

A SZERETFALVA-DÉDAI VASÚT 1941-1942



A MAGYAR KIRÁLYI ÁLLAMVASUTAK
IGAZGATÓSÁGÁNAK MEGBÍZÁSÁBÓL ÉPÍTETTÉK:

CSENGERY és PALLAY
és

VITÉZ ZILAHÍ-BALOGH GYULA
VASÚTÉPÍTÉSI VÁLLALAT

PALATINUS R. T.

ROZSNYAY GYÖRGY

és
SZÉCHY ENDRE

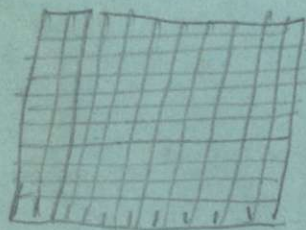
OKL. MÉRNÖKÖK

RUSZ és KENDERESSY
OKL. MÉRNÖKÖK

HANN FERENC
ÉPÍTÉSZMÉRNÖK ÉS IPAROSTÁRSAI

SAURER LÁSZLÓ
OKL. GÉPÉSZMÉRNÖK

MAGYAR KIRÁLYI
ÁLLAMI VAS-, ACÉL- ÉS
GÉPGYÁRAK



12

$$\begin{array}{r}
 124 \\
 \times 12 \\
 \hline
 248 \\
 1240 \\
 \hline
 1488
 \end{array}$$

$$18 \times 83$$

$$18 \times 12$$

$$126$$

$$1256 \times 2$$

$$2512$$

$$\begin{array}{r}
 48 \times 6 \\
 48 \times 3 \\
 \hline
 48 \times 9
 \end{array}$$

$$48 \times 6$$

$$48 \times 3$$

$$48 \times 9$$

$$2552$$

$$\begin{array}{r}
 2592 \\
 2568 \\
 \hline
 6096
 \end{array}$$

$$6096$$

A SZERETFALVA-DÉDAI VASÚT ÉPÍTKEZÉSÉNEK ISMERTETÉSE

ÉPÜLT 1941—1942

Barburo Ferenc

Erdély északi részének visszacsatolása után *dr. Varga József* miniszter megbízásából néhai *vitéz Horthy István* kormányzóhelyettes — akkor a Máv elnöke — és *dr. Álgay Pál* államtitkár helyszíni szemléjük alapján ismertették a megboldogult *Teleki Pál gróf* akkori miniszterelnök, Erdély nagy ismerője előtt a tervezett vasútépítés összes lehetséges változatait, melyek alapján a miniszterelnök még a helyszínen haladéktalanul kijelölte Kelet-Magyarországot a Székelyfölddel összekötő, aránylag keskeny területen a szeretfalva—dédai rendes nyomtávú vasút vonalát. Az építés azonnali megkezdése iránt a kormány késedelem nélkül intézkedett.

Az új vasút feladata, hogy az ország vasúti hálózatába bekapcsolja a Székelyföld főbb vasútvonalait, melyeket eddig az anyaország vasúti hálózatával rendes nyomtávú vonal nem kötött össze, minthogy az 1940 augusztus hó 30-i bécsi döntéssel megállapított határ az összekötő vasútvonalakat átvágta. Az új vasútvonal a Szamos völgyében vonuló kolozsvár—dés—besztercei vonal *Szeretfalva* állomásából kiindulva, kereken 48 km hosszban, a Maros völgyében levő székely körvasútba *Déda* állomáson torkollik be.

Az új vonalon 4 állomás épült: Sajónagyfalu, Nagysajó, Monorfalva és Alsórépa. Ezeken az állomásokon kívül a vonalon még 3 megállóhely is létesült.

A csúszó mezősegi agyagtalajon vezető vasútvonal építése rendkívüli műszaki követelmények teljesítését kívánta meg. Az építésnél 2,850.000 m³ földanyagot kellett kiemelni és elszállítani. Ebből 2,000.000 m³ a töltésekbe épült be, 850.000 m³ föld pedig a vonal mellett deponiákba került.

A nagy tömegű földmunka oka egyrészt az, hogy a vonal nagyobbrészen keresztező völgyeken halad át, ahol igen magas — helyenkint 20 m-es — töltéseket és bevágásokat kellett építeni; másrésztől a csúszó és így töltésképzésre általában nem alkalmas ottani talajokból csak speciális homorú rézsúvonalakkal lefelé szélesedő

töltéseket lehetett építeni. De ezenfelül több helyen ki kellett emelni és elszállítani a töltések helyéről azokat a süppedő talajokat is, melyek a töltések nagy súlyát nem bírták volna el; az ilyenképpen elhordott igen nagy földtömegeket is máshonnan kiemelt és a töltések alá beépített megfelelő minőségű anyaggal kellett kicserélni.

A csúszó hegyoldalakokat a töltések alatt és azok környékén, úgyszintén a bevágásokban is kövel kitöltött földalatti szárító tárokkal, továbbá szivárgóhálózatokkal és kőbordákkal, valamint kövel burkolt felszíni árokhalózatokkal kellett kiszárítani.

A földszín alatti alagúthoz hasonló szárító tárok mintegy 1000 fm, a szivárgók pedig összesen mintegy 34.000 fm hosszban, helyenkint a szükséghez képest 10—24 m mélységgel épültek meg. Kitöltésükhöz 230.000 m³ terméskő felhasználása volt szükséges.

A vonalat keresztező vízfolyások felett 190 darab különféle nyílásméretű híd vezet át. Ezek között 4 viadukt és 6 nagyobb vashíd épült.

Az útbaeső hágók alatt 2 alagút létesült. Az egyik 496 m, a másik pedig 930 m hosszú. Az utóbbi egyébként az új vasútvonal legmagasabb pontja is, 538 m Adria feletti magasságával. Ez az alagút az ország védelmében ezév folyamán hősi repülőhalált halt *vitéz nagybányai Horthy István* kormányzóhelyettesnek, a szeretfalva—dédai vasútvonal létesítésénél szerzett elvévülhetetlen érdemei örök emlékezetéül a „Horthy István alagút” nevet kapta. Ezek az alagutak a csúszó és felduzzadó agyaghegyekben nemcsak felülről, hanem alulról is boltozattal vannak ellátva, tehát teljesen zárt csövet alkotnak. A szivárgó talajvíz behatolása ellen külső felületükön aszfaltréteggel vannak szigetelve.

Az állomásokon részben hivatalos helyiségek, részben személyzeti lakóhelyek számára 160 épület készült, ezek között több emeletes épület is.

Miután az épülő vonal mellett és annak környékén építőanyag úgyszólván egyáltalában nem található, minden anyagot nagy távolságról vasúton, az építés színhelyére pedig teljes mennyiségben közúton kellett szállítani. A szállítás lehetővé tétele és az új vonal megközelítésének biztosítása céljából tehát az építést megelőzően legelőször is a teljesen járhatatlan közellevő közutakat kellett mintegy 52 km hosszban átépítés útján rendbehozni, a hiányzó mintegy 60 db kisebb-nagyobb közúti hidat pótolni s a vasútépítés kiszolgálásához szükséges közúti hálózatot 15 km hosszú, teljesen új közúttal is kiegészíteni.

