

Az erdélyi vasútépítészet előzményei Az Első Erdélyi Vasút Arad-Gyulafehérvár fővonala és Piski-Petrozsény szárnyvonala

Dr. Horváth Ferenc
ny. MÁV mérnök, főtanácsos

Az Erdély területén átvezető fővonal vitája az osztrák kormány hathatós támogatása következtében az arad-gyulafehérvári vonal javára dőlt el. Bécsben a Birodalmi Tanács 1864-1865-ben ennek a vonalnak az építését engedélyezte (1. ábra).

Az Arad-Gyulafehérvár fővonal pályája

A Birodalmi Tanács döntését megelőzően erre a vonalra már több előmunkálati engedélyt adtak ki. 1856-ban a Rothschild testvérek, 1861-ben a Tiszavidéki Vasút, valamint a Brassói Bánya és Huta Egylet szerezte meg az előmunkálati engedélyt. Egyik cégnek sem volt azonban elegendő anyagi fedezete a vasútépítés megkezdéséhez.

Ilyen előzmények után 1864-ben, az erdélyi területen uralkodó éhínségre való hivatkozással a kormány az államkincstár terhére határozta el az Arad-Gyulafehérvár vasútvonal építését azzal az említett szándékkal, hogy később átadja az építkezés engedélyét akkor, ha arra tőkeerős társaság vállalkozik.

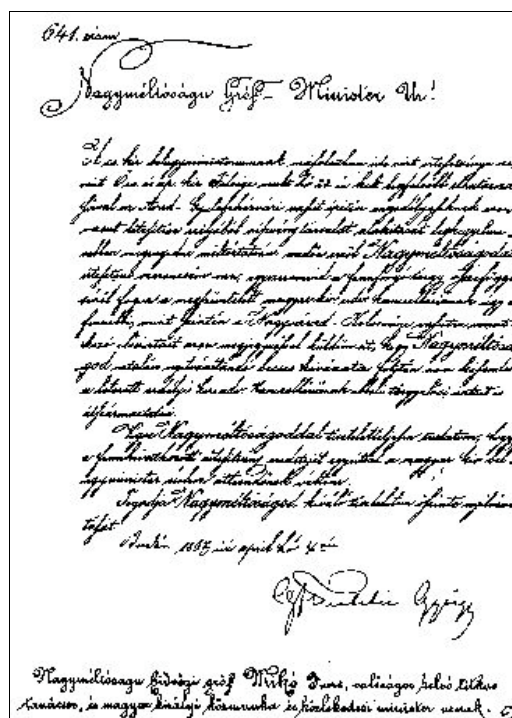
Az államkincstár terhére megkezdett építkezés földmunkáját, mint kivitelező a Tisza-vidéki Vasút (TVV) végezte. A munka azonban lassan haladt és két év alatt 3,5 millió Ft elköltése után a TVV a munkát abbahagyta.

Ekkor, 1866-ban kért és kapott végleges építési engedélyt a Zsil-völgyi bányákban érdekelt Brassói Bánya és Huta Egylet, amely Első Erdélyi Vasúttársaság néven részvénytársaságot alapított és biztosította az építkezéshez szükséges 35 millió Ft-os alaptőkét. Az építkezés megkezdéséhez az akkori szóhasználatnál „a legfelsőbb helyről kiadott” engedélyokmányt 1866. augusztus 18-án keltezték.

A társaság a kivitelezést a Klein testvérek és Sepper vállalkozóknak adta ki. A két vállalat a munkát az építkezés közben adódott nehézségek miatt 7-12 hónap késéssel fejezte be és az Arad-Gyulafehérvár vonalat (211 km) 1868. december 22-én és a Piski-Petrozsény közötti szárnyvonalat (79 km) 1870. augusztus 28-án adta át a forgalomnak (2. ábra).

A vasútvonal Aradról, a Tiszavidéki Vasút 10 évvel korábban, 1858-ban megnyitott Szajol-Csaba-Arad vasútvonalának végállomásából indult ki.

A vasútvonal végig a Maros völgyében haladt és olyan jelentősebb városokat, nagyobb településeket kapcsolt be a vasúti forgalomba, mint Radna, Lippa, Déva, Piski, Alvinc, Szászváros és Gyulafehérvár, a szárnyvonalon pedig Petrozsény.



1. ábra.

Gróf Mikó Imre miniszternek küldött értesítés az Arad-Gyulafehérvár vasútvonal építési engedélyének kiadásáról

A vasút jelentőségét nemcsak az érintett városok, hanem a nyugati részen, Arad-Hegyalja vidékén a mezőgazdasági termékek (kukorica, szőlő, bor), a Déli-Kárpátokban pedig az erdőségek, bányakincsek (vas, nemesérc, kőszén) és az egyre fejlődő ipar határozták meg.

