasút építése**

Valamit javított a vasúti közlekedés helyzetén, hogy a honvédség nagy gyorsasággal, még 1940 őszén meg-



2. ábra. Beszterce és Marosvásárhely között rendbehozandó utak jegyzéke

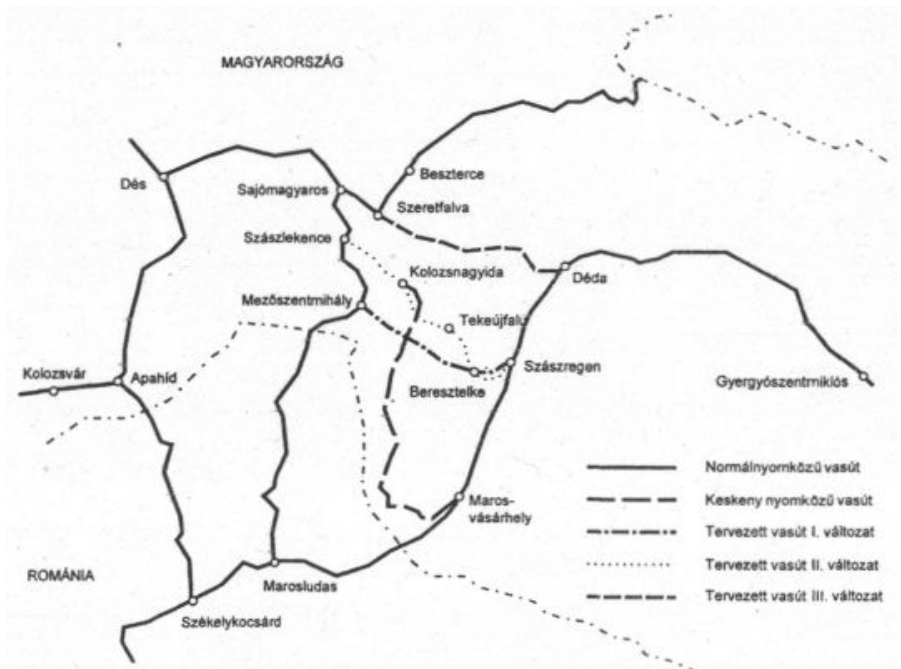
építette a már meglévő Marosvásárhely–Kolozsnagyida kisvasúthoz csatlakozó Szászlekenye–Kolozsnagyida keskenynyomtávolságú vasútvonalat, amelyet 1940. december 15-én helyeztek üzembe. Ez a keskenynyomtávolságú vasútvonal északi vége Szászlekenye állomá-

son csatlakozott a Dés–Bethlen–Sajómagyaros–Budatelte normál nyomtávolságú vasútvonalhoz, délen pedig Marosvásárhely állomáshoz. Így jöhet csak átszállással és átrakással, de mégis vasúti kapcsolatot teremtett Székelyföldre és bizonyos mértékben tehermentesítette a Beszterce–Szászrégen közötti közut.

### Normál nyomtávolságú vasútvonal építésének elrendelése Szeretfalva és Déda vasútállomások között

Az 1940. augusztusi bécsi döntés után a magyar kormány egyik legfontosabb feladatának tekintette Kelet-Magyarország és a Székelyföld végleges vasúti összeköttetésének megteremtését. Gróf Teleki Pál miniszterelnök és dr. Varga József ipar- és kereskedelemügyi miniszter megbízásából dr. Algyay Pál államtitkár és a MÁV akkori elnöke, vitéz nagybányai Horthy István helyszíni szemléje alapján nagyon rövid idő alatt, 5 nappal a bécsi ítélet után eldöntötték az új normál nyomtávolságú vasút nyomvonalát.

A normál nyomtávolságú vasútvonal építésére több változat volt (3. ábra). Az egyik javaslat szerint a Sajómagyaros–Marosludas vonal magyar területre eső Sajómagyaros–Mezőszentmihály szakaszát kell elsősorban gátítani, és ezt az állomást összekötni Szászrégennek vagy Marosvásárhellyel. A másik tervezet az összekötő vasutat ugyanezen vonal Szászlekenye állomásáról ágaztatta ki, és Szászlekenye–Kolozsnagyida között a tervezett keskenynyomtávolságú vonal helyett normál nyomtávolságú vasútvonalat javasolt építeni. A javaslat szerint az összekötő vasútvonal, a továbbiakban a meglévő keskenynyomtávolságú vonalának egy részét normál nyomtávolságúra átépítve haladt volna tovább a



3. ábra. Változatok az új összekötő vasút nyomvonalvezetésére

Teleki és a Lucz patak völgyében egy alagúton át Besztertelkén keresztül Szászrégenig. A harmadik változat szerint az összekötő vonalat a Dés–Beszterce mellékvonal Szeretfalva állomásáról kiágazva Dédánál javasolták bekötni a székely körvasútba.

Az első megoldás vonala rövidebb volt, a másodiknál kevesebb hidat és rövidebb alagutat kellett volna építeni, kedvezőbb, kevésbé vízveszélyes terepen. Ezt a változatot támogatta Lóczy Lajos, a nagyhírű magyar geológus is.

A harmadik, a Szeretfalva–Déda változat hosszabb vasútvonal, több nagyhíd és alagutak építését tette szükségessé, nehezebb terepen, nedves és hegyes területen vezetett. Ugyanakkor azonban nemcsak a határtól esett messzebb, hanem forgalmi szempontból is kedvezőbb vonalvezetésű volt, mert rövidebb szállítási utat létesített Kolozsvár és Sepsiszentgyörgy között.

Az új normál nyomtávolságú vasút helyére vonatkozó döntést 1940. szeptember 4-én hozta meg a magyar kormány. Eszerint a Szamos völgyében haladó Kolozsvár–Dés–Beszterce és a Maros völgyében haladó Marosvásárhely–Csíkszereda–Sepsiszentgyörgy vonalak Szeretfalva, illetve Déda állomásai között kell megépíteni az új összekötő vasúti fővonalat.

## A Szeretfalva–Déda vasútvonal pályája

A vasútvonal dombos-hegyes vidéken vezetett. Terveit az akkor érvényes előírások szerint az I.b. fővonal kategóriának megfelelően kellett elkészíteni. A pálya kialakításához nagy földmunkát, sok műtárgyat, épületet, több állomást kellett építeni és a két csatlakozó állomást bővíteni.

## A vasútvonal terveinek elkészítése

A vasútépítési terveket a MÁV Igazgatóság Építési és Pályafenntartási Főosztály irányításával a MÁV „Új vonalak Építőfelügyelősége” készítette el (4. ábra). Az építőfelügyelőség a nyomjelzésen, a tervezésen és a kivitűzésen kívül az építkezést is irányította. Az építőfelügyelőség központja Besztercen, majd Monorfalván működött. Itt nagy kiterjedésű telepet létesítettek a kirendeltség személyzete számára.

Személy szerint a nyomjelzési és tervezési munkákat Dörre Jenő kormányfőtanácsos, államvasúti igazgató irányította, munkatársai voltak Hendel József, Kopváry Ferenc, Zoltay Jenő műszaki főtanácsosok, Ertl Róbert m. tanácsos. Az állomási terveket Bihary Károly főmérnök készítette.

A 8,0 m-nél hosszabb hidakat és műtárgyakat a MÁV Igazgatóság Hidosztálya tervezte, az ennél kisebbeket a helyszínen az Építőfelügyelőség mérnökei szabványtervek alapján készítették. A műtárgyak tervezését 1941 januárjában kezdték el és az eredeti megállapodás szerint a kivitelezők részére a terveket 1941. március



4. ábra. A szeretfalva–dédai vonal helyszínrajza és hosszszelvényének jóváhagyása, aláírók: Ertl Róbert és Pieri Cézár

végéig kellett átadni. Ez jórészt meg is történt. Kivételt képezett néhány olyan műtárgy terve, amelyeknél alaposabb nehézségek állottak elő.

A vonali adatok felvétele már 1940 novemberben elkezdődött, de a tervezésnél nagy nehézséget okozott, hogy a kérdéses területről nem voltak megfelelő térképek. Ezért a munka gyorsítása érdekében a felvételeket – a hazai térképezés történetében először – légi úton, repülőgépről végezték (5. ábra). A térképeket sztereoszkópikus eljárással állították elő. A terepet megközelítőleg 1500 m magasságból, speciálisan kialakított fényképezőgéppel vették fel. A felveendő terep minden részéről két felvételt készítettek, hogy a képek részben fedjék egymást és minden tereprész legalább két felvételen rajta legyen.

A fényképezőgépet nem építették be mereven a repülőgépre, a képeket kézből vették fel olyan helyzetben, amikor a fényképezőgép lemezének középső síkja párhuzamos volt a tereppel. Egy tereprészről elkészíttek két-két felvétel 3/4 részben azonos terepet kellett, hogy ábrázoljon, és mindkét felvételen legalább három, de lehetőleg öt geodéziai pont kellett, hogy felismerhető legyen.

A magassági pontok adatai ismertek voltak. A feldolgozáshoz szükséges volt megállapítani a repülési magasságot, a lemez és lencse távolságot, a lemez méretét. Ki kellett számítani a repülőgép helyét, minden egyes felvételhez a terepen lévő fix pontok koordináta rendszerében. A számításnál térbeli hátrametszést használtak a geodéziából ismert hátrametszés analógiájára.

A feldolgozásnál a két lemezt egy-egy, az iroda helyiség mennyezetére felszerelt vetítőgépre helyezték el, amelyben a terep kb. 3000-szeresre felerősített plasztik-



5. ábra. Légifelvétel a tervekészítéshez Gledény és Monorfalva községek területéről

kával volt látható. A két vetítőgépet távolság és dőlés szempontjából egymáshoz képest ugyanabba a helyzetbe hozták, mint amilyenben a repülőgép volt. A képet olyan asztallapra vetítették, amelyet önmagával párhuzamosan lehetett elmozdítani. A készülékhez rajzoló szerkezettel összekapcsolt ballonszerű mérőjel csatlakozott, amelynek a felvételen való tetszés szerinti vezetésével a térkép megfelelő méretarányban megrajzolható volt. A két kép azonos pontjainak egybeolvasztásával meg tudták állapítani a magasságokat és a rétegvonalakat. A hagyományos módszerekkel több évre kiterjedő munkát így néhány hónap alatt megoldották és a vasúttervezéshez szükséges térképek már 1941. év elején elkészültek.

Az építkezés sürgőssége miatt nem volt lehetőség a tervezést megelőző talajfeltárások és vizsgálatok elvégzésére. Ezért a talajmechanikai vizsgálatok végrehajtására és értékelésére a Budapesti Műegyetem „Vasútépítési és Földművek Tanszéke” a helyszínen korszerű laboratóriumot rendezett be, ahol a talajvizsgálatokat rövid idő alatt el tudták végezni (6. ábra). Ez alapján a földművek anyagára, méreteire, a rézsú hajlására, a víz-

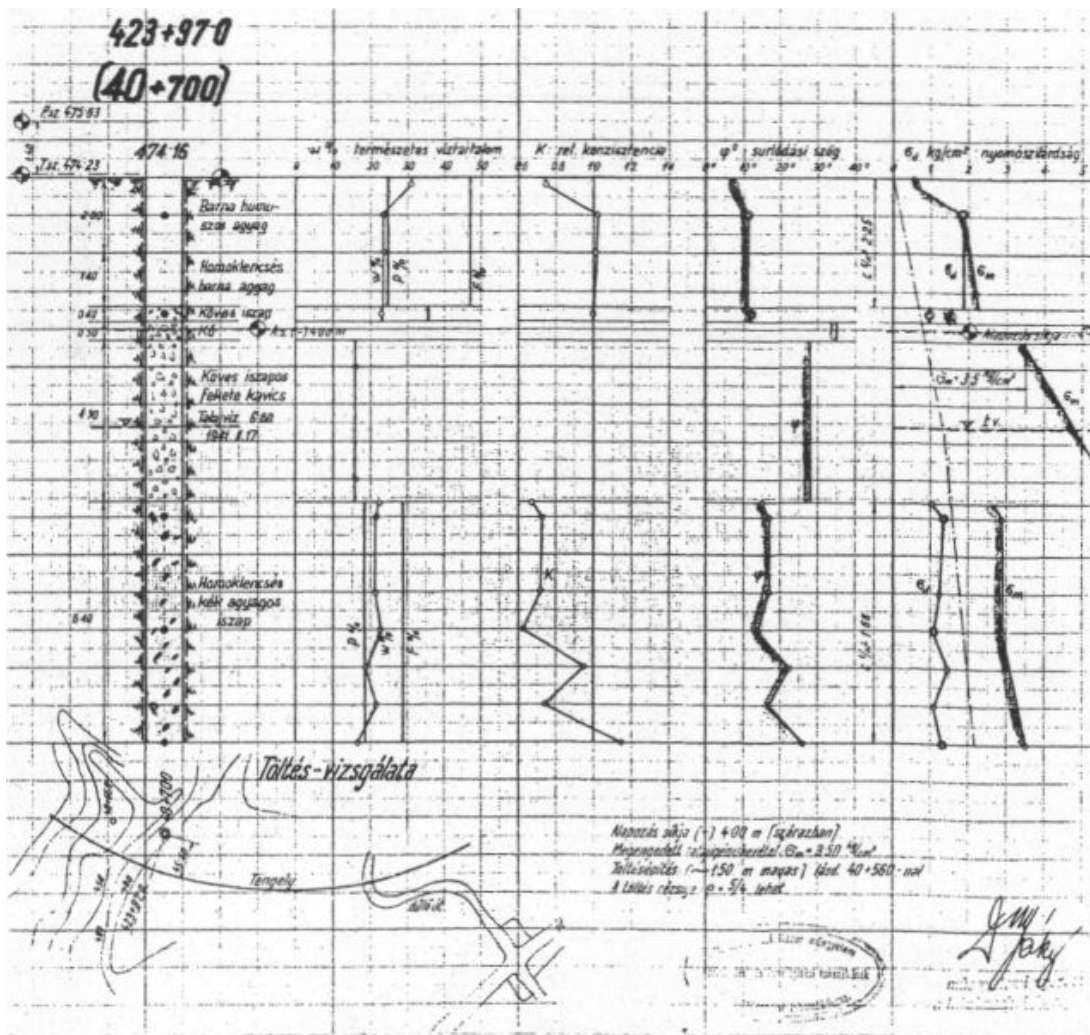
telenítésére, a szivárgóhálózat elhelyezésére vonatkozó döntéseket gyorsan, a helyszínen meg lehetett hozni

A laboratórium munkáját dr. Jáky József műegyetemi professzor irányította, a helyszíni munkát Mihók Béla és Kozma István tanársegédek végezték. A laboratórium munkája nagyon hasznos volt, megállapításaik figyelembevételével sok aléptményi hiány elkerülhető lett. Néhány esetben az eredetileg helyes javaslataik ellenére a csapadékos időjárás miatt mégis bekövetkeztek talajcsúszások.

### A vasútvonal tervét jóváhagyó és az építést engedélyező közigazgatási bejárás

A vasútvonal tervét jóváhagyó és az építési engedélyt megadó közigazgatási bejárást 1941. július 28. és 30. között tartották Szeretfalváról kiindulva, első nap Nagysajóig, másnap Monorfalváig, harmadik nap Dédaig.

A közigazgatási bejárást, mint a bizottság elnöke Akay Elemér igazgatóhelyettes vezette, tagjai voltak a Kereskedelemügyi Minisztérium részéről: dr. Valló



6. ábra. A Műszaki Egyetem talaj és töltés anyag vizsgálata a 423/4 szelvényben, dr. Jáky aláírással

Viktor főtanácsos, dr. Fluck István miniszteri osztálytanácsos, Kováts Alajos miniszteri osztálytanácsos és Koós Ödön miniszteri főmérnök.

A bizottságban, mint szakértő vett részt dr. Jáky József műegyetemi tanár.

A Magyar Államvasutak Igazgatóságának képviselő Török Kálmán igazgatóhelyettes, Pieri Cézár műszaki főtanácsos, Rudnai Béla főfelügyelő és Werning Lajos intéző voltak.

A bejárás képviseltette magát a Földművelésügyi, a. Belügyi és a Honvédelmi Minisztérium, a Posta Vezérigazgatóság, a besztercei Államépítészeti Hivatal, Beszterce–Naszód, Maros–Torda vármegyék és az érintett községek (Királynémeti, Szeretfalva, Sófalva, Bilak, Serling, Sajónagyfalva, Sajószentivány, Berlád, Nagysajó, Kissajó, Gledény, Monorfalva, Felsőrépa, Alsórépa, Disznajó, Maroslaka, Monosfalva, Maroskövesd és Déda) megbízottjai.

A bejárás előtt ismertették általánosságban a vasút nyomvonallevezetési tervét és bemutatták a bejárás alapját képező terv helyszínrajzát és hossz-szelvényét.

Megállapították, hogy a vasútvonalat I.b. másodrangú fővonalként építik meg (legkisebb ívsugár 325 m, a legnagyobb emelkedő 12‰, 120 tengelyes állomások).

További előírások voltak: a kiinduló állomást, Szeretfalvát megfelelő mértékben kell bővíteni, a dédai csatlakozásnál pedig a Marosvásárhely–Szászrégen vonalat az 1125 és 1144 szelvény között új nyomvonallal helyezni, ezen belül új Déda állomást kialakítani és Dédánál az új vonal, valamint a marosvásárhelyi vonal között delta vágányt építeni.

A szelvényezés a szeretfalvai állomás felvételi épületének közepétől indult ki (ez a Dés–Beszterce vonal

496+49 szelvényének felelt meg) és a dédai felvételi épület közepénél ért véget. A két felvételi épület között így a távolság 47,1 km volt. A régi dédai felvételi épület a Szászrégen–Maroshévíz vonal 1137+49 szelvényében helyezkedett el.

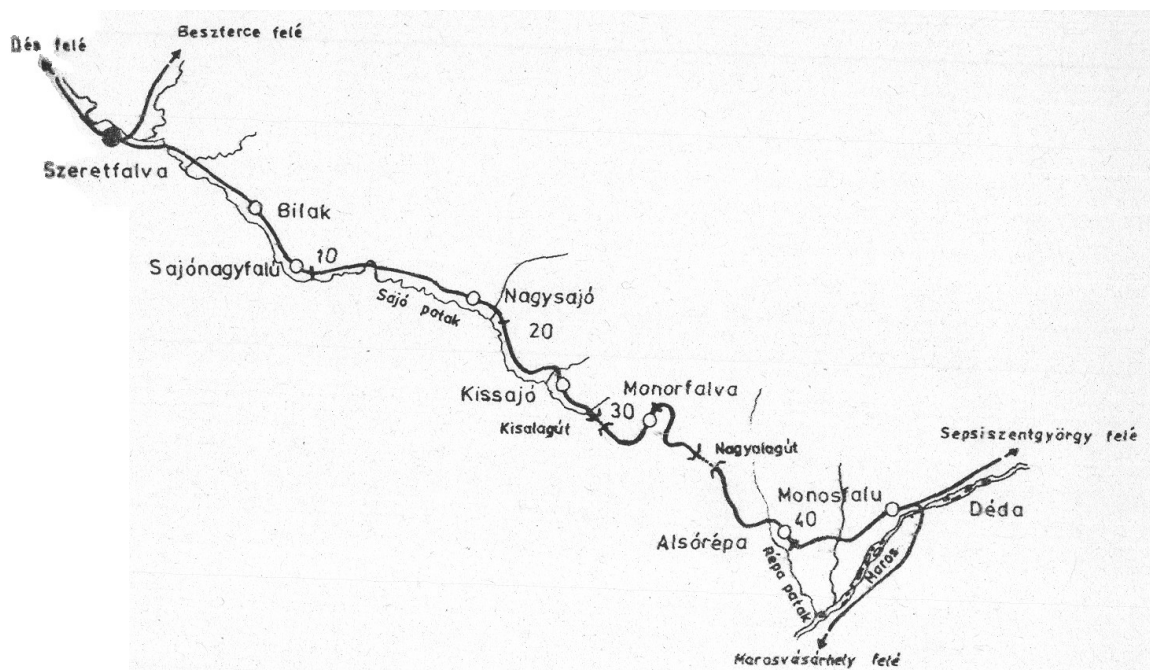
Meghatározták, hogy négy helyen, Serlingen (későbbi neve Sajónagyfalva lett), Nagysajón, Monorfalván és Alsórépán kell állomást létesíteni. Serlingen és Alsórépán két vonatfogadó, egy kezelő és egy csonka vágányt, Nagysajón és Monorfalván három vonatfogadó, egy kezelő és egy rakodó csonka vágányt kell építeni. Valamennyi állomáson felvételi épületet, raktárt, nyílt- és homlok rakodót, váltóórhelyet, egyes állomásokon lakóépületeket is kell létesíteni (7. ábra).

Három megállóhely (Bilak, Kissajó és Monosfalva) építését engedélyezték. Nem ítélték teljesíthetőnek Maroskövesd község kérését – jóllehet Maros–Torda vármegye kiküldöttje is támogatta a javaslatot –, hogy a 428/431 szelvényben a község mellett megállóhely létesüljön, mert a vonal itt 12‰-kel lejtett, és emiatt megállóhelyet kiképezni nem lehetett.

Meghatározták az alagutak, a műtárgyak helyét és méretét, a létesítendő hozzájáró és párhuzamos utakat, útkorrekciókat.

A közigazgatási bejárás vezetője megállapította, hogy a területek igénybevételének akadálya nincs. A szükséges területek igénybe vehetők az 1939. évi II. tc. 109. §-a, a honvéd vezérkar főnökének 1940. november 20-i, 3783. sz. rendelete alapján.

A kisajátítás nagyobb részt rendben, gyorsan meg is történt. Kivételt képezett néhány község területén, például Gledényben útban lévő 18 ház, és a serlingi házak kisajátítása, amelyek helyett újakat kellett építeni. Ezek



7. ábra. Az új vasútvonal állomásai



az esetek a földmunka kivitelezését ezeken a helyeken hátráltatták.

A vasútvonal által érintett községek közmunkával, csereingatlanok átadásával, a hozzájáró utak építési és fenntartási költségei egy részének átvállalásával járultak hozzá a vasútépítéshez.

A közigazgatási bejárás nemcsak a vonalépítés műszaki kérdéseivel foglalkozott, hanem az építkezésnél kivitelező munkások elszállásolásával, ételkészítés, egészségügyi védelmével, tisztálkodási és ruházási lehetőségeivel. Foglalkoztak a fertőző betegségek elleni védekezés megszervezésével, a tífusz elleni védőoltás szükségességével, elrendelték az OTI orvosok megbízásának kiadását.

A közigazgatási bejárás előírta, hogy valamennyi vízvezeték és csatornázási tervet be kell mutatni az Országos Közegészségügyi Intézetnek.

A vasútvonal két oldalának 8-8 km-es sávjában több mint 30 település helyezkedett el (8. ábra).