A vasútépítés tehát a szükséges közúti hálózat megépítésével vette kezdetét 1940. év őszén; a közúti hálózat

a kedvezőtlen téli idő és a súlyos anyagszállítási viszonyok mellett még ugyanazon év végén elkészült és forgalomba került. Miután azonban ezeknek az utaknak a forgalma a vasútépítés ideje alatt tetemesen meghaladta az ország legnagyobbforgalmú, nehéz kőburkolattal ellátott útvonalainak forgalmát is, azok csak olymódon voltak állandóan forgalomképes állapotban tarthatók, hogy megfelelő számú úthengerlő és külön munkássereg dolgozott állandó jókarbantartásukon a vasútépítés egész tartama alatt az illetékes m. kir. államépítészeti hivatalok vezetésével.

Ugyancsak még 1940. év őszén megkezdődött a legközelebbi építőanyaglelőhelyek felkutatása, az anyagok gyűjtése és helyszínre szállítása is. A 930 m hosszú „nagy alagút” építési munkái szintén még 1940. év őszén megindultak, az új vonal nyomkeresési, majd helyszíni felmérési munkáival egyidejűleg. Minthogy az új vonal helyéről megfelelő régi térképek sem állottak rendelkezésre, azok légi uton való elkészítése a lehető legnagyobb erővel megkezdődött s az új térképek 1941. év elején el is készültek. Ezek az új térképek szolgáltak alapul a vonal végleges kijelölésénél.

Az új vasútvonal magasépítési, alagút- és hídépítési, továbbá szivárgóépítési munkái nyilvános versenytárgyalás alapján 1941. év március havában adattak vállalatba 6 építési szakaszra osztva. Április havában az egész vonal teljes hosszában megkezdődött a helyszíni építési munka is. Ezen a 6 vállalaton kívül egy hetedik vállalat építtette Szeretfalva csatlakozóállomás nagyszámú épületeit, egy nyolcadik vállalat a vízállomások berendezéseit, egy kilencedik (a MÁVAG) a hidak vasszerkezeteit, végül a Máv saját kezelésében hajtotta végre a talpfák és vágányok lerakását, valamint a pálya kavicsolását.

A rendkívüli műszaki nehézségek és a rendkívüli viszonyok úgyszólván minden vonatkozásban rendkívüli intézkedéseket tettek szükségessé. Az építkezésnek a rendelkezésre álló igen rövid idő alatti végrehajtása csak a legapróbb részletekre is kiterjedő átfogó szervezés alapján volt lehetséges.

Miután az építkezés rendkívüli sürgőssége miatt nem volt arra idő, hogy — mint egyébiránt a normális körülmények közt lefolyó vasútépítéseknél szokásos, — azt évekig tartó előzetes helyszíni felvételek, talajkutatások és tervezési munkák előzzék meg, mindezek az építés folyamán voltak csak a lehetőség szerint elvégezhetők.

A helyszíni talajkutatófúrások kijelölését, a fúrásokból nyert adatok kiértékelését és a talajmechanikai vizsgálatok alapján szükséges földműtervezéseket (alagutak szeivényeinek, töltések és bevágások méreteinek, szivárgóhálózatok elhelyezésének és méreteinek megállapítását) a tudomány legmodernebb eljárásainak és vizsgálati mód-

szereinek széleskörű alkalmazásával a kir. József Nádor Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem dr. Jáky József professzor vezetése alatt álló „vasútépítési és földművek” tanszékének a helyszínen felállított laboratóriuma végezte. A műszaki szempontból igen nehéz terepen a szűkreszabott építési idő alatt is lehetőleg üzembiztos eredmény leggazdaságosabb elvégzését a tudományos vizsgálatok állandó értékesítése biztosította.

Az új vasútvonal nyomjelzési, tervezési és építési munkáit végző Máv „Új Vonalak Építőfelügyelősége” címmel Beszterce, majd — 1942. évtől kezdve — Monorfalva székhellyel külön, nagyszámú mérnöki és egyéb személyzettel ellátott szervet létesített az építés színhelyén, az egyes építési szakaszokon külön szakaszmérnökökkel. E kirendeltségek tevékenységét a Máv építési és pályafenntartási főosztálya vezette.

Az építésnél foglalkoztatott rendkívül nagyszámú munkássereg élelmiszerral és ruhaneművel, továbbá a vonóállatok takarmánnyal való zökkenésmentes ellátásának érdekében — melyet a „Hangya” vállalt és teljesített — ugyancsak külön kirendeltséget kellett létesíteni az ellátás irányítására és ellenőrzésére. Az ellátást az épülő vonal mentén megfelelő helyeken a Hangya-elosztó helyek végezték.

Az építéshez szükséges — részben hatósági úton zárolt, részben ugyan szabadforgalomban levő, de a világháború okozta anyagihiány következtében alig beszerezhető — építő- és üzemanyagok zárolás alóli feloldására, kellő időben való beszerzésére, továbbá részben vasúton, részben közúti járműveken a helyszínére való gyors szállítására ugyancsak külön igénylő és irányító szervet kellett felállítani.

A nagyszámú munkássereg elhelyezése a környékbeli kisterjedelmű és amellet a közegészségügyi követelményeket helyenkint ki nem elégítő községekben nem volt biztosítható. Ezért a vonal egyes szakaszain nagyszámú baraklakásból és istállóból, továbbá irodából és raktárépületből álló telepek épültek. A Máv az építés vezetését teljesítő kirendeltsége számára Monorfalván szintén hatalmas telepet létesített. Ezek a telepek kisebb községek terjedelmét érték el.

Az egészségügyi ellátást az Országos Társadalombiztosító Intézet teljesítette, mely megfelelő berendezésű, műtővel is felszerelt kórházat és orvosi lakást létesített ugyancsak Monorfalván. Ezenkívül az egyes vállalati telephelyeken levő rendelőszobák biztosították az egészségügyi szolgálatot hat orvos vezetésével.

A közegészségügyi követelmények betartása céljából a vonal mellett 5 helyen fürdővel és megfelelő felszereléssel ellátott fertőtlenítőépület létesült. Ezekon kívül egy fertőtlenítővonat és 4 mozgó tábori fertőtlenítőgép végezte az állandó fertőtlenítést az illetékes helyi közegészségügyi hatóságok irányítása és a Máv

külön helyi egészségügyi kirendeltségének vezetése alatt avégből, hogy fertőzőbetegségek fellépése már eleve meggátoltassék. Ez teljes mértékben sikerült is.

Az építés rendkívüli fontosságára mutat az a körülmény, hogy *Kállay Miklós* miniszterelnök, *Varga József dr.* kereskedelem- és közlekedésügyi miniszter, úgyszintén — még mint a Máv elnöke — néhai *vitéz Horthy István* kormányzóhelyettes, majd később a Máv elnökségében utódja : *dr. Imrédy Kálmán* is több ízben megsejmeltek az építést és a szükséges rendelkezéseket személyesen a helyszínen adták meg.

Az építés irányítását és felügyeletét *dr. Álgay Pál* műegyetemi magántanár, államtitkár vezetésével a m. kir. kereskedelem- és közlekedésügyi minisztériumnak Akay Elemér államvasúti igazgatóhelyettes vezetése alatt álló vasúti műszaki osztálya részéről Kováts Alajos miniszteri osztálytanácsos, továbbá a dr. Fluck István miniszteri tanácsos vezetése alatt álló vasúti igazgatási osztálya végezték.