A fővonal pontosabb nyomvonalát a Maros folyóra és partjainak vasútépítésre való alkalmassága, a hegyek közelsége döntötte el. A vasút Aradtól Branyicskáiig a folyó jobb, innen Alvincig a bal, majd ezután Gyulafehérvárig ismét a jobb partján haladt. Emiatt két nagy hidat kellett építeni a Maroson. Az emelkedők mértéke 0,5-3,3 ‰ között változott, egyetlen szakaszon volt ennél nagyobb, 5‰-es emelkedő. Az ívsugarak 400-800 m-esek, csak néhány helyen kellett 400 m alatti, 379 m-es ívet beiktatni.

A fővonalon a földmunka kialakítása nem okozott nagyobb gondot, a pálya jórészt 2-4 m magas töltésen haladt. Több munkát igényelt viszont a hidak elkészítése és a part védelme a folyó mentén.

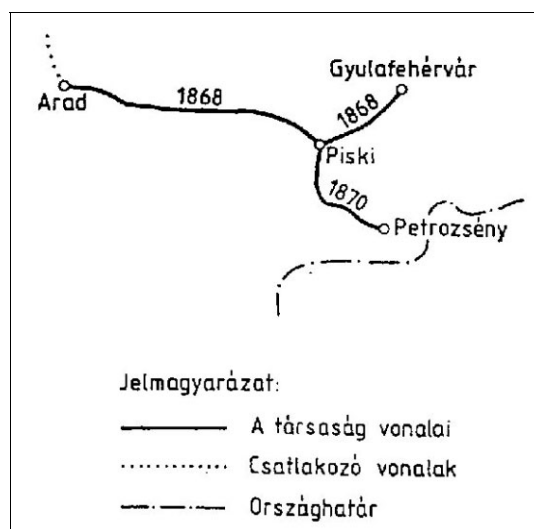
A branyicskai Maros hidat eredetileg teljes hosszában fából, járomhídként tervezték építeni, de a folyómederben talált sziklák miatt a facölöp alapozás lehetetlen volt. Így a 258 m hosszú (1x7,2 m+7x17,0 m+18,3 m+2x30,0 m+1x53,75 m) híd középső nyílásai kőpillérekön nyugvó alsópályás, párhuzamos, illetve felső görbített övű oszloptartós vashidak, a szélső nyílások pedig facölöpökre helyezett fa feszítőműves szerkezetként épültek (3. ábra). 1880-ban a híd faszerkezeti részéből 62 m hosszát vasszerkezetre cseréltek ki, ehhez két új kőpillért emeltek (4. ábra).

Az alvinci (marosportói) hidat először fából készítették, majd 1882-ben a középső részt átépítették vasszerkezetűvé. A két középső nyílásba (65,0 és 69,0 m) ekkor többszámú, kőpillérekön nyugvó párhuzamos övű vasszerkezetet helyeztek el, a szélső nyílások (11 x 4,8-7,0 m) cölöpökön nyugvó ékelt fagerenda hídként maradtak.

Piski és Szászváros között 102,4 m hosszú híd épült a Sztrigy folyó felett.

A kisebb vízfolyások felett az építkezéskor boltozott és nyílt átereszekon, fa és vashidakon vezették át a vasúti pályát, de a legtöbb fahidat néhány évvel a megnyitás után vasszerkezetre cserélték át. A vasútvonalon épült néhány felüljáró is.

A vasút felépítményét nagyobb részt Angliából vásárolt, 6,64 m hosszú, 30 kg-os „h” jelű vassínekből fektették, mert a hazai gyárak nem vállalták határidőre a gyártást. Az angol cég is késett azonban a szállítással és ez is hozzájárult az üzembehelyezés késleltetéséhez. A sínek rossz minőségűek voltak, gyorsan koptak, ezért már 1879 és 1880-ban évenként több mint 25 km sínt kellett kicserélni. A cseréknél először 32,5 kg-os „b” jelű vassínt, majd 31,0 kg-os „o” jelű acélsínt használtak. Az államosítás után a MÁV a síncseréket 33,25 kg-os, majd 34,5 kg-os „c” jelű acélsínekkel végezte. Az első világháborúig a vonal nagyobb részén már 42,8 kg-os „l” sínek feküdtek.



2. ábra.