### A pálya vízszintes és magassági vonalvezetése

A Szeretfalva–Déda vasútvonalat a közigazgatási bejárás határozatának megfelelően tervezték. A pályába

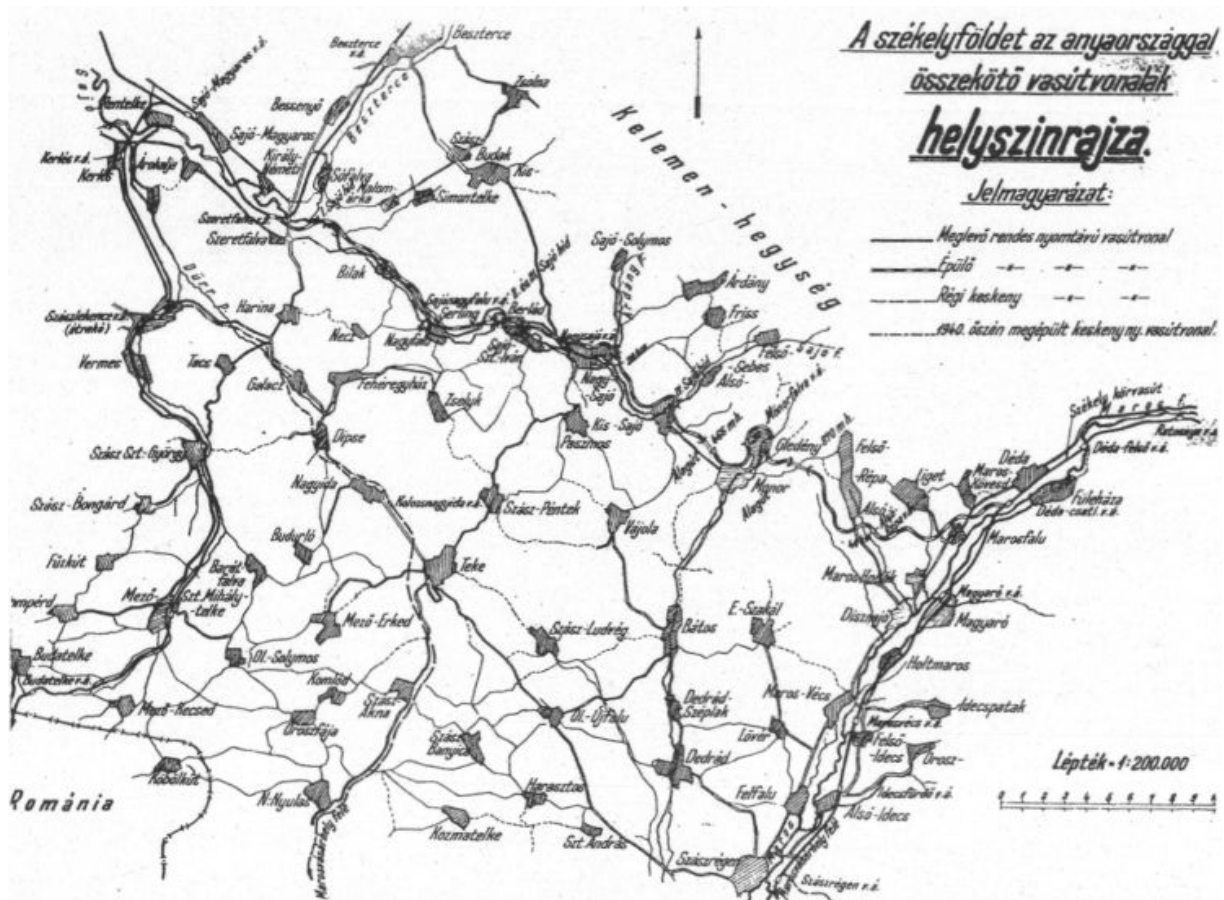
80 ív került, egyetlen egynek volt a sugara 325 m, a többi ennél nagyobb. Az ívsugarak értékei:

350–375 m között	24 db (30,00%)
400–450 m között	27 db (33,75%)
500–560 m között	9 db (11,25%)
600–800 m között	9 db (11,25%)
1000–1500 m között	9 db (11,25%)
4000 m-es	1 db (1,25%)

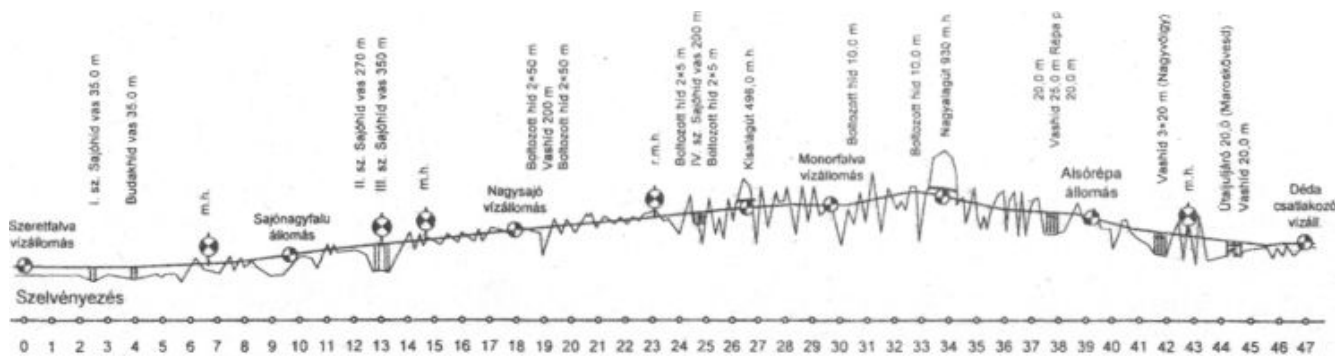
A pálya vonalvezetése alkalmazkodott a terephez, a folyóvölgyekhez, de emellett figyelembe kellett venni a talajviszonyokat és ezért sok volt a hosszú, nagy hajlásszögű ív és ellenív.

A vonalvezetés szempontjából különlegesek voltak a Kissajó és Gledény községeket megkerülő szakaszok, mert itt hosszú elleníveket terveztek. A pálya Kissajó község mellett egymáshoz csatlakozó 64° és 152° hajlásszögű ívekkel haladt, Gledény községnél pedig (Monorfalva állomás előtt és után) 63°-os, 55°-os, 198°-os, 31°-os és 103°-os ívekkel vezetett a pálya. Ezen a 4,6 km hosszú vonalrészén – kivéve két rövid egyenes szakaszt és Monorfalva állomás területét – 3,1 km volt az íves rész.

Az ívekhez néhány kivételtől eltekintve általában 70 m hosszú átmeneti íveket csatlakoztattak. Három 400–



8. ábra. Az összekötő vonal helyszínrajza a környező községekkel



9. ábra. Az új vasútvonal hosszszelvénye

600 m sugarú ívnél 60 m, két 1000 m-esnél nagyobb sugarú ívnél csak 30 m volt az átmeneti ív hossza.

Az új vasút a Dés–Beszterce HÉV vonal Szeretfalva állomásából indult ki és több, mint 30 km hosszban a Sajó völgyében haladt, kétszer keresztezve a Sajót, majd a Budak és Árdány patakokat. A Sajó és a Répa–Maros közötti vízválasztót alagúton szelte át, majd a Répa patakon áthaladva a Maros völgye felé vette az irányt és Dédánál csatlakozott a MÁV Marosvásárhely–Gyergyószentmiklós vonalhoz.

Szeretfalva és Serling állomások között a vasút a Sajó folyót a 25/27 szelvényben, a Budak patakot pedig a 38–39 szelvényben vashídon keresztezte. Az 52–55 szelvényekben lévő vágány mellett a Sajó folyót szabályozták, a töltést az új meder mellett terméskövel burkolták. Ezen a szakaszon több kisebb műtárgy, útátjáró építése és út áthelyezése vált szükségessé. A vasúti pálya a 122–128 szelvények közötti rövid szakaszban ismét kétszer lépte át a Sajó patakot, hogy a talajcsúszásra veszélyes területet elkerülje.

Az ezt követő területen a vasútvonal végig a Sajó patak jobb partján vezetett, egészen a kis alagútig. Csak Kissajó községnél távolodott el a pataktól, a település fekvése miatt.

A vasút a Sajó patak völgyét a 27 km-nél hagyta el véglegesen és a hegyoldal déli lejtőjén megkerülte Gledény községet, ahol közös állomás létesült Monorfalva néven. A pálya a nagy alagúton szelte át a vízválasztót. Ezután következő állomás Alsórépa volt. A pálya az állomás előtt haladt át a Répa patakon. Ezután a vasút a Maros völgyébe tért és Marosliget, Maroskövesd, Monosfalu községek mellett elhaladva érte el a marosvásárhelyi vonal Déda állomását. Itt jelentős vonalkorrekciót hajtottak végre, új csatlakozó állomást és delta vágányt is építettek.

A magassági vonalvezetés általános jellemzője, hogy a pálya Szeretfalvától a nagy alagút közepéig – néhány vízszintes szakasztól eltekintve – nagyobb részt emelkedik. Szeretfalva állomás 313 m Adria feletti magasságban fekszik, a nagy alagút legmagasabb pontja 538 m. A magasságkülönbség 225 m. Az emelkedők az első 10 km-en általában 2–5 ‰-esek, ezt követően 8–10–12 ‰-esek. Kivételek Sajónagyfalu (Serling) és Nagysajó állomások, amelyek 2,5 ‰-es emelkedőben fekszenek.

Nagysajó állomás után 1 km hosszban lejtős pályarész található és Monorfalva (Gledény) állomás is 2 ‰-es esésben fekszik.

A nagy alagúttól folyamatosan lejt a pálya 5–12 ‰-kel a 452+40 szelvényig, ami 447 m Adria feletti magasságban van. Innen Déda állomásig vízszintes és rövid 5–10 ‰-es emelkedővel éri el a 452 m Adria feletti magasságot (9. ábra).

### A földmunka kialakítása, hiányai és helyreállításuk

A vasút építésénél a legnagyobb feladatot az alépítvány kialakítása jelentette, nemcsak a terepviszonyok, a földmunka tömege, hanem az altalaj és a helyben található földanyag rossz minősége miatt is.

A 48 km hosszú vasútvonalon több, mint 2,9 millió m<sup>3</sup> földet kellett megmozgatni, ebből 2,0 millió m<sup>3</sup>-t építettek vissza a töltésekbe, 0,9 millió m<sup>3</sup> pedig depóniába került. A földmunkák összes költsége 10,5 millió pengő volt.

A vasút területének nagyobb, északi része a Szamos vízrendszeréhez tartozott, a Székelyföld felé eső része pedig a Maroséhoz.

A vasút pályáját a tervezők a hegyvidéki vasutaknál szokásos megoldások szerint igyekeztek vezetni, ahol lehetséges volt, ott a folyóvölgyben, nagyobb részt alacsonyban a hegyoldalakon. Ahol szükséges volt, ott betértek az oldalvölgyekbe, és vonalkifejtést alkalmaztak. A pálya kialakításához völgyhidakat, alagutakat építettek. A talajcsúszások megakadályozására, a vízelvezés érdekében több helyen hosszú és mély szivárgó rendszert alakítottak ki, illetve ahol lehetett, ott a csúszásra hajlamos területeket elkerülték.

A földmunka kialakítását megnehezítette, hogy a vasút nyomvonalának egy része a Mezőségnek – már a múltból is közismerten – vasútépítésre alkalmatlan talaján haladt. A Mezőség tengerfenék üledékéből feltöltött terület, halmait különféle palás agyagfélések alkotják, közöttük vékony homokrétegek helyezkednek el, felső rétegük pedig organikus anyagokkal szennyezett fekete anyag. A víz az agyagrétegekre káros hatással van, így a mezőségi hegyoldalak a völgyek felé a csúszásra különösen hajlamosak voltak. Ennek megfelelően több esetben már az építkezés ideje alatt is talaj- és

töltéscsúszásokat észleltek. Igazolt előrelátás volt tehát a talajmechanikai laboratórium helyszínre való telepítése, a beépíthető talajok helyszíni vizsgálata, a tömörítés ellenőrzése, a szivárgóhálózat helybeni megtervezése, az építkezés közben felmerülő hibák felfedezése és azok megszüntetése érdekében.

A mezőségi talajon végzendő földmunkához bő tapasztalatot adtak az előző vasútépítések. Ismeretesek voltak az egykori Keleti Vasút Kolozsvár–Tövis vonalának Virágos-völgyi szakaszán bekövetkezett alépítményi hiányok, töltéscsúszások, amelyek helyreállítása egy negyed századig tartott. Ismeretesek voltak a Sajómagyaros–Monosludasi HÉV, illetve a Marosvásárhely–Kolozsnagyida keskeny nyomtávolságú vasút vonalának alépítményi hiányai is.

A hegyes terepen és keresztvölgyeken átvezető vasút alépítményének kialakításához helyenként 18–20 m magas töltéseket és majdnem ugyanilyen mély bevágásokat is kellett létesíteni, de 8 m-nél nagyobb földmunkára volt szükség a vonal tekintélyes részén. A magas

töltéseknél döntő állványról hordták a földanyagot a helyére (10. és 11. ábra).

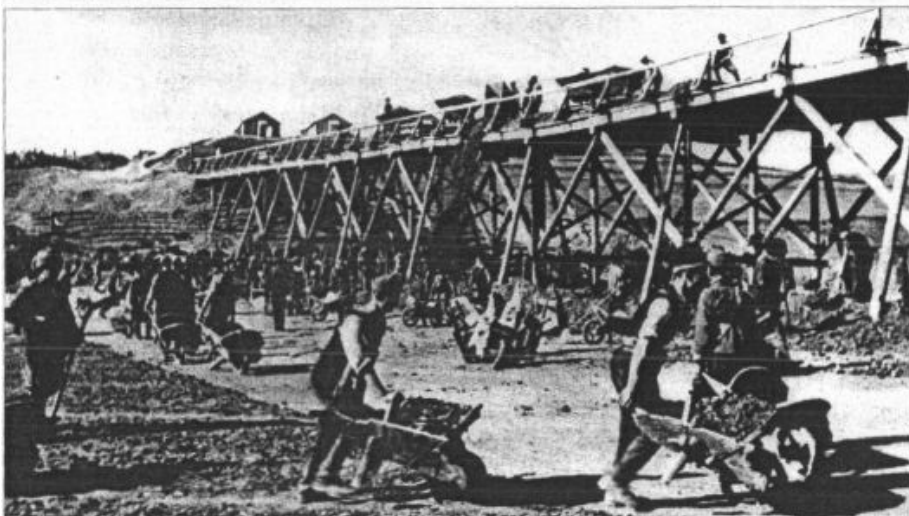
8,0 m-nél magasabb töltés készült a 159/64, 196/9, 233/9, 244/51, 253/8, 270/3, 284/8, 300/3, 306/10, 314/21, 330/3, 352/6, 411/4, 435/6, 439/41 szelvényekben. Különösen nagy földmunkát végeztek Monorfalva és Alsórépa állomásokon. Növelte a töltéseknél végzett földmunkák mennyiségét, hogy több helyen a nem megfelelő altalajt is el kellett távolítani.

8,0 m-nél mélyebb bevágást kellett létrehozni a 239/44, 273/6, 288/90, 303/6, 311/4, 31/4, 401/5 és 436/9 szelvényekben és Répa község mellett (12. ábra).

A talaj kitermelése nagyobb részt kézi eszközökkel történt (13. ábra), de használtak néhány kotrógépet is. A szállítást talicskával, kordákkal végezték (14. ábra), hosszabb távra való szállításhoz 0,76 m-es keskeny nyomtávolságú vágányt fektettek, és motoros vontatással továbbították a csilléket (15. ábra). Igénybe vettek a földszállításhoz anyagvonatokat is (16. ábra). A talajtömörítést kezdetben csak kézi döngölőkkel és lóval

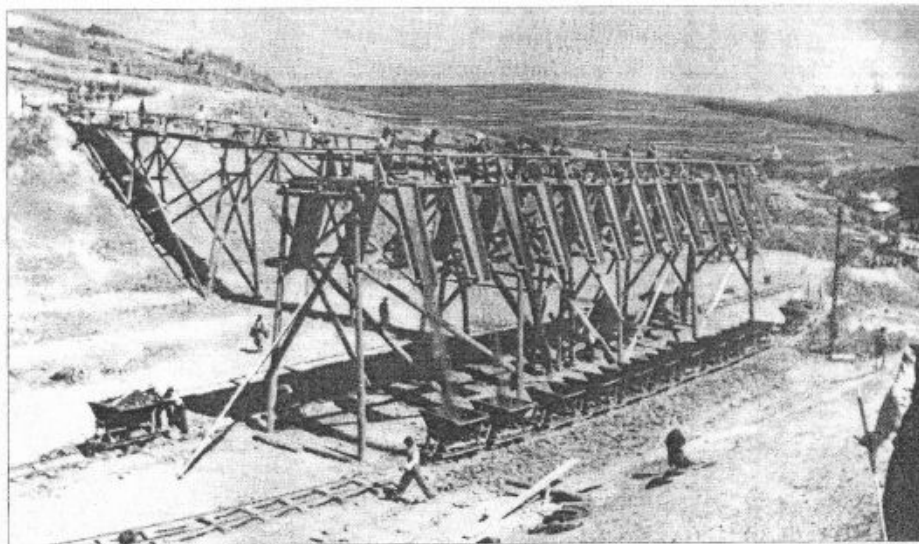


10. ábra. Földmunka kialakítás kézi eszközökkel



11. ábra. Töltésépítés döntő állványról

12. ábra. Bevágás kiemelés talicskás kubikusokkal, elszállítás kisvasúttal (Répa község mellett)



13. ábra. Földmunka végzés a 354/6 szelvényben

vontatott juhláb hengerekkel végezték, menetközben szereztek be és béreltek a kivitelező vállalatok döngölő békákat (77. ábra), gőz- és motoros hengereket. A földmunkák minőségét ellenőrző talajmechanikai laboratórium a kezdeti időszakban sok kifogást emelt a nem kielégítő tömörség és a beépített talajok minősége miatt. Ezért megtiltották a fekete anyag és a 20%-nál nagyobb víztartalmú agyagtalajok felhasználását és rendszeresen kifogásolták a tömörítés hiányosságait.

A vasútvonal első 12 km hosszú szakaszán a Sajó széles völgyében épített vonalrésznel különösebb al-

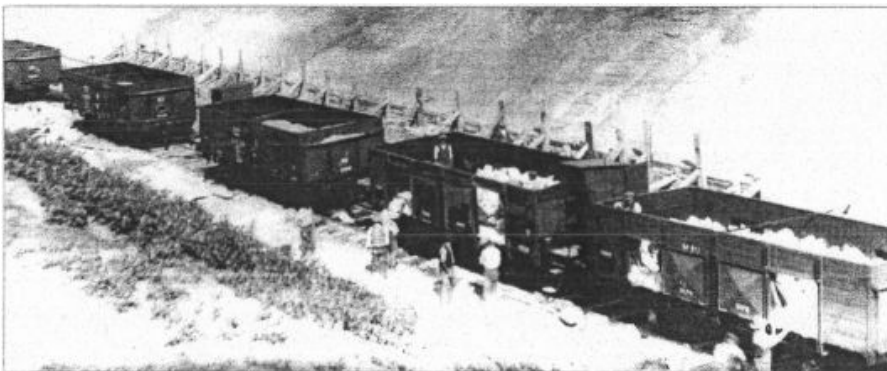
építményi probléma nem merült fel. A második szakaszban a 12 km szelvénytől Nagysajóig (17,6 km) a vasútvonal még mindig az elég széles Sajó völgyben vezetett, de itt már a hegyoldal alsó lankás részén. Nagyobb mértékű alépítményi nehézség itt sem fordult elő. Kisebb mértékű csúszás következett be Serling és Berlád között. Itt a csúszó tömeget lehoradták, az új töltést menedékesebb rézsűvel alakították ki. Ugyanakkor a szomszédos patak medrét a hegy lábától távolabbra helyezték át. Ezen a szakaszon a nagyobb alépítményi károk a tervezői előrelátás következtében elmaradtak.



14. ábra. Földszállítás kordákkal



15. ábra. Földszállítás kisvasúttal a dédai anyagyerőhelyről



16. ábra. Kitermelt föld elszállítása anyagvonattal

17. ábra. Töltésépítés Alsórépa állomásnál



A tervező a Bilak előtti csúszós talajú hegyorr elkerülése érdekében a vasútvonallal Sajó folyó medrét 700 m-en belül kétszer is kereszteztette, és a folyó medrét is szabályoztatta.

Nagysajó–Alsórépa (18–39 km) közötti több, mint 20 km hosszú szakaszon már jelentős aléptímenyi nehézségek adódtak. Az altalaj itt sokkal rosszabb minőségű volt és így a töltések építésénél és a műtárgyak alapozásánál is nagyon gondos munkát kellett végezni.

Alsórépa–Déda (39–48 km) között a pálya a széles Maros-völgy tág teraszán haladt. Ez a terasz a régi völgyfenék megmaradt darabja. Anyaga jó minőségű volt, legfelül kavics, alatta száraz homokos-agyagos rétegek. Az altalaj minősége jól megfigyelhető volt a dédai anyagnyerő helyen, ahonnan kitermelték Déda állomás feltöltéséhez a földet. Ezen a szakaszon sehol sem volt csúszásveszély.

A Mezőség talaját a vasútépítés területén a régi adatok felhasználásával dr. Jáky József műegyetemi tanár, dr. Papp Ferenc geológus és Mihók Béla műegyetemi tanárgégéd tárták fel. Megállapításaik szerint a Mezőség halmjai ezen a részen szürkés palás agyagból halmazódtak fel, a rétegek 0,5–1,5 m vastagok és vízszintesek voltak, közöttük vékony homokrétegek helyezkedtek el.

A hegyoroknál a felszín közelében a pala hasadozott, kék színű, de az agyagban lévő vas oxidációja miatt sárgás-barna színbe megy át és a felszín alatt a víz hatására elveszti eredeti szerkezetét.

A kék pala felett 5–15 m vastag sárga agyag réteg fekszik, amely burkolja a kék anyagot. Ez a rész a rétegvíz hatására mozog. Különösen a réteg felső 3 m-ében magas a víztartalom, átlagosan 23–30%, amely azonban helyenként eléri a 40–50%-ot is. A sárga agyag felett 0,5–1,5 m vastag a szerves anyagokkal szennyezett, átázott, vasútépítésre alkalmatlan fekete agyag. A felső talajrétegekben a régebbi csúszólapok mentén vízjáratok vannak. Gyakori a kikagylósodás, amely rendszerint a felső, átázott sárga vagy fekete agyagrétegben következik be. A völgy felé vastag réte-

gek húzódnak gleccserszerű mozgással a csúszólapok mentén. Ahol ezek akadályba ütköznek, ott feltorlódnak. A szürke és kék pala között homokréteg található, felettük pedig nagy víztartalmú agyagréteg.

A talajvizsgálatok alapján dr. Jáky professzor jónéhány szigorú előírást szabott meg a földmunkák kialakítására. Eszerint mindenütt meg kellett vizsgálni az altalajt és a töltésépítésnél felhasználható anyagokat. Átázott vagy fekete agyagot beépíteni nem lehetett. Kis víztartalmú sárga és kék agyag még felhasználható volt töltés céljaira. Az altalajról megállapították, hogy az a legtöbb helyen nem megfelelő minőségű, nem bírja el a magasabb töltések által átadott terhelést.

Egyetlen területen, Nagysajó és Alsórépa között, a 352/3 szelvényben lévő magas töltés helyén találtak vastag, száraz homok az altalajt.

A gyengébb minőségű altalajra való töltésépítésnél a kinyomódás megakadályozására elő- vagy fióktöltés építését írták elő, hogy ne következzen be talajtörés. A 6,0 m-nél magasabb töltések építésénél dr. Jáky által javasolt enyhébb lejtésű, homorú alakú rézsű szelvényt kellett alkalmazni. Esetenként az altalaj minőségének és a töltés magasságának megfelelően állapították meg a földmunka kialakításának módját.

Nagysajó előtt, a 159/64 szelvényben, ahol a töltésmagasság elérte a 8–9 m-t, valamint Kissajónál a Sajóhíd előtt és után vízszintes, megfelelő minőségű altalajra kellő kohéziójú, nem nedves anyagból épített töltésnél csak fióktöltés építését és enyhébb rézsű alkalmazását szabta meg a talajmechanikai laboratórium.

Nem voltak elegendőek a tervezett biztonsági előírások Nagysajó után a friss völgy (197/199 szelvény) keresztezésénél kialakított töltésnél. Az ide tervezett 9,0 m magas töltés vízszintes talajon eredetileg fióktöltés nélkül épült volna és elegendőnek tartották csak egy keresztzivárgó létesítését.

Az 1941. évi szokatlanul csapadékos időjárás miatt azonban nem bizonyultak megfelelőnek a tervben megadott előírások. Ez az esztendő 40 év óta a legnedve-

sebb volt. A talajvízszint megemelkedett, a téli fagy is rongálta a töltés már elkészült alsó rétegét. A felszíni vizek elvezetésére létesített árkok nem voltak elegendők.