A vonal nyomjelzését és tervezését a m. kir. államvasutak építési és pályafenntartási főosztálya végezte Dörre Jenő m. kir. kormányfőtanácsos, m. kir. államvasúti igazgató vezetésével. A tervezésben Zoltay Jenő, Hendel József és vitéz Kopváry Ferenc műszaki főtanácsosok és Ertl Róbert műszaki tanácsos vettek tevékeny részt. Ugyancsak Dörre Jenő igazgató irányítása mellett Pieri Cézár műszaki főtanácsos végezte a helyszíni építés vezetését, Bánhidy 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, Rádely Zoltán, Fogarasi Szabó Imre, Oszetzky Egon és Szécsi András mérnökök, továbbá dr. Bajnóczy László s. titkár, dr. Szepesváry Ferenc fogalmazó, dr. Péter 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, Bartalits Gyula és Matus Erich mérnökök, valamint Benkő Sándor főtiszt teljesítették.

A Szeretfalvától számított első és második, a 0.000—25.500 km szelvényig tartó szakaszok építését a Csengery és Pallay és vitéz Zilahi-Balogh Gyula építési vállalkozó cég végezte, Pallay Tibor, Csengery Árpád, Török Ferenc és Kassai 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 R. T. építette Benedek Géza okl. mérnök vezetésével. A hosszabbik alagút építését a hozzátartozó 33.100—35.600 km szelvények közötti vonalrésszel együtt Rozsnyay és Széchy építési vállalkozó cég

végezte, Rozsnyai György és Széchy Endre okl. mérnökök vezetésével, Miklós Pál és Farkas Mihály okl. mérnökök közreműködésével. A 27.700—33.100 km szelvények közötti negyedik, továbbá a 35.600—47.900 km szelvények közti hatodik szakasz építését a Rusz és Kenderessy építési vállalkozó cég teljesítette Rusz Ervin és Kenderessy Ernő okl. mérnökök vezetésével, Fekete István okl. mérnök közreműködésével. A vonal vízellátási berendezéseit Saurer László okl. gépészmérnök, a hidak vasszerkezetét a M. kir. állami vas-, acél- és gépgyárak, Szeretfalva állomás magasépítményeit pedig Hann Ferenc mérnök és társai készítették.

Ily nagyterjedelmű és rendkívüli fontosságú középtérkezés hazánkban az első világháborút megelőző évtized óta nem volt.

A munka rendkívüli méreteire a fentiekben már közölt számadatokon kívül jellemzők az építés teljes elkészüléséhez szükséges anyagok és munkateljesítmények mennyiségét feltüntető adatok.

Ezek szerint a hidak, alagutak és épületek építésénél 47.000 vagon betonkavicsra, 4300 vagon portland-cementre, 5000 vagon gümbfára, 5650 vagon homokra, 2500 vagon téglára, 220 vagon különféle szerkezeti vasra és gümbvasra, 45 vagon bitumenre, 10 vagon tetőcserépre s végül 82.500 m³ vízre volt szükség, megjegyezvén azt, hogy a vízben szegény vidéken az építővizet több helyen csak a csapadékvizektől táplált patakok felduzzasztásával, vízkivételi mű útján lehetett biztosítani. Ugyanezen építményekhez és a szivárgókhoz szükséges terméskőanyag 42.000 vagon, az alagutakba beépített kő pedig 4000 vagon mennyiségű; megjegyezve itt azt, hogy az alagutakba 108.000 darab faragottkövön kívül további 165.000 darab beton-idomkő épült be, tehát az alagutak alsó és felső boltozatainak megépítéséhez 273.000 darab kő volt szükséges. A vasúti pályába 18.000 vagon zúzottkavics, 11.000 vagon salak, 600 vagon talpfa és 580 vagon sín- és kitérő van beépítve.

A vasútépítéshez szükséges építőanyagok helyszínre szállításához tehát kereken 141.000 darab 10 tonnás vagonra volna szükség, ami 2820 darab külön-külön 100—100 tengelyes tehervonatnak felel meg. Ha ezt a vagonsort egymásután kapcsolva képzeljük el, a megszakítás nélküli kocsisor 1400 km hosszú volna, tehát Budapesttől Rómaiáig érne.

Ennek a hatalmas mennyiségű építőanyagnak a helyszínre való szállításához 4,500.000 teherkilométer és 5,400.000 szekérkilométer megtételére volt szükség. Tehát akkora teljesítményre, hogy egy 110 darab tehergép-kocsiból és 135 darab kétfogatú szekérből álló, mintegy 6 km hosszú szállítóoszlop Földünket az egyenlítő körül megkerülne.

A helyszíni építés végrehajtásához — ide nem számítva tehát az építőanyagok előállítását végző gyárakban és bányákban foglalkoztatott munkáshadsereg teljesítményét — 2,500.000 napi napszámosmunka, 2,800.000 napi kubiksmunka és 650.000 napi különféle szakmunkásmunka, összesen tehát 5,950.000 napi munka volt szükséges, napi 10 órai szakadatlan munkával töltött időt véve számításba.

A vasútépítés helyszíni munkái állandóan 27.000 főnyi munkássereget foglalkoztattak. Ebből 8500 főnyi kubikos, 3600 főnyi különféle szakmunkás, iparos és bányász, 12.200 főnyi napszámos, továbbá 2700 munkaszolgálatos katona is dolgozott, miután 1941. év ősze óta az építkezésbe a honvédség is bekapcsolódott a földmunkák egyes szakaszain dolgozó munkásszázadaival. Az anyagszállítást 110 tehergépkocsi, továbbá 2700 szekér és kordély végezte. Az építés vezetését az államvasutak és a vállalatok részéről 70 mérnök és 140 tisztviselő látta el. — Az építkezés 1941. év márciusa óta szünet nélkül a legnagyobb erőfeszítéssel haladt, a rendkívül kedvezőtlen csapadékos időjárás mellett is. 1941—1942 tele folyamán a munka a legnagyobb fagyban sem szünetelt; a hidak és a szivárgók építése melegített építőanyaggal, a föléjük épített hatalmas terjedelmű fűtött deszkacsarnokokban állandóan folyamatban volt. A hidak és alagutak építése 1942. év nyarán így teljesen befejeződött. A szivárgók szintén elkészültek 1942. év végére olymértékben, amennyire az üzembehelyezés és a forgalombiztonság azt megkövetelte.

Az építés 1942. év október hó 11-én annyira előrehaladt, hogy a 48 km hosszú új vonal közepe felé annak két végpontja, Szeretfalva és Déda felől egyidejűleg megindított vágányfektetés összeért *s így ezen a napon megtörtént a rendes nyomtávú vágányösszeköttetés az anyaország és a Székelyföld között.*

Az összeköttetés megteremtése után először természetesen csak a vasútépítésnél felhasználásra kerülő anyagokat szállító vonatok forgalma indult meg az új pályán. A pálya kavicságyának elkészítése azonban rövidesen annyira előrehaladt, hogy 1942 november hó elején az építési anyagokat szállító vonatok közé már olyan tehervonatok is besorolhatók voltak, melyek a Székelyföldre irányuló és a Székelyföldről jövő szállítmányokat továbbították.