Az Első Erdélyi Vasúttársaság által épített vonalak



3. ábra

Az Első Erdélyi Vasút részben fából, részben vasból készült Maros-hídja Branyicskánál



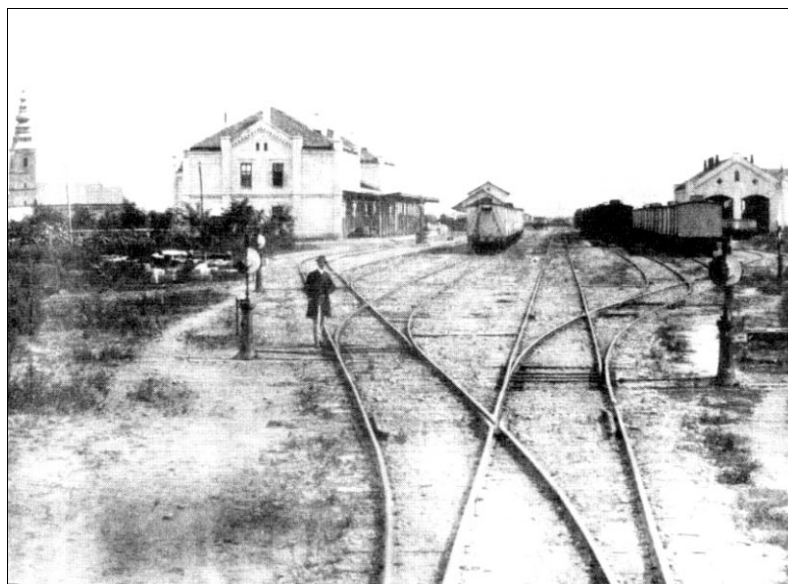
4. ábra
A branyicskai Maros-híd vasszerkezetre átépített része

A vasút építésekor a vonal mentén 640 km távíróvezetékot helyeztek el és 25 Morse készüléket állítottak üzembe. A közlekedés biztonságát 42 harangmű, 192 óraharangmű és 10 állandó lassúmenetjelző szolgáltatta.

A vasút építése kilométerenként 120,6 ezer Ft-ba került.

A vasúttársaság önálló működési idejének végén, 1883-ban 38 mozdonnyal, 67 személy- és 1064 teherkocsival bonyolította le a forgalmat. Fűtőháza működött Aradon és Piskin, ugyanitt műhely is.

A vasútvonal két legnagyobb állomása Arad és Gyulafehérvár (5. ábra) voltak. A közbenső állomások közül jelentős volt Radna, amit később Máriaradnának neveztek, Gyorok, Marosillye, Déva, Piski, Álkenyér és Alvinc. Piski nagy elágazó állomás lett. Az állomásról már az Első Erdélyi Vasúttársaság szárnyvonalat épített Petrozsényig, majd a MÁV Vajdahunyadig.



5. ábra Az Első Erdélyi Vasút Gyulafehérvári állomása

A megnyitás évében a leggyorsabban közlekedő vonat az Arad-Gyulafehérvár távolságot 7 óra, az 1918-as menetrend szerint 4 óra 41 perc alatt tette meg.

A vasútépités befejeztekor az építési vállalkozók az építés közben elszenvedett veszteségeik és a többletmunkák miatt kártérítési pert indítottak a társaság ellen, amit végül egyezséggel zártak le. Ez 3,5 millió forintos többletkiadást okozott a társaságnak. A vasút forgalma sem alakult a vártak megfelelően,

mert a MÁV az időközben államosított Nagyvárad-Kolozsvár-Tövis vonalra terelte át az erdélyi forgalom nagyobb részét, annak ellenére, hogy annak vonalvezetési viszonyai kedvezőtlenebbek voltak. A vasúttársaság üzleti feleslegeiből nem tudta fedezni az elsőbbségi kötvények járadékait és emiatt az államtól évenként jelentős összeget kapott kamatgarancia címén, ami 1883. év végéig már 23,8 millió Ft-ot tett ki. A vasúttársaság nem kielégítő gazdasági tevékenysége miatt elfogadta a kormány átvételi ajánlatát és az 1883-ban folytatott tárgyalások után az igazgatóság beleegyezett, hogy az állam megváltsa a vasutat. Az 1884-ben megkötött szerződés alapján a vasút állami tulajdonba került, amit az 1884. XXIX. Törvénycikk hagyott jóvá. A vasútvonalat a MÁV ezután beolvasztotta saját hálózatába és új közlekedési rendet vezetett be. A forgalmat a korábban MÁV tulajdonba vett Nagyvárad-Kolozsvár-Tövis vonalról a kedvezőbb vonalvezetésű Arad-Gyulafehérvár-Tövis vonalra terelte vissza. A Szajol és Tövis közötti távolság ugyanis Aradon át nemcsak 15 km-rel rövidebb, hanem a lejtviszonyok miatt az üzemköltség is 20%-kal alacsonyabb volt.