Az átázás következtében a kész töltés egy része lecsúszott, emiatt a földet le kellett hordani, és az átázott altalajt 2,0–2,5 m mélységig kiemelni. A vízáramlás felőli oldalon a víz felfogására övszivárgót, a töltés alá kereszt- és hossz-szivárgót, szárító hálózatot, a felszíni vizek elvezetésére burkolt árokrendszert létesítettek. A töltést új, száraz anyagból készítették el. Ezenkívül mindkét oldalra fióktöltést helyeztek el, mivel az altalajcserét nem lehetett kellő mélységig végrehajtani (18. ábra).

Az alépítmény kialakítása a legtöbb munkával Monorfalva határában, a kis alagút után, a 270/273-as szelvényben történt, ahol a pálya a patak völgyet keresztezte.

Az építkezés színhelyén tapasztaltak eleve óvatosságra, gondos munkára figyelmeztették a tervezőket. Az altalaj hepehupás volt. A kutatógödrök átázott agyagréteget, a felszín alatt 1,5–2,5 m-re csúszólapot, alatta további csúszólapokat tártak fel. A talaj átázottságát, nedvességét jelezte, hogy a kutatógödrök hamar megteltek vízzel és a talaj mozgását bizonyította, hogy

a nyomvonalkitűzési karók 10–20 cm-rel a völgy felé eltolódtak és süllyedtek. Fokozta a veszélyt az állandó csapadékos időjárás, amely a talajvíz mennyiségét folyamatosan növelte.

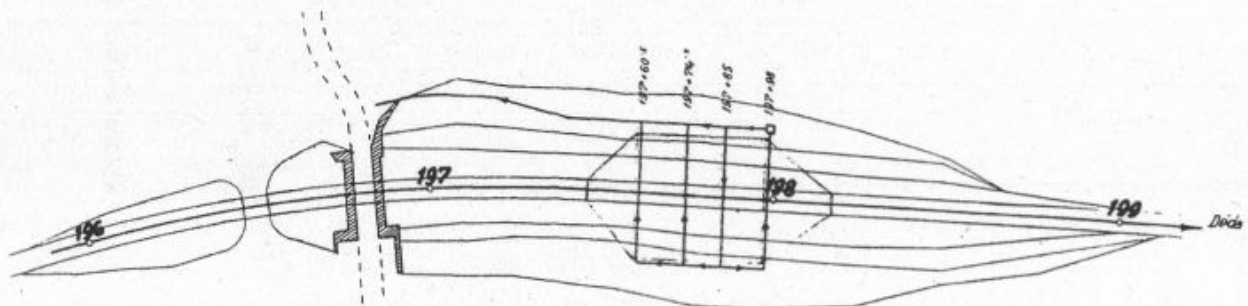
Ilyen körülmények között kellett erre a területre 15 m magas töltést építeni, a töltés építéséhez emiatt a legszigorúbb feltételek teljesítését írták elő.

A fekete, sárga agyagos altalajt el kellett távolítani a kék pala réteggel és azt kiszárítani, továbbá öv- és kereszt-szivárgó rendszert építeni. A talajvíz elvezetésére az övszivárgókat a hegy felől, a töltés előtt, a kereszt-szivárgókat a töltés alatt a pályatengelyre merőlegesen vezették. A szivárgók mélysége 10–15 m, szélessége 1,0–2,0 m között változott. Elkészítésük nagy munkát igényelt, megfelelő dúcolás mellett 1,5–2,0 m-es lépcsőkben történt. A szivárgóhoz az anyagot részben a környéken található, szétszóródott vulkanikus eredetű kövekből szedték össze, részben más erdélyi kőbányából szállították.

Csak ezután lehetett elkészíteni jó anyagból a 15 m magas töltést és eléje a támtöltést. A legmélyebb pontra egy hosszú, 2 m átmérőjű csőáteresz került, amelyet később a patak mélyülő medre miatt még meghosszabbítottak.

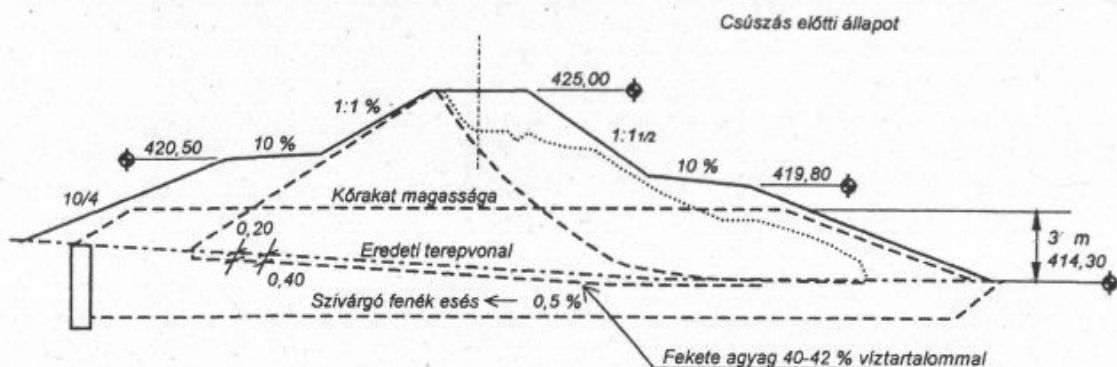
### 197 - 199 sz. közötti töltés csúszás a helyreállítás után [Frissi völgy.]

M - 1 : 1000



### A helyreállított töltés mintaszelvénye.

M - 1 : 288



18. ábra. A hibás pályarész és a helyreállítás terve a 287/8 szelvényben

Az előírások megfelelő végrehajtása következtében ezen a szakaszon később sem adódott alépítményi hiányosság.

Hasonlóan nehéz körülmények között, sok munkával készült el Kissajó megállóhelynél a 235/8 szelvényben lévő 9,0–10,0 m magas töltés is.

A hegy lábánál lévő terep megbontása miatt a hegyoldalon lévő talajrétegek egyensúlya bizonytalanná vált. Szakadások, repedések keletkeztek, amit elősegített a magasabban folyó patakok áztató hatása is. A kivitelezésnél ugyanazt a megoldást választották, mint a 270/3 szelvényben lévő építkezésnél.

Először az altalaj felső rétegét eltávolították, majd az altalajban szántó hálózatot létesítettek. A szivárgó rendszer három kereszt- és két övzivárgóból állt. A 14–15 m mély szivárgók nemcsak a vizet vitték el, de támasztó hatásuk is volt. A felszíni vizek felfogására itt is hosszú, burkolt árkot létesítettek.

A töltésanyagot 800 m-ről, a szomszédos bevágásból 0,76 m-es keskeny nyomtávolságú munkavágányon motoros vontatású csillékkal szállították. Az eredetileg 1:1,5 hajlásúra tervezett rézsút túl meredeknek bizonyult, a völgy felől enyhébb rézsút létesítettek. A hegy felől támasztás készült, a hegyoldalt pedig hosszú támfallal támasztották meg, amelyet később még meghosszabbítottak.

A szivárgók vizét a támfalon keresztül vitték át. Az összegyűjtött vizeket a töltés alatt 2 m átmérőjű vasbe-

tőn csőátereszen keresztül vezették el, amelyet vastag, erősen vasalt beton alapra fektettek.

Utólag kellett öv-, kereszt- és talpszivárgót, valamint támasztó töltést létesíteni a 287/8 szelvényben bekövetkezett töltéscsúszásnál (19. ábra).

A 290/3 szelvényben Sajónagyfalu (Gledény) előtt épített töltés jó altalajra került. A munkahely nevezetessége, hogy az építkezést a töltés magassága miatt döntőállványról végezték. A töltésanyagot rétegekben terítették, döngölő békákkal, úthengerrel megfelelően tömörítették.

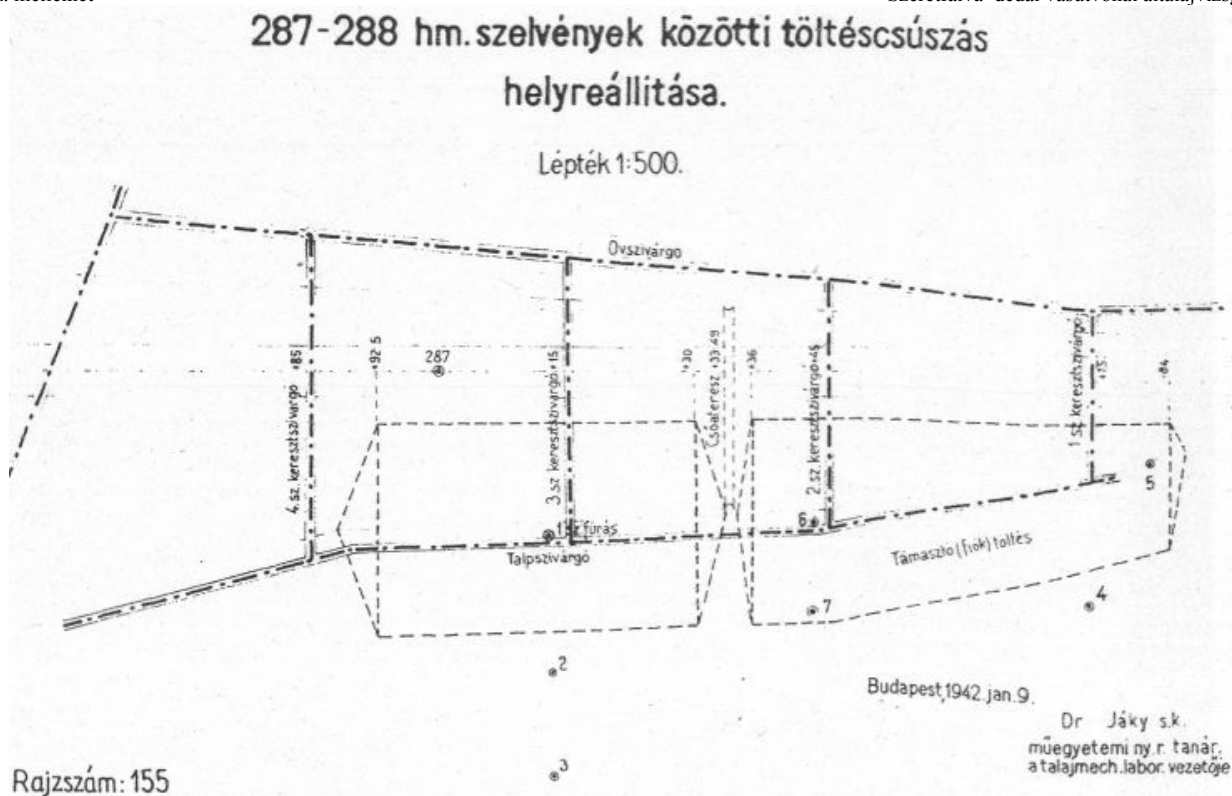
A sajónagyfalui kanyar másik oldalán a terepviszonyok miatt a 311/4 szelvényben 10–12 m mély bevágást, a 314/21 szelvényben 18–19 m magas töltést, a 321/4 szelvényben 8–9 m mély bevágást kellett kialakítani.

A bevágások közötti töltés építése, illetve állékonyságának biztosítása az előzőekhez hasonló eszközökkel történt, de a lebonyolítás módja változott, mert az építkezés közben előre nem látott nehézségek következtek be.

Az eredeti terv szerint a töltést az altalaj cseréje nélkül lehetett volna megépíteni, mert a kereszttezett mellékvölgy altalajának átázottsága kisebb volt, mint 20–25%. A terv előírta a szükséges öv- és keresztzivárgók létesítését, amelyek meg is épültek. A töltés építését itt is döntő állványról végezték. A töltés anyagát, száraz kék palás agyagot – amit megfelelően minősítettek – a

3. sz. melléklet

Szeretfalva–déli vasútvonal altalajvizsgálata



19. ábra. Töltéscsúszás helyreállítása a 287/8 szelvényben



két szomszéd bevágásból csillíval szállították. A tömörítéshez itt is döngölő békákat és úthengert használtak.

A töltés építése 1942 nyarának végéig rendben folyt. A töltés magasságából mindössze 1,5 m hiányzott, amikor lassú töltéscsúszás első jeleit tapasztalták. A töltés mögötti terepen repedések keletkeztek, csekély mozgás volt észlelhető a hegy felőli oldalon is. A lassan csúszó töltés maga előtt tolta az altalajt.

A töltésmozgás megindulásának észlelésekor azonnal megkezdték a feltárást és a biztosító munkákat. Elsősorban az altalaj kiszáritására fordítottak nagy figyelmet. A már elkészült csóátereszt mellett két szárító tártót létesítettek. A csóátereszt nem mozdult ugyan el, de a dilatációs hézagokon át befolyt a sár, ami jelezte a töltés átázottságot.

A védekező munka keretében a csóátereszt meghosszabbították, a völgy felől támtöltést és támfalat emeltek. Ennek ellenére a mozgás folytatódott.

Az egyensúly megteremtése érdekében a töltés középső részén 90 m hosszban a felső rétegből 6 m-t lehordtak, a támtöltést kiegészítették, szárítótárót készítettek. A mozgás ezután mérséklődött.

A helyreállítás hónapokat vett igénybe és az alépítmény hibái miatt fennállt a veszély, hogy a kétoldról megindított felépítmény fektetést ezen a területen nem lehet folytatni és a vágányt nem lehet összekötni. Ezért az építőfelügyelőség úgy döntött, hogy a vágányok összekötése érdekében a 90 m hosszú, hiányos szakaszon fajaros provizóriumot építenek be a töltésbe, 10–10 m-es vastartókkal. A provizórium beépítése lehetővé tette a felépítmény lefektetését és összekötését. Az anyagvonatok, de a megnyitás után a menetrend szerinti vonatok is hónapokig a provizóriumon közlekedtek.

A hiányos alépítményű pályarészen a mozgás mérséklődött, hónapok múlva már csak 1–2 mm-es süllyedés volt mérhető.

Dr. Jáky professzor javaslatára a megnyitás után, 1942/43 telén és tavaszán újabb szivárgókat létesítettek ezen a szakaszon.

A végleges helyreállítás 1943 tavaszán történt meg, amikor vágányzárak alatt a provizóriumok helyét salakkal és Budapestről, a Cséry telepről szállított szeméttel feltöltötték. A Cséry telepi szemetet, amely tulajdonképpen több évtizede kiegészített hamu és salak volt, a talajmechanikai vizsgálat jó anyagnak minősítette. Ezt az anyagot a MÁV egyébként korábban már máshol is felhasználta töltésépítés céljaira.

A helyreállításnál a provizórium, valamint a döntő állványok faanyaga a töltésben maradt, csak a vastartókat emelték ki.

Az alépítményi hiányok kijavítása érdekében két helyen, a 283/9 és 364/77 szelvények között ideiglenesen 180 m sugarú megkerülő vágányt kellett építeni, ami huzamos időn keresztül üzemben maradt.

## A vasútvonal műtárgyai

A szeretfalva–dédai vasútvonal első hosszú szakasza a Sajó patakot többször keresztezte és áthaladt a Sajóba ömlő Árdány, Budák és a Maros vízgyűjtő területéhez tartozó Répa patak felett, keresztezett több keresztvölgyet. A kisebb-nagyobb vízfolyások átvezetésére csóátereszek, boltozott hidak épültek, ezen kívül néhány alul- és felüljáró a közúti szintbeni keresztezések kiküszöbölésére.

A vasútvonalban összesen 210 különféle műtárgy készült, közöttük négy 50–70 m-es völgyhíd, tíz 12–35 m nyílású acélszerkezetű folyóhíd, 20 db 1–10 m nyílású boltozott híd, 86 db 0,6–3,0 m-es csóáteresztő és több 6–10 m-es teknőhíd.

A hidak építésénél 110 ezer m<sup>3</sup> betont használtak fel. A kavics nagy részét a Lucz patakából bányászták.

Nagyobb műtárgyak a következők voltak: a Sajón a 25/27 szelvényben 35 m-es vashíd (20. ábra), a 124/125 szelvényben 27 m-es vashíd, a 129/130 szelvényben 35 m-es vashíd épült. Ugyancsak a Sajót a 235/236 szelvényben 35 m hosszú vegyeszerkezetű híd keresztezte (21. ábra), amelynek középső 20 m-es része vasból készült, két szélső nyílása 2×7,5 m méretű boltozat volt.

A vasútvonal a Budák patakot a 38/39 szelvényben 35 m-es vashídon, az Árdány patakot a 189/191 szelvényben a Sajó hidhoz hasonló vegyes szerkezettel szelte át, amelynek középső nyílása 20 m-es vashíd, szélső nyílásai 2×7,5 m-es boltozott híd volt (22. és 23. ábra). A Répa patak felett háromnyílásos, összesen 65 m hosszú (20+25+20 m) híd vezetett át (386/8 szelvény), amelynek építése 1941/2 telén fűtött csarnokban folyt (24., 25. és 26. ábra).

Monorfalva mellett a 423/4 szelvényben szintén háromnyílású, összesen 60 m hosszú (3×20 m-es) vashídat létesítettek. (Nagyvölgyi-híd, amelyet eredetileg vegyes szerkezettel terveztek) (27. ábra).

A 449/50 szelvényben déda–maroskövesdi híd 20 m-es vasszerkezet volt.

Tetszetős kivitelű 6–10 m-es boltozott híd épült a 307/9,331/2 és a 440/1 szelvényekben (28. és 29. ábra).

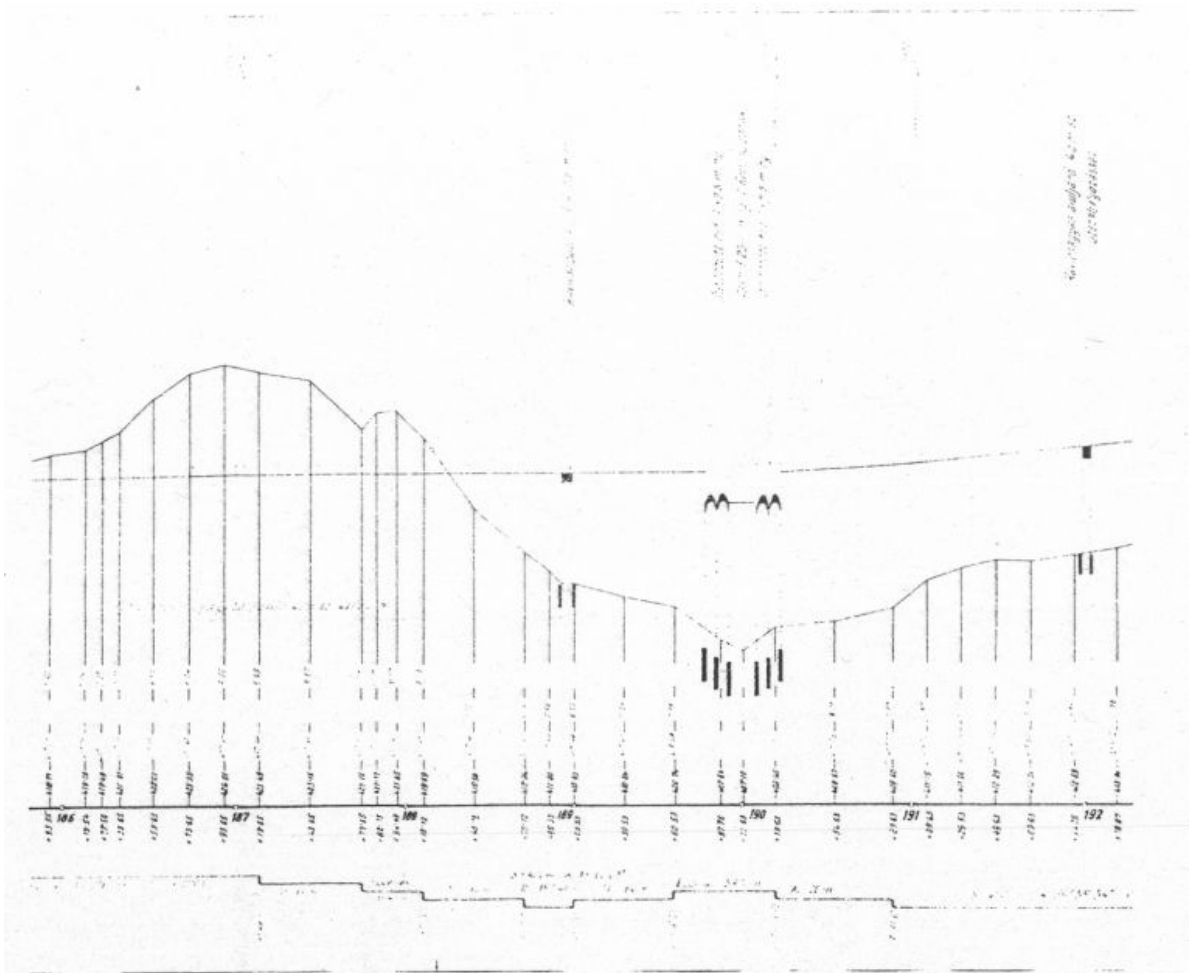
A szintbeni közúti keresztezések kiküszöbölésére 21 alul- és felüljáró épült. A 14 aluljáró közül a kisebbek 4–6 m-esek, a nagyobbak 7–8 m szélesek voltak. A 4. sz. Budapest–Kolozsvár–Sepsiszentgyörgy állami közutat 20 m széles aluljárón vezették át (30. ábra). Az aluljáróknál gondoskodtak a vizek átvezetéséről is.

Hét felüljáró készült 4–6 m-es szélességgel.

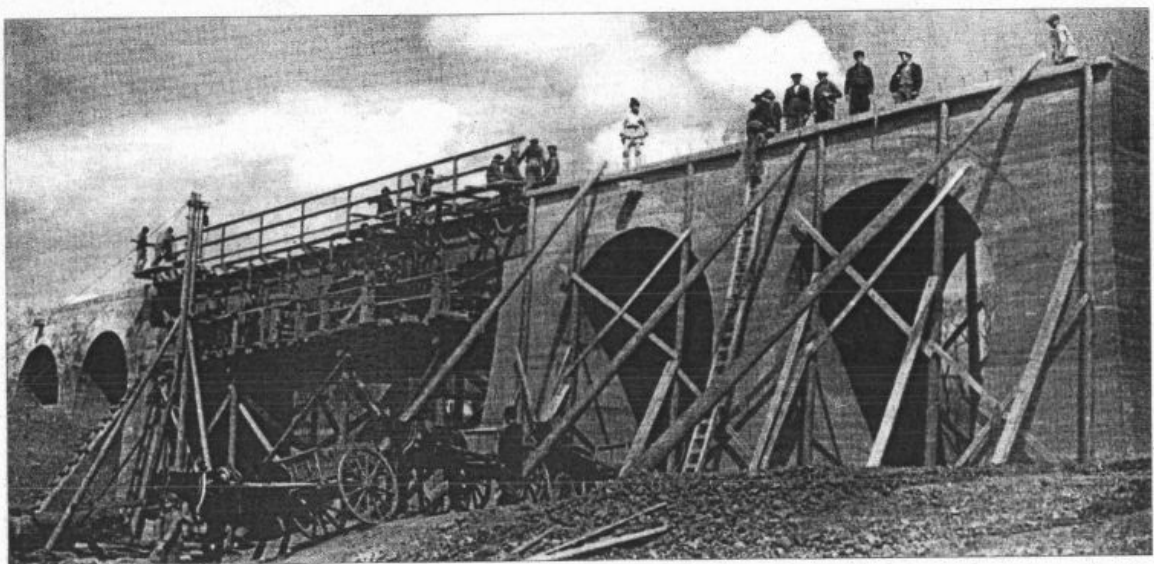
A csóáteresztők közül a legtöbbet 2,0 m nyílással építettek, ezek hossza azonban a magas töltések miatt jóval nagyobb volt, mint az alföldi vasutaknál megszokott méret. Gyakoriak voltak az 50, 80 m, sőt volt 150 m hosszú csóáteresztő is (31. ábra).