December hó 5-én történt az új vonal közforgalom számára való megnyitása, mikor is a korlátlan tehervonati forgalmon kívül a gyors, sebes és személyvonati forgalom is megindult. Az új vonalat *nagybányai vitéz HORTHY MIKLÓS*, Magyarország országgyarapító kormányzója nyitotta meg. A közvetlen gyorsvonati forgalom mintegy 1½ órával rövidíti meg Budapest és Sepsiszentgyörgy közt az utat, ami az új vonal forgalomba helyezése után egyelőre 16 órai utazással lesz elérhető. Ezenkívül azonban rendkívül nagy könnyebbéget jelent az utasok

számára a közvetlen — tehát kétszeri vonatról autobuszra, majd autobuszról vonatra való — átszállás elkerülése, ami a kényelmi szempontokon kívül a menetrendi pontosság elérését is lehetővé teszi.

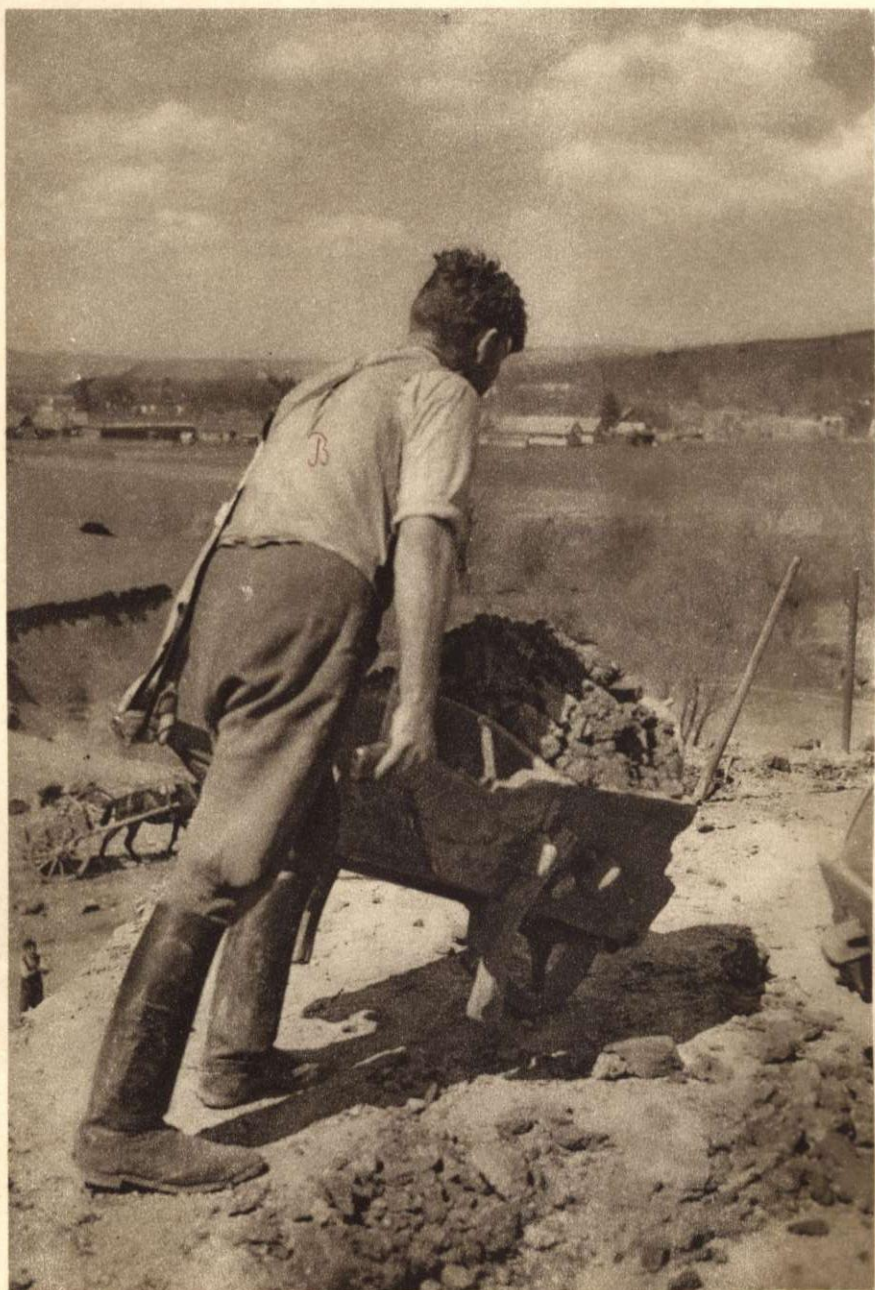
A vonal egyes helyein a nagytömegű és rendkívüli méretű töltésepítési munkák és az evvel kapcsolatos víztelenítő szivárgó és táróépítési munkák a forgalombahelyezés idejéig nem voltak teljes mértékben befejezhetők. Ezeken a helyeken a vágányok összekapcsolása ideiglenes jellegű, — a véglegesnél kisebb sugarú ívekben készült, — alacsony töltéseken és ideiglenes fahidakon történt meg s átmenetileg a közforgalom is ezeken bonyolódik le. A végleges pálya ezeken a rövid szakaszokon a forgalm akadályoztatása nélkül 1943. évben készül majd el s a forgalom akkor az új vonalnak ezeken a rövid szakaszain is a végleges pályára lesz áterelhető.

Az új vonal megépítése a rendelkezésre állott igen rövid idő alatt és a közismerten kedvezőtlen időjárás mellett az elemekkel való állandó harc jegyében folyt le. Az erdélyi medence az állandó terepmozgások, bevágás és töltéscsúszások klasszikus hazája, ahol a múlt évszázad második felében végrehajtott nagy vasútépítéseknel tapasztalt nehézségek az egész Európa szakirodalmát és szakköreit foglalkoztatták.

Ezeknél a vonalaknál — bár vonalvezetésük megállapításánál a tervezőket nem szorította a földrajzi adottság oly parancsolóan szűk határok közé, mint a szeretfalva—dédai vasút esetében — az üzembehelyezés után hosszú évekig állandó fokozott gondoskodást kívánt és tetemes költséget jelentett a forgalm fenntartása.

A szeretfalva—dédai vasútépítés a rendkívüli körülmények közt és viszonyok mellett történt végrehajtáson felül a földrajzi adottságokkal kapcsolatos nagy nehézségek leküzdése tekintetén is méltán csatlakozik az európai hírvé magyar vasútépítésekhez. A szokatlanul rövid építési idő tekintetében viszont rekordot teremtett, beigazolvva azt, hogy erős akaratral és megfelelő felkészültséggel a szinte lehetetlennek látszó célok is elérhetők.