Az Első Erdélyi Vasút fővonala az építkezés megkezdésekor Aradon csatlakozott a magyarországi vasúthálózatához, de fő- és szárnyvonala az építkezés befejeztékor Gyulafehérváron és Petrozsényben csatlakozott. Csakhamar azonban újabb kapcsolat létesült. 1871-ben a Keleti Vasút által épített Gyulafehérvár-Tövis közötti vonal összekötötte a két erdélyi fővonalat. Ugyanebben az évben nyílt meg az Arad-Temesvári Vasúttársaság vonala, majd később számos HÉV vonal ágazott ki az egykori Első Erdélyi Vasút vonalának Arad, Gyorok, Máriaradna, Marossillye, Álkenyer, Alvinc és Gulafehérvár állomásaiból.

A Piski-Petrozsény szárnyvonal pályája

Az Első Erdélyi Vasút másik építkezése az Arad-Gyulafehérvár fővonalból kiágazó Piski-Petrozsény szárnyvonal volt, amely a zsil-völgyi bányavidékre vezetett. Ez a 79 km hosszú vasút sokkal változatosabb terepen, hegyes vidéken vezetett, megépítéséhez bonyolultabb munkát kellett végezni.

A vasútvonal forgalmának legnagyobb részét a zsil-völgyi szén, a Pusztá-Kalánon lévő vasércbánya és a vasgyár termékei képezték.

A vasút Piski állomástól Krivádiáig a Sztrigy folyó völgyében haladt, majd Baniczánál a vízváltáson, 614 m hosszú alagúton keresztül lépett át a Zsil völgyébe. A vonal csaknem egész hosszában emelkedőben vitt, amelynek legnagyobb értéke elérte a 16,7 ‰. Sok volt az íves pályarész is, 189 m-es legkisebb ívsugárral. A vasútvonalat több helyen az emelkedők miatt hosszabb vonalkifejtéssel a mellékvölgyekbe kellett vezetni (6. ábra). A Ruszkai és Kudzsiri havasok, valamint a Retyezát hegység között vezető vasútvonalon a pálya kialakításához 20 m-nél nagyobb méretű töltések és bevágások létesítésére volt szükség (7. ábra), és a vízváltáson át vezetett nagy alagúton kívül még hét kisebb (24, 41, 45, 79, 137 és 143 m hosszú) alagutat kellett építeni (8. ábra), közülük három esetben a bevágást utólag boltozták be a földmunka hibái miatt.

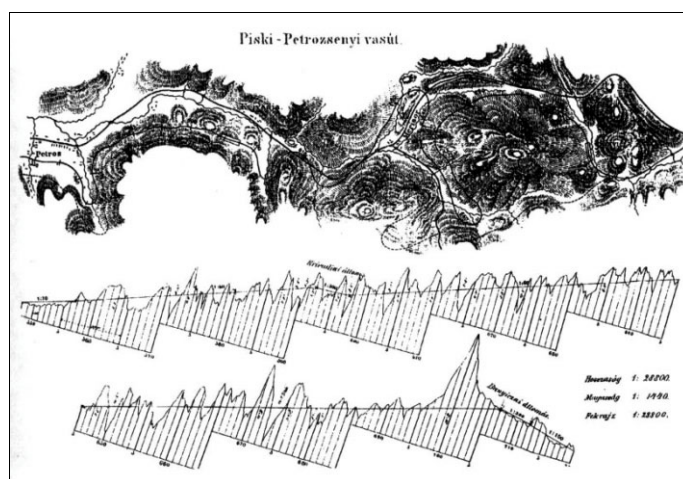
A Krivádia és Banicza közötti szakaszon már az építkezéskor földmozgásokat észleltek. Az alépítményi hiányok megszüntetésére víztelenítő műveket, szivárgókat és támfalakat építettek.

A szárnyvonalon több kisebb nyílt átereszt és boltozott híd, valamint öt nagyobb fahíd épült, amelyeket a megnyitást követő tíz évben vashidakká építettek át. A völgyeket több viadukt hidalta át (9. és 10. ábrák).

A vasút felépítményében az építkezéskor a fővasúthez hasonlóan 30 kg-os vassíneket használtak. Az 1890-es években a síneket 33,25 és 34,5 kg-os acélsínekre cserélték át.

A vasút nagy forgalma miatt az államosítás után a MÁV nemcsak a síneket cserélte ki, hanem jelentős korszerűsítést is végeztetett.

A meglévő állomások vágányhálózatát bevitették, új állomásokat és forgalmi kitérőket létesítettek, a lupényi helyi érdekű vasút csatlakozásakor Petrozsény állomásnál nyomvonal korrekciót hajtottak végre 1909-ben.