A hozzájáró és párhuzamos utakba gyakran fából készült 2–6 m-es hidakat létesítettek. Épültek azonban ennél hosszabb fahidak is. Alsórépa állomáshoz vezető





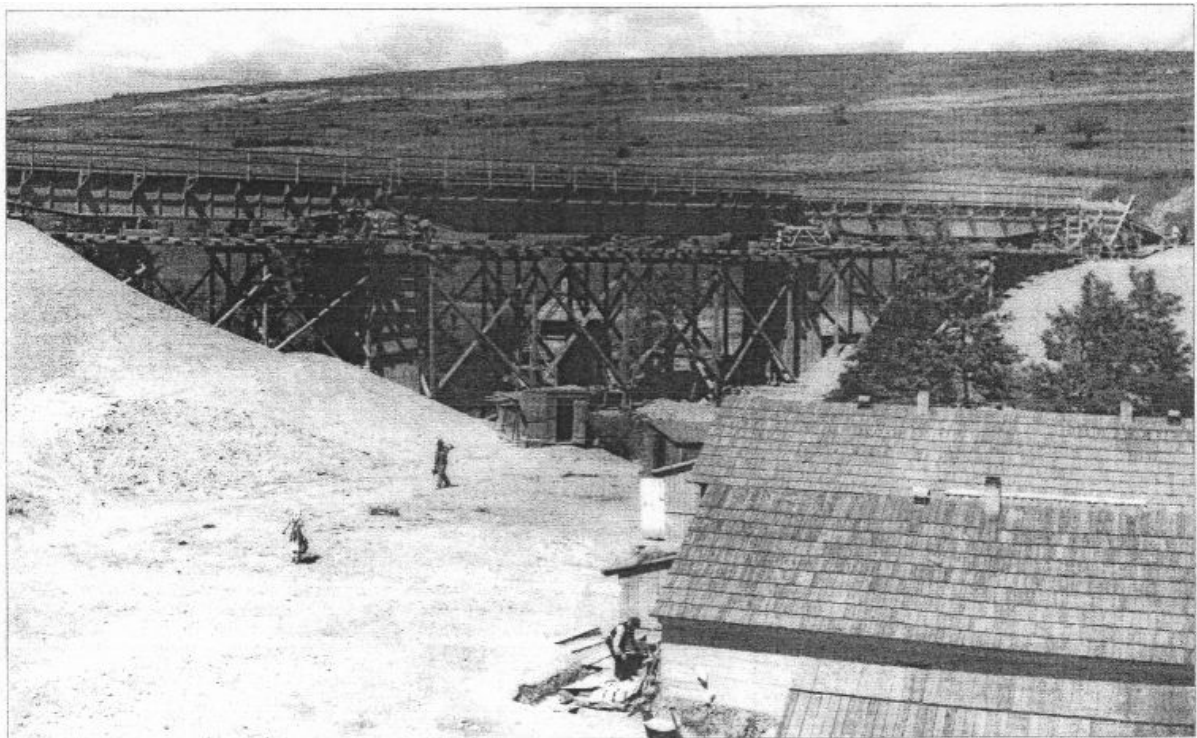
22. ábra. Boltozott híd az Árdány pataknál



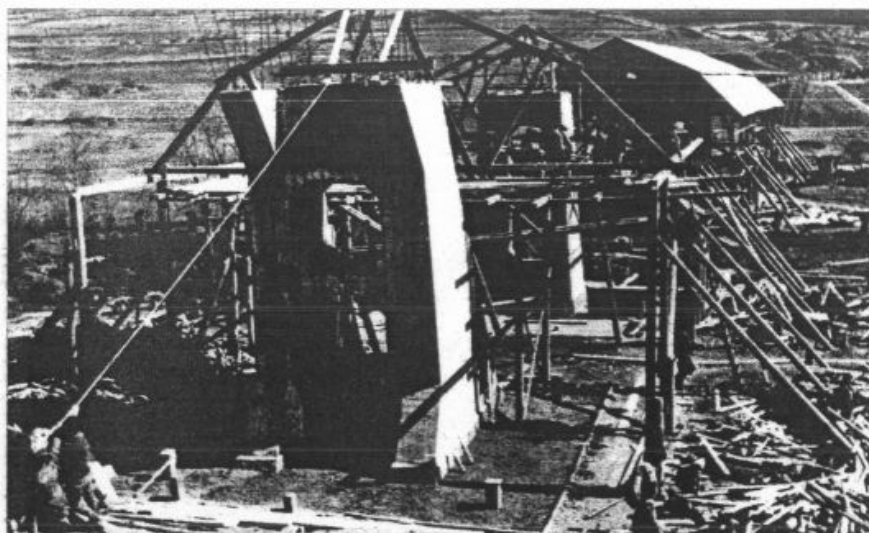
23. ábra. Az Arany patak hídjá



24. ábra. A 386/8 szelvényben lévő 20 m nyílású vashíd helyszínrajza



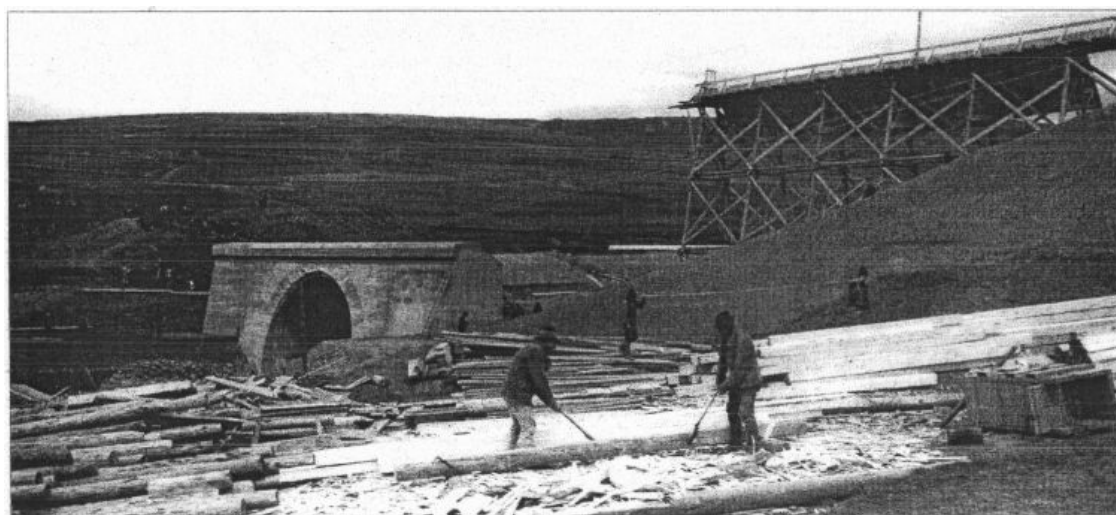
25. ábra. Répai völgyhíd a 386/8 szelvényben



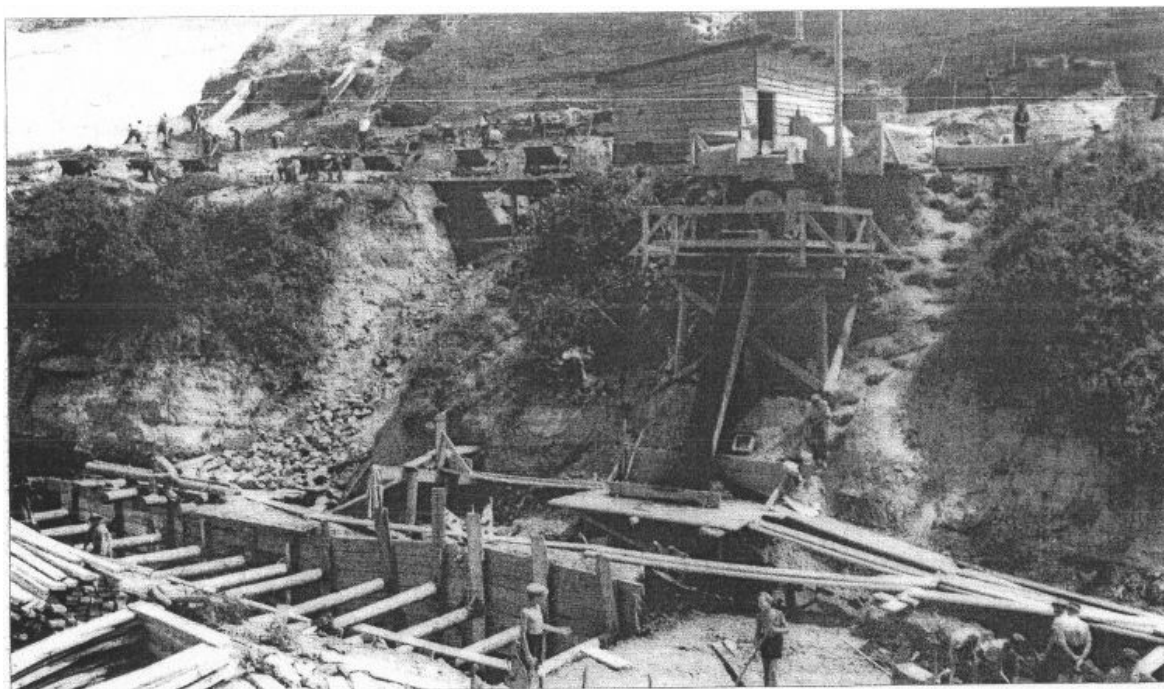
26. ábra. Fűthető ideiglenes csarnok a répai híd építésénél



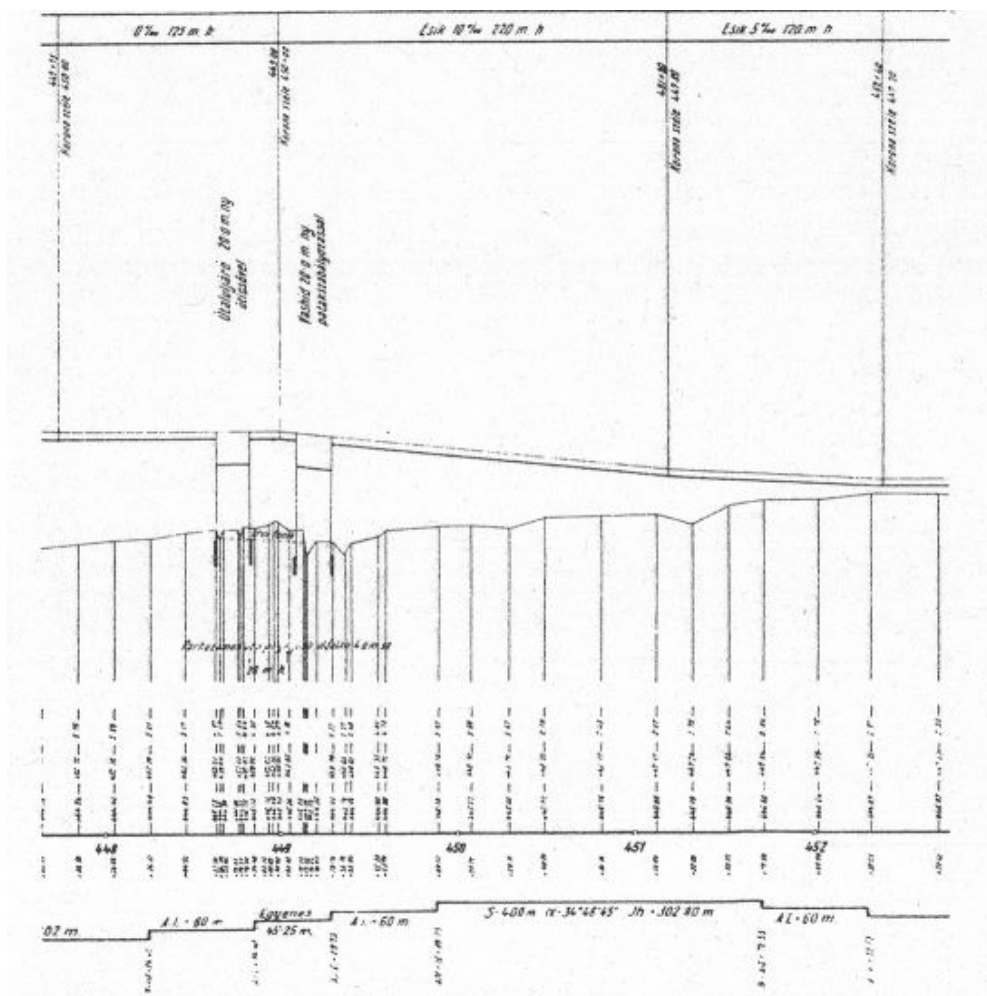
27. ábra. A 423/4 szelvényben lévő nagyvölgyi híd



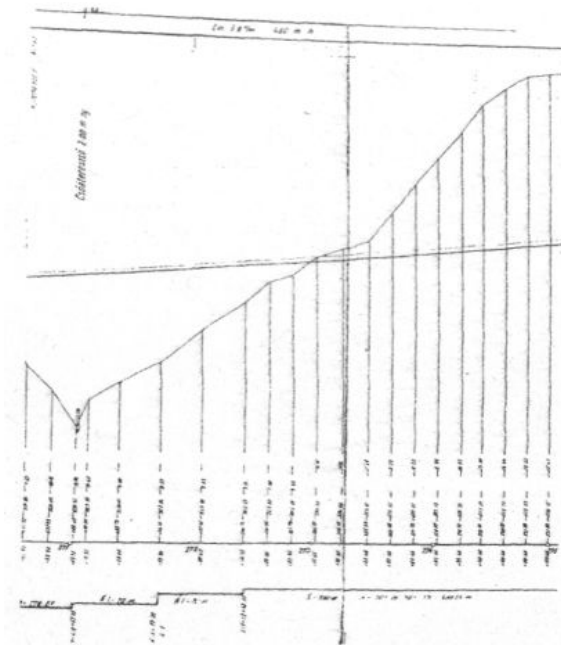
28. ábra. Töltés- és hidépítés a 330/1 szelvényben



29. ábra. Betonozás az Egres patakánál



30. ábra. A 448/452 szelvényben levő vashíd hosszszelvénye



31. ábra. 271/5 szelvényben lévő pályarész hosszszelvénye

utat korszerűsítették és a vízfolyást kőfalazatra épített 2×10 m-es fahíddal hidalták át.

A legtöbb műtárgy építéséhez - amelyek helyét pontosan meg lehetett állapítani - előbb hozzáfogtak, mint ahogy a közigazgatási bejárás erre hivatalosan is engedélyt adtak. Ennek megfelelően a műtárgyak nagy része 1942 nyarára már elkészült. Csak néhány híd építését hátráltatta, hogy tervük az alapozási nehézségek miatt késve készült el.

Az egyik Sajó híd építését késleltette, hogy az alapozásnál kőstőmbre bukkantak, amelyet szárazon teherbírónak minősítettek, de előrelátható volt, ha víz éri, akkor szilárdságát elveszti. Ezért ennél a műtárgynál elő-

ször megfelelő víztelenítésről kellett gondoskodni és különleges alapozást készíteni.

Több provizórium elhelyezésére is szükség volt. Monorfalvánál 140 m hosszú ideiglenes provizórium készült. A gledényi töltésnél 90 m hosszú provizóriumok voltak kénytelenek utólag beépíteni az 1942 nyarán elkezdődött töltéscsúszás miatt.

A beton és vasbeton műtárgyakat azok az építési vállalatok készítették el, amelyeknek építési szakaszába esett a létesítmény. A vashidak alkatrészeit a MÁVAG gyártotta és szerelte össze.

## Alagutak

A szeretfalva-dédai vasútépítés legnagyobb szabású munkája a két alagút építése volt.

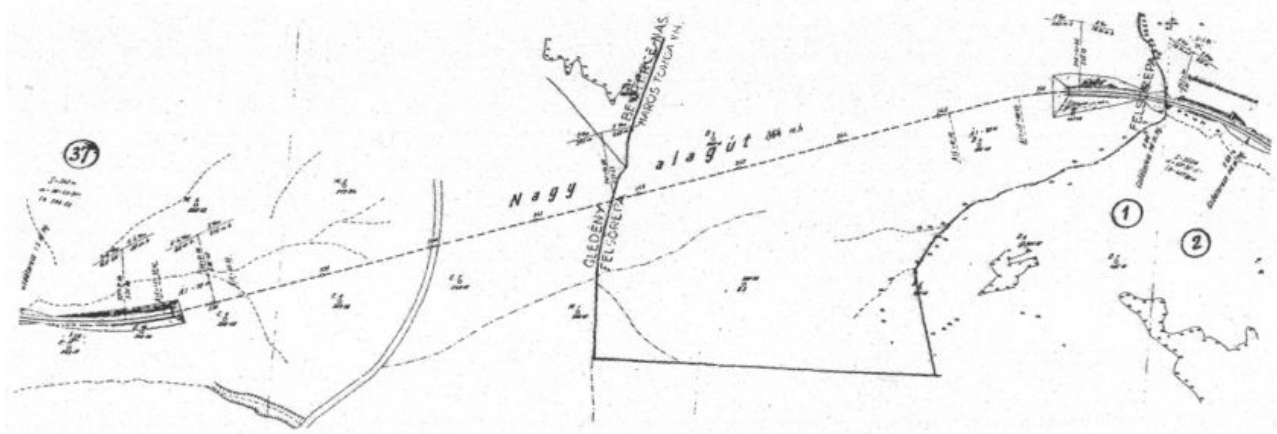
A 930 m hosszú, nagyobb alagút a Maros és Szamos vízgyűjtő területének vízválasztóján, a 340/352 szelvények között, 538 m Adria feletti magasságban vezette át a pályát a hegyoldal alatt (32. és 33. ábra). Az alagutat annak idején a hősi halált halt Horthy Istvánról nevezték el, akinek mint a MÁV akkori elnökének nagy érdemei voltak a vasút létrehozásában.

A 496 m hosszú, rövidebb alagút a 270/278 szelvények között, 501 m Adria feletti magasságban épült.

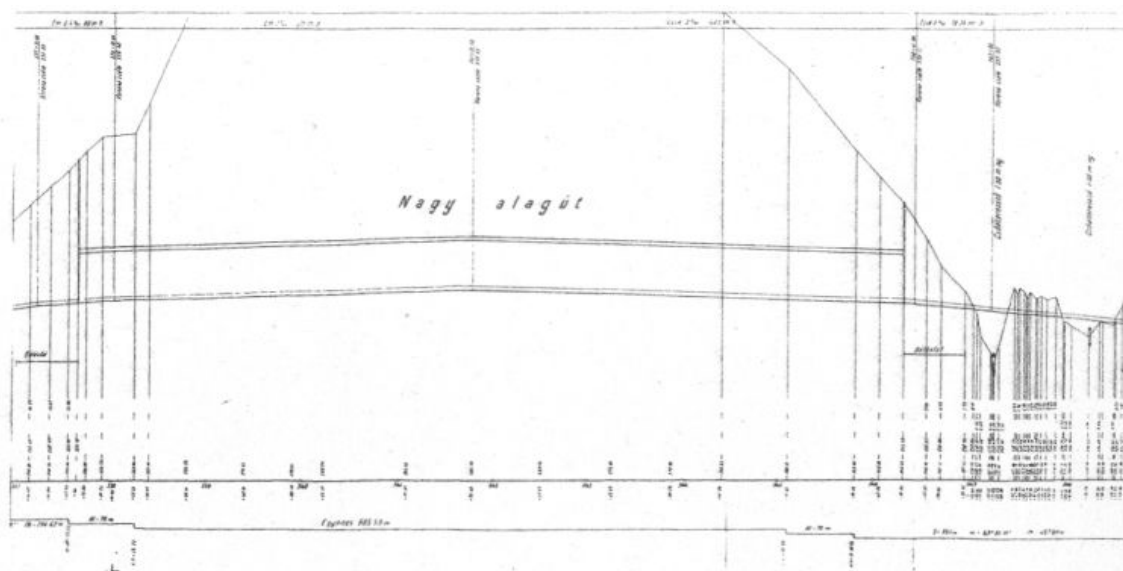
A vízválasztón átvezető nagy alagút közepén volt a pálya legmagasabb pontja. A lejtőreig a vágány 3 ‰ emelkedővel, utána 3 ‰ lejtővel vezetett.

Az alagútépítési munkák várhatóan hosszú kivitelezési ideje miatt már 1940 őszén eldöntötték a két alagút helyét és megkezdték az előmunkálatokat: az alagút nyomvonalának kitűzését, a tervek készítését, az építőanyag lelőhelyek felkutatását, az anyagok helyszínrre való szállítását. Mindkét alagút mellett telep létesült. 1940 decemberében az alagútépítés tényleges munkáját is elkezdték a tárok kifejtésével.

A nagy alagút szelvényének kibontását és dúcolását 1942 februárjában fejezték be, a két oldalról végzett földmunkával 1942. február 13-án éjjel törték át az



32. ábra. A nagyalagút helyszínrajza

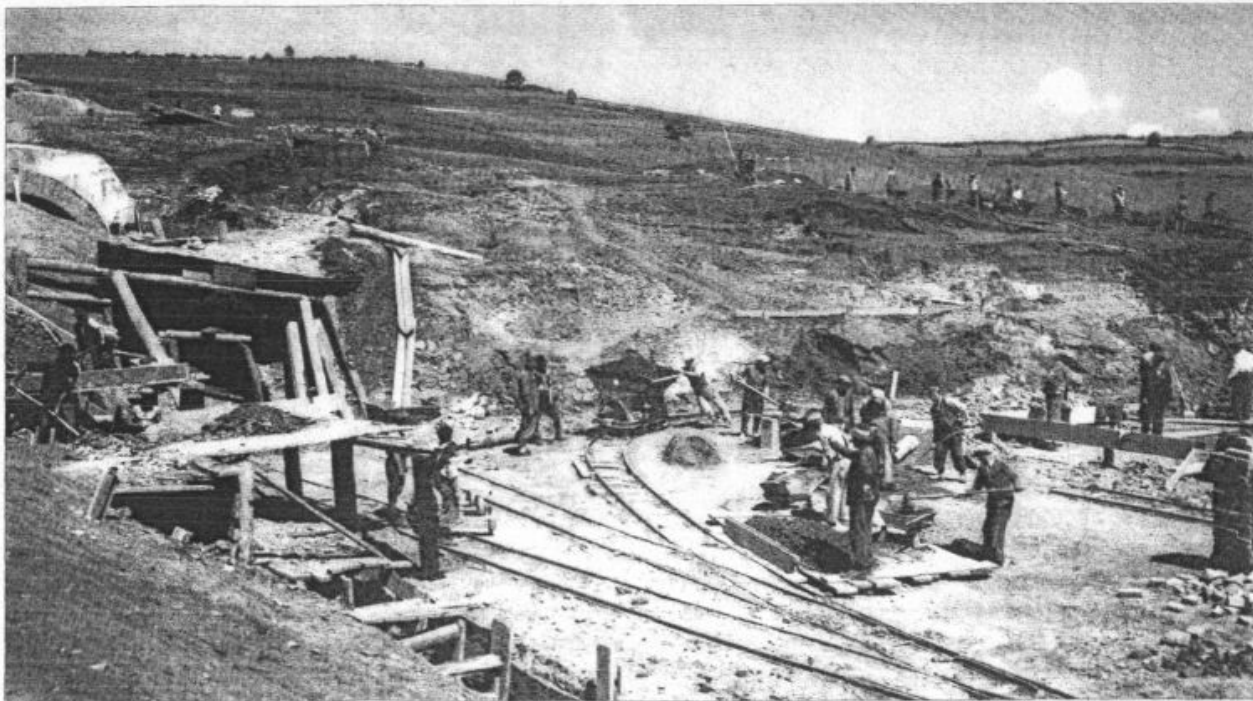


33. ábra. A nagyalagút hosszszelvénye

alagút szelvényét, a találkozásnál a két irány között mindössze 3–3 cm-es eltérés volt (34., 35. és 36. ábra). Az alagutat a talajviszonyoknak megfelelően (az alagút csúszásra és duzzadásra hajlamos agyagtalajban haladt) osztrák és belga építési módszerrel építették, a falazat terméskőből és betonból készült. A talaj kis teherbíróképessége miatt az alagút alsó részén fenékboltozatot kellett létesíteni. A nagy alagút építési munkáit 1942 nyarán fejezték be. A kisebb alagútnál az áttörés már korábban megtörtént és előbb készült el.