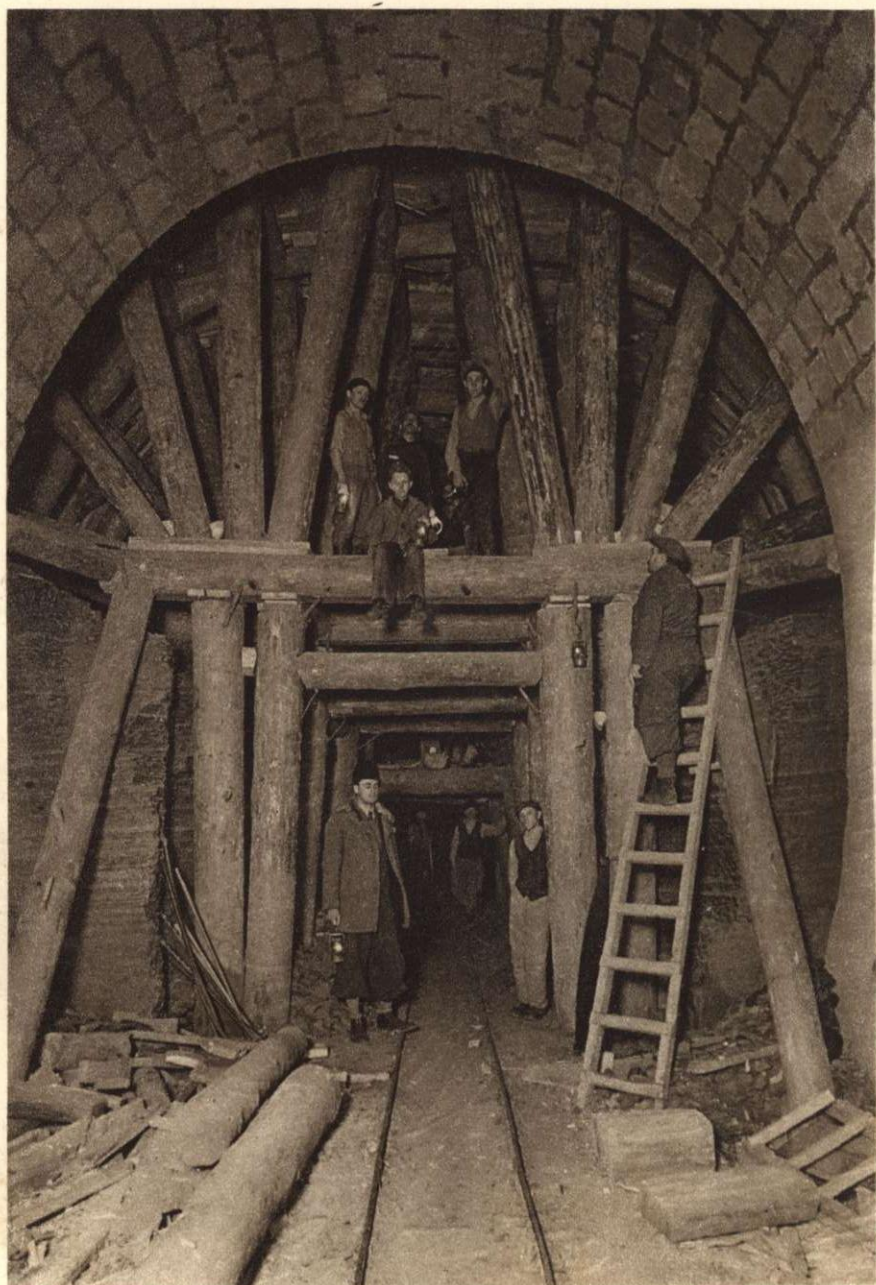
M. kir. kereskedelem- és közlekedésügyi minisztérium.



1. SZ. KÉP.
KUBIKOS.
1942 JÚNIUS.



2 SZ. KÉP.
A NAGYALAGÚT TALPTÁRÓJA.
1942 FEBRUÁR.



3. SZ. KÉP.
OSZTRÁK RENDSZERŰ ALAGÚTÉPÍTÉS A NAGYALAGÚTNÁL.
1942 FEBRUÁR.



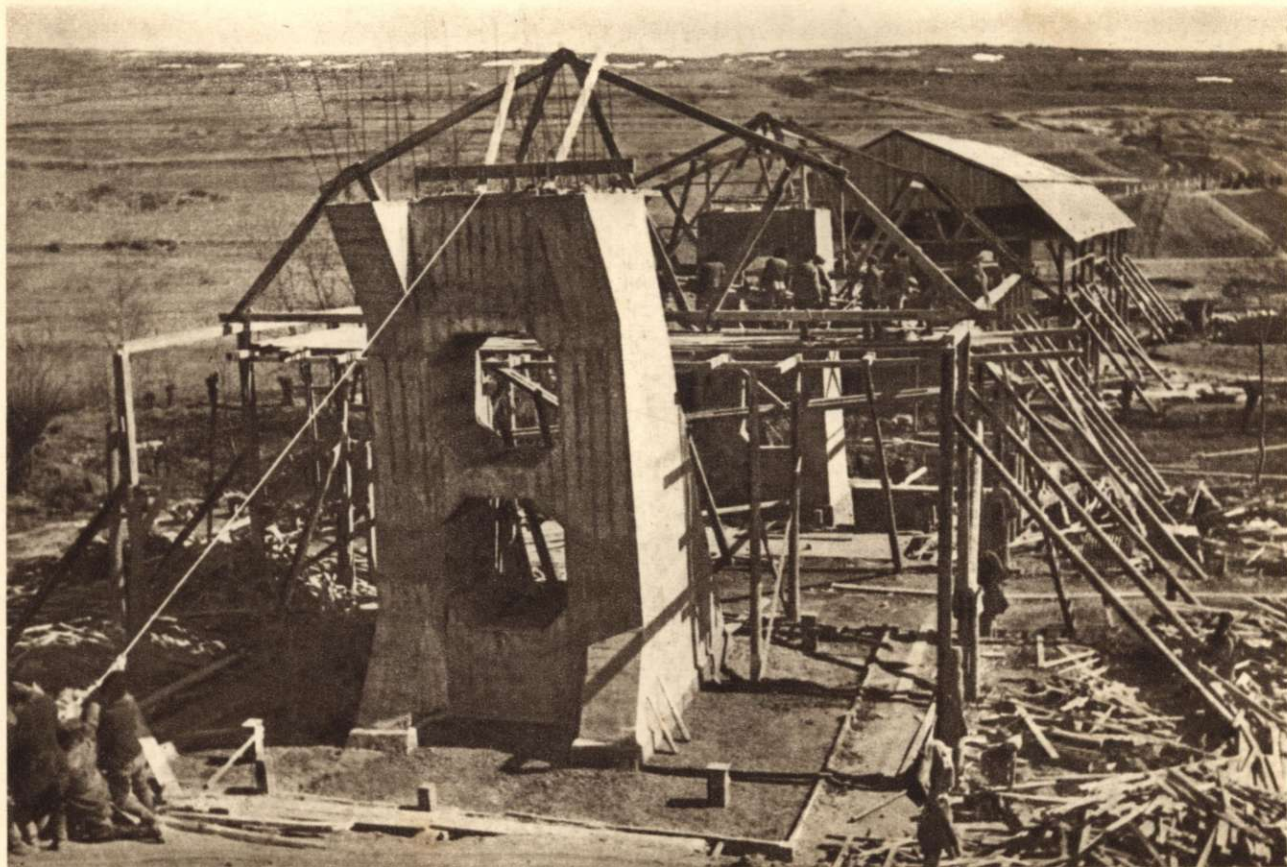
4. SZ. KÉP.