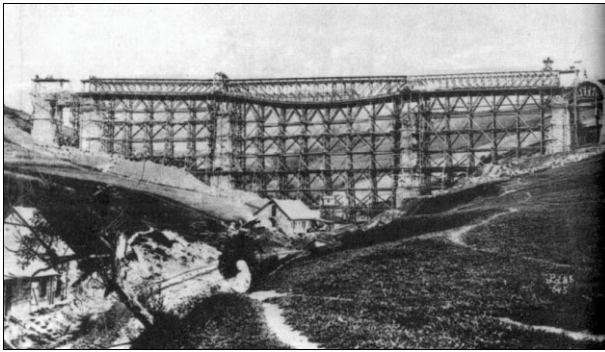
6. ábra. A Piski-Petrozsény szárnyvonal helyszínrajz részlete, a merisorai oldalvölgyben vezetett vonalkifejtéssel



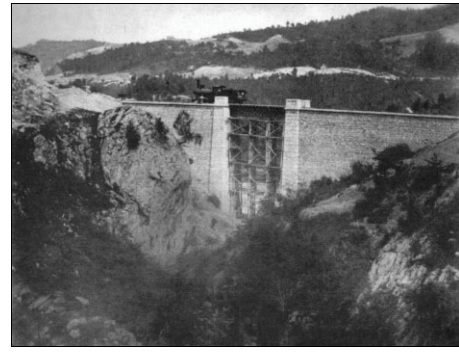
7. ábra
*A Piski-Petrozsény szárnyvonal
pályája építés közben*



8. ábra
*Piski-Petrozsény szárnyvonal
Boli barlang közelében levő alagútja,
amelyen egy 256 sorozatú mozdony vontatta
szerelevény halad át*



9. ábra
A Piski-Petrozsény vonal nagy völgyhídja



10. ábra
*A Piski-Petrozsény vonal ritka szépségű
Grid-völgyi hídja*

Krivádia és Livazény között vonalkorrekción terveztek, 12,3 km hosszú alagúttal. Ez azonban nem valósult meg.

A vonal nagyobb állomásai Russ, Bács, Kalán, Őrváralja, Puj, Krivádia, Banicza és Petrozsény voltak. Őrváraljáról helyi érdekű vonal is kiágazott, amely Karánsebesig vezetett, ott csatlakozott a Temesvár-Orsova vasútvonalhoz.

Petrozsényben nagyobb iparvágányhálózatot létesítettek. Több iparvágány épült a vonal mentén a kő- és szénbányákhoz, mészégetőkhöz.

Az erdélyi vasútépítészet előzményei Az Első Erdélyi Vasút Arad-Gyulafehérvár fővonala és Piski-Petrozsény szárnyvonala

Dr. Horváth Ferenc¹, Dr. Kubinszky Mihály²

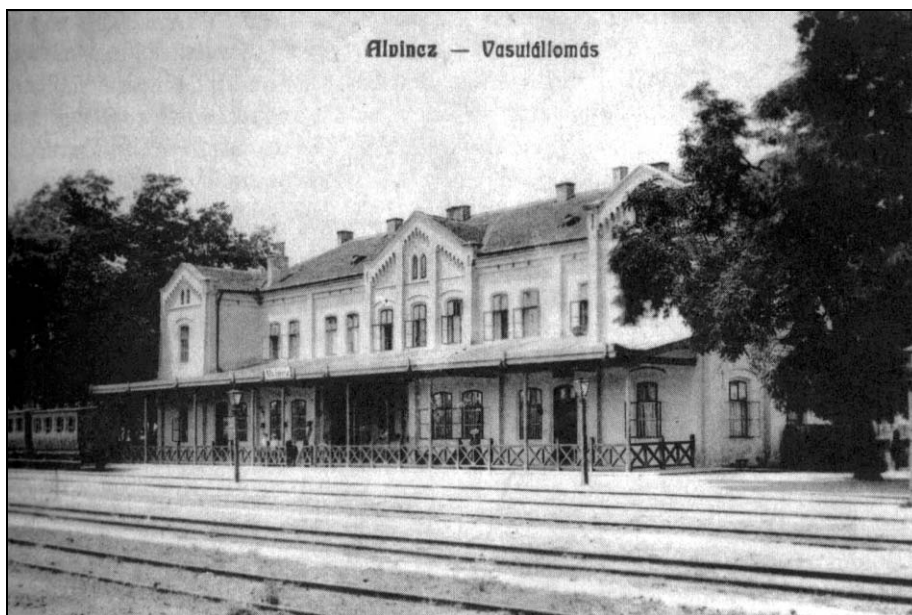
¹ny. MÁV mérnök, főtanácsos, ²ny. egyetemi tanár

Az Első Erdélyi Vasút magasépítési munkái

Az Első Erdélyi Vasút, amely ugyan a Brassói Bánya és Huta Egyletnek volt a vállalkozása, mind pénzügyi, mind a kivitel jellegét erősen befolyásoló műszaki tekintetben összefonódásban maradt az építését kezdeményező Tiszavidéki Vasúttal. Ennek következménye az architektúra hasonlatossága is, amely a Tiszavidéki Vasút és az Első Erdélyi Vasút épületeinek elrendezése és főként romantikus stílusa között mutatkozik, maradandó előnyére az itt épített állomásoknak.