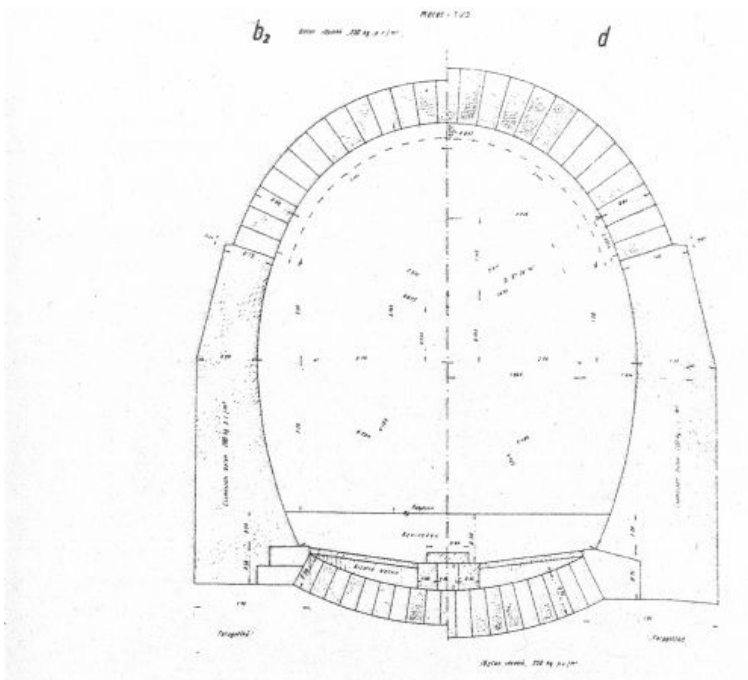
Az alagutak kapuzataihoz (37. és 38. ábra) a közelben lévő kőbányákból nyerték a követ. Ezekben a bányákban azonban nem volt elegendő kőmennyiség, hogy a falazat is teljes hosszában terméskőből készüljön, ezért ezek részben betonból épültek. Az alsó oldal fal csömöszölt beton volt.

A beton idomkőből készült tetőboltozatok vastagsága általában 60 cm, a nagyobb nyomású helyeken (az alagút mintegy negyed részén) 80 cm. Az alagút teljes hosszában 50–70 cm vastag fenékboltozat készült be-

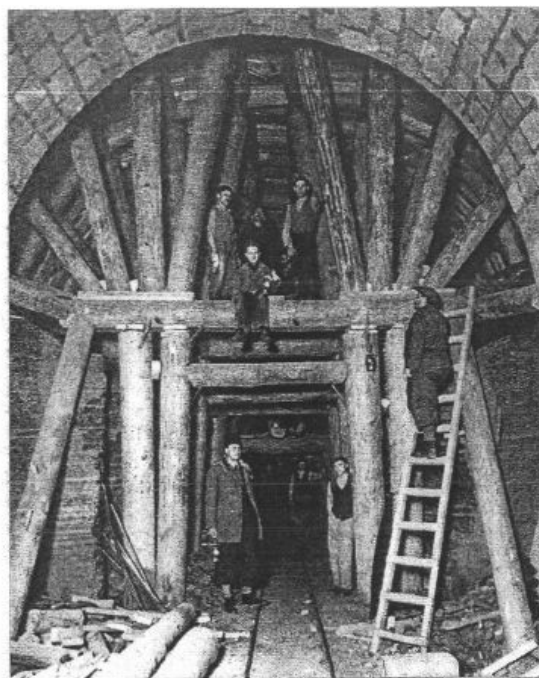


34. ábra. Az alagútépítés földmunkája

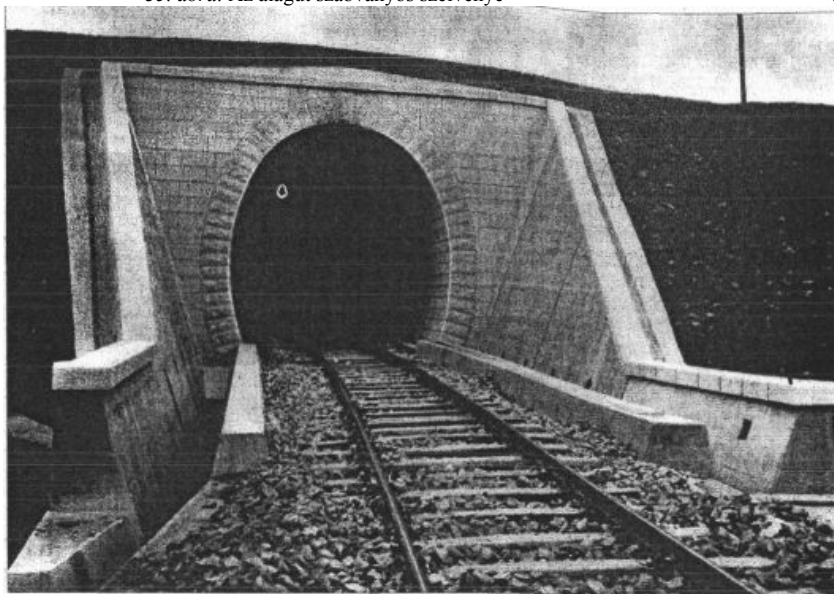




35. ábra. Az alagút szabványos szelvénye



36. ábra. Ácsolat készítése az alagútban



37. ábra. Az alagút bejárata

ton idomkőből. Az ellenfalak fele-fele részben 60 és 80 cm vastagok voltak.

A falazathoz beton formaköveket gyártottak. A gyártásához mindkét alagútnál gyártótelepet létesítettek. A nagy alagúthoz 130 ezer db, a kisebbhez 55 ezer db formakő készült, az építkezésnél ezenkívül 108 ezer faragott követ és 400 vagon terméskövet használtak fel.

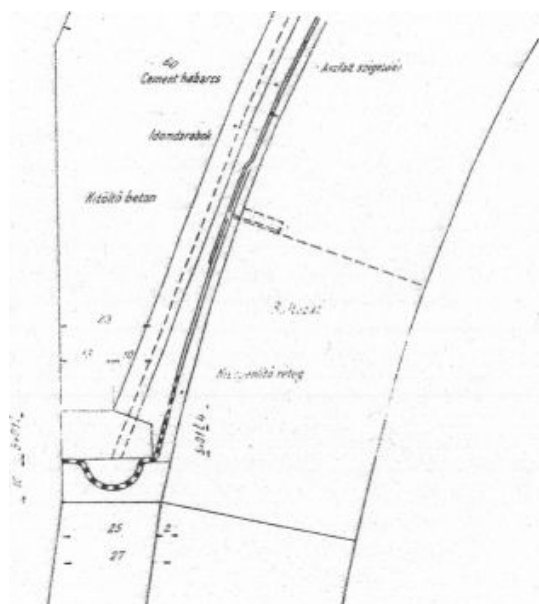
Az alagút 6 m-es gyűrűkben épült, a munka három 8 órás műszakban folyt. Az alagút szélessége a pályaszint felett 2,20 m magasságban 5,50 m volt, magassága 5,70 m.

A vágányt 50–70 cm vastag zúzottkő ágyzatba fektették, alatta 30×40 cm-es folyóka vezette el a vizet.

A nagyobb alagút szeretfalvai végét utólag nyolc, a dédai végét két gyűrűvel hosszabbították meg faragott kőből, a csúszási veszély miatt. Az alagutak előtt bélésfalakat építettek.

Az alagút falazatát a talajvíz ellen a külső felületen aszfalt réteggel, az alagútgyűrűk közötti hézagot cementhabarcsba rakott idomdarabokkal szigetelték (39. és 40. ábra).

38. ábra. Anyagkiszállítás az alagútból



39. ábra. Az alagút aszfalt szigetelése

## Egyéb műszaki létesítmények

A szeretfalva–dédai vasútvonal nagy építményei mellett (két alagút és több nagy híd) számos más műszaki létesítménnyel is védték a vasútvonalat.

A töltések és bevágások megtámasztására több, mint 1000 m hosszban építettek tám- és bélésfalakat. Hosszabb támfal épült a 253/7, 256/7, 264/5, 285/7, 289/90, 353/4, 358/60, 364/6 szelvényekben és bélésfal a két alagút mindkét oldalán, valamint 347/8, 349/50, 350/2 szelvényekben. A tám- és bélésfalak nagy része betonból készült (41. és 42. ábra).

A vasútvonal víztelenítése érdekében 34 ezer m hosszúságú szivárgóhálózatot (mélysége helyenként a 10–24 m-t is elérte), 1000 m hosszú szárító tárot, nagy mennyiségű kővel burkolt felszíni árokhalozatot hoztak létre (43. ábra). A szivárgókhoz 230 ezer m<sup>3</sup> zúzott és

terméskövet használtak fel.

A szivárgók hossza jóval meghaladta a tervben előirányzott mennyiséget, amit a menetközben bekövetkezett talajcsúszások megállítása indokolt.

A szivárgóhálózat 1942. év végére elkészült, csak az utómunkák egy kis része maradt a következő 1943-as esztendőre.

A víz elleni védelem és a vízelvezetés érdekében számos helyen terméskő rézsűburkolatot és rézsűteknőt létesítettek.

A pálya nyomvonalának helyes kialakítása érdekében 13 helyen folyó- és patakszabályozást végeztek, illetve a medert 7 helyen védték kőhányással (44. ábra).

A vasútvonal mentén nagyon sok útépítési munka vált szükségessé. Valamennyi állomáshoz és megállóhelyhez hozzájáró út készült, számos helyen a meglévő út nyomvonalát szabályozták, áthelyezték és az útátjárók megközelítéséhez párhuzamos utakat létesítettek. Több útkereszteződésnél kétszintű megoldást alkalmaztak.

## A vasútvonal felépítménye

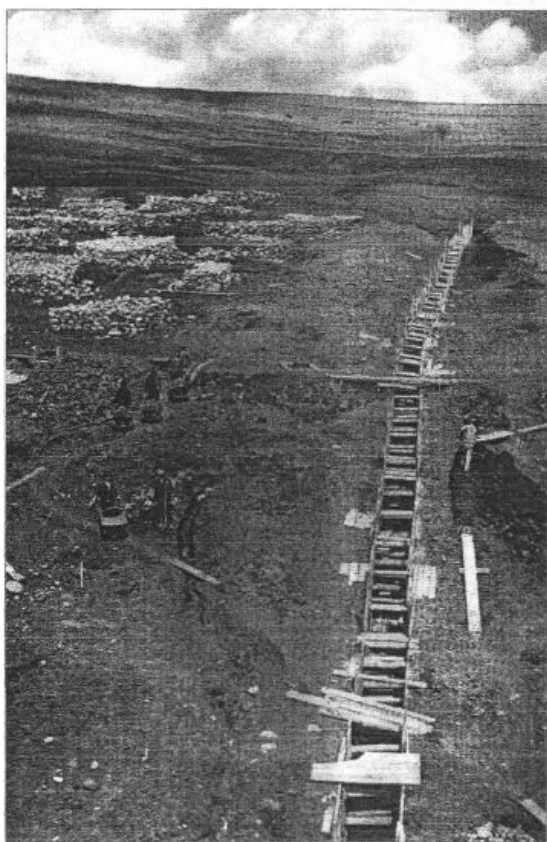
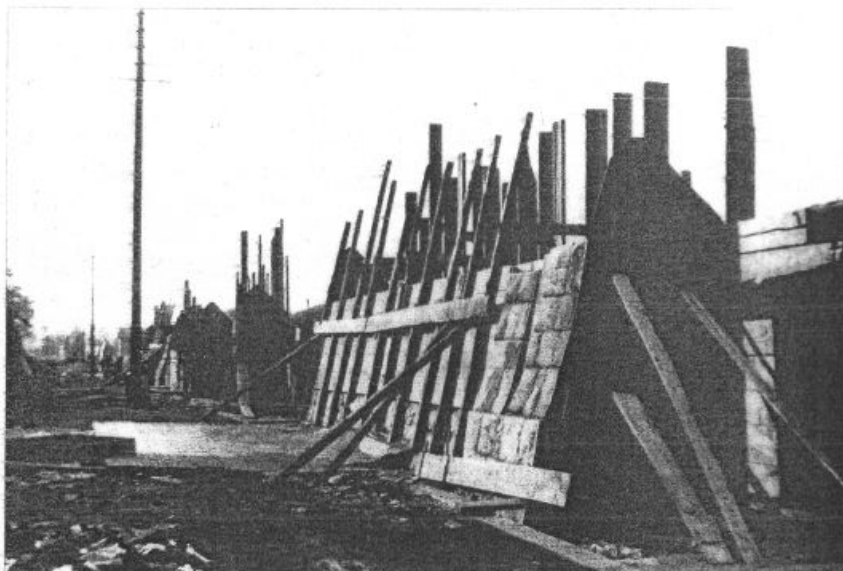
A vasút felépítményét 24 m hosszú, 34,5 kg-os „c” rendszerű sínekből, talpfákra helyezve, zúzottkőbe ágyazva készítették el (45. ábra). A két csatlakozó állomási korrekcióval és a deltával együtt, valamivel több, mint 48 km nyíltvonal, közel 25 km állomási vágányt és 63 csoport kitérőt fektettek le, amelynek egyharmada 48-as, a többi „c” rendszerű volt.

A 24 m hosszú, „c” rendszerű sínek egy részét Marosvásárhelyre, az 1940-ben elkészült Szászlekenec–Kolozsagyida keskenyomtávolságú vasúton, különlegesen kialakított platókocsin szállították.

A vágányfektetést Déda felől kezdték el, de rövid idő múltán a másik oldalon Szeretfalvánál is megindult a felépítmény lerakása. Az ágyazati anyag elterítését és a



42. ábra. A támfal zsaluzása



43. ábra. Szivárgó építés

vágány összeszerelését az építőfelügyelőség irányításával a MÁV munkásai végezték.

A vágányfektetés mindkét oldal felől jól haladt és 1942. április 25-én a Szeretfalva–Nagysajó közötti 18 km-es szakaszon már vonaton tették meg az utat a

miniszterelnöki szemle résztvevői. Akadályt a vágányfektetésnél csak az alépítményi hiányok, a töltéscsúszások okoztak.

48-as kitérőket Szeretfalva és Déda állomások forgalmasabb vágányaiba fektették, a többi helyre 34.1. rendszerű kitérők kerültek. Szeretfalván 14 csoport, Dédán a delta vágányt is figyelembe véve 25 csoport, a közbelső állomásokon 5–7 csoport kitérő kapcsolta össze a vágányokat.

Szeretfalva állomáson 4600 m, Dédán 7200 m, Sajónagyfalun (Gerlingen) és Alsórépán 2160 m, Nagysajón, Monorfalván, Monosfalun egyformán 2880 m vágányt fektettek. A szeretfalvai korrekció 700 m, a dédai (leszámítva az állomás hosszát) 800 m, a dédai delta vágánya 600 m volt.

A vasútvonalra az 1943. évi Menetrendfüggelék szerint 60–70 km/h sebességet és 16 tonna tengelyterhelést engedélyeztek.

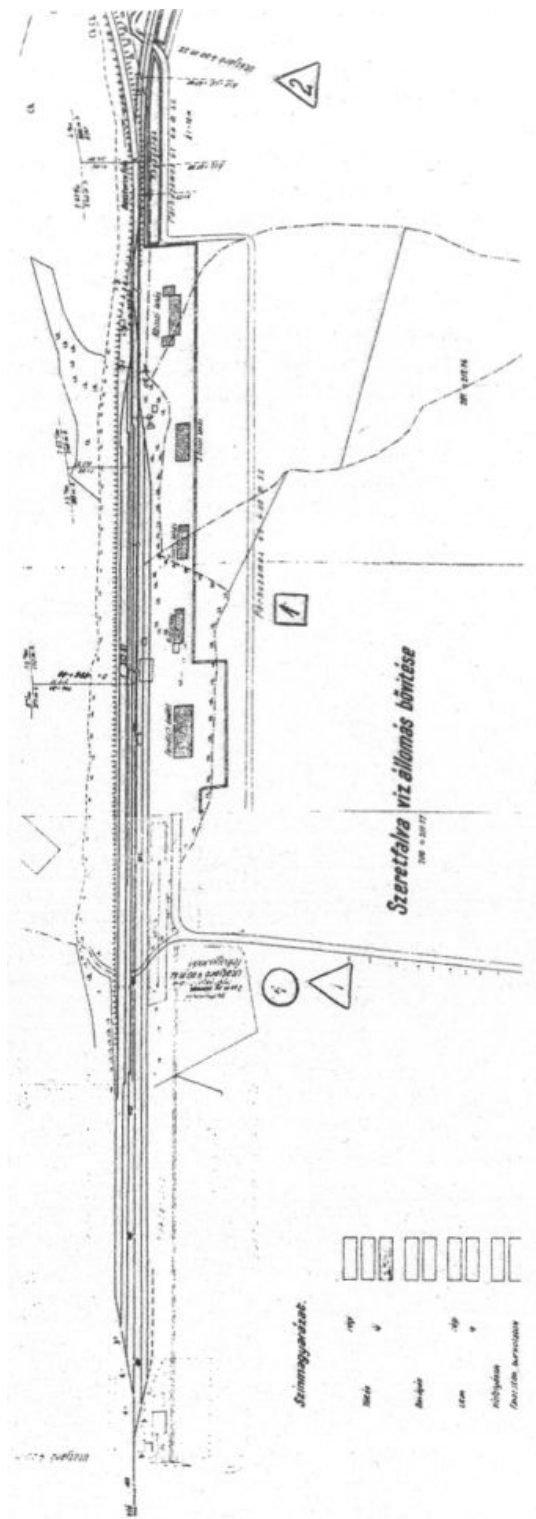
### Állomások

A vasútvonalon a két csatlakozó állomáson (Szeretfalva, Déda) kívül négy közbelső állomást (Serling-Sajónagyfalva, Nagysajó, Gledény–Monorfalva és Alsórépa) és három megállóhelyet (Bilak, Kissajó és Monosfalva) létesítettek a szükséges vágányokkal és épületekkel.

A Dész–Beszterce vasútvonal kiágazó állomásnak, Szeretfalvának vágányhálózatát nagymértékben bővítették, 120 tengelyes végállomássá fejlesztették és valamennyi eddigi épülete helyett újat létesítettek (46. ábra). Az állomás 313 m Adria feletti magasságban, 1,5 ‰-es emelkedőben feküdt.

Az eddigi három vágányt hárommal kiegészítve hatra bővítették, az állomás Dész felőli végét mintegy 200 m-rel meghosszabbították, ezenkívül épült egy rakodó csonka vágány. Bővítették, átalakították az állomás





46. ábra. Szeretfalva állomás vágányainak bővítése

ben, nagyobb részt bevágásban lehetett kialakítani. Az állomás 502 m Adria feletti magasságban, 2,5 ‰-es lejtőben helyezkedett el. Három vágányát és egy 80 m-es csonkavágányát öt csoport kitérő kapcsolta össze.

Monosfalva község megállóhelyét a 18. sz. óránál, a 428/9 szelvényben helyezték üzembe.

A legtöbb munkát a Marosvásárhely–Sepsiszentgyörgy vonal csatlakozó állomásánál, Dédánál kellett végezni.

A csatlakozó állomást a régi Székely Vasút állomása előtt építették meg, olyan formában, hogy a Marosvásárhely–Sepsiszentgyörgy vonalnak ezen a részén az 1125 és 1144 szelvények között mintegy 1,7 km hosszú nyomvonalát módosították. Az új dédai állomást vízálomként alakították ki, hossza 1058 m lett. Az állomáson nyolc vágányt és egy raktári csonkavágányt építettek, két vágány vezetett az állomástól a hűtőházi fordítókorongig, amelyhez még további 6 vágány csatlakozott, közülük három a fűtőházba vitt. A fűtőháznál 22,0 m-es fordítókorong épült, a vágányokat 21 csoport kitérő kötötte össze (52., 53. és 54. ábra).

Az állomás 452 m Adria feletti magasságban, 2‰-es emelkedőben feküdt.

Az új vonal és a marosvásárhelyi vonal között 600 m hosszú deltavágányt fektettek (55. ábra).

A Marosvásárhely–Sepsiszentgyörgy vonal régi Déda állomása üzemben maradt és Déda felső néven került a menetrendbe.

## Az épületek

A vasútvonalon 160 különféle épületet készítettek. Az épületeket Fodor Jenő, a MÁV építész tervezte, aki szemben az akkor divatos sima homlokzatú épületstílussal az erdélyi környezetbe jobban beillő népi építészetből merített architektonikus elemeket használt fel a tervezésnél.

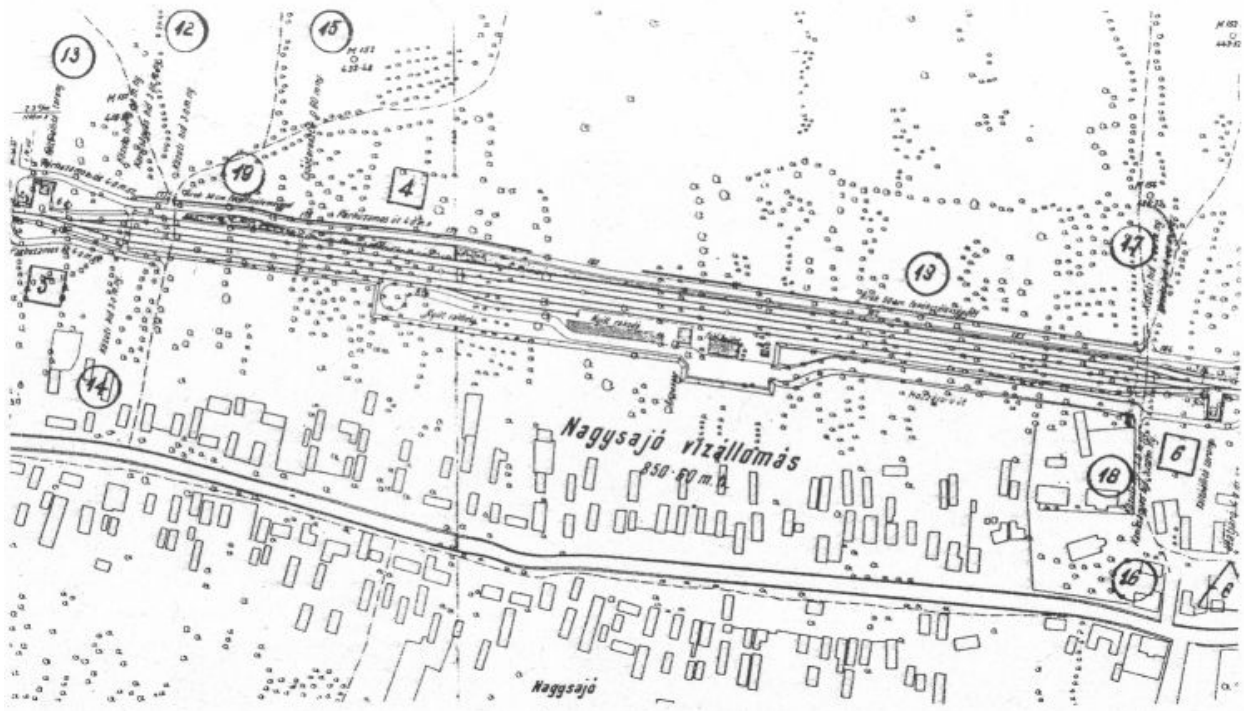
A kivitelező Hann Ferenc építészmérnök és iparos-társai voltak.

A négy közbelső állomáson teljesen egyforma, azonos méretű utas- és áruforgalmi épületeket hoztak létre. Mindenütt 21×9 m méretű felvételi épületet, 6×3 m-es utas árnyékszékét, 10×12 m-es áruraktárat, 60 m hosszú, 8,10 m széles nyílt rakodót, 6×6 m-es váltóörhelyeket létesítettek. Ezenkívül Sajónagyfalun kettős segédtszti, kettős és hármas altszti lakás is épült (56. ábra).

A két csatlakozó állomáson jóval több épületre volt szükség.

Szeretfalván nagyobb, 40×15 m-es felvételi épület (57. ábra), 20×12 m-es raktár, szabványos nyílt- és homlokrakodó, víztorony, pályamesteri iroda, raktár és lakás, az állomás mellett tisztii, segédtszti és altszti lakóépület épült. Távolabb az állomástól külön telep létesült a vonalon szolgálatot teljesítő vasutasok részére.