KÉSZ ALAGÜTI BOLTOZAT ALÁFALAZÁSA A NAGYALAGÜTNÁL.

1942 FEBRUÁR.

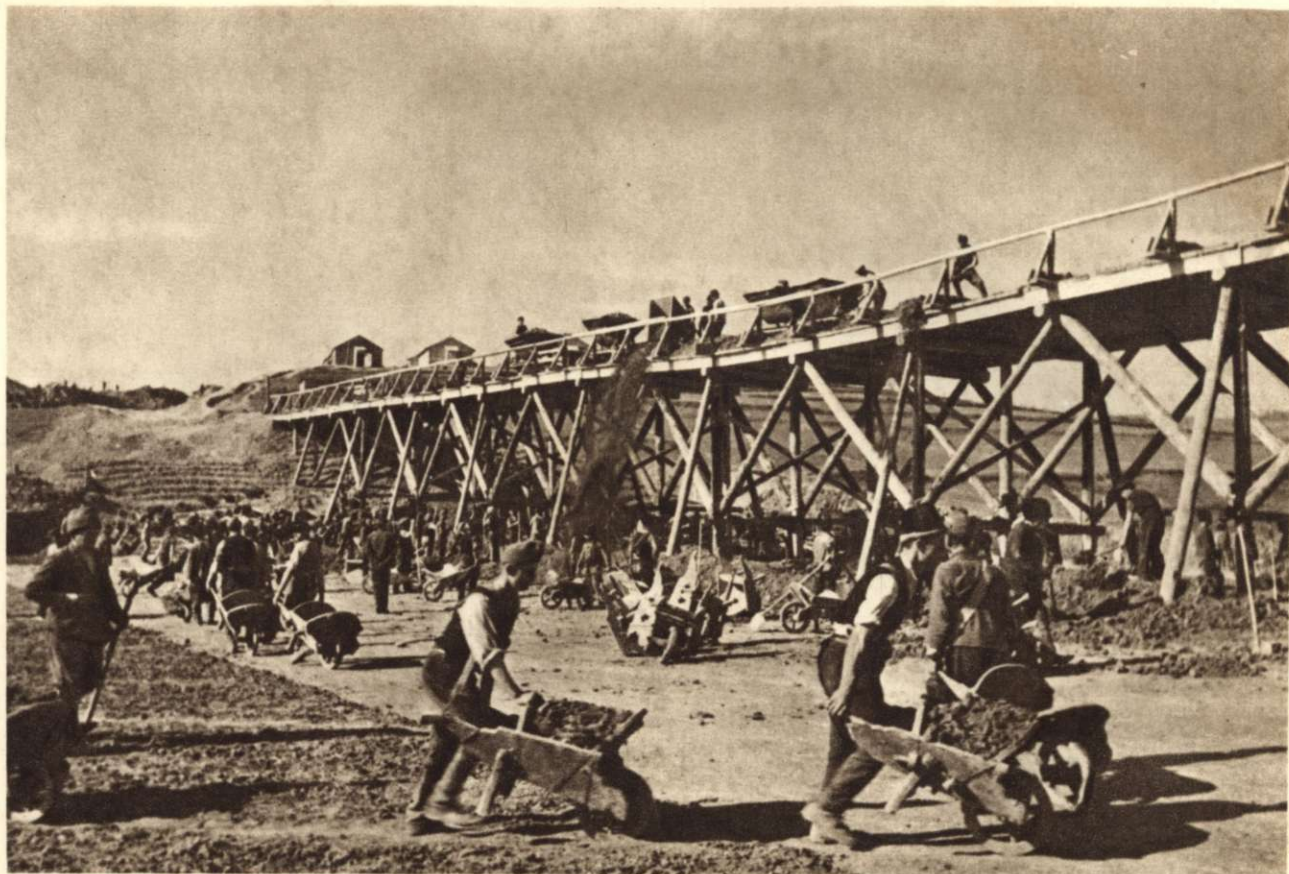


5. SZ. KÉP.
FENÉKBOLTOZAT ÉPÍTÉSE A NAGYALAGÚT BELGA RENDSZERREL ÉPÜLŐ SZAKASZÁN.
1942 FEBRUÁR.



6. SZ KÉP.
RÉPAI VÖLGYHID FÖLÖTTI MELEGITŐCSARNOK ELBONTÁSA. 387/388. szelv.
1942 MÁRCIUS.

+



7. SZ. KÉP.
TÖLTÉSÉPÍTÉS DÖNTŐÁLLVÁNYRÓL.
1942 MÁRCIUS.



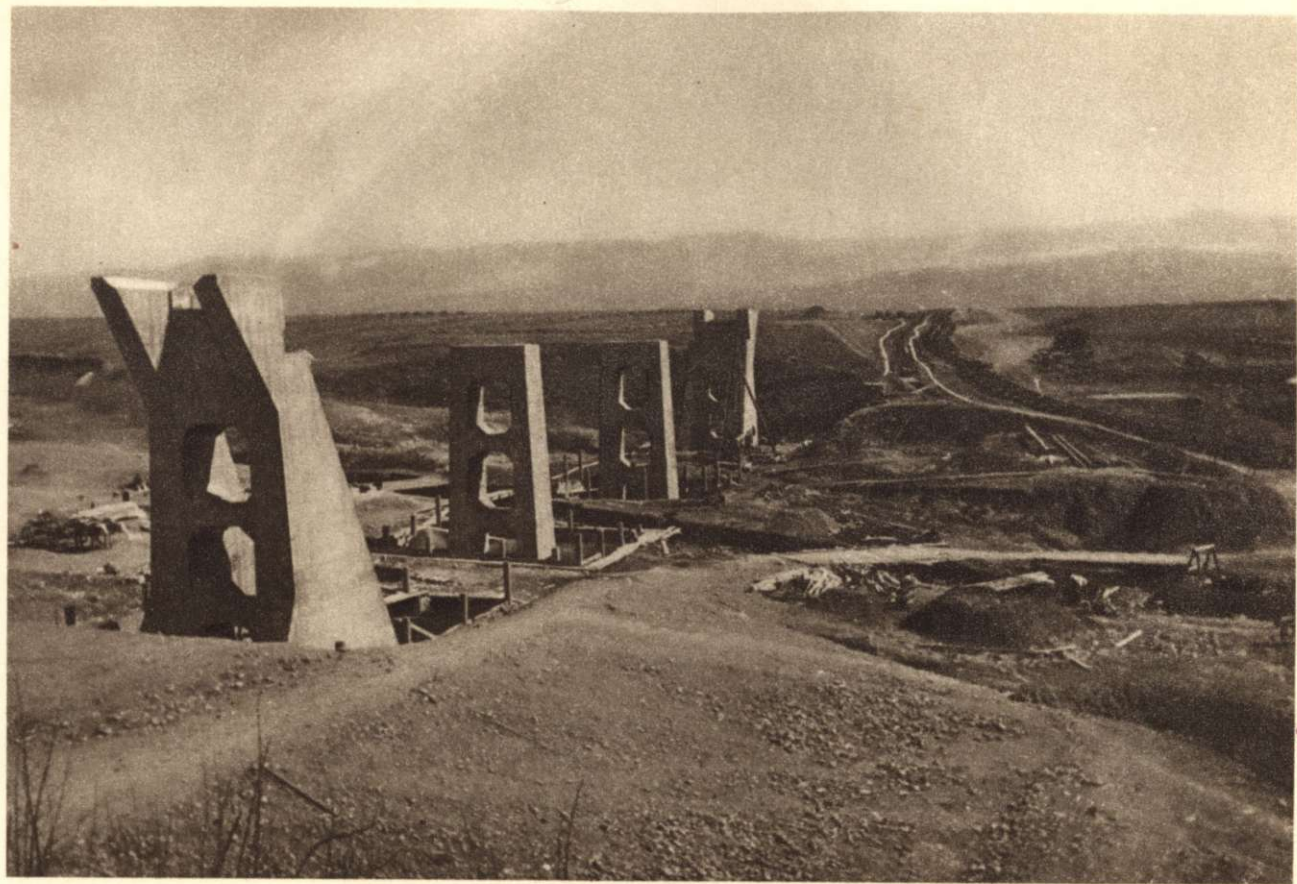
8. SZ. KÉP.
ÁRDÁNPATAK HID ÉPÍTÉSE. 189/190. szelv.
1942 ÁPRILIS.