Az Első Erdélyi Vasút marosvölgyi törzsvonalán Arad és Gyulafehérvár között 14 pályaudvaron és 2 megállóhelyen 15 „indóház” épült. Ebből háromnak volt „fedett peronja” az épület vágány felőli oldalán: Alvinc és Gyulafehérvár felvételi épületeihez illesztettek verandaszerű perontetőket, míg Aradon a Tiszavidéki Vasút háromhajós faváza szép csarnokát használták. 12 áruraktár, 4 fűtőház, 12 víztorony és több kisebb üzemi épület is létesült. A vonalon 117 őrház épült, ami a 211 km vonalhosson mintegy 2 km-enkénti elhelyezkedésüket mutatja. A Piski-Petrozsény 79 km hosszú szárnyvonalon 7 állomás épült, 46 vonalőrházzal.

A legnagyobb felvételi épülettel Gyulafehérvár állomáson találkozunk. A két egyenként 7 ablaktengeles, emeletes, tekintélyes kontyvetős épülettömböt egy hosszú földszintes épület köti össze, melynek vágányoldali nyeregvetősíkja a veranda-perontetőben folytatódik. Az épület párkánya és a jól tagolt oldalhomlokzati oromzatos rizalitok a romantikus stílust idézik. Ugyanez a stílus érvényesül az ugyancsak tekintélyes kompozícióban, amelyet Alvinc felvételi épülete mutat (19. ábra).



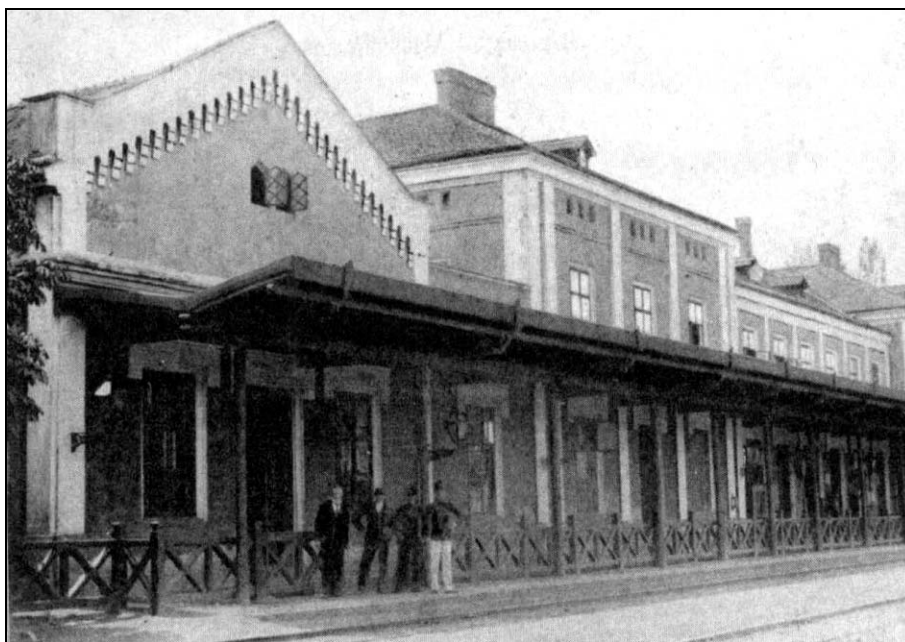
19. ábra.