Dédán szintén sok épületet kellett létesíteni: 28×11 m-es felvételi épületet, 20×12 m-es raktárt, 100 m hosszú rakodót, 6×6 m-es váltóörhelyeket, szabványos rakterületet. A vontatási telepen 28 m hosszú, háromállásos fűtőházat, hozzácsatlakozóan műhelyt,



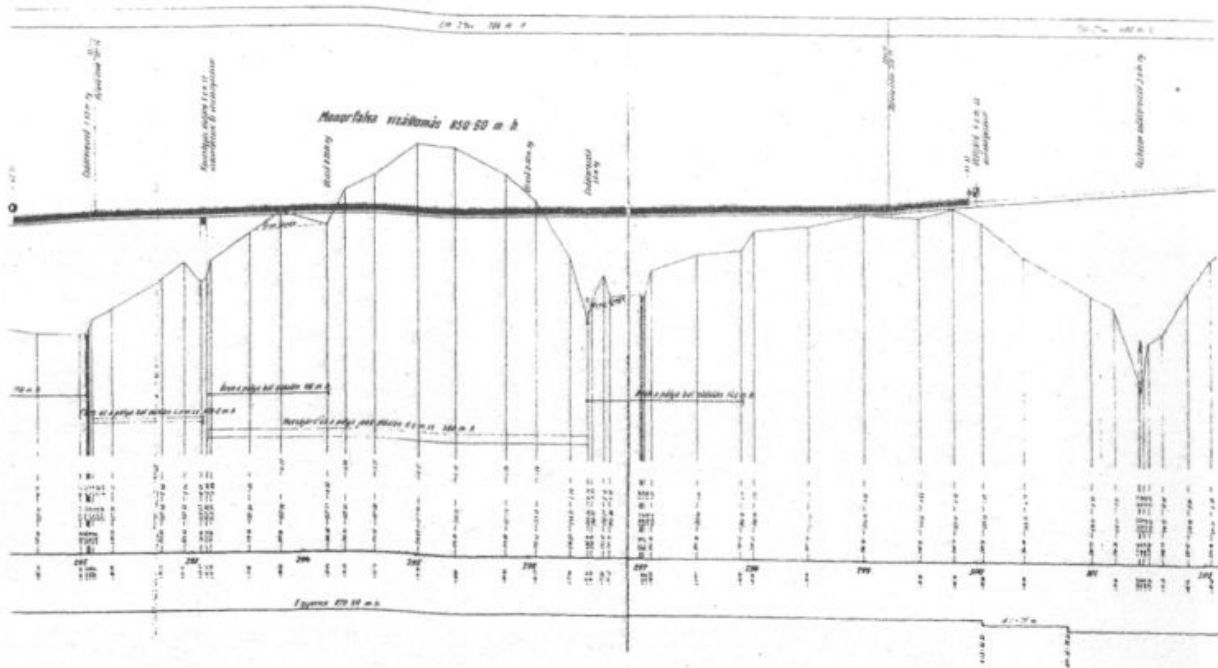
47. ábra. Nagysajó vízállomás helyszínrajza



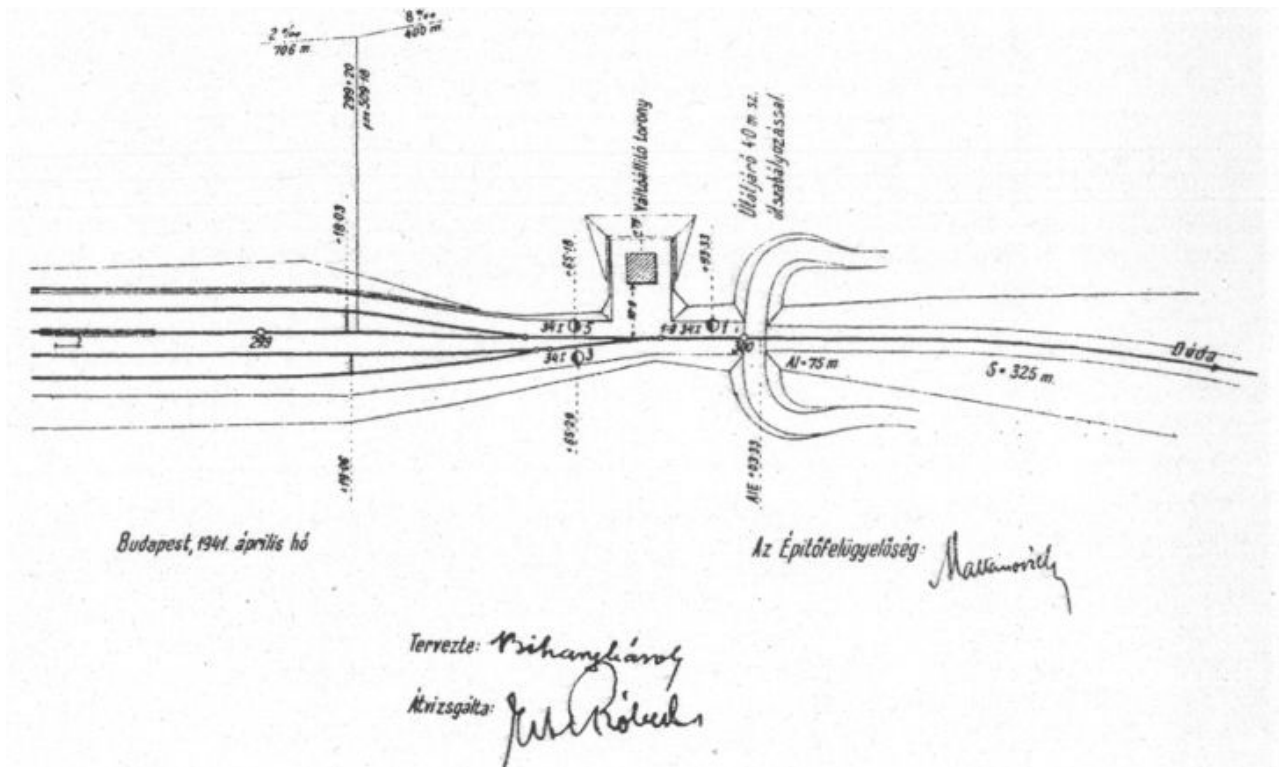
48. ábra. Földmunka Nagysajó állomáson

víztornyot, gépházat, vontatási laktanyát, a pályafenn tartási telepen irodát és motorszint építettek. Ezenkívül több lakóépületet emeltek, kettős tisztviselői, két kettős segédtiszt, hármás segédtiszt, hármás altiszt lakást, melléképületekkel (58. és 59. ábra).

A vasút nyílt vonalán összesen 19 őrházat emeltek, lakóőrházi épületekkel, melléképületekkel, az örök mezőgazdasági gazdálkodásához szükséges kertterülettel (60. ábra). Az őrházak egymástól való távolsága általában 2–2,5 km volt. Az őrházak a 12/3, 41/2, 58/9, 72/3,



49. ábra. Monorfalva vízállomás helyszínrajza



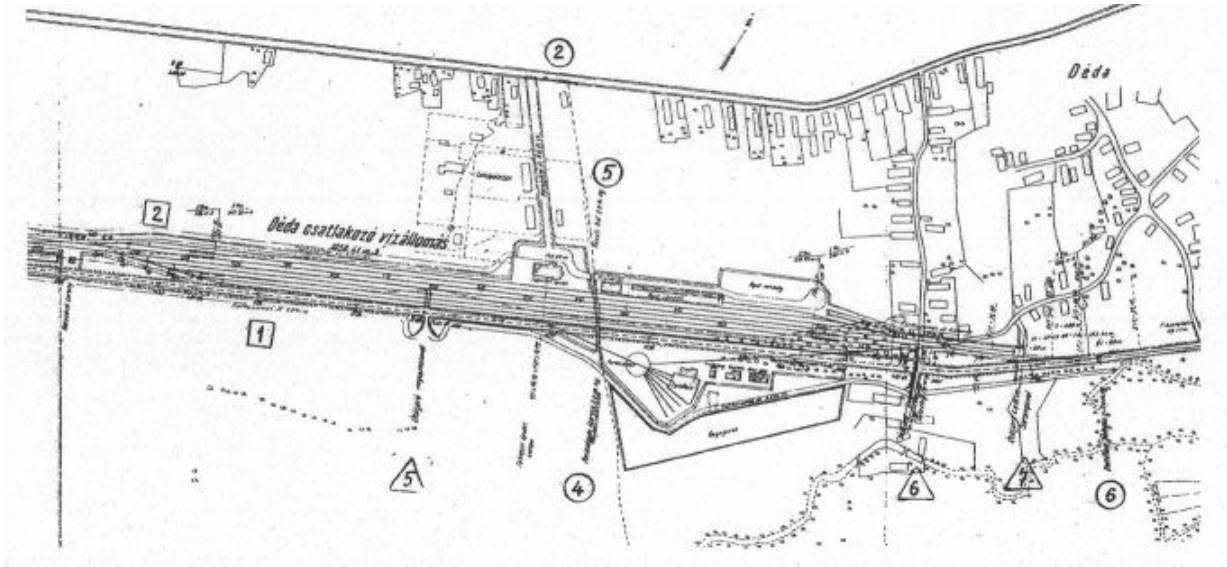
50. ábra. Monorfalva állomás tervének jóváhagyása

115/6, 131/2, 148/9, 169/70, 213/4, 227/8, 258/9, 281/2, 317/8, 334/5, 355/6, 380/1, 416/7, 429/30 és 457/8 szelvényekben helyezkedtek el. Három óránál megállóhelyet is helyeztek üzembe: Bilaknál (58/9), Kissajónál (258/9) és Monosfalunál (429/30).

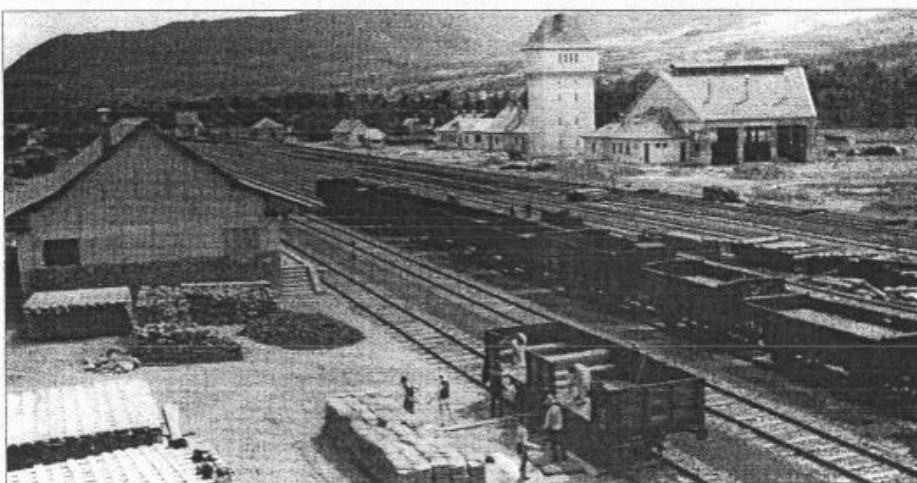




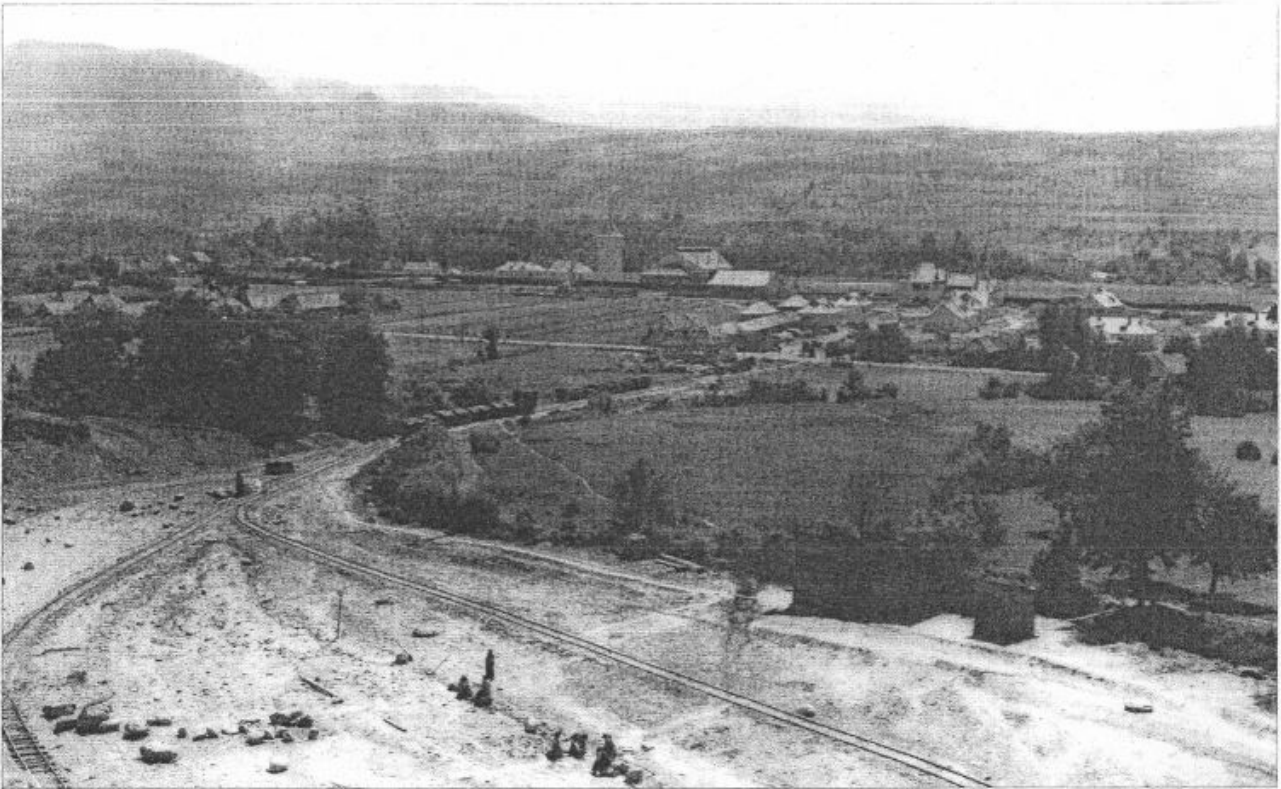
51. ábra. Monorfalva állomás építése



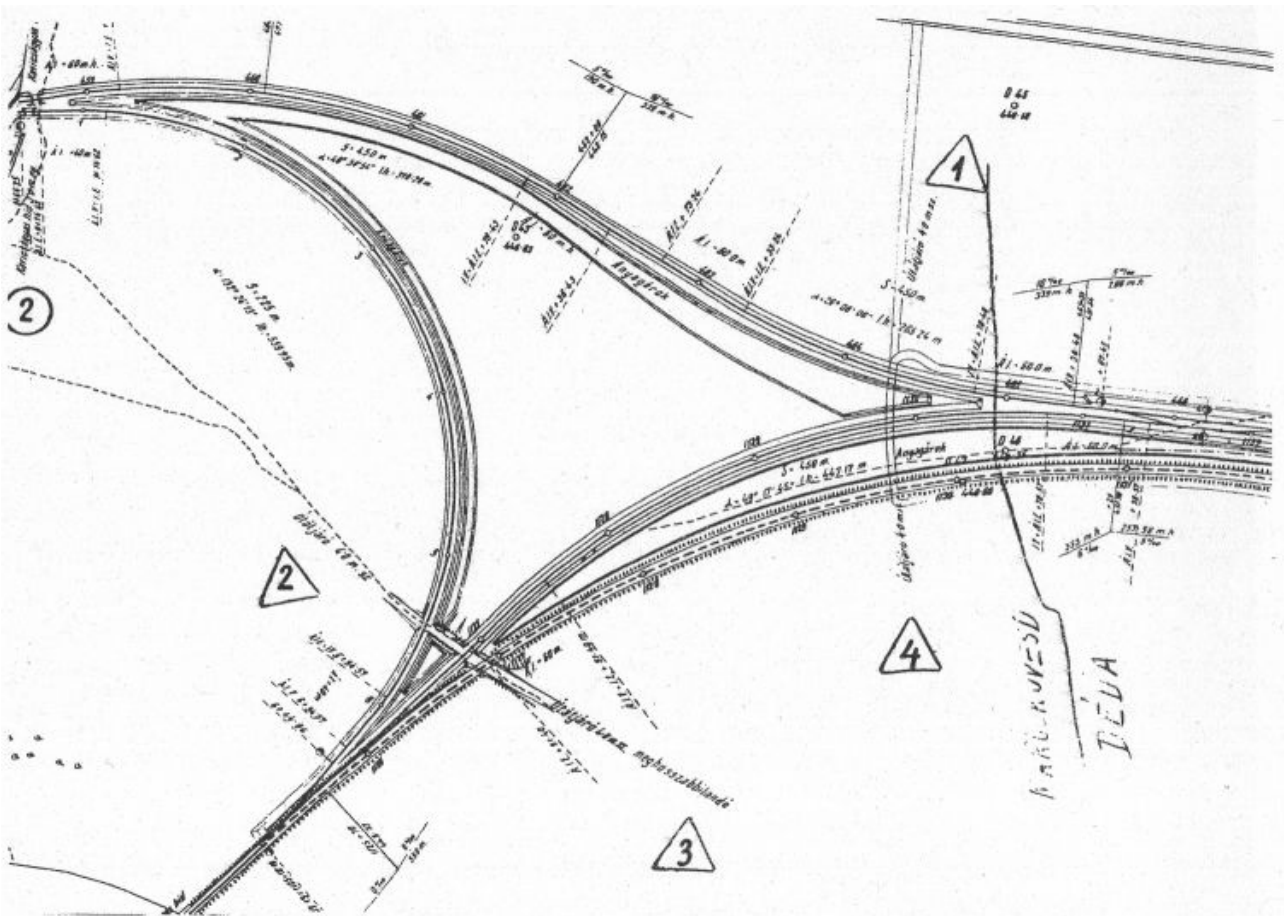
52. ábra. Déda csatlakozó állomás terve



53. ábra. Déda állomás vágányai



54. ábra. Távlati látkép Déda állomásról



55. ábra. Delta vágány Déda állomásnál



56. ábra. Sajónagyfalu állomás felvételi épülete



57. ábra. Szeretfálva állomás felvételi épülete

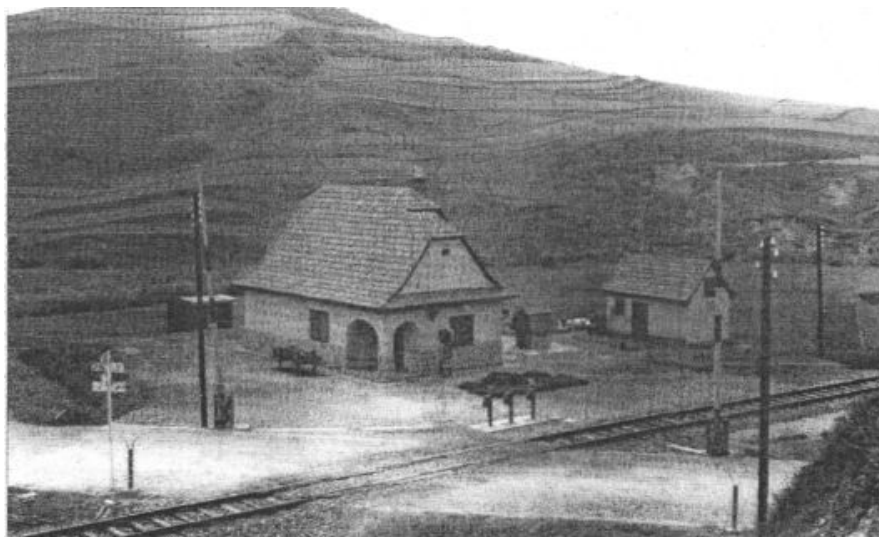


58. ábra. Déda állomás felvételi épülete



59. ábra. Épületek Déda állomáson

60. ábra. Vonali őrház



### Az építkezés

A kivitelezésnél nagyon sok nehézséggel kellett megküzdeni, aminek nagy része abból származott, hogy az építkezést sürgősen kellett elkezdni és erőltetett ütemben vinni a szoros határidők miatt. Emiatt késtek a részlettervek, nem lehetett minden munkát tökéletesen jól megszervezni, kevés volt a munkagép, a gépjármű és a kordé, esetenként a munkás és a kubikus létszám. Panaszok voltak a bérek ellen, nagy volt a munkás elvándorlás, kedvezőtlenül hatott az időjárás. A munkát irányító MÁV építőfelügyelőségének irodája Besztercén volt, később az építkezés középpontját Monorfalvára helyezték át, ahol megfelelően nagy telep épült.

Az építkezéshez átfogó munkaprogram készült, ami alapján végezték a földmunkát és a műtárgyak építését. A műtárgyak terveit nagyobb részt az előre megállapított sorrendben adták át a vállalatoknak.

Készt néhány műtárgy, néhány csúszásos hely víztelelítési és szivárgó elhelyezési terve, útkorrekciók, partbiztosítási tervek. A magasépítési tervek közül a két víztorony tervét sürgették a kivitelezők.

A legtöbb gond a földmunkák elvégzésénél volt tapasztalható, de ezek megoldásában sok segítséget adott a Budapesti Műegyetem Vasútépítési és Földművek Tanszékének Talajmechanikai Laboratóriuma, ahol a tanszék kirendelt szakemberei állandóan jelen voltak. A tanszék vezetője, dr. Jáky József személyesen is hetenként rendszeresen megjelent és megtette észrevételeit. A laboratórium munkatársai több esetben kifogásolták, hogy a vállalati földmunkáknál a talajtömörítés nem megfelelő, az első időszakban a földmunkák tömörítését 90%-osnak minősítették. Az 1941. júliusi megbeszélésen értékelték, hogy 40 vizsgált eset közül 14-nél nem volt kielégítő, sőt esetenként rossz volt az eredmény. Külön is kifogásolták, hogy a kivitelezők nincsenek tekintettel a talaj víztartalmára, amely a tömöríthetőség miatt nem lehet nagyobb, mint 25%. Különösen

hiányolták a fekete agyag beépítését. Keveselték a tömörítő eszközök számát, ezért a gépek beszerzéséig fokozott kézi döngölést, illetőleg lóval, ökörrrel vontatott tüskés hengerek használatát írták elő. A kivitelező vállalatok ezután 30 döngölő békát vásároltak Németországból, ezenkívül hazai vállalatoktól béreltek döngölő békákat, gőz- és motoros úthengereket és a MÁV is kölcsönözött tömörítő gépeket. Így a kifogások száma egyre csökkent.

A sok esőzés nemcsak az elvégzett földmunka mennyiségére és minőségére volt hatással, de elszámolási, bérezési vitákat is okozott, ami miatt sok kubikus, napszámos elhagyta a munkahelyet, jobban fizető, kedvezőbb munkahelyre távozott, sokan az algyői útépitéshez. A kubikus hiány miatt az építőfelügyelőség állandóan szorgalmazta a kivitelező vállalatoknál a munkás és kubikus létszám emelését, sajnos kevés sikerrel.

Külön toborzást végeztek Csík, Háromszék és Udvarhely megyékben, hogy a székely munkások minél nagyobb számban vegyenek részt a munkában.

A földmunkák meggyorsítása érdekében több kotrógépet állítottak be, továbbá 450 csillét a földszállításához. A gépkocsik számát növelték, a MÁVAUT, a MATÉOSZ és még a honvédség is küldött gépkocsikat.

A béreket többször, az akkor még csekély mértékű inflációnak megfelelően, sőt ennél nagyobb mértékben emelték.

### A MÁV irányító szervei és a kivitelező vállalatok

A Szeretfalva–Déda vasútvonal építése, beleértve a tervezést, kitzűzést, az építkezés irányítását és ellenőrzését a Kereskedelem és Közlekedésügyi Minisztérium szigorú felügyelete mellett MÁV szervek látták el, a kivitelezést építési vállalatok és MÁV építőrészlegek végezték.