9. SZ. KÉP.

TÖLTÉSÉPÍTÉS A NAGYALAGÚT ELŐTTI VÖLGYBEN TALICSKÁS KUBIKOSOKKAL, KORDÉLLYAL
ÉS DÖNTŐÁLLVÁNYRÓL KESKENYVÁGÁNYÚ VASÚTTAL. 330/333. szelv.

1942 ÁPRILIS.



10. SZ. KÉP.
RÉPAI VÖLGYHID ALÉPITMÉNYE. 387/388. szelv.
1942 ÁPRILIS.



11. SZ. KÉP.
BEVÁGÁS KITERMELÉSE KORDÉLLYAL.
1942 JÚNIUS.





12. SZ. KÉP.
TÖLTÉSHELYREÁLLÍTÁS. 189/196. szelv.
1942 JÚNIUS.



13. SZ. KÉP.

BEVÁGÁSKIEMELEÉS TALICSKÁS KUBIKOSOKKAL.

MONORFALVA, 1942. JÚNIUS.



14. SZ. KÉP.
HEGYLEHORDÁS DÉDA ÁLLOMÁS FELTÖLTÉSÉHEZ.
1942 JÚNIUS.



15. SZ. KÉP.
HEGYLEHORDÁS DÉDA ÁLLOMÁS FELTÖLTÉSÉHEZ.
1942 JÚNIUS.



16. SZ. KÉP.
ÖVSZIVÁRGÓ ÉPÍTÉSE A CSÜSZÓ ÉS FELGYŰRÖDŐ HEGYOLDALON.
1942 JÚNIUS



17. SZ. KÉP.
DÉDA ÁLLOMÁS LÁTKÉPE, HÁTTÉRBEN A GÖRGÉNYI HAVASOK.
1942 JÚNIUS.



18. SZ. KÉP.
DÉDA ÁLLOMÁS VIZTORNYA ÉS LAKÓÉPÜLETEI.
1942 JÚNIUS



19. SZ. KÉP.
NAGYALAGÚT ELŐTTI VONALRÉSZ FÖLDMUNKÁJÁNAK ÉPÍTÉSE. 329/335. szelv.
1942 JÚLIUS.



20. SZ. KÉP.

NAGYALAGÚT SZERETFALVA FELŐLI ELŐBEVÁGÁSÁNAK ÉPÍTÉSE AZ ALAGÚTI TÁRÓ BEJÁRATÁVAL.

338/339. szelv.

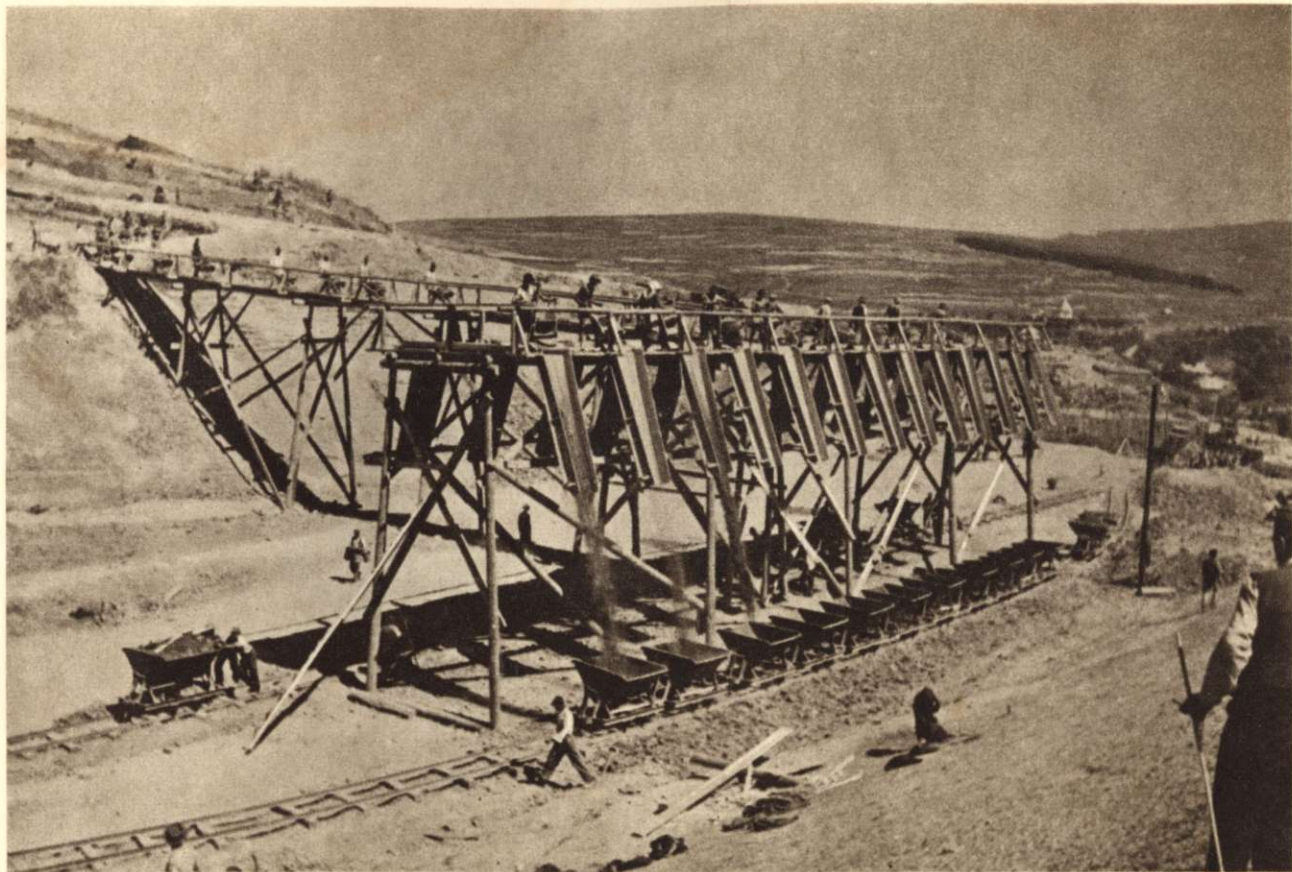
1942 JÚLIUS.