Alvinc állomásépülete

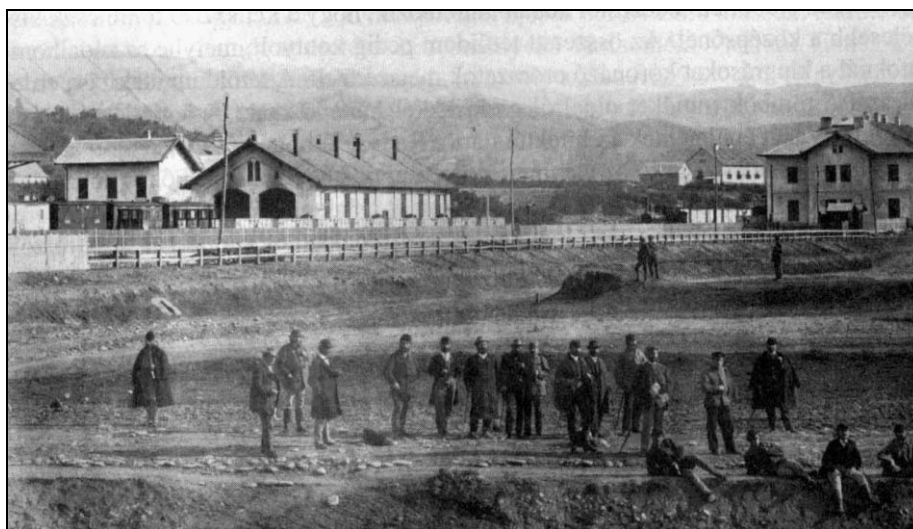
Itt végig kétszintes az elrendezés, de az emelet a veranda-perontető fölött „visszalép”, amivel az épület tömegkompozíciója és tetőidoma nagy H betű alakúnak mutatkozik. Az ugyan csak egészében kétszintes épület, mely hasonló módon épült Piski (20. ábra) és Petrozsény (21. ábra) állomásokon, az előbbi elrende-

zéstől abban különbözik, hogy a két szélső tömb csak kissé szélesebb a középsőnél. Az összetett tetőidom pedig kontyolt, melybe az oldalhomlokzatoknál a kiugrásokat koronázó oromzatok metsződnek. A tetőidom alakítása érdekes, a szélső tömbök mindkét oldalról gerincekkel mutatkoznak. A legjellemzőbb az Első Erdélyi Vasút épületeinek architektúrájára a Radna, Soborsin és Déva állomásokon épített alakzat, amely hasonló az alavinci épülethez, de annál kisebb. Főhomlokzatát a két szélső tömbbel közrefogott középső szakaszon öt ablaktengely alkotja, az oldaltömbökön kettő-kettő mutatkozik. Az oldalhomlokzat lizénákkal és párkányokkal kirajzolt keretébe mindkét szinten négy-négy nyílás rajzolódik. Az architektúrán meghatározó a párkány. Az épület a Tiszavidéki Vasút Karcag és Forró-Encs állomások típusaihoz hasonló.

A Hátszeg állomáson épült kétszintes felvételi épület a „Radna” típusától annyiban tér el, hogy a romantikus stílusú párkány helyett nagykiülésű ereszt épült, ahogy ez a MÁV akkori új épületeinél is ismert. Ez a különbség azt bizonyítja, hogy az Első Erdélyi Vasút építésének idejében milyen érzékenyen reagált a stílusváltozásokra, követve a romantika eltűnését. Zám állomás is arról tanúskodik, hogy a bevált épület-elrendezést megtartották, de a romantikus stílust elvetették. Itt még két kisebb földszintes toldalékot is illesztettek az épülethez. A petrozsényi szárnyvonalat egyébként földszintes, félkontyutetős felvételi épületek szegélyezik (Banica).



20. ábra. Piski régi állomásépülete



21. ábra. Petrozsény állomás az 1871. évi megnyitás idején

Az Első Erdélyi Vasút üzemi épületei közül az állomási vízházak kimagasló középső épülettömbjükkel – a víztoronnyal – igen tetszetősek, holott a romantikus stílus egyetlen jegyét itt is a párkányvonal jellegzetes törései és íves vonaldekoriációja képezik.

A színek és áruraktárak érdemben – a kor vasúti építészetének felfogását követve – dísztelen, célszerű csarnoképületek.

Arad állomáson a Tiszavidéki Vasút felvételi épületétől és az előtte álló facsarnoktól mintegy 100 méterrel keletre állt az Első Erdélyi Vasút épülete, amely kétszintes, két oldalrizalitos, főhomlokzatán 1+7+1 ablaktengely ritmussal alakított szép épület volt, s a vonal ismertett állomásépületeitől abban különbözött, hogy a homlokzat dekorációjaként a két oldaltömb emeletén – nagyon is szokatlan, mégis tetszetős architektúrával kis zárterkély motívumok ékesítették megjelenését. Mivel az utasforgalom a TVV épületére összpontosult, ebben az épületben nyilván az üzem és az igazgatás helyiségeit találhatjuk. Meg kell jegyezni, hogy az EEV üzemvitele lényegileg Piski állomására koncentrált. Ennek állomását ezért többször is bővítették. Az épület nyugati végéhez még a régi romantikus stílushoz igazodva, oromzattal mutatkozó földszintes éttermi szárnyat toldottak.