Az építkezés irányításával és felügyeletével a Kereskedelem és Közlekedésügyi Minisztérium dr. Álgay

Pál államtitkárt, műegyetemi magántanárt bízta meg, akinek munkáját a minisztérium Vasúti Műszaki Osztálya részéről Akay Elemér államvasúti igazgatóhelyettes, Kováts Alajos miniszteri osztálytanácsos, a Vasúti Igazgatási Osztálya részéről dr. Fluck István miniszteri tanácsos segítették.

Az építkezés fontosságát mutatta, hogy az építkezés ideje alatt Kállay Miklós miniszterelnök, dr. Varga József kereskedelem és közlekedésügyi miniszter, a MÁV akkori elnöke Horthy István, majd utódja dr. Imrédy Kálmán többször a helyszínen látogatást tettek és rendezték a felmerült problémákat.

A munkát irányító építőfelügyelőség felett a felügyeletet a MÁV Igazgatóság (ami akkor a mai Vezérigazgatóságnak felelt meg) gyakorolta.

Az építőfelügyelőségen Dörre Jenő igazgató irányítása mellett Nagy István és Pieri Cézár műszaki főtanácsosok vezették a helyszínen az építkezést. Bánhidi Zoltán műszaki főtanácsos, Dörre Ferenc és Ertl Róbert műszaki tanácsosok, Bihary Károly és Stráner Gyula főmérnökök, Fodor Jenő, Lóránd János, Dombay E. Sándor, Bárány László, Rédely Zoltán, Fogarasi Szabó Imre, Oszetzky Egon és Szécsi András mérnökök, dr. Bajnóczy László s. titkár, dr. Szepesváry Ferenc fogalmazó, dr. Páter János titkár orvos, Keresztesi Ferenc főintéző és Monostori Antal intéző segítségével. A szakaszmérnöki teendőket Derecskey Károly és Póczy Mihály műszaki tanácsosok, Szojka Ferenc, Csallner Egbert és Magyar Ambrus főmérnökök, Trattner Károly, Horvay Károly, Kerékgyártó Tamás, Ecsedy Béla, Érszegi László, Bartalits Gyula és Matus Erich mérnökök, valamint Benkő Sándor főtiszt látták el.

A Szeretfálvától–Dédáig tartó, közel 48 km hosszú építési munkaterületet hat építési szakaszra osztották, közülük hármat, az I., II. és VI. szakaszt további két alszakaszra. A szakaszok hossza változó volt a munkák mennyisége szerint. A III. és V. szakasz kisebb hosszát indokolta, hogy ezekbe esett a kisebb és a nagyobb alagút.

A Szeretfálvától számított első és második, a 0.000–25.500 km szelvényig tartó szakaszok építését a Csengery és Pallay, valamint vitéz Zilahi-Balogh Gyula építési vállalkozó cég végezte, Pallay Tibor, Csengery Árpád, Török Ferenc, ifj. Pallay Tibor, Dobory István, Pika Miklós, Halász Emil, Bér Rudolf, Steft Vasul, Szikoray Jenő és Kassay Ödön okl. mérnökök és Zilahi-Balogh Gyula építőmester vezetésével. A kisebbik alagutat is magában foglaló, a 25.500–27.700 km szakaszok közötti harmadik szakaszt a Palatinus Építő és Ingatlanforgalmi Rt. építette Benedek Géza és Korber István okl. mérnökök vezetésével. A hosszabbik alagút építését a hozzátartozó 33.100–35.600 km szelvények közötti vonalrészrel együtt Rozsnyai és Széchy építési vállalkozó cég végezte, Rozsnyai György és Széchy Endre okl. mérnökök vezetésével, Miklós Pál, Piher György, Kalvábó Dezső és Farkas Mihály okl. mérnökök közreműködésével. A 27.700–33.100 km szelvény

nyek közötti negyedik, továbbá a 35.600–47.900 km szelvények közötti hatodik szakasz építését a Rusz és Kenderessy építési vállalkozó cég teljesítette Rusz Ervin és Kenderessy Ernő okl. mérnökök vezetésével, Fekete István, Keppl István, Alexy Gyula, Matejky Gyula, Gyalokay Gyula okl. mérnökök közreműködésével. A Rusz és Kenderessy cég a viszontagságos időjárás viszonyok miatt az előjelzésre még meteorológust is alkalmazott. A vonal vízellátási berendezéseit Saurer László okl. gépészmérnök, a hidak vasszerkezetét a M. kir. Állami Vas-, Acél- és Gépgyárak, Szeretfalva állomás magasépítőmérnöke pedig Hann Ferenc mérnök és társai készítették.

Az egyes szakaszok hosszai a km szelvényezés alapján:

I/1. szakasz	Szeretfalva 0 szelvénytől 6,3 km-ig	(6,3 km)
I/2. szakasz	6,3–12,4 km-ig	(6,1 km)
	Az I. sz. összes hossza: 12,4 km	
II/1. szakasz	12,4–18,5 km-ig	(6,1 km)
II/2. szakasz	18,5–25,5 km-ig	(7,0 km)
	A II. sz. teljes hossza 13,1 km	
III. szakasz	25,5–27,7 km-ig	(2,2 km)
IV. szakasz	27,7–33,1 km-ig	(5,4 km)
V. szakasz	33,1–35,6 km-ig	(2,5 km)
VI/1. szakasz	35,6–42,4 km-ig	(6,8 km)
VI/2. szakasz	42,4–47,9 km-ig	(5,5 km)
	A VI. sz. teljes hossza 12,3 km volt, idetartozott az új dédai állomás, a delta és a vonal korrekció elkészítése is.	

### Az építkezésnél dolgozók létszáma, a munkások ellátása és bérezése

A munkát irányító MÁV szervezetnél és a kivitelező építési vállalatoknál 70 mérnök és 140 tisztviselő dolgozott. Az összes fizikai létszám csúcsideőszakban elérte a 27 ezer főt, köztük 3600 szakmunkás, 8500 kubikus, 12200 napszámos, 2700 munkaszolgálatos katona volt. 1941 őszén a honvédség is bekapcsolódott a munkába. A földmunka nagy részét csongrádi kubikusok végezték.

A helyszínen felmerült 2,5 millió napszámos, 2,8 millió kubikus, 650 ezer szakmunkás munkanap, ami összesen csaknem 6 millió napi munka, 10 órás napi munkaidővel számolva 60 millió munkaóra.

A dolgozó létszám az elvégzendő munkák mennyiségének és a felvételi lehetőségeknek megfelelően a vállalatoknál és a MÁV kivitelező szerveknél is állandóan változott.

1941 nyarán az építési vállalkozóknál az I–II. szakaszon 1500–2000, a III. szakaszon kb. ugyanennyi, az V. szakaszon 1800–2000, a IV. és VI. szakaszon 1800–3000 fő dolgozott.

Állandó hiány volt a kubikusokban. Szintén 1941 nyarán az I–II. szakaszon 700–1000, a III. szakaszon 280–300, a IV. szakaszon 860–900, az V. szakaszon 500–600, a VI. szakaszon 1700–1800 fő végzett földmunkát. Ismétlődő igény volt a MÁV részéről a vállala-

latok felé a kubikus létszám emelése, amit azonban csak kis részben sikerült elérni. Emiatt a vállalatok igyekeztek a földfejtéshez minél több kotrógépet, a tömörítéshez döngölő békát és hengert, a szállításhoz kisvasúti csilléket és anyagvonatot beállítani.

Az építkezésnél alkalmazottakat a katonai szolgálat alól felmentették. A munkások mintegy 40–45%-a anyaországi, 55–60%-a erdélyi volt. Az anyaországiak az Alföldről, az erdélyiek Máramaros, Szatmár keleti feléből és a Székelyföldről jöttek a munkahelyre.

A kubikusok nagy része Csongrád vármegyéből származott. Munkakörülményeiket több ízben ellenőrizte Bonczos államtitkár, Csongrád megye országgyűlési képviselője. Csongrád város pedig munkaügyi vezetőjét küldte ki egy hónapra Monorfalvára, a kubikusok ügyeinek intézésére.

1941 decemberében az OTI-nál biztosított munkáslétszám 8 ezer fő volt. A nyilvántartás szerint 1942 tavaszán több, mint 16 ezer fő dolgozott az építkezésen.

1941. december 20. és 1942. január 10. között a téli időszakban a munka szünetelt, de 1942. január 20-án a téli létszám már ismét több, mint 4200 főre növekedett.

A felépítmény ágyazati anyagának elterítését és a vágány fektetését a MÁV Építőfelügyelőség szakaszmérnökségének munkásai végezték.

Kényszerből a MÁV munkaszolgálatosokat is beállított napszámosként a földmunkára, de teljesítményük egyharmada volt a munkásokénak. A kubikusok egy részét ekkor a mütárgyak, a szivárgók építéséhez irányították át.

Az építkezést irányító MÁV Építőfelügyelőség nagy gondot fordított az építkezésen dolgozók bérezésére, elszállásolására, ételmiszer és egészségügyi ellátására. Ennek ellenére a kezdeti időben a szervezetlenség és a hirtelen növekvő létszám miatt számos probléma adódott.

1941 áprilisában a bérek nagyjából igazodtak az országos szinthez. A napszámosok órábéra 34–38 fillér, az erdélyi földmunkásoké 48 fillér, az alföldi kubikusoké 60 fillér, a faragó ácsoké 40–55 fillér, az ácsoké, kőműveseké 50–70 fillér, a lakatosoké 50–60 fillér, az asztalosoké 50–55 fillér volt. A fuvarosok napi 12–13 pengőt, a sofőrök heti 50 pengőt és kilométerenként 1 fillért, a pótkocsival közlekedő gépkocsivezetők heti 60 pengőt és kilométerenként 1 fillért kaptak.

A napi kötelező munkaidő 10–11 óra volt, így a napszámosok napi bére 4 pengő, a kubikusoké 6,6 pengő, az iparosoké 5–8 pengő között változott. Az algyői útépítésnél ugyanekkor a kubikusok napi 10 pengőt kerestek.

A panaszok miatt és a létszám növelése érdekében több ízben emelték a kereseteket. Így például 1941 júniusában 8%-os hatósági, 17%-os önkéntes, összesen 25%-os béremelést hajtottak végre, újra szabályozták az esős napok elszámolását, az akkord bért is 20–23%-kal növelték, majd pótlólag kifizették az aratási segélyt. 1942 augusztusában újabb 25%-os általános béremelést léptettek életbe.

Az akkord munkán dolgozóknak 20–23% többletet fizettek. Egyes munkáknál 8% pótlék is járt. Több esetben követeltek és kaptak béremelést az ácsok. Sok vita volt a kubikusok keresete miatt is. Ebben az ügyben a szentesi polgármester is panaszt tett az építőfelügyelőségen. Ezért 1941 októberétől új rendeletben szabályozták a kubikus munka legkisebb m<sup>3</sup>-kénti egységeit. Eszerint az I–II. és III. talajcsoportban a karos munka 58, 74 és 106 fillér, a talicskás munka ugyanezekben a csoportokban 72, 101, 143 fillér, a szállítási felár 10 m távra vagy 1 m-en felüli rakodási magasságra 7 fillér többlet, minden további karolás 48 fillér. Órábérben végzett munka 58–75 fillér, az V. földanyag csoportban 56–100 fillér.

A földanyag minőségi osztályát a talajmechanikai laboratórium állapította meg.

Esős napokra a kubikusok 3–4 pengőt, a kordások 7–8 pengőt kaptak. Ennek az összegnek a 75%-át a MÁV térítette meg, a többit a vállalatok viselték. Az iparosok esős napokra jutó keresetét azonban nem vállalta a MÁV.

Többször vita keletkezett a vállalatok között is a béremelés mértékéről, több tiltakozás volt a munkáscsábítás, a munkások vándorlása ellen.

A munkásokat a vállalatok részben a környező falvak házaiban, részben barakkokban szállásolták el. A munkahelyek közelében 43 barakkot létesítettek. A barakkok egy része azonban nem felelt meg a követelményeknek. Deszkafaluk egyrétegű, tetejük megrongálódott, fűtésük vaskályhával és vízellátásuk is hiányos volt. A barakkok emellett túlszűfoltak voltak. Egy-egy barakkban 75–100 főt is elhelyeztek.

A MÁV és a vállalatok között állandó vita folyt az elszállásolás színvonala miatt, a szálláshelyekről ugyanis a vállalatoknak kellett gondoskodni.

A MÁV és a tisztiorvosok fellépésére az elszállásolás 1941 nyarától kezdve sokat javult, a barakkokat kijavították, kéthetenként rendszeresen meszelték, fertőtlenítették, a tisztálkodási lehetőségeket biztosították.

Sokat javult a helyzet a monorfalvai telep üzembe helyezésével, ahol fertőtlenítő gépet állítottak munkába. Ezenkívül több helyen fürdőt, zuhanyozót létesítettek.

A székelyföldi munkásokat külön barakkban helyezték el, barakkjukat tisztán tartották.

Az építkezésnél dolgozó munkások elszállásolása, vízellátása, tisztálkodási lehetőségei, orvosi felügyelete miatt az első időszakban a hirtelen növekvő létszám miatt sok kifogás merült fel, főleg az építési vállalatoknál.

Az egészségügyi feladatokat kezdetben 3, később 6 orvos és egészségőrök látták el. Munkájukat a besztecei egészségügyi felügyelő ellenőrizte.

Kezdetben az orvosi rendelők nem feleltek meg az előírásoknak, felszerelésük hiányos volt. Sok kifogást emeltek a nem megfelelő vízellátás és tisztálkodási lehetőségek miatt, sőt a tifusz és vérhasveszély is felmerült.

Később kórház, orvosi rendelő, és orvoslakás épült. A barakkokat rendszeresen tisztították, a munkások védőoltásban részesültek, megoldották a vízellátást is.

Az egészségügyi ellátást az Országos Társadalombiztosító Intézet teljesítette, ez rendezte be a műtővel is felszerelt kórházat Monorfalván. Ezenkívül az egyes vállalati telephelyeken levő rendelőszobákban egészségügyi szolgálat működött.

A közegészségügyi követelmények megtartása céljából a vonal mellett 5 helyen fürdővel és megfelelő felszereléssel ellátott fertőtlenítőépület létesült. Ezekon kívül egy fertőtlenítő vonat és 4 mozgó tábori fertőtlenítőgép végezte az állandó fertőtlenítést az illetékes helyi közegészségügyi hatóságok irányítása és a MÁV külön helyi egészségügyi kirendeltségének vezetése alatt, hogy fertőző betegségek fellépését már eleve meggátolják. Ez teljes mértékben sikerült is.

A vonalépítkezésnél résztvevők élelmiszer ellátásáról a MÁV Igazgatóság Közellátási Osztálya gondoskodott. Az építkezést élelmiszerellátás szempontjából hadi üzemnek tekintették. Az élelmiszerjegyeket 1941 novembertől kezdve az anyaországi ellátásnak megfelelően nehéz testi munkás, testi munkás, szellemi munkás kategóriáknak, dolgozó, alkalmazott és családtag megkülönböztetéssel adták ki. A szétosztást több munkahelyre telepített fiókjain keresztül a Hangya Fogyasztási Szövetkezet látta el. A Hangya Besztercén és Nagysajón állított fel raktárakat, az ellátási központ Monorfalván volt, kiszolgálás 10 helyen. Az ellátás kiterjedt a legfontosabb élelmiszerekre (kenyér, liszt, zsír, szalonna, cukor, rizs, burgonya, ezenkívül bakancs, cipőtalpbőr és szappan ellátásra).

Az élelmezési létszám magas volt 15 és 26 ezer között változott, ebből kifejezetten a Szeretfalva–Déda vasútnál dolgoztak 12–20 ezren, a többiek az útépítésnél, a kőbányákban, de ugyanilyen ellátásban részesültek a MÁV dési, besztercei osztálymérnökség tagjai is, a vállalatok dolgozói, és a besztercei, marosvásárhelyi Államépítészeti Hivatal tagjai.

Gondot fordítottak az építkezésnél szállítást végző fuvarosok, kordésok lovainak zabbal, abrakkal, tengerivel, szalmával való ellátására is. Az építkezésnél a lovak száma 600 és 2400 között változott.

Az élelmiszerellátás a kezdeti nehézségek leküzdése után megfelelő volt. Problémát okozott a létszámhullámzás és a létszám bejelentés pontatlansága. Esetenként panasz volt a kenyér minőségére.

A sok helyről összesereglett munkások között a munkafegyelem és teljesítmény változó volt, helyenként elégedetlenkedtek a munkások az ellátás, a szállás, a bérezés és az elszámolás miatt. Lázítók is meglátogatták esetenként a munkahelyeket. Kifogás merült fel egyik-másik cég ellen a munkavezetők és a pénztárosok viselkedése miatt.

A nagy létszámra való tekintettel a rend biztosítása érdekében a dédai, marosvécei, nagysajói és sófalvai csendőrs létszámát közel 50 fővel megemelték.

## A munka megkezdése, haladása és befejezése

1940 őszen megkezdődött az építendő vasút nyomvonalához vezető utak építése, javítása, a közelben található építőanyagok felkutatása, anyagok helyszínré szállítása.

A földmunka kivitelezésére és a műtárgyak építésére pályázó vállalatokkal a versenytárgyalás 1941. január 15-én megtörtént. Ekkor eldőlt, hogy a kivitelezésben melyik vállalatok vesznek részt és mi lesz a munkaterületük. A vállalatok a felvonulást azonnal megkezdték, telephelyeik kialakításához hozzáfogtak.

1941 márciusában átadták a munkahelyeket. A földmunkák helyszínrajzát és hossz-szelvényét 1941. március 31-ig a kivitelező vállalatok megkapták, a hidak, műtárgyak terveit azonban csak részben. Így nem mindenütt lehetett követni a vasútépítésben azt az általános gyakorlatot, hogy a műtárgyak előbb épüljenek meg, mint az alépítmény, emiatt a földmunkát több műtárgy helyén meg kellett szakítani.

Az egyes építési szakaszokban a földmunkák befejezésére különböző időpontokat állapítottak meg, amit a vállalatok nem minden esetben tudtak teljesíteni, jóllehet mindenütt nagy erővel fogtak hozzá a kivitelezéshez. Sok hátráltató körülmény hatott közre (létszámhiány, terv hiány és módosítás, időjárás stb.), és volt olyan munkaterület, ahol a haladás elégtelensége miatt szóba került a vállalattal kötött szerződés felbontása is.

A nehézségek ellenére 1941-ben nagyjából elkészült a tervezett munkamennyiség. 1941. év végéig befejezték a földmunkának több, mint a felét, a műtárgyak építésének nagyobb részét. A már kész földmunkára két oldalról kezdve 18 km vágányt fektettek le 1941. évben.

Különös figyelemmel voltak a két legnagyobb építményre, a két alagútra. Ezek munkáit már 1940 őszen, még a tervek jóváhagyása előtt megkezdték.

1941/42 telén is folyt a munka, jóllehet kisebb ütemben.

1941. december 20. és 1942. január 10. közötti ideiglenes munkaszünet után újra megkezdődött a munka. A téli időszakban az anyagszállítás, szétosztás és a műtárgyak építését végezték melegített anyagokkal, fűtött deszkacsarnokokban.

A munka haladása érdekében a MÁV nemcsak a téli munkáltatás többletköltségeit – közel 2 millió pengőt – vállalta, hanem egyéb anyagi terheket is. Ezek voltak: 1941. november 13. és 1942. február 11. közötti időszak teljesítménycsökkenések bérkihatása, az állati erővel végzett fuvarok költségeinek 50%-os többlete, a két alagútnál végzett külső munkák egységárainak és a rezsi-költségek megemlése, a fagyvédelmi költségek elszámolása. Megtérítette a MÁV a kubikusvándorlás miatti utazási többletköltséget és vállalta a kubikus bérek 10%-os emelésének fele részbeni fedezetét is.

1942-ben még nagyobb erővel folyt a munkáltatás, bekapcsolódott a kivitelezésbe a honvédség is. A föld-

munka nagy része olyan állapotba került, hogy arra a vágányt le lehetett fektetni. Csak néhány, jórészt az építés közben bekövetkezett alépítményi hiányok helyén kellett a földmunkát kijavítani, utólagosan szivárgókat építeni. Ezeken a helyeken a vágány összekapcsolása érdekében ideiglenes provizóriumot építettek be vagy átmenetileg alacsonyabb töltésen, a véglegesnél kisebb sugarú ívben vezetett pályán indult meg a forgalom.

Időben befejeződött a két alagút építése is.

1942. október 11-én a kétoldalról fektetett vágányok Nagysajó állomás és Kissajó megállóhely között összerétek, október második felében megvalósult a vasúti összeköttetés az anyaország és a Székelyföld között. Ettől kezdve nemcsak az építkezés anyagvonatai, hanem a Székelyföldre teherárut szállító vonatok is közlekedtek a vágányon.

Az elkészült vasúti pályát 1942. december 5-én ünnepélyes keretek között Horthy Miklós, az ország kormányzója jelenlétében adták át a forgalomnak (61. ábra).

Alépítményi hiány azonban még az avatást megelőző napokban is bekövetkezett, ami miatt még az ünnepélyes átadás elhalasztása is szóba került. Az ünnepélyre a kormányzati vonat is több szakaszon csak lassúmenetben közlekedhetett.

Az alépítményi hibák felszámolását, az utólag elrendelt szivárgók építését, az utómunkákat és az egyéb hiányok megszüntetését 1943 nyarán fejezték be.

Az építkezés háborús időben folyt, nagy mennyiségű és sokfajta anyagra volt szükség, így természetes, hogy esetenként anyagihiány állott elő. Elsősorban az idom- és gömbvas, a cement, a szigetelési anyagok hiányoztak. Ezeket a nehézségeket azonban mindig rövid idő alatt megoldották, sok esetben a MÁV saját készletéből adott át anyagokat a kivitelező vállalatoknak.

Nagy gondot jelentett az építési anyagoknak a helyszínre való szállítása, minthogy vasúti összeköttetés

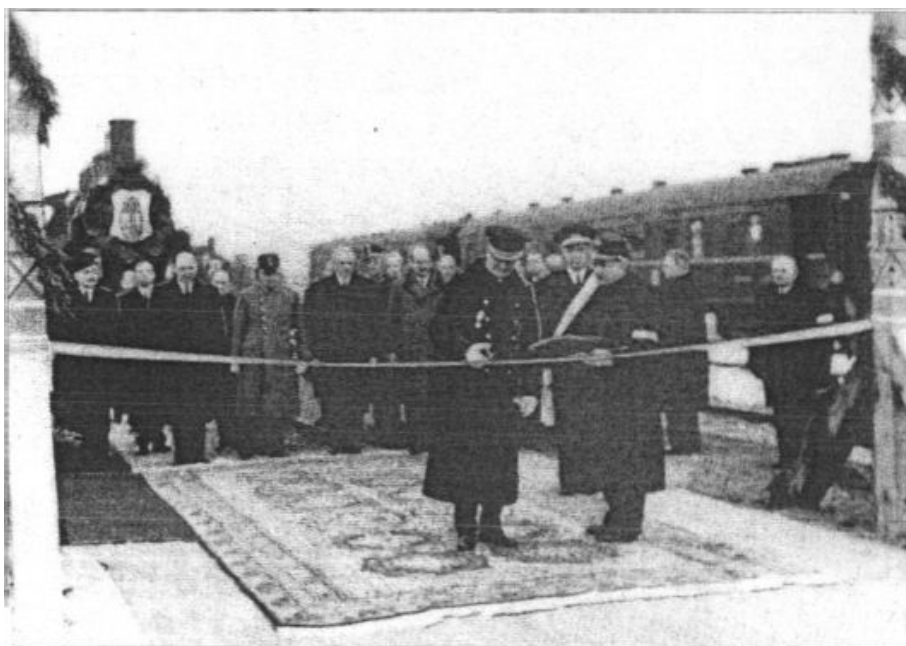
nem volt. Ezért az utakat a fokozott igénybevétel miatt gyakrabban kellett javítani. Különösen sok forgalmi zavart okozott, hogy a gépkocsikon kívül a faszállító fuvarosok is igénybe vették a közutakat és okoztak torlódásokat.

Az építkezéshez felhasznált anyagok mennyisége 10 tonnás teherkocsira átszámítva: 380 vagon sín és kitérő, 600 vagon talpfa, 113 ezer vagon zúzottkő, kavics és terméskő, 11 ezer vagon salak, 18 ezer vagon egyéb építési anyag.