21. SZ. KÉP.
ALSÓRÉPA ÁLLOMÁS ELŐTTI BEVÁGÁSRÉZSŰ SZÁRÍTÓSZIVÁRGÓI. 387/390. szelv.
1942 JÚLIUS.



22. SZ. KÉP.
ALSÓRÉPA ÁLLOMÁS RAKODÓJA ÉS HOZZÁJÁRÓÚTJA FELTÖLTÉSÉNEK MEGKEZDÉSE.
393/394. szelv.
1942 JÚLIUS.



23. SZ. KÉP.

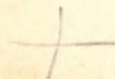
BEVÁGÁSKIEMELÉS TALICSKÁS KUBIKOSOKKAL, ELSZÁLLÍTÁS KERESZT-DÖNTŐÁLLVÁNYRÓL
KESKENYVÁGÁNYÚ VASÚTTAL.

MONORFALVA, 1942 AUGUSZTUS.



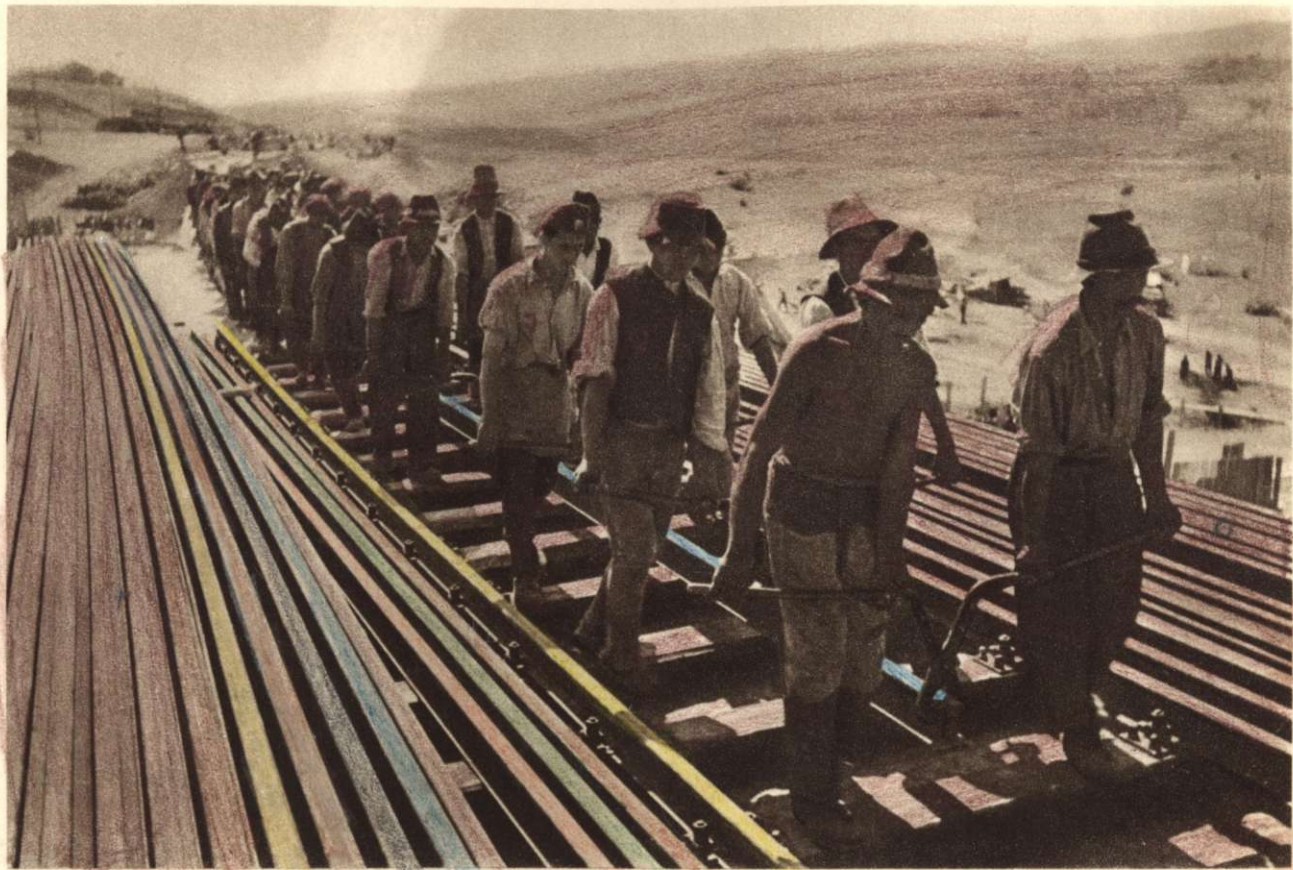
24. SZ. KÉP.

NAGYALAGÚT UTÁNI VONALSZAKASZ FÖLDMUNKÁJA, KÉT SZEMBEN ÖSSZECSÜSZŐ HEGYOLDAL
KÖZTI VÖLGY BEBOLTOZÁSA ÉS ÁTTÖLTÉSE. HÁTTÉRBE AZ ALAGÚT BEJÁRATA. 349/351. szelv.
1942 AUGUSZTUS.





25. SZ. KÉP.
RÉPAI BEVÁGÁS KITERMELÉSE KANALAS KOTRÓVAL. 380/383. szelv.
1942 AUGUSZTUS



26. SZ. KÉP.
SINFÉKTETÉS.
1942 AUGUSZTUS.



27. SZ. KÉP.
RÉZSÜEGYENGETÉS. 308/309. szelv.
1942 SZEPTEMBER.



28. SZ. KÉP.

NAGYALAGÚT DÉDAI KAPUZATA. 345/346. szelv.

1942 NOVEMBER.



29. SZ. KÉP.
RÉPAI VÖLGYHID. — (20.0 + 25.0 + 20.0) m. ny. 387/388 szelv.
1942 NOVEMBER.



30. SZ. KÉP.
 NAGYVÖLGYI VÖLGYHID. — (20.0 + 20.0 + 20.0) m. ny. (HÁTTÉR BEN AZ „ISTEN SZÉKE“.)
 423/424. szelv.
 1942 NOVEMBER.



31. SZ. KÉP.

MAROSKÖVESDI PATAKHID. — 20.0 m. ny. 449/450. szelv.

1942 NOVEMBER.



32. SZ. KÉP.
DÉDA ÁLLOMÁS FELVÉTELI ÉPÜLETE A VASÚTI HOZZÁJÁRÓÚT FELŐL.
1942 NOVEMBER.

15292650

152000

15444650

135000

15579650

101000

15680650

180000

15860650

121650

15981000

181000

16162650

61200

16223850

178000

16178850

46401850

16403

16504850

199000

16703850

15579650

93

15570650

101

15680650

180000

15860650

124000

15981650

181650

16162800

612850

16223850

178000

164193

16401850

16403

16504850

199000

16703850

650

16504850
112
16614250

15981650

152900

29000

16163550

16505750

190

16615750

16163550

61200

16224750

178000

16402750

203

16605750

16600000

16715750

121/123456

12.05750
153000

16704750
285

16989750

161009750

1408750

14157

17246750

17161000

17307750

123000

17500750

118550

17619300

1749200

1768500

1770000

17332500



425969