A MÁV a századforduló utáni első években a Piski épületét átépítette Pfaff Ferenc és munkatársainak építészeti tervei alapján. Az új épülettől keletre megtartottak egy H-alaprajzú, markáns nyeregtetős épületet, nyilvánvalóan lakás vagy üzemviteli célokra. Az új épület tekintélyes hosszát 3+12+3+12+3 ablaktengelyritmus képezi. A két szélső 3-3 ablaktengelyes tömb háromszintes, a többi kétszintes. A középső tömb párkányával és tetőidomával képez központi hangsúlyt. Az egész épület kontyolt tetőzetű, homlokzatait finom párkányvonalak és sarokkizénák tagolják. Ablakai íves záradékúak. A vágányzat felől az egész tömböt egységes hosszú perontető szegélyezi, amely még a két épületvégen mutatkozó kis földszintes tömböket is takarja. Az állomás-előtér felőli oldalon hasonló ablaktengely-osztás mellett külön hangsúlyt kapott a bejárati tömb. Az épület a MÁV egyik legnagyobb felvételi épülete volt. Piski állomás jelentőségét a fontos zsilvölgyi széntelepekhez kiágazó vonalon kívül az itt felépült főműhely is aláhúzta. Meg kell jegyezni, hogy már az első világháború előtt felmerült – elsőként – a petrosényi vonal villamosításának a terve. Magyarország érdekeltségének a zsilvölgyi szénbányászatban csak a második világháborút követő szovjet parancsuralom vetett véget, mivel azt 1918. után a román királyság még tiszteletben tartotta.

A MÁV további építkezései közül a petrosényi vonalon épített Merisor és Bolibarlang (22. ábra) állomások felvételi szabványépületeit (II. osztályú felvételi épületek fővonalak részére) kell megemlíteni. Vakolt homlokzatos, kváderköves szegély-változatban épültek. Tekintélyesek az egyes állomások lakóépületei is, ezek Petrosény állomás épületegyüttesében különösen szépen mutatkoznak.



22. ábra. Boli-barlang MÁV szabványépülete

Piski-Vajdahunyd mellékvonal

Az Első Erdélyi Vasút által épített fő- és szárnyvonalon kívül ezekhez a vonalakhoz csatlakozva Piski és Vajdahunyd között 15,4 km hosszú vasutat épített a M. Kir. Bányakincstár Vajdahunyadon lévő vasércbányájának és vasgyáranak a vasúti forgalomba való bekapcsolása érdekében, és a vasutat a MÁV-nak átadta üzletkezelésbe. Az építkezést 1883-ban kezdték el és a vonalat 1884. június 1-jén nyitották meg. A vasút építésére már ezt megelőzően történtek próbálkozások. 1870-ben először az Első Erdélyi Vasúttársaság, később egy olyan banksoport vállalta az építést amely bérbe akarta venni a bányát. Végül az államkincstár építette meg a vasutat másodrangú mellékvonalként. A kivitelezést Deutsch Lajos vállalkozó végezte és az Első Erdélyi Vasút látta el az építkezés felügyeletét, mert az építkezést még az Első Erdélyi Vasút államosítása előtt kezdték el, és az üzemkezeléssel a vasúttársaságot kívánták megbízni.

A vasút végig a Cserna folyó völgyében haladt, azt egyszer keresztezte egy 29 m támaszközű, Schiffkorn rendszerű vasszerkezettel. Fahíd épült először a Bósz patak felett, amit később szintén Schiffkorn rendszerű híddá alakítottak át. Ezen kívül 15 áteresz és 7 kisebb nyílású híd készült. Jelentékenyebb földmunkát nem kellett végezni az alépítmény kialakításához. A vasút vonalvezetésére jellemző, hogy a legnagyobb emelkedője 6 %, a legkisebb ívsugara 300 m volt.

A vasút felépítményét használt, 30 kg-os „h” jelű sínekből fektették, amit később 30 kg-os „dt” jelű és a régebbi típusú 33,25 kg-os „c” jelű acélsínekkel cseréltek ki.

A vasútvonal jelentősebb közbenső állomása Csernakeresztúr, végállomása Vajdahunyd volt. A vasútvonal építésekor a csatlakozás miatt Piski állomás vágányhálózatát bővítették. A mellékvonal építése kilométerenként 69870 Ft-ba került.

A végállomáshoz Vadu-Dobráig vezető 32 km hosszú kötélpálya csatlakozott a vas- és faszénszállítás céljaira. 1900-ban pedig megépítették a Vajdahunyd-Gyalári HÉV 16 km hosszú, 760 mm nyomtávolságú bányavasútját Retyisoráig.