Részletezve: a hidak, az alagutak és az épületek építésénél 47000 vagon betonkavicsra, 4300 vagon portlandcementre, 5000 vagon gömbfára, 5650 vagon homokra, 2500 vagon téglára, 220 vagon különféle szerkezeti vasra és gömbvasra, 45 vagon bitumenre, 10 vagon tetőcserépre és 82500 m<sup>3</sup> vízre volt szükség. A vízben szegény vidéken az építéshez szükséges vizet több helyen csak a csapadékvizекből táplált patakok felduzzasztásával, vízkivételi mű útján lehetett biztosítani. Ugyanezen építményekhez és a szivárgókhoz szükséges terméskőanyag 42000 vagon, az alagutakba beépített kő pedig 4000 vagon mennyiségű volt. Az alagutakba 108000 darab faragott kővön kívül további 165000 darab beton idomkő épült be, így az alagutak alsó és felső boltozatainak építéséhez 293000 darab faragott és beton idomkővet használtak fel.

A vasúton feladott anyagok mennyisége 2820 db 100 tengelyes tehervonatnak felelt meg. A szállítási teljesítmény 4,5 millió teherkilométert és 5,4 millió szekérkilométert tett ki. A sínek egy részét a Szászlekenye–Kolozsnagyida keskenynyomtávolságú vonalon szállították.

A szállításnál a vasúti járműveken kívül átlagban állandóan 110 tehergépkocsi és 2700 szekér dolgozott. A tehergépkocsikat a vállalatok részére a MÁV, a HM és a MATEOSZ biztosította. Szeretfalvára naponta átlag 70–80 vagon építési anyag érkezett.



61. ábra. A vasútvonal ünnepélyes megnyitása 1942. december 5-én



**A vasútvonal üzeme**

A szeretfalva-dédai vasútvonal építésének befejeztéig az ország és a székelyföldi személy- és teherforgalom ellátása hatalmas feladatot jelentett a MÁV-nak. A személyforgalmat Szeretfalva és Szászrégen MÁV állomások között vonatpótló autóbuszokkal bonyolították le. Szeretfalván és Szászrégenen minden érkező vonathoz volt autóbusz csatlakozás, amely a továbbutazókat a másik állomásig vitte. A vonatpótló autóbuszok a távolságot a közúton 1 óra 40 perc és 1 óra 55 perc alatt tették meg (62. ábra).

Még nagyobb munkát jelentett a Székelyföldre feladott vagy onnan érkező teheráru átfuvarozása. A teheráru egyrészt a hiányzó vasúti szakaszon szintén közúton teherautókkal vagy a Szászlekenye-Kolozsnagyida-Marosvásárhely közötti keskenynyomtávolságú vasút üzembe helyezése után ennek segítségével, kétszeri átrakással szállították át.

Az új vasútvonalra a megnyitás után az 1943–44. évi menetrend függelékben 16 tonna tengelyterhelést, 6,4 tonna legnagyobb folyóméterenkénti súlyt, a mozdonnyal vontatott vonatokra 70 km/h, a motorkocsikra és gyorsautóbuszokra 70–75 km/h sebességet engedélyeztek (63. ábra).

Az építkezés közben felmerült alépítményi hiányok miatt azonban több helyen még az 1944-es menetrend

is állandó sebességkorlátozásokat tüntetett fel. Állandó sebességkorlátozás volt: talajmozgás miatt a 289/300 szelvényben 15 km/h, két helyen (283/9 és 364/77 szelvényben) 25 km/h az ideiglenesen épített 180 m sugarú megkerülő vágány miatt, 25 és 50 km/h volt az engedélyezett sebesség a 379/91 és 199/209 szelvényekben a tervezettnél kisebb ívsugar miatt, három helyen (189/90, 235/6, 377/9 szelvényekben) hídprovizórium miatt 5 km/h sebességgel lehetett használni a pályát. Több útátjárónál a hiányzó sorompók miatt 60 km/h sebességgel lehetett haladni.

A vasútvonalra 700 m fékutat szabtak meg. A legkedvezőtlenebb terhelési szakaszt, az alsórépaít a VI. csoportba sorolták a 12 %-os emelkedő miatt. Itt a gyors- és személyszállító vonatok 670 tonna, a vegyes- és tehervonatok 780 t terheléssel közlekedhettek.

Szeretfalva és Déda állomásokon a szén- és vízvétel miatt a gyorsvonatok részére 8 perc, a személyvonatok részére 10 perc, a vegyes- és gyorstehervonatok részére 15 perc, a tehervonatok részére 20 perc tartózkodási időt engedélyeztek. A közbenső vízállomáson, Nagysajón a vegyes- és gyorstehervonatok részére 10 perc, a tehervonatok részére 20 perc kezelési időt állapítottak meg. Segélymozdony állomásnak Dédát jelölték ki.

A pályában levő sok sebességkorlátozás ellenére a vasútvonal üzembe helyezése óriási előnyt jelentett a

Km	Sz. 2020		s. 1910		Sz. 2024		s. 502		Sz. 2028	
	2.3.		1.2.3.		2.3.		1.2.3.		2.3.	
	Budapest nyugati pu. ... i.				21 30			23 07		7 10
	Debrecen } (120) ... i.				2 02			5 37		11 50
	Szatmárnémeti } ... i.				2 40			7 30		12 44
	Nagykároly } ... i.				3 28			8 34		13 31
	Zilah (200) } ... i.				4 25					17 17
	Zsibó } (200) ... i.				6 20			12 25		19 53
	Dés } ... i.				7 50			14 47		
	Dés (200) Szg. I. 1320 ... i.				4 20		13 30	15 27		19 43
464	Kozárvár m. h. Szg. I. 1320 ... i.				4 30		13 40			19 53
	Kismonostorszeg kit. (205) ... i.				4 36		13 46			19 59
469	Baca m. h. Szg. I. 1320 ... i.				4 44		13 54			20 07
472	Retteg Szg. I. 1320 ... i.				4 54		14 05			20 17
477	Csicsókereztúr m. h. Szg. I. 1320 ... i.				5 06		14 17			20 29
480	Várkudu Szg. I. 1320 ... i.				5 19		14 24			20 36
486	Bethlen (205) Szg. I. 1320 ... i.				5 25	8 45	14 35	18 12		20 47
	Oradna (205) ... i.				8 29	13 13		20 18		
	Bethlen (205) Szg. I. 1320 ... i.				5 35	8 50	14 45	18 17		21 02
493	Somkerék Szg. I. 1320 ... i.				5 53		15 03			21 21
496	Sajóudvarhely m. h. ... i.				6 02		15 12			21 31
499	Sajószentandráshely Szg. I. 1320 ... i.				6 12	9 28	15 19	18 55		21 45
504	Sajómagyaros (202) Szg. I. 1320 ... i.				6 26		15 33			21 59
	Marosvásárhely (225) ... i.				15 03			21 03		
	Sajómagyaros (202) Szg. I. 1320 ... i.				6 28	9 29	15 36	18 56		22 00
506	Aroklja m. h. ... i.				6 35		15 43			22 07
511	Szeretfalva Szg. I. 1320, 1324 ... i.				6 45	9 40	15 53	17 07		22 17
	Szeretfalva Szg. (1324) ... i.				6 50	9 50	15 55	17 20		22 20
517	Bessenyő m. h. ... i.				7 02		16 07			22 32
521	Beszterce (203) Szg. I. 1324 ... i.				7 10	10 10	16 15	17 40		22 40
	Szeretfalva (203) Szg. I. 1320 ... i.				6 55		15 15	17 20		22 30
	Teke pu. } (225) ... i.				7 40		15 59			22 17
	Szászrégen Főter } ... i.				7 40		15 59			22 17
	Szászrégen pu. } ... i.				8 40	11 26	17 05	18 56		22 17
532	Szászrégen pu. (220) ... i.				8 45	11 30	17 10	19 00		0 20
	Szászrégen Főter ... i.									0 30
	Marosvásárhely Főter ... i.									1 30
	Szászrégen pu. } (220) ... i.				9 00	8020	15 30	19 30		6 25
	Marosvásárhely pu. } ... i.				9 55	2.3.	16 25	20 15		7 20
	Marosvásárhely pu. } (220) ... i.						10 25	17 55		
	Szászrégen ... i.						11 25	18 55		
	Szászrégen pu. (220) Δ ... i.						12 10	19 15		
538	Idecsfürdő m. h. ... i.						12 19	19 20		
572	Marosvécs ... i.						12 27			
579	Magyaró ... i.						12 38			
586	Déda alsó m. h. ... i.						12 49			
588	Déda felső ... i.						12 56	19 46		

62. ábra. Menetrend a vasútvonal építés időszakából

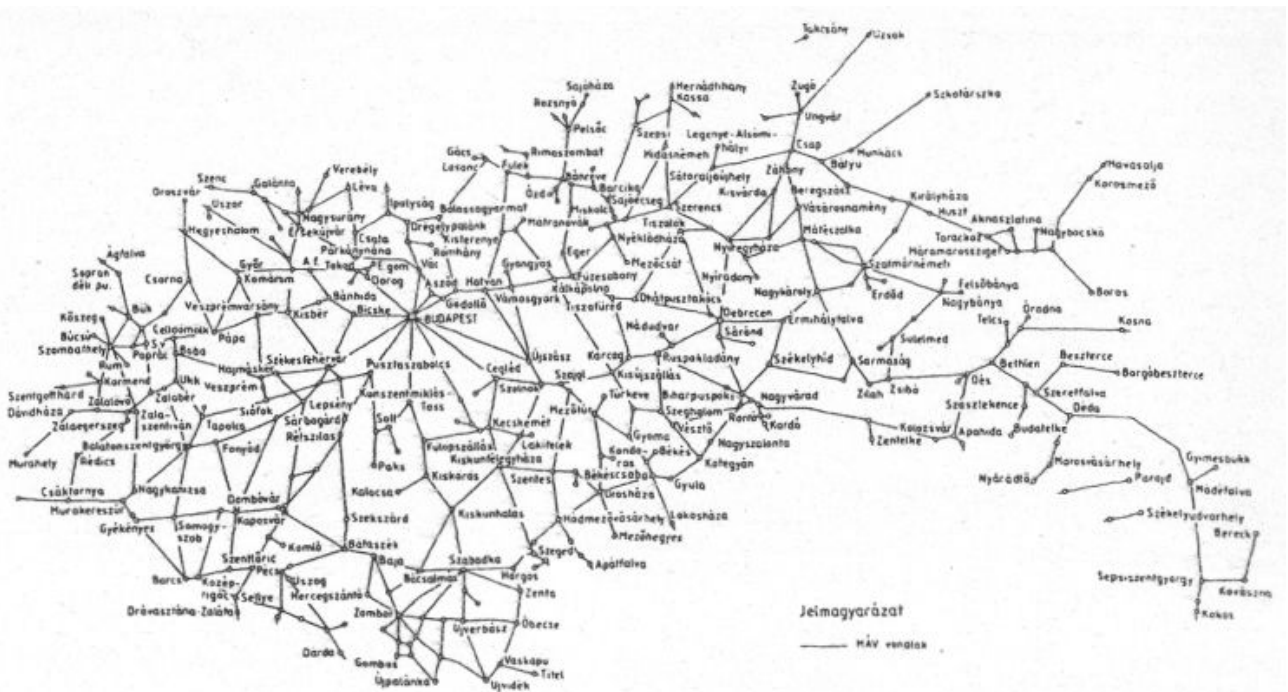
Km		Sz.		1910		o Gy.		Sz.	
		2020	2.3.	1.2.3.		502	1.2.3.	528	2.3.
	Budapest nyugati pu... t.			18 00				7 20	
	Debrecen			22 41				12 29	
	Szatmárnémeti (120) t.			20 24				13 03	
	Nagyvárad			9 16				14 30	
	Záh (200) (200) t.	4 26		9 10				17 10	
	Zsibó	6 21		9 08				18 34	
	Dés	7 46		8 08				21 00	
454	Dés X (200) Sz. t. 1320	8 00		5 30				06 06	
	Közváros m. h. Sz. t. 1320	8 07						06 12	
469	Baca m. h. Sz. t. 1320	8 17						06 18	
472	Retteg Sz. t. 1320	8 25						06 24	
477	Cáicsókeresztúr m. h. Sz. t. 1320	8 34						06 30	
480	Várkudu Sz. t. 1320	8 40						06 36	
486	Bethlen Sz. t. 1320	8 48		6 06				06 42	
	Óradna (205)							06 48	
	Bethlen Sz. t. 1320	8 58		6 11				06 54	
493	Somkerék Sz. t. 1320	9 11		6 24				07 09	
496	Sajóudvarhely m. h.	9 18						07 15	
499	Sajószentandrás Sz. t. 1320	9 24						07 21	
504	Kentelke (202) Sz. t. 1320	9 33		6 40				07 27	
	Marosvásárhely (295)							07 33	
506	Kentelke (202) Sz. t. 1320	9 35		6 41				07 39	
511	Sajómagyaros m. h.	9 41						07 45	
	Szeretfalva Sz. t. 1320	9 48						07 51	
	Szeretfalva Sz. t.	10 06		7 06				07 57	
517	Bessenyő m. h.	10 18		7 17				08 03	
521	Beszterce X (203) Sz. t. 1324	10 26		7 25				08 11	
	Szeretfalva Sz. t. 1320			7 00				08 17	
518	Bilak m. h. Sz. t. 2149			7 11				08 23	
520	Sajónagyfalu			7 18				08 29	
529	Nagysajó Sz. t. 2149			7 24				08 35	
534	Kissajó m. r. h. Sz. t. 2149			7 45				08 51	
541	Monorfalva Sz. t. 2149			8 01				08 57	
550	Alsórépa			8 22				09 03	
553	Monostalu m. h.			8 29				09 09	
558	Déda			8 35				09 15	
	Déda X (220) t.			9 10				09 30	
	Marosvásárhely t.			11 00				09 45	

63. ábra. Menetrend 1943-ból

MÁV számára, mert lehetővé tette a folyamatos vasúti kapcsolatot az anyaország és a Székelyföld között.

Az új vonalrész megnyitásával a Budapest–Sepsiszentgyörgy közötti 753 km-es távolságon a gyorsvonat

menetideje 17 óra volt. 1918-ban a Budapest–Brassó 730 km-es útvonalat a gyorsvonatok 20 és fél óra alatt tették meg (64. ábra).



64. ábra. Magyarország vasúthálózata 1943-ban

Szeretfalva és Déda közötti vasútvonalon az 1943–44-es menetrendben egy gyorsmotorvonatpár közlekedett Kolozsváron át, egy gyorsvonatpár Nagykároly–Zsibón át és négy személyvonatpár. A gyorsmotorvonat a közel 50 km-es utat megállás nélkül 45 perc alatt tette meg, a személyvonatok alig több, mint egy óra alatt.

Jelentős volt a vonal teherforgalma is.

A vasút nem szolgálta hosszú ideig a magyar közlekedés ügyét, mindössze két évig. 1944. év végén a háborús események miatt a vasút alagútjait berobbantották, több műtárgyát és a vágányokat is megrongálták. Hosszabb ideig szünetelt a vonalon a forgalom, végül a román vasút a rongálásokat helyreállította és a forgalmat újra megindította.

A szeretfalva–dédai vasúti szakasz jelenleg is a román vasúti hálózatban – mint a Szatmárnémeti–Brassó fővonal része – üzemben van. A vonalat néha módosították. A vasúti fővonal Szeretfalva–Déda szakaszán naponta négy gyorsvonatpár, három személyvonatpár és több tehervonatpár közlekedik.

A 48 km-es távon a személyvonatok utazási átlagsebessége 40–54 km/h, menetidejük 3–5 megállással 53 perc–1 óra 12 perc. A gyorsvonatok utazási átlagsebessége 63–70 km/h, menetidejük 41–46 perc.

### A Székelyföld vasúthálózatának bővítési tervei

A Székelyföld tervezett vasúthálózata az első világháború végéig nem épült ki teljes mértékben. Anyagiak hiánya miatt nem készült el az 1894. évi V. törvényekben jóváhagyott Marosirnye (Marosvásárhely)–Székelyudvarhely vasútvonal, és nem épültek meg az 1902. és 1905. évi Székely Kongresszuson követelt, és a négy székely vármegye nagy városait (Marosvásárhely, Székelyudvarhely, Gyergyószentmiklós, Csíkszereda, Sepsiszentgyörgy, Kézdivásárhely) közvetlen összekötő vasútvonalak sem.

Az 1940-ben Észak- és Dél-Erdély között meghúzott új határ méginkább rontotta a Székelyföld vasúti összeköttetését, mert nemcsak a székely vasutat vágta el az erdélyi vasúthálózattól, hanem zsákvonallá változtatta a Héjjasfalva–Székelyudvarhely vasútvonalnak magyar területre eső Székelykeresztúr–Székelyudvarhely szakaszát és a Küküllőszeg–Parajd normál nyomtávolságú vasútvonalnak Balavásár–Parajd szakaszát. Parajdhoz csatlakozott azonban a Marosvásárhely–Maroskeresztúr–Parajd keskenynyomtávolságú vasútvonal, így Parajdnak megmaradt a kisvasúti összeköttetése.

A magyar kormány a bécsi döntést követően azonnal határozott a Székelyfölddel való vasúti összeköttetés megteremtése érdekében és a vasutat meg is építette 1940–42. években. Ugyanakkor a kormányzat fontos

feladatának tekintette a székelyföldi vasúthálózat teljes kiépítését.

Ennek érdekében több tanulmányterv készült 1942–43-ban, ezek elsősorban a Székelyudvarhely vasúti elszigeteltségét tervezte megszüntetni (65. ábra).



65. ábra. Tervek Székelyudvarhelynek a magyar vasúthálózatba való bekapcsolására

Ezek között megvalósítás szempontjából az első helyen állt a Marosvásárhely–Nyárádszereda–Kibéd–Parajd–Korond–Farkaslaka–Székelyudvarhely vasútvonal kiépítése. A vasútvonalra három változatot dolgoztak ki. Az „A” és a „B” változat nem sokban különbözött egymástól, az egyiknek hossza 87,2 km, a másiké 88,7 km volt. Mindkettő vonalvezetése hegyi vasút jellegű volt, 17 % legnagyobb emelkedővel. A vonal több völgyet keresztezett és több vízválasztón haladt át. Az egyikben 5, a másikban 6 alagút építésére lett volna szükség, amelyek hossza 7740 m, illetve 7540 m volt. Az új vasútvonal a már meglévő, és zsákvonalként használt Küküllőszeg–Erdőszentgyörgy–Parajd vasútvonal Kibéd–Parajd közötti szakaszát is igénybe vette volna. A két változat Nyárádszereda–Sóvárad közötti szakaszon tért el egymástól. Az előirányzott költség 170 millió pengő volt. A tervek elkészítésére 1944-re 1,6, 1945-re 2,0 millió pengőt irányzott elő a minisztérium (66. ábra).

A harmadik terv Marosvásárhely és Székelyudvarhely városok összekötését a Héjjasfalva–Székelyudvarhely között üzemben lévő, de zsákvonalként működő Székelykeresztúr–Székelyudvarhely vonalának felhasználásával oldotta volna meg. A vonal a terv szerint Marosvásárhely–Bálintfalva–Erdőszentgyörgy–Székelykeresztúr településeken vezetett át, hossza 67 km volt. A terv szerint Gyulakuta és Erdőszentgyörgy kö-



66. ábra. Marosvásárhely–Székelyudvarhely között tervezett vasút költségbecslése

zött három km hosszban a meglévő Küküllőszeg–Párajd vonalon haladt volna. A terv egyetlen, több mint 1000 m hosszú alagút építését irányozta elő. (Székelyudvarhely vasúti kapcsolatának megoldására készült egy tanulmányterv, amely nem Marosvásárhelyről, hanem Szászrégenből ágaztatta ki a vonalat.)

Székelyudvarhely és a Székely Körvasút összekapcsolásához szintén három tanulmányterv készült, mindhárom a Hargitán vezetett át.

A Székelyudvarhely–Gyergyóvasláb (Gyergyószentmiklóstól 10 km-re fekvő állomás) vonal tervezett hossza 69 km volt. A hegyvidéki jellegű vonal terve 480 m tengerszint feletti magasságból indult, 920 m magasan metszette át a vízválasztót, végállomása 780 m magasságban feküdt. Legnagyobb emelkedője 10 % volt. A terv egy Maros-híd, 10 nagyobb völgyáthidalás, hat alagút (összes hosszuk 3250 m) építését tartalmazta. Előírányzott építési költsége megközelítette a 120 millió pengőt.

A Székelyudvarhelyt Csíkszeredával összekötő vonal tervezett hossza 65 km volt. Szintén hegyvidéki jellegű vasútvonal, amely 480 m tengerszint feletti magasságról indult, a vízválasztót 940 m magasságban szelte át, végállomása 670 m magasságban feküdt. Legnagyobb emelkedője 15 %. A pálya kialakításához egy Olt-híd, 10 viadukt és öt alagút (összes hosszuk 5350 m) építé-

sére lett volna szükség. A tervezett kivitelezési költség meghaladta a 125 millió pengőt.

A harmadik összekötő vasútvonalat Székelyudvarhely és Sepsibükkszád közé tervezték Homoródszentpálon, Vargyason, Baráton és Nagbaconon át. Hossza 65 km volt.

Kézdivásárhely rövidebb úton való megközelítése érdekében ezt a vonalat Sepsibükkszádon át tervezték meghosszabbítani a Sepsiszentgyörgy–Bereczk vonal Kézdivásárhely állomásáig. A tervezett vonal hossza 32 km volt.

## Befejezés

A Szeretfalva–Déda közötti vasútvonal létrehozását, mint a Magyar Államvasutak utolsó nagyszabású építési munkáját tartják nyilván. Ezt bizonyítja nemcsak a vasútvonal hossza, hanem a sok építési nehézség, a vasútépítésre kevésbé alkalmas talaj és domborzati viszonyok, a nagytömegű földmunka, a két alagút és a sok műtárgy építése. Nehezítette a munkát a kivitelezés előkészítetlensége, a rövid építési határidő, a háborús időszak okozta anyag- és munkaerő hiány. Emellett nevezetessé tette ezt a vasútépítést az a sok technikai újdonság, amit az előző hazai építkezéseknél még nem alkalmaztak. Így a hazai vasútépítések történetében itt használták először a terepfelvételhez a légi fényképezést. Itt vették először igénybe a földmunkák elkészítéséhez a talajmechanika tudományát, és létesítettek a helyszínen talajmechanikai laboratóriumot. Először használtak a talajfejtéshez kotró-, a tömörítéshez döngölő gépeket. Az első építkezés volt, ahol a téli időszakban sem állt le a műtárgyak építése, hanem a műtárgyak fölé emelt fűtött csarnokokban, melegített anyagokkal folytatták a munkát.

Mindezeket figyelembe véve a szeretfalva–dédai vasútvonal építése méltán hasonlítható a XIX. század második felében és XX. századunk elején végrehajtott nagy vasútépítésekhez, amelyet elismert az európai vasútépítészet és amelyre büszke lehet a magyar vasút és az építkezésben résztvevők.

## Irodalomjegyzék

1. *Ertl Róbert*: A szeretfalva–dédai vasútvonal építése. Kézirat. Előadás a Mérnökegyetben 1943.
2. *Ertl Róbert*: A szeretfalva–dédai vasútépítési. Vasúti és Közlekedési Közlöny 1942. 93. sz.
3. *Dr. Horváth Ferenc*: A szeretfalva–dédai vasútépítés. Sínek Világa 1990. 3. sz.
4. *Dr. Horváth Ferenc*: A szeretfalva–dédai vasútépítés (1940–42.). Közlekedéstudományi Szemle 1991. XLI. évf. 6. sz.
5. *Dr. Jáky József*: Szakvélemények a szeretfalva–dédai vasútépítéshez. Kéziratok 1941., 1942.
6. M. Kir. Kereskedelem és Közlekedésügyi Minisztérium kiadványa: A szeretfalva–dédai vasút építkezésének ismertetése. Épült 1941–1942.
7. Korabeli építési tervek, iratok és jelentések