

3. A helyiérdekű vasutak építészete

A helyiérdekű vasutak épületeinek, ahogy ezt már a korábban épített fővonalak létesítményeinél a gyakorlat bebizonyította, a forgalmi szolgálat, az utazóközönség, az áruszállítás és a személyzet életkörülményeinek igényeit kellett biztosítaniuk. Ennek megfelelően az állomásokon az ún. felvételi épületekben (a kifejezés egy nem éppen szerencsés fordításból fakad) a szolgálat részére távirda és irodák, az utasoknak váróhelyiségek épültek. A jegyváltás és a poggyászkezelés céljából az utasoknak épületen belül kapcsolatra volt szükségük a vasúti szolgálattal. Állomásfőnök, vasúti tisztek, örök részére lakások épültek. Mindez az állomás nagyságának, a személyzet létszámának megfelelő számban és méretben. Az áruforgalmat áruraktár, gabonaraktár és hozzájuk illeszkedő rakodók szolgálták. Fűtőházak forgalmi csomópontokon és a csonka-vonalak végállomásán épültek. A helyiérdekű vasutak állomásai és megállóhelyei majdnem kivétel nélkül közművekkel el nem látott területen álltak és gyakran településektől is távolabb. Ezért a vízellátáshoz kutakat, az illemhelyeknek emésztőgödröket ástak. A személyzet ellátására gyakran kisebb gazdasági létesítményekre, így baromfióllra, kenyérsütő kemencére, jégveremre is szükség volt.

Ezek az igények a különféle vállalkozások által épített helyiérdekű vasutaknál hasonlóak voltak, épületeik megjelenésükben mégis különböztek egymástól. A környéken lelhető építőanyagok (kő, téglá, fa), a helyi építési szokások és az idegen finanszírozás révén külföldi építési módok hatása ebben egyaránt megmutatkoztak.

A magyar vasutaknál kezdetben a földszintes, a vágánnyal párhuzamos hosszanti elrendezés és tagolatlan felépítés, velük az egyszerű nyeregtető volt szokásos. (ÁBRA ESETLEG Ócsa) A tartószerkezet téglafal, többnyire vakolt, ritkábban nyers téglafelületekkel a homlokzaton. A helyiérdekű vasutakat kezdeményező Arad-Kőrösvölgyi Vasút állomásépületeinek a vágány felőli

oldalán a középtengelybe verandaszerű előépítményt illesztett. Az oromzat ács munkáit díszes, finom fa-betétekkel ékesítette. (ÁBRA: Mezőhegyes). A Szamosvölgyi Vasút ugyancsak tagolatlan hosszú földszintes állomás-épülettömböket épített (ÁBRA. ESETLEG Bethlenj. A jó hőszigetelés és a gazdaságos kiivitel érdekében az SZVV rőzsével erősített vályogfalakat is alkalmazott. Faváz is előfordult a hegyvidékeken (ÁBRA: Resicabányán). Az OMÁT épületeinek jellegzetessége a tetőtér beépítése volt, ami a homlokzatokon is mutatkozott. (ÁBRA: válogatás szerint, talán Csata?). Voltak kisebb helyi érdekű vasút-vállalatok is, amelyek egyéni tervek szerint építkeztek. Így a Szombathely-Pinkafői hév állomásépületeinek két végén oromzattal zárt kis rizalitok állnak (ÁBRA: Pinkafő).

A hazai helyi érdekű vasutépítés legjellegzetesebb épületeinek egész sorozatát a MÁV 1887-re dolgozta ki. Ez az ún. „növekvő ház” rendszerével, nagyságrendben négylépcsős megvalósítást tett lehetővé. A növelő ház azt jelenti, hogy az elsőként megvalósított épületet bővítéssel magasabb osztályúvá lehetett átépíteni. A legkisebb, IV. osztályú épület földszintes volt, a III. osztályú ugyanazokkal az alapterületi méretekkel emeletes, a II. osztályú egyoldalt, az I. osztályú kétoldalt emeletes oldalszárnyakkal bővült. Mindegyikhez a helyi igényeknek megfelelően (pl. turistaforgalom) fából ácsolt verandákat lehetett illeszteni. A többszintes épületeknél – ahogy ez minden vasutnál szokásos volt - az emeleten lakás ill. lakások, míg a földszinten az utasok várótermei és a forgalmi szolgálat helyiségei helyezkedtek el. (ÁBRA-SOROZAT: MÁV-hév) A forgalom minimál-szükséglete örszoba volt, az utasforgalomé egy váróhelyiség, ezen alapszik a IV. osztályú épület. Az első osztályú típusig ez a forgalmi szolgálatnál távirda-állomásfőnökség- szertár helyiségekre bővült, az utasoknak kocsiosztály szerint elkülönített két váróterem épült és az emeleten már egy két- és egy háromszobás lakás is elfért. Az utasok és a vasuti szakszolgálat a földszinten a jegykiadás és a málhakezelés révén voltak kapcsolatban. Az I. osztályú épület építészeti kompozíciója kétségtelenül

az abban a korban kedvelt vidéki villaépítés eszményét tükrözte, ezt a francia impresszionizmus neves festőjének, Camille Pissaronak képe is híven tükrözi (ÁBRA: PISSARO KÉP, DE EZT A FEJEZET ELEJÉRE IS LEHETNE TENNI, közepes nagyságban?). A MÁV-hév épületek megjelenése ezzel merően különbözött szinte minden más európai lokális vasút épület-típusaitól. Mert külföldön a kétszintes, nyerstégla-falazatú, háromablaktengelyes tömbök, a hosszúra nyúló földszintes épületek, a raktárral egybeépített felvételi utasforgalmi épületek és sokféle, változékonyan díszített-tagolt épület ismert.

Hazánkban a növekvő ház rendszerével biztosított bővítési lehetőségekkel éltek is. A Sopron-Kőszegi hév 1908-ban a legtöbb állomásán IV. osztályú felvételi épületet létesített, de már öt évvel később, nyilván a személyzet elhelyezésének érdekében, valamennyit III. osztályúvá alakították, vagyis emeletet húztak rájuk. Pancsova III. osztályú épületét a Torontáli hév forgalmának növekedése nyomán a városi ranghoz jobban illő I. osztályúvá építették át, sőt később még azt is megtoldották.

Néhány hévnél a MÁV a négylépcsős sorozattól eltérő tervet írt elő illetve hagyott jóvá. Épült kis méretű V. osztályú (HORVÁTH FERENC könyvéből lehet kimásolni) és földszintes - mégis III. osztályúnak nevezett - épület is. Változatot jelentett az is, hogy a kőben gazdag vidékeken a tervek kváderköves szegélyek építését tették lehetővé.

A lakások alaprajza még primitív volt, bejárat a konyhán keresztül, sorba fűzött (másodlagos) szobák 130 évvel ezelőtt még általánosan elfogadott megoldást jelentettek. Konyha volt, fürdőszoba nem épült, legfeljebb a 20. században korszerűsítések nyomán létesült. Árnyékszék szintenként egy közös épült, emésztőgödrös rendszerrel. Az utasok és a személyzet az állomásépülettől kissé távolabb álló, önálló, favázás árnyékszéket vehették igénybe.

A kockához hasonló, emeletes, a vágányra merőleges gerincű nyeregtetős III. osztályú épület volt a leggyakrabban épített típus. Horvátországtól a Kárpátokig, a Lajta hegységtől a Bánátig több száz épült. Csakúgy, mint a

sorozatnak többi egysége is, természetes léptékénél fogva a legkülönbélebb környezetbe jól illeszkedett. Kisilva a Kárpátok rengetegében, Dunavecse az Alföld síkságán egyaránt szinte méltósággal jelezte a vasút jelenlétét. Furcsa hasonlaltal élve, úgy, mint ahogy egy teplotorony a középkor óta hirdette a hely szakrális jellegét.

Az épületeknek a funkcion felül adódó ilyen reprezentatív megjelenése a MÁV Magasépítési ügyosztály jeles alkotó-tervező együttesének kiváló képességeiről tanuskodik. Immár Perner Gyula osztályvezető és Pfaff Ferenc főépítész működtek itt. Pfaff városi épületeit a hæv-sorozat időben kissé megelőzte. Leszűrhatték benne a MÁV nemrég épült ujszászi és komáromi fővonalainak új állomás-épületeivel szerzett tapasztalatokat is. A hæv tervekkel a főépítész és munkatársai névtelenségbe rejtőzve a magyar építészeti kulturának nagyon lényeges alkotásait valósították meg, met hazánkban ezzel vetették meg a 20. században elterjedt és sokszor igen hasznos tipustervezés alapjait.

Az áruraktáraknál a szelvény volt szabványosított, az ennek megfelelő számú szekciókat rövidebb-hosszabb épületté állították össze. Az egy és a kétkapus megoldások voltak elterjedtek. Sajátos igény volt a gabonatermő vidékeken a gabonaraktár, hasonlóan ez is szekció-tervek szerint épült. A raktárépület az állomásépület oldalán állt, a közútról azon az úton lehetett megközelíteni, melyet az utasok is használtak. Az áruraktárhoz rakodóponk csatlakozott. A hazai hæv építés értékes technikatörténeti emlékei az ACSEV vonalán Zielinski Szilárd mérnök-professzor által épített vasbetonvázás áruraktárak (ÁBRÁK: FAVÁZAS RAKTÁR rajza, VASBETON RAKTÁR fányképe).

A hæv szabványú mozdonszín egyvágányú egy- ill. kétállásos vagy kétvágányú négyállásos. Csak ritkán épült háromállásos mozdonszín. A hæv vonalakon általában a 377 később a 375 és 376 sorozatú mozdonyok vontattak. Valamennyi szertartályos, tehát rövid mozdony volt. Az OMÁT-tól, annak államosítását követően átvett számos - másodrendű vonalakra szánt - mozdony

is hasonló jellegű és méretű volt. Előfordultak a hév vonalain szerkocsis mozdonyok is, így a 370-es sorozat (pl. a Pápa-Csorna vagy a Dunántúli hév Szombathely-Rum vonalán). Nagyobb méreteiket a mozdonyszínek létesítésénél már figyelembe vették. A mozdonyszínek többnyire téglafallal kitöltött favázás tartószerkezettel épültek. A mozdonyszínekhez vízház, salakgödör, szertár is csatlakozott (ÁBRÁK: Rum, Németujvár, stb.).

Ahol hév vonalak fővonalba torkoltak, a megnövekedett forgalom gyakran új épületet kívánt. Pusztaszabolcs állomáson a hév új I. osztályú épülete (ÁBRA?) lett a Budapest-Pécs fővonal valamint a Fehér- és Tolnavármegyei hév új vonalának közös épülete, míg a régi épületet más célra hasznosították. Később az új épületet is bővítették, így nyerte mai alakját. Fonyódon, amikor a Somogyvármegyei hév kaposvári vonala a Déli Vasút vonalának megállóhelyébe torkolt, itt II. osztályú felvételi épületet emeltek.

A 19. század második felében Magyarországon működő magán-vasút-társaságok közül az OMÁT (Osztrák-Magyar-Államvasút-Társaság) (*OMÁT: Lásd külön keretet vagy lábjegyzetet*) épített jelentős mértékben helyi érdekű vonalakat. Az OMÁT érdeme, hogy francia tapasztalatokra támaszkodva és francia ízlést tükrözve a vasútvonalai mentén épített létesítményekkel Magyarországon is magas szintű architektúrát honosított meg. Franciaországból szerződöttetett építési igazgatója előbb Jules Maniel, később Auguste de Serres volt. (*Lábjegyzet: Auguste de Serres készítette az OMÁT pesti állomásának, a mai Budapest Nyugati p.u.-nak az előterveit, melyeket kiviteli szintre Gusztave Eiffel dolgozott ki.*) A francia építészek az egész Osztrák-Magyar Monarchiát északnyugat-délkelet irányban átszelő magisztrális vonalukból (Pozsony-Budapest-Szeged-Temevár) kiágazó másodrangú vonalakkal már a helyi érdekű vasutat testesítették meg. Később további OMÁT szárnyvonalak - a vonatkozó magyar törvények megjelenése után - a hév nevet is már viselték.

A helyi érdekű mellékvonalak részére az OMÁT a birodalom osztrák vonalain már bevált títusterveket alkalmazta. A felvételi épületek tervei

nagyságrend tekintetében három-lépcsős változatokat kínáltak. Elrendezésük és megjelenésük alapvetően eltért a MÁV épületeitől. Az OMÁT hév épülettervei hasonlítottak a fővonalai tervekhez. azoktól főként méreteikben tértek el.

Lábjegyzet: Az OMÁT tervei szerint épültek a következő magyarországi helyiérdekű (ill. szárnyvonalak) épületei: A Garam-Ipolyvölgyi hév (1885-1891), a Morvavölgyi hév (1891-1893) és a Nyitravölgyi Vasút.

Az OMÁT szabványterveit feltételezhetően nemcsak azok a vasutak alkalmazták, amelyeknek a finanszírozásában az OMÁT résztvett, mert kötik többnek nem is volt közvetlen kapcsolata az OMÁT hálózathoz. Bizonyára inkább az játszott ebben szerepet, hogy az OMÁT tervek szerint épített vasúti épületek célszerűek, beváltak, tetszetősek és gazdaságosak voltak, s a MÁV a helyiérdekű vonalak szabványterv-sorozatát még nem dolgozta volt ki.

Lábjegyzet: A Mátra-Kőrösvidéki hév (1887-1891) Füzesgyarmat-Szeghalom; Kisterenye-Kisújszállás; Kisújszállás-Déaványa; Kótpusztá-Déaványa és Déaványa-Gyoma vonalain, az Esztergom-Füzitői hév (1891) vonalain, a Debrecen- Füzesabonyi hév egyes állomásainál az OMÁT tervek szerint építettek. De a Mátra Kőrösvidéki hév Vésztő-Pusztahollód vonalán és a Budapest-Esztergom-Füzitőihévnék a Dorogtól keletre épült vonalán már MÁV szabványok szerint építkeztek.

Az OMÁT 1888-1892 években keltezett egyik tervsorozatában az alábbi épületeknek szabványtervei szerepelnek: „... az I., a II., és a III. osztályú fölvételi (sic!) épületek és azok melléklétesítményei, állomási árnyékszékek, szén- és szerszámraktárak, egyszerű őrházak, valamint egyszerű őrházak irodaltoldalékokkal, őrházak fölvigyázó lakással, melléklétesítmények őrházakhoz, teherraktárak rakodó ponkkal, gabnaszín (sic), vízállomásépület egy, illetőleg két víztartóval, mozdonyszínek vízállomással egy ill. két mozdonyállással, ideiglenes mozdonyszínek egy ill. két mozdonyállással, I. és II. osztályú szolgálkházak, II. osztályú vízállomás gépházzal és végül víztartó természetes vízvezetékkel.” A terveket később a tükörcép variánsokkal is kiegészítették. Ebben a jegyzékben nem szereplő kisebb építményekhez a fővonalai szabványokat alkalmazták. Az alaprajzi megoldások a kor igényeihez és a közművesítés nélküli vidéki építés adottságaihoz igazodtak, mai megítélés

szerint primitívek voltak. A pince létesítése és a tetőtér ügyes kihasználása a gazdaságosság szem előtt tartását tükrözik.

Az első osztályú épület részlegesen volt alápincézve, a pincében egy helyiség az állomás egyes kellékeinek elhelyezését, három az állomásfőnök lakásának raktárait szolgálta. A földszint középvonalában az utazóközönség tágas előtere és a vele egyesített III. osztályú utas-váró a közúti bejáratától a vágánytéri kijáratig átfogta az épület egészét. Ehhez egyik-oldalon az I-II. osztályú utasok kis várószobája, a másik oldalon a forgalmi szolgálat, annak távirdája és az állomásfőnök irodája helyezkedtek el. Az utca felől külön bejáratról nyílt a lépcsőház, ez vezetett a lakásokhoz. Az emeleten az állomásfőnök négy szoba-konyhás lakása valamint egy vasúti tiszt szobája helyezkedett el, a tetőtérben kétszoba-konyhás felvigyázói lakást alakítottak ki. Árnyékszékek a lépcső-pihenőről, tehát a lakásoktól fél szinttel elkülönülve nyíltak. A többszobás lakásokba csak a konyhájukon át lehetett bejutni.

Az I. osztályú épület mindkét főhomlokzatán az előtér-váró a két rövid oldalszárny között finom előugrással, rizalittal mutatkozott. A II. osztályú épület csak egy oldalszárnyal épült, aszimmetrikus volt. Ennek megfelelően szűkült a földszinten a váróhelyiségek, az emeleteken a lakások alaprajza.

A III. osztályú, földszint + tetőtérbeépítéses épület tömegkompozíciója hasonlóan tetszetős középrizalittal épült, itt a középtengelyben az utcáról a szolgálati bejárat nyílt, míg a várótermek oldalról voltak megközelíthetők. A vágánytér felől a középső részben a forgalmi szolgálat és távirdája helyezkedtek el, a másik oldalon az állomásfőnök kétszobás lakása. A tetőtérben felvigyázói lakás fért el. A III. osztályú épületnek ritkán épített változatánál az oldalsó falhoz közvetlenül áruraktár csatlakozott. (KÉPEK: Léva, Balassagyarmat, stb.)

Az ACSEV vonalai mentén emelt felvételi épületek legtöbbször ugyancsak egységes megoldást követtek, és tetszetős architektonikus megoldással mutatkoztak. (ÁBRA –Battonya?)

Az 1900. évi századforduló idején a MÁV fővonalai mentén, a városoknak és kivált a megyeszékhelyeknek a városképbe illő, reprezentatív középület rangját tükröző új állomásépületek egész sorát építette. A MÁV kezdeményezését követték a magánvasutak is. És sorra kerültek a helyiérdekű vasutak által a vasúti közlekedésbe bekötött városok, megyeszékhelyek is. Az urbanizáció igényeinek hatására több állomásukon is reprezentatív épülettel cserélték fel a régit. Sorukban nevezetes az 1911-ben épült új Varasd (ÁBRA) neobarokk stílusú épülete, a neves szépassági város Késmárk (ÁBRA) épülete, melyet a KsOd épített illetve kezelt, az ACSEV Makón (ÁBRA) már korábban igazodott állomás-épületével a város rangjához. Meg kell itt jegyezni, hogy Pozsony Újváros és Zalaegerszeg régi épületei (MINDKETTŐRŐL ÁBRA), melyek a Dunántúli hév-hez tartoztak már építésük idején a vonal többi épületehez képest a várpsi rangnak megfelelően kiemelkedő megoldással épültek. Az 1920-as években épített új Zalaegerszeg, Szentés, Szekszárd épületek majd folytatják ezt a sort (ESETLEG ÁBRÁK: összehasonlítás régi-új?).

A magasépítés tárgykörébe tartozó építészeti alkotásokat követően szólni kell a hidakról és az alagutakról, melyek kétségtelen architektonikus hatással jelennek meg környezetükben, a tájképben vagy a városképben. A műtárgyak jellegzetességem hogy tud léptéket téveszteni. És így a célszerűségét minden más építménynél hívebben tükrözi.

A műtárgy, a híd és az alagút, erősen befolyásolta a helyiérdekű vasútvonal építési, majd üzemi költségeit. Mégis sok dombvidéki és hegyvidéki jellegű helyiérdekű vasút kényszerült számos műtárgyat építeni és fenntartani. Azok a helyiérdekű vasutak, melyek földrajzi helyzetüknél fogva állami érdekeket elégítettek ki, így közigazgatási központokat tártak fel, illetve – sajnos - amelyek várható hadszínterek felé vezettek, az állam fokozott támogatására számíthattak. Két Duna híd szolgálta a hév közlekedését, egyiket sem a rajtuk

közlekedő vasutak finanszírozták: A pozsonyi Duna-híd építési költségeit az állam megtérítette, az újpesti vasúti hidat az állam megépítette.

Néhány közúti hidnál – megerősítéssel – a vágány fektetést lehetővé tették, s azt szekerek, lovaskocsik, később a gépjárművek és a vasúti szerelvények – felváltva - használhatták. Így például a zentai Tisza-hídat.

Az építésük óta eltelt évszázad alatt szinte minden híd megváltozott. Igazodott a magasabb tengely-terhelésekhez, s ha a háborús pusztításoknak áldozatul esett, újjáépítése már újabb műszaki lehetőségek szerint történt. Fokozottan érvényes a műtárgyak korszerűsítése a mellékvonalakból fővonallá előlépett létesítményeknél. Az 1914. évi állapot szerint ismertetett hidak nagy része ezért ma már nem áll, nem található, s ha igen, nem az eredeti alakban. Tehát nemcsak a vonat, hanem a legtöbb régi híd is „elment”.

A magyar vasúti hídépítés sajátossága, hogy völgyhidaknál is előnyben részesítette a vas- illetve acélszerkezeteket a falazott viaduktokkal szemben. Falazott viaduktok a mellékvonalak építésének idején az osztrák-magyar birodalom osztrák térfelén inkább jelentettek elterjedt megoldást. A különbség megítélésünk szerint részben az építőkőanyag-lelőhelyek helyzetéből és a kőanyag szállításának gazdaságosságából fakad, de részben az osztrák és magyar mérnökök eltrőő gondolkodásműdja is okozta. Kezdetben sok hidat fából építettek ácsolt szerkezetekkel. A vas- ill. acélszerkezetű hév-hidaknál is volt példa arra, hogy a hídszerkezetet fájármokból épített támaszokra helyezték. A fából épült vasúti hidakat a 20. század során, ha a vasútvonal fennmaradt is, mind átépítették (ÁBRÁK EDGÉSZ SORA).

A magyar helyiérdekű vasutak úttörő teljesítménye a vasbeton hidak építése volt. A Brassó-Fogaras hé. vasuton 1908-ban épített két Sinka-völgyhíd méretes íveivel megelőzte a Svájcban ezt követően épített, pedig inkább közismert, alkotásokat.

A hév alagutak közül alig néhány maradt a mai Magyarország területén, legtöbbjük természetesen az elcsatolt hegyi vasutaknál épült. Az alagutak

jelentős technikai teljesítményt jelentettek, ha nem is volt köztük az 1 km hosszúságot meghaladó. Az alagútportál látványa kaput idéz, a tájépítészetnek szinte romantikus eleme, szemben a hiddal, mely nagyobb méretnél és kedvező nézőpontnál impozáns hatású. A híd esztétikai sikere, említett célszerűségének és léptékhelyes látványának köszönhetően, már eleve jobban biztosított. Kár, hogy ebben a szép látványban a vonat utasa nem részesül, mert ő aki átutazik rajta, nem látja azt.

Hidak (KÉPEK)

Közút felett vezető szegecselt vashíd falazott kőtámfalakon Pécsváradnál. 1911-ben épült. A mintegy 8 méter támaszközű híd mellékvonalak jellegzetes alkotása. Ugyancsak látványos, hogy a 375-ös mozdony mögé sorolt négy kocsi mind más építésű. A mintegy 1915 évben készült felvétel idején az utolsó előtti kocsi már ugyancsak régi volt. (KM)

A Dunántúli hév (Szombathely)-Porpác-Pozsony és a Sopron-Pozsonyi hév együtt használták az állam által nekik megtérített pozsonyi Duna-hidat, melynek pillérein közúti hidtest is feküdt. A pozsonyi híd azon kevés Duna hidak egyike, amely mindkét világháborúban sértetlen maradt. (KM)

Az újpesti Duna híd a Budapest-Esztergom-Füzitói hév, vagyis a főváros és Esztergom közötti forgalmat, beleértve a dorogi szénmedence szállítmányait is szolgálta. A két háború között megerősítették, ekkor készült a felvétel. 1944 végén felrobbantották, tíz évvel később hadihíd-anyagból felújították, 2008-ban korszerűsítették.

A magyar vasúti hídépítés technikatörténeti csúcsteljesítménye a Brassó-Fogarasi hév vonalán épített Sinka völgyhíd. Zielinszky Szilárd műegyetemi professzor tervei szerint épített 60 méteres vasbeton-ívhid ezzel a fesztávolságával az első volt a világon, a MÁV kedvező tapasztalatai bíztatták a svájci Raethische Bahn-t sokkal ismertebb szép hídjainak ezt követő építésére. A két kép közül az ehgyik a híd tetrvajzainak egyik részletét (TL), a másik a próbaterhelést mutatja (KM).

A Szamosvölgyi Vasút Dés állomást követően Zilah illetve Beszterce felé elágazó két vonala a Szamos áthidalása után válik szét. A hárommezős, alsópályás vasszerkezetű ívekkel épült hídról, melyen motorvonat halad át, a felvétel 1940 körül készülhetett. A nyíltvonali elágazásnál szükséges őrhely megtakarítása érdekében már Dés állomástól négysínes összefonódású vágány feküdt a hídon. (KM)

A Déli Vasút Barcs-Pakráci helyi érdekű vonalának barcsi Dráva-hídja párhuzamos-öví rácsos szekrénytartókkal épült. A híd a második világháborúban elpusztult, nem építették újjá. (KM)

Az Alvinc-Nagyszeben-Vöröstoronyi hév Olthíd állomásnál épített 3x40,1 m-es alsópályás ívhídha 1897-ben épült. (KM)

Az Alvinc-Nagyszeben-Vöröstoronyi hévhez csatkozott a 20,0 m támaszközű, párhuzamos öví vasszerkezetű híd az akkori országhatáron, amit az úártér flett falazott viadukt követett. A képen látható vonat – 1894 évi gyártmányú háromcsatlós Henschel gyártmányú CFR mozdonyal - a Havas-Alföld felé veszi útját. A felvétel 1910 körül készült. 1997-ben készített felvételen a híd még mindig jó állapotban volt (KM).

A Magyar Északnyugati hév Galgóc és Lipótvár között 1898-ban nyitotta meg a Vág felett átívelő hidját. A tekintélyes, hatmezős (2x40 és 4x50 m), alsópályás íves vashíd a helyi érdekű vasutak egyik legnagyobb hídépítése volt (KM)

1906-ban adták át az Orosháza-Szentes-Csongrád hév forgalmának a Szentes-Csongrád közötti Tisza hidat, mely már régebben szolgálta a közúti forgalmat, a vágány fektetéséhez azonban megerősítették. A folyó felett három alsópályás, íves hídszakasz állt, az árterek felett kisebb támaszközű, alsópályás párhuzamos övű rácsos szerkezetet alkalmaztak. (KM)

A Debrecen-Füzesabonyi hév 1891-ben épített Tisza hídja Tiszafürednél. (TL) ??

Az Arad-Csanádi Egyesült Vasutaknak a Hunyad megyei Brádig épülő vonalépítése 1896-ban fejeződött be. Az utolsó építési ütemben létesült Alváca gyógyfürdő közelében az alsópályás vasszerkezetű ívhíd a Fehér Kőrös felett. A vonalnak a Fehér Kőröst nyolcszor kellett áthidalnia. (KM)

A Karánsebes-hátszegi helyi érdekű vasút hídja a Bisztra patak felett Nándorhegynél. A vonal és a híd 1908-ban épült, a felvétel is akkor készült. (KM)

A Nyitrabányánál, ívben fekvő, hatmezős, felsópályás vashíd a helyi érdekű vasutak által épített egyik legnagyobb műtárgy (KM) Ez hév volt